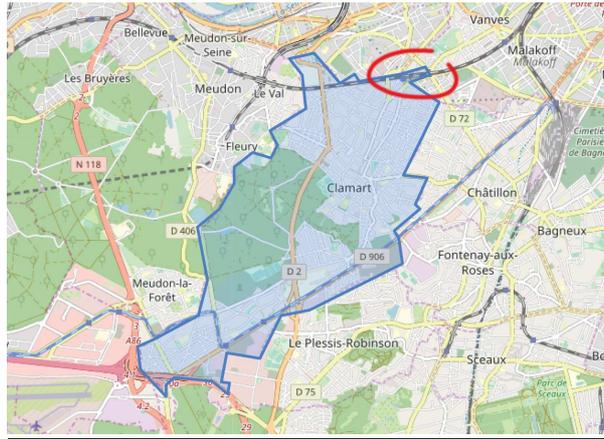


DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

Commune de CLAMART (92140)



Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier « Grand Place », place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019 inclus

Rapport rédigé par Monsieur Bertrand SILLAM, commissaire enquêteur, désigné par Monsieur le Président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, par décision n°E19000014/95 du 26 février 2019.

Projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la Gare sur la commune de Clamart
par la société SPLA PANORAMA

Le présent rapport comprend 3 documents

A - RAPPORT du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

- **GENERALITES**

- **ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

- **ANALYSE DES OBSERVATIONS ET PV DE SYNTHESE ET
MEMOIRE EN REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE**

B - ANNEXES

C –CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

TABLE DES MATIERES

1^{ère} PARTIE – ORGANISATION, DEROULEMENT, ANALYSE

<u>1 GENERALITES</u>	3
<i>1.1 Préambule historique</i>	3
<i>1.2 Cadre général</i>	6
<i>1.3 Objet de l'enquête.</i>	9
<i>1.4 Cadre juridique.</i>	9
<i>1.5 Présentation du projet.</i>	12
<u>2 ORGANISATION DE L'ENQUETE</u>	17
<i>2.1 Désignation du commissaire enquêteur</i>	17
<i>2.2 Entretien préalable à l'enquête</i>	18
<i>2.3 Visite des lieux</i>	24
<u>3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE</u>	25
<i>3.1 Paraphe du registre, cotation des pièces du dossier</i>	25
<i>3.2 Déroulement des permanences</i>	27
<i>3.3 Information du public</i>	28
<i>3.4 Clôture de l'enquête</i>	29
<u>4 ANALYSE DES OBSERVATIONS</u>	29
<i>4.1 Comptabilité de l'enquête.</i>	29
<i>4.2 Synthèse des observations formulées par le public</i>	30
<i>4.3 Avis de l'autorité environnementale MRAe sur le projet</i>	61
<i>4.4 Analyse des Observations du Public par thème et mémoire en réponse.</i>	62
<i>4.5 Observations du commissaire enquêteur</i>	85

2^{ème} PARTIE - ANNEXE

<u>DOCUMENTS ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE</u>	94
---	-----------

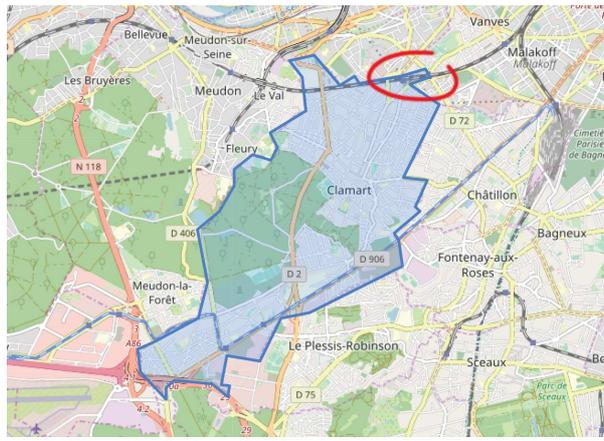
3^{ème} PARTIE – CONCLUSIONS ET AVIS

<u>1 RAPPEL DU CONTEXTE ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE</u>	03
<u>2 CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</u>	10

DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

Commune de CLAMART (92140)



Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier « Grand Place », place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

Organisation déroulement synthèse de l'enquête publique

du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019 inclus

Rapport rédigé par Monsieur Bertrand SILLAM, commissaire enquêteur, désigné par Monsieur le Président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, par décision n°E19000014/95 du 26 février 2019.

Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier Grand Place,
place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

1. GENERALITES

1.1 Préambule historique

Clamart accueillera prochainement la ligne 15 du Grand Paris Express. L'arrivée du nouveau métro constitue une opportunité forte pour réaménager les espaces publics du quartier de la gare en lien avec la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage, et la SNCF (dont SNCF Réseau).

Ainsi, sur le terrain de plus de deux hectares autour de la gare de Clamart, un réaménagement de l'espace est envisagé, en recherchant la convivialité et le développement commercial. Ce réaménagement se déroulera en plusieurs étapes, en commençant par l'ancienne place de la Gare.

Par ailleurs, le réaménagement doit comprendre la construction de logements. En effet, la Région Ile-de-France et l'Etat, imposent aux communes d'Ile-de-France de densifier les quartiers autour des pôles gare du nouveau système de transport en commun. En adéquation avec les objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et du Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'agglomération Sud-de-Seine, la place de la gare de Clamart accueillera plusieurs dizaines de logements, tandis que le quartier global (les 2,5 hectares concernés) pourrait en accueillir entre 300 et 400 après achèvement des travaux de la gare du Grand Paris Express par la SGP.

La restructuration du secteur gare est soumise aux prescriptions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Clamart. Il comprend notamment un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui fixe les orientations majeures pour le projet de ville :

- une ville plus attractive,
- une identité à préserver, un charme à conserver,
- une ville tournée vers l'avenir

La traduction réglementaire de ces orientations définit un règlement (hauteur, densité...), un zonage, des emprises réservées, etc. Par ailleurs, le secteur Gare fait également parti des 7 Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain de la ville (ZPPAUP). La ZPPAUP définit un cadre de prescriptions architecturales.

Le Plan Local d'Urbanisme de Clamart a fait l'objet d'une révision en 2016, puis d'une modification en 2018 . Des ateliers de concertation et des réunions publiques se sont tenus entre septembre 2014 et juin 2015.

Le secteur Gare fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Une enquête publique de déclassement du parvis de la gare a eu lieu entre le 4 et le 22 mai 2015, pour laquelle le commissaire enquêteur a émis un avis favorable le 1er juillet 2015.

La nouvelle phase de concertation qui s'est engagée en juin 2015 sur le projet de réaménagement du secteur gare est complémentaire de celle tenue dans le cadre de la révision du PLU. Elle vise à formuler des propositions de solutions d'aménagement sur l'ensemble du site de la gare (2,5 hectares).

Le cadre de la concertation et ses limites, présentés en introduction de chaque atelier de concertation par les animateurs, ont été rappelés de façon précise et comprises par les participants. Le travail en groupe des participants a duré environ 1 heure, appuyé par des exercices sur table (plans, grille de diagnostic, etc.). La phase de restitution s'est déroulée ensuite en présence des élus et a duré à chaque fois environ une quarantaine de minutes. Les sessions ont été conclues par un mot du Maire revenant sur les propositions des participants.

Le 25 novembre 2015, une commission consultative constituée de 5 représentants des élus, dont un élu de l'opposition, de 5 personnes qualifiées dont notamment l'Architecte des Bâtiments de France et un représentant du CAUE 92, de 5 représentants du comité de pilotage du quartier Gare ont classé les offres et projets et classée comme 1^{ère} l'équipe Icade / Partenaires Architectes.

En novembre 2017 une convention de prestations intégrées a été établie entre la SPLA PANORAMA et la ville de Clamart définissant les missions de portage foncier, sécurisations, déconstruction et de dépollution d'une partie du site, la réalisation de toutes les études nécessaires à la valorisation du foncier et également de cession des charges foncières.

Les Sociétés Publiques Locales d'Aménagement (SPLA) ont été créées par la loi du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement et modernisées par la loi du 28 mai 2010, (article L 327-1 du Code de l'Urbanisme). Elles constituent un nouveau mode d'intervention à la disposition des collectivités locales.

Ce sont des sociétés anonymes pouvant être créées par au moins deux collectivités locales, l'une des deux devant détenir plus de 50% du capital.

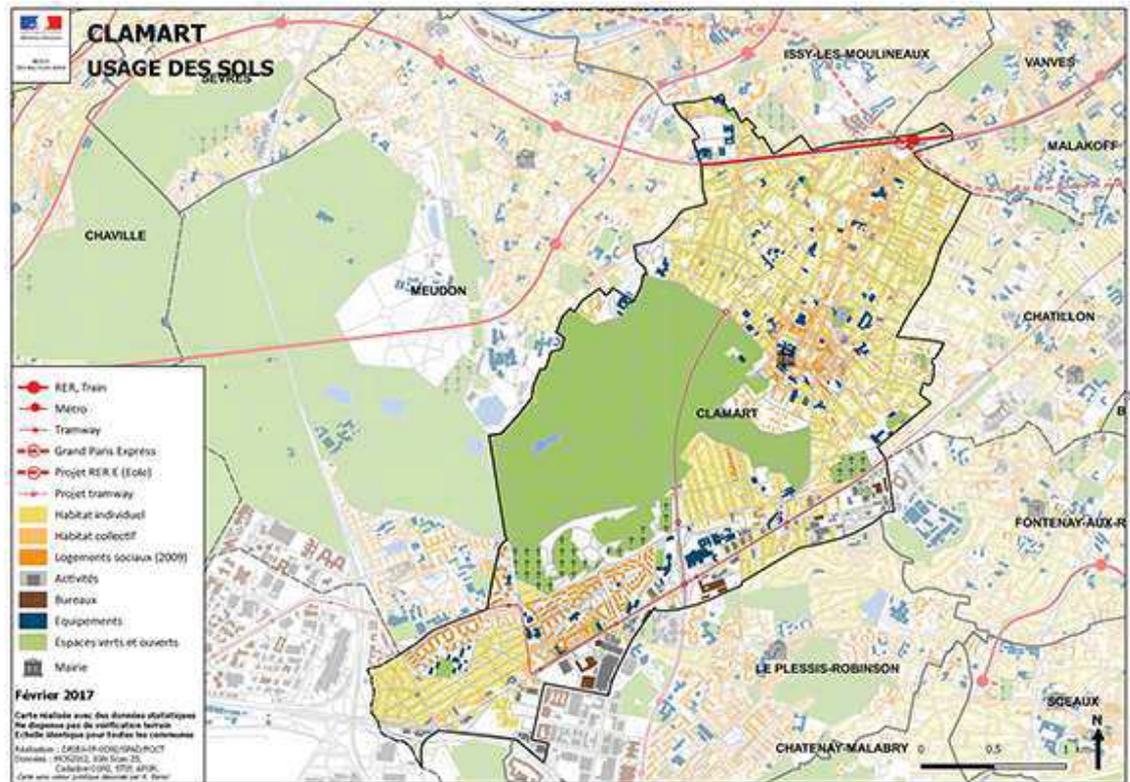
Elles sont compétentes pour réaliser toute opération d'aménagement (au sens de l'article L 300-1 du Code de l'Urbanisme), effectuer des études préalables et procéder aux acquisitions et cessions d'immeubles nécessaires à cette opération. Elles ont également la possibilité de procéder à des constructions ou réhabilitations immobilières.

Elles sont compétentes pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ainsi que toutes autres activités d'intérêt général. Les collectivités titulaires peuvent leur déléguer leur droit de préemption et de priorité, ce qui leur permet donc d'agir par voie d'expropriation, mais dans le cadre des conditions fixées par convention avec l'un des membres.

Ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres. Considérées comme des opérateurs internes, elles n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics. Elles ont vocation à permettre aux collectivités locales d'optimiser la gestion de leurs services publics locaux.

1.2 Cadre général

➤ La Ville :



La commune de Clamart est située au sud-ouest de Paris, dans la partie sud des Hauts-de-Seine, à environ 6 km de la gare Montparnasse.

Les communes limitrophes sont très urbanisées, au nord, Issy-les-Moulineaux, au nord-est, Vanves et Malakoff, à l'est, Châtillon et Fontenay-aux-Roses, au sud-est, Le Plessis-Robinson, au sud, Bièvres (Essonne) et Châtenay-Malabry, au sud-ouest, Vélizy-Villacoublay (Yvelines), et, à l'ouest, Meudon.

La superficie du territoire communal est de 877 ha, l'altitude varie de 64 à 175 mètres.

La population est de 52 408 habitants (Insee 2013). Elle a décliné de 54 900 à 47 200 entre les années 1968 et 1990 pour remonter régulièrement depuis les 20 dernières années.

Le territoire de la commune est traversé notamment par :

- la route départementale RD 906 (anciennement route nationale 306) qui traverse la

ville selon un axe nord-est sud-ouest ;

- l'autoroute A86, périphérique de l'Île-de-France qui longe la ville au sud, notamment via le rond-point du Petit-Clamart, où elle croise la route Nationale 118 ;
- la RD 130 relie le boulevard périphérique parisien, via la porte Brancion, au centre de Clamart en passant par Vanves, Malakoff et la gare de Clamart ;
- la RD 2 relie les ponts de Billancourt au nord à l'autoroute A86 au sud, en passant par Issy-les-Moulineaux, la gare d'Issy, l'hôpital Percy, le centre de Clamart, le bois de Clamart, l'hôpital Antoine-Béclère et Le Plessis-Robinson ;
- ainsi que la RD 68 (rue Paul-Vaillant-Couturier - rue de Châtillon) et la RD 71 (boulevard des Frères-Vigouroux - avenue Victor-Hugo - avenue Jean-Baptiste-Clément - rue du Midi).

La commune de Clamart est desservie par la ligne N du Transilien (SNCF - gare de Montparnasse) et par 17 lignes de bus gérées par la RATP (Ile de France mobilités), ainsi que par quelques lignes locales ou périphériques.

La ligne de tramway T6 (Chatillon-Montrouge à Viroflay) dessert 5 stations sur la commune de Clamart. Le futur T10 devrait comporter 3 stations sur le territoire de Clamart et sera connecté au T6.

La ligne 15 Sud du grand paris Express desservira la ville à l'horizon 2024-2025.

Quelques pistes cyclables sont présentes dans la ville. Depuis le 6 mai 2010, l'ensemble de la voirie communale est aménagée en zone 30 (voire zone 20) génératrice de circulation douce partagée.

Clamart fait partie de la " Métropole Grand Paris » qui a vu le jour le 1er janvier 2016. Elle a été créée par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM », et renforcée par la loi du 7 août 2015 de nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe ». La commune est intégrée à l'un des 12 territoires de la Métropole : " Vallée Sud-Grand Paris » qui regroupe 390 000 habitants et 11 communes.

➤ **La gare de Clamart**

Clamart est reliée par la gare de Clamart à la ligne N du Transilien, réseau de trains de banlieue de la SNCF. Le temps de trajet est d'environ 54 minutes depuis Rambouillet,

1 heure 16 minutes depuis Mantes-la-Jolie, 37 minutes depuis Plaisir - Grignon et 7 minutes depuis Paris-Montparnasse.

Les travaux d'une première gare commencent en 1838 et il faudra attendre deux années pour qu'elle soit ouverte aux voyageurs de la ligne Paris-Versailles au viaduc du Val-Saint-Léger. En 1904, il est fait appel à l'architecte A. Raguenet pour construire un autre bâtiment plus grand et situé de l'autre côté des rails. Cet architecte parisien offre une nouvelle gare aux formes étonnantes et originales. Elle a été supprimée vers le milieu du XX^e siècle pour être remplacée par une gare plus moderne.

➤ **Le Grand Paris Express:**

Il s'agit d'un projet d'envergure qui prévoit la construction d'un métro automatique autour de Paris qui permettra d'améliorer l'offre de transports de banlieue-à-banlieue, et d'éviter de passer obligatoirement par le centre de la capitale.

Il est né de la fusion de deux projets concurrents : d'une part « Arc Express », porté par la Région et le STIF (organisme organisatrice des transports en Ile-de-France), et d'autre part le « Métro du Grand Paris », défendu par le gouvernement de l'époque.

A la suite de débats publics, un accord est intervenu le 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région. Les deux projets fusionnent : le Grand Paris Express est né, il comprendra la construction de 4 nouvelles lignes de métro, N° 15, 16, 17, 18 et la prolongation des lignes 14 et 11

La DUP du tronçon sud de la ligne 15 desservant la commune de Clamart a été prononcée le 24 décembre 2014.

Du long de ses 33 km, la ligne 15 Sud traversera 22 communes et concernera plus d'un million d'habitants. Toutes ses gares seront en correspondance avec des lignes de RER, métro, tramway et/ou transports en commun en site propre. Réelle alternative à la voiture, la ligne 15 Sud contribuera à alléger les autres lignes de transports en commun de la métropole. Elle améliorera également l'accessibilité aux grands équipements régionaux. Sur les trajets de périphérie à périphérie, la ligne 15 Sud offrira des gains de temps importants.

La mise en service de la ligne 15 Sud est prévue courant 2025. A l'horizon 2030 avec les lignes 15 Ouest et 15 Est, elle formera une grande rocade de 75 km tout autour de la capitale.

Lancé le 4 juin 2016, le chantier de la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart est le premier du programme de construction des 68 nouvelles gares du Grand Paris Express. C'est un projet

complexe, car il s'agit de concevoir la gare du nouveau métro sous les voies du Transilien, tout en maintenant celles-ci opérationnelles.

Après la réalisation des parois moulées de la gare et le ripage de la dalle de couverture, le chantier se poursuit avec le creusement de l'espace central et la réalisation des 4 niveaux de plancher. En parallèle, SNCF mène les travaux de correspondance pour relier la gare de Clamart à celle du Grand Paris Express.

À la jonction des communes de Clamart, Malakoff, Issy-les-Moulineaux et Vanves, la gare desservira largement les quartiers alentours et leurs 32 000 habitants dans un rayon d'un kilomètre. Elle attend jusqu'à 50 000 voyageurs par jour. En correspondance directe avec la ligne N du Transilien, la gare du Grand Paris Express compte quatre niveaux souterrains et occupe un vaste espace en surface, entre le boulevard des Frères-Vigouroux et la rue du Clos-Montholon.

Caractérisée par une architecture jouant sur le contraste entre surface et souterrain, la gare se présente comme un nouvel espace urbain. Côté Clamart, un grand parvis permet d'entrer de plain-pied dans la gare, alors que l'accès du côté d'Issy-les-Moulineaux et Vanves, s'effectue par une longue verrière. La nouvelle gare offre de vastes espaces de circulation, baignés progressivement par la lumière. Sa grande rue intérieure, jalonnée de services et commerces, est empruntée autant pour rejoindre le métro ou le Transilien que pour passer à pied, en quelques minutes, d'une ville à l'autre.

1.3 Objet de l'enquête : L'enquête porte sur une demande de permis de construire relative au projet d'aménagement du quartier « Grand Place », place de la Gare sur la commune de Clamart établi par la société SPLA PANORAMA

1.4 Cadre juridique

1. L'enquête « environnementale » régie par le chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement (articles L. 123-1 et suivants) s'appliquera à l'ensemble des enquêtes publiques dont l'objet est d'informer et de faire participer le public aux décisions prises en matière d'environnement ou susceptibles d'affecter l'environnement. Seront ainsi dans le champ d'application de ce premier régime, les opérations définies par l'article L. 123-2 du code de l'environnement, à savoir : « 1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact »

Les articles L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement rassemblent l'ensemble des dispositions relatives au champ d'application, au contenu et au contrôle de l'étude d'impact. La SPLA PANORAMA est maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement autour du site de la future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE). Le projet prévoit de créer une surface plancher comprise entre 10 000m² et 40 000m², sur un terrain d'assiette ne couvrant pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, ainsi qu'une aire de stationnement ouverte au public de 50 unités et plus. Conformément à la réglementation en vigueur, décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, et aux dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39 et 41), ce projet a été soumis à examen au cas par cas. La décision de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France (DRIEE), en date du 3 août 2017, mentionne que le « projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare, situé à Clamart dans le département des Hauts-de-Seine, nécessite la réalisation d'une étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement. » (Décision n° DRIEE-SDDTE-2017-139 du 3 août 2017).

Le projet doit tenir compte notamment, des prescriptions des documents suivants :

Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF)

Il a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Autrement dit, c'est un document d'aménagement urbain du territoire francilien à moyen terme, qui fixe les directives et s'impose aux communes et départements. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Le SDRIF détermine la localisation des moyens de transport, des équipements, des mesures de protection de l'environnement, etc.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Clamart

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et Plan d'Occupation du Sol (POS) sont des documents d'urbanisme communaux. Ils présentent le projet de la commune en matière d'aménagement, de traitement de l'espace public, de paysage et d'environnement. Ils fixent les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols. Ils font l'objet d'une concertation avec la population pendant leur élaboration et sont soumis à enquête publique avant leur approbation par le conseil municipal.

En France, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace progressivement le Plan d'Occupation des Sols (POS) depuis la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, dite loi SRU. Le PLU est régi par les dispositions du Code de l'Urbanisme, essentiellement aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants.

La loi d'engagement national pour l'environnement ou « Grenelle II », du 12 juillet 2010, a modifié plusieurs aspects du PLU : prise en compte de la trame verte et bleue, orientations d'aménagement et de programmation (OAP), PLH (Programme Local de l'Habitat) voire PDU (Plan de Déplacements Urbains) intégrés dans celles-ci.

ZONAGE REGLEMENTAIRE. La conception du projet devra suivre l'ensemble des règles définies aux articles UA.

PADD Pour le secteur en projet, le PADD vise la valorisation de la trame verte, la création d'une véritable entrée de ville, le développement urbain ou la recomposition urbaine autour des transports en commun, le renforcement des pôles commerciaux principaux, la potentialité pour un pôle multimodal et pour un parking-relais.

OAP « Gare » La conception du projet urbain du quartier de la gare devra respecter les orientations de l'OAP « Gare ».

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Il fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le PDUIF vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie tout en tenant compte des contraintes financières.

Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) a élaboré le PDUIF dans le cadre d'une large concertation qui a associé l'ensemble des acteurs de la mobilité francilienne. Le PDUIF a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France après enquête publique et avis de l'Etat.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Il trace, pour les six prochaines années (2016-2021), les priorités politiques de gestion durable de la ressource en eau sur le bassin Seine Normandie.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bièvre, qui est un document de planification élaboré de manière collective, dans les sous-bassins, pour un

périmètre hydrographique cohérent d'un point de vue physique et socio-économique (bassin versant, nappe d'eau souterraine, zone humide, estuaire...). Le SAGE est entré en vigueur le 7 août 2017, cependant son périmètre n'intègre pas le nord de la commune de Clamart

1.5 Présentation du projet

CONTEXTE URBAIN

Situé au Nord de la commune de Clamart, en limite d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves et de Malakoff, le secteur gare joue le rôle stratégique de porte d'entrée majeure de la ville. L'arrivée à horizon 2024 de la gare du métro 15 du Grand Paris Express est l'occasion pour la ville d'engager la revalorisation des terrains attenants et de constituer un véritable quartier de gare qualitatif et attractif.

Anciennement occupé par des activités de la SNCF, le périmètre de projet est aujourd'hui occupé par les installations de chantier de la Société du Grand-Paris. Le site, pincé entre les voies ferrées au nord et le boulevard des Frères Vigouroux au sud, est un talus de l'infrastructure ferroviaire, monumental et végétalisé reliant les deux niveaux.

Le secteur gare articule et diffuse les flux de la gare vers le centre-ville. Sa situation stratégique, à la croisée des avenues Jean Jaurès et Victor Hugo en fait un secteur attractif et dynamique.

L'enjeu du projet est d'affirmer un quartier de gare mixte et attractif et de créer une nouvelle porte d'entrée qualitative pour la ville. Un court passage piéton sous porche, à forte identité architecturale, guidera les piétons vers la gare. Le projet s'inscrit dans la zone UA du Plan Local d'Urbanisme qui correspond au centre traditionnel recevant de façon complémentaire l'habitat, les activités tels que commerces, artisanat, bureaux, services et équipements collectifs.

OBJECTIFS POUR LE QUARTIER DE LA GARE

Le futur quartier de la gare de Clamart a pour vocation de devenir une vitrine qualitative pour la commune, à la fois pour les usagers des gares et pour ses futurs habitants.

Le projet d'aménagement a pour but de faire émerger un pôle de vie rayonnant, connecté au centre-ville et à son environnement.

L'objectif est alors de conjuguer densification mesurée et insertion harmonieuse dans son environnement patrimonial. Cela permettra une meilleure transition entre le tissu d'habitat collectif dense des avenues, le tissu individuel des villas et le tissu pavillonnaire. Le quartier devra favoriser ces liaisons urbaines et écologiques.

Ainsi, les 4 objectifs principaux du projet sont :

- Affirmer un quartier de gare mixte et attractif ;
- Créer une nouvelle porte d'entrée qualitative pour la ville ;
- Tisser de nouvelles liaisons urbaines et écologiques
- Valoriser l'identité patrimoniale du quartier.

Les objectifs du projet urbain suivent ceux définis dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur « Gare ». L'OAP a été étudiée dans le cadre d'un périmètre de réflexion qui s'étend sur un rayon de 800 mètres autour de la gare. Ce rayon correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied. Il concerne 5 communes : Clamart, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff et Châtillon.

L'OAP prend en compte les 4 accès de la nouvelle gare dénommée Gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart :

- Un accès depuis la position actuelle de la gare SNCF Ligne N Transilien (Clamart) ;
- Un accès depuis le boulevard des Frères Vigouroux (Clamart) ;
- Un accès depuis la rue du Clos Montholon (Clamart) à l'intersection des communes d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves ;
- Un accès depuis l'avenue du Général de Gaulle (Issy-les-Moulineaux).

La future gare sera connectée aux lignes de bus existantes et à la ligne N Transilien qui relie Paris-Montparnasse à Mantes-la-Jolie, Dreux et Rambouillet. Elle constituera un pôle multimodal pour les réseaux de déplacements :

- Transports en commun (ligne N Transilien, ligne 15 GPE, lignes de bus) ;
- Voies piétonnes ;
- Pistes cyclables.

Un parking public sera créé près de la gare. Des stationnements sécurisés pour les vélos seront créés au sein du secteur de la gare. La circulation des piétons sera améliorée grâce aux places publiques et aux voies piétonnes. Des emplacements seront aménagés pour 'Autopartage' et 'Vélib'. Les orientations d'aménagement visent le développement des circulations douces (cyclistes et piétones). Des études détaillées seront élaborées pour

préciser les emprises des pistes cyclables, des stationnements vélo et des arrêts bus. A terme, il sera également prévu des « dépose-minute. »

Des espaces verts publics seront aménagés autour des places publiques devant les entrées de la gare GPE et N Transilien. Des espaces verts de qualité seront aménagés dans les parties communes des nouvelles constructions.

Une trame verte, parallèle à la voie ferrée, sera aménagée au Nord du site. Cette trame sera renforcée sur la partie Est du site afin de préserver les nouvelles constructions des nuisances liées à la circulation des trains.

Le programme prévu dans le cadre de l'OAP concerne notamment la construction de logements pour répondre aux objectifs de densification autour de la gare. Les programmes de logements seront complétés par la construction d'équipements publics, de bureaux ainsi qu'un hôtel afin de promouvoir la mixité fonctionnelle dans le quartier. En rez-de-chaussée de logements, sera également prévue l'installation de commerces de proximité. Les gabarits des nouvelles constructions respecteront la forme urbaine existante afin de préserver le patrimoine urbain et paysager.

Les principes d'aménagement de l'OAP amélioreront la qualité urbaine et paysagère du site et offriront aux habitants de nouveaux équipements et une meilleure qualité de vie. L'OAP apporte des réponses à l'ambition n°2 du PADD, dans le cadre de l'objectif « organiser un développement urbain qualitatif », suivant l'orientation « proposer un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun ». L'OAP prend en considération les enjeux liés à la densité et à la forme urbaine et prend en compte l'ensemble des enjeux croisés liés aux déplacements et à l'aménagement :

- La protection de l'environnement ;
- La protection du patrimoine et des paysages ;
- La trame verte ;
- La requalification urbaine pour des programmes mixtes (logements, bureaux, commerces et équipements) ;
- La multimodalité de ce secteur stratégique proche de Paris.

CONCERTATION

Le projet de réaménagement du quartier de la gare de Clamart a fait l'objet d'une concertation auprès des habitants, sous la forme d'ateliers de concertation thématiques en 2015 :

- Se déplacer (23 juin) ;

- Habiter (24 juin) ;
- Hors les murs Gare (29 juin) ;
- Vivre sa ville (30 juin).

Cette phase de concertation est complémentaire de celle tenue dans le cadre de la révision du PLU, pour l'écriture de l'OAP « secteur gare ». Les ateliers se sont d'ailleurs appuyés sur le schéma de principes de l'OAP « secteur gare ». La phase de concertation vise à formuler des propositions de solutions d'aménagement sur l'ensemble du site de la gare (2,5 ha).

Lors des ateliers, le travail en groupe des participants a duré environ 1 h, appuyé par des exercices sur table (plans, grille de diagnostic, etc.). La phase de restitution s'est déroulée ensuite en présence des élus et a duré à chaque fois environ une quarantaine de minutes. Les sessions ont été conclues par un mot du Maire revenant sur les propositions des participants.

L'organisation des différents ateliers, les questionnaires remplis sur l'atelier « hors les murs », les retours internet ont permis de faire émerger différentes tendances sur l'aménagement de la place de la gare à Clamart. 120 personnes différentes se sont mobilisées sur les trois ateliers.

PROJET RETENU

En tant que quartier de gare, le futur quartier accueillera de nombreux flux d'habitants et de visiteurs. L'arrivée par la gare doit donc constituer une vitrine pour Clamart. Ce quartier sera ouvert sur le reste de la ville et facilitera les parcours. L'espace public a donc une place importante dans ce projet à travers une grande place publique divisée en différents lieux de vie.

Cette grande place sera marquée par une forte identité architecturale en cohérence avec le paysage urbain existant.

Elle aura également une qualité paysagère à travers une maille végétale travaillée en différents espaces, d'une part paysagers et d'autre part nourriciers.

Enfin, elle restructurera les déambulations à travers des jeux de pentes accompagnées de continuités végétales et de sols unifiés, afin d'articuler le niveau haut de la gare Transilien et le niveau bas de la future gare du Grand Paris Express.

La notion d'éco-quartier ne revêt pas seulement un caractère végétal mais bien un certain mode de vie des habitants, avec une place importante donnée à la proximité des déplacements, services et lieux de vie, avec une place prépondérante faite aux piétons et aux cyclistes.

LA PROGRAMMATION DU SITE

Le futur quartier se caractérise par sa multifonctionnalité. En plus d'un important programme d'habitat mixte, l'animation et l'attractivité du quartier seront garanties par l'implantation de commerces et d'équipements en RDC, d'un hôtel, d'un espace de coworking et par la présence des deux gares.

Le projet prévoit ainsi :

- 198 logements en accession
- 78 logements sociaux
- 402 places de parking public ;
- 2 549 m² de commerces ;
- 376 m² de gare transilien ;
- 81 chambres d'hôtel ;
- 27 berceaux à la crèche ;
- 6 classes d'école.

La réalisation du site se fera en 2 phases.

- Phase 1 (2018 – 2021) : Lots A1-A2 par l'axe puis lots B, C, D et E
- 121 logements en accession
- 51 logements sociaux
- 1 296 m² de commerces,
- 163 places de parking public.
- Phase 2 (2025 – 2027) : Lots F, I et J puis lots G et H :
- 77 logements en accession,
- 27 logements sociaux,
- 81 chambres d'hôtel,
- 1 253 m² de commerces
- Crèche et école,
- Gare de transilien.



2. ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n°E19000014/95 du 26 février 2019, Monsieur Gilles HERMITTE, Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, a désigné Monsieur Bertrand SILLAM en qualité de commissaire enquêteur pour la conduite de l'enquête publique réglementaire portant sur le Projet d'aménagement du quartier « Grand Place », place de la Gare sur la commune de Clamart.

Le commissaire enquêteur est désigné par décision du Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise, à la demande de l'autorité organisatrice, en l'occurrence, la commune de Clamart.

Le commissaire enquêteur est choisi sur une liste d'aptitude départementale révisée annuellement. La loi N° 2010-788 du 12 juillet 2010 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement précise que :

« Ne peuvent être désignés comme commissaires enquêteurs, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel en raison de leur fonction, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »

Cette disposition législative, ainsi que la procédure de désignation par une autorité judiciaire, garantissent l'indépendance totale du commissaire enquêteur à l'égard, aussi bien, de l'autorité organisatrice, que de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité.

2.2 Entretien préalable à l'enquête

Un entretien préalable en présence de Madame Catherine LAMBARD, Directrice de l'Urbanisme et de l'Aménagement, et son équipe et de Monsieur Bertrand SILLAM, commissaire enquêteur, a été organisé le 11 mars 2019. Il a permis de recueillir les informations nécessaires au bon démarrage de l'enquête et de définir les termes de l'arrêté de l'autorité organisatrice.

2.2.1 Présentation du projet

Le projet est présenté, en passant en revue les points qui ont motivé l'enquête. Le projet vise la construction d'un ensemble immobilier mixte, composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et d'un parc de stationnement public, afin de participer à la revalorisation du secteur de la gare concomitamment à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement vient s'inscrire dans la première phase d'un projet urbain plus global s'articulant autour de la Gare du Grand Paris Express, Issy-Vanves-Clamart.

La maîtrise d'ouvrage a été déléguée à la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) PANORAMA VALLEE SUD – GRAND PARIS

2.2.2 Constitution du dossier et examen de la procédure

Dossier

Le dossier de permis de construire remis au cours de la réunion préalable est composé des pièces suivantes :

A. DOSSIER PRINCIPAL

- 01 Formulaire de demande de PC
- 02 Ensemble des plans de projet (4)
- 03 Ensemble de coupes (3)
- 04 Notice architecturale
- 05 Ensemble de plans de façades et toiture (5)
- 06 Documents graphiques d'insertion dans le site
- 07 Photos de situation dans l'environnement proche
- 08 Photos de situation dans l'environnement lointain
- 10 Demande de permission de surplomb du domaine public
- 11 Etude d'impact
- 16-01 Formulaire de prise en compte de la RT2012
- 16-02 Attestation de gestion de la pollution des sols
- 17 Tableau SDP
- 31 Extrait de la convention PUP
- 39 Notice PMR ERP
- 40-01 Notice sécurité ERP
- 40-02 Demande de dérogation au titre de l'article L152-6 alinéa 4° du code de l'Urbanisme
- 41 Contrat de servitude de cours communes

B. ANNEXES

- 100 Ensemble de plans de géomètre et de niveaux (10)
- 200 Notice de sécurité et accessibilité PMR Logements
- 301 Etude d'Approvisionnement en Energie
- 302 Etude de rétention des eaux de pluie + note de calcul
- 401 Extrait Kbis
- 402 Certificat d'urbanisme
- 501 Charte enseigne commerciale

C. PERMIS DE DEMOLIR PC27

- A01 Plan masse des construction à démolir
- A02 Photographie des construction à démolir

Il sera complété par l'avis de l'autorité environnementale dès sa réception, puis du mémoire en réponse du maître d'ouvrage au début de l'enquête.

Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent.

Il n'est pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement elle peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de cette enquête.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté pris par Monsieur le Maire de Clamart, il semble que la procédure ait été bien respectée.

Le commissaire enquêteur note toutefois que ce projet d'aménagement soumis à l'article L.123-2 du code de l'environnement aurait pu bénéficier des exceptions mentionnées au 1°, 3^{ème} alinéa : *«...à l'exception :- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ; »*

2.2.3 Préparation de l'arrêté et de l'avis

L'enquête publique se déroulera au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Direction de l'urbanisme et du logement, 3^{ème} étage, 1-5 avenue Jean Jaurès, 92140 Clamart)

Les dates et heures de permanences proposées sont les suivantes :

- mercredi 3 avril 2019 de 9h00 à 12h00 – Jour d'ouverture
- mardi 16 avril 2019 de 14h00 à 17h30
- jeudi 25 avril 2019 de 14h00 à 17h30
- samedi 04 mai 2019 de 9h00 à 12h00 – Jour de clôture

Le registre et les pièces du dossier, seront mis à la disposition du public aux horaires suivants : - les lundis, mercredis et vendredis de 8h30 à 12h, - les mardis et jeudis de 13h30 à 17h30.

Les projets d'arrêtés et d'avis d'enquête seront présentés au commissaire enquêteur pour confirmation.

2.2.4 Visite du local de permanence

Nous nous sommes ensuite rendus dans l'espace où sera tenue la permanence. Il s'agit d'une pièce de bonne dimension, équipée d'un bureau et de chaises, dans laquelle pourront être installés des panneaux d'information, présentant le projet.

Ce local est accessible aux PMR, et il peut être clos.

2.2.5 Publicité et affichage légal

Le Commissaire enquêteur s'assure en se faisant confirmer que les règles de la publicité et de l'affichage légal seront bien respectées dans les délais réglementaires.

2.2.6 Dématérialisation du registre

Dans le cadre de cette enquête, il sera mis en place un registre dématérialisé par un prestataire extérieur

Le commissaire enquêteur rappelle l'obligation de prévoir à minima, une adresse de courrier électronique spécifique en plus du registre dématérialisé, cette disposition sera effectivement appliquée.

Madame LAMBARD précise que le service assurera un scan quotidien du registre papier et les transmettra par mail au commissaire enquêteur.

S'agissant des courriels et du registre dématérialisé, il conviendra de veiller à ce que la limite en taille (observations et pièces jointes) soit portée à la connaissance du public, et de s'assurer du respect de l'anonymat lorsqu'il est demandé.

Le commissaire enquêteur rappelle que les avis dématérialisés doivent être insérés au jour le jour dans le dossier papier

Le commissaire enquêteur souhaite qu'un état des réunions de concertations préalables lui soit transmis.

Madame LAMBARD fait part de la demande de SPLA PANORAMA de rencontrer le Commissaire enquêteur, ce qui est vivement apprécié, un rendez vous sera donc organisé sous huitaine avec visite sur place.

Madame LAMBARD indique que le Maire a souhaité recevoir le commissaire enquêteur, à l'issue de cet entretien.

Nous nous sommes rendus dans le bureau de Monsieur Le Maire qui a exposé les grandes lignes du projet, sa genèse, et ses motivations, en insistant sur le fait que cette opération lui tenait à cœur. La création de la nouvelle gare de la ligne 15 du Grand Paris Express constitue l'opportunité de créer une nouvelle porte d'entrée qualitative pour la ville, avec pour objectifs principaux d'affirmer un quartier de gare mixte et attractif, de tisser de nouvelles liaisons urbaines et écologiques, de valoriser l'identité patrimoniale du quartier, et ceci, en conformité avec le PLU.

S'en est suivi un échange questions réponses qui a permis de clarifier le dossier et sa problématique.

A l'issue de cette réunion le commissaire a pris possession du dossier afin d'étudier son contenu.

2.2.7 Arrêté d'ouverture d'enquête

Le Maire de la Commune de Clamart, par arrêté N° DAJA-50/2018, du 13 mars 2019, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique portant sur le permis de construire sur le site dit place de la gare et en a précisé l'organisation, pour une durée d'au moins 30 jours consécutifs, ceci du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019.

Il précise notamment :

- la date de début d'enquête : 3 avril 2019 à 8h30
- la date de fin d'enquête : 4 mai 2019 à 12h

- le lieu de mise à disposition du dossier d'enquête : Hôtel de ville aux horaires d'ouverture de la Direction de l'Urbanisme et du Logement et pendant les permanences du commissaire enquêteur.

- l'adresse d'envoi de courrier : Hôtel de ville – M. Bertrand SILLAM - Commissaire enquêteur - place Maurice Gunsbourg, 92140 Clamart.

Les dates et heures de permanences proposées sont les suivantes :

- mercredi 3 avril 2019 de 9h00 à 12h00 – Jour d'ouverture
- mardi 16 avril 2019 de 14h00 à 17h30
- jeudi 25 avril 2019 de 14h00 à 17h30
- samedi 04 mai 2019 de 9h00 à 12h00 – Jour de clôture

Le tableau ci-après analyse la présence dans cet arrêté les informations définies par l'article R123-9 du code de l'environnement :

Informations définies par l'article R123-9	Localisation dans l'arrêté
1) objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées	article 1 et 5
2) En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête,	sans objet

où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;	
3) L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;	article 4
4) Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;	article 6
5) Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;	sans objet
6) La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;	article 8
7) L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991, sur le territoire duquel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables ;	sans objet
8) s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête.	sans objet

TOUTES LES INFORMATIONS REQUISES SONT DONC PRESENTES

2.3 Visite des lieux

Le 19 mars 2019, le commissaire enquêteur s'est rendu à Clamart sur le site de la gare, afin d'effectuer une visite des lieux, en compagnie des responsables de la SPLA Panorama.

Au cours de ce déplacement, il a pu être échangé un certain nombre de questions réponses permettant de mieux comprendre les enjeux du projet, cependant au début de l'enquête dans le but de clarifier certains points du dossier et répondre à certaines interrogations, le commissaire a souhaité rencontrer le bureau d'études qui a rédigé l'étude d'impact, une réunion a donc été organisée le 25 avril dans les locaux de la SPLA PANORAMA .

Au cours de cette visite, le commissaire enquêteur a pu constater que les avis d'enquête étaient mis en place à plusieurs endroits sur les supports destinés à l'affichage municipal.

Il a ensuite parcouru le secteur dans lequel sera aménagé le futur quartier de la gare et sur lequel l'opération de construction de la nouvelle gare de la ligne 15, par la SGP, était en cours .

3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions sans aucun incident particulier du mercredi 3 avril 2019 à 8h30 au samedi 4 mai 2019 à 12h.

3.1 Paraphe du registre, cotation du dossier.

Le 3 avril 2019 à 8 h 30 le commissaire enquêteur s'est rendu à la Direction de l'urbanisme, dans le bureau qui lui était affecté et dans lequel avaient été déposés le dossier d'enquête publique et 3 exemplaires du registre préalablement cotés.

Le commissaire enquêteur a pu s'assurer de la complétude du dossier, avant le démarrage et pendant la durée de l'enquête.

A la demande du commissaire enquêteur, ce dossier a aussi été complété le, 11 mai 2019, par la décision de la DRIEE prise à la suite de la demande d'examen au cas par cas

Le dossier de Permis de construire à disposition au début de l'enquête est composé des pièces suivantes :

D. DOSSIER PRINCIPAL

- 01 Formulaire de demande de PC
- 02 Ensemble des plans de projet (4)

- 03 Ensemble de coupes (3)
- 04 Notice architecturale
- 05 Ensemble de plans de façades et toiture (5)
- 06 Documents graphiques d'insertion dans le site
- 07 Photos de situation dans l'environnement proche
- 08 Photos de situation dans l'environnement lointain
- 10 Demande de permission de surplomb du domaine public
- 11 Etude d'impact
- 16-01 Formulaire de prise en compte de la RT2012
- 16-02 Attestation de gestion de la pollution des sols
- 17 Tableau SDP
- 31 Extrait de la convention PUP
- 39 Notice PMR ERP
- 40-01 Notice sécurité ERP
- 40-02 Demande de dérogation au titre de l'article L152-6 alinéa 4° du code de l'Urbanisme
- 41 Contrat de servitude de cours communes

E. ANNEXES

- 100 Ensemble de plans de géomètre et de niveaux (10)
- 200 Notice de sécurité et accessibilité PMR Logements
- 301 Etude d'Approvisionnement en Energie
- 302 Etude de rétention des eaux de pluie + note de calcul
- 401 Extrait Kbis
- 402 Certificat d'urbanisme
- 501 Charte enseigne commerciale

F. PERMIS DE DEMOLIR PC27

- A01 Plan masse des construction à démolir
- A02 Photographie des construction à démolir

G. AVIS

- Avis MRAe sur étude d'impact
- Mémoire en réponse sur avis MRAe
- Décision de la DRIEE suite à la demande d'étude cas par cas (ajoutée au dossier à la demande du commissaire enquêteur)

Le commissaire enquêteur a ensuite, complété les registres et procédé au paraphe des feuillets.

En dehors de ces permanences, le dossier papier et le registre, paraphé et coté, ont été mis à la disposition du public, au service Urbanisme de la ville de Clamart. Dans ce bureau, un écran informatique a permis d'accéder au site dématérialisé et à son registre.

Un registre dématérialisé a donc été mis à disposition du public selon les termes de l'arrêté du 13 mars 2019. Il a pu être constaté qu'il était accessible dès l'ouverture de l'enquête et qu'il était verrouillé à sa clôture. Le site concerné recueillait aussi les messages courriels.

4 registres ont été nécessaires pour recueillir l'ensemble des observations de cette enquête (Devant le nombre élevé d'observations recueillies les derniers jours, le commissaire a été obligé de se déplacer pour ouvrir et parapher un registre supplémentaire).

3.2 Déroulement des permanences

Les permanences prescrites par l'arrêté d'organisation de l'enquête, se sont déroulées comme prévu les :

- mercredi 3 avril 2019 de 9h00 à 12h00

au cours de laquelle le commissaire enquêteur a reçu la visite de Monsieur BONHOMME qui s'est inquiété de la distribution des accès du parc de stationnement. Il a notamment souhaité la réalisation d'une gare routière et l'accroissement de l'offre bus vers la gare.

- mardi 16 avril 2019 de 14h00 à 17h30

qui a accueilli 6 personnes,

M. GARMIRIAN et M. COLLEAUX (association VAC) qui ont rappelé leur demande de prolongation de l'enquête et l'organisation de réunions publiques,

Mme CAMBON, qui a déposé une observation dans le registre papier repris dans le registre dématérialisé, et demandé de suivre la demande des associations concernant la prolongation de l'enquête et l'organisation d'une réunion publique.

M. CORTET qui a fait part de son opposition au projet et principalement à la construction du bâtiment D et E qui vont lui masquer sa vue sur Paris en déplorant l'abattage des arbres.

Mme GIRAUD et M. GAUCLERE (association des dérailleurs de Clamart) : qui ont formulé la même demande que VAC pour prolonger l'enquête et organiser une réunion publique. Ils ont

évoqué les problèmes de mobilité et de déplacement des vélos à proximité de la gare, ce qui préfigure la note qu'ils transmettront avant la fin de l'enquête.

- jeudi 25 avril 2019 de 14h00 à 17h30

Monsieur GARMIRIAN (VAC) est venu faire le point et communiquer ses analyses du dossier

- samedi 04 mai 2019 de 9h00 à 12h00

Pendant laquelle le commissaire enquêteur a reçu M. GARMIRIAN et M. COLLEAUX (VAC) qui ont remis, en main propre un complément de leur observation principale (Le commissaire enquêteur leur a exposé les raisons de sa décision de ne pas prolonger l'enquête ni d'organiser de réunion publique (le courrier associé leur a été transmis à l'appui), Mme HENRY qui a exprimé son opposition au projet et déposé une observation sur le registre, Mme RAKOFF, qui a demandé un effort sur l'isolation des immeubles et un mode de chauffage plus économique, regretté que l'école ne figure pas dans la phase prioritaire, l'absence de protection phonique et la non prise en compte de l'intermodalité et des cheminements piétons . D'autres personnes sont venues, soit pour consulter le dossier, et (ou) déposer leurs observations , certaines sur une feuille mise à leur disposition pour que chacun puisse les formuler avant la clôture, parmi elles, Les « Déraillleurs de Clamart » qui ont laissé un document de 5 pages, M. MARMORAT, M.MASSET, M. PISSEMBON, Mme Corinne J , Mme LEMAIRE et M. GUILLON, M. LEHEUP et Mme LEHEUP qui ont exprimé leur opposition au projet en reprenant et appuyant, pour la plupart, les remarques formulées par les associations, enfin, M. CORTET fils est venu remettre, sous format papier, l'observation déposée par son père sur le registre.

- À ces diverses permanences, le commissaire enquêteur n'a eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête, et chacun a pu s'exprimer librement.

3.3 Information et consultation du public

- L'Information et la consultation du public se sont effectuées conformément à la réglementation. Des annonces légales ont été publiées dans plusieurs supports :
 - Site internet officiel de la ville de Clamart
 - Magazine de la ville, « Clamart Infos »

- Affichage public en Mairie et sur le territoire de la commune ; le commissaire enquêteur a vérifié que cet affichage a bien été réalisé et qu'il est resté en place jusqu'à la fin de l'enquête publique.
- Journal « Les Echos » du 18 mars 2019
- Journal « L'humanité » du 18 mars 2019
- Journal « Les Echos» du 4 avril 2019
- Journal « L'humanité» du 4 avril 2019
-

A noter qu'une vidéo présentant le projet en images de synthèse est présente sur le site de la commune de Clamart

3.4 Clôture de l'enquête

A la clôture de l'enquête, le samedi 4 mai 2019 à 12h, conformément à l'arrêté du 13 mars 2019, le commissaire enquêteur a procédé à la collecte des 4 registres papier, et des observations figurant sur le registre électronique (insérées dans le registre papier).

Le dossier a été complété, en cours d'enquête, le 8 avril 2019, par le mémoire en réponse à la MRAe version définitive, le premier déposé en début d'enquête, comportant quelques coquilles et défauts de forme.

Au terme de cette enquête, tout comme il l'avait fait en début de celle-ci, Monsieur le Maire a souhaité rencontrer le commissaire enquêteur pour lui donner son sentiment sur son déroulement, cette réunion s'est tenue en mairie le 22 mai 2019.

4. ANALYSE DES OBSERVATIONS

4.1 Comptabilité de l'enquête :

Nombre d'observations et de courriers portés aux registres : **149** ;

dont :

- au registre papier de la mairie de Clamart : **15** ;
- sur registre dématérialisé mis à la disposition du public: **134** ;
- nombre d'observations orales sans que l'interlocuteur ne souhaite les mentionner sur le registre : **1** (déposée sur le registre ultérieurement) ;
- nombre de courriers : **0** ;
- Nombre d'e-mails : **14** ;

- Documents non recevables sur le registre dématérialisé : **7 avis (N°23R, 49, 63R,75R,101R,130R,131R) faisant doublon avec les avis (N°26R, 50, 62R,77R,100R,127R,128R), 1 avis vide (N°96), 1 avis ne comportant qu'une photo(114R), 1 avis constitué d'un lien avec un journal (126R)**
- Documents non recevables sur le registre papier : **1 (N°4V) faisant doublon avec le N°9R**
- Documents non recevables sur le registre électronique : **2 Mme PAQUIER et M. DEVAL reçus hors délais, mais lus par le commissaire enquêteur**

4.2 Synthèse des observations formulées par le public durant l'enquête

On relève près de 73% d'observations opposées au projet (dont un grand nombre émanent de membres d'associations auxquelles ils ont repris les thèmes principaux), contre 19% d'observations favorables et 8% d'observations réservées.

Il convient de souligner cependant, qu'une enquête publique ne se traduit pas par un vote à main levée, mais plutôt par une analyse des thèmes principaux dégagés.

On peut aussi regretter que certains avis, favorables ou non, soient peu ou faiblement argumentés.

Pendant cette enquête une première demande de prolongation de la durée d'enquête et d'organisation de réunions d'échanges et d'information, a été formulée le 13 avril sur le registre et confirmée lors de la permanence du 16 avril par l'association Vivre à Clamart (VAC), à laquelle le commissaire enquêteur n'a pas souhaité donner suite pour les raisons énoncées dans un courrier réponse joint au rapport et dont les motifs sont les suivants :

L'article L123-9 du Code de l'environnement précise... « Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une **durée maximale de quinze jours**... »,

cette décision doit être formulée au maître d'ouvrage au plus tard 8 jours avant la fin de l'enquête.

Cette enquête se déroulant du 3 avril au 4 mai 2019, soit 32 jours, le commissaire enquêteur a observé pendant la période précédant cette échéance l'évolution des dépôts d'observations qui ne lui a pas paru anormale, bien au contraire. De plus ce dossier ne lui a pas semblé plus complexe que tout autre comportant une étude d'impact, qui comprend un

résumé non technique dans sa première partie. L'avis de la MRAe permet aussi de mieux appréhender et de synthétiser la problématique environnementale.

Avant cette enquête, plusieurs réunions publiques ont été organisées, dont trois sous forme d'ateliers, suivies d'une autre destinée à présentation, par chaque équipe, du projet qu'elle portait. Compte tenu du ton de certaines observations, il considère qu'une nouvelle réunion serait de nature à provoquer des conflits et difficile à mettre en œuvre.

Il convient de souligner que lors des concertations préalables, auxquelles un grand nombre des associations (politiques ou non) ici présentes, ainsi que leurs membres, ont participé, se sont déroulées de manière tendue et ont été émaillées d'incidents.

A noter que les termes de l'observation de EELV confirment cette tendance : « Bien que l'étude d'impact fasse un compte rendu assez positif de la concertation, il faut rappeler que celle-ci s'est passée dans une ambiance extrêmement tendue et a été l'objet d'incidents notables. ».

Ces demandes ont été reprises en écho par la majorité des opposants au projet, y compris les autres associations, essentiellement la dernière semaine de l'enquête.

Beaucoup d'associations dont les propos ont été repris par leurs membres et d'autres opposants, ont demandé au commissaire enquêteur d'émettre un avis défavorable au projet, certains de manière appuyée. Il convient de rappeler, qu'à ce stade de l'enquête, toute conclusion est prématurée et que l'avis est formulé après analyse du mémoire en retour qui fait suite au procès verbal de synthèse des avis déposés.

On relève par ailleurs que **109** observations ont été déposées la dernière semaine d'enquête, dont **64** les 2 derniers jours.

Les observations déposées l'ont été soit directement en ligne soit sous forme de pièces attachées, soit par E-mail, soit remises en main propre au cours d'une permanence ou transcrites sur le registre, le volume du contenu pouvant aller de quelques lignes à 8 pages.

On note que la page dossier du registre électronique a été consultée 3953 fois

Les numéros précédant le nom de l'intervenant correspondent à l'ordre d'enregistrement par registre d'enquête ou d'observation orale lors d'une permanence.

Indice **V** pour observation Verbale et Papier

Indice **R** pour registre Electronique

N° Obs	Date	Analyse-synthèse des observations, courriers ou courriels	Ppx thèmes dégagés	FR O
1V	3-avr.	M. BONHOMME, Clamart : s'inquiète de la répartition des accès parking (congestion), estime une gare routière indispensable, espère l'accroissement de l'offre bus vers la gare	T1	R
2V	3-avr.	MM GRAMIRIAN et COLLEAUX (association VAC) : Rappelent leur demande de prolongation d'enquête et d'organisation de réunion, évoquent la légèreté de l'étude d'impact, le non développement de l'intermodalité, l'insuffisance du traitement de la pollution, regrettent l'impossibilité d'avoir recours au photovoltaïque,	T2-T3	O
3V	3-avr.	M. CORTET, Clamart : opposé au projet, à l'architecture proposée et surtout à la proximité et hauteur des nouveaux immeubles qui vont masquer sa perspective sur Paris.	T3	O
4V	3-avr.	Mme CAMBON, Clamart Cf 9R		
5V et 16V	3-avr. 4-mai	Mme GIRAUD et M. GAUCLERE (Association Les dérailleurs de Clamart) : demandent une prolongation du délai de l'enquête et une réunion publique, afin de consulter les adhérents et analyser la problématique déplacements mobilité cycles. L'ASSOCIATION DES DERAILLEURS DE CLAMART : indique que l'intermodalité, n'est pas traitée dans le projet : -la rue des frères Vigouroux reste identique, aujourd'hui déjà difficile d'accès -l'accès côté ancienne gare est « pincé » avec un porche étroit -des « verrous » sont positionnés sur les espaces -la promenade boisée est faite pour le loisir et non pour les gens qui viennent prendre le train (itinéraire sinueux sans cohérence ni continuité) -les trajectoires piétons, voitures, vélos se croiseront à l'entrée des parkings -Le franchissement de la gare GPE n'est pas évoqué -Aucune signalisation n'indique comment les vélos sont supposés circuler sur la place -L'idée d'une voie cyclable le long de la voie ferrée, qui partirait de l'ancienne place de la gare et se prolongerait par une passerelle enjambant le clos Montholon, jusqu'au boulevard de Stalingrad, côté Malakoff, est totalement passée sous silence. Ils préconisent de revoir les modalités de réalisation du projet en faisant sauter les « verrous », ouvrir les espaces, créer des liaisons cyclables et des aménagements nombreux, visibles, incitatifs, réduire l'emprise automobile pour en limiter les effets nuisibles dans la phase opérationnelle	T1	O
6V	16-avr.	Deraillleursde Clamart demandent une prolongation et une réunion publique		

7V	23-avr.	PR trouve inadmissible de ne rien prévoir pour les économies d'énergie, contre le bruit, pour la réutilisation des eaux de pluie, construire si près des voies ferrées, la disposition des bâtiments risque de créer des îlots de forte chaleur. S'inquiète de la dépollution du sol, de la proximité des bâtiments de ceux plus anciens de la rue Hébert, du caractère préjudiciable des nouveaux commerces face à ceux existants, Rlève aussi une absence du traitement de l'intermodalité	T1-T2-T3-T4-T5	O
8V	3-mai	M. MARMORAT, Clamart exprime son inquiétude face à différents points qui lui semblent non résolus : dépollution du site, prise en compte des nouvelles mobilités et continuités piétonnes. Il craint un conflit véhicules piétons place de la gare actuelle. Les flux entrées sorties du parking lui paraissent difficiles à gérer. Il propose d'améliorer le projet sur ce point. Il regrette l'absence de places pour les logements sociaux. Le plan de masse demeure imprécis et incomplet. Il n'est pas favorable à l'architecture proposée	T1-T2-T3	R
9V	4-mai	M. LEHEUP, Clamart d'accord avec l'idée de densifier ce quartier mais aurait préféré des immeubles plus écologiques, plus hauts, pour libérer de l'espace au sol et augmenter les espaces verts et favoriser les circulations, Il s'interroge sur les nuisances, l'absence de parkings pour les logements sociaux, la consultation des communes limitrophes, la situation de l'école et la pollution du terrain,	T1-T2-T3-T4	R
10V	4-mai	Mme LEMAIRE, Clamart considère que le projet ne tient pas compte des enjeux écologiques, absence de circulations douces, absence de toits végétalisés et de panneaux photovoltaïques, nuisances sonores, trop de voitures devant la gare, architecture "Dysneyland", absence de place de gare	T1-T3	O
11V	4-mai	Mme LEHEUP, Clamart s'étonne de l'organisation de cette enquête, du changement de maître d'ouvrage, de la publicité insuffisante de cette enquête. Elle s'inquiète de la proximité d'immeubles ancien des nouvelles constructions, de la prise en compte de l'écoulement des eaux, de la dépollution des sols, de l'impact du bruit du manque de hauteur des immeubles au détriment de l'emprise au sol. Elle s'interroge sur les études menées en matière énergétique, sur l'absence de toitures terrasses. Elle regrette la conception circulaire des immeubles de la place, l'absence de parkings pour les logements sociaux, leur proximité des voies ferrées. Elle se pose la question d'une étude sérieuse des circulations intermodales	T1-T2-T3-T6	O
12V	4-mai	M. MASSOT, Clamart : est opposé au projet car inadapté aux enjeux de l'arrivée de la gare, notamment pas dimensionné aux futures circulations ni aux enjeux écologiques et climatiques	T1-T3	O
13V	4-mai	Mme Corinne J : Relève un manque de prise en compte de la transition énergétique, écologique, de problème de l'eau, de la pollution, de l'architecture, de l'intermodalité. Il n'y a pas assez d'espaces verts, les immeubles seront soumis aux vibrations...	T1-T2-T3-T5-T6	O
14V	4-mai	Mme RAKOFF, Clamart : demande un effort sur un mode de chauffage plus économique et sur l'isolation, regrette que l'école n'entre pas dans la phase prioritaire, s'inquiète de sa protection phonique, souhaite un traitement plus élaboré de l'intermodalité et des cheminements piétonniers	T1-T3-T4	R
15V	4-mai	M. gembon, Clamart : S'interroge sur l'absence d'énergies nouvelles dans les bztiments de leur traitement en termes d'isolation, s'inquiète de l'impact de l'accroissement de la population sur sur la cir culation, l'offre transport sera-t-elle à la hauteur des enjeux?Il manque une traduction graphiquedes circulations douces, l'usage de la trottinette sera t il réglementé? Il regrette que les espaces verts soient réduits en "confetti". Il regrette le déplacement des équipements publics en phase 2 et lesnuisances dont seront victimes les constructions de la phase 1,	T1-T3-T4-T5	O
1R	7-avr.	M. NGY Chatillon : - se demande si l'hôtel à construire figurant dans le dossier ne serait pas l'Ibis style situé de l'autre côté rue du clos montholon?	T4	R

		<ul style="list-style-type: none"> - indique que, selon le promoteur icade s'occupant de la construction des bâtiments A1/A2, la crèche proche de la future école, mentionnée dans le dossier, se situerait au pied de l'immeuble A2. Qu'en est-il? - comprends l'intérêt des 2 phase. Cependant n'est-il pas possible d'optimiser le calendrier des travaux pour finir plus tôt en réduisant son volume après 2025? Si les 2 tunneliers sont sortis en 2021 (pour le 2è en provenance de Sèvres), l'emprise du chantier du métro devrait être réduite pour permettre de monter d'autres chantiers comme ceux des équipements publics (bâtiments "I "et "J") qui accueilleront la pépinière et l'école primaire. - demande si la gare SNCF sera intégrée à la gare du grand paris ou si elle restera séparée? 	T6	
2R	8-avr.	M, PUGENS, Clamart : émet un avis favorable au projet	T6	F
3R	12-avr.	M, GUITTON, Clamart : regrette que les constructions de ce nouveau quartier réduisent les possibilités d'intermodalité à proximité de la gare. Il sera difficile de trouver des espaces de stationnement pour la voiture, le scooter, le vélo, et les bus, qui auraient pu assurer la liaison avec centre ville où arrivera prochainement le T10.	T1	R
4R	13-avr.	Association VAC, Clamart : demande une prolongation d'enquête jusqu'au 31 mai compte tenu de la période de congés et une réunion publique d'information et d'échanges		
5R	14-avr.	Mme DEGY, Clamart : Demande à ce que le projet soit pensé en termes de déplacement incluant l'arrivée de la nouvelle gare, l'intermodalité ne semble pas traitée dans le dossier - Indique qu'à l'emplacement du futur parking se trouve un talus boisé abritant plusieurs espèces qui seront détruits, les aménagements prévus sont essentiellement minéraux, elle juge important de créer et de conserver des espaces pleine terre, de prévoir une architecture qui permette de prendre en compte l'effet "d'îlot chaleur" durablement,	T1-T3-T5	R
6R	15-avr.	ANONYME, Clamart : souhaite connaître le nombre de stationnement dédiés aux vélos dans le cadre du projet et ce que devient la station vélib récemment installée à proximité de la place. Comment est assurée la concertation avec le Département et Ile de France Mobilités (schéma directeur vélos)	T1	R
7R	15-avr.	M. PAPON, Clamart : La MRAe recommande, dans le présent dossier : "-d'expliquer les effets du chantier GPE sur l'état du trafic routier et d'exposer les réserves de capacités actuelles des voiries étudiées - de préciser si des itinéraires de shunt ou alternatifs ont été observés sur le secteur d'étude - d'expliquer les hypothèses de fréquentation attendue de la future ligne 15 GPE - d'exposer une cartographie précise des continuités et discontinuités piétonnes et cyclables sur le secteur d'étude." Ces points semblent particulièrement importants. Or le dossier ne contient aucune étude d'impact sur les déplacements et le besoin d'infrastructures en bus, aménagements cyclables, parkings pour tous types de véhicules, ainsi que les mesures qui devront être prises pour limiter la circulation automobile individuelle dans un quartier qui va devenir très dense. En effet un tel quartier ne pourra pas fonctionner sans des mesures contraignantes de dissuasion de la circulation automobile et 2RM, et des mesures d'offre alternative de transports en communs et individuels doux, avec les infrastructures appropriées (bandes et pistes cyclables, parking vélo sécurisés en nombre suffisant, station VLS). Par ailleurs est-il prévu ultérieurement de relier ce quartier à la ligne de tramway T10 en passant par le centre-ville de Clamart?	T1	R

8R	16-avr.	M, BARTHELEMY, Clamart : souhaite une prolongation d'enquête du fait de la période de congés scolaires ainsi qu'une réunion publique. - Considère la valeur du bâti trop importante par rapport à l'intermodalité, dimension écologique insuffisante, manque d'ouverture de cette zone	T1	O
9R	16-avr.	Mme CAMBON , Clamart : est opposée au projet, et à toute nouvelle construction près de la gare qui obère la possibilité de d'accès aux transports en commun. Ces constructions sont placées trop près des voies ferrées et de la circulation, La première phase ne comporte pas d'équipements publics qui sont prévus dans la deuxième alors que l'école ne comportera pas de cour de récréation. Ce lieu bétonné va entraîner l'augmentation de la température alors que la tendance actuelle est de végétaliser constructions et espaces. Demande d'écouter les associations qui demandent une prolongation de l'enquête et une réunion publique. Considère que la publicité à été insuffisante et uniquement placée dans le journal municipal	T1-T3-T5	O
10R	16-avr.	M, BERTHELIER, Clamart : considère que les réunions préalables n'ont pas été équitables, que le projet détruit la place de la gare, n'approuve pas l'architecture du programme immobilier qui limite la hauteur des constructions au lieu de gagner en hauteur pour privilégier le dégagement d'espaces verts tampons, suppose ces logements non conformes aux futures normes environnementales 2020 en termes de performance énergétique, regrette l'insuffisance de mesures en faveur des vélos, estime la durée de l'enquête publique réduite à son minimum et le nombre de permanences insuffisant.	T1-T3-T5	O
11R	16-avr.	M. PRAT, Clamart : Favorable au projet pour les raisons suivantes, il respectera l'habitat existant, redonnera esthétique à la place, permettra l'accès à un vrai parking sécurisé pour les voitures comme pour les vélos, développera les commerces qui sont en survie.	T1-T3-T5	F
12R	16-avr.	M. BIER, Clamart : Favorable au projet car il inclura un parking, un urbanisme modéré et pas des grandes tours de 12 étages, et des commerces en rez de chaussée	T1-T3-T5	F
13R	17-avr.	M. PASINA, Clamart : Favorable au projet, approuve la transformation de l'ex place de la gare en place agréable, au projet incluant des commerces en rez de chaussée des cafés respectables ainsi qu'un parking sécurisé pour les voitures et les vélos,	T1-T3-T5	F
14R	18-avr.	ANONYME (S.) , Clamart : Favorable au projet car il dynamisera le quartier de la gare en valorisera l'entrée de ville	T6	F
15R	18-avr.	M. METIVIER : réservé sur le projet car il va occuper l'espace de la place et bloquer les projets à venir concernant la mobilité, Souhaite garder cet espace vierge de toute construction.	T1-T3	R
16R	18-avr.	M, SEMERCIYAN, Clamart : Favorable au projet, cependant exprime 2 préoccupations, d'une part, l'évacuation des eaux pluviales qui face à des récurrences orageuses à provoqué l'inondation de certaines caves par refoulement du réseau d'assainissement, d'autre part l'offre de soins face à l'accroissement de la population dans le quartier.	T6	F
17R	19-avr.	Mme LEGROS, Clamart : Opposée au projet considère que ce projet va densifier le quartier et boucher toute perspective, aurait souhaité plus d'espaces verts et une véritable réflexion sur les flux piétons et cyclistes à l'entrée du parking. Qu'est il prévu en termes d'accroissement de la desserte gare en bus? L'écologie semble absente du projet, et un flou demeure sur l'implantation de la crèche et de l'école. S'étonne de la proximité des quais, du bâtiment devant accueillir les logements sociaux,	T1-T4-T5	O
18R	20-avr.	M. BALIAN, Clamart : Favorable au projet, approuve les ambitions de rendre la ville plus attractive en termes d'emplois, Souligne l'obligation de renforcer l'accès à la ville par des moyens de transports et une infrastructure digne de ce nom, ou les espaces verts auront leur place,	T1-T4-T5	F
19R	22-avr.	ANONYME, Clamart : Trouve la période de consultation mal choisie, souhaite une nouvelle consultation, s'interroge sur la prise en compte de	T1-T3-T5	R

		nouveaux flux entrée sortie aux heures de pointe (GPE+habitants), considère qu'un plan détaillé des cheminements avec dimensionnements et positionnement des différents modes est nécessaire. Il faut bien densifier les abords des gares, mais ce projet est gourmand en surface et principalement le bâtiment B, au détriment de la mobilité et de sa projection sur le futur, Le passage étroit avec le bâtiment C est problématique, dans ces conditions, comment est envisagée la cohabitation intermodale(pétons, trottinettes, vélos dépose minute, interconnexions avec les bus, le T10 et les 2 gares. Estime qu'il faut prolonger la trame verte avec l'espace signal. Demande si avec les jardins partagés, il y aura plus d'espaces verts qu'actuellement. Ses propositions , maintenir le projet dans ses grandes lignes, en reconsidérant la construction du bâtiment B au moins pour sa partie hors sol, Au premiers retours d'expérience après 2025 il pourra être envisagé de poursuivre ou non la construction du bâtiment B		
20R	22-avr.	ANONYME, Clamart : L'empreinte construite (notamment le grand bâtiment B) sur l'espace d'entrée/sortie de gare est trop massive pour permettre un flux de plus en plus important de voyageurs et de véhicules (bus, voitures, motos, vélos, patinettes, etc...) dans des conditions de sécurité, de détente, de convivialité et de fluidité. Au contraire, il faut garder un vaste espace public de desserte de la gare.	T1-T3	R
21R	23-avr.	M. DEWY, Clamart ? : Considère que le style néo haussmannien ne s'intègre pas avec la situation actuelle, il n'y a pas de possibilité de panneaux photovoltaïques, la part donnée à la verdure est insuffisante, le projet ne préserve pas l'environnement et ne favorise pas l'énergie renouvelable. Il n'y a pas de vraie place de la gare, pas de prise en compte de l'intermodalité, le bâtiment B est exposé aux nuisances sonores, trop proche de de la voirie et de la voie ferrée. Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe est peu convaincant. Pas d'accord avec la demande de dérogation sur la création de places de stationnement du bâtiment B. Propose d'attendre la fin des travaux de la gare GPE avant de construire les 2 phases, revoir le projet avec une vraie place de gare en remplacement du bâtiment B, avec plus d'espaces verts, des arbres en pleine terre, un ensemble mieux adapté à la réalité du terrain pollué,	T1-T3-T5	R
22R	23-avr.	M. GERWYN, Clamart ? : 1. Le mémoire en réponse à l'avis du 1er avril de la MRAe, ne fait pas apparaître l'existence d'un rapport avec les gestionnaires / planificateurs de la Société du Grand Paris. La coordination étroite et en continu parmi les agents dans un projet de telle envergure paraît une condition préalable pour le bon succès final. 2. A présent, le tramway T10 va finir ici à Clamart loin d'autres correspondances. Il paraît utile de penser à un lien, ultérieurement, avec le système de transport plus large, par exemple, à le conduire jusqu'à la Gare Fort d'Issy Vanves Clamart. 3. Il y a des architectes éminemment capables sur place. On devrait utiliser leurs talents. Les bâtiments offerts dans le Projet Gare rappellent une caserne, avec même une arche étroite comme barrière potentielle pouvant servir au contrôle d'accès.	T1-T3	O

23R	23-avr.	<p>M. TISSOT, Clamart :</p> <p>- Traitement de la pollution aux hydrocarbures : Les solutions proposées qui s'inscrivent dans la continuité des actions menées en 2015 ne peuvent qu'améliorer la situation existante.</p> <p>Cette zone a été « abandonnée » pendant plusieurs décennies et voir enfin la friche industrielle supprimée et remplacée par un aménagement cohérent et respectueux de l'environnement ne peut qu'emporter l'adhésion. Les mesures de suivies prévues à la fin du chantier permettront de vérifier la pertinence des remèdes proposés.</p> <p>- Circulations douces : Le projet comporte la création d' « une coulée verte » le long des emprises SNCF ce qui constituera un progrès majeur pour les usagers « 2 roues » du boulevard des Frères Vigouroux.</p> <p>Par la réalisation prévue, dans le cadre de l'aménagement de la place de la gare, de places de stationnement pour les vélos, de circulations piétonnes dédiées et de place de stationnement permettant le rechargement de véhicules électriques la situation antérieure se trouvera grandement améliorée, la situation préexistante aux travaux ne faisant que peu de place aux piétons et aux vélos.</p> <p>- Réalisations d'infrastructures d'utilité publique : Le programme prévu est, à terme, équilibré, entre habitations, commerces et infrastructures publiques (crèche, école, stationnement) ce qui annonce un développement harmonieux du quartier.</p> <p>Ces aménagements donneront une cohérence à un quartier, situé en limite de commune et quelque peu délaissé.</p> <p>- Phasage : Certaines contributions suggèrent d'accélérer le calendrier de réalisation de ces aménagements en occupant les emprises occupées par la Société du Grand Paris dès la sortie des tunneliers. Mais c'est sans compter qu'un métro se compose non seulement de tunnels mais aussi de voies, de systèmes d'alimentation en énergie et de dispositif de signalisation (d'autant plus dans le cas d'un système automatique) qui ne peuvent être finaliser et tester qu'une fois le « génie civil » terminé et nécessitent un minimum d'installations de chantier.</p>	T1-T2-T4-T5	F
24R	24-avr.	Mme POIRIER, Clamart : Demande la prolongation de l'enquête au delà du 4 mai et une réunion publique		
25R	25-avr.	M. JACQUINOT, Clamart : Cf 42R		
26R	25-avr	M. TISSOT, Clamart : Cf 23R		
27R	25-avr	<p>M. ou Mme RABEAU, Clamart : indique que selon l'étude d'impact, «les panneaux solaires, devraient être intégrés à la couverture», l'avis du GPPEP (http://doc.gppep.org/GPPEP-10_raisons_pour_surimposer_le_photovoltaique.pdf) lui parait intéressant à consulter.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'étude d'impact et Mission régionale d'autorité gouvernementale (MRAe) souligne que les transports en commun et les circulations douces (qui sont aussi une préoccupation du PADD) sont très peu pris en compte : piétons, vélos, interconnexion entre les différents modes de déplacement, transports futurs notamment le T10... • De façon générale, le projet ne répond pas à la question des diverses pollutions : du site (terre), sonore (voix ferré), ilots de chaleur urbains... (voir l'avis de la DRIEE /MRAE). • Les écoles sont reléguées le long de la voix ferrée et sur un site aux multiples pollutions alors qu'en page 31, l'étude d'impact évoque « la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles (crèches, écoles maternelles et élémentaires, etc.) qui énonce que la construction de ces établissements doit être évitée sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels ». 	T1-T2-T3	O

28R	26-avr	<p>ASSOCIATION CLAMART CITOYENNE : Fait état du peu de cas fait de l'intermodalité, des circulations douces, piétons et vélos et du manque d'ambition écologique du projet qui se cantonne dans ce domaine au minimum légal,</p> <p>Par ailleurs, la MRAe, dans son avis du 1er avril, souligne un certain nombre de problèmes et de questions restées sans réponses claires, notamment la gestion de la forte pollution en hydrocarbures (67 tonnes sur 7500m2) existant au niveau de la nappe souterraine. Le site étant localisé en zone d'aléa très élevé au titre du risque de remontée de nappe « la question d'une remobilisation continue de la pollution entre les eaux et les sols reste posée ». L'étude d'impact précise qu'une pollution résiduelle subsistera, notamment en termes de substances toxiques volatiles. Quid de l'état des sols au droit de la future école, de la future crèche et de la « promenade jardinée » ?</p> <p>La MRAe précise bien que « s'agissant de l'école et des jardins prévus dans le programme, la compatibilité de l'état des sols nécessite encore d'être étudiée ». Ceci est-il cohérent avec la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles (crèches, écoles maternelles et élémentaires, etc.) qui énonce que la construction de ces établissements doit être évitée sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels ?</p> <p>La MRAe insiste également sur le manque de transparence et de précision sur le contenu exact du projet, sur le caractère très succinct des données relatives à la gestion des déplacements, des intermodalités et des liaisons douces, sur l'insuffisance de l'analyse des effets de l'exposition aux nuisances sonores et vibratoires... Demande une prolongation de délais et une réunion publique</p>	T1-T2-T4	O
29R	27-avr	<p>Mme NOULAUD , Clamart : trouve que le projet "Quartier grand place" est cohérent avec la situation géographique de l'endroit. De plus, ce projet va redynamiser la place de la gare.</p>	T6	F
30R	27-avr	<p>M. NACHON, Clamart : S'interroge sur le manque de certitudes, pour les usagers de ce quartier, que la qualité de vie ne sera pas détériorée par la pollution des sols (67 T d'hydrocarbures), par la pollution acoustique, par les vibrations, par la pollution de l'air liée à la concentration de véhicules, par les inondations en sous sol comme le sous entend l'avis de la MRAE. Se pose la question d'un tel projet d' intermodalité de transport(avec entrées et sorties de piétons et voitures sur un même espace) sur un terrain enclavé à l'extrémité nord de Clamart alors qu'il n'est desservi que par des rues à deux voies avec des trottoirs à largeur réduite et qu'aucune infrastructure sécurisée de circulation douce soit identifiée dans le dossier.</p> <p>Le style Néo Haussmannien ne semble pas être une constante architecturale du quartier. Demande une prolongation de délais et une réunion publique</p>	T1-T2-T3	O
31R	27-avr	<p>Mme CAMBON, Clamart : A Clamart on construit beaucoup de logements, il faut prévoir la construction d'une nouvelle école dès maintenant, d'autant plus que le gouvernement promet une réduction de l'effectif des classes à 24 élèves, Un emplacement au Centre du quartier gare (pas en périphérie difficile d'accès) existe rue Perthuis. Il y a 4 ans un projet social y était prévu, depuis c'est une friche! Peut-être est-il trop petit mais tout de même c'est un terrain inemployé.</p>	T4	R
32R	27-avr	<p>M. CRESPI, Clamart : "Pour une fois j'approuve notre maire sur ce projet. Il faut faire de la mixité tant du point de vue social que fonctionnelle et c'est apparemment le cas au vu du projet présenté."</p>	T6	F
33R	27-avr	<p>Mme LENGAGNE, Clamart : considère que ce projet est une très belle initiative, et que la construction de parkings dans ce quartier est un bien pour les citoyens clamartois</p>	T1	

34R	27-avr	M.DANDRE, Clamart : approuve le projet car il y a besoin de mixité sociale et de stationnement dans ce quartier	T1-T6	F
35R	27-avr	M. GOUBARD, Clamart : Pense que ce projet va redynamiser le quartier, face à la diminution progressive d'activités, aux problématiques de stationnement et de circulation, à la vision d'un terrain en friche industrielle. Il a compulsé une partie des dossiers du projet sans être un spécialiste d'urbanisme pour analyser les études hydrologiques et environnementales soulevées par les opposants à cette enquête. Cependant, il apprécie l'offre de logements, avec espaces verts et équipements publics, pour transformer la friche industrielle de la gare, c'est ce qu'il attendait depuis plus de 20 ans. Il souhaite que ce quartier retrouve un cadre de vie agréable et paisible avec des offres de commerçants et services de bonnes qualités, pour le bien de tous.	T6	F
36R	27-avr	Mme DANDRE, Clamart : Jeune et entrant dans la vie active, mon souhait serait de rester vivre et travailler dans ma ville de Clamart, par conséquent ce projet de construction avec des stationnements est très positif car actuellement, nous manquons de stationnement	T1	F
37R	28-avr	M. DORE et Mme CERF, Clamart : 1. Concernant l'esprit général du projet Comprennent la nécessité d'augmenter le nombre de logements, mais le projet va tourner le dos au quartier. Souhaitent que ce projet soit reconsidéré. Le choix du style néo-haussmannien est contraignant en termes notamment de solutions énergétiques, environnementale et écologiques, face aux enjeux du futur. 2. Concernant les choix d'usage de l'espace : - ne comprennent pas Le choix de fermer la perspective du bas de l'avenue Jean Jaurès, et de renvoyer la gare derrière des immeubles et de couper l'ouverture vers les communes voisines. Cela devient moins une « entrée » qu'une fermeture. - Il est difficile de bien cerner les continuités écologiques dans les schémas présentés. Les linéaires des voies semblent mobilisés à cet effet, mais sans garantie dans la partie ouest ? Par ailleurs, l'emprise laissée aux espaces végétalisés semble bien faible. 3. Concernant les impacts sociaux, sanitaires, écologiques et environnementaux -apprécie le choix de différents types de logements. Il nous paraît utile de viser une mixité dans tous les bâtiments. - Les réponses faites à la MRAe en matière de circulations sont indigestes. la cohérence relative aux circulations douces et à l'intermodalité de transports en communs ne sont pas justifiées, en ce qui concerne les accès cycles et piétons, les continuités intercommunales pour les cycles, les capacités de stationnement des bus. Tout cela dans un contexte d'augmentation des flux de véhicules à moteur personnels, qui accroît les risques ; et de congestion fatale dans le boulevard des frères Vigouroux à partir duquel vont se faire une partie des entrées et sorties de parking public. C'est un gros point noir du projet. - Les impacts de la pollution des sols aux hydrocarbures semblent avoir été évalués, et c'est un travail de spécialistes auxquels on ne peut que faire confiance. Néanmoins, est-il raisonnable de maintenir crèche et école, sachant que la pollution ne sera que contenue, pas éliminée ?	T1-T2-T3-T4-T5	O
38R	29-avr	M. BOULKEROUA, Clamart : n'a pas trouvé de délimitation du périmètre de la nappe polluée, ni la localisation précise de la cuve à fioul, Il n'a pas de détail du mode opératoire, de mesures de traitement opérées à ce jour et celles qui seront prises dans le futur. Pollution du sol , quel est le niveau de pollution résiduelle actuelle et celui estimé à la fin du projet. Quelles seront les mesures permettant de mesurer les risques résiduels émergents après travaux (remontées de nappe)? Excavations , quelles quantités, processus de traitement (où? par qui?), Rien sur pollution pyrotechnique,,Aucune précision sur efficacité traitement antibruit.	T1-T2	O

		Déplacements , Pas d'étude de trafic y. c. circulation douce,,, Demande prolongation et réunion publique.		
39R	29-avr	Mme ANSARY, Clamart : Favorable au projet	T6	F
40R	29-avr	M. PAGNONI, Clamart : Trouve impératif de s'attaquer à la rénovation de ce quartier qui présentait la même allure depuis des décennies. Il sera plus dynamique, plus accessible, alliant harmonieusement constructions modernes et espaces verts, préservant l'environnement, Le stationnement prévu facilitera la vie des usagers des transports en commun,	T6	F
41R	29-avr	Mme ISTRIA, Clamart : Estime ce projet ambitieux, stationnement, accessibilité, environnement, modernité,	T6	F
42R	29-avr	Mme JACQUINOT, Clamart : Considère que ce dossier de PC, est établi sans réelle nouvelle concertation, et ne tient toujours pas vraiment compte des effets en termes de circulation et de stationnement, des besoins en équipements publics et de leur localisation, et de performance en terme énergétique. Il n'est pas possible d'accepter le lancement de l'opération sans que le problème essentiel de l'implantation future de la Gare SNCF et de l'intermodalité soit vraiment et officiellement réglé. Des solutions pour replacer l'École en phase 1 doivent être étudiées. Pour la Crèche, son déplacement en phase 2 n'est pas conforme au programme adopté en 2015, il est impossible sans nouvelle décision du Conseil Municipal, donc sans nouvelle concertation approfondie.	T1-T3-T4	O
43R	29-avr	M, REYNAUD, Clamart : Enfin ce quartier va se moderniser et surtout s'embellir. Le projet qui est prévu parait aller dans ce sens, tant pour la qualité de vie future dans ce quartier qui est pensé avec et pour ses habitants. Un bel ensemble immobilier, d'agréables espaces verts, des parkings qui manquaient cruellement et des emplacements pour les vélos.	T1-T4	F
44R	29-avr	M . BELLOYE, Clamart : très beau projet; belle architecture; l'espace vert est assuré; important, nous tenons à ce que notre ville garde de la verdure, et ne soit pas que du béton.	T6	F
45R	29-avr	M. MORELLE, Clamart : Le projet de la Gare de CLAMART et de ses aménagements extérieurs réponds parfaitement à l'évolution moderne de nos communes proches de PARIS. Facilité de transport, sécurité pour piétons, vélo. Ces modifications améliorent la cohabitation entre voitures individuelles et déplacements par d'autres moyens.	T1-T6	F
46R	30-avr	M. LHUILLIER , Clamart : enfin une belle réalisation pour le quartier gare. Il sera facile de venir prendre son train en vélo et de trouver sur place un lieux sécurisé pour le déposer Le projet architectural de style "Haussmannien" reste au fils du temps une référence du " bon gout " Français	T1-T3	F

47R	30-avr	<p>EELV, Clamart : Considère que" cette opération immobilière a déjà été l'objet de très nombreuses remarques portant notamment sur l'absence de prise en compte des résultats de la concertation conduite en 2015, du peu de cas fait de l'intermodalité (ex : interconnexion Gare / Terminal T10 rue de Meudon), des circulations douces, piétons et vélos (parkings sécurisés, passerelle coulée verte...) etc.</p> <p>La MRAe a noté le manque de précision sur le contenu du projet, sur l'extension exacte des zones polluées, avant et après traitement, sur le caractère insuffisamment étayé des analyses relatives à la gestion des déplacements, des intermodalités et des liaisons douces, des effets de l'exposition aux nuisances sonores et vibratoires...</p> <p>Les réponses, rapides et parfois sommaires, de la SPLA sur tous ces points nous semblent insuffisantes et laisser subsister un fort niveau d'incertitude, notamment sur la pollution résiduelle en surface et dans les bâtiments sensibles.</p> <p>Comme d'autres associations, nous déplorons le manque d'ambition écologique du projet qui se cantonne dans ce domaine au minimum légal alors que nous avons là l'opportunité de bâtir un quartier exemplaire et ambitieux dans ce domaine.</p> <p>Pour toutes les raisons nous n'approuvons pas ce projet immobilier, dans son contenu et dans ses modalités de réalisation,</p> <p>Nous demandons qu'au minimum toute décision soit suspendue en l'attente de réponses claires, précises et argumentées ."</p>	T1-T2-T4	O
48R	30-avr	<p>Mme LEITITIA.W, Clamart : Le projet immobilier tel qu'il est présenté aujourd'hui et qui marquera Clamart pour plus d'une cinquantaine d'années mérite certainement mieux que ce qui nous est proposé ici ! Il est indispensable que cet aménagement prenne en compte des valeurs essentielles telle que l'écologie, la circulation douce, ce qui était auparavant un espace public (la place de la gare) et le type de construction qui ont conféré à Clamart son charme actuel et en ont fait un cadre de vie qui doit être préservé !</p> <p>Permettons à Clamart d'être une ville modèle en matière d'écologie et de qualité de vie !</p>	T1-T3-T5	O
49R	30-avr	<p>Mme. RATHELOT, Clamart : Contre ce projet, il aurait pu être mieux pensé notamment vis à vis de l'écologie! Pourquoi pas un éco-quartier avec des matériaux à haute valeur environnementale, des espaces verts avec un vrai écosystème, des jardins partagés et surtout une place privilégiée aux transports verts. Est favorable à un autre projet plus novateur, attractif, soucieux de l'environnement, bref dans l'ère du temps!!!</p>	T5	O
50R (idem 49R)	30-avr	<p>Mme. RATHELOT, Clamart : Contre ce projet, il aurait pu être mieux pensé notamment vis à vis de l'écologie! Pourquoi pas un éco-quartier avec des matériaux à haute valeur environnementale, des espaces verts avec un vrai écosystème, des jardins partagés et surtout une place privilégiée aux transports verts. Est favorable à un autre projet plus novateur, attractif, soucieux de l'environnement, bref dans l'ère du temps!!!</p>	T5	O
51R	30-avr	<p>M. MOREAUX, Clamart : Mauvais projet immobilier et pas un bon projet d'aménagement du quartier Gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas de prise en compte de l'intermodalité - pas de liaison performante entre le terminus T10 et la gare du grand paris - pas de prise en compte des circulations douces, piétons et vélos - manque de transparence et de précision sur le contenu exact du projet - Insuffisance de l'analyse des effets de l'exposition aux nuisances sonores et vibratoires... - En gros: manque total d'ambition écologique 	T1-T2-T3	O

52R	30-avr	<p>Association VAC, Clamart :il ne semble pas que les études qui devaient être réalisées en coordination avec les différents opérateurs (SGP, IdF Mobilités, CD 92, SNCF, RATP, ...) soient abouties, car il n'y a aucune indication :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Des futurs accès à la gare du transilien et le cheminement entre la halle et les quais (On apprend simplement que la halle de gare 376m2 sera dans le bâtiment H). -Sur les dispositions conservatoires prises pour la gare terminus du tramway T10 dans le cas ou cette option serait préférée in fine à l'autre option qui est celle d'une prolongation vers la station RER Issy. -Sur le positionnement futur des arrêts de bus (189, 394 et 59), les déposes minutes, les voies cyclables, les capacités des abri-vélos. les emplacements des véhicules auto-partage seront-ils au niveau rez-de-rue du parking public ? -sur les 20 emplacements équipés d'alimentation électrique, combien seront réservés pour les véhicules en auto-partage et combien en restera-t-il pour les véhicules électriques privés ? -Sur les flots de voyageurs qui emprunteront les différentes voies d'accès et l'adaptation des espaces publics à ces flots attendus. Le passage entre les bâtiments B et C semble trop étroit pour les heures de pointe et générateur d'accidents. <p>VAC précise que le dossier de l'enquête révélait l'absence d'une maîtrise d'œuvre de coordination pour rendre compatibles et optimisés les aménagements entre les ouvrages de la SGP de la SNCF et ceux du projet de constructions. La SPLA vient de lancer une consultation en vue de mener une étude de faisabilité concernant les liens entre la future gare du Grand Paris, les réseaux ferroviaires et le projet urbain, les conclusions de cette étude sont un préalable indispensable pour poursuivre dans la définition du projet.</p> <p>VAC considère que sur les constructions de la première phase : on peut relever la présence de risques de pollution atmosphérique renforcée par l'ordonnancement fermé des bâtiments . Selon cette association, le dossier montre l'absence de toute étude concernant les vents et courants d'air que les constructions ne manqueront pas de produire dans certaines zones et ce n'est pas contradictoire avec ce qui précède. La densité au sol est beaucoup trop importante à la fois au regard des besoins d'un pôle intermodal et aussi du risque de créer des îlots de chaleur majeurs. Pourquoi est-on passé d'un programme de 25.000 m2 de surface de planchers au programme actuel de 44.305 m2 (hors gare du GPE et ses équipements annexes) ?</p> <p>VAC précise que la pollution aux hydrocarbures est présentée comme étant localisée sous les immeubles objets de la phase1 et plusieurs scénarios pour sa résorption sont évoqués, sans qu'il soit précisé celui qui sera retenu. Il y a des coûts et des délais différents et ces critères économiques risquent de prédominer dans le choix qui sera fait. Des contrôles (carottages) dans d'autres zones de l'emprise semblent nécessaires. C'est pourquoi VAC souhaite que soit désigné un bureau d'études indépendant, pour les prescriptions de dépollution et le contrôle de leur réalisation.</p> <p>Les parkings sont prévus sur 3 niveaux (4 niveaux sous le bâtiment C).</p>	T1-T2-T3-T6	O
-----	--------	--	-------------	---

		<p>Le niveau inférieur se situe à environ 10 mètres sous le niveau du terrain naturel. Dans cette zone de la ville, la plus basse en altitude, a-t-il été tenu compte du niveau des nappes phréatiques et des niveaux maxi de remontée des nappes ? L'étude hydrogéologique en cours par le BRGM a-t-elle amené à la mise en place de capteurs piézoélectriques dans cette zone ? Où ?</p> <p>VAC fait état du nombre de logements sociaux qui n'est pas conforme aux impositions de l'article UA2-3 du règlement du PLU : " Le pourcentage de logements sociaux doit être d'au moins 30% de la surface de plancher totale de logements". Selon le tableau page 26 de l'étude d'impact, il est de : 5429/18502 = 29,36 % Il manque donc à minima 122 m2 de logements sociaux (à prendre dans les logements en accession) soit 2 logements sociaux environ. Par ailleurs, Il n'est pas indiqué leur répartition PLUS/PLAI/PLS Ce critère de 30% minimum doit être respecté, il est requis dans tous les projets d'aménagement des gares du GPE, et il est d'autant plus nécessaire de prévoir de la mixité sociale dans ce projet car il fait partie d'un quartier dont le pourcentage de logements sociaux n'est que d'environ 5%.</p> <p>VAC indique que pour la construction de ces pignons sud en limite de propriété avec les façades nord des immeubles de la rue Hébert qui descendent jusqu'au niveau inférieur des parkings, les terrassements devront être réalisés avec un soin particulier pour ne pas dégrader les fondations des immeubles existants, construits il y a plus d'un siècle. Des reprises en sous œuvre seront nécessaires sous la supervision d'un Maître d'œuvre compétent en ce domaine et sous la surveillance d'un bureau de contrôle indépendant. C'est une prescription qui devra figurer dans le dossier de consultation des 5 entreprises en charge des travaux. Les habitants de ces immeubles de la rue Hébert ne doivent pas être exposés aux risques de désordres structurels que pourraient générer des travaux de terrassement réalisés sans ces précautions.</p> <p>VAC pense que la crèche et l'école sont particulièrement mal situées, à l'extrême limite de la ville, dans la pointe nord étroite du terrain, générant ainsi des déplacements plus longs pour accompagner les enfants et des accès peu aisés. Il serait souhaitable de les repositionner dans un lieu plus central, à proximité du site</p> <p>VAC signale que le dossier de l'enquête ne comporte pas les avis des entités qui doivent être consultées lors de l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les avis des services déconcentrés de l'état outre la DRIE : DRIHL, DRAC, ADEME, Agence de l'eau, SDIS, - Les avis du Conseil Départemental, du Conseil Régional, - Les avis des organisations socioprofessionnelles, en particulier commerce, industrie, tourisme, - Les avis des syndicats d'équipement et de gestion (Service de l'eau SEDIF, traitement des déchets SYCTOM) - Les avis des associations agréées (Environnement, Usagers des transports) <p>VAC demande un plan masse coté, à l'échelle, relatif à l'ensemble des aménagements sur l'emprise totale du terrain (phase 1, Gare SP, Phase 2). C'est un document important, les extraits relatifs à la phase 1 et les schémas minuscules de l'étude d'impact sont insuffisants.</p>		
53R	30-avr	Mme GENTY, Clamart : S'associe aux remarques de ceux qui semblent avoir réellement lu le projet et s'être documenté où avoir une certaine expertise de ces problèmes et demande une prolongation et une réunion publique		O

54R	30-avr	Mme LEVRAY, Clamart : S'associe aux observations de VAC pour ce qui concerne d'une part, l'intermodalité et les accès des deux gares SNCF et GPE ligne 15 et d'autre part sur le traitement de la pollution notamment à proximité des équipements accueillant des populations sensibles. Demande que les documents d'informations des acquéreurs de logements (DICRIM, PRI et PCS) mentionnent les risques afférents à ces pollutions et les moyens de s'en prémunir le jour où le risque se réalise. Demande une prolongation d'enquête et une réunion publique	T1-T2- T4-T5	
55R	30-avr	Mme GYSELINCK, Clamart : Est favorable à la dynamisation du quartier, mais considère qu'augmenter le nombre de places de stationnement ne doit pas être la motivation principale . L'intermodalité ne doit pas se résumer à une liaison gare - parking pour voiture individuelle pour ensuite accéder à son logement situé à moins d'1 ou 2 kilomètres. place doit être faite plus prioritairement aux circulations de bus, abris vélos, voies cyclables, parcours piétons, etc. dans un partage raisonné des voies et avec prioritairement une modération de la circulation automobile. Demande prolongation d'enquête et une réunion publique.	T1	R
56R	30-avr	M. DUCHENE, Clamart : estime que la grande absente du dossier est l'intermodalité et la vision métropolitaine alors qu'il s'agit d'un projet urbain aux abords d'une gare du futur métro du GPE. Dans le mémoire présenté par la SPLA Panorama, il n'y a qu'une présentation minimale des aménagements envisagés pour les circulations douces et les mobilités actives. D'autre part le projet de construction prévoit d'ériger une école, une crèche et de nombreux bâtiments qui entrainera une énorme augmentation des circulations. Or la prise en compte de ces circulations ne semble pas être correctement envisagée par les maîtres d'ouvrages. Le projet me paraît inabouti par rapport à l'explosion probable du trafic. L'architecture du lieu privilégiant des bâtiments haussmanniens ne paraît pas répondre aux enjeux de réductions énergétiques et de meilleures pratiques environnementales qu'il est urgent de prendre en compte. A ce titre, la promenade paysagère relève uniquement de l'alibi écologique. Demande une prolongation de d'enquête et une réunion publique	T1-T3- T5	O
57R	01-mai	M. SANTAMARIA, Clamart : s'interroge sur l'intérêt de faire vivre des personnes à côté des voies ferrées et de leurs pollutions diverses pour un prix au mètres carrés si élevé ? L'accueil d'une école sur se site, si elle peut s'expliquer par la nécessité d'accueillir les enfants des nouveaux habitants pose le problème de la construction de ce type d'établissement à proximité des voies ferrées et sur un ancien site industriel. Plusieurs rapports ont été établis à ce sujet dont ils seraient bon de tenir compte. La question des mobilités autour de la gare restent entière et la réalisation d'un parking souterrain interroge sur l'accès et les flux automobiles qui seront générés autour d'un espace de voiries déjà très contraints. Enfin, le projet architectural et urbanistique actuel est contestable. Ici, comme ailleurs dans la commune, les choix architecturaux relevant d'une approche néo-traditionnelle de l'architecture apparaissent en rupture avec le tissu de banlieue par définition initialement composite.	T1-T2- T3-T4	O
58R	01-mai	Mme BONMARCHAND, Clamart : Est extrêmement affligée de voir que cette ville qui n'a jamais eu peur de la diversité des constructions, se veuille aujourd'hui « haussmannienne ». Clamart a toujours su mixer les constructions modernes et anciennes, conserver son passé et son charme tout en intégrant des constructions en phase avec leur époque. Souhaite un projet plus écologique et à l'abri de la pollution	T2-T3	O

59R	01-mai	Mme BARRILLON, Clamart : Opposée à la construction de cet immeuble sur la place de la gare et considère que : - Supprimer une place publique c'est d'un point de vue humain supprimer de la convivialité et du vivre ensemble. - couper une ville de sa gare par une construction est en dehors de toute logique urbanistique : lien avec la ville, lieu de circulation, ouverture sur la ville et les moyens de transport desservant la ville. Aucune lisibilité et visibilité de la gare, c'est lui ôter l'incitation à utiliser un mode de transport non polluant. - Construire un immeuble, c'est encore plus bétonner Clamart ; c'est ne pas replanter des arbres abattus sans concertation. - Faire une barre de béton, c'est ignorer le bien être que procure la circulation de l'air et des vents qui descendent de la forêt, tout le long de l'avenue Jean Jaurès, qui évacuent la pollution et rafraîchissent la ville en période chaude et de canicule. C'est augmenter le réchauffement climatique dans la ville. - construire un immeuble privé dans un espace public, ce devrait être illégal.	T1-T3	O
60R	01-mai	Mme CHOPIN, Clamart : Pense que ce projet devrait être différé afin d'envisager de nouveaux sondages et une dépollution plus complète. Il est probable que les travaux en cours par la Société du Grand Paris qui creuse et retourne le terrain ainsi que les fluctuations de la nappe phréatique pourraient changer les résultats qui ont été constatés jusqu'à présent, lorsque les travaux seront terminés. Il lui paraît important que, lorsque la municipalité envisage un nouveau projet, celui-ci soit un réel projet de quartier écologique avec des toitures végétalisées et toutes les technologies dont on dispose aujourd'hui pour diminuer notre empreinte carbone et pour répondre aux critères d'un véritable Eco-quartier. Au regard des critères du ministère, et de l'étude d'impact, elle ne croit pas que ce projet puisse être labélisé « Eco-Quartier ».	T2-T3	O
61R	01-mai	M. BARRILLON, Clamart : Opposé au projet Cet immeuble arrêtera la circulation de l'air dans la ville depuis la forêt. Beaucoup d'arbres ont été coupés alors qu'il y a quelques années il y avait une jolie place pavée, ombragée l'été avec des bancs. Aujourd'hui il n'y a déjà plus que du béton. C'est moche, désagréable, alors rajouter un immeuble n'est pas la bonne solution. D'autant plus que cette place était publique il n'y a pas si longtemps. Des scènes musicales avaient lieu pendant la fête de la musique. Bref c'est condamner cette place que d'y construire un immeuble.	T3-T5	O
62R	01-mai	M. WALDTEUFEL, Clamart : dossier vide Cf N°64R		
63R	01-mai	Mme RABEAU, Paris : Trouve que le projet de construction manque d'ambition écologique	T3	O
64R	01-mai	M. WALDTEUFEL, Clamart : en accord avec l'association VAC dont il rappelle l'ensemble des points. N'a cependant pas mentionné la question de la pollution soulevée par cette association	T1-T3- T4-T5	O
65R	01-mai	M. RABEAU, Clamart : surpris par le caractère très affirmatif des conclusions de l'ARR (analyse des risques résiduels), car la répartition des polluants après la réalisation des travaux, en particulier au niveau de la nappe phréatique est très aléatoire, d'un point de vue opératoire, il semble qu'il serait plus conforme aux pratiques habituelles de procéder à une campagne de mesure après la fin des travaux de la SGP pour conduire une ARR basée sur des données plus solides. Compte tenu des fortes incertitudes sur les niveaux de pollution résiduels, notamment dans les bâtiments d'habitation, l'école et la crèche, accorder dès à présent le permis de construire demandé par la SPLA paraît très prématuré. La surveillance a posteriori des niveaux de pollution, c'est-à-dire une fois les bâtiments construits, mettra en cas de problème la commune et les usagers des installations devant le fait accompli avec bien peu de moyens de recours.	T2-T3- T4	O

66R	01-mai	ANONYME : Défavorable à l'architecture haussmannienne et au principe de fermer l'espace. Il n'y a pas de prise en compte des bus sur l'actuelle place de la gare, ni de la possibilité éventuelle d'un raccordement du T10 dans le futur. Or cette gare verra son rôle de pôle générateur de trafic renforcé avec la ligne 15; d'où des besoins accrus pour l'intermodalité. Or cette notion est totalement absente du projet. En particulier, les besoins de circulation et d'accessibilité pour les cyclistes.	T1	O
67R	01-mai	ANONYME : ce projet devrait inclure la création d'une piste cyclable (une vraie !) depuis la gare de Clamart le long des voies ferrées jusqu'à rejoindre la coulée verte (probablement vers la gare de Vanves / Malakoff).	T1	O
68R	01-mai	M. MITOUARD, Clamart : les investissements immobiliers lui paraissent assez conséquent à Clamart, le style néo haussmannien ont pour lui, déjà l'allure du mauvais goût. Pense qu'il est préférable de limiter les coûts de construction déjà importants dans cette commune.	T3	O
69R	02-mai	M. GANGNEUX, Clamart : Ce projet gare propose encore plus de parking, pas de voies dédiées aux modes de déplacement alternatifs. Cela entrainera un augmentation du trafic automobile, avec l'augmentation du nombre d'habitant, sans pour autant dynamiser le commerce. De nombreuses études ont démontré une attractivité bien supérieure des centres villes piétons comparés au tout voiture du siècle passé. Par ailleurs rien n'est prévu pour rejoindre la gare. Les flux de passagers de la gare dans sa configuration actuelle, et encore plus lorsque le Grand Paris fonctionnera, sont bien plus important que tout ce que des routes et des parkings peuvent absorber. Il est illusoire de croire que les gens habitant à 2km de la gare pourront enfin s'y rendre en voiture. En résumé, je pense que ce projet est totalement à contre courant des besoins d'une ville moderne : des espaces de rencontres, sans circulation motorisée et son cortège de nuisances sonores, olfactif et d'incivilité, une gare ouverte sur les commerces de proximités.	T1	O
70R	02-mai	Mme DELERUE, Clamart : Ce projet qu'elle approuve, équilibré, réfléchi, beau, où chacun s'y retrouvera, apportera la dépollution, la remise en valeur, la création d'un nouveau cadre de vie, dans ce quartier.	T2-T5	F
71R	02-mai	Mme MUSELLANT, Clamart : apprécie ce projet (espaces verts, circulations agréables, architecture plaisante, mixité sociale et économique). Enfin, l'environnement de la gare devient digne de Clamart et des clamartois.		F
72R	02-mai	Nicole et François GOLFIER, Clamart : S' interrogent sur le niveau de pollution des sols, ceux-ci n'ayant, à leur connaissance, pas été dépollués depuis le départ de la société Popinh. Quels seront les risques encourus par les utilisateurs des jardins et par les bébés et enfants fréquentant les structures qui leur sont réservées. Demandent la validation des scénarios de dépollution des sols par un bureau d'étude indépendant reconnu comme expert en ce domaine, -Pourquoi la construction de la crèche et de l'école n'arrive-t-elle qu'en deuxième phase? Comment gérer l'afflux d'enfants dans cette attente? -Pourquoi n'avoir pas prévu une coulée verte permettant de se rendre sans risque à Paris en vélo? -Pourrait-on envisager de modifier l'architecture des bâtiments afin de permettre l'installation de panneaux photovoltaïques? -Est-il nécessaire de se limiter à une architecture uniforme néo-haussmannienne qui fait que toutes les villes autour de Paris sont banales et monotones?	T1-T2-T3-T4-T5	O

73R	02-mai	Mme ROBICHON : Pas d'accord avec le style néo haussmannien, il ne reflète pas celui de Clamart qui a été et est encore majoritairement une ville de pavillons ouvriers en briques et en meulières. La place de la gare ne doit pas être enclavée au milieu des immeubles, la rue principale doit déboucher sur cette place et non pas face à un mur. La tendance actuelle consiste à construire des bâtiments avec une haute valeur écologique comme par exemple, des toits-terrasses que l'on peut végétaliser pour se protéger de la chaleur et du froid, et sur lesquels on peut aisément placer des panneaux solaires et des dispositifs écologiques en les orientant au mieux pour en augmenter l'efficacité. Le manque de prise en compte de la pollution qui figure dans les autres avis est inquiétante	T2-T3	O
74R	02-mai	M. DUVAL, Clamart : "Ce quartier gare était laissé à l'abandon depuis des années (terrain vague et entrepôt datant du siècle dernier)". Favorable au projet "car il permet d'allier la nécessité de construire des logements imposée par l'état et de le faire de manière harmonieuse, avec une jolie architecture et des matériaux variés et de qualité, tout en respectant les règles d'urbanisme contraignantes de la ville." "L'architecture est inspirée des immeubles voisins pour se fondre au mieux dans le quartier. De plus cela augmentera le nombre de logements y compris sociaux. Il y aura aussi des parkings. Considère que ces constructions revitaliseront la vie du quartier et permettront la création et la pérennité des magasins du quartier. Enfin la commune organise régulièrement des réunions de quartier sur les projets importants de la ville, le quartier gare fait partie de ces projets qui constitueront le développement de Clamart"	T1-T3	F
75R	02-mai	Modéré		
76R	02-mai	M. DUSSERE, Clamart : Urbanisme, architecture, transports, pense que ce projet manque de vision à court, moyen et long terme. Il serait préférable de faire ici des locaux à usage professionnel et d'activités par exemple les garagistes de la rue Jean Jaurès qui manquent cruellement de place aussi les ateliers municipaux et le garage municipal situés rue du Troisy et rue Hévin. Les terrains ainsi libérés pourraient alors être convertis en logements dans des conditions de confort décentes pour le bien de tous et de nos commerçants du centre ville. Ce projet ne tient pas compte des prochaines évolutions, en matière de transports et de distribution. Comme entrée de ville on aurait souhaité un projet plus ambitieux et correspondant aux critères actuels. Les nouvelles gares sont de style très contemporain et contrairement à ce projet. D'ici près de 10 ans, avec l'arrivée des voitures autonomes électriques, nous ne serons plus propriétaires de nos autos, mais simplement locataires d'une fonction « transports » alliant bus, métro, train, voiture, vélo, donc, beaucoup moins de voitures et plus aucun problème de stationnement et donc beaucoup moins de parkings.	T1-T3	O
77R	15-juin	Mme ABÉASIS, Clamart : Formule les observations suivantes, <u>Sur les deux gares</u> : Il n'y a aucune information sur l'immeuble qui accueillera trains et usagers, et surtout il ne transparaît aucune coordination entre les acteurs de ces deux projets en Un. <u>Sur les mobilités autour du Quartier Gare</u> : Ce projet manque de concertation, dès sa conception, entre les 4 villes concernées. Il paraît totalement indépendant de celui de Grand Paris Express, qui implique nécessairement la participation de la SNCF, la RATP, de SGP, etc... La ligne 15 et le nouveau quartier vont générer des flux de nature à modifier profondément les modes de transports, leur organisation et leur impact sur les problèmes de circulation dans la ville. Cet endroit va devenir un lieu d'affluence majeur dans Clamart puisqu'il va desservir 4 villes, le nouveau quartier dont la densité sera conséquente, et qu'en plus	T1-T3-T5	O

		<p>il pourrait devenir le terminus du T10.</p> <p>Sur la dépollution du site, dont une partie à été souillée de façon conséquente par les hydrocarbures de la Société POPINH : le projet présente 5 options possibles. On comprend que les opérations de dépollution seront délicates mais bien sûr nécessaires. Rien n'est dit sur le choix qui sera fait ni par qui ?</p> <p>Sur l'habitat : essentiellement des logements et commerces. 200 logements en accession à la propriété privée, mais 80 logements sociaux, un nombre important de commerces. Un autre choix (bureaux, espaces de co-working,...) aurait permis de favoriser la venue de sociétés et d'entreprises susceptibles de créer des emplois et donc d'en développer ou maintenir d'autres (commerces, restauration, etc</p> <p>D'autre part, les logements sociaux se trouvent situés dans ce projet, au pire endroit du site, puisque 14 mètres seulement les séparent des rails....</p> <p>Sur l'écologie, la transition énergétique : les constructions à consommation équilibrée sont absentes du projet. Le défi environnemental n'est pas pris en compte. les toits mansardés, suppriment des possibilités de s'orienter vers une meilleure utilisation d'énergies renouvelables.</p> <p>Sur le style des bâtiments : ces immeubles néo-haussmanniens comme cela se fait depuis 30 ans dans cette partie du territoire, n'incitent pas à l'enthousiasme et ne se tournent pas vers l'avenir.</p>		
78R	02-mai	<p>ANONYME : Considère que ce quartier est fermé, et ne tient pas compte ou quasiment des flux nécessaires à une véritable intermodalité, on y parle d'éco quartier sans tenir compte d'environnement. On n'y intègre pas les évolutions liées au Grand Paris Express qui auront des impacts pour des dizaines d'années.</p> <p>Un tel projet se doit d'être réfléchi dans toutes ses dimensions, ce qui ne semble pas être le cas ou pas de façon suffisante.</p>	T1-T5	O
79R	02-mai	<p>M. RICHARD, Clamart : trouve inquiétant , « le rapport entre l'augmentation des flux de passagers aux heures de pointe et les transports en commun ou les transports "propres" qui permettront d'acheminer tous ces passagers vers la gare à travers les rues de Clamart ». Il ne voit pas « de gare de bus, de véhicules de type velib ou auto lib, d'accès de tram, ... A contrario la construction des parkings pour les voitures, semble totalement à contre courant des tendances actuelles vers les transports propres. »</p> <p>selon lui, « la circulation dans Clamart va devenir infernale »</p>	T1	O
80R	02-mai	<p>Mme GIRARD COLLEAUX, Clamart : Rappelle sa demande antérieure « L'entrée principale et centrale, de la future gare multimodale doit rester un espace public aménagé pour recevoir les autres moyens de transport (stations des bus, garage à vélos, stations Vélib', Auto-partage', Taxis, dépose minute des voyageurs...). L'arrivée prochaine de la ligne 15 du GPE, et peut être, du tram T10 prolongé, doit être l'opportunité de réaliser un grand projet en concertation avec la Société du Grand Paris, les élus des villes riveraines, les associations de Quartiers et d'usagers.</p> <p>Propose qu'il soit renoncé à la construction du bâtiment B, mal situé, afin de retrouver un espace indispensable pour rapprocher les arrêts de bus, les parkings à vélo, etc...de l'accès au GPE et à la gare SNCF et ouvrir ainsi l'espace visuel vers les 2 gares.</p> <p>Cette suppression du bâtiment B aurait également l'avantage de permettre la création d'une voie de circulation douce piétons/vélos en liaison avec la rue de Fleury jusqu'à la pointe du terrain, qui pourrait être prolongée ensuite vers Malakoff par la création d'une passerelle le long du pont chemin de fer qui franchit le boulevard du Colonel Fabien/avenue de la Paix.</p>	T1-T3	O

81R	02-mai	<p>M. GAUCLERE, Clamart : l'aménagement de ce quartier doit d'abord répondre à une stratégie d'intermodalité permettant de favoriser les flux de circulation des différents moyens de transport vers et depuis la gare, devant la hausse significative de la fréquentation de ce lieu, il paraît logique et central de s'intéresser à la façon dont les futurs voyageurs vont arriver à la gare et en repartir. Le projet présenté met en avant des aspects d'habitat, de commerces et de stationnement automobile, à rebours des tendances de fond de notre époque qui poussent à limiter l'impact de la voiture en milieu urbain et à favoriser l'usage des transports en commun et des circulations douces.</p> <p>Les réponses laconiques faites aux demandes de la MRAE sur l'accessibilité du site, sont également inquiétantes car elles traduisent une absence de matière sur les sujets abordés et une volonté de ne pas dialoguer.</p> <p>Il exprime son inquiétude quant à l'impact de la pollution des sols sur les futures habitations ainsi que celui du bruit et des vibrations liés à la proximité des voies ferrées.</p>	T1-T2	O
82R	03-mai	<p>M. ASTIC, Clamart : 1. Sur le plan environnemental, les séries statistiques fournies s'arrêtent en 2010 ou 2011, minorant ainsi l'ampleur du réchauffement climatique en cours depuis cette date. Pourquoi retenir la norme RT2012, pour un quartier que l'on veut Eco quartier alors que la norme RT2020 est en voie de finalisation ?</p> <p>2. L'étude d'impact de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, s'effectue uniquement du point de vue de Clamart, alors que le site est à la confluence de 4 communes.. L'absence de prise en compte des différents modes d'accès à la nouvelle gare est un point de faiblesse majeure du dossier et présente un risque lourd de congestion du quartier.</p> <p>3. Il est fait mention de la possibilité de raccorder dans le futur le tram T10 à la gare du Grand Paris. Ce projet à long terme ne serait-il pas obéré par la construction à la hâte de la première tranche des logements qui viendrait fermer le quartier. Clamart n'est jamais desservie du centre ville vers la gare puis vers Paris, d'où un fort trafic de transit, qui ne sera pas supprimé par une gare mal connectée aux autres lieux de vie de Clamart. Ce point est ignoré dans le dossier et devrait être mieux documenté.</p> <p>4.. Le projet présenté renforce la situation de ville résidentielle, et va multiplier les déplacements pour se rendre sur son lieu de travail. Cet aménagement avec la primauté aux seuls logements n'est pas cohérent avec les enjeux écologiques et urbains des prochaines décennies.</p> <p>5. L'échelonnement des travaux prévoit une coupure de 4 ans entre la phase 1 et la phase 2. Les occupants des logements de la phase 1 livrés en 2021, vont subir les nuisances sonores, les particules et les poussières pendant 4 ans. Quel est l'intérêt de démarrer cette 1ère phase si tôt?</p> <p>6. L'implantation de l'école à l'extrémité nord Est du site à l'écart des habitations et du quartier, en bordure d'un axe (Boulevard des Frères Vigouroux) qui sera saturé par la circulation est curieuse. Les enfants scolarisés dans cette école seront exposés à la pollution des particules fines et aux nuisances sonores du passage des trains. Planter une école à l'extrémité d'une zone d'habitation, va multiplier l'usage des véhicules personnels pour déposer les enfants en bas âge le matin.</p> <p>7. Dans le dossier d'étude, aucune vue conjointe des constructions de logements et de leur parti pris architectural et de la gare du Grand Paris Express n'est proposée.</p> <p>8. Il n'est fait aucune mention dans le dossier d'étude de la collecte des déchets ménagers sur le site. Les bâtiments A à G comprennent plus de 200 logements. Quel système de collecte est prévu ? Quels sont les modes d'accès pour les engins de collecte ?</p>	T1-T2-T3	O

83R	03-mai	M. ASTIC, Clamart : Dépôt d'une pièce attachée identique au 82R		
84R	03-mai	M. CORTET, Clamart : (Dépôt d'une pièce attachée qui sera annexée au rapport) est opposé au projet, à l'architecture proposée et surtout à la proximité et hauteur des nouveaux immeubles qui vont masquer sa perspective sur Paris. note dans l'avis de la DRIEE page 7/15 paragraphes 3 et 3-1 qu'il y a des inquiétudes concernant la dépollution et qu'il y a des risques élevés de remontées de nappe.... Déploie la suppression des arbres du quartier, s'inquiète de la tenue des immeubles anciens situés à proximité des nouvelles constructions	T2-T3-T5	O
85R	03-mai	Mme NACHON, Clamart : Opposée au projet en l'état, Souligne l'insuffisance d'étude de l'impact de ce projet sur la vie, le bien-être, la santé des habitants, de l'étude correcte des nuisances auxquelles ils risquent d'être exposés: . la MRAe pose le problème de la pollution par hydrocarbures de la nappe souterraine (67Tonnes d'HC sur 7500 m2)avec risques de remontée et pollution des sols sur lesquels vont être construits crèche, école, et aménagés des jardins... .l'absence d'étude de pollution sonore et vibratoire dues à la proximité des voies ferrées .l'absence d'étude de pollution prévisible de pollution de l'air aux heures de pointe provoquant embouteillages .l'insuffisance d'étude sur l'intermodalité des transports train métro bus automobiles, vélos et piétons.	T1-T2	O
86R	03-mai	M. RENAUD, Clamart : « Voilà une innovation qui ne peut que satisfaire les nouveaux habitants comme les anciens clamartois qui ne demandent qu'à se moderniser. » « il manquait un espace de coworking à Clamart, nous en aurons enfin un. » « ce quartier longtemps abandonné va enfin s'embellir et qui plus est se moderniser ».	T6	F
87R	03-mai	M. SABLE, Clamart : trouve ce bâtiment non cohérent avec les défis environnementaux de notre monde. Le bâtiment ressemble à un faux bâtiment haussmannien ne se mettant aucunement dans la transition numérique et écologique du 21eme siècle. Les 4 niveaux de parkings voitures démontrent la non volonté de réduire la pollution en ville malgré les nombreux appels des citoyens.	T3	O
88R	03-mai	Mme DELFOSSE, Clamart : Opposée au projet, considère qu'il y a trop de béton et une place enclavée. Trouve que les études préalables (ou du moins les informations données au public) manquent d'approfondissement sur les nuisances futures tant sur les habitants, les usagers, l'environnement etc.	T2-T3	O
89R	03-mai	M. AUBINEAU, Clamart Demande la réintégration de la Crèche en phase 1 comme prévu dans le programme adopté officiellement et non en phase 2. - opération tournée sur elle-même avec la fermeture par cet une arche entre les bâtiments B et C, et trop dense : il aurait fallu monter un peu en hauteur pour faire le même programme mais avoir plus d'espace pour la circulation et les espaces verts - L'étude d'impact sur les problèmes de circulation et de stationnement totalement insuffisante Celle-ci devrait reprendre les conclusions de celles menées par la SGP et la RATP. Le parking de 200 places est insuffisant (il faudrait 300 à 400 places comme il était prévu au départ) et que les lignes de bus doivent être renforcées.	T1-T2-T3-T4	O

		<p>- Isolation phonique des logements et école, le long de la voie SNCF par murs anti bruits végétalisés non prise en compte</p> <p>- Enfin pas d'effort pour le développement durable et les économies d'énergie au-delà des prescriptions légales RT 2012. Le parti architectural avec les combles et les toitures en pente, donc sans terrasses, ne permet pas l'implantation de toitures végétalisées ou de panneaux solaires.</p> <p>Question 1 : Pourquoi une nouvelle enquête publique sur la phase dite 1 (en fait phase 1', puisque les bâtiments A1 et A2 à l'angle Fleury/JJaurès faisaient partie du concours, ont leur PC et sont en cours de construction), si cette phase n'est pas modifiée par rapport au programme adopté après concours gagné par Icade.</p> <p>Question 2 : pourquoi c'est la SPLA qui dépose le PC et non ICADE ?</p> <p>Question 3 : Icade reste t il le promoteur de l'opération avec le même programme ?</p> <p>Question 4 : Si le programme n'est pas changé, est-ce que la proportion de logements sociaux de 30% sera respectée?</p> <p>Question 5 Alors pourquoi n'est-elle pas respectée sur les phase 1 (0%) et 1' (29%)</p> <p>Question 6: pourquoi la Crèche prévue en phase 1 est reportée en phase 2 ? Les nouveaux habitants pourront-ils voir leur besoins satisfaits dans d'autres Crèches avant celle prévue en phase 2, donc au mieux en 2027</p>		
90R	03-mai	<p>M. DELCOMBE, Clamart : Non favorable à ces constructions sur des terrains pollués avec plus de 300 trains par jours qui vont passer sous leurs fenêtres.</p> <p>La cerise sur le gâteau une crèche et une école au pied d'une ligne de chemin de fer et construites en fin de programme donc pas avant 5 ans après les emménagements des nouveaux venus. Ils n'ont pas intérêt à avoir des enfants tout de suite et si ils en ont où vont ils les mettre, nos écoles sont déjà saturées ?</p>	T2-T3-T4	O
91R	03-mai	<p>M. BARRALIS, Clamart : S'étonne que le dossier d'enquête n'ait pas été porté à la connaissance des trois autres communes (Malakoff, Vanves et Issy les Moulineaux)</p> <p>Reste perplexe, sur l'aspect essentiel d'un projet de ce type, autour de deux gares, qui est d'assurer au mieux les déplacements des usagers. Les bâtis ne devaient représenter que 25000 m² alors que l'on en est ici à près de 45000 !</p> <p>Est inquiet des prévisions de construction en profondeur au regard de la situation de la zone concernée la plus basse de Clamart en altitude ; un niveau inférieur de parking à 10 mètres sous celui du terrain naturel est-il bien compatible avec le niveau des nappes phréatiques clamartoises ?</p> <p>Considère que le projet actuel en diffère par plusieurs aspects importants du projet initial.</p>	T1-T2-T3-T6	O
92R	03-mai	<p>M. PORCHEZ, Clamart : Avec ce projet d'écoles "au bout" de la ville de Clamart, qui génère des accès compliqués, comment feront les parents du quartier gare pour profiter de ces écoles?</p> <p>Le quartier gare-métro à Clamart devrait être tourné vers la ville existante, ses commerces, ses rues historiques. Comment feront les habitants de Clamart à pied et usagers de moyen de transports non-motorisés pour rejoindre cette gare face à cette barrière qui va être construite entre eux et cette gare?</p> <p>Aimerais y voir un quartier en lien avec la ville qui permet l'éclosion d'échanges, un lieu d'habitats, de transit agréable, d'activités économiques, commerces, mais aussi un lieu qui permet de valoriser l'artisanat local, ses savoir-faire, également un lieu ultra connecté, qui permet à des "jeunes pousses" locales de démarrer des activités innovantes accompagnées par la mairie et le Territoire vallée Sud. Nous</p>	T1-T3-T6	O

		<p>n'y sommes pas. Pourquoi ces projets architecturaux contradictoires (nouveau quartier et gare GPE) n'ont pas été imaginés ensemble? Et les normes environnementales? Où est l'adaptation d'un lieu de vie du futur conçu en adéquation avec la transition écologique en cours?</p>		
93R	03-mai	<p>Mme BARUTH, Clamart : considère que les cheminements piétons sont extrêmement flous. Vis-à-vis des liaisons entre les divers modes de transport mais aussi de l'entrée parking en pleine place . L'accroissement inévitable de passages de voitures autour des nouveaux immeubles et des gares va rendre ce cheminement compliqué. Elle n'approuve pas l'architecture proposée qui représente une sorte de pustule fermée sur elle-même, et presque en dehors de la ville ? Elle trouve que rien n'est clair sur l'organisation des liaisons, la circulation des bus, des voitures, des piétons, des vélos... Si le T10 devait être prolongé, comment s'insérerait-il ? Elle exprime ses plus grandes inquiétudes sur les conditions d'accès pour les usagers durant toutes les années de travaux. S'interroge sur les bilans énergétique et CO2, qui seront établis en 2030 pour cet ensemble qui sera à peine terminé . L'emplacement de l'école est mal choisi , reléguée au plus loin de la parcelle, construite sur des terrains dont la dépollution totale n'est pas assurée, au cœur de la pollution due aux automobiles, coincée entre les voies SNCF, au plus près, et les voies routières aux flux accrus (entrée et sortie de parking), subissant le maximum des nuisances sonores.</p>	T1-T2-T3-T4-T5	O
94R	03-mai	<p>ANONYME : Le projet ne traite pas l'intermodalité : bus (pas d'arrêts), pistes cyclables, espace commun piétons/accès entrée de parking - les circulations douces ne semblent pas privilégiées - de nombreux commerces prévus mais quid des accès dédiés aux livraisons La construction de l'école complètement excentrée du quartier ne semble pas judicieuse de même que sa situation le long de la voie ferrée générant forcément des pics de bruit N'aurait-il pas été judicieux de faire le long des voies des bâtiments d'activités qui de plus auraient fait écran au bruit pour le quartier proche de la gare. L'architecture n'intègre pas les données actuelles et à venir du réchauffement climatique. Pas de panneaux solaires. Pas de toits et façades végétalisés. Des systèmes de récupération d'eau ne semblent pas avoir été prévus. Pourquoi une première tranche alors que les travaux du GPE sont loin d'être terminés qui va multiplier les désagréments pour les voyageurs et les clamartois, l'ajout de travaux entraînant forcément ajout de camions, de bruit, de poussières ... La construction de la deuxième tranche entrainera de fait des désagréments pour les habitants de la première tranche.</p>	T1-T3-T4-T6	O
95R	03-mai	<p>Mme CAMUS, Clamart : Pense qu'il faudrait ouvrir et verdir cet espace, pour en faire un réel carrefour d'échanges, afin d'accueillir de façon humaine les différents flux de piétons, de vélos, de bus... qui vont se développer avec le Grand Paris Express et converger dans un même lieu. Pour les vélos en particulier, cette gare doit être accessible et favoriser également un stationnement massif et sécurisé.</p>	T1	O
96R		Vide		

97R	03-mai	M. RATHELOT, Clamart : N'approuve pas le parti architectural du projet : "Construire aujourd'hui des bâtiments néoclassiques est une hérésie, parler de matériaux noble lorsqu'on colle des parements sur du béton est une farce. En construction il n'existe pas de matériaux nobles, ce qui est noble c'est la façon dont on les utilise, il y a beaucoup plus de noblesse dans un magnifique sol en béton ciré ou une terrasse étanche... que dans un cube en béton sur lequel on a collé de la meringue."	T3	O
98R	03-mai	Mme KOCH, Clamart : Le nombre de logements supplémentaires, plus le flux induit par la gare elle-même, vont augmenter le flux de circulation. Alors que le boulevard Vigouroux est déjà saturé tous les matins, depuis de nombreuses années. Hormis les embouteillages, cela va créer une pollution supplémentaire. Souhaite une nette diminution du nombre de logements construits..Je suggère à la place des espaces verts, qui font cruellement défaut dans le quartier gare Pourquoi l'école est-elle prévue en fin de programme, en 2025-2027?Pour des raisons techniques je suppose, mais aucune logique sociale là-dedans. Où vont aller les enfants des logements construits en phase 1? Logements sociaux et école en bordure de voie sont une absurdité. Les enfants et habitants ne vont pas pouvoir ouvrir leurs fenêtres, et subir des nuisances sonores dont on sait qu'elles sont très préjudiciables. S'inquiète de l'état de pollution des sols, en particulier pour l'école.	T1-T2-T3-T4	O
99R	03-mai	M. LACOSTE BOURGEACQ, Clamart : Ce projet semble augmenter la densification du tissu urbain sans prendre en considération le fait qu'elle doit s'aligner avec la capacité d'accueil de certaines infrastructures publiques comme les écoles, crèche par exemple. Par ailleurs, les choix architecturaux ne semblent pas appropriés avec des solutions techniques d'un autre temps. A un moment où la réflexion portent sur les bâtiments du futur, on semble loin du "buildingsmart" et des opportunités qu'ouvrent le numérique et la transition environnementale. Il est par ailleurs incompréhensible que la zone ne soit pas classée ZFE. Les dispositifs utiles aux usagers qui privilégient les modes de mobilité doux (espaces sécurisés pour vélos) sont insuffisants.	T1-T3-T4-T6	O
100R	03-mai	COLLECTIF GARE CLAMART : estime que présenté comme une « entrée de ville », le bâtiment B (joint à celui en cours de construction par ICADE à l'angle de l'avenue Jaurès et de la rue de Fleury) referme l'espace. L'avenue Jean Jaurès finit donc en seringue, resserrant l'accès à la rue de Fleury et déportant l'accès des piétons aux deux gares (transilien et métro) sous une arche.	T3	O
101R	03-mai	COLLECTIF GARE CLAMART : Cf PJ Idem 100		
102R	03-mai	Est contre ce projet en l'état et demande un appel à projet beaucoup plus ambitieux pour Clamart afin d'être une véritable emblème pour la ville. C'est l'occasion d'intégrer un réel espace d'échange, et de vie pour les habitants tourné vers le monde et d'en faire un véritable fer de lance dans la bataille inexorable pour l'environnement.	T6	O

103R	03-mai	<p>Mme POIRIER, Clamart : expose que dans "la programmation du site" : on voit que tout ce qui est "transports" est ignoré puisqu'il est question de "402 places de parking public" (et non 200?) sous-entendu "pour voitures individuelles" (p.25 : véhicules légers, 2 roues motorisés, places pour véhicules électriques, en fait obligatoires...) mais pas de bus, de vélos, de covoiturage, d'auto partage...</p> <p>Pourtant, p.96, il est bien rappelé l'obligation de se conformer au PDUIF de 2014, qui a des objectifs chiffrés pour 2020 (+20% des déplacements en transports collectifs ; +10% des déplacements à pied et à vélo ; -2% des déplacements en voiture et 2 roues motorisés). Elle ne voit pas la mise en œuvre de cette intention.</p> <p>Il lui apparaît indispensable d'effectuer une étude d'ensemble pour tous les modes de transports pour aller aux gares...</p> <ul style="list-style-type: none">- relève dans le chapitre (p.173) que le "risque d'inondation par remontée de nappe est très élevé" sur le site et que, "si le projet venait à interagir avec la nappe, des mesures plus spécifiques devront être prises et seront développées dans une étude hydrogéologique spécifique". L'étude devrait être réalisée dès maintenant, pour prévoir en amont plutôt que d'avoir ensuite à multiplier les pompages qui sont énergivores ou parfois en panne...- estime que selon le dossier, il pourrait rester une pollution résiduelle qui interdit l'implantation d'une crèche dans les 1ers bâtiments construits. Il est précisé que, pour sécuriser l'ensemble, le site entier sera couvert : ceci représente une imperméabilisation des sols "très" importante dont la nécessité devrait être mieux étudiée pour ne pas être "trop" importante, vu les risques d'inondation qui augmenteront.- Indique que le projet est à proximité de voies ferrées qui devraient avoir plus de trafic à l'avenir. Le dossier dit qu'il n'y aura pas de problème de bruit mais qu'il faudra prendre des mesures compensatoires pour cela. La MRae a, d'ailleurs, fait remarquer qu'il faut réduire les nuisances à la source avant de mettre des solutions compensatoires. Celles-ci peuvent être efficaces pour des locaux fermés toute l'année, mais qu'en est-il l'été quand on ouvre les fenêtres ?- Considère que le projet concerné, empêche toute utilisation d'énergie renouvelable ou toiture végétalisée (au contraire de la toiture de la gare de la ligne 15). Mme POIRIER estime que globalement, il n'y a que 29% de logements sociaux et non 30% comme prévu. De plus, le bâtiment B, entièrement social, est le plus proche des voies. Il en est de même pour le H avec un hôtel de 81 chambres, des commerces et les bureaux de la SNCF.- rappelle que sur une partie des terrains dédiés aux équipements destinés aux populations sensibles avait il y a quelques années une pollution aux métaux lourds provenant de l'exploitation ancienne de ces terrains par la SNCF et de l'utilisation de remblais pollués. Ils sont évoqués au chapitre 3 (p.179) en disant que les remblais étaient pollués sur 50cm et que la réalisation des sous-sols du bâtiment I permettra de retirer tous ces remblais pollués. Une étude détaillée mériterait d'être faite pour qu'on en soit sûr, afin de protéger la crèche et l'école.- remarque que P.164 et 165, il est dit que les "eaux pluviales ruisselant sur les espaces imperméabilisés seront rejetées vers le réseau public et tamponnées grâce à des cuves béton enterrées", puis (p.165) que "seuls les jardins partagés, le jardin pédagogique et la promenade plantée infiltreront les eaux pluviales", ceci parce que tout le reste du projet imperméabilisera tous les terrains concernés. Pourquoi ne pas les récupérer pour l'entretien des espaces verts ? Elle relève aussi plusieurs erreurs dans les dossiers.	T1-T2- T3-T4- T5-T6	O
------	--------	---	---------------------------	---

104R	03-mai	Association AUT CLAMART : estime que la qualification « d'éco-quartier » ne correspond pas à la réalité, en termes de déplacements, constate que l'étude d'impact ne met pas parmi les 4 objectifs principaux, celui d'avoir un pôle multimodal de transports, rien n'est précis et étayé sur les déplacements : il est fait état de « 21000 déplacements supplémentaires » sans même préciser si c'est par jour , par semaine... ; il est également dit que "les carrefours actuels ont des capacités suffisantes pour accueillir ces trafics supplémentaires". Mais aucune mention des bus et de la desserte à vélos... Il est encore affirmé que "les voies de liaisons douces seront recréées et améliorées", sans aucune justification de ces propos. Concernant la desserte en bus, on ne voit toujours aucune place pour un éventuel terminus de bus et même pas de place pour les stations des bus qui passent près des gares. Concernant la desserte à pied, le dossier dit seulement que "le projet comportera des aménagements favorables aux modes doux" mais cela n'apparaît pas dans le projet. Concernant la desserte à vélos, sur les plans, on ne voit pas le cheminement vélo. rien n'est mentionné sur l'arrivée future éventuelle du tramway T10 à la gare,	T1	O
105R	03-mai	Association AUT CLAMART : Cf PJ2 (photo)		
106R	03-mai	M. ANTZENBERGER : Les transports "doux" (circulation à pied, en vélo et en bus) sont largement laissés pour compte au profit du "tout voiture". le projet est bâclé. Il est plein d'incohérences entre les différents documents cités. Ici on parle de l'agglomération "Plaine commune" qui n'a aucun rapport avec Clamart prouvant ainsi que ce projet est une compilation de documents épars, rassemblés à la va-vite, mais que personne n'a éprouvé le besoin de le relire pour en voir la cohérence. Là on parle d'une crèche (la crèche Fleury) qui n'existe plus depuis au moins deux ans et qui, certes, ne pourra subir aucune nuisance. On cite aussi le carrefour de deux rues qui ne se croisent pas (Fleury et Hébert) prouvant là encore la désinvolture de ceux qui ont publié ce document sans vérifier sur place la réalité des faits. Et encore, il s'agit là de choses qu'un habitant lambda peut vérifier, mais, sur d'autres sujets plus complexes, comment avoir confiance dans des chiffres donnés dans un document truffé d'erreurs manifestes. Ce projet est tout simplement à refaire.	T1-T6	O
107R	03-mai	M. PY, Clamart : soulève les points suivants, 1. L'étude d'impact de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, semble sous évaluer le trafic majeur que va générer cette nouvelle gare au carrefour de quatre communes et ignorer la connexion avec le futur tramway T10 qui doit s'arrêter avenue de Meudon. 2. Pourquoi dans ce contexte ne pas retenir la construction de surfaces de bureaux et d'activités dans cette zone ? La présence de bureaux permettrait de relancer l'activité des commerces autour de la gare et sur tout le centre-ville de Clamart. 3. Tout au bout de ce nouveau terrain qui doit être aménagé ce dessine une école, presque au-dessus des rails ! Une école intercommunale ? Si une nouvelle école doit être construite dans le quartier gare, pourquoi n'est-elle pas centrée au cœur du quartier ? 4. Il semble assez logique qu'une ville soit tournée vers sa gare, une gare tournée vers sa ville. le projet tel qu'il se dessine, avec des immeubles sur l'ex-place de la gare prend totalement le contre-pied de cette approche avec une exclusion de la gare par la ville de Clamart.	T1-T3-T4	O
108R	03-mai	Association VAC : Cf obs 52R		
109R	03-mai	M. CLOCHER, Clamart : Considère que le dossier d'étude est touffu, long, sans qu'il dégage clairement les choix retenus, autre que le parti pris d'une architecture néo-haussmannienne, d'une confondante banalité , choix inadéquat à ce qu'est Clamart et au XXIème siècle, et autre que de ne parler que des habitations , sans voir que celles-ci doivent être conçues de façon à permettre le fonctionnement satisfaisant de ce nœud intermodal de transport que sera ce quartier.	T1-T3	O

110R	03-mai	<p>ANONYME : Propose ses remarques pour l'aménagement de la future gare de Clamart :</p> <p>1) Des pistes cyclables devront être construites pour accéder en sécurité à la gare depuis tous les quartiers</p> <p>2) Des parkings à vélos sécurisés en surface près de l'entrée la gare devront être installés pour favoriser l'intermodalité</p> <p>3) Les arrêts de bus devront être au plus proche de la gare</p> <p>4) remettre une place libre d'immeuble devant gare côté rue de Fleury pour avoir un espace végétalisé et faciliter les accès vélos et dépose minute des voyageurs . Merci de penser à l'évolution certaine des modes de circulation doux.</p>	T1-T5	R
111R	03-mai	<p>Mme LEON, Clamart : Considère que le XXIème siècle, est celui de l'urgence climatique et de la nécessité de réconcilier urbanisme , nature et habitants.</p> <p>Que nous propose-t-on ? La suppression d'espaces ouverts (la place de la gare), rien pour des allées pédestres et des voies cyclables, la densification des habitations ... Bref , au lieu d'encourager l'usage du vélo (la taille du parking vélo pour la gare est minuscule), au lieu de renforcer la place des arbres et espaces verts, voire la végétalisation du bâti (ce seront des immeubles néo-haussmanniens !) , au lieu d'un éco-quartier , est prévu. la transformation de m2 publics en profits privés pour quelques uns et des dysfonctionnements pour tous...</p>	T1-T3-T5	O
112R	04-mai	<p>Mme LAMONTELLERIE, Clamart : Expose que lors de l'enquête publique sur le déclassement de la place le commissaire enquêteur a regretté que la procédure ait été traitée comme «un simple délaissé de voirie ». Soulignant que : « La logique et l'intérêt public auraient voulu qu'une étude d'aménagement sur l'ensemble du pôle delà gare ait précédé et contribué, dans une large concertation, à éclaircir la volonté municipale » et recommandant à la ville de « poursuivre la concertation avec les habitants et associations concernés par le projet de ville du secteur de la gare pour la mise au point de ce projet jusqu'aux dépôts des permis de construire. »</p> <p>Les participants des réunions de concertations précédentes souhaitent que l'espace entre l'actuelle place de la gare et la future place ne constitue pas deux espaces mais une entité cohérente et continue. » La municipalité a sélectionné un projet sans tenir compte de ces remarques.La circulation dans l'espace enclavé proposé par ce projet du fait de l'augmentation considérable du nombre d'habitants et du trafic dans la ville comme sur la place elle-même (ce qu'il en reste), la réduction de l'espace et la mise en sens unique de la rue Fleury, du boulevard des frères Vigouroux, la clôture de la rue du Clos Montholon, deux itinéraires de bus déviés de façon permanente, la circulation piétonne, cycles et véhicules motorisés sera encore plus pénalisée.</p> <p>N'approuve pas ce qui est proposé en termes de qualité de vie, de petits espaces publics murés, sans horizon, des logements sociaux situés en zones de nuisances avec vue sur voie ferrée...</p> <p>Les nuisances sonores et spatiales liées aux nombreux travaux à Clamart et particulièrement quartier gare sont déjà continues, qui voudrait en rajouter avec un chantier supplémentaire?</p> <p>L'attestation pour la gestion des pollutions des sols trouve inapproprié de confirmer la compatibilité du site avec des usages de type tertiaire et résidentiel en se basant sur une simple "analyse prédictive" des risques résiduels. Le terrain n'est même pas dépollué qu'on accorderait un permis de construire...</p> <p>Pour la construction des immeubles, le projet utilise une réglementation de 2012 alors qu'une nouvelle entre en vigueur en 2020.</p>	T1-T2-T3	O

113R	04-mai	<p>Mme THOMAS, Clamart : Considère que la densification va pénaliser l'accès au train, qui l'est déjà pendant ces travaux. « nous allons nous retrouver face à un entonnoir matérialisé par le porche qui sera l'unique voie d'accès entre l'ancienne place de la gare (aboutissement des rues de Fleury et Hébert et de l'avenue Jean Jaurès) et la gare du futur métro et celle du transilien.»</p> <p>Pense que l'arrivée du métro va se traduire par une augmentation forte du nombre des usagers or la proposition d'aménagement qui est faite ne semble pas du tout tenir compte de cette afflux conséquent de personnes.</p> <p>La précédente place de la gare avait une allure de "village", avec simplement quelques commerces et une place dégagée aux dimensions humaines, ce qui ne sera pas le cas avec le nouvel aménagement</p>	T1-T3-T5	O
114R	04-mai	<p>ANONYME : présente une photo des différentes gares de la ligne 15 et celle du quartier gare de Clamart</p>		
115R	04-mai	<p>Mme BENABENQ, Clamart : précise que les bâtiments de la rue datent dans leur majorité des années 30, et n'ont rien d'immeubles haussmanniens</p> <ul style="list-style-type: none"> • Questions directement liées à notre immeuble (et aux autres) de la rue Hébert : - l'immeuble va perdre l'ensoleillement du matin sur la façade arrière (sud-est), et perdront en source de chaleur et en luminosité , surtout pour les 3 premiers étages. - sur cette même façade arrière , de grands arbres plantés sur le talus seront probablement abattus, nous n'aurons plus d'espaces verts extérieurs, et nous serons face à du bâti .. -risques dus au terrassement, il y a sur le territoire de Clamart des risques évidents d'éboulements, (accident récent avenue Jean-Jaurès). Or les immeubles de la rue Hébert, sans fondations profondes, ne seront éloignés que de 8 mètres (+ 3 ?) des façades des nouveaux immeubles... C'est peu .. - de la même façon, les travaux de terrassement vont amener des vibrations fortes, qui seront ressenties dans nos immeubles très proches - les niveaux sonores gênants ne peuvent que s'accroître, pendant la période des travaux, mais aussi ensuite, compte tenu de la densification immobilière, de l'augmentation de la population et des circulations. <ul style="list-style-type: none"> •- Questions plus générales sur le projet : - sur le plan de la pollution du terrain, si j'accepte la réponse disant que le creusement des parkings situés sous les immeubles aura pu en éliminer la plus grosse partie dans les sols, j'en suis bien moins certaine en ce qui concerne la nappe phréatique... Actuellement les analyses ne le précisent pas vraiment, et des analyses complémentaires ont été demandées... Et pour les espaces où il n'y aura pas de creusement aussi poussé, il ne parait en aucun cas assuré que la pollution n'affleure pas.. (prévisions pour la promenade, la crèche, l'école..)Les réponses de la SPLA, formulées le lendemain même de l'avis d'impact – ce qui démontre qu'il n'y a pas eu d'étude complémentaire - me paraissent extrêmement sommaires, et sont à vérifier. - les parkings : je suis interloquée par le fait que ne sont pas prévus des parkings pour les logements sociaux !!! ce qui ne constitue pas une équité sociale. Par contre, habitant le quartier et devant utiliser beaucoup ma voiture, je suis assez partisane d'un nombre suffisant de places de parking, mais juge absolument nécessaire une réflexion sur les alternatives : circulations douces, transports en commun... - Circulations douces : Sur ces alternatives à la voiture , de nombreuses intervention sont faites dans cette enquête.. .. Il semble vraiment qu'il y ait pas eu suffisamment de réflexion et 	T1-T2-T5	O

		<p>d'anticipation sur l'intermodalité et les transports du quartier. Si ce n'est pas prévu maintenant, toute évolution sera interdite ensuite. Le projet ne donne que des affirmations, mais pas de réponses argumentées sur la fluidité nécessaire.</p> <p>.• Enfin, dernier point : nous ne savons toujours pas où sera située la gare du Transilien : sera-t-elle indépendante ? intégrée à la gare du Grand Paris ? située dans un immeuble, mais lequel ?</p> <p>Cela donne l'impression que les partenaires du projet ont de la difficulté à réfléchir ensemble ,</p>		
116R	04-mai	<p>Mme MORAZZANI, Clamart : se réjouit globalement des changements à venir mais en aucun cas des distorsions que ça va occasionner en termes de douceur de vivre et d'harmonie du cadre de vie, principalement des choix architecturaux ,de la densité , des hauteurs, du manque d'arbres, des engorgements circulatoires qui vont donner l'impression de manquer d'air!!!</p> <p>plus précisément, du fait de la situation de l'immeuble:</p> <ul style="list-style-type: none"> - risques dus au creusement de terrain pour les parkings des immeubles (3 niveaux de sous-sols). Les accidents récents de la rue Jean Jaurès ont réactivés ce risque car les immeubles de la rue Hébert sont sans fondations profondes et les travaux de creusement vont amener des vibrations fortes à seulement une dizaine de mètres de l'immeuble !! - les niveaux sonores vont de toute évidence s'accroître ,évidemment pendant les travaux mais aussi par la suite compte tenu de la densification de population et du trafic. Nous avons déjà des doubles vitrages.. que faire d'autre ? - risque plus qu'évident de perte de lumière et d'ensoleillement. Je suis au premier étage et donc directement impactée par la barre d'immeuble (un 4 +1) que je vais avoir face à moi en remplacement des arbres, du ciel et du soleil. <p>Ceci constitue une dégradation importante en terme d'intimité, de chaleur, de lumière.</p> <p>Les immeubles de la rue des frères Vigouroux sont des 3+1 alors que ceux qui vont se dresser derrière nous sont des 4+1? la distance entre les immeubles voisins est plus grande que celle que nous allons avoir, nous rue Hébert.</p> <p>Ces points impactent ma, notre qualité de vie qui entraine de ce fait une perte de valeur de l'appartement.</p>	T1-T3	O
117R	04-mai	<p>Collectif "UN AUTRE CLAMART : Exprime son désaccord avec le projet et partage lles avis des autres associations opposées à cet aménagement; Considère que ce projet résulte d'une réflexion déconnectée de l'intégration de Clamart aux gares SNCF et Grand Paris Express. En bouchant par la création d'immeubles hauts l'avenue Jean Jaurès, il met dos à dos la gare et Clamart au lieu d'ouvrir la ville au nouvel aménagement intercommunal. En termes d'intermodalités, de choix écologiques dans les bâtis il est à bien des égards un projet du passé ne permettant pas les nouvelles circulations et l'utilisation d'énergies renouvelables.</p>	T1-T3	O
118R	04-mai	<p>MME LEBEURRE, Clamart / demande s'il est possible de prolonger l'enquête car elle vient de prendre connaissance de son organisation</p>		

119R	04-mai	<p>Mme BOYER, Clamart : Précise, que l'interconnexion des transports ferrés (ligne N, GPE et ligne T10) va générer des flux importants et probablement croissants de voyageurs accédant à cette nouvelle possibilité, provenant des autres quartiers de la ville et d'autres villes. Or sur le plan et dans les projets, on ne voit pas : les arrêts des bus, l'emplacement du T10, les pistes cyclables. Les zones de covoiturage sont inexistantes. En outre, quid de la voie cyclable qui pourrait relier Clamart à Paris.</p> <p>L'architecture de la Gare du GPE est particulièrement contemporaine et rien n'est fait dans ce projet pour la mettre en valeur.</p> <p>Il est vrai que l'offre de logements sociaux est insuffisante. Mais de là à proposer des logements en bordure de voies ferrées !!!!</p> <p>Enfin, lors des groupes de concertation, il avait été demandé des équipements favorisant les rencontres et les échanges : un équipement culturel, des espaces de coworking, un lieu de rencontre pour les jeunes : rien n'apparaît dans ce projet !</p> <p>Pourquoi ne pas intégrer les remarques des habitants et des Commissions intégrant davantage les besoins et les contraintes environnementales ?</p>	T1-T3-T6	O
120R	04-mai	<p>Mme LANATA, Clamart : est opposée à la densification arbitraire et sans concertation de la place de la gare de Clamart !</p> <p>La place de la gare doit rester un lieu de passage fluide pour y accueillir des voyageurs en transit. Une place dégagée et végétalisée, aux dimensions humaines devrait être la priorité.</p>	T1-T3-T5	O
121R	04-mai	<p>M. DUVAL, Clamart : Estime que le projet est parfaitement contraire à l'intérêt général et au bien public</p> <p>Où réside l'intérêt général à l'heure où dans le cadre du Grand Paris, une nouvelle gare va s'implanter sur le site en lien avec les communes limitrophes ?</p> <p>L'édification d'un réel espace urbain cohérent avec la gare comme élément identitaire et structurant du quartier est prioritaire. Cet objectif d'une place de la gare ouverte sur ... la gare... est même le principe urbanistique premier qui devrait guider les concepteurs d'un nouveau quartier.</p> <p>Quelle articulation entre commerces et gare, entre transports et riverains, entre riverains et espace public ?</p> <p>Du point de vue écologique, on doit dénoncer l'abattage de marronniers sains à l'heure où l'exigence d'une ville verte est partout rappelée, demande de reconsidérer un projet anti écologique, aberrant urbanistiquement et antisocial.</p>	T1-T3-T5	O
122R	04-mai	<p>M. LARRIVE, Clamart : Estime que e projet est très loin d'être à la hauteur des enjeux écologiques actuels</p> <p>Les arguments contre ce projet sont très nombreux, et doivent absolument être pris très sérieusement en considération.</p> <p>Actuellement ce projet obéit à des normes déjà dépassées. Ces normes sont un strict minimum, et il va de soi qu'un projet de cette envergure, avec les moyens colossaux qui sont mis en œuvre, doit être largement plus ambitieux de ce point de vue. Comment peut-on accepter qu'un tel projet se contente de la norme RT-2012, quand dans quelques mois, alors que ce projet n'aura sans doute même pas réellement commencé, sera en vigueur la norme RT-2020 ?</p>	T3	O
123R	04-mai	<p>M. HAMON, Clamart : Rappelle son observation déposée lors de l'enquête précédente et réaffirme son opposition au projet en approuvant les arguments des "avis" défavorables</p>		O

124R	04-mai	<p>Mme BOUSSAT, Clamart : opposée à la réalisation de ce projet qui tourne le dos à l'avenir.</p> <p>Le grand Paris prévoit une augmentation de 2 à 3 fois le flux des voyageurs (50 000 voyageurs par jour) ajouté à celui de la crèche, et de l'école, Comment gérer tous ces déplacements en toute sécurité ? Les rues, les trottoirs n'ont pas changé de dimension, comment se déplaceront les PMR? Où est la gare routière des 3 lignes de bus actuelles, du Clamibus et ne doit-on pas prévoir la prolongation du T10 ? Comment est généré l'espace pour l'inter-modalité ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doit-on construire des immeubles d'habitation avec balcon à 15 mètres des 4 voies ferrées? Un immeuble de bureaux aurait été préférable et aurait généré des emplois et évité des déplacements coûteux en énergie et en stress. - Le plus inquiétant pour les personnes qui transiteront ou vivront dans ce lieu, est non seulement la pollution sonore mais également la pollution des hydrocarbures mal éradiquée. - Ce projet ne tient pas compte du réchauffement climatique, il faut préconiser les normes les plus strictes pour construire des bâtiments et des équipements à faible consommation d'énergie. Prévoir des toits végétalisés, la récupération des eaux de pluie, etc... 	T1-T3	O
125R	04-mai	M. KUTSCH et Mme COURTNEY, Clamart : observation déjà déposée sans signature		
126R	04-mai	Journal UJAC : communique un lien vers les numéros 1, 8 et 11 du journal local Un jour à Clamart !		
127R	04-mai	<p>Mme PASQUET, Clamart : est opposée à ce projet qui respecte aussi peu les préconisations écologiques les plus évidentes, les principes les plus élémentaires d'intermodalité et qui alourdit de son architecture dépassée dans un quartier qui attend depuis longtemps d'être dynamisé et sera la première vision de notre ville pour un voyageur arrivé par la gare.</p>	T1-T3	O
128R	04-mai	<p>Mme GIRAUD, Clamart : N'approuve pas le projet car il ne tient pas compte de l'intermodalité sans concertation avec les acteurs (SGP, SNCF, Communes voisines), comment circuleront les cyclistes ? Quid de la liaison Paris Clamart ?</p> <p>Le site est présenté comme dégradé ce n'était pas le cas il y a 4 ans. Présenter le style néo-haussmannien comme un optimum architectural adapté à Clamart est inexact. C'est une négation de l'identité clamartoise. Il y a de multiples choix possibles : celui de la SPLA n'est ni conforme au passé, ni prometteur pour l'avenir (organisation de l'espace et des circulations, qualité environnementale des bâtiments).</p> <p>Elle souscrit pleinement aux contributions des Dérailleurs de Clamart, de l'AUT, de Vivre à Clamart et du Collectif pour un projet urbain au quartier gare.</p>	T1-T3-T5	O
129R	04-mai	<p>ANONYME :- la vidéo présentée sur le site de Clamart est idéaliste et trompeuse. Il n'apparaît aucune automobile, bus.. elle ne montre pas le flux des usagers aux heures de pointes qui vont traverser une place entourée d'immeubles (concernant l'ancienne place de la gare)</p> <ul style="list-style-type: none"> - en effet l'accès par un passage étroit entre 2 immeubles ne me semble pas judicieux. - la cour intérieure doit être supprimée au regard des passages incessants et des nuisances. - la densification des immeubles est trop importante. Le projet devrait prévoir davantage d'espaces verts et paysagers. Les blocs d'immeubles nuisent à la qualité de vie que nous connaissons et au caractère de village. <p>Il n'est pas question de nier le besoin de construction mais il faut préserver aussi le bien vivre de notre ville.</p> <p>Je suis donc défavorable au projet en l'état et souhaite sa révision en supprimant des blocs d'immeubles, abaisser d'un étage (3+ 1 maximum), et créer davantage d'espaces verts</p>	T1-T3-T5	O

130R	04-mai	Identique à 128R		
131R	04-mai	Identique à 127R		
132R	04-mai	M. VERMEULEN, Clamart : Déplore le manque de concertation sur ce projet Souhaite profiter de cette opportunité historique de favoriser l'installation, autour de la gare de Clamart, d'espaces ouverts, d'allées pédestres, de voies cyclables pour accéder facilement à la gare. Souhaite que ce projet encourage l'usage du vélo, que les infrastructures soient largement favorables aux modes de circulation douce et l'intermodalité (grand parking sécurisé pour les vélos)..	T1	R
133R	04-mai	M. BOUSSAT, Clamart : Exprime son désaccord avec ce projet : « Ce qui caractérise le site c'est sa situation au carrefour de quatre communes: Clamart, Vanves, Issy les Moulinaux et Malakoff. Un tel emplacement devrait être marqué comme une entrée de ville tout en respectant le caractère des communes voisines. Cette situation aurait mérité d'être consacrée à de larges espaces publics au lieu d'être densifiée exagérément ce qui va contrarier les circulations nécessitées par la gare du Grand Paris. Le projet qui nous est présenté, fortement marqué par une architecture soit disant néo-haussmannienne, ne semble pas convenir particulièrement, mais plutôt fait pour flatter le mauvais goût prétentieux d'un public peu cultivé. Alors qu'on avait là l'occasion de donner l'image d'une ville tournée vers l'avenir et le progrès. Est-il raisonnable de placer des logements à quelques mètres d'une ligne de chemin de fer bruyante avec des balcons alors que les habitants ne pourront pas ouvrir leur fenêtre ? On va bâtir sur un terrain pollué par les hydrocarbures des logements mais aussi une crèche et une école. Le problème de l'accès(dépose minute, bus, piétons, PMR, vélos)n'est pas résolu et impossible à résoudre vu la densification.»	T1-T2-T3-T4	O
134R	04-mai	1. Accès au quartier Grand Place via l'actuelle Place de la Gare depuis la rue de Fleury, Aujourd'hui devant l'accroissement de la circulation de piétons, se pose la question de l'accès au quartier Grand Place. L'exiguïté du trottoir de la rue Fleury donnant sur la voie ferrée oblige les piétons se croisant, à descendre sur la chaussée. Qu'advient-il demain, lorsque la chaussée rétrécie par le nouveau tracé du trottoir longeant l'immeuble du programme ICADE obligera le bus 394 à une manœuvre acrobatique qu'impose le virage en seringue de l'avenue Jean-Jaurès ? L'accès des usagers à la gare SNCF, à la ligne 15, aux et par les bus 169, 394, 59 et 58, au parking public, à l'école et à la crèche dans le quartier enclavé accueillant des centaines de nouveaux habitants entraîne des conséquences non maîtrisables. 2. Conception d'un nouveau quartier à 7 minutes de Montparnasse, Le programme immobilier enclavé dans un espace réduit a été implanté sans tenir compte de l'espace existant, des usages et besoins des populations qui souffrira d'un manque de lumière, de nuisances sonores et de pollutions.	T1-T2	O

4.3. Avis de l'autorité environnementale MRAe sur le projet

« Synthèse de l'avis Le présent avis porte sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement urbain qui concerne le quartier de la gare de Clamart, localisé en limite de nord de celle-ci et qui accueillera à l'horizon 2024 la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE).

Le projet urbain prévoit une programmation multifonctionnelle comprenant des logements, des commerces, un hôtel, la gare du Transilien, une école, une crèche ainsi qu'une promenade jardinée. La réalisation d'un projet est prévue en deux temps de 2018 à 2021 puis de 2025 à 2027. Il créera une surface de plancher totale d'environ 45 000 m².

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution des sols et de la nappe souterraine, la gestion des déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air ainsi que l'intégration paysagère et architecturale.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- clarifier les liens entre le présent projet urbain et la future gare de la ligne 15 du métro GPE
- développer les explications concernant la gestion de la pollution de la nappe souterraine et des sols pollués ;
- analyser la qualité des sols de la future promenade jardinée ;
- d'approfondir l'analyse de l'exposition des futurs résidents aux nuisances sonores générées par les infrastructures terrestres ferroviaires et routières en expliquant les solutions d'évitement ou de réduction envisagées ;
- étayer l'analyse des effets de l'augmentation du trafic routier sur le cadre de vie des secteurs avoisinants ;
- étayer l'analyse de l'intégration architecturale et paysagère du projet, en particulier s'agissant des bâtiments localisés en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager de Clamart ;
- analyser les effets cumulés du chantier du présent projet avec celui de la future gare de la ligne 15 du GPE. »

4.4 analyse des Observations du Public par thème et mémoire en réponse

L'analyse des observation traduit l'émergence des thèmes principaux suivants :

T1 Mobilité, Intermodalité, Transports, Circulation

T2 Pollution, Nuisances Sonores

T3 Constructions, Logements, Energie

T4 Equipements Publics

T5 Cadre de vie, Espaces Verts

T6 Autres

CONTENU DES OBSERVATIONS PAR THEMES	QUESTIONS
<p>T1-1 Selon l'association vivre à Clamart (VAC), il ne semble pas que les études qui devaient être réalisées en coordination avec les différents opérateurs (SGP, IdF Mobilités, CD 92, SNCF, RATP, ...) soient abouties, car il n'y a aucune indication :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Des futurs accès à la gare du transilien et le cheminement entre la halle et les quais (On apprend simplement que la halle de gare 376m2 sera dans le bâtiment H). -Sur les dispositions conservatoires prises pour la gare terminus du tramway T10 dans le cas ou cette option serait préférée in fine à l'autre option qui est celle d'une prolongation vers la station RER Issy. -Sur le positionnement futur des arrêts de bus (189, 394 et 59), les déposes minutes, les voies cyclables, les capacités des abri-vélos. les emplacements des véhicules autopartage seront-ils au niveau rez-de-rue du parking public ? -sur les 20 emplacements équipés d'alimentation électrique, combien seront réservés pour les véhicules en autopartage et combien en restera-t-il pour les véhicules électriques privés ? -Sur les flots de voyageurs qui emprunteront les différentes voies d'accès et l'adaptation des espaces publics à ces flots attendus. En particulier, le passage entre les bâtiments B et C en forme d'arche semble trop étroit pour les heures de pointe et générateur de risques d'accident avec les patinettes et autres moyens de transport individuel (même tenus en main). 	<p><i>Pouvez vous apporter une explication à cette absence ? Quel est le résultat des concertations avec les différents acteurs de ce projet ? ces concertations sont elles toujours en cours ?</i></p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p> <p>L'intermodalité autour des futures gares du Grand Paris express fait l'objet de plusieurs études approfondies et l'ensemble des villes des Hauts-de-Seine concernées a confié celles-ci au Conseil départemental des Hauts-de-Seine qui a constitué des comités de pôle. Le comité de pôle concernant la future gare du Grand Paris « Fort d'Issy –Vanves-Clamart » regroupe les villes concernées Clamart, Vanves, Issy les Moulineaux et Malakoff mais aussi les opérateurs suivants : la Ratp, la Société du Grand Paris (SGP), Ile de France Mobilités, la Sncf sous l'autorité du Département des Hauts-de-Seine. Ce comité de pôle est actif avec l'organisation de réunions régulières.</p> <p>Les propositions obtenues autour des futures gares tiennent compte notamment des aménagements projetés, de la nécessité de pouvoir accueillir les nouvelles lignes de bus autour du pôle gare, les accès à la gare... Enfin, les mobilités y seront gérées également avec l'accueil du Véligo pour permettre le stationnement sécurisé des vélos.</p> <p><u>Concernant les futurs accès</u></p> <p>Pour répondre aux flux des voyageurs et promeneurs, la Gare du Grand Paris prévoit actuellement trois entrées/sorties. L'une donnant sur l'esplanade la gare sur le boulevard des frères Vigouroux, l'une coté Vanves et enfin une troisième s'ouvrant sur la place dit du « Cœur de la gare » dans le bâtiment H à proximité de la gare SNCF actuel.</p> <p>La gare SNCF prévue en RDC du bâtiment H pourrait se trouver dans un local de la gare du Grand Paris. Les deux options, à savoir positionnement de la gare en rez-de-chaussée du bâtiment H ou positionnement de la gare dans la gare du Grand Paris, sont en cours d'étude. Cela ne remet pas en cause la sortie donnant sur la place du « Cœur de la Gare » qui, quel que soit le scénario retenu, demeurera.</p> <p>Sur cette place dit du « Cœur de la Gare », les voyageurs ont la possibilité de sortir par un porche d'une largeur de près de huit mètres sur une longueur de près de 15 mètres et pour une hauteur qui correspond au R +3. Ce porche s'ouvre sur l'esplanade du Signal pour rejoindre la rue Hébert ou la rue Jean Jaurès. Ils ont aussi la possibilité de descendre par le boulevard des frères Vigouroux ou au</p>	

contraire remonter sur la rue Fleury entre le bâtiment B et H pour rejoindre notamment l'arrêt des bus 394 et clamibus. Chaque entrée relie la future gare et sa connexion avec le Transilien aux principales voiries et modes de déplacement en seulement quelque dizaines de mètres.

Concernant le tramway T10

A l'heure actuelle, la seule certitude est que son terminus sera place du garde à Clamart. Deux options sont actuellement à l'étude par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine et IDF Mobilités : soit la continuation du tram vers la gare du Grand Paris Issy RER soit vers la gare du Grand Paris Fort-d'Issy Vanves Clamart.

A son arrivée à la gare de Clamart, le cas échéant, le terminus du tram pourrait être implanté sous la voirie du boulevard des frères Vigouroux avec une émergence au niveau du parvis de la gare du Grand Paris dont la superficie l'autorise.

Néanmoins aucune décision n'est prise quant à l'extension de la ligne, ni sur le tracé ni sur le mode opératoire et son financement n'est pas encore trouvé y compris pour approfondir les études de faisabilité qui permettraient de faire un choix. Il s'agit donc au mieux d'un projet à long terme.

Concernant le stationnement au droit de la future gare

- Stationnement des bus

Pour permettre le bon fonctionnement de l'intermodalité, il est prévu après la mise en service de la ligne 15 sud, le réaménagement du boulevard des frères Vigouroux avec la remise de ce boulevard en double sens, afin d'optimiser les temps de trajet notamment mais aussi réduire la circulation des bus dans les rues des Garmants et Renaudin où seul le bus 191 continuerait à circuler.

Les arrêts des lignes de bus seront ainsi ajoutés/modifiés :

Ligne 189 :

- Un arrêt au droit de la future gare coté Clamart
- Un arrêt dit « Hébert Gare »

Ligne 394

- Un arrêt au droit de la future gare coté Clamart et coté Vanves selon sa direction.

Ligne 169

- Un arrêt au droit de l'entrée Nord de la future gare côté Vanves.

Ligne 59

- Un arrêt au droit de l'entrée Nord de la future gare côté Vanve

Ligne 323

- Un arrêt dit « clos Montholon ». A proximité dorénavant de la nouvelle gare Clamibus
- Un arrêt rue de Fleury et en projet envisagé un arrêt sur la place de la Gare.

Annexe 1 : Schémas de principe des arrêts de bus actuels et à venir au droit de la gare du Grand Paris Fort d'Issy-Vanves-Clamart

- Stationnement des vélos

Il est prévu 80 places de vélos en Véligo (sécurisés) sur le parvis de la gare et 40 places à proximité de la sortie coté Vanves.

- Stationnement des voitures

La dépose minute est prévue boulevard des frères Vigouroux au droit du parvis de la Gare et permet d'accueillir 4 véhicules.

- Stationnement des véhicules électriques / autopartage

Le parking public situé en infrastructure des bâtiments CDE accueille 200 places de stationnements dont 19 sont dédiés aux véhicules électriques. Ces places accueilleront des véhicules en autopartage gérés par une société non désignée à ce stade.

Analyse du commissaire enquêteur :

La SPLA PANORAMA apporte, à travers cette explication détaillée, une réponse aux questions posées sur la coordination entre les différents acteurs de l'intermodalité, les accès, la prolongation du tramway T10, la dépose minute, le stationnement des bus, des vélos, des véhicules électriques ou en autopartage,

T1-2 L'association les dérailleurs de Clamart indique que l'intermodalité, n'est pas traitée dans le projet,
-la rue des frères Vigouroux reste identique, aujourd'hui déjà difficile d'accès
-l'accès côté ancienne gare est « pincé » avec un porche étroit
-des « verrous » sont positionnés sur les espaces
-la promenade boisée est faite pour le loisir et non pour les gens qui viennent prendre le train (itinéraire sinueux sans cohérence ni continuité)
-les trajectoires piétons, voitures, vélos se croiseront à l'entrée des parkings
-Le franchissement de la gare GPE n'est pas évoqué
-Aucune signalisation n'indique comment les vélos sont supposés circuler sur la place
-L'idée d'une voie cyclable le long de la voie ferrée, qui partirait de l'ancienne place de la gare et se prolongerait par une passerelle enjambant le clos Montholon, jusqu'au boulevard de Stalingrad, côté Malakoff, est totalement passée sous silence.
Ils préconisent de revoir les modalités de réalisation du projet en faisant sauter les « verrous », ouvrir les espaces, créer des liaisons cyclables et des aménagements nombreux, visibles, incitatifs, réduire l'emprise automobile pour en limiter les effets nuisibles dans la phase opérationnelle

**Quelle est la place réservée aux vélos dans le projet ?
Comment est assurée la continuité cyclable ?
Comment s'effectue le lien avec les liaisons existantes ?
Y aura-t-il assez d'abris-vélos prévus ? Combien ?**

Réponse de SPLA PANORAMA

Le stationnement des vélos

Pour ce qui concerne la future gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart, il est prévu 80 places de vélos en Véligo (sécurisés) sur le parvis de la gare. A cela s'ajoute 40 arceaux abrités, rue Montholon coté Vanves. Enfin, une réserve foncière de la Société du Grand Paris pourra permettre en cas de nécessité d'offrir 40 arceaux supplémentaires.

Pour ce qui concerne le projet de construction, la première phase ne prévoit pas d'offres de vélos en plus de celle déjà existante rue de Fleury à savoir :

- Une station vélib' de 14 places à l'angle de la rue de Fleury et de l'avenue Jean Jaurès.
- 8 arceaux pouvant accueillir 16 vélos accolés à la station Vélib'
- Un parking vélo couvert proposant 35 places rue de Fleury à 100m de la gare actuelle
- 7 arceaux pouvant accueillir 14 vélos accolés au parking vélo couvert

En revanche, il est prévu en phase 2, en plus de l'offre en stationnement vélo prévue par la SGP dans le cadre de la gare du Grand Paris, des stationnements vélos protégés, dont le nombre n'est pas encore défini et le positionnement d'une station vélib. Ils sont localisés prévisionnellement à l'arrière du bâtiment H sur un cheminement piétonnier paysager traversant l'emprise du projet sur toute sa largeur, de la rue de Fleury en longeant les voies ferrées en contre bas, avec une possibilité de rejoindre par ce même cheminement le boulevard des frères Vigouroux à pieds ou à vélo.

Il a été évoqué lors des réunions de concertation en 2015, la demande de création d'une passerelle longeant les voies ferrées au droit de Malakoff. Nous n'avons aucune information supplémentaire sur ce sujet. De plus le meilleur intérêt de cette passerelle nécessiterait que les Villes de Vanves ou

Malakoff, dans le cadre de leur plan de déplacement, envisagent la réalisation d'une nouvelle voie verte permettant de rejoindre l'actuelle coulée verte reliant Montparnasse au Nord et Massy au sud.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur note que l'augmentation de l'offre de stationnement vélos se réalisera dans le cadre de la mise en service de la gare du Grand Paris Express puis dans celui de l'aménagement de la phase 2

T1-3 Pour Mme BARUTH, les cheminements piétons sont extrêmement flous. Vis-à-vis des liaisons entre les divers modes de transport mais aussi de l'entrée parking en pleine place soi-disant « à vivre ». L'accroissement inévitable de passages de voitures autour des nouveaux immeubles et des gares va rendre ce cheminement compliqué. Le dimensionnement des trottoirs est-il prévu pour rendre fluide les flux des passagers ? Ces dernières années, la ville de Clamart tend à diminuer les largeurs au minimum permis pour augmenter les stationnements de voitures.

Pouvez vous préciser le fonctionnement des cheminements piétons et leurs liens avec les différents modes de transport ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Le choix a été fait de limiter l'emprise du projet à l'usage piéton et cycliste, en effet le mode doux est privilégié par les habitants du quartier et usagers des transports publics. Plus précisément, vous trouverez en pièce jointe un schéma indiquant tous les accès en mode doux

Voir annexe 2 : schéma des circulations douces

La ligne verte (circulation douce le long des voies) constitue une épine dorsale sur laquelle se construit ce nouveau quartier ; elle s'appuie sur une palette végétale arbustive riche et diversifiée, capable de fédérer tout un paysage, de générer des modes de vie et des lieux d'échanges.

Sur l'esplanade signal, les grands parterres plantés annoncent la continuité piétonne vers la gare de Clamart.

La grand place dite Cœur de Gare qui accueille via un porche en ferronnerie en R+3, les voyageurs et promeneurs est constituée d'une maille verte, appuyée sur des lignes courbes en référence aux formes de l'Art Nouveau (lien avec l'architecture des bâtiments de la rue Hébert). Le cœur de gare est animé par une fontaine et son bruit d'eau. Le traitement minéral et uniforme du sol sera animé de grands « pétales » végétalisés, plantés d'essences variées et florifères. Ces « pétales » accompagnent et guident le pas du promeneur, mettent en scène l'espace et créent des perspectives. Des micro-espaces permettent l'intégration du mobilier urbain et notamment des bancs pour permettre le repos, les rencontres et la convivialité.

Le parvis de la gare coté Issy les Moulineaux insère des mails plantés de vergers à fleurs.

De la rue Fleury on accède à la **promenade jardinée** le long des voies composée du « carré verger », de jardins partagés et d'un jardin pédagogique. Ce dernier sera situé au droit de l'école afin de sensibiliser les usagers du site à la thématique nourricière, ses vertus, sa place dans la nature urbaine. Une aire de jeux invite au repos et à la détente. Puis, la promenade aboutit dans la pointe Est du site sur une grande rampe jouant sur le relief dans un paysage plus champêtre, accessible aux vélos, piétons et PMR. Les promeneurs déambulent au cœur d'un jardin plus naturel, habité de noisetiers, d'aubépine, de sureaux... Le parcours qui traverse toute l'emprise pour rejoindre les rues aux deux extrémités, propose une signalétique informant le promeneur du caractère nourricier des essences rencontrées.

Pensée comme une coulée verte le long des voies ferrées, cette promenade est également l'occasion de proposer un espace riche en biodiversité, ouvrant sur une promenade le long des voies ferrées ouverte aux piétons et vélos.

Par ailleurs, les quatre rues situées au droit du projet urbain – rue Hébert, rue Fleury, Rue Jean Jaurès et avenue des frères Vigouroux seront réaménagées dans le cadre de ce projet par de plus larges trottoirs, des sens potentiellement modifiés afin de favoriser les cheminements piétons/vélos sans réduire les déplacements des véhicules à proximité de la Gare du Grand Paris.

Enfin, dès à présent nous pouvons préciser comme indiqué plus haut que les arrêts des bus seront modifiés afin de prévoir un arrêt pour chaque bus au droit de la gare coté Clamart ou coté Vanves. De même au minimum et selon le besoin 80 places de stationnements pour les vélos sont prévues sur la place du cœur de la Gare à proximité de l'esplanade de la gare. Enfin pour les personnes qui souhaiteraient laisser leur voiture pour prendre le métro ou le train, un parking public de 200 places est prévu à proximité de la gare.

Analyse du commissaire enquêteur :

« Des micro espaces permettent l'intégration de...bancs pour permettre le repos la rencontre et la convivialité... », La présence de bancs à proximité des logements risque d'occasionner des nuisances sonores en favorisant des rassemblements prolongés, notamment au moment de la sortie des écoles.

Il serait intéressant que quelques profils en travers types, côtés, des 4 rues situées au droit du projet, soient fournis

T1-4 Pour M. DORE et Mme CERF, les réponses faites à la MRAe en matière de circulations sont indigentes. La cohérence relative aux circulations douces et à l'intermodalité de transports en communs ne sont pas justifiées, en ce qui concerne les accès cycles et piétons, les continuités intercommunales pour les cycles, les capacités de stationnement des bus. Tout cela va se dérouler dans un contexte d'augmentation des flux de véhicules à moteur personnels, qui accroît les risques, et de congestion fatale dans le boulevard des frères Vigouroux à partir duquel vont se faire une partie des entrées et sorties de parking public.

Selon eux, c'est un gros point noir du projet.

M. DUCHENE ajoute que le projet de construction prévoit d'ériger une école, une crèche et de nombreux bâtiments qui entrainera une énorme augmentation des circulations. Or la prise en compte de ces circulations ne semble pas être correctement envisagée par les maîtres d'ouvrages. Le projet lui paraît inabouti par rapport à l'explosion probable du trafic.

L'étude de trafic a-t-elle pris en compte les paramètres cités ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Au sujet de la cohérence entre les différents modes de transport

L'intermodalité est assurée au droit de la future Gare du Grand Paris et du projet urbain. Des aménagements sont prévus pour les modes doux (abris/consigne vélo, espaces réservés exclusivement aux piétons), transports en communs (métro, RER, bus), deux-roues motorisés (parking moto) et véhicules motorisés (dépose taxi, parking, dépose minute).

Accessibilité aux différents modes de transport au niveau du projet urbain de la future gare Fort d'Issy- Vanves-Clamart



Au sujet des circulations des véhicules à moteurs

Une étude de circulation a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact, permettant de caractériser les conditions de circulation à l'état initial comme à l'état futur, tous modes confondus. Pour la caractérisation de l'état initial, l'étude repose notamment sur un dispositif d'enquête terrain : comptages routiers automatiques, observations des conditions de circulation et des remontées de file d'attente aux carrefours aux heures de pointes comme en heure creuse. Pour la génération de trafic à l'état futur, les hypothèses de répartitions modales s'appuient sur la dernière Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) incorporant le secteur de Clamart et une étude de flux du Conseil départementale du 92 intégrant le projet de la Gare du Grand Paris. Un certain nombre de ratios sont fournis « à dire d'expert », car les données officielles n'existaient pas (issues des bases de données de SCE et, le cas échéant, adaptées au contexte local).

A l'état projeté, l'évolution des flux de circulation sur le réseau de voirie est assez marquée, en particulier sur le tronçon Ouest du boulevard des Frères Vigoureux (+900 v/j). Cependant, les capacités résiduelles des voies et carrefours bordant le site d'étude sont suffisantes pour absorber les trafics générés par la Gare du Grand Paris et le projet urbain.

Par ailleurs, du point de vue des parts modales, nous pouvons supposer que les différents projets de transport en commun prévus sur le secteur d'étude et à proximité (Gare du Grand Paris, nouvelles lignes de bus, tramways T6 et T10) auront pour effet une diminution du trafic voiture.

Analyse du commissaire enquêteur :

Il serait intéressant de connaître la part de trafic de transit sur l'axe des frères Vigoureux . Comme d'usage lors des nouveaux aménagements, la circulation

<i>s'autorégulera dans les semaines qui suivront, et cela d'autant plus que le trafic de transit initial aura été important.</i>	
T1-5 M. DUSSERRE trouve que ce projet ne tient pas compte des prochaines évolutions, en matière de transports et de distribution. D'ici près de 10 ans, avec l'arrivée des voitures autonomes électriques, nous ne serons plus propriétaires de nos autos, mais simplement locataires d'une fonction « transports » alliant bus, métro, train, voiture, vélo, donc, beaucoup moins de voitures et plus aucun problème de stationnement et donc beaucoup moins de parkings.	<i>Le projet a-t-il tenu compte de ces critères ?</i>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Toutes les hypothèses ont été prises en compte.	
La circulation des bus et leurs arrêts seront modifiés pour s'adapter à cette future gare tel qu'indiqué dans la réponse à la question T1 -1 Les stationnements sécurisés des vélos sont proposés en grand nombre et l'offre en stationnement des vélos dans la phase 2 pourra répondre à une demande en plus constatée. La réponse est apportée en détail en T1 -2 Un parc de stationnement de 200 places de véhicules est construit en phase 1. Dans le cadre d'une évolution des modes de déplacements au profit des circulations douces, l'usage de ce parking pourra évoluer au profit du stationnement augmenté pour les autopartages/ stationnements électriques/ stationnement pour les vélos.	
Analyse du commissaire enquêteur : Avis partagé	
T1-6 Mme POIRIER expose que dans "la programmation du site" : on voit que tout ce qui est "transports" est ignoré puisqu'il est question de "402 places de parking public" (et non 200 ?) sous-entendu "pour voitures individuelles" (p.25 : véhicules légers, 2 roues motorisés, places pour véhicules électriques, en fait obligatoires...) mais pas de bus, de vélos, de covoiturage, d'autopartage... Pourtant, p.96, il est bien rappelé l'obligation de se conformer au PDUIF de 2014, qui a des objectifs chiffrés pour 2020 (+20% des déplacements en transports collectifs ; +10% des déplacements à pied et à vélo ; -2% des déplacements en voiture et 2 roues motorisés). Elle ne voit pas la mise en œuvre de cette intention. Il lui apparaît indispensable d'effectuer une étude d'ensemble pour tous les modes de transports pour aller aux gares...	<i>Votre réponse en vous appuyant sur le document transmis par Mme Poirier (103)</i>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Le PDUIF est un document d'urbanisme supra communal qui fixe des orientations générales en termes de déplacement sur l'ensemble de l'Île-de-France. Ces orientations sont détaillées dans les plans d'urbanisme locaux, qui doivent être compatibles avec le PDUIF. Le PLU de Clamart reprend les orientations du PDUIF, par la mise en place notamment d'une ambition dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). En effet, le PADD du PLU de Clamart ambitionne « une ville tournée vers l'avenir », et plus précisément « l'apaisement des déplacements et organiser leur complémentarité ». Il encourage l'usage de modes de transports alternatifs à l'automobile.	
Cette ambition est traduite à l'échelle du projet urbain et dans le projet de Gare du Grand Paris par la mise en place d'aménagements en faveur des transports en communs et des modes doux. Ces aménagements contribuent à un report modal positif de l'automobile vers d'autres modes : <ul style="list-style-type: none"> - Voie cyclable le long de la voie ferrée ; - Abris/consigne vélo ; - Cheminements piétons ; 	

- Modification des arrêts des bus pour se rapprocher des entrées de la future gare
- Développement de l'offre en transports en communs (métro, RER, bus).

L'analyse de tous les modes de transports pour aller aux gares nécessiterait la réalisation d'une étude à une échelle communale voir supra-communale qui s'inscrit bien au-delà du projet urbain de la future gare Fort d'Issy- Vanves-Clamart tel que la création d'une coulée verte depuis la gare de Clamart pour rejoindre Montparnasse à vélo.

Analyse du commissaire enquêteur :

On peut considérer cependant que l'existence d'un comité de pôle impliquant notamment île de France mobilité, la SGP, la SNCF, la RATP, les communes voisines et le Département des Hauts de Seine garantira l'évolution de l'offre transport en termes de création, adaptation et fréquence, des enquêtes seront menées par les transporteurs pour les déterminer

T1-7 VAC précise que le dossier de l'enquête révélait l'absence d'une maîtrise d'œuvre de coordination pour rendre compatibles et optimisés les aménagements entre les ouvrages de la SGP de la SNCF et ceux du projet de constructions. La SPLA vient de lancer une consultation en vue de mener une étude de faisabilité concernant les liens entre la future gare du Grand Paris, les réseaux ferroviaires et le projet urbain, les conclusions de cette étude sont un préalable indispensable pour poursuivre dans la définition du projet.

Quel est votre point de vue ? Cette étude traitera t elle aussi les accès dédiés aux livraisons des commerces ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Une étude de faisabilité pour laquelle nous avons fait appel à un prestataire est en cours de réalisation avec la SGP et la SNCF afin de définir clairement la connexion entre le bâtiment H et la gare du grand Paris, répondre au besoin de sortie de secours des voies, et définir précisément la localisation de la voie douce le long des voies ferrées en respectant les attentes en termes de sécurité de la SNCF. A l'issue de nos premiers comité techniques et comité de pilotage, la création de la sortie de métro coté place du cœur de la Gare a été confirmée quel que soit la localisation du local SNCF.

Les aspects techniques des travaux pour créer cette sortie de métro dans une gare ouverte au public sont en cours d'études de même que les questions juridiques.

Parallèlement est étudiée l'insertion de la voie engin de la SNCF (voie utilisée exceptionnellement pour accéder aux voies ferrées pour les interventions techniques) dans le projet (insertion paysagère de cette voie dans le projet, création d'une voie vélo / piéton supplémentaire, déplacement du cheminement piéton et vélo le long des voies et agrandissement du jardin)

Analyse du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend note

T2-1 VAC considère que sur les constructions de la première phase : on peut relever la présence de risques de pollution atmosphérique renforcée par l'ordonnancement fermé des bâtiments. Selon cette association, le dossier montre l'absence de toute étude concernant les vents et courants d'air que les constructions ne manqueront pas de produire dans certaines zones et ce n'est pas contradictoire avec ce qui précède. La densité au sol est beaucoup trop importante à la fois au regard des besoins d'un pôle intermodal et aussi du risque de créer des îlots de chaleur majeurs. Pourquoi est-on passé d'un programme de 25.000 m2 de surface de planchers au programme actuel de 44.305 m2 (hors gare du GPE et ses équipements annexes) ?

Pouvez vous apporter une réponse sur ce point ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Le projet ne prévoit pas de bâtiment enclavé. Bien au contraire les bâtiments s'ouvrent tous sur des espaces ouverts, une place, un jardin, les voies ferrées... et les trois accès de la place permettent à

l'air de circuler.

La construction de logements en R+5 n'appelle pas la nécessité d'une étude de vent ou de courants d'air. Pour autant les courants d'air que pourraient amener cette construction seraient très utiles pour limiter les îlots de chaleur ! Quoiqu'il en soit, la forme des toits (toits en pente), les matériaux de construction nobles, notamment pierres autoportantes, la place majeure des espaces verts et l'absence de parking extérieur (contrairement à la situation antérieure du site) sont autant de conditions qui limitent le risque d'îlots de chaleur.

Il est utile de rappeler ici que ces gabarits sont très sensiblement inférieurs à ceux choisis pour les projets urbains développés tout au long de la ligne 15 sud à l'émergence de ses gares.

Enfin en ce qui concerne la surface, il s'agit bien d'une coquille de l'étude d'impact corrigée dans le mémoire en réponse. La surface totale du projet est bien 25 815 m² de SDP.

Analyse du commissaire enquêteur :

La valeur corrigée confirme bien une surface plancher totale inférieure à 40 000 m²

T2-2 VAC précise que la pollution aux hydrocarbures est présentée comme étant localisée sous les immeubles objets de la phase 1 et plusieurs scénarios pour sa résorption sont évoqués, sans qu'il soit précisé celui qui sera retenu. Il y a des coûts et des délais différents et ces critères économiques risquent de prédominer dans le choix qui sera fait. Des contrôles (carottages) dans d'autres zones de l'emprise semblent nécessaires. C'est pourquoi VAC souhaite que soit désigné un bureau d'études indépendant, pour les prescriptions de dépollution et le contrôle de leur réalisation.

Les parkings sont prévus sur 3 niveaux (4 niveaux sous le bâtiment C). Le niveau inférieur se situe à environ 10 mètres sous le niveau du terrain naturel. Dans cette zone de la ville, la plus basse en altitude, a-t-il été tenu compte du niveau des nappes phréatiques et des niveaux maxi de remontée des nappes ? L'étude hydrogéologique en cours par le BRGM a-t-elle amené à la mise en place de capteurs piézoélectriques dans cette zone ? Où ?

Pouvez-vous apporter des précisions sur les questions posées ? Comment sera garantie la qualité du contrôle de la dépollution dans sa phase effective et ultérieure ? Comment sera déterminé précisément le périmètre de l'étendue de la partie polluée ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Compte tenu de la défaillance de l'exploitant ICPE, la SPLA PANORAMA a entrepris une procédure de tiers demandeur. Dans ce cadre, la SPLA PANORAMA se substitue à l'exploitant défaillant et prend l'engagement de dépolluer. D'importants échanges ont eu lieu avec les services de l'Etat en vue de l'édiction d'un arrêté préfectoral prescrivant des mesures de dépollution et de surveillance.

Cette procédure de tiers demandeurs permet la construction de ce projet d'aménagement en intégrant, dès son initiative, les mesures de dépollution en vue de répondre aux objectifs d'usage futur du terrain.

Un bureau d'études a été désigné afin de réaliser le plan de gestion. Celui-ci précise à l'aménageur et aux futurs promoteurs les travaux à réaliser afin de permettre un usage résidentiel sur ce site. La technique de dépollution a été définie par ce bureau d'études indépendant dans le cadre du plan de gestion :

1. Les terres polluées seront excavées et évacuées en filières spécifiques dans le cadre des travaux de terrassement dans une profondeur de 10m en sous-sol. Les zones devant accueillir des espaces verts seront remblayées par une terre végétale venant hors site.
2. La dépollution de la nappe souterraine sera réalisée par l'installation en fond de fouille des futurs sous-sols des bâtiments C D et E de puits pour un traitement d'écumage du produit flottant sur la nappe. Les travaux d'écumage dureront prévisionnellement de 1 an et demi à deux ans soit la durée des travaux de construction de la phase 1.

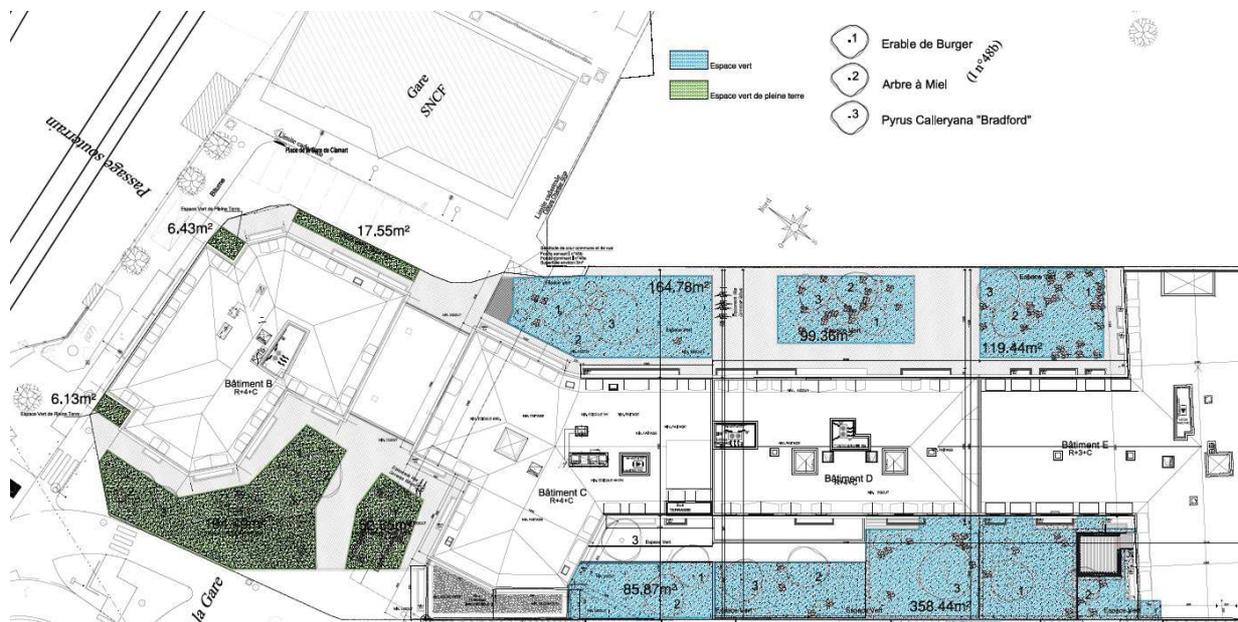
Enfin L'ARR (analyse des risques résiduels) réalisée par le bureau d'études spécialisé conclut sur l'absence de risques sanitaires pour les futurs usagers du site tel que défini dans le projet.

Pour autant et par principe de précaution et ce, dans le cadre d'une évolution de l'aménagement du site à long terme des restrictions sont imposées aux futurs propriétaires et seront indiqués sous forme de restrictions d'usage dans les actes de vente de chaque acquéreur de la phase 1 :

- Interdiction d'implanter des établissements destinés à accueillir des populations sensibles ;
- Installer les Canalisations d'eau potable étanche aux gaz ou dans des tranchées de terres saines ;
- Pas d'usage de la nappe au droit du site (puits privé...) et interdiction d'utiliser les eaux souterraines à des fins d'alimentation en eau potable, à usage industriel, domestique ou d'irrigation ;
- Pas de culture potagère (légumes et fruits destinés à la consommation humaine), y compris toute plantation d'arbre fruitier en pleine terre ;
- Tout changement d'usage ultérieur devra être validé par une EQRS et si nécessaire un Plan de Gestion.

En tout état de cause, au droit de la zone polluée, les espaces verts publics ou privés sont tous sur dalle parking et donc composés de terres végétales apportées.

Plan des espaces verts du projet de la phase 1



Le contrôle des travaux de dépollution

La procédure de tiers demandeur prévoit un contrôle des travaux de dépollution. Ce contrôle sera réalisé par un bureau d'études mandaté par la SPLA Panorama pendant toute la durée des travaux mais également par les services de l'Etat. En effet ces travaux de dépollution sont prescrits dans le cadre d'un arrêté préfectoral. Une garantie financière sera versée au trésor public du montant estimé des travaux de dépollution et de surveillance. Cette garantie sera remise au fur à mesure du constat des travaux par les services de l'Etat. A défaut de réalisation des travaux de dépollution et de surveillance conformément aux prescriptions de l'arrêté, l'Etat fera réaliser les travaux en utilisant la garantie financière.

Le suivi

A l'issue des travaux, il est prévu la réalisation d'un suivi environnemental de la nappe souterraine au droit du site sur une durée minimale de 4 ans (bilan quadriennal). Cette surveillance sera également actée dans le cadre de l'arrêté préfectoral prescrivant les mesures de dépollution.

Ainsi les travaux de dépollution et de surveillance sont étroitement surveillés par des bureaux d'études spécialisés et les services de l'Etat compétents.

En ce qui concerne la hauteur du parking

Le sol actuel sur lequel doit s'implanter le bâtiment C se situe 5.5m au-dessus de l'avenue des frères Vigouroux. On ne peut en aucun cas considérer qu'il s'agit du niveau le plus bas de la ville. Cette différence de niveau explique qu'il y ait quatre niveaux de sous-sol au niveau de bâtiment C ce qui correspond à trois niveaux de sous sol du côté de l'avenue des Frères Vigouroux.

En ce qui concerne les piézomètres et la hauteur de la nappe

Trois piézomètres sont localisés sur l'espace public rue Hébert et boulevard des frères Vigouroux (le positionnement sur des espaces publics a permis leur conservation). Les autres piézomètres situés sur l'emprise des projets ne pourront pas être conservés. Le suivi piézométrique a été remis au BRGM dans le cadre de son étude.

Sur la question de la nappe, elle se situe à 15m de profondeur et des mouvements de nappe à cet endroit n'ont pas été constatés. Le rabattement de nappe auquel a procédé la Société du Grand Paris lors de ses travaux n'a jusqu'à présent pas conduit à une modification de la hauteur de la nappe.

Analyse du commissaire enquêteur :

La procédure tiers demandeur, en substitution de l'ICPE défailante et le contrôle permanent de l'Etat, tant pendant les travaux que pour le suivi, apporte une garantie sérieuse quant à la dépollution du site.

T2-3 EELV Clamart rappelle que la MRAe a noté le manque de précision sur le contenu du projet, sur l'extension exacte des zones polluées, avant et après traitement, des effets de l'exposition aux nuisances sonores et vibratoires...
Les réponses, rapides et parfois sommaires, de la SPLA sur tous ces points leur semblent insuffisantes et laisser subsister un fort niveau d'incertitude, notamment sur la pollution résiduelle en surface et dans les bâtiments sensibles.

Pouvez-vous apporter ces compléments d'information ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Sur les questions liées aux nuisances sonores et vibratoires

En ce qui concerne la proximité des bâtiments, et en particulier le bâtiment B, des voies ferrées qui sont des voies classées, ceux-ci devront respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996 dit NRA (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013).

A ce titre, depuis le 1er janvier 2013, les maîtres d'ouvrage ont l'obligation de fournir, à l'achèvement des travaux, à l'autorité ayant délivré l'autorisation de construire, une attestation de prise en compte de la réglementation acoustique. L'attestation s'appuie sur des constats effectués en phases études et chantier sur des mesures acoustiques réalisées à la fin des travaux de construction.

Par ailleurs, le programme bénéficie de la certification NF Habitat HQE obtenue auprès de l'organisme certificateur Cerqual, qui effectue un contrôle de la qualité des logements à toutes les étapes du projet, de la conception à la réalisation y compris après la livraison par la réalisation de contrôle dit « in situ » visant à vérifier le respect des engagements et des normes et en particulier acoustiques.

En ce qui concerne la pollution, la procédure de tiers demandeurs est décrite en réponse à la question T2 -2. Il n'y a pas de population sensible en phase 1. Les espaces extérieurs sont entièrement sur dalle dans la zone concernée par la pollution et donc composés de terres végétales apportées.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le commissaire prend note

T2-4 Mme LEVRAY, demande que les documents d'informations des acquéreurs de logements (DICRIM, PRI et PCS) mentionnent les risques afférents à ces pollutions et les moyens de s'en prémunir le jour où le risque se réalise.

Votre réponse ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Les restrictions d'usage par principe qui seront indiquées dans les actes notariés des futurs acquéreurs de la phase 1 sont décrites dans la réponse apportée à la question T2 -2.

Analyse du commissaire enquêteur : ces mesures répondent à la question

T2-5 Mme CHOPIN, pense que ce projet devrait être différé afin d'envisager de nouveaux sondages et une dépollution plus complète. Il est probable que les travaux en cours par la Société du Grand Paris qui creuse et retourne le terrain ainsi que les fluctuations de la nappe phréatique pourraient changer les résultats qui ont été constatés jusqu'à présent, lorsque les travaux seront terminés.

M. BOULKEROUA n'a pas trouvé de délimitation du périmètre de la nappe polluée, ni la localisation précise de la cuve à fioul, Il n'a pas de détail du mode opératoire, de mesures de traitement opérées à ce jour et celles qui seront prises dans le futur. Pollution du sol, quel est le niveau de pollution résiduelle actuelle et celui estimé à la fin du projet. Quelles seront les mesures permettant de mesurer les risques résiduels émergents après travaux (remontées de nappe) ? Excavations, quelles quantités, processus de traitement (où ? par qui ?),

M. RABEAU, se dit surpris par le caractère très affirmatif des conclusions de l'ARR (analyse des risques résiduels), car la répartition des polluants après la réalisation des travaux, en particulier au niveau de la nappe phréatique est très aléatoire, d'un point de vue opératoire, il semble qu'il serait plus conforme aux pratiques habituelles de procéder à une campagne de mesure après la fin des travaux de la SGP pour conduire une ARR basée sur des données plus solides. Compte tenu des fortes incertitudes sur les niveaux de pollution résiduels, notamment dans les bâtiments d'habitation, l'école et la crèche, accorder dès à présent le permis de construire demandé par la SPLA lui paraît très prématuré. La surveillance a posteriori des niveaux de pollution, c'est-à-dire une fois les bâtiments construits, mettra en cas de problème la commune et les usagers des installations devant le fait accompli avec bien peu de moyens de recours.

Préciser la méthodologie de contrôle avant, pendant, et après travaux afin de maîtriser la migration de cette pollution. Quels en seront les acteurs ? Disposez-vous de graphes traduisant le mouvement de la nappe sur un cycle annuel ? Quels éléments pouvez-vous apporter à ces affirmations et interrogations ? En dehors des coupes présentées dans le mémoire en réponse à la MRAe disposez vous d'une vue en plan délimitant le ou les périmètres ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Plusieurs études de pollution ont été réalisées pendant les cinq dernières années et ce jusqu'au mois d'avril 2019. Un plan de conception des travaux a été réalisé dans le cadre du dossier de tiers demandeur qui confirme la méthode d'intervention préconisée dans le plan de gestion et ce après la réalisation de nouveaux sondages en avril 2019. Comme évoqué plus haut, la technique de dépollution consiste en l'excavation des terres polluées et un écrémage de la nappe pendant une durée de près de deux ans.

Un contrôle et un suivi est bien prévu lors et à l'issue des travaux de la phase 1 tel que précisé dans la réponse à la question T2 – 2

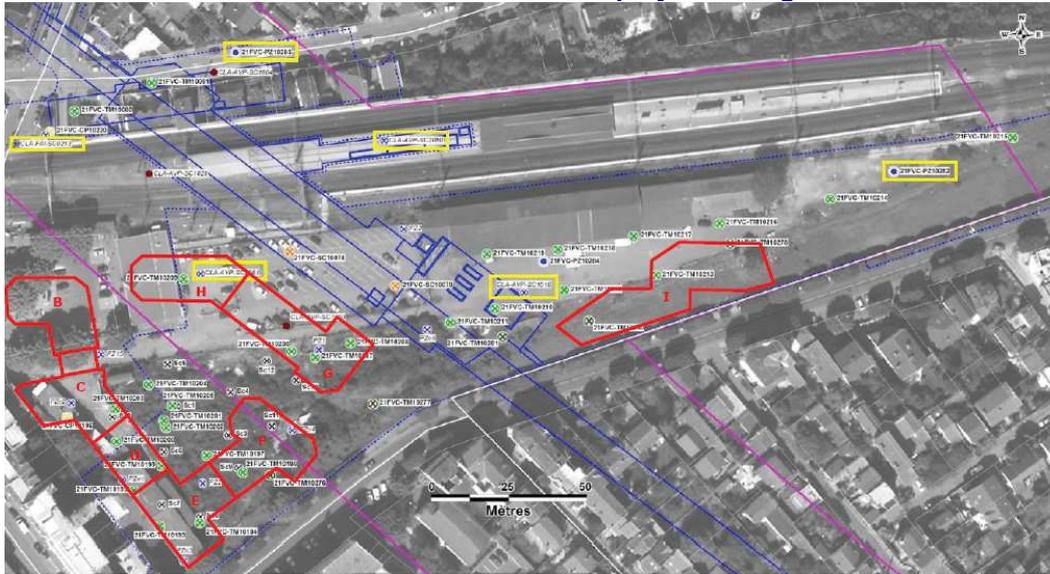
En ce qui concerne la phase 2, tous les sondages nécessaires seront réalisés au droit des futurs bâtiments et du jardin afin de s'assurer de l'absence de pollution tel que les premiers sondages l'avaient conclu. Un ARR sera réalisé si une pollution était comprise à l'issue de l'étude.

A ce titre, nous précisons à nouveau que l'école et la crèche, pour ces raisons, ne font pas partie de la phase 1 et donc de la demande de permis de construire déposé.

Enfin sur la nappe, les analyses réalisées sur les hauteurs de nappe confirment son faible mouvement au droit du projet (pour ce qui concerne la phase 1). Elle se situe à près de 6m en dessous du niveau le plus bas du projet. Pour la phase 2, nous évaluerons la hauteur de la nappe quand nous prendrons possession du terrain.

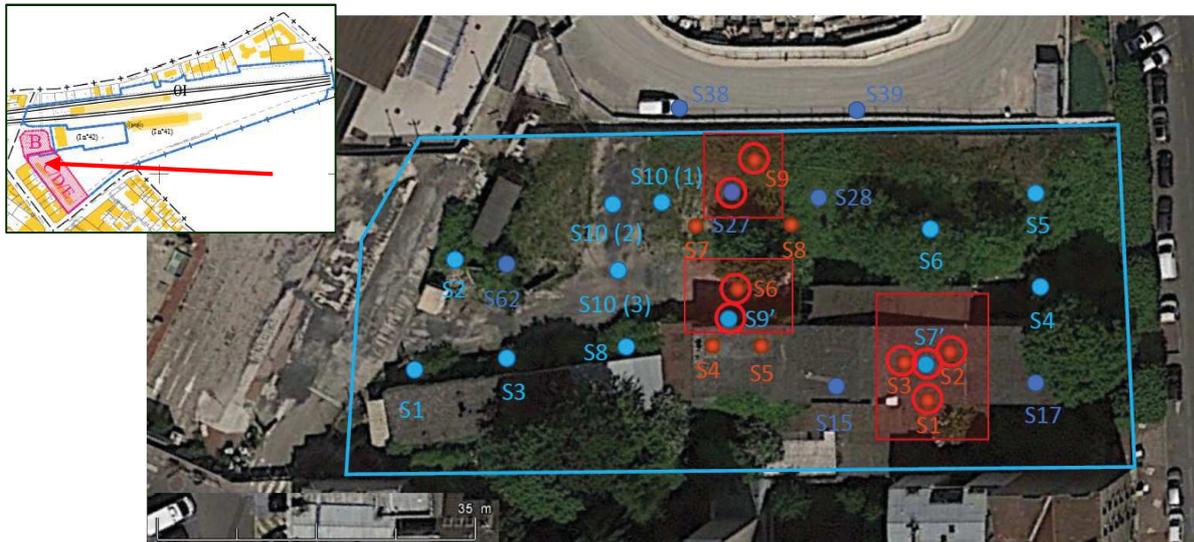
Emprise du projet global

**Sondages réalisés sur toute la surface du projet
Indication des bâtiments du projet en rouge**



Emprise de la phase 1

Sondages complémentaires réalisés sur la phase 1



Sondages présentant un taux de pollution important



Mailles d'intervention

Analyse du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur a noté que sur la phase 2 aucune source de pollution n'a été relevée, il est évident qu'une nouvelle campagne de mesures sera nécessaire après les travaux de la SGP. Toutefois, il aurait été intéressant de mentionner les seuils sanitaires en fonction des usages prévus et de leur localisation.

<p>T2-6 Mme POIRIER relève dans le chapitre (p.173) que le "risque d'inondation par remontée de nappe est très élevé" sur le site et que, "si le projet venait à interagir avec la nappe, des mesures plus spécifiques devront être prises et seront développées dans une étude hydrogéologique spécifique". L'étude devrait être réalisée dès maintenant, pour prévoir en amont plutôt que d'avoir ensuite à multiplier les pompages qui sont énergivores ou parfois en panne...</p>	<p>Prévoyez-vous d'engager cette étude dès maintenant ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA <i>Une mesure de réduction est définie dans l'étude d'impact concernant l'impact de la réalisation des sous-sols sur la nappe et sa zone de battement (cf. Mesure R8 p157). Si les travaux venaient à interagir avec la nappe, il est effectivement précisé que des mesures plus spécifiques devront être prises et seront développées dans une étude hydrogéologique spécifique. Pour autant la nappe se situe au droit de la phase 1 à 15m de profondeur quand le sous-sol des bâtiments atteint au maximum – 10m (- 7m au niveau du boulevard des Vigoureux).</i> <i>Au moment de l'élaboration de l'étude d'impact, compte tenu de l'avancée du projet urbain et des travaux menés dans le cadre du projet du Grand-Paris, la réalisation d'une étude hydrogéologique spécifique n'est pas justifiable à ce stade. Notons que des opérations de pompages ont déjà été réalisées dans le cadre des travaux de la gare.</i></p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Effectivement le chantier du SGPE a fait l'objet d'un pompage prolongé lors des travaux d'excavation</p>	
<p>T2-7 Mme POIRIER estime que selon le dossier, il pourrait rester une pollution résiduelle qui interdit l'implantation d'une crèche dans les 1ers bâtiments construits. Il est précisé que, pour sécuriser l'ensemble, le site entier sera couvert : ceci représente une imperméabilisation des sols "très" importante dont la nécessité devrait être mieux étudiée pour ne pas être "trop" importante, vu les risques d'inondation qui augmenteront.</p>	<p>Pouvez-vous préciser si cette étude a été effectuée ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA <i>La « couverture totale » mentionnée aux pages 178 et 179 de l'étude d'impact correspond uniquement aux emprises dédiées à l'ancienne crèche initialement prévue dans le bâtiment D. Rappelons que le projet retenu a transféré l'implantation de la crèche du bâtiment D au bâtiment I, au droit des sols non pollués.</i> <i>Rappelons par ailleurs qu'à l'échelle du projet, de grands espaces de plaines terres seront aménagés (notamment sur la partie Est), limitant ainsi l'impact résiduel lié aux risques d'inondation.</i></p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Avis partagé.</p>	
<p>T2-8 Mme POIRIER Indique que le projet est à proximité de voies ferrées qui devraient avoir plus de trafic à l'avenir. Le dossier dit qu'il n'y aura pas de problème de bruit mais qu'il faudra prendre des mesures compensatoires pour cela. La MRae a, d'ailleurs, fait remarquer qu'il faut réduire les nuisances à la source avant de mettre des solutions compensatoires. Celles-ci peuvent être efficaces pour des locaux fermés toute l'année, mais qu'en est-il l'été quand on ouvre les fenêtres ?</p>	<p>Quelles réductions des nuisances « à la source » sont elles envisagées ? quel est votre avis sur cette remarque ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA <i>Cette réponse est apportée en réponse à la question T2 – 3</i> <i>A ceci est ajouté : fenêtres ouvertes, les habitants entendront les bruits de la Ville et notamment le passage des trains puisqu'il faut rappeler que cette opération est en zone urbaine à deux pas de la gare équipement de transport structurant ... comme le préconise d'ailleurs le SDRIF de décembre 2013</i></p>	

Analyse du commissaire enquêteur :

Par définition, un quartier de gare se situe à proximité de voies ferrées. Comme pour tout immeuble construit dans cet environnement, des dispositions compensatoires seront prises conformément à la réglementation, en terme d'isolation acoustique, lors de la construction.

T3-1 Le cahier des charges en matière de déperditions énergétiques prescrit l'application de la réglementation thermique RT 2012, norme qui sera caduque à la livraison des bâtiments. VAC fait remarquer que la notice du dossier estime que la consommation d'énergie sera de 48,4 KWh/m²/an, ce qui est très proche du maxi prévu par la RT2012 (50 KWh/m²/an). Dans les autres grosses opérations immobilières de la mairie (ZAC Panorama et Plaine sud/Canaux) la prescription est la RT 2012 – 10%. Ces bâtiments qui seront livrés après la parution de la prochaine réglementation doivent non seulement respecter les mêmes critères améliorés mais également être conçus pour permettre, par des adjonctions de panneaux photovoltaïques par exemple, de respecter les critères de la RT2020 à paraître, en matière de déperdition thermique et d'émission de gaz à effet de serre.

M. ASTIC, indique que sur le plan environnemental, les séries statistiques fournies s'arrêtent en 2010 ou 2011, minorant ainsi l'ampleur du réchauffement climatique en cours depuis cette date. Pourquoi retenir la norme RT2012, pour un quartier que l'on veut Ecoquartier alors que la norme RT2020 est en voie de finalisation ?
Même remarque de M. LARRIVE

Mme POIRIER comprend que le projet applique d'abord la RT2012 alors que les constructions devront respecter la norme RT2020 en principe à partir du 1/1/2021 (devenue RE dans la loi Elan : réglementation thermique et environnementale, en attente de décrets). Est-ce une des raisons pour lesquelles la SPLA Panorama se précipite pour déposer le permis de construire ?

**Quelle réponse apportez-vous à cette interrogation ?
La conception de ces bâtiments permettra t elle d'évoluer ultérieurement vers ces nouveaux critères ?**

Réponse de SPLA PANORAMA

En ce qui concerne la Réglementation Thermique, les constructions de la phase 1 devront dépasser le respect de la réglementation en vigueur au 1^{er} janvier 2019 puisqu'elles respecteront le le label Effinergie + RT 2012, qui va plus loin que la RT 2012 actuelle concernant :

- L'efficacité thermique des bâtiments et en particulier l'enveloppe du bâtiment (20% plus efficace que la RT 2012), la performance énergétique du bâtiment qui prend en compte les cinq usages réglementaires et une meilleure étanchéité du bâtiment.
- L'évaluation et le suivi des consommations selon les cinq usages réglementaires
- L'affichage des consommations y compris des énergies renouvelables

En ceci Effinergie + préfigure la future réglementation thermique.

La RT 2012 impose notamment une CEP (Consommation en Energie Primaire) de 50 kw/m²/an, donnée qui doit être adaptée selon la région. Pour le climat d'Ile de France, la CEP maximale autorisée est de 65 kw/m²/an. Pour une CEP max – 20%, la CEP autorisée est donc de 52 kw/m²/an. L'attestation RT disponible dans le dossier PC respecte donc la RT 2012 – 20% à ce stade.

De plus le choix de la morphologie classique des bâtiments optimise la compacité gage de sobriété énergétique ; associée à un système constructif thermiquement performant et à des matériaux de finition robustes et classiques : pierre porteuse, brique, ardoise, zinc, menuiseries bois-aluminium, Le confort d'été est également intégré dans la conception grâce à l'inertie apportée par les matériaux de façade (pierre).

Il existe d'autres solutions ENR que les panneaux solaires. En l'occurrence l'étude d'approvisionnement en énergies obligatoires dans le cadre du dossier du PC préconise pour la phase 1 une solution chauffage produite par chaudière à condensation et pour l'ECS, la solution préconisée à ce stade est produite par un système de récupération sur eau grise avec un appoint par les chaudières gaz

La phase 2 qui doit accueillir des logements, des commerces et des équipements publics et privés respectera à minima la réglementation en vigueur lors de leur construction.

Analyse du commissaire enquêteur : Les moyens d'atteindre la RE2020, en cours d'élaboration, ne se limitent pas à l'installation de panneaux photovoltaïques, ni à la création de toitures végétalisées, d'autre part la RT2012, en vigueur-20% semble respectée.

T3-2 VAC fait état du nombre de logements sociaux qui n'est pas conforme aux impositions de l'article UA2-3 du règlement du PLU : " Le pourcentage de logements sociaux doit être d'au moins 30% de la surface de plancher totale de logements". Selon le tableau page 26 de l'étude d'impact, il est de : $5429/18502 = 29,36\%$ Il manque donc à minima 122 m² de logements sociaux (à prendre dans les logements en accession) soit 2 logements sociaux environ. Par ailleurs, Il n'est pas indiqué leur répartition PLUS/PLAI/PLS Ce critère de 30% minimum doit être respecté, il est requis dans tous les projets d'aménagement des gares du GPE, et il est d'autant plus nécessaire de prévoir de la mixité sociale dans ce projet car il fait partie d'un quartier dont le pourcentage de logements sociaux n'est que d'environ 5%.
Mme POIRIER estime que globalement, il n'y a que 29% de logements sociaux et non 30% comme prévu. De plus, le bâtiment B, entièrement social, est le plus proche des voies. Il en est de même pour le H avec un hôtel de 81 chambres, des commerces et les bureaux de la SNCF.

Est-il possible de clarifier ce point ?

Réponse de SPLA PANORAMA

*Le tableau des surfaces présenté dans l'étude d'impact présentait une coquille dans le calcul. Vous le trouverez joint : annexe 3 : tableau des surfaces incluses dans l'étude d'impact
Pour autant, en ce qui concerne l'offre en logement sociaux :*

En ce qui concerne la phase 1

*La surface de plancher dévolue aux logements est de 8 721,75m²
dont la surface de plancher prévue pour les logements sociaux qui est de 2 692,52m² de SDP
La surface de plancher des logements sociaux correspond à 30,8% de la surface de plancher des logements. (PC)
Le projet de la phase 1 respecte bien le PLU.*

En ce qui concerne la phase 2, le projet respectera la part en logement sociaux telle qu'elle sera décrite dans les documents d'urbanisme en vigueur lors de sa réalisation.

Analyse du commissaire enquêteur :

La SPLA Panorama confirme bien qu'il y a une coquille dans son étude d'impact ce qu'indique son mémoire en réponse à la MRAe, le taux de logements sociaux semble donc respecté

<p>T3-3 VAC indique que pour la construction de ces pignons sud en limite de propriété avec les façades nord des immeubles de la rue Hébert qui descendent jusqu'au niveau inférieur des parkings, les terrassements devront être réalisés avec un soin particulier pour ne pas dégrader les fondations des immeubles existants, construits il y a plus d'un siècle. Des reprises en sous œuvre seront nécessaires sous la supervision d'un Maître d'œuvre compétent en ce domaine et sous la surveillance d'un bureau de contrôle indépendant. C'est une prescription qui devra figurer dans le dossier de consultation des 5 entreprises en charge des travaux. Les habitants de ces immeubles de la rue Hébert ne doivent pas être exposés aux risques de désordres structurels que pourraient générer des travaux de terrassement réalisés sans ces précautions.</p>	<p>Pouvez-vous confirmer la prise en compte de cette mesure ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p> <p><i>Le promoteur n'est pas encore désigné ni l'entreprise de travaux. Pour autant, nous pouvons dès à présent confirmer que les travaux seront réalisés dans les règles de l'art. Un bureau de contrôle sera désigné par le promoteur et devra obligatoirement, parallèlement au Maître d'œuvre, valider toute intervention de l'entreprise par l'analyse des plans d'intervention et méthodes définies et visites de contrôle du chantier.</i></p> <p><i>Par ailleurs, afin de prévenir les effets des dommages pouvant être causés par les travaux de construction aux immeubles voisins du projet, le promoteur lancera une procédure de référé préventif devant le Tribunal de grande instance de Nanterre.</i></p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur en prend note</p>	
<p>T3-4 Mme POIRIER Considère que le projet concerné, empêche toute utilisation d'énergie renouvelable ou toiture végétalisée (au contraire de la toiture de la gare de la ligne 15).</p>	<p>Votre avis ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p> <p>Les Energies renouvelables peuvent être obtenues par différentes solutions, tel que les panneaux solaires, le chauffage bois, le raccordement à un réseau de chaleur ou l'utilisation d'une PAC.</p> <p>Dans le cas précis pour ce concerne la phase 1, il est préconisé au stade du PC la solution suivante pour l'eau chaude sanitaire : un système de récupération sur eau grise obtenu à l'aide d'une PAC CO².</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : le Commissaire enquêteur prend note</p>	
<p>T3-5 M. COURTNEY Considère que les bâtiments, style néo-haussmannien, ne s'intègrent pas ni dans la situation urbaine actuelle, ni avec le bâtiment moderne de la Gare du métro 15 du Grand Paris Express. Ils sont aussi disproportionnés grands et surdimensionnés, sans variation.</p>	<p>Vos justifications ?</p>

Réponse de SPLA PANORAMA

Le parti architectural du projet correspond à l'architecture des bâtiments dans ce quartier et en particulier rue Hébert ou avenue Jean Jaurès, qui pour l'essentiel datent du début du 20ème siècle – Art Nouveau pour beaucoup.

Angle
Hébert /
Jean
Jaurès



Angle Hébert
/ Vigouroux



Quant à la hauteur des bâtiments de la phase 1, ils sont en R+ 4+combles, contre R+ 4 à R+6+C rue Hébert. Les bâtiments C D et E seront certes mitoyens mais différenciés par différents calepinages des matériaux sur les façades. (Présence de brique ou non, différenciation du soubassement...). En cela, ils formeront une rue très ressemblante à celles qui entourent le projet.

Analyse du commissaire enquêteur : Effectivement très peu de toitures terrasses, plutôt en zinc et en tuiles, façades en briques et quelque fois meulière. Immeubles de 4 à 5 étages

T3-6 Le Collectif quartier gare estime que présenté comme une « entrée de ville », le bâtiment B (joint à celui en cours de construction par ICADE à l'angle de l'avenue Jaurès et de la rue de Fleury) referme l'espace. L'avenue Jean Jaurès finit donc en seringue, resserrant l'accès à la rue de Fleury et déportant l'accès des piétons aux deux gares (transilien et métro) sous une arche.

Votre point de vue ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Tel qu'indiqué plus haut en réponse à la question T1 -1, il sera proposé trois accès aux piétons pour accéder à la place et pas seulement un accès par le porche au niveau du bâtiment B. Pour autant cet accès constitue une perspective jusqu'au parvis de la Gare. Le bâtiment B est largement séparé du bâtiment A construit par Icade par des grands trottoirs et une voie à créer. .

Analyse du commissaire enquêteur : Il faudra veiller à ce que les espaces verts ne ferment pas le passage sous la passerelle.

T4-1 VAC pense que la crèche et l'école sont particulièrement mal situées, à l'extrême limite de la ville, dans la pointe nord étroite du terrain, générant ainsi des déplacements plus longs pour accompagner les enfants et des accès peu aisés. Il serait souhaitable de les repositionner dans un lieu plus central, à proximité du site

Que pensez-vous de cette proposition ?

Réponse de SPLA PANORAMA

L'implantation de ces deux équipements en phase 2 est notamment liée à la présence de pollution au niveau de la phase 1. D'autant qu'au droit de cet équipement le jardin va pouvoir accueillir un verger, un jardin partagé et un jardin pédagogique ce qui n'aurait pas été possible en phase 1.

Par ailleurs ces deux équipements seront accessibles par l'avenue des Frères Vigouroux. Accès donc tout à fait normal pour une école ou une crèche. Enfin pour rappel les rues situées au droit des équipements sont à Clamart. Les enfants du nouveau quartier dépendront certainement de cette école et pourront apprécier un accès réservé aux piétons pour aller à l'école.

Analyse du commissaire enquêteur : A terme, ces équipements seront utilisés par les habitants du quartier situé à quelques centaines de mètres

<p>T4-2 M. SANTAMARIA, s'interroge sur l'accueil d'une école sur se site, si elle peut s'expliquer par la nécessité d'accueillir les enfants des nouveaux habitants elle pose le problème de la construction de ce type d'établissement près des voies ferrées et sur un ancien site industriel</p>	<p>Quelle est votre réponse sur ce sujet ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA Pour les batiments situés boulevard des frères Vigouroux dont l'école et la crèche en contre bas, l'écran paysager à l'arrière plan fait disparaître l'infrastructure ferroviaire puisqu'ils ne sont pas construits contre les voies mais à distance et en contre bas, séparés des voies par un grand jardin en terrasse. D'ailleurs, une crèche et une école qui s'ouvrent sur des jardins partagés et pédagogiques et un verger, constituent plutôt une opportunité dans un centre-ville urbain.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Effectivement, les équipements sont en contre bas et relativement éloignés des voies</p>	
<p>T4-3 M. ASTIC pense que l'implantation de l'école à l'extrémité nord Est du site à l'écart des habitations et du quartier, en bordure d'un axe (Boulevard des Frères Vigouroux) qui sera saturé par la circulation est curieuse. Les enfants scolarisés dans cette école seront exposés à la pollution des particules fines et aux nuisances sonores du passage des trains. Planter une école à l'extrémité d'une zone d'habitation, va multiplier l'usage des véhicules personnels pour déposer les enfants en bas âge le matin.</p>	<p>Quelles sont les mesures et les justifications prévues ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA La réponse à cette question a été apportée : question T4-1 et T4-2</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : /</p>	
<p>T4-4 Mme JACQUINOT Pense que des solutions pour replacer l'École en phase 1 doivent être étudiées. Pour la Crèche, son déplacement en phase 2 n'est pas conforme au programme adopté en 2015, il est impossible sans nouvelle décision du Conseil Municipal, donc sans nouvelle concertation approfondie. M. AUBINEAU s'interroge sur le report en phase 2 de la Crèche prévue initialement en phase 1 ? Les nouveaux habitants pourront-ils voir leur besoin satisfait dans d'autres Crèches avant celle prévue en phase 2, donc au mieux en 2027</p>	<p>Qu'en pensez-vous ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA La crèche a été déplacée en phase 2 afin de permettre l'usage des espaces extérieurs (jardin pédagogique, verger...) ce qui n'est pas possible en phase 1. En ce qui concerne les inscriptions à l'école et en crèche des futurs habitants de la phase 1, ils devront faire leur demande à la mairie. Les places seront proposées dans les équipements existants à la date de leur demande auprès de la Ville. A toute fin utile nous rappelons que le statut de la crèche n'est pas défini et qu'il pourrait s'agir aussi bien d'une crèche publique que d'une crèche privée.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le commissaire en quêteur prend note</p>	
<p>T4-5 Mme POIRIER rappelle que sur une partie des terrains dédiés aux équipements destinés aux populations sensibles avait il y a quelques années une pollution aux métaux lourds provenant de l'exploitation ancienne de ces terrains par la SNCF et de l'utilisation de remblais pollués. Ils sont évoqués au chapitre 3 (p.179) en disant que les remblais étaient pollués sur 50cm et que la réalisation des sous-sols du bâtiment I permettra de retirer tous ces remblais pollués. Une étude détaillée mériterait d'être faite pour qu'on en soit sûr, afin de protéger la crèche et l'école.</p>	<p>Envisagez- vous de lancer cette étude ?</p>

<p>Réponse de SPLA PANORAMA Des sondages ont été réalisés avant l'arrivée du chantier de la Société du Grand Paris qui n'indique pas la présence de cette pollution. Néanmoins il est bien prévu à la libération du terrain par la Société du Grand Paris des sondages supplémentaires au droit des futurs bâtiments.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur relève qu'à priori, les sondages récents ne traduisent pas ce type de pollution et qu'un nouveau contrôle sera effectué à la libération du terrain par la SGP. Il sera néanmoins recommandé de communiquer ces résultats à la population</p>	
<p>T5-1 Mme POIRIER remarque que P.164 et 165, il est dit que les "eaux pluviales ruisselant sur les espaces imperméabilisés seront rejetées vers le réseau public et tamponnées grâce à des cuves béton enterrées", puis (p.165) que "seuls les jardins partagés, le jardin pédagogique et la promenade plantée infiltreront les eaux pluviales", ceci parce que tout le reste du projet imperméabilisera tous les terrains concernés. Pourquoi ne pas les récupérer pour l'entretien des espaces verts ?</p>	<p>Selon vous, cette mesure est elle envisagée ou envisageable ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA Comme indiqué en page 165 de l'étude d'impact, le projet prévoit de récupérer les eaux de toitures des cabanons pour l'arrosage des jardins partagés et du jardin pédagogique afin de limiter l'impact des constructions de ces espaces sur la ressource en eau souterraine.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Avis partagé</p>	
<p>T5-2 Mme DEGYS indique qu'à l'emplacement du futur parking se trouve un talus boisé abritant plusieurs espèces qui seront détruits, les aménagements prévus sont essentiellement minéraux, elle juge important de créer et de conserver des espaces pleine terre, Même remarque de M. DEWY...</p>	<p>Quelles sont les dispositions de compensation prévues ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA Dans le projet de la phase 1 et en respect du PLU : les constructions occupent la moitié de l'emprise. L'essentiel des espaces extérieurs est traité en espaces verts. (25% de l'emprise au sol) et près de la moitié des espaces verts sont en pleine terre. 23 arbres seront plantés en phase 1 (contre 12 arbres abattus). Ces arbres de moyenne hauteur seront choisis parmi les essences suivantes, ou dans des essences équivalentes : Erable de Burger, Arbre à miel, Pyrus calleryana « Bradford ».</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le PLU précise, Art UA9.1 l'emprise au sol ne pourra excéder 50% de la superficie du terrain , Art 13.1... au moins 25% de la superficie du terrain devra être traitée en espaces verts dont au moins 10% devra être traité en pleine terre. Les critères sont donc conformes</p>	
<p>T5-3 ANONYME (20) Estime qu'il faut prolonger la trame verte avec l'espace signal. Demande si avec les jardins partagés, il y aura plus d'espaces verts qu'actuellement.</p>	<p>Vos justifications sur ce point ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA Les jardins partagés sont des espaces verts. La trame verte est prolongée depuis la place de l'espace du Signal. Nous avons développé cette réponse dans les réponses à la question T1 -3.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le projet répond à la demande</p>	
<p>T5-4 M. CORTET déplore la suppression des arbres du quartier, est opposé au projet, à l'architecture proposée et surtout à la proximité et hauteur des nouveaux immeubles qui vont masquer sa perspective sur Paris. Mme BENABENQ indique que son immeuble, rue Hébert, va perdre l'ensoleillement du matin sur la façade arrière (sud-est), et perdront en source de chaleur et en luminosité, surtout pour les 3 premiers étages. Sur cette même façade arrière, de grands arbres plantés sur le talus seront probablement abattus, elle n'aura plus d'espaces verts extérieurs, et sera face à du bâti.</p>	<p>Quelle est votre réponse ?</p>

<p>Mme MORAZZANI, estime un risque de perte de lumière et d'ensoleillement. Les résidants du premier étage seront donc directement impactés par la barre d'immeuble (un 4 +1) qu'ils vont avoir face à eux en remplacement des arbres, du ciel et du soleil. Ceci constitue une dégradation importante en termes d'intimité, de chaleur, de lumière.</p> <p>Les immeubles de la rue des frères Vigouroux sont des 3+1 alors que ceux qui vont se dresser derrière nous sont des 4+1 ? La distance entre les immeubles voisins est plus grande que celle de la rue Hébert.</p>	
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p> <p>Le projet prévoit en phase 1 la plantation de 25 arbres de taille moyenne lors de leur plantation contre la suppression de 12 arbres. Au droit des immeubles de la rue Hébert une clôture végétale sera plantée pour protéger des vues de nouvelle construction, les habitants des étages bas de la rue Hébert. Certes les habitants des étages hauts vont perdre à une vue relativement dégagée qui s'apparentait cependant à une vue sur un vaste terrain vague, anciennement un dépôt d'hydrocarbures, un grand parking extérieur et des bâtiments dégradés. En termes d'image et de vie, les riverains semblent plutôt avoir tout à gagner avec la création d'un nouveau quartier central et esthétique.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur prend note</p>	
<p>T6-1 VAC signale que le dossier de l'enquête ne comporte pas les avis des entités qui doivent être consultées lors de l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les avis des services déconcentrés de l'état outre la DRIE : DRIHL, DRAC, ADEME, Agence de l'eau, SDIS, - Les avis du Conseil Départemental, du Conseil Régional, - Les avis des organisations socio-professionnelles, en particulier commerce, industrie, tourisme, - Les avis des syndicats d'équipement et de gestion (Service de l'eau SEDIF, traitement des déchets SYCTOM) - Les avis des associations agréées (Environnement, Usagers des transports) 	<p>Votre avis ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p> <p>Au stade de l'enquête publique, seul l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) relatif à l'évaluation environnementale doit être annexé au dossier. Pour rédiger son avis, la MRAe consulte un certain nombre d'entités (Agence Régionale de la Santé, Direction Régionale des Affaires Culturelles etc..).</p> <p>Rappelons que le projet a été mené en concertation avec la Ville de Clamart et le Conseil départemental des Hauts-de-Seine.</p> <p>Il est rappelé que dans le cadre de l'instruction du dossier de permis de construire, l'autorité compétente demande l'avis à de nombreuses entités. Ces avis sont pris en compte dans la décision de délivrance de l'autorisation d'urbanisme.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Avis partagé</p>	
<p>T6-2 Mme POIRIER a relevé plusieurs Erreurs dans le dossier :</p> <p>P. 37 dans le tableau sur l'évolution du droit des sols, etc.... sont mentionnés le ScoT de Plaine-Commune, le PLH de Plaine Commune et le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer qui ne subissent "aucune évolution"... et pour cause. En revanche n'est pas cité le PLH de Vallée Sud Grand Paris par exemple.</p> <p>P.39 : la compatibilité du projet avec les orientations du PDU IDF n'est pas prouvée car on ne voit pas du tout comment ce projet va permettre d'en atteindre les objectifs.</p> <p>P.62 : il est question du SAGE de la Bièvre en précisant que le Nord de Clamart n'est pas concerné mais aussi que "les préconisations du SAGE de la Bièvre seront à respecter dans le cadre du projet aménagement"...</p>	<p>Merci d'apporter s'il y a lieu les correctifs ou de justifier les arguments</p>

P.93, il est dit que "les eaux pluviales sont gérées par un réseau séparatif et sont rejetées dans la Bièvre" : c'est faux, cela ne concerne que l'extrémité Sud de Clamart. P.64 : il est dit que "l'environnement du site s'est adapté « (aux travaux SGP) avec notamment "l'aménagement d'un souterrain". Il faut rappeler que ce souterrain existait et que sa fermeture était un des objets de l'enquête publique de 2015 sur le déclassement de la place de la gare et du souterrain existant. Ce n'est que plus tard qu'une partie de l'ancien souterrain a été réutilisée et rouverte.

P.85, 86 : il est question de la crèche Fleury mais elle n'existe plus... Idem pour la crèche Trivaux. De même, les écoles Bourcillière, Garenne et Trivaux n'existent plus non plus, remplacées par les groupes scolaires de Gaulle et Brignole-Galliera. Il est dit qu'il y a 3 collèges à Clamart mais celui des Petits Ponts n'est pas mentionné ! Les effectifs scolaires fournis datent de 2001 à 2003, sans mise à jour depuis... La conclusion 7 p.86 selon laquelle il y a dans le secteur d'étude 2 crèches municipales et un lieu d'accueil enfants-parents est fautive.

P.88 : la petite bibliothèque ronde n'est pas citée.

P.90 : l'hôpital Béclère n'est pas cité dans la liste des hôpitaux de la commune et le CRTT qui est cité (et qui a été absorbé par la clinique de Meudon) est à Meudon et pas à Clamart. P.93 : sur les réseaux, on ne voit pas détaillés les réseaux électriques (RTE, Enedis) et de gaz (GRTgaz, GrDF). Il y a une vue "angle rue de Fleury/rue Hébert" mais cet angle n'existe pas car c'est l'avenue Jean Jaurès qui croise la rue de Fleury

Réponse de SPLA PANORAMA

P. 37 dans le tableau sur l'évolution du droit des sols :

Il a bien été étudié dans le cadre de l'étude d'impact le PLH de l'ancienne Communauté d'Agglomération Sud de Seine. Il s'agit d'une erreur de dénomination sur la page en question.

P.39 : la compatibilité du projet avec les orientations du PDU IDF

CF. Réponse à la question T1-6

P.62 : SAGE de la Bièvre

Nous confirmons que le projet n'est pas tenu de prendre en compte le SAGE de la Bièvre, le Nord de Clamart n'étant pas inclus dans le périmètre du Schéma.

P93 : Aménagement du souterrain

Effectivement, nous pouvons préciser que ce souterrain existait et que sa fermeture était un des objets de l'enquête publique de 2015 sur le déclassement de la place de la gare et du souterrain existant. Ce n'est que plus tard qu'une partie de l'ancien souterrain a été réutilisée et rouverte après d'importants travaux de modernisation et d'accessibilité.

P85/86 : Equipements

Au moment de la rédaction de l'état initial (début 2018), les données utilisées pour rédiger cette partie étaient des évolutions citées.

P.88 : La petite bibliothèque ronde

Seuls les principaux équipements culturels de la commune sont cités dans cette partie.

P.90 : Equipements de santé

Effectivement, cette partie pourrait être complétée en citant l'hôpital Béclère et en indiquant que le CRTT se localise à Meudon c'est-à-dire largement en dehors du secteur d'aménagement.

P93 : Les réseaux

<p>Il s'agit de cartes issues du PLU de Clamart. En vue de la réalisation des travaux, des demandeurs de DT/DICT seront formulées et permettront de recenser précisément les réseaux sur site. Pour une grande partie le site a été acquis auprès de la SNCF et ne présente plus de réseaux en fonctionnement. Néanmoins la partie acquise auprès de la Ville située en milieu urbain doit être pourvue de réseaux.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Instauré par la loi Grenelle II dans le but de renforcer la sécurité des personnes et de prévenir les dommages aux ouvrages, le téléservice des réseaux, porté par l'INERIS, recense tous les réseaux implantés en France selon l'article L. 554-2 du Code de l'environnement. La consultation du guichet unique est réglementée et doit être effectuée dans des délais imposés pour que les informations obtenues des gestionnaires soient fiables.</p>	
<p>T6-3 VAC demande un plan masse coté, à l'échelle, relatif à l'ensemble des aménagements sur l'emprise totale du terrain (phase 1, Gare SP, Phase 2). C'est un document important, les extraits relatifs à la phase 1 et les schémas minuscules de l'étude d'impact sont insuffisants.</p>	<p>Votre réponse ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA Le plan masse du projet est annexé au présent document au format A3 (annexe 4), permettant ainsi de distinguer aisément tous les éléments du projet. Annexe 4 : plan masse du projet</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur prend note, toutefois une échelle un peu plus grande aurait été appréciable.</p>	
<p>T6-4 Certaines personnes considèrent que la concertation a été insuffisante, à une période mal choisie et la publicité limitée, de leur point de vue, les communes limitrophes non consultées</p>	<p>Pouvez vous exposer les mesures prises ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA Dans le cadre du projet, il convient de rappeler qu'une concertation auprès des habitants s'est déroulée en 2015, sous la forme d'ateliers de concertation thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se déplacer (23 juin) ; - Habiter (24 juin) ; - Hors les murs Gare (29 juin) ; - Vivre sa ville (30 juin). <p>Conformément aux articles L. 123-9, L. 123-17 et R. 123-6 du Code de l'environnement, la durée de l'enquête ne peut être inférieure à trente jours. L'enquête du projet urbain de la future gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart s'est déroulée du mercredi 3 avril à 8h30 au samedi 4 mai 2019 à 12h, respectant ainsi la réglementation en vigueur.</p> <p>Enfin, les communes limitrophes ont été consultées dans le cadre du comité de pôle concernant la future gare du Grand Paris « Fort d'Issy -Vanves -Clamart » qui regroupe notamment les villes concernées Clamart, Vanves, Issy les Moulineaux et Malakoff.</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur : Avis partagé qui ajoute que la durée de l'enquête a été de 32 jours et que la publicité légale a été respectée. Soit affichage de l'avis dans plusieurs supports d'information de la commune, publication d'avis dans 2 journaux (l'humanité, les échos) au moins 15 jours avant le début de l'enquête, puis dans les 8 jours suivant le début de l'enquête, en plus de publications dans le journal municipal.</p>	

5.1 Observations du commissaire enquêteur

L'étude d'impact exprime page 25 (et page 146), chapitre 2.3, Hypothèse de Phasage des opérations, que l'opération sera réalisée en 2 Phases

Phase 1 - A1 à E de 25 238 m² de SDP

Phase 2 – F à H de 19 067 m² de SDP

Soit un total de 44 305 m² alors que page 12 il est précisé que « le projet prévoit de créer une surface plancher comprise entre 10 000 et 40 000 m². »

La MRAe dans son avis au chapitre 1.1, Présentation de la réglementation fait remarquer que dans ces conditions, « même si les deux phases du projet ont une temporalité différente, elles constituent un seul projet au sens de l'article L. 121-1 du code de l'environnement , devant faire l'objet d'une étude d'impact unique portant sur l'ensemble de ses composantes et pouvant, en application de l'article L. 121-1- III être actualisée lors des demandes successives d'autorisation dont il fait l'objet. »

Le mémoire en réponse indique au même chapitre : « La surface de planchers totale de la phase 1 n'est pas de 25 000m² mais de 13 279 m².

Pouvez vous expliquer l'origine de cette contradiction et confirmer cette nouvelle valeur notamment à travers le tableau détaillé de la page 26 ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Le tableau des surfaces présenté dans l'étude d'impact présentait une coquille dans le calcul (erreur de formule dans le fichier source). Vous le trouverez joint modifié. La surface globale de l'opération porte sur l'aménagement de 25 815 m² SDP.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend note de ces corrections

Les espaces qui seront enclavés entre les bâtiments d'habitations notamment au niveau du cœur de gare vont devenir des lieux d'échanges et d'animation pouvant engendrer des nuisances pour les riverains, à certaines heures (bruits d'objets roulants, cris de toutes sortes, rassemblements et incivilités nocturnes).

Quelles sont les mesures envisagées afin de les contrôler et les réduire ?

Réponse de SPLA PANORAMA

La ville de Clamart et ce quartier en particulier ne sont pas vraiment caractérisés par l'insécurité. La création de ce nouveau quartier n'a pas vocation à créer des incivilités ou de l'insécurité. De plus la place est ouverte sur trois côtés, il est donc difficile de s'y cacher le cas échéant. Enfin la Gare et ses accès seront fermés la nuit.

L'installation de caméras de vidéoprotection est prévu sur l'emprise de ce projet. Elles seront connectées au réseau global mis en place sur la Ville. Ce nouveau quartier de Ville bénéficiera, comme tous les autres quartiers de Clamart, d'une attention particulière de la part de la police municipale et de la police nationale.

Analyse du commissaire enquêteur : Cette place fera néanmoins l'objet de nuisances sonores notamment par le passage de valises à roulettes à des heures tardives, ou passage de trottinettes, un traitement de sol évitant des pavés devra être étudié. Quant aux incivilités, elles sont de plus en plus nombreuses aujourd'hui et il est heureux qu'une vidéo protection soit mise en place. Un arrêté devra être pris pour réglementer les usages de cette place.

Annexes mémoires en réponse :

Annexe 1 : Détail de la circulation actuelle et à venir des bus au droit de la gare de la Clamart

1. Détail des arrêts des bus pendant les travaux

Rappel des lignes

Ligne 189 :

- Un arrêt dit « clos Montholon » sous le pont (provisoire)
- Un arrêt dit « Hébert Gare »

Ligne 394

- Un arrêt : Clamart Gare /coté Clamart et coté Vanves selon sa direction.

Ligne 169

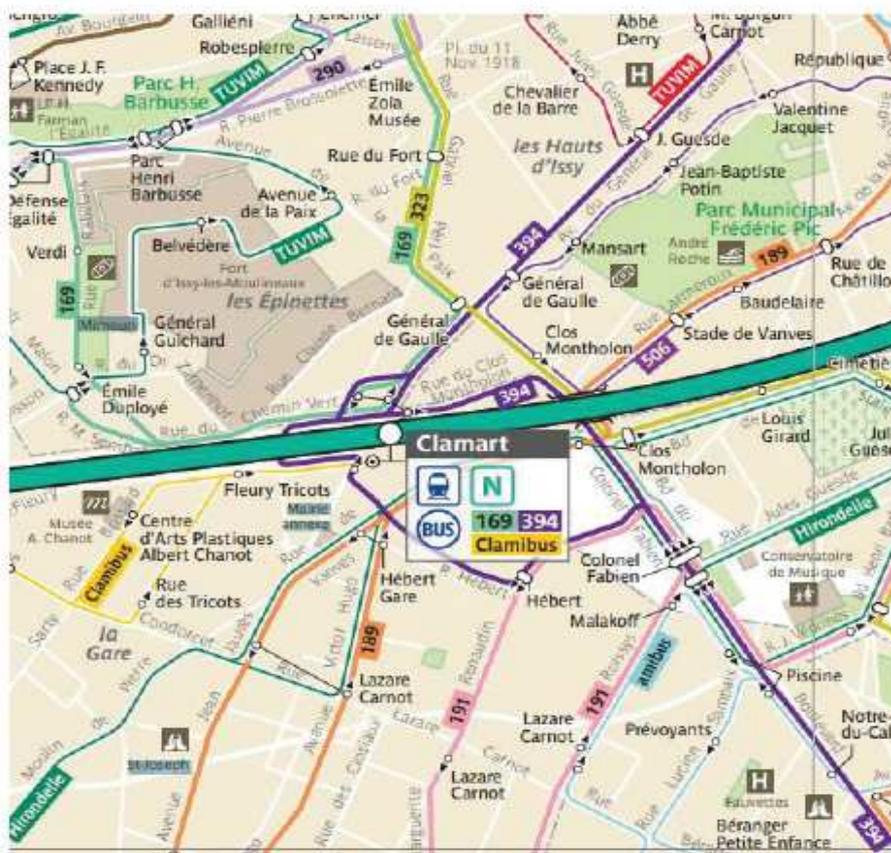
- Un arrêt gare de Clamart côté Vanves.

Ligne 59

- Un arrêt : Clamart Gare se trouve coté Vanves.
Cette ligne n'apparaît pas sur ce plan car les plans n'ont pas encore été actualisés.

Clamibus

- Terminus : rue de Fleury à la gare de Clamart.



2. Principaux arrêts de bus à termes a proximité de la Gare

Rappel des lignes

Ligne 189 :

- Un arrêt au droit de la future gare coté Clamart
- Un arrêt dit « Hébert Gare »

Ligne 394

- Un arrêt au droit de la future gare coté Clamart et coté Vanves selon sa directi

Ligne 169

- Un arrêt au droit de l'entrée Nord de la future gare côté Vanves.

Ligne 59

- Un arrêt au droit de l'entrée Nord de la future gare côté Vanves

Ligne 323

- Un arrêt dit « clos Montholon ». A proximité dorénavant de la nouvelle gare

Clamibus

- Un arrêt rue de Fleury et en projet envisagé un arrêt sur la place de la Gare.

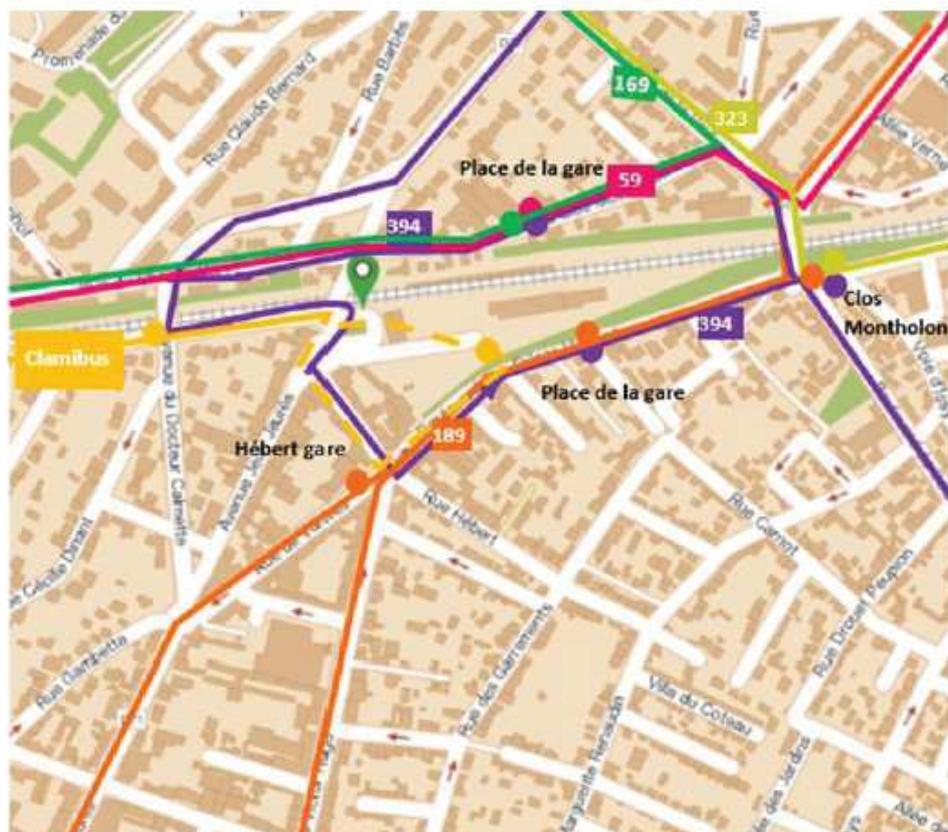


Figure 147 : Tableaux de surfaces et répartition programmatique (Source : SPLA Panorama, 2018)

CLAMART GARE - TABLEAU DE SURFACES - version du 20/09/2018

Tableau de surfaces en cours de mise à jour suite à la modification du PC de la phase 1 et au déplacement de la crèche dans le bâtiment I

	Accession			Social			TOTAL Logements			Commerces	Hôtel		Gate	École	Crèche	Local PK	Total BAT	Parking régl.	Parking projet
	m ² SDP	m ² SHAB	Nb logements	m ² SDP	m ² SHAB	Nb logements	m ² SDP	m ² SHAB	Nb logements		m ² SDP	Nb ch							
BAT A1	1363	1268	20				1363	1268	20								1363		
BAT A2	947	881	14	989	919	15	1936	1800	29	183							2119	63	63
BAT B - social				1807	1681	25	1807	1681	25	288							2095		
BAT C	2395	2228	30				2395	2228	35	356							2751	86	
BAT DA - accession	807	751	10				807	751	10	170						11	988	27	100
BAT DB - social				903	840	11	903	840	11								903		
BAT E	2760	2568	41				2760	2568	42	299							3059	58	
PHASE 1	8 272	7 696	121	3 699	3 440	51	11 971	11 135	172	1 296						11	13 279	234	163
BAT F	1038	966	16				1038	966	16	355							1393	25	92
BAT G	1786	1661	27	765	712	12	2551	2373	39	213							2764	50	39
BAT H										102	2800	81	376				3278	25	42
BAT I	1977	2094	34	965	897	15	2942	2991	49	583					275		3800	72	66
BAT J														1301			1301		
PHASE 2	4801	4721	77	1730	1609	27	6531	6330	104	1253	2800	81	376	1301	275		12 536	172	239
TOTAL	13 073	12 417	198	5 429	5 049	78	18 502	17 465	276	2 549	2 800	81	376	1 301	275		25 815	406	402



Courbevoie, le 17 juin 2019

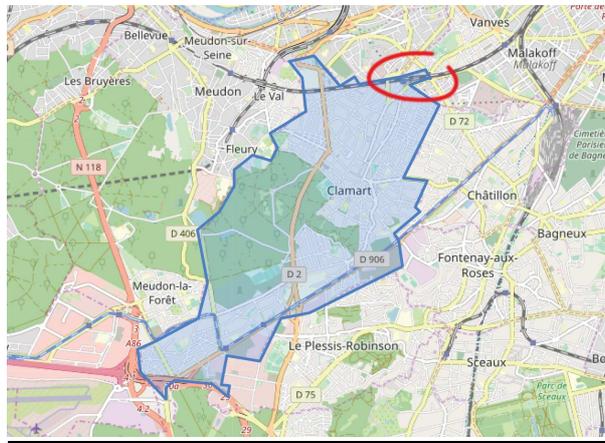
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'SILLAM', with a long horizontal stroke extending to the right.

**Le commissaire enquêteur
Bertrand SILLAM**

DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

Commune de CLAMART (92140)



Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier « Grand Place », place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE

du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019 inclus

*Rapport rédigé par Monsieur Bertrand SILLAM, commissaire enquêteur,
désigné par Monsieur le Président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise,
par décision n°E19000014/95 du 26 février 2019.*

Pièces annexées au rapport d'enquête

	N° Page
1. Décision du Tribunal Administratif en date du 26 février 2019 E19000014/95	95
2. Arrêté de mise à l'enquête en date du 13 mars 2019 N°DAJA50/2019	96
3. Avis d'enquête publique	99
4. Constat d'affichage	100
5. Insertion journaux d'annonces légales et rappels	110
6. PV de synthèse	114
7. Bordereau d'envoi mémoire en réponse	133
8. Courrier en réponse à demande de prolongation et réunion publique	134
9. Extrait du registre	135
10. Extrait de l'avis de la MRAe (synthèse)	142
11. Extrait mémoire en réponse à la MRAe (1^{ère} page)	143

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

26/02/2019

N° E19000014 /95

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE
CERGY-PONTOISE

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission ou commissaire

Vu enregistrée le 18 février 2019, la lettre par laquelle le Maire de la commune de CLAMART demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet:

Projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA :

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établie par la commission des Hauts-de-Seine pour l'année 2019, arrêtée le 13 novembre 2018 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Bertrand SILLAM est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée au Maire de la commune de CLAMART et à Monsieur Bertrand SILLAM.

Fait à Cergy, le 26/02/2019



Le Président,

signé

G. Hermitte

Pour ampliation
Le greffier

Département : HAUTS-DE-SEINE
Arrondissement : ANTONY
Ville de Clamart – 92140

N°DAJA-50/2019

ARRETE DU MAIRE

ARRETE PORTANT ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PERMIS DE CONSTRUIRE SUR LE SITE DIT PLACE DE LA GARE SIS PLACE DE LA GARE, SOUMIS A ETUDE D'IMPACT.

Le Maire de Clamart,

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 et R. 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, ainsi que ses articles L. 123-3 et R. 123-1 et suivants, concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 421-1 et suivants relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et l'article R. 421-1 concernant les constructions nouvelles soumises à permis de construire,

Vu la délibération de l'Etablissement Public Territorial Vallée Sud-Grand Paris approuvant la révision du Plan Local d'Urbanisme en date du 12 juillet 2016

Vu la délibération de l'Etablissement public territorial Vallée Sud-Grand Paris approuvant la modification numéro une du Plan Local d'Urbanisme, en date du 25 septembre 2018,

Vu l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « secteur Gare » annexé au Plan Local d'Urbanisme de la ville de Clamart,

Vu le dépôt du permis de construire en date du 12 décembre 2018 par la SPLA PANORAMA, représentée par Madame PINAUD Nelly, sur le terrain sis Place de la Gare - Boulevard des Frères Vigouroux, en vue de construire un ensemble immobilier de 123 logements, de locaux commerciaux et d'un parc de stationnement public et privé, sous le n° PC 92023 18 B0107,

Vu la décision n° E19000014/95 en date du 01/03/2019 de Monsieur le Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise désignant M. Bertrand SILLAM ingénieur en retraite, en qualité de commissaire enquêteur titulaire, en vue de procéder à l'enquête publique ayant pour objet le permis de construire une partie du site dit de la Place de la Gare – Boulevard des frères Vigouroux, soumis à étude d'impact,

Vu les pièces du dossier soumis à l'enquête publique au regard des dispositions de l'article R.123-8 du Code de l'environnement,

ARRETE

Article 1^{er} – Il sera procédé à une enquête publique ayant pour objet le permis de construire sur le site dit de la Place de la Gare – Boulevard des frères Vigouroux, soumis à étude d'impact, du **mercredi 3 avril 2019 à 8h30 au samedi 4 mai 2019 à 12h00 inclus, soit pendant une durée de 30 jours consécutifs**, en application de l'article L123-9 du Code de l'environnement.

L'autorité organisatrice de l'enquête est la Ville de Clamart représentée par Monsieur le Maire de Clamart.

Le projet vise en la construction d'un ensemble immobilier mixte, composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et public, afin de participer à la revalorisation du secteur de la gare concomitamment à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement vient s'inscrire dans la

première phase d'un projet urbain plus global s'articulant autour de la Gare du Grand Paris Express, Issy-Vanves-Clamart.
Ce projet s'inscrit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « secteur Gare » du Plan Local d'Urbanisme modifié.

Article 2 – Au terme de l'enquête publique, la décision d'autorisation concernant le permis de construire sur le site dit de la Place de la gare – Boulevard des frères Vigouroux pourra être prise par arrêté du Maire.

Article 3 – M. Bertrand SILLAM, ingénieur en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire par Le Président du Tribunal administratif de Cergy – Pontoise.

Article 4 – Le dossier d'enquête publique comprend notamment, en plus du dossier de permis de construire, l'étude d'impact avec son résumé non technique et l'avis de l'Autorité Environnementale (DRIEE Ile-de-France), ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur. Ces éléments seront tenus à la disposition du public au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Direction de l'urbanisme et du logement, 3ème étage, 1-5, avenue Jean Jaurès, 92140 Clamart) aux jours et heures habituels d'ouverture:

- les lundis, mercredis, et vendredis de 8h30 à 12h,
- les mardis et jeudis de 13h30 à 17h30.

Le dossier sera également consultable sur le site internet : <http://projet-de-construction-place-de-la-gare.enquetepublique.net>.

Chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations pendant la durée de l'enquête sur le registre d'enquête publique aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site internet : <http://projet-de-construction-place-de-la-gare.enquetepublique.net>, ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur à l'adresse suivante: Hôtel de ville – M. Bertrand SILLAM – Commissaire enquêteur - Place Maurice Gunsbourg - 92140 Clamart, ainsi qu'à l'adresse mail suivant : projet-de-construction-place-de-la-gare@enquetepublique.net

Article 5 – Des informations peuvent être demandées auprès de la personne responsable du projet, M. Jean-Didier BERGER, Maire de Clamart, par l'intermédiaire de la Direction de l'urbanisme et du logement de la ville de Clamart (3ème étage du centre administratif, 1-5, avenue Jean Jaurès 92 140 Clamart - tel. 01 46 62 36 44) aux horaires habituels d'ouverture de la Direction de l'Urbanisme et du logement, ainsi qu'à l'adresse mail suivante : projet-de-construction-place-de-la-gare@enquetepublique.net

Article 6 – Le Commissaire enquêteur recevra à la Direction de l'urbanisme et du logement de la mairie de Clamart, sis 1-5 avenue Jean Jaurès, les :

- mercredi 3 avril de 9h00 à 12h00
- mardi 16 avril de 14h00 à 17h30
- jeudi 25 avril de 14h00 à 17h30
- samedi 4 mai de 9h00 à 12h00

Article 7 - Le Commissaire enquêteur disposera d'un délai de 45 jours pour transmettre au Maire de la commune de Clamart le dossier de l'enquête accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et ses conclusions motivées à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Cergy Pontoise. Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera adressé par le Maire de Clamart au Préfet des Hauts-de-Seine.

Article 8 – Le public pourra consulter ce rapport et ces conclusions à la Préfecture des Hauts-de-Seine et à la Direction de l'urbanisme et du logement de la mairie de Clamart aux jours et heures habituels d'ouverture ainsi que sur le site internet de la commune à l'adresse : www.clamart.fr pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication dans les conditions prévues aux articles L 311-1 et suivants du Code des relations entre le public et l'administration.

Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier Grand Place,
place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

Article 9 – Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sera publié quinze jours avant le début de celle-ci, et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête, dans deux journaux locaux.

Cet avis sera également affiché à la mairie et inséré dans le mensuel d'information municipale « Clamart info », et sur le site internet de la commune (www.clamart.fr).

Il sera en outre procédé à l'affichage de cet avis sur le site concerné par le permis de construire selon les dispositions de l'article R. 123-11 du Code de l'Environnement.
Ces publicités seront certifiées par Monsieur le Maire.

Article 10 – Ampliation du présent arrêté sera adressé :

- A M. Bertrand SILLAM, ingénieur en retraite, le commissaire enquêteur
- A Monsieur le Président du Tribunal administratif de Cergy Pontoise.

Article 11 – Monsieur le Directeur général des services est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié et transmis à Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine.

Article 12 – Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Certifié exécutoire compte tenu de la réception
en Préfecture le 14 MARS 2019
et de la publication le 15 MARS 2019
et de la notification le 15 MARS 2019



Pour le Maire et par délégation
Le Directeur général des services

Sébastien BOUNET

Fait à Clamart, le 13 Mars 2019

Le Maire,
Président du Territoire
Vallée Sud – Grand Paris

Jean-Didier BERGER





AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement
du quartier Grand Place, dit « place de la gare », déposée par la SPLA PANORAMA
VALLEE SUD - GRAND PARIS**

Par arrêté du maire N°DAJA 50/2019 une enquête publique d'une durée de 30 jours est organisée du 3 avril 2019 à 8h30 au 4 mai 2019 inclus à 12h00, conformément aux dispositions réglementaires de l'article L.123-9 du Code de l'Environnement.

Le public est informé qu'il sera procédé à une enquête publique relative au permis de construire pour le projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare jouxtant la Future Gare du Grand Paris, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, sis Place de la Gare à Clamart (92140), soumis à étude d'impact.

Le projet vise la construction d'un ensemble immobilier mixte, composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et d'un parc de stationnement public, afin de participer à la revalorisation du secteur de la gare concomitamment à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement vient s'inscrire dans la première phase d'un projet urbain plus global s'articulant autour de la Gare du Grand Paris Express, Issy-Vanves-Clamart.

Ce projet s'inscrit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Secteur Gare » du Plan Local d'Urbanisme révisé et approuvé en Conseil territorial de Vallée Sud – Grand Paris le 12 juillet 2016 et dans la modification numéro une du Plan Local d'Urbanisme approuvée en Conseil territorial de Vallée Sud-Grand Paris le 25 septembre 2018.

L'enquête publique se déroulera au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Direction de l'urbanisme et du logement, 3^{ème} étage, 1-5, avenue Jean Jaurès, 92140 Clamart) aux horaires suivants :

- les lundis, mercredis et vendredis de 8h30 à 12h,
- les mardis et jeudis de 13h30 à 17h30.

M. Bertrand SILLAM, ingénieur en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par le Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Le dossier d'enquête publique est consultable pendant la durée de l'enquête publique au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, aux heures mentionnées ci-dessus, et sur le site internet :

<http://projet-de-construction-place-de-la-gare.enquetepublique.net>

Il comprend notamment, en plus du dossier du permis de construire, l'étude d'impact avec son résumé non technique.

Des informations peuvent être demandées sur ce dossier auprès de la personne responsable du projet, Monsieur Jean-Didier Berger, Maire de Clamart, par l'intermédiaire de la Direction de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart (3^{ème} étage du centre administratif, 1-5, avenue Jean Jaurès, 92 140 Clamart - tel. 01 46 82 36 44) aux horaires habituels d'ouverture de la direction, ainsi qu'à l'adresse mail suivante :

projet-de-construction-place-de-la-gare@enquetepublique.net

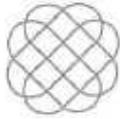
Le public pourra consigner, pendant toute la durée de l'enquête du 3 avril à 8h30 au 4 mai 2019 à 12h00, ses observations, propositions ou contre-propositions sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart à l'adresse et aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site : <http://projet-de-construction-place-de-la-gare.enquetepublique.net> ou les adresser par écrit à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Hôtel de Ville – M. Bertrand SILLAM – Commissaire enquêteur - Place Maurice Gunsbourg - 92140 Clamart.

Pour recevoir les observations écrites ou orales du public, le commissaire enquêteur recevra le public au centre administratif de l'Hôtel de ville de Clamart, à l'adresse mentionnée ci-dessus, les :

-	mercredi	3	avril	de	9h00	à	12h00
-	mardi	16	avril	de	14h00	à	17h30
-	jeudi	25	avril	de	14h00	à	17h30
-	samedi	04	mai	de	9h00	à	12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, en Préfecture des Hauts-de-Seine et sur le site internet de la ville de Clamart www.clamart.fr. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

La décision d'autorisation concernant le permis de construire sur le site de la Place de la Gare pourra être prise par arrêté du Maire.



ATLAS JUSTICE
HUISSIERS DE JUSTICE

PUTEAUX – LA DÉFENSE

14, Terrasse Bellini
92800 – Puteaux – La Défense
Tél: +33 (0)1 45 06 01 56

contact@atlas-justice.fr

ANTONY

10, avenue de la Providence
92160 – Antony
Tél: +33 (0)1 46 66 55 22

www.atlas-justice.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT

EXPÉDITION

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF ET LE DIX-NEUF MARS A 15 HEURES 00

A LA REQUETE DE :

La MAIRIE DE CLAMART, Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement, dont le siège social est Centre Administratif - 1 à 3 Avenue Jean Jaurès, 92140 CLAMART, agissant poursuites et diligences de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

Laquelle m'expose :

Qu'elle entend me faire constater la présence d'affichages sur site et en mairie de Clamart de l'avis d'enquête publique « Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place dit « Place de la Gare » déposée par la SPLA PANORAMA VALLEE SUD –GRAND PARIS » ;

Qu'elle entend également me faire constater la présence de l'affichage en mairie de Clamart de l'arrêté du Maire en date du 13 mars 2019, portant organisation de l'enquête publique relative au permis de construire sur le site dit Place de la Gare sis Place de la Gare, soumis à étude d'impact.

Qu'elle me requiert à cet effet.

DEFERANT A CETTE REQUISITION

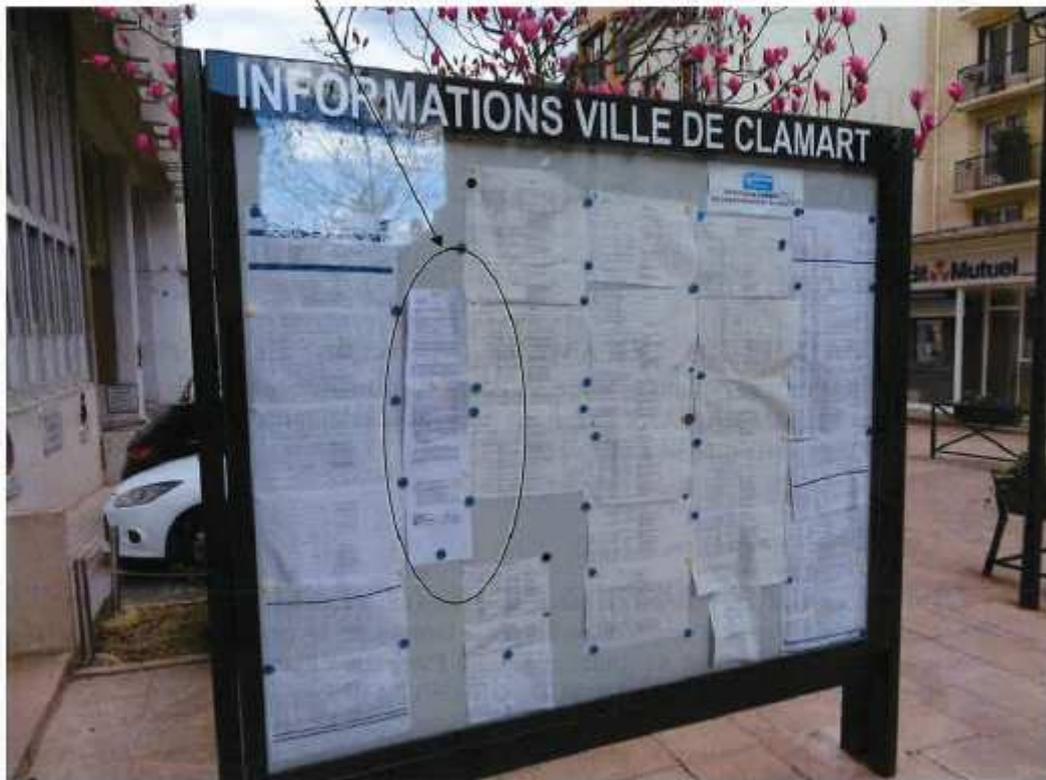
Je, Grégoire HERMET, Huissier de Justice Associé de la SELARL ATLAS JUSTICE, titulaire d'un office d'Huissier de Justice, ayant son siège social à PUTEAUX (92800), 14 Terrasse Bellini, et son bureau annexe 92160 ANTONY, 10 Avenue de la Providence, soussigné,

1

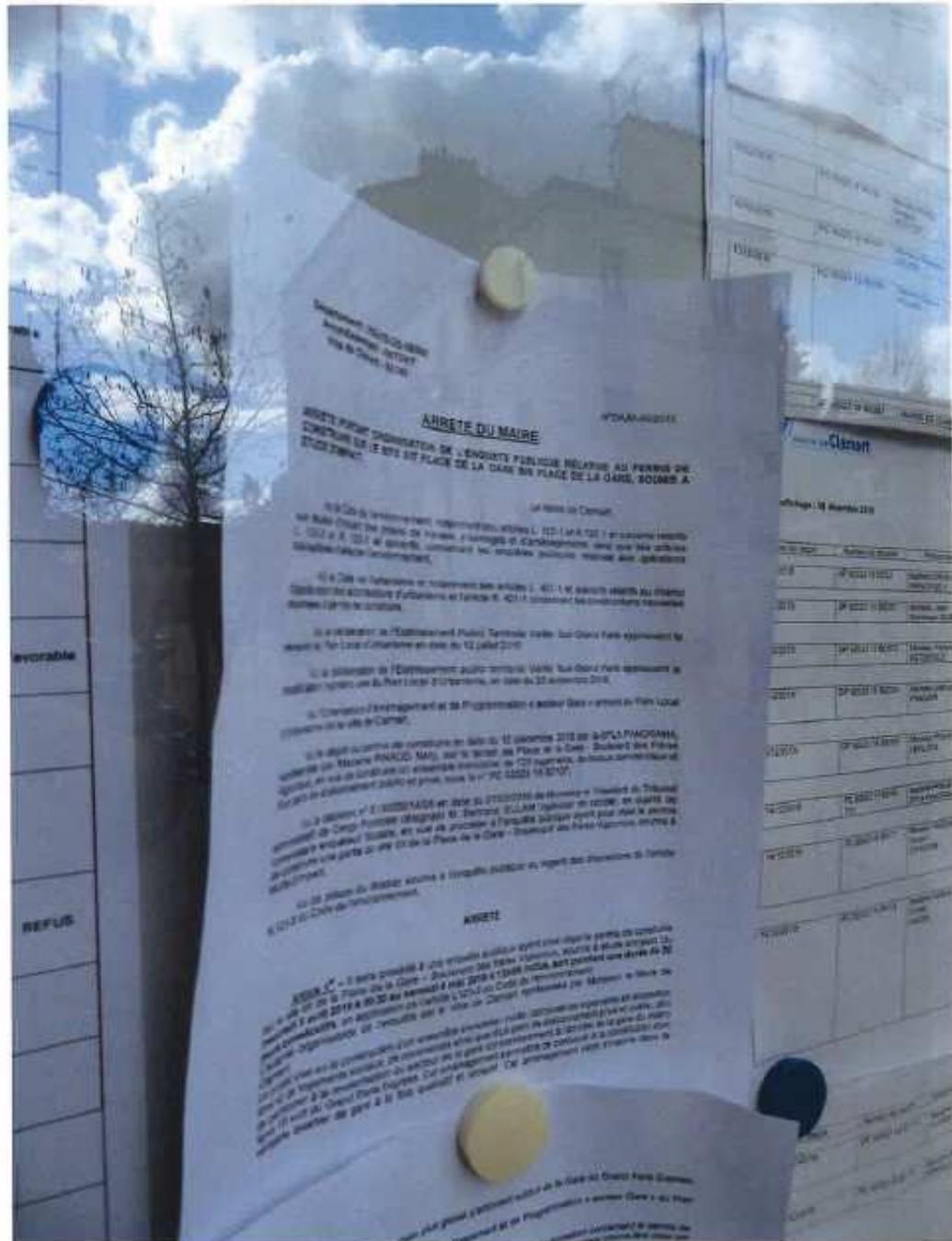
Me suis transporté ce jour, aux adresses suivantes, où étant, j'ai procédé aux constatations suivantes :

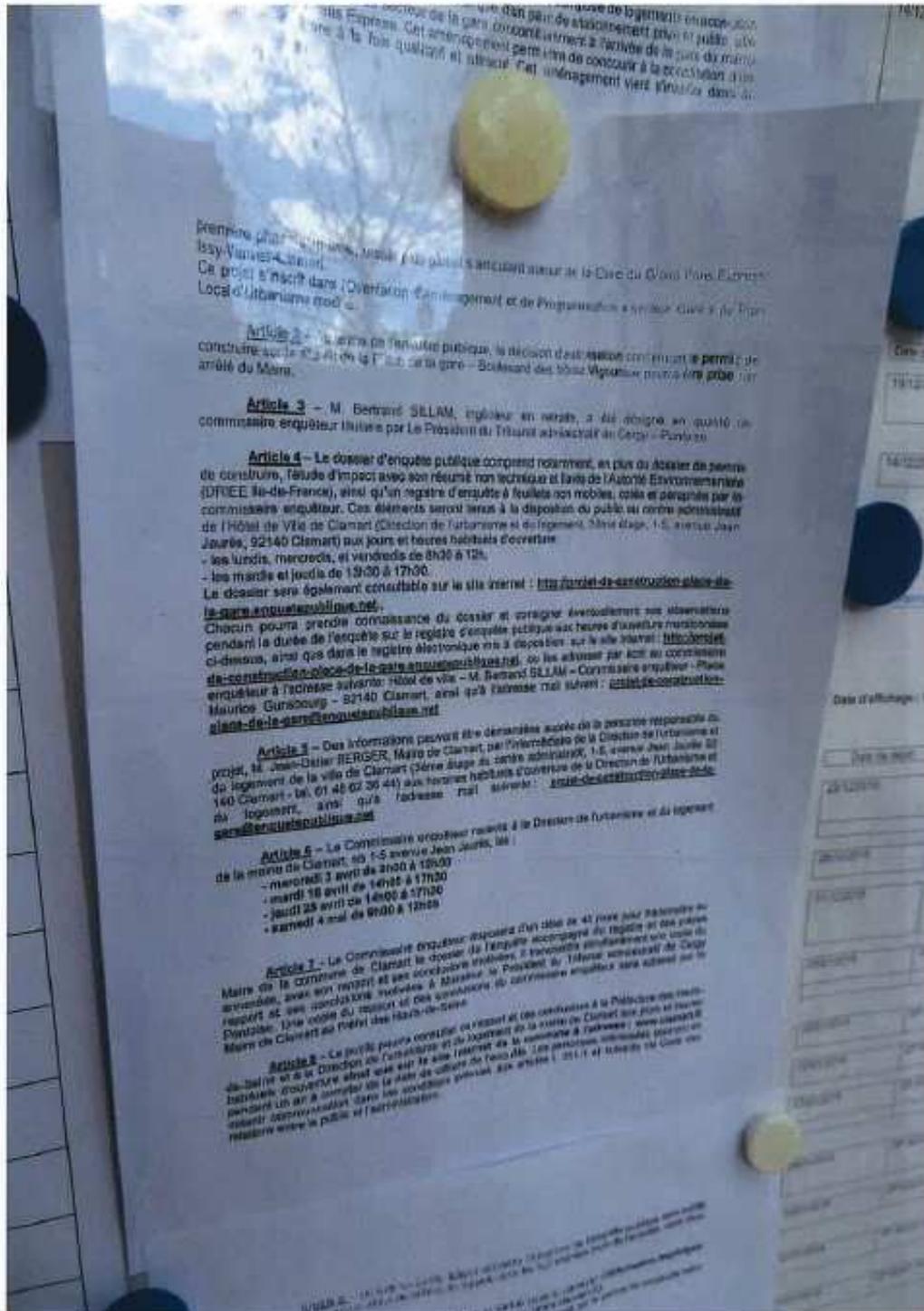
- **En mairie de Clamart sise 1-5 avenue Jean JAURES :**

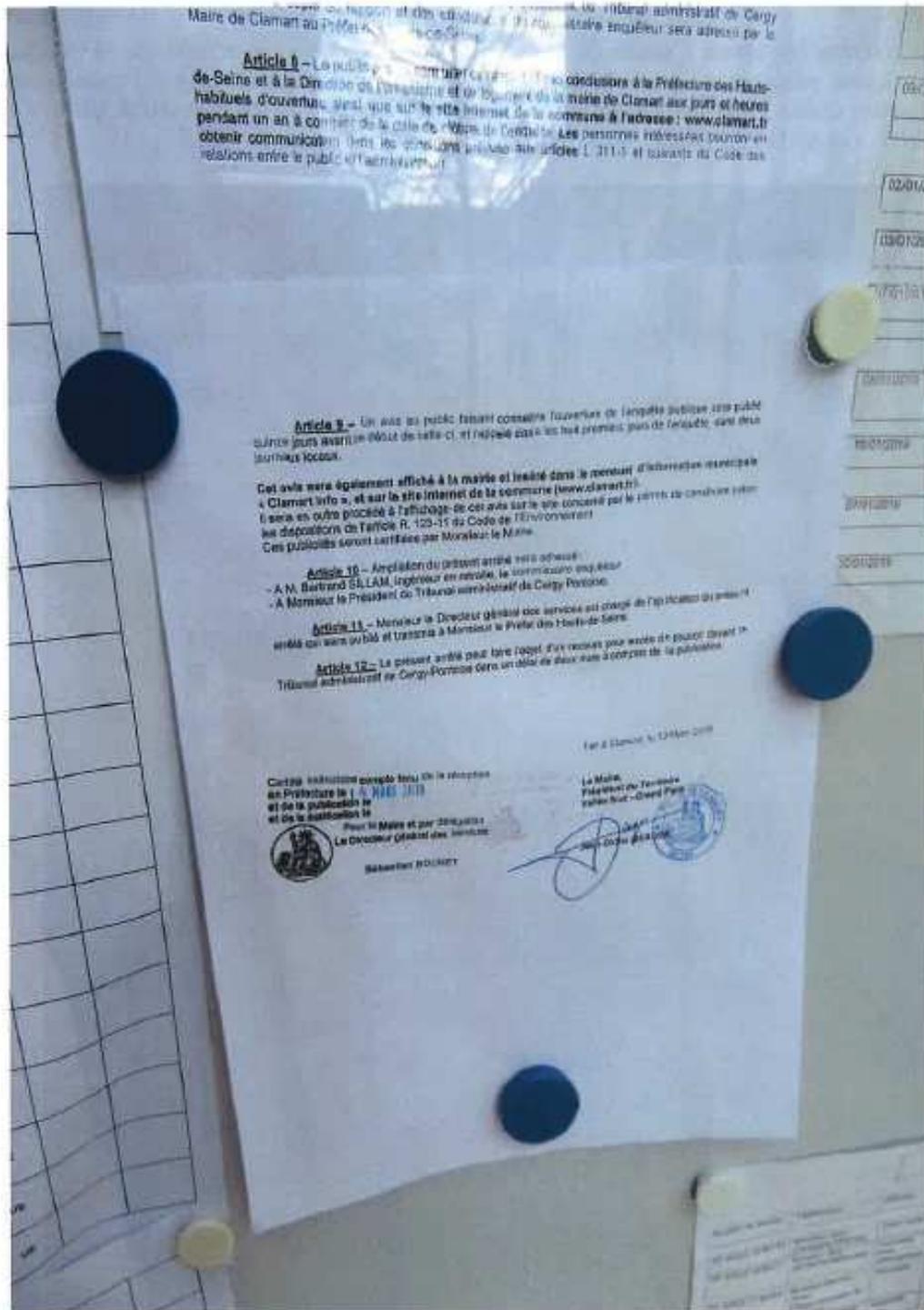
Sur le panneau d'affichage municipal situé devant la Mairie, je constate la présence de l'affichage de l'arrêté du Maire en date du 13 mars 2019, portant organisation de l'enquête publique relative au permis de construire sur le site dit Place de la Gare sis Place de la Gare, soumis à étude d'impact.



Cet affichage comprend trois feuilles de format A4.







Je constate également à droite de la porte d'entrée de la mairie, affiché sur le vitrage, l'avis d'enquête publique « Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place dit « Place de la Gare » déposée par la SPLA PANORAMA VALLEE SUD –GRAND PARIS » :





- **Constatations réalisées sur l'entrée provisoire de la Gare – Place de la Gare :**

Je constate que l'avis d'enquête publique « Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place dit « Place de la Gare » déposée par la SPLA PANORAMA VALLEE SUD –GRAND PARIS » est affiché sur le poteau d'un panneau :



AFFICHAGE ADMINISTRATIF

Logo of the French Republic and the Mayor of Clamart.

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place, dit « place de la gare », déposée par la SPLA PANORAMA VALLEE SUD - GRAND PARIS

Par arrêté du maire N°DAJA 502019, une enquête publique d'une durée de 30 jours est organisée du 3 avril 2019 à 09h00 au 4 mai 2019 inclus à 12h00, conformément aux dispositions réglementaires de l'article L.123-9 du Code de l'Environnement.

Le public est informé qu'il sera procédé à une enquête publique relative au permis de construire pour le projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare, dit « place de la gare », dit « place de la gare », dit « place de la gare » sur la commune de Clamart (90140), soumis à étude d'impact.

Le projet vise la construction d'un ensemble immobilier mixte, composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et d'un parc de stationnement public, afin de participer à la restructuration du secteur de la gare conformément à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement sera inscrit dans le premier schéma d'un projet urbain global d'articulation autour de la Gare du Grand Paris Express, les Ventes-Clamart.

Ce projet s'inscrit dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Secteur Gare » du Plan Local d'Urbanisme révisé en approbation en Conseil National de Vallée Sud - Grand Paris le 12 juillet 2016 et dans la modification révisée du Plan Local d'Urbanisme approuvé en Conseil National de Vallée Sud - Grand Paris le 25 septembre 2017.

L'enquête publique se déroulera au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Division de l'urbanisme et du logement, 3^{ème} étage, 1-3, avenue Jean Jaurès, 90140 Clamart) aux horaires suivants :

les lundis, mercredis et vendredis de 09h00 à 17h00
les mardis et jeudis de 13h30 à 17h00

M. Bertrand SILLAM, ingénieur en chef, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur. M. Jean-Pierre PÉRISSÉ, président du Tribunal administratif de Clermont-Ferrand.

Le dossier d'enquête publique est consultable pendant la durée de l'enquête publique au Centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, aux heures mentionnées ci-dessus. Au soir de chaque jour.

Site Internet de consultation plan de la gare : www.splapanorama.fr

Il est précisé notamment, en plus du dossier du permis de construire, l'accès à l'impact environnemental non technique.

Un dossier peut être demandé sur ce dossier auprès de la personne responsable du projet, Monsieur Jean-Christophe Beger, Ville de Clamart, par l'intermédiaire de la Direction de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart (3^{ème} étage du centre administratif, 1-3, avenue Jean Jaurès, 90140 Clamart - tel. 01 46 82 70 44) qui aura fait l'objet d'une ouverture de la direction, sans coût (adresse email suivante : direction@splapanorama.fr).

Site de consultation plan de la gare : www.splapanorama.fr

Le public pourra consulter pendant toute la durée de l'enquête du 3 avril à 09h00 au 4 mai 2019 à 12h00, les observations, propositions ou autres propositions sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au Centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart à l'adresse et aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site www.splapanorama.fr ou sur le site de la commune de Clamart www.clamart.fr ou sur le site de la Direction de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart à l'adresse suivante : Hôtel de Ville - M. Bertrand SILLAM - Commissaire enquêteur - Place Maurice Gunzburg - 02140 Clamart.

Pour recevoir les observations écrites ou orales du public, le commissaire enquêteur reçoit le public au Centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, à l'adresse mentionnée ci-dessus, les :

-	mercredi	3	avril	de	09h00	à	12h00
-	vendredi	16	avril	de	14h00	à	17h30
-	jeudi	25	avril	de	14h00	à	17h30
-	samedi	04	mai	de	09h00	à	12h00

Le dossier et les observations du commissaire enquêteur seront mis à la disposition du Directeur de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart à l'adresse et aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site www.splapanorama.fr. Les personnes intéressées pourront en outre communiquer avec les commissaires enquêteurs par les coordonnées mentionnées ci-dessus.

La décision d'urbanisme concernant le permis de construire sur la place de la Gare pourra être prise par arrêté du Maire.

- **Constatations réalisées Place de la Gare devant la SOCIETE GENERALE :**

Je constate que l'avis d'enquête publique « Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place dit « Place de la Gare » déposée par la SPLA PANORAMA VALLEE SUD –GRAND PARIS » est affiché sur le poteau d'un panneau :



• **Constatations réalisées Boulevard des Frères VIGOUROUX :**

Je constate que l'avis d'enquête publique « Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place dit « Place de la Gare » déposée par la SPLA PANORAMA VALLEE SUD –GRAND PARIS » est affiché sur le poteau d'un panneau :



N'ayant plus rien à constater, je me suis retiré.

Et de tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit sur dix pages.

Grégoire HERMET



RACISME

«L'espace public est hostile» pour les trans

L'agression de Julia, dimanche à Paris, rappelle que les personnes transgenres font partie des plus discriminées dans la population LGBT.

La vidéo a rapidement fait le tour des réseaux sociaux, mardi 2 avril. D'une grande violence, elle montre une partie de l'agression dont a été victime Julia, une jeune trans de 31 ans, dimanche soir, place de la République, à Paris. Les drapeaux algériens sont alors de sortie, une manifestation contre le régime du président Bouteflika se poursuit. Ce n'était pas la raison de la présence de la jeune femme, qui a raconté sa douloureuse expérience dans plusieurs médias, dont le HuffPost. « Je n'avais rien demandé. Je voulais prendre le métro. Là, trois hommes m'ont bloqué le passage et l'un d'eux m'a dit : "Hé, mais t'es un homme toi !" Je n'ai pas voulu répondre et j'ai tenté de les éviter, mais ils m'ont retenue en disant que je devais répondre à leur question. L'un d'eux m'a alors touché la poitrine en s'étonnant que j'aie effectivement des seins », raconte Julia, qui a commencé sa transition depuis cinq mois.



«Trois hommes m'ont bloqué le passage et l'un d'eux m'a dit : "Hé, mais t'es un homme toi !"» raconte Julia. Capture d'écran

« Face à une telle agression, on ne sait pas comment réagir »
La suite est plus pénible encore. Un des manifestants exhibe son sexe en exigeant de sa victime qu'elle lui « fasse du bien ». Celle-ci reçoit une première giflle, des insultes pleuvent, mais la jeune femme fait front. C'est là que les coups se font plus brutaux encore, comme en atteste la vidéo relayée par SOS Homophobie. Cette preuve en images, c'est aussi ce qui a poussé Julia à porter plainte mardi. « J'ai longuement hésité parce que quand on subit une agression comme ça, on ne sait pas comment réagir. Le déclin, c'est le fait que ça a été filmé, c'est une grande chance au final parce que des agressions comme ça, il en arrive très régulièrement envers la communauté LGBT et on n'en parle pas assez », a expliqué la jeune femme sur RFM Paris. Une enquête a été ouverte pour « violences aggravées » car « commises en raison de l'orientation sexuelle ou de l'identité de genre » et un des agresseurs présumés a été interpellé. Placé en

garde à vue, il a été relâché depuis. Cette affaire souligne la place encore très fragile des personnes transgenres dans la société, comme le pointait l'association SOS Homophobie dans son dernier rapport annuel. Pour elles, « l'espace public reste un lieu hostile, un environnement malveillant, avec ses rues et ses transports en commun où la peur des regards agressifs et haineux est difficile à supporter. Le simple fait de prendre un train peut s'avérer une véritable épreuve », écrit l'association, qui a relevé en 2017 une hausse de 53 % des témoignages de transphobie (contre + 4,8 % pour l'ensemble des actes LGBT-phobes), après un doublement entre 2015 et 2016. Rejet de l'autre (79 %), discrimination (51 %), insultes (38 %) sont les principales manifestations de ces actes. Les agressions, elles, ont concerné 8 % des 186 témoignages reçus par l'association. Dimanche, Julia a subi tout cela en même temps. Car si elle a été

sauvée du lynchage par des agents de sécurité de la RATP, elle a ensuite été sermonnée par ses bienfaiteurs. « Ils m'ont appelée "Monsieur", puis m'ont demandé pourquoi j'étais là pendant cette manifestation, vu les dangers que cela pouvait comporter pour moi. Ils m'ont ensuite dit : "Il ne faut pas s'habiller comme ça, monsieur", sous-entendant que si je n'avais pas mis ce short, je n'aurais pas été agressée », a regretté Julia, tout en remerciant les agents. Face aux commentaires racistes qui n'ont pas manqué de fleurir après la diffusion de la vidéo, la jeune femme a mis les points sur les « i » : « Les personnes qui m'ont agressées sont d'abord des ignorants. Cela n'a rien à voir avec le fait qu'ils soient algériens ou d'origine algérienne. Faire ce type d'amalgames, c'est montrer la même intolérance que celle dont j'ai été victime », a-t-elle insisté sur RFM. ■

ALEXANDRE FACHE

Annonces légales

L'Humanité est officiellement habilitée pour l'année 2019, pour la publication des annonces judiciaires et celles dans les départements : 75 (arrêté n°75-2018-12-25-008) 5,50 euros HT/ligne, 92 (arrêté CAIS/DCI n°2018-904) 5,50 euros HT/ligne, 93 (arrêté n°2018-2058) 5,50 euros HT/ligne, 94 (arrêté n°2018-4284) 5,50 euros HT/ligne décrets par l'arrêté du ministre de la culture et la communication de décembre 2018. La ligne se définit par 40 caractères, signes ou espaces de corps 6.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité
Mairie de Clamart
RAPPEL - AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place, dit « place de la gare », déposée par la SPLA PANORAMA
VALLEE SUD - GRAND PARIS
Par arrêté du maire N°DAJA 50/2019 une enquête publique d'une durée de 30 jours est organisée du 3 avril 2019 à 8h30 au 4 mai 2019 inclus à 12h00, conformément aux dispositions réglementaires de l'article L.123-9 du Code de l'Environnement.
Le public est informé qu'il sera procédé à une enquête publique relative au permis de construire pour le projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare jouxtant la Future Gare du Grand Paris, Fort d'Issy-Varves-Clamart, sis Place de la Gare à Clamart (92140), soumis à étude d'impact.
Le projet vise la construction d'un ensemble immobilier mixte composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et d'un parc de stationnement public, afin de participer à la requalification du secteur de la gare concomitamment à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement vient s'inscrire dans la première phase d'un projet urbain plus global s'articulant autour de la Gare du Grand Paris Express, Issy-Varves-Clamart.
Ce projet s'inscrit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Secteur Gare » du Plan Local d'Urbanisme révisé et approuvé en Conseil territorial de Vallée Sud - Grand Paris le 12 juillet 2016 et dans la modification numéro une du Plan Local d'Urbanisme approuvée en Conseil territorial de Vallée Sud-Grand Paris le 25 septembre 2018.
L'enquête publique se déroulera au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Direction de l'urbanisme et du logement, 3^{ème} étage, 1-5, avenue Jean Jaurès, 92140 Clamart) aux horaires suivants :
- les lundis, mercredis et vendredis de 8h30 à 12h,
- les mardis et jeudis de 13h30 à 17h30.
M. Bertrand SILLAM, ingénieur en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par le Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.
Le dossier d'enquête publique est consultable pendant la durée de l'enquête publique au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, aux heures mentionnées ci-dessus, et sur le site Internet : <http://projet-de-construction-place-de-la-gare-enquete-publique.net>
Il comprend notamment, en plus du dossier du permis de construire, l'étude d'impact avec son résumé non technique.
Des informations peuvent être demandées sur ce dossier auprès de la personne responsable du projet, Monsieur Jean-Olivier Berger, Maire de Clamart, par l'intermédiaire de la Direction de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart (3^{ème} étage du centre administratif, 1-5, avenue Jean Jaurès, 92 140 Clamart - tél. 01 46 52 36 44) aux horaires habituels d'ouverture de la direction, ainsi qu'à l'adresse mail suivante : projet-de-construction-place-de-la-gare-enquete-publique.net
Le public pourra signer, pendant toute la durée de l'enquête du 3 avril à 8h30 au 4 mai 2019 à 12h00, ses observations, propositions ou contre-propositions sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart à l'adresse et aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site : <http://projet-de-construction-place-de-la-gare-enquete-publique.net> ou les adresser par écrit à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Hôtel de Ville - M. Bertrand SILLAM - Commissaire enquêteur - Place Maurice Gumbourg - 92140 Clamart.
Pour recevoir les observations écrites ou orales du public, le commissaire enquêteur recevra le public au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, à l'adresse mentionnée ci-dessus, les :
- mercredi 3 avril de 9h00 à 12h00
- mardi 16 avril de 14h00 à 17h30
- jeudi 25 avril de 14h00 à 17h30
- samedi 04 mai de 9h00 à 12h00
Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, en Préfecture des Hauts-de-Seine et sur le site internet de la ville de Clamart www.clamart.fr. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.
La décision d'autorisation concernant le permis de construire sur le site de la Place de la Gare pourra être prise par arrêté du Maire.
EP19-140 enquete-publique@publegal.fr

Confiez à l'Humanité vos annonces légales pour les départements 75 + 91 + 92 + 93 + 94
laure.thierry@comediance.fr ou legale@comediance.fr tél. 01 49 22 74 89
Publiez votre annonce légale en ligne facilement et rapidement legales.parciculier.humanite.fr

en bref

Sortie du rouge pour Fosun Tourism, le propriétaire chinois du Club Med

TOURISME Le chinois Fosun Tourism Group, propriétaire du Club Méditerranée, a enregistré en 2018 un bénéfice net de 389 millions de RMB (environ 50 millions d'euros, au cours du 31 décembre), après une perte de 295 millions en 2017. L'exploitant français de villages de vacances a connu « une croissance sur tous [ses] grands marchés, dont la France », précise Henri Giscard d'Estaing, son PDG, dans un communiqué. Cinq Club Med ont ouvert en 2018, dont deux JoyViews, ce nouveau concept dédié aux courts séjours en périphérie des villes chinoises.

Appel à la grève des salariés français de New Look

DISTRIBUTION Les salariés français de l'enseigne de vêtements britannique New Look sont appelés à faire grève et à se rassembler lundi devant le siège parisien de l'entreprise pour réclamer un « vrai plan de sauvegarde de l'emploi », a indiqué samedi SUD-Commerce, rapporte l'AFP. La direction de New Look France avait annoncé, à la fin février, être à la recherche d'un repreneur pour ses 30 magasins, mais « les chances de reprise sont faibles », selon le syndicat, qui craint une liquidation.

Fusées : Avio affiche une hausse de 17 % de son bénéfice en 2018

ESPACE Le constructeur italien de la petite fusée européenne Vega affiche un bénéfice net de 25,3 millions d'euros, en hausse de 18 % par rapport à 2017 pour un chiffre d'affaires de 388,7 millions. Vega qui construit les boosters à propulsion solide de la fusée Ariane 5 et bientôt d'Ariane 6 annonce un carnet de commande de 877 millions d'euros. Cette année, Vega espère quatre lancements. L'un d'entre eux prévoit d'envoyer dans l'espace quelque 42 mini-satellites d'un coup, une première.

annonces judiciaires & légales

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Libéré - Égale - Français
Mairie de Clamart
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place, dit « place de la gare », déposée par la SPLA PANORAMA - VALLEES SUD - GRAND PARIS

Par arrêté du maire N°DAJA 502019 une enquête publique d'une durée de 30 jours est organisée du 3 avril 2019 à 09h30 au 4 mai 2019 inclus à 12h00, conformément aux dispositions réglementaires de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement.

Le public est informé qu'il sera procédé à une enquête publique relative au permis de construire pour le projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare jouxtant la Future Gare du Grand Paris, Fort d'Issy-Verres-Clamart, six Place de la Gare à Clamart (92140), soumise à étude d'impact.

Le projet vise la construction d'un ensemble immobilier mixte, composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et d'un parc de stationnement public, afin de passer à la réalisation du secteur de la gare concomitamment à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement vise à inscrire dans la première phase d'un projet urbain plus global s'articulant autour de la Gare du Grand Paris Express, Issy-Verres-Clamart.

Ce projet s'inscrit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation à Secteur Gare et du Plan Local d'Urbanisme révisé et approuvé au Conseil territorial de Vallées Sud - Grand Paris le 12 juillet 2016 et dans la modification numéro une du Plan Local d'Urbanisme approuvé au Conseil territorial de Vallées Sud-Grand Paris le 25 septembre 2016.

L'enquête publique se déroulera au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Direction de l'urbanisme et du logement, 3^{ème} étage, 1-5, avenue Jean Jaures, 92140 Clamart) aux horaires suivants :

- les lundis, mercredis et vendredis de 09h30 à 12h,
- les mardis et jeudis de 13h30 à 17h30.

M. Bertrand SILLAM, ingénieur en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par le Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Le dossier d'enquête publique est consultable pendant la durée de l'enquête publique au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, aux heures mentionnées ci-dessus, et sur le site internet :

<http://www.splpa-panorama.com/avis-de-la-gare-enquete-publique>

Il comprend notamment, en plus du dossier du permis de construire, l'étude d'impact avec son résumé non technique.

Des informations peuvent être demandées sur ce dossier auprès de la personne responsable du projet, Monsieur Jean-Dickler Berger, Maire de Clamart, par l'intermédiaire de la Direction de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart (3^{ème} étage du centre administratif, 1-5, avenue Jean Jaures, 92 140 Clamart - tel. 01 46 62 36 40) aux heures habituelles d'ouverture de la direction, ainsi qu'à l'adresse mail suivante :

avis-de-construction-place-de-la-gare@enquete-publique.fr

Le public pourra consulter, pendant toute la durée de l'enquête du 3 avril à 09h30 au 4 mai 2019 à 12h00, ses observations, propositions ou contre-propositions sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart à l'adresse et aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site : <http://www.splpa-panorama.com/avis-de-la-gare-enquete-publique> ou les adresser par écrit à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Hôtel de Ville - M. Bertrand SILLAM - Commissaire enquêteur - Place Maurice Gumbourg - 92140 Clamart.

Pour recevoir les observations écrites ou orales du public, le commissaire enquêteur recevra le public au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, à l'adresse mentionnée ci-dessus, les :

- mercredi 3 avril de 09h00 à 12h00
- mardi 16 avril de 14h00 à 17h30
- jeudi 25 avril de 14h00 à 17h30
- samedi 04 mai de 09h00 à 12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart www.clamart.fr. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

La décision d'autorisation concernant le permis de construire sur le site de la Place de la Gare pourra être prise par arrêté du Maire.

EP19-140 enquete-publique@publhogal.fr

La ligne de référence est de 40 signes en corps minimal de 8 points doté.
Le calibrage de l'annonce est établi de filat à filat.
Les départements habilités sont 75, 91, 92, 93, 94, 95 et 69.

LES ECHOS SOCIÉTÉS - LE PUBLICITEUR LEGAL - LA VIE JUDICIAIRE



Le « Costa Smeralda » pourra accueillir jusqu'à 6.500 passagers pour 1.680 membres d'équipage. Photo Costa

Costa met à flot son premier paquebot propulsé au GNL

- Le « Costa Smeralda », construit au chantier naval Meyer Turku en Finlande, prendra la mer en octobre prochain.
- Armateur italien et sa maison mère, l'américain Carnival, entendent réduire leur empreinte carbone de 25 % d'ici à 2020.

TRANSPORT

Antoine Boudet
— A Turku (Finlande)

Comme en suspension dans l'air, à deux mètres du sol, mais soutenue par une rangée de piliers, la gigantesque coque du « Costa Smeralda » flottera bientôt sur les eaux. Le temps que les flots libérés ne remplissent la cale sèche de 16 mètres de profondeur, quelque 50 mètres de large et 300 mètres de long, avec 350 millions de litres d'eau déversés pendant de 8 à 10 heures. La compagnie italienne Costa a procédé vendredi, au chan-

tier naval Meyer Turku en Finlande, à la mise à flot de son premier paquebot de croisière propulsé au gaz naturel liquide (GNL). Près d'un an et demi après la cérémonie de coupe de la première tôle, en septembre 2017, le futur navire amiral de la flotte du numéro un européen de la croisière, et filiale du numéro un mondial « l'américain Carnival, s'apprête maintenant à recevoir les aménagements intérieurs de ses 2.612 cabines, le restaurant, 19 bars, de son spa doté de 16 salles de soins, d'un parc aquatique avec toboggans, de ses quatre piscines et de son propre musée, le Costa Design Museum ou « CoDe », en hommage au design italien.

Une fois achevé, après avoir mobilisé près de 10.000 personnes au total, le « Costa Smeralda » devrait prendre la mer le 20 octobre 2019 pour une croisière de quinze jours, qui reliera à Hambourg à Savone, avec des escales de deux jours dans des ports européens comme Rotterdam, Lisbonne, Barcelone et Marseille.

Des objectifs ambitieux
Et cette fois, les défenseurs de l'environnement n'auront pas à s'en offusquer. Au moins pour ce qui concerne la qualité de l'air. Car le « Costa Smeralda », qui pourra accueillir jusqu'à 6.500 passagers pour 1.680 membres d'équipage, sera le premier navire de Costa propulsé au

GNL, le combustible fossile le plus propre au monde. « Véritable avancée en matière environnementale, il améliorera la qualité de l'air en évitant presque entièrement l'émission de particules fines et d'oxydes de soufre en mer comme à quai », souligne Costa dans un communiqué, et réchira en outre considérablement les émissions d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone. Le « Costa Smeralda » et son navire-jumeau, dont le lancement est prévu en 2021, contribueront à la réalisation des objectifs ambitieux de développement durable fixés par Costa et Carnival Corporation, notamment la réduction de leur empreinte carbone de 25 % d'ici à 2020. ■

Les armateurs pourraient s'entendre pour réduire la vitesse des cargos

Philippe Louis-Dreyfus plaide pour une réduction de la vitesse de navigation des cargos afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre.



Selon Philippe Louis-Dreyfus, président de Louis Dreyfus Armateurs, l'ensemble des armateurs français soutient l'idée d'une réduction de la vitesse. Photo Christophe Métreis/LDA

En finir avec cette image de « voyous des mers », encore trop souvent partagée dans l'opinion publique, qui colle à la peau des armateurs. Répondre aux critiques sur ces navires qui non seulement souillent les mers, avec leurs rejets de déchets, mais encore polluent l'air de leurs cheminées crachant des fumées chargées de CO₂ et autres particules. Pour le président de Louis Dreyfus Armateurs (LDA), Philippe Louis-Dreyfus, héritier d'une longue histoire maritime remontant au milieu du XIX^e siècle, c'est quasiment une mission.

Et ce d'autant plus que les « gilets jaunes » ont fait valoir, pour justifier leur refus d'une taxe carbone sur le carburant de leurs voitures, que ni les navires ni les avions ne sont taxés. Pourtant, Philippe Louis-Dreyfus le martèle depuis des années, « le moyen de transporter le plus économique en termes de coûts et de respect de l'environnement à la tonne transportée, c'est le maritime ». Le plupart des études estiment entre 2 % et 2,5 % la contribution du transport maritime aux émissions totales de CO₂ sur la planète, pour une flotte mondiale

d'environ 70.000 gros navires et près de 90 % des marchandises transportées.

Ce qui, selon le président de LDA, n'exonère pas les armateurs de s'interroger sur comment améliorer leur performance écologique et environnementale. « Cela a été un de mes combats à l'Ecsa [European Community Shipowners' Association, NDLR] puis au BIMCO [Baltic and International Maritime Conference, la plus grande des associations

maritimes internationales représentant les armateurs, NDLR] que j'ai présidé », explique Philippe Louis-Dreyfus. Mais c'était sans compter sur les réticences de certaines grandes nations du « shipping ».

Règles très strictes
Résultat, le transport maritime est soumis à des règles très strictes. Dès 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI) a écrit le fait que les navires devraient adopter

en 2020 des carburants désulfurés, avec pour objectif une baisse de 40 % des émissions de CO₂ en 2030. Cela a conduit les armateurs des compagnies de porte-conteneurs, de paquebots de croisière et de ferries à lancer des programmes de construction de bateaux propulsés au gaz naturel liquide (GNL). Mais pour les cargos, qui transportent des vracs solides (minerais, céréales, etc.) ou liquides (pétrole, gaz, etc.) et représentent plus de 60 % du transport maritime mondial, c'est une solution insoluble.

La solution du futur sera peut-être l'hydrogène, mais, en attendant, certains armateurs équipent leurs navires de « scrubbers », des laveurs de fumée, une solution qui ne pollue pas tout le monde. Philippe Louis-Dreyfus milite, lui, pour « le plus facile, qui ne coûte rien à personne, et qui consiste pour les armateurs à réduire la vitesse de leurs navires, ou plutôt à l'optimiser ».

Il faut être bien sûr que cette mesure relève de l'OMI et s'impose à toutes les flottes de cargos, les porte-conteneurs et les ferries et échantant. Selon Philippe Louis-Dreyfus, l'ensemble des armateurs français soutient cette idée. CMA CGM long-temps réticent s'y étant rallié puis que le transport de conteneurs n'est pas concerné. Les armateurs grecs et japonais y sont également désormais favorables. Reste à BIMCO à s'emparer du sujet. — A. B.

Politique & Citoyenneté

Annonces légales

L'Humanité est officiellement habilité pour l'année 2019, pour la publication des annonces judiciaires et légales dans les départements : 75 (arrêté n° 5-2018-73-20-008) 5,50 euros HT/ligne, 92 (arrêté CAS/SDCI n° 2018-904) 5,50 euros HT/ligne, 93 (arrêté n° 2018-3046) 5,50 euros HT/ligne, 94 (arrêté n° 2018-4284) 5,50 euros HT/ligne définis par l'arrêté du ministre de la culture et la communication de décembre 2018. La ligne se défile sur 40 caractères, signes ou espaces de corps 6.

AVIS D'ENQUÊTE

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

Mairie de Clamart

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Demande de permis de construire pour un projet d'aménagement du quartier Grand Place, dit « place de la gare », déposée par la SPLA PANORAMA
VALLEE SUD - GRAND PARIS

Par arrêté du maire N°DAJA 50/2019 une enquête publique d'une durée de 30 jours est organisée du 3 avril 2019 à 8h30 à 4 mai 2019 inclus à 12h00, conformément aux dispositions réglementaires de l'article L.123-9 du Code de l'Environnement.

Le public est informé qu'il sera procédé à une enquête publique relative au permis de construire pour le projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare (joignant la Future Gare du Grand Paris, Fort d'Issy-James-Clamart, sis Place de la Gare à Clamart (92140), soumis à étude d'impact.

Le projet vise la construction d'un ensemble immobilier mixte, composé de logements en accession libre et de logements sociaux, de commerces ainsi que d'un parc de stationnement privé et d'un parc de stationnement public, afin de participer à la revitalisation du secteur de la gare concomitamment à l'arrivée de la gare du métro ligne 15 sud du Grand Paris Express. Cet aménagement permettra de concourir à la constitution d'un véritable quartier de gare à la fois qualitatif et attractif. Cet aménagement vient s'inscrire dans la première phase d'un projet urbain plus global s'articulant autour de la Gare du Grand Paris Express, Issy-Vanves-Clamart.

Ce projet s'inscrit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Secteur Gare » du Plan Local d'Urbanisme révisé et approuvé en Conseil territorial de Vallée Sud - Grand Paris le 12 juillet 2016 et dans la modification numéro une du Plan Local d'Urbanisme approuvée en Conseil territorial de Vallée Sud-Grand Paris le 25 septembre 2018.

L'enquête publique se déroulera au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart (Direction de l'urbanisme et du logement, 3^{ème} étage, 1-5, avenue Jean Jaures, 92140 Clamart) aux horaires suivants :

- les lundis, mercredis et vendredis de 8h30 à 12h,
- les mardis et jeudis de 13h30 à 17h30.

M. Bertrand SILLAM, Ingénieur en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par le Président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Le dossier d'enquête publique est consultable pendant la durée de l'enquête publique au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, aux heures mentionnées ci-dessus, et sur le site internet :

<http://projet-de-construction-place-de-la-gare-enquetepublique.net>

Il comprend notamment, en plus du dossier du permis de construire, l'étude d'impact avec son résumé non technique.

Des Informations peuvent être demandées sur ce dossier auprès de la personne responsable du projet, Monsieur Jean-Dieter Berger, Maire de Clamart, par l'intermédiaire de la Direction de l'urbanisme et du logement de la commune de Clamart (3^{ème} étage du centre administratif, 1-5, avenue Jean Jaures, 92 140 Clamart - tel. 01 46 62 36 44) aux horaires habituels d'ouverture de la direction, ainsi qu'à l'adresse mail suivante :

projet-de-construction-place-de-la-gare@enquetepublique.net

Le public pourra consigner, pendant toute la durée de l'enquête du 3 avril à 8h30 à 4 mai 2019 à 12h00, ses observations, propositions ou contre-propositions sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart à l'adresse et aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ainsi que dans le registre électronique mis à disposition sur le site : <http://projet-de-construction-place-de-la-gare-enquetepublique.net> ou les adresser par écrit à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Hôtel de Ville - M. Bertrand SILLAM - Commissaire enquêteur - Place Maurice Gunstoung - 92140 Clamart.

Pour recevoir les observations écrites ou orales du public, le commissaire enquêteur recevra le public au centre administratif de l'Hôtel de ville de Clamart, à l'adresse mentionnée ci-dessus, les :

- mercredi 3 avril de 9h00 à 12h00
- mardi 16 avril de 14h00 à 17h30
- jeudi 25 avril de 14h00 à 17h30
- samedi 04 mai de 9h00 à 12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête au centre administratif de l'Hôtel de Ville de Clamart, en Préfecture des Hauts-de-Seine et sur le site internet de la ville de Clamart www.clamart.fr. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

La décision d'autorisation concernant le permis de construire sur le site de la Place de la Gare pourra être prise par arrêté du Maire.

EP19-140

enquete-publique@publilegal.fr

ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL VALLEE SUD - GRAND PARIS

Approbation de la modification du périmètre de droit de préemption urbain renforcé de la commune de Clamart
« Par délibération n° CT2019/008, le Conseil

de Territoire de l'Établissement public territorial Vallée Sud - Grand Paris a approuvé la modification du périmètre de droit de préemption urbain renforcé de la commune de Clamart. Cette délibération est affichée durant un mois au centre administratif de l'Hôtel de ville de Clamart, 1, 5, avenue Jean-Jaures, 92140 Clamart, et au siège social de l'Établissement public territorial (EPT) Vallée Sud - Grand Paris (Hôtel de Ville, 92160 Antony). »

DÉMOCRATIE

La dérive technocratique des conférences régionales

Faire produire de l'eau tiède à une usine à gaz : la réunion marseillaise, censée clore le grand débat, n'augure rien de bon sur son atterrissage.

Marseille (Bouches-du-Rhône), envoyé spécial.

Il fallait être vigilant dès la première minute pour ne pas perdre le fil de la méthode. Vendredi après-midi, les 84 citoyens tirés au sort pour participer à la « conférence citoyenne régionale » sont répartis en douze tables - trois pour chacun des grands thèmes retenus (l'organisation de l'État et des services publics, la transition écologique, la fiscalité et les dépenses publiques, la démocratie et la citoyenneté). Quelques participants râlent. « Je n'y connais rien ce thème », se désespère Sylvie. On commence par un questionnaire long et dense. Puis place aux Post-it de quatre couleurs (un par thème) sur lesquels chaque participant doit écrire un mot, un seul, que lui évoque chacun des thèmes. Vous suivez ? Cela donnera le lendemain une restitution à travers un « nuage » de mots : liberté, respect, égalité et référendum pour la thématique « démocratie » ; impôts, justice, équité sur la fiscalité ; planète, avenir et urgence concernant la transition écologique ; décentralisation, millefeuille et services publics pour le dernier thème.

Voilà la base de départ qu'il va falloir transformer en douze propositions. La discussion s'engage en soirée, table par table. Le samedi, après le déjeuner, 75 participants (les autres se sont déistes au petit matin venu) sont invités à finaliser. Deux à trois participants par table restent comme hôtes et présentent la réflexion et la proposition du petit groupe à des visiteurs. Les hôtes deviendront dans un deuxième temps des visiteurs d'autres tables. À l'une des tables concernées par la fiscalité, une jeune femme demande : « Vous avez parlé de l'ISF ? » Léger

blanc. Puis réponse. « Non ? Moi, je voulais en parler mais je n'étais pas à la bonne table. »

Sur la démocratie, Vincent, « hôte » de la transition écologique, amène, en visiteur, la proposition du « jugement majoritaire », créée par deux chercheurs français, qui permet d'« éviter le vote utile en attribuant une note à chacun des candidats ». Curiosité, intérêt. Mais le temps presse. Il faut passer à l'étape suivante. La réflexion citoyenne demande du temps, mais ici, il faut respecter un timing. Cela donne parfois des aspects de café du Commerce, avec des arguments vite jetés, même si les citoyens souhaitent manifestement pouvoir élaborer une conflictualité d'idées. Le croisement des points de vue ne change rien au premier travail des groupes et douze propositions sont formulées. Faute de consensus, c'est le plus petit dénominateur commun qui

l'emporte. L'idée stimulante du « jugement majoritaire » ne passera jamais cette étape.

Aucune revendications phares n'a trouvé son chemin

Chaque table doit désormais attribuer de zéro à quatre étoiles sur chacune d'entre elles. Cette « note » sera la résultante de l'avis des sept membres.

À l'une des tables, on a carrément sorti la calculatrice : chacun donne sa note et on fait la moyenne. D'autres tentent d'être plus délibératifs mais « il vous reste cinq minutes », rappelle l'animateur, alors qu'une minorité de questions a été abordée. Au classement final, l'instauration d'un parcours civique obligatoire pour tous et un plan pour une gestion raisonnée des déchets arrivent en tête. Par définition, les propositions les plus « vivantes » ne se retrouvent pas majoritaires, qu'il s'agisse de la suppression des régimes spéciaux de retraite ou de l'imposition plus importante des hauts revenus et du capital. Aucune des revendications phares portées dans le cadre du mouvement des gilets jaunes - rétablissement de l'ISF et instauration du RIC - n'a trouvé son chemin.

Cela tient-il à la sociologie de l'assemblée constituée par le hasard du tirage au sort ? Notre demande de données précises s'est heurtée au fait que celles-ci n'étaient pas encore « consolidées ». De nombreux participants ont, en effet, été recrutés au dernier moment en raison de multiples refus. Une constante des sciences sociales veut que les catégories populaires, se considérant comme moins légitimes, participent peu à ce type de processus. Faute de statistiques irrefutables, nous en restons à notre ressenti subjectif : le public phosphorant dans le sous-sol de l'hôtel de ville de Marseille nous semblait plus monocoloré, moins jeune et plus CSP- que le public lézardant, en surface, sur les terrasses du Vieux-Port. ■

CHRISTOPHE DEROUBAIX

LA PLATEFORME AURAIT REÇU « 1819 765 CONTRIBUTIONS », QUI PORTERAIENT MAJORITAIREMENT SUR LA FISCALITÉ ET LES DÉPENSES PUBLIQUES (33,5 %).

QUI A PARTICIPÉ AUX DÉBATS ?

Le Cevipof a dressé un portrait sociologique des participants au grand débat : ce sont majoritairement des hommes (55 %) âgés (60 ans en moyenne), retraités (50 %) et actifs de plus de 50 ans (34 %), dotés d'un « fort capital humain » (64 % déclarent détenir un diplôme de l'enseignement supérieur) et propriétaires de leur logement (75 %). 55 % affirment s'en sortir « plutôt facilement » avec leurs revenus, et 11 % très facilement. On est donc loin du profil sociologique et des aspirations des gilets jaunes, dont la préoccupation principale demeure le pouvoir d'achat pour réussir à boucler les fins de mois.

Département des Hauts-de-Seine

*ENQUETE PUBLIQUE au titre du Code de l'environnement et du Code de l'urbanisme
du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019 inclus*

*Relative à la demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement
du quartier Grand Place, dit « Place de la Gare », sur la commune de Clamart
par la société SPLA PANORAMA*

*Par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise
n°E19000014/95 du 26 février 2019
et prescrite par Arrêté n°DAJA50/2019 de la commune de Clamart*

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Commissaire enquêteur : Bertrand SILLAM

Le : 4 mai 2019

1.0 Préambule

L'article R.123-18 du Code de l'environnement précise que *« dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles »*.

1.1 Contexte de l'enquête

L'enquête « environnementale » régie par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement (articles L. 123-1 et suivants) s'appliquera à l'ensemble des enquêtes publiques dont l'objet est d'informer et de faire participer le public aux décisions prises en matière d'environnement ou susceptibles d'affecter l'environnement. Seront ainsi dans le champ d'application de ce premier régime, les opérations définies par l'article L. 123-2 du code de l'environnement, à savoir : « 1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale ».

Les articles L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement rassemblent l'ensemble des dispositions relatives au champ d'application, au contenu et au contrôle de l'étude d'impact. La SPLA PANORAMA est maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement autour du site de la future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE). Le projet prévoit de créer une surface plancher comprise entre 10 000m² et 40 000m², sur un terrain d'assiette ne couvrant pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, ainsi qu'une aire de stationnement ouverte au public de 50 unités et plus.

Conformément à la réglementation en vigueur, décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, et aux dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39 et 41), ce projet a été soumis à examen au cas par cas. La décision de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France (DRIEE), en date du 3 août 2017, mentionne que le « projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare, situé à Clamart dans le département des Hauts-de-Seine, nécessite la réalisation d'une étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement. » (Décision n° DRIEE-SDDTE-2017-139 du 3 août 2017).

Permis de construire relatif au projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA — PV de synthèse — 5 mai 2019

Il semble, cependant, que ce projet d'aménagement soumis à l'article L.123-2 du code de l'environnement puisse bénéficier des exceptions mentionnées au 1^{er}, 3^{ème} alinéa : «...à l'exception : ...- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ; »

1.2 Déroulement de l'enquête

Cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions sans aucun incident particulier du mercredi 3 avril à 8h30 au samedi 4 mai 2019 à 12h.

1.2.1 Paraphe du registre, cotation du dossier.

Le 3 avril 2019 à 8 h 30, le commissaire enquêteur s'est rendu à la Direction de l'urbanisme, dans le bureau qui lui était affecté et dans lequel avaient été déposés le dossier d'enquête publique et 3 exemplaires du registre préalablement cotés.

Le commissaire enquêteur a pu s'assurer de la complétude du dossier, avant le démarrage et pendant la durée de l'enquête.

Le dossier de Permis de construire remis est composé des pièces suivantes :

A. DOSSIER PRINCIPAL

- 01 Formulaire de demande de PC
- 02 Ensemble des plans de projet (4)
- 03 Ensemble de coupes (3)
- 04 Notice architecturale
- 05 Ensemble de plans de façades et toiture (5)
- 06 Documents graphiques d'insertion dans le site
- 07 Photos de situation dans l'environnement proche
- 08 Photos de situation dans l'environnement lointain
- 10 Demande de permission de surplomb du domaine public
- 11 Etude d'impact
- 16-01 Formulaire de prise en compte de la RT2012
- 16-02 Attestation de gestion de la pollution des sols
- 17 Tableau SDP
- 31 Extrait de la convention PUP

Permis de construire relatif au projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA — PV de synthèse — 5 mai 2019

- 39 Notice PMR ERP
- 40-01 Notice sécurité ERP
- 40-02 Demande de dérogation au titre de l'article L152-6 alinéa 4° du code de l'Urbanisme
- 41 Contrat de servitude de cours communes

B. ANNEXES

- 100 Ensemble de plans de géomètre et de niveaux (10)
- 200 Notice de sécurité et accessibilité PMR Logements
- 301 Etude d'Approvisionnement en Energie
- 302 Etude de rétention des eaux de pluie + note de calcul
- 401 Extrait Kbis
- 402 Certificat d'urbanisme
- 501 Charte enseigne commerciale

C. PERMIS DE DEMOLIR PC27

- A01 Plan masse des construction à démolir
- A02 Photographie des construction à démolir

D. AVIS

- Avis MRAe sur étude d'impact
- Mémoire en réponse sur avis MRAe
- Décision de la DRIEE suite à la demande d'étude cas par cas (ajoutée au dossier à la demande du commissaire enquêteur)

Le commissaire enquêteur a ensuite, complété les registres et procédé au paraphe des feuillets.

En dehors de ces permanences, le dossier papier et le registre, paraphé et coté, ont été mis à la disposition du public, au service urbanisme de la ville de Clamart. Dans ce bureau, un écran informatique a permis d'accéder au site dématérialisé et à son registre.

Un registre dématérialisé a donc été mis à disposition du public selon les termes de l'arrêté du 13 mars 2019. Il a pu être constaté qu'il était accessible dès l'ouverture de l'enquête et qu'il était verrouillé à sa clôture. Le site concerné recueillait aussi les messages courriels.

4 registres ont été nécessaires pour recueillir l'ensemble des observations de cette enquête (Devant le nombre élevé d'observations recueillies les derniers jours, le commissaire a été obligé de se déplacer pour ouvrir et parapher un registre supplémentaire).

1.2.2 Déroulement des permanences

- Les permanences prescrites par l'arrêté d'organisation de l'enquête, se sont déroulées comme prévu les :

- mercredi 3 avril de 9h00 à 12h00

au cours de laquelle le commissaire enquêteur a reçu la visite de Monsieur BONHOMME qui s'est inquiété de la distribution des accès du parc de stationnement. Il a notamment souhaité la réalisation d'une gare routière et l'accroissement de l'offre bus vers la gare.

- mardi 16 avril de 14h00 à 17h30

qui a accueilli 6 personnes,

M. GARMIRIAN et M. COLLEAUX (association VAC) qui ont rappelé leur demande de prolongation de l'enquête et l'organisation de réunions publiques,

Mme CAMBON, qui a déposé une observation dans le registre papier repris dans le registre dématérialisé, et demandé de suivre la demande des associations concernant la prolongation de l'enquête et l'organisation d'une réunion publique.

M. CORTET qui a fait part de son opposition au projet et principalement à la construction du bâtiment D et E qui vont lui masquer sa vue sur Paris.

Mme GIRAUD et M. GAUCLERE (association des dérailleurs de Clamart) : qui ont formulé la même demande que VAC pour prolonger l'enquête et organiser une réunion publique. Ils ont évoqué les problèmes de mobilité et de déplacement des vélos à proximité de la gare, ce qui préfigure la note qu'ils transmettront avant la fin de l'enquête.

- jeudi 25 avril de 14h00 à 17h30

Monsieur GARMIRIAN (VAC) est venu faire le point et communiquer ses analyses du dossier

- samedi 04 mai de 9h00 à 12h00

Pendant laquelle le commissaire enquêteur a reçu M. GARMIRIAN et M. COLLEAUX (VAC) qui ont remis, en main propre un complément de leur observation principale (Le commissaire enquêteur leur a exposé les raisons de sa décision de ne pas prolonger l'enquête ni d'organiser de réunion publique (le courrier associé leur a été transmis à l'appui), Mme HENRY qui a exprimé son opposition au projet et déposé une observation sur le registre, Mme RAKOFF, qui a demandé un effort sur l'isolation des immeubles et un mode de chauffage plus économique, regretté que l'école ne figure pas dans la phase prioritaire, l'absence de protection phonique et la non prise en compte de l'intermodalité et des cheminements piétons . D'autres personnes sont venues, soit pour consulter le dossier, et (ou) déposer leurs

observations , certaines sur une feuille mise à leur disposition pour que chacun puisse les formuler avant la clôture, parmi elles, Les « Dérailleurs de Clamart » qui ont laissé un document de 5 pages, M. MARMORAT, M.MASSET, M. PISSEMBON, Mme Corinne J , Mme LEMAIRE et M. GUILLON, M. LEHEUP et Mme LEHEUP qui ont exprimé leur opposition au projet en reprenant et appuyant, pour la plupart, les remarques formulées par les associations, enfin, M. CORTET fils est venu remettre, sous format papier, l'observation déposée par son père sur le registre.

- À ces diverses permanences, le commissaire enquêteur n'a eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête, et chacun a pu s'exprimer librement.

1.2.3 Information et consultation du public

➤ L'information et la consultation du public se sont effectuées conformément à la réglementation. Des annonces légales ont été publiées dans plusieurs supports :

- Site internet officiel de la ville de Clamart
- Magazine de la ville, « Clamart Infos »
- Affichage public en Mairie et sur le territoire de la commune ; le commissaire enquêteur a vérifié que cet affichage a bien été réalisé et qu'il est resté en place jusqu'à la fin de l'enquête publique.
- Journal « Les Echos » du 18 mars 2019
- Journal « L'humanité » du 18 mars 2019
- Journal « Les Echos » du 4 avril 2019
- Journal « L'humanité » du 4 avril 2019

1.2.4 Clôture de l'enquête

A la clôture de l'enquête, le samedi 4 mai 2019 à 12h, conformément à l'arrêté du 13 mars 2019, le commissaire enquêteur a procédé à la collecte des 4 registres papier, et des observations figurant sur le registre électronique (insérées dans le registre papier).

Le dossier a été complété, en cours d'enquête, le 8 avril 2019, par le mémoire en réponse à la MRAe version définitive, le premier déposé en début d'enquête, comportant quelques coquilles et défauts de forme.

A la demande du commissaire enquêteur, ce dossier a aussi été complété le, 11 mai, par la décision de la DRIEE prise à la suite de la demande d'examen au cas par cas

1.3 Comptabilité de l'enquête :

Nombre d'observations et de courriers portés aux registres : 149;

dont :

- au registre papier de la mairie de Clamart : 15 ;
- sur registre dématérialisé mis à la disposition du public: 134 ;
- nombre d'observations orales sans que l'interlocuteur ne souhaite les mentionner sur le registre : 1 (déposée sur le registre ultérieurement) ;
- nombre de courriers : 0 ;
- Nombre d'e-mails : 14 ;
- Documents non recevables sur le registre dématérialisé : 7 avis (N°23R, 49, 63R,75R,101R,130R,131R) faisant doublon avec les avis (N°26R, 50, 62R,77R,100R,127R,128R), 1 avis vide (N°96), 1 avis ne comportant qu'une photo(114R), 1 avis constitué d'un lien avec un journal (126R)
- Documents non recevables sur le registre papier : 1 (N°4V) faisant doublon avec le N°9R
- Documents non recevables sur le registre électronique : 2 Mme PAQUIER et M. DEVAL reçus hors délais, mais lus par le commissaire enquêteur

2 Synthèse des observations formulées par le public durant l'enquête

On relève près de 73% d'observations opposées au projet, contre 19% d'observations favorables et 8% d'observations réservées.

Pendant cette enquête une première demande de prolongation de la durée d'enquête et d'organisation de réunions d'échanges et d'information, a été formulée le 13 avril sur le registre et confirmée lors de la permanence du 16 avril par l'association Vivre à Clamart (VAC), à laquelle le commissaire enquêteur n'a pas souhaité donner suite pour les raisons énoncées sur le courrier de réponse joint au rapport et dont les motifs sont les suivants :

« L'article L123-9 du Code de l'environnement précise... « Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours... »,

cette décision doit être formulée au maître d'ouvrage au plus tard 8 jours avant la fin de l'enquête.

Cette enquête se déroulant du 3 avril au 4 mai 2019, soit 32 jours, le commissaire enquêteur a observé pendant la période précédant cette échéance l'évolution des dépôts d'observations qui ne lui a pas paru anormale, bien au contraire. De plus ce dossier ne me semble pas plus complexe que tout autre comportant une étude d'impact, qui comprend un résumé non technique dans sa première partie. L'avis de la MRAe permet aussi de mieux appréhender et de synthétiser la

problématique environnementale.

Avant cette enquête, plusieurs réunions publiques ont été organisées, dont trois sous forme d'ateliers, suivies d'une autre destinée à présentation, par chaque équipe, du projet qu'elle portait. Compte tenu du ton de certaines observations, je considère qu'une nouvelle réunion serait de nature à provoquer des conflits et difficile à mettre en œuvre. »

A noter que les termes de l'observation de EELV confirment cette tendance : « Bien que l'étude d'impact fasse un compte rendu assez positif de la concertation, il faut rappeler que celle-ci s'est passée dans une ambiance extrêmement tendue et a été l'objet d'incidents notables. ».

Ces demandes ont été reprises en écho par la majorité des opposants au projet, y compris les autres associations, essentiellement la dernière semaine de l'enquête.

On relève par ailleurs que 109 observations ont été déposées la dernière semaine d'enquête, dont 64 les 2 derniers jours.

Les observations déposées l'ont été soit directement en ligne soit sous forme de pièces attachées, soit par E-mail, soit remises en main propre au cours d'une permanence ou transcrites sur le registre, le volume du contenu pouvant aller de quelques lignes à 8 pages.

On note que la page dossier du registre électronique a été consultée 3953 fois

3. Avis de l'autorité environnementale MRAe sur le projet

« Synthèse de l'avis Le présent avis porte sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement urbain qui concerne le quartier de la gare de Clamart, localisé en limite de nord de celle-ci et qui accueillera à l'horizon 2024 la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE).

Le projet urbain prévoit une programmation multifonctionnelle comprenant des logements, des commerces, un hôtel, la gare du Transilien, une école, une crèche ainsi qu'une promenade jardinée. La réalisation d'un projet est prévue en deux temps de 2018 à 2021 puis de 2025 à 2027. Il créera une surface de plancher totale d'environ 45 000 m².

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution des sols et de la nappe souterraine, la gestion des déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air ainsi que l'intégration paysagère et architecturale.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- clarifier les liens entre le présent projet urbain et la future gare de la ligne 15 du métro GPE ;
- développer les explications concernant la gestion de la pollution de la nappe souterraine et des sols pollués ;
- analyser la qualité des sols de la future promenade jardinée ;
- d'approfondir l'analyse de l'exposition des futurs résidents aux nuisances sonores générées par les infrastructures terrestres ferroviaires et routières en expliquant les solutions d'évitement ou de réduction envisagées ;
- étayer l'analyse des effets de l'augmentation du trafic routier sur le cadre de vie des secteurs avoisinants ;
- étayer l'analyse de l'intégration architecturale et paysagère du projet, en particulier s'agissant des bâtiments localisés en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager de Clamart ;
- analyser les effets cumulés du chantier du présent projet avec celui de la future gare de la ligne 15 du GPE. »

4.1 Analyse des Observations du Public par thème

L'analyse des observation traduit l'émergence des thèmes principaux suivants :

- 1) Mobilité, Intermodalité, Transports, Circulation
- 2) Pollution, Nuisances Sonores
- 3) Constructions, Logements, Energie
- 4) Equipements Publics
- 5) Cadre de vie, Espaces Verts
- 6) Autres

CONTENU DES OBSERVATIONS PAR THEMES	QUESTIONS
<p>T1-1 Selon l'association vivre à Clamart (VAC), il ne semble pas que les études qui devaient être réalisées en coordination avec les différents opérateurs (SGP, IdF Mobilités, CD 92, SNCF, RATP, ...) soient abouties, car il n'y a aucune indication :</p> <p>-Des futurs accès à la gare du transilien et le cheminement entre la halle et les quais (On apprend simplement que la halle de gare 376m2 sera dans le bâtiment H).</p> <p>-Sur les dispositions conservatoires prises pour la gare terminus du tramway T10 dans le cas ou cette option serait préférée in fine à l'autre option qui est celle d'une prolongation vers la station RER Issy.</p> <p>-Sur le positionnement futur des arrêts de bus (189, 394 et 59), les déposes minutes, les voies cyclables, les capacités des abri-vélos. les emplacements des véhicules autopartage seront-ils au niveau rez-de-rue du parking public ?</p> <p>-sur les 20 emplacements équipés d'alimentation électrique, combien</p>	<p>Pouvez vous apporter une explication à cette absence ? Quel est le résultat des concertations avec les différents acteurs de ce projet ? ces concertations sont elles toujours en cours ?</p>

<p><i>seront réservés pour les véhicules en autopartage et combien en restera-t-il pour les véhicules électriques privés ?</i></p> <p><i>-Sur les flots de voyageurs qui emprunteront les différentes voies d'accès et l'adaptation des espaces publics à ces flots attendus. En particulier, le passage entre les bâtiments B et C en forme d'arche semble trop étroit pour les heures de pointe et générateur de risques d'accident avec les patinettes et autres moyens de transport individuel (même tenus en main).</i></p>	
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T1-2 L'association les dérailleurs de Clamart indique que l'intermodalité, n'est pas traitée dans le projet,</i></p> <p><i>-la rue des frères Vigouroux reste identique, aujourd'hui déjà difficile d'accès</i></p> <p><i>-l'accès côté ancienne gare est « pincé » avec un porche étroit</i></p> <p><i>-des « verrous » sont positionnés sur les espaces</i></p> <p><i>-la promenade boisée est faite pour le loisir et non pour les gens qui viennent prendre le train (itinéraire sinueux sans cohérence ni continuité</i></p> <p><i>-les trajectoires piétons, voitures, vélos se croiseront à l'entrée des parkings</i></p> <p><i>-Le franchissement de la gare GPE n'est pas évoqué</i></p> <p><i>-Aucune signalisation n'indique comment les vélos sont supposés circuler sur la place</i></p> <p><i>-L'idée d'une voie cyclable le long de la voie ferrée, qui partirait de l'ancienne place de la gare et se prolongerait par une passerelle enjambant le clos Montholon, jusqu'au boulevard de Stalingrad, côté Malakoff, est totalement passée sous silence.</i></p> <p><i>Ils préconisent de revoir les modalités de réalisation du projet en faisant sauter les « verrous », ouvrir les espaces, créer des liaisons cyclables et des aménagements nombreux, visibles, incitatifs, réduire l'emprise automobile pour en limiter les effets nuisibles dans la phase opérationnelle</i></p>	<p>Quelle est la place réservée aux vélos dans le projet ?</p> <p>Comment est assurée la continuité cyclable ? Comment s'effectue le lien avec les liaisons existantes ?</p> <p>Y aura-t-il assez d'abris-vélos prévus ? Combien ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T1-3 Pour Mme BARUTH, les cheminements piétons sont extrêmement flous. Vis-à-vis des liaisons entre les divers modes de transport mais aussi de l'entrée parking en pleine place soit disant « à vivre ». L'accroissement inévitable de passages de voitures autour des nouveaux immeubles et des gares va rendre ce cheminement compliqué. Le dimensionnement des trottoirs est-il prévu pour rendre fluide les flux des passagers ? Ces dernières années, la ville de Clamart tend à diminuer les largeurs au minimum permis pour augmenter les stationnements de voitures.</i></p>	<p>Pouvez vous préciser le fonctionnement des cheminements piétons et leur liens avec les différents modes de transport ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T1-4 Pour M. DORE et Mme CERF, les réponses faites à la MRAe en matière de circulations sont indigentes. la cohérence relative aux circulations douces et à l'intermodalité de transports en communs ne sont pas justifiées, en ce qui concerne les accès cycles et piétons, les continuités intercommunales pour les cycles, les capacités de stationnement des bus. Tout cela va se dérouler dans un contexte d'augmentation des flux de véhicules à moteur personnels, qui accroît les risques, et de congestion fatale dans le boulevard des frères Vigouroux à partir duquel vont se faire une partie des entrées et sorties</i></p>	<p>L'étude de trafic a-t-elle pris en compte les paramètres cités ?</p>

<p><i>de parking public.</i> <i>Selon eux, c'est un gros point noir du projet.</i></p> <p><i>M. DUCHENE ajoute que le projet de construction prévoit d'ériger une école, une crèche et de nombreux bâtiments qui entrainera une énorme augmentation des circulations. Or la prise en compte de ces circulations ne semble pas être correctement envisagée par les maîtres d'ouvrages. Le projet lui paraît inabouti par rapport à l'explosion probable du trafic.</i></p>	
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T1-5 M. DUSSEYER trouve que ce projet ne tient pas compte des prochaines évolutions, en matière de transports et de distribution. D'ici près de 10 ans, avec l'arrivée des voitures autonomes électriques, nous ne serons plus propriétaires de nos autos, mais simplement locataires d'une fonction « transports » alliant bus, métro, train, voiture, vélo, donc, beaucoup moins de voitures et plus aucun problème de stationnement et donc beaucoup moins de parkings.</i></p>	<p>Le projet a-t-il tenu compte de ces critères ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T1-6 Mme POIRIER expose que dans "la programmation du site" : on voit que tout ce qui est "transports" est ignoré puisqu'il est question de "402 places de parking public" (et non 200?) sous-entendu "pour voitures individuelles" (p.25 : véhicules légers, 2 roues motorisés, places pour véhicules électriques, en fait obligatoires...) mais pas de bus, de vélos, de covoiturage, d'autopartage... Pourtant, p.96, il est bien rappelé l'obligation de se conformer au PDUIF de 2014, qui a des objectifs chiffrés pour 2020 (+20% des déplacements en transports collectifs ; +10% des déplacements à pied et à vélo ; -2% des déplacements en voiture et 2 roues motorisés). Elle ne voit pas la mise en œuvre de cette intention. Il lui apparaît indispensable d'effectuer une étude d'ensemble pour tous les modes de transports pour aller aux gares...</i></p>	<p>Votre réponse en vous appuyant sur le document transmis par Mme Poirier (103)</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T1-7 VAC précise que le dossier de l'enquête révélait l'absence d'une maîtrise d'œuvre de coordination pour rendre compatibles et optimisés les aménagements entre les ouvrages de la SGP de la SNCF et ceux du projet de constructions. La SPLA vient de lancer une consultation en vue de mener une étude de faisabilité concernant les liens entre la future gare du Grand Paris, les réseaux ferroviaires et le projet urbain, les conclusions de cette étude sont un préalable indispensable pour poursuivre dans la définition du projet.</i></p>	<p>Quel est votre point de vue ? Cette étude traitera-t-elle aussi les accès dédiés aux livraisons des commerces ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T2-1 VAC considère que sur les constructions de la première phase : on peut relever la présence de risques de pollution atmosphérique renforcée par l'ordonnancement fermé des bâtiments. Selon cette association, le dossier montre l'absence de toute étude concernant les vents et courants d'air que les constructions ne manqueront pas de produire dans certaines zones et ce n'est pas contradictoire avec ce qui précède. La densité au sol est beaucoup trop importante à la fois au regard des besoins d'un pôle intermodal et aussi du risque de créer des îlots de chaleur majeurs. Pourquoi est-on passé d'un programme de 25.000 m2 de surface de planchers au programme actuel de 44.305 m2</i></p>	<p>Pouvez-vous apporter une réponse sur ce point?</p>

<i>(hors gare du GPE et ses équipements annexes) ?</i>	
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T2-2 VAC précise que la pollution aux hydrocarbures est présentée comme étant localisée sous les immeubles objets de la phase1 et plusieurs scénarios pour sa résorption sont évoqués, sans qu'il soit précisé celui qui sera retenu. Il y a des coûts et des délais différents et ces critères économiques risquent de prédominer dans le choix qui sera fait. Des contrôles (carottages) dans d'autres zones de l'emprise semblent nécessaires. C'est pourquoi VAC souhaite que soit désigné un bureau d'études indépendant, pour les prescriptions de dépollution et le contrôle de leur réalisation.</i></p> <p><i>Les parkings sont prévus sur 3 niveaux (4 niveaux sous le bâtiment C). Le niveau inférieur se situe à environ 10 mètres sous le niveau du terrain naturel. Dans cette zone de la ville, la plus basse en altitude, a-t-il été tenu compte du niveau des nappes phréatiques et des niveaux maxi de remontée des nappes ? L'étude hydrogéologique en cours par le BRGM a-t-elle amené à la mise en place de capteurs piézoélectriques dans cette zone ? Où ?</i></p>	<p>Pouvez vous apporter des précisions sur les questions posées ? Comment sera garantie la qualité du contrôle de la dépollution dans sa phase effective et ultérieure ? Comment sera déterminé précisément le périmètre de l'étendue de la partie polluée ?</p>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T2-3 EELV Clamart rappelle que la MRAe a noté le manque de précision sur le contenu du projet, sur l'extension exacte des zones polluées, avant et après traitement, des effets de l'exposition aux nuisances sonores et vibratoires...</i></p> <p><i>Les réponses, rapides et parfois sommaires, de la SPLA sur tous ces points leur semblent insuffisantes et laisser subsister un fort niveau d'incertitude, notamment sur la pollution résiduelle en surface et dans les bâtiments sensibles.</i></p>	<p>Pouvez vous apporter ces compléments d'information ?</p>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T2-4 Mme LEVRAY, demande que les documents d'informations des acquéreurs de logements (DICRIM, PRI et PCS) mentionnent les risques afférents à ces pollutions et les moyens de s'en prémunir le jour où le risque se réalise.</i></p>	<p>Votre réponse ?</p>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T2-5 Mme CHOPIN, pense que ce projet devrait être différé afin d'envisager de nouveaux sondages et une dépollution plus complète. Il est probable que les travaux en cours par la Société du Grand Paris qui creuse et retourne le terrain ainsi que les fluctuations de la nappe phréatique pourraient changer les résultats qui ont été constatés jusqu'à présent, lorsque les travaux seront terminés.</i></p> <p><i>M. BOULKEROUA n'a pas trouvé de délimitation du périmètre de la nappe polluée, ni la localisation précise de la cuve à fioul, Il n'a pas de détail du mode opératoire, de mesures de traitement opérées à ce jour et celles qui seront prises dans le futur. Pollution du sol, quel est le niveau de pollution résiduelle actuelle et celui estimé à la fin du projet. Quelles seront les mesures permettant de mesurer les risques résiduels émergents après travaux (remontées de nappe)? Excavations, quelles quantités, processus de traitement (où? par qui?),</i></p> <p><i>M. RABEAU, se dit surpris par le caractère très affirmatif des conclusions de l'ARR (analyse des risques résiduels), car la répartition des polluants après la réalisation des travaux, en particulier au niveau de la nappe</i></p>	<p>Préciser la méthodologie de contrôle avant, pendant, et après travaux afin de maîtriser la migration de cette pollution. Quels en seront les acteurs ? Disposez vous de graphes traduisant le mouvement de la nappe sur un cycle annuel ? Quels éléments pouvez vous apporter à ces</p>

<p><i>phréatique est très aléatoire, d'un point de vue opératoire, il semble qu'il serait plus conforme aux pratiques habituelles de procéder à une campagne de mesure après la fin des travaux de la SGP pour conduire une ARR basée sur des données plus solides. Compte tenu des fortes incertitudes sur les niveaux de pollution résiduels, notamment dans les bâtiments d'habitation, l'école et la crèche, accorder dès à présent le permis de construire demandé par la SPLA lui paraît très prématuré. La surveillance a posteriori des niveaux de pollution, c'est-à-dire une fois les bâtiments construits, mettra en cas de problème la commune et les usagers des installations devant le fait accompli avec bien peu de moyens de recours.</i></p>	<p>affirmations et interrogations ? En dehors des coupes présentées dans le mémoire en réponse à la MRAe disposez vous d'une vue en plan délimitant le ou les périmètre ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T2-6 Mme POIRIER relève dans le chapitre (p. 173) que le "risque d'inondation par remontée de nappe est très élevé" sur le site et que, "si le projet venait à interagir avec la nappe, des mesures plus spécifiques devront être prises et seront développées dans une étude hydrogéologique spécifique". L'étude devrait être réalisée dès maintenant, pour prévoir en amont plutôt que d'avoir ensuite à multiplier les pompages qui sont énergivores ou parfois en panne...</i></p>	<p>Prévoyez vous d'engager cette étude dès maintenant ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T2-7 Mme POIRIER estime que selon le dossier, il pourrait rester une pollution résiduelle qui interdit l'implantation d'une crèche dans les 1ers bâtiments construits. Il est précisé que, pour sécuriser l'ensemble, le site entier sera couvert : ceci représente une imperméabilisation des sols "très" importante dont la nécessité devrait être mieux étudiée pour ne pas être "trop" importante, vu les risques d'inondation qui augmenteront.</i></p>	<p>Pouvez vous préciser si cette étude a été effectuée ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T2-8 Mme POIRIER Indique que le projet est à proximité de voies ferrées qui devraient avoir plus de trafic à l'avenir. Le dossier dit qu'il n'y aura pas de problème de bruit mais qu'il faudra prendre des mesures compensatoires pour cela. La MRae a, d'ailleurs, fait remarquer qu'il faut réduire les nuisances à la source avant de mettre des solutions compensatoires. Celles-ci peuvent être efficaces pour des locaux fermés toute l'année, mais qu'en est-il l'été quand on ouvre les fenêtres ?</i></p>	<p>Quelles réductions des nuisances « à la source » sont elles envisagées ? quel est votre avis sur cette remarque ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p><i>T3-1 Le cahier des charges en matière de déperditions énergétiques prescrit l'application de la réglementation thermique RT 2012, norme qui sera caduque à la livraison des bâtiments. VAC fait remarquer que la notice du dossier estime que la consommation d'énergie sera de 48,4 KWh/m2/an, ce qui est très proche du maxi prévu par la RT2012 (50 KWh/m2/an). Dans les autres grosses opérations immobilières de la mairie (ZAC Panorama et Plaine sud/Canaux) la prescription est la RT 2012 – 10%. Ces bâtiments qui seront livrés après la parution de la prochaine réglementation doivent non seulement respecter les mêmes critères améliorés mais également être conçus pour permettre, par des adjonctions de panneaux photovoltaïques par exemple, de respecter les critères de la RT2020 à paraître, en matière de déperdition thermique et d'émission de gaz à effet de serre. M. ASTIC, indique que sur le plan environnemental, les séries</i></p>	<p>Quelle réponse apportez vous à cette interrogation ? La conception de ces bâtiments permettra t elle d'évoluer ultérieurement vers ces nouveaux critères ?</p>

<p>statistiques fournies s'arrêtent en 2010 ou 2011, minorant ainsi l'ampleur du réchauffement climatique en cours depuis cette date. Pourquoi retenir la norme RT2012, pour un quartier que l'on veut Ecoquartier alors que la norme RT2020 est en voie de finalisation ? Même remarque de M. LARRIVE</p> <p>Mme POIRIER comprend que le projet applique d'abord la RT2012 alors que les constructions devront respecter la norme RT2020 en principe à partir du 1/1/2021 (devenue RE dans la loi Elan : réglementation thermique et environnementale, en attente de décrets). Est-ce une des raisons pour lesquelles la SPLA Panorama se précipite pour déposer le permis de construire ?</p>	
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p>T3-2 VAC fait état du nombre de logements sociaux qui n'est pas conforme aux impositions de l'article UA2-3 du règlement du PLU : " Le pourcentage de logements sociaux doit être d'au moins 30% de la surface de plancher totale de logements". Selon le tableau page 26 de l'étude d'impact, il est de : $5429/18502 = 29,36 \%$ Il manque donc à minima 122 m² de logements sociaux (à prendre dans les logements en accession) soit 2 logements sociaux environ. Par ailleurs, Il n'est pas indiqué leur répartition PLUS/PLAI/PLS Ce critère de 30% minimum doit être respecté, il est requis dans tous les projets d'aménagement des gares du GPE, et il est d'autant plus nécessaire de prévoir de la mixité sociale dans ce projet car il fait partie d'un quartier dont le pourcentage de logements sociaux n'est que d'environ 5%.</p> <p>Mme POIRIER estime que globalement, il n'y a que 29% de logements sociaux et non 30% comme prévu. De plus, le bâtiment B, entièrement social, est le plus proche des voies. Il en est de même pour le H avec un hôtel de 81 chambres, des commerces et les bureaux de la SNCF.</p>	<p>Est il possible de clarifier ce point ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p>T3-3 VAC indique que pour la construction de ces pignons sud en limite de propriété avec les façades nord des immeubles de la rue Hébert qui descendent jusqu'au niveau inférieur des parkings, les terrassements devront être réalisés avec un soin particulier pour ne pas dégrader les fondations des immeubles existants, construits il y a plus d'un siècle. Des reprises en sous œuvre seront nécessaires sous la supervision d'un Maître d'œuvre compétent en ce domaine et sous la surveillance d'un bureau de contrôle indépendant. C'est une prescription qui devra figurer dans le dossier de consultation des 5 entreprises en charge des travaux. Les habitants de ces immeubles de la rue Hébert ne doivent pas être exposés aux risques de désordres structurels que pourraient générer des travaux de terrassement réalisés sans ces précautions.</p>	<p>Pouvez vous confirmer la prise en compte de cette mesure ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p>T3-4 Mme POIRIER Considère que le projet concerné, empêche toute utilisation d'énergie renouvelable ou toiture végétalisée (au contraire de la toiture de la gare de la ligne 15).</p>	<p>Votre avis ?</p>
<p>Réponse de SPLA PANORAMA</p>	
<p>Analyse du commissaire enquêteur :</p>	
<p>T3-5 M. COURTNEY Considère que les bâtiments, style néo-haussmannien, ne s'intègrent pas ni dans la situation urbaine actuelle, ni avec le bâtiment moderne de la Gare du métro 15 du Grand Paris Express. Ils sont aussi disproportionnément grands et surdimensionnés,</p>	<p>Vos justifications ?</p>

<i>sans variation.</i>	
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>Le Collectif quartier gare estime que présenté comme une « entrée de ville », le bâtiment B (joint à celui en cours de construction par ICADE à l'angle de l'avenue Jaurès et de la rue de Fleury) referme l'espace. L'avenue Jean Jaurès finit donc en seringue, resserrant l'accès à la rue de Fleury et déportant l'accès des piétons aux deux gares (transilien et métro) sous une arche.</i>	Votre point de vue ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T4-1 VAC pense que la crèche et l'école sont particulièrement mal situées, à l'extrême limite de la ville, dans la pointe nord étroite du terrain, générant ainsi des déplacements plus longs pour accompagner les enfants et des accès peu aisés. Il serait souhaitable de les repositionner dans un lieu plus central, à proximité du site</i>	Que pensez vous de cette proposition ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T4-2 M. SANTAMARIA, s'interroge sur l'accueil d'une école sur se site, si elle peut s'expliquer par la nécessité d'accueillir les enfants des nouveaux habitants elle pose le problème de la construction de ce type d'établissement près des voies ferrées et sur un ancien site industriel</i>	Quelle est votre réponse sur ce sujet ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T4-3 M. ASTIC pense que l'implantation de l'école à l'extrémité nord Est du site à l'écart des habitations et du quartier, en bordure d'un axe (Boulevard des Frères Vigouroux) qui sera saturé par la circulation est curieuse. Les enfants scolarisés dans cette école seront exposés à la pollution des particules fines et aux nuisances sonores du passage des trains. Planter une école à l'extrémité d'une zone d'habitation, va multiplier l'usage des véhicules personnels pour déposer les enfants en bas âge le matin.</i>	Quelles sont les mesures et les justifications prévues ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T4-4 Mme JACQUINOT Pense que des solutions pour replacer l'École en phase 1 doivent être étudiées. Pour la Crèche, son déplacement en phase 2 n'est pas conforme au programme adopté en 2015, il est impossible sans nouvelle décision du Conseil Municipal, donc sans nouvelle concertation approfondie. M. AUBINEAU s'interroge sur le report en phase 2 de la Crèche prévue initialement en phase 1 ? Les nouveaux habitants pourront-ils voir leur besoins satisfaits dans d'autres Crèches avant celle prévue en phase 2, donc au mieux en 2027</i>	Qu'en pensez-vous ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T4-5 Mme POIRIER rappelle que sur une partie des terrains dédiés aux équipements destinés aux populations sensibles avait il y a quelques années une pollution aux métaux lourds provenant de l'exploitation ancienne de ces terrains par la SNCF et de l'utilisation de remblais pollués. Ils sont évoqués au chapitre 3 (p.179) en disant que les remblais étaient pollués sur 50cm et que la réalisation des sous-sols du bâtiment l permettra de retirer tous ces remblais pollués. Une étude détaillée mériterait d'être faite pour qu'on en soit sûr, afin de</i>	Envisagez- vous de lancer cette étude ?

<i>protéger la crèche et l'école.</i>	
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T5-1 Mme POIRIER remarque que P. 164 et 165, il est dit que les "eaux pluviales ruisselant sur les espaces imperméabilisés seront rejetées vers le réseau public et tamponnées grâce à des cuves béton enterrées", puis (p. 165) que "seuls les jardins partagés, le jardin pédagogique et la promenade plantée infiltreront les eaux pluviales", ceci parce que tout le reste du projet imperméabilisera tous les terrains concernés. Pourquoi ne pas les récupérer pour l'entretien des espaces verts ?</i>	Selon vous, cette mesure est elle envisagée ou envisageable ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T5-2 Mme DEGYS indique qu'à l'emplacement du futur parking se trouve un talus boisé abritant plusieurs espèces qui seront détruits, les aménagements prévus sont essentiellement minéraux, elle juge important de créer et de conserver des espaces pleine terre, Même remarque de M. DEWY...</i>	Quelles sont les dispositions de compensation prévues ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T5-3 ANONYME (20) Estime qu'il faut prolonger la trame verte avec l'espace signal. Demande si avec les jardins partagés, il y aura plus d'espaces verts qu'actuellement.</i>	Vos justifications sur ce point?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T5-4 M. CORTET déplore la suppression des arbres du quartier, est opposé au projet, à l'architecture proposée et surtout à la proximité et hauteur des nouveaux immeubles qui vont masquer sa perspective sur Paris. Mme BENABENQ indique que son immeuble, rue Hébert, va perdre l'ensoleillement du matin sur la façade arrière (sud-est), et perdront en source de chaleur et en luminosité , surtout pour les 3 premiers étages. sur cette même façade arrière , de grands arbres plantés sur le talus seront probablement abattus, elle n'aura plus d'espaces verts extérieurs, et sera face à du bâti .. Mme MORAZZANI, estime un risque de perte de lumière et d'ensoleillement. Les résidents du premier étage seront donc directement impactés par la barre d'immeuble (un 4 +1) qu'ils vont avoir face à eux en remplacement des arbres, du ciel et du soleil. Ceci constitue une dégradation importante en terme d'intimité, de chaleur, de lumière. Les immeubles de la rue des frères Vigouroux sont des 3+1 alors que ceux qui vont se dresser derrière nous sont des 4+1? la distance entre les immeubles voisins est plus grande que celle de la rue Hébert.</i>	Quelle est votre réponse ?
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<i>T6-1 VAC signale que le dossier de l'enquête ne comporte pas les avis des entités qui doivent être consultées lors de l'étude d'impact : - Les avis des services déconcentrés de l'état outre la DRIE : DRIHL, DRAC, ADEME, Agence de l'eau, SDIS, - Les avis du Conseil Départemental, du Conseil Régional, - Les avis des organisations socio-professionnelles, en particulier commerce, industrie, tourisme, - Les avis des syndicats d'équipement et de gestion (Service de l'eau SEDIF, traitement des déchets SYCTOM) - Les avis des associations</i>	Votre avis ?

<i>agrées (Environnement, Usagers des transports)</i>	
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T6-2 Mme POIRIER a relevé plusieurs Erreurs dans le dossier :</i> <i>P. 37 dans le tableau sur l'évolution du droit des sols, etc... sont mentionnés le ScoT de Plaine-Commune, le PLH de Plaine Commune et le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer qui ne subissent "aucune évolution"... et pour cause.. En revanche n'est pas cité le PLH de Vallée Sud Grand Paris par exemple.</i> <i>P.39 : la compatibilité du projet avec les orientations du PDU IDF n'est pas prouvée car on ne voit pas du tout comment ce projet va permettre d'en atteindre les objectifs.</i> <i>P.62 : il est question du SAGE de la Bièvre en précisant que le Nord de Clamart n'est pas concerné mais aussi que "les préconisations du SAGE de la Bièvre seront à respecter dans le cadre du projet aménagement"...</i> <i>P.93, il est dit que "les eaux pluviales sont gérées par un réseau séparatif et sont rejetées dans la Bièvre" : c'est faux, cela ne concerne que l'extrémité Sud de Clamart. P.64 : il est dit que "l'environnement du site s'est adapté "(aux travaux SGP) avec notamment "l'aménagement d'un souterrain". Il faut rappeler que ce souterrain existait et que sa fermeture était un des objets de l'enquête publique de 2015 sur le déclassement de la place de la gare et du souterrain existant. Ce n'est que plus tard qu'une partie de l'ancien souterrain a été réutilisée et rouverte.</i> <i>P.85, 86 : il est question de la crèche Fleury mais elle n'existe plus... Idem pour la crèche Trivaux . De même, les écoles Bourcillière, Garenne et Trivaux n'existent plus non plus, remplacées par les groupes scolaires de Gaulle et Brignole-Galliera. Il est dit qu'il y a 3 collèges à Clamart mais celui des Petits Ponts n'est pas mentionné ! Les effectifs scolaires fournis datent de 2001 à 2003, sans mise à jour depuis... La conclusion 7 p.86 selon laquelle il y a dans le secteur d'étude 2 crèches municipales et un lieu d'accueil enfants-parents est fausse.</i> <i>P.88 : la petite bibliothèque ronde n'est pas citée..</i> <i>P.90 : l'hôpital Béclère n'est pas cité dans la liste des hôpitaux de la commune et le CRTT qui est cité (et qui a été absorbé par la clinique de Meudon) est à Meudon et pas à Clamart. P.93 : sur les réseaux, on ne voit pas détaillés les réseaux électriques (RTE, Enedis) et de gaz (GRTgaz, GrDF). Il y a une vue "angle rue de Fleury/rue Hébert" mais cet angle n'existe pas car c'est l'avenue Jean Jaurès qui croise la rue de Fleury</i></p>	<p>Merci d'apporter s'il y a lieu les correctifs ou de justifier les arguments</p>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T6-3 VAC demande un plan masse coté, à l'échelle, relatif à l'ensemble des aménagements sur l'emprise totale du terrain (phase 1, Gare SP, Phase 2). C'est un document important, les extraits relatifs à la phase 1 et les schémas minuscules de l'étude d'impact sont insuffisants.</i></p>	<p>Votre réponse ?</p>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	
<p><i>T6-4 Certaines personnes considèrent que la concertation a été insuffisante, à une période mal choisie et la publicité limitée, de leur point de vue, les communes limitrophes non consultées</i></p>	<p>Pouvez vous exposer les mesure prises ?</p>
Réponse de SPLA PANORAMA	
Analyse du commissaire enquêteur :	

5.1 Observations du commissaire enquêteur

L'étude d'impact exprime page 25 (et page 146), chapitre 2.3, Hypothèse de Phasage des opérations, que l'opération sera réalisée en 2 Phases

Phase 1 - A1 à E de 25 238 m² de SDP

Phase 2 – F à H de 19 067 m² de SDP

Soit un total de 44 305 m² alors que page 12 il est précisé que « le projet prévoit de créer une surface plancher comprise entre 10 000 et 40 000 m². »

La MRAe dans son avis au chapitre 1.1, Présentation de la réglementation fait remarquer que dans ces conditions, « même si les deux phases du projet ont une temporalité différente, elles constituent un seul projet au sens de l'article L. 121-1 du code de l'environnement, devant faire l'objet d'une étude d'impact unique portant sur l'ensemble de ses composantes et pouvant, en application de l'article L. 121-1- III être actualisée lors des demandes successives d'autorisation dont il fait l'objet. »

Le mémoire en réponse indique au même chapitre : « La surface de planchers totale de la phase 1 n'est pas de 25 000m² mais de 13 279 m².

Pouvez vous expliquer l'origine de cette contradiction et confirmer cette nouvelle valeur notamment à travers le tableau détaillé de la page 26 ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Analyse du commissaire enquêteur :

Les espaces qui seront enclavés entre les bâtiments d'habitations notamment au niveau du cœur de gare vont devenir des lieux d'échanges et d'animation pouvant engendrer des nuisances pour les riverains, à certaines heures (bruits d'objets roulants, cris de toutes sortes, rassemblements et incivilités nocturnes).

Quelles sont les mesures envisagée afin de les contrôler et les réduire ?

Réponse de SPLA PANORAMA

Analyse du commissaire enquêteur :

Madame la Présidente, je vous remercie de me faire parvenir votre mémoire en réponse
sous quinzaine, conformément aux termes de l'article R.123-18 du Code
de l'environnement.

Document établi en 2 exemplaires originaux,

Par : **Bertrand SILLAM**

En qualité de : **Commissaire enquêteur**

Signature :



Remis, le : 10 mai 2019

En mains propres à : Nelly ANAIS

En qualité de : directrice SPLA PANORAMA

Signature et visa :

SPLA PANORAMA
Vallée Sud – Grand Paris

Société Publique locale d'aménagement au capital de 195 000 €
25 rue de la Redoute - 10ème étage - 62000 Fontenay-aux-Roses
RCS Nanterre / SIREN N° 821 443 215
N° TVA INTRACOMMUNAUTAIRE : FR57 821 443 215
Tél. : 0146424435 / contact@spla-panorama.fr / www.spla-panorama.fr

PS : Ce document sera annexé au rapport d'enquête

Monsieur Bertrand SILLAM

24, rue Armand Silvestre

92400 COURBEVOIE

Fontenay-aux-Roses, le 3 juin 2019

N/Réf. : 2019_0331 / CPI Gare Clamart
Affaire suivie par : Amélie PEYROU

Objet : Remise du Mémoire en réponse

Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique réalisée au titre du code de l'environnement et du Code de l'urbanisme qui s'est déroulée du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019 dernier et relative à la demande du permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier Grand Place dit « Place de la Gare » à Clamart, nous vous prions de trouver ci-joint le mémoire en réponse suite à la remise du procès-verbal de synthèse par votre part le 20 mai dernier.

Dans l'attente de votre retour, nous restons à votre disposition pour toute question.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Nelly PINAUD
Directrice

Pièce jointe : devis signé

28, rue de la Redoute - 92 260 FONTENAY-AUX-ROSES
Courriel : contact@spla-panorama.fr
Téléphone : 01 46 42 44 35

SPLA PANORAMA - Vallée Sud - Grand Paris - Capital social de 795 000 euros - RCS Nanterre/SIREN : 821 443 215
www.spla-panorama.fr

Bertrand SILLAM
Commissaire enquêteur
Hôtel de Ville de Clamart

VIVRE à CLAMART
Association pour la qualité de la vie
10, rue Fauveau
92140 CLAMART

Clamart, le 4 mai 2019

Objet : Enquête publique relative au Permis de Construire sur le site dit Grand Place sis place de la Gare à Clamart

Monsieur le Président,

Vous avez déposé une observation sur le registre électronique de l'enquête citée en objet, par laquelle vous me demandez d'en prolonger la durée et d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public, avec pour motif un chevauchement avec 14 jours de congés scolaires, et quelques jours fériés, ainsi que la complexité du dossier.

L'article L123-9 du Code de l'environnement précise... « Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours... », cette décision doit être formulée au maître d'ouvrage au plus tard 8 jours avant la fin de l'enquête.

Cette enquête se déroulant du 3 avril au 4 mai 2019, soit 32 jours, j'ai observé pendant la période précédant cette échéance l'évolution des dépôts d'observations qui ne m'a pas paru anormale, bien au contraire. De plus ce dossier ne me semble pas plus complexe que tout autre comportant une étude d'impact, qui comprend un résumé non technique dans sa première partie. L'avis de la MRAe permet aussi de mieux appréhender et de synthétiser la problématique environnementale.

Avant cette enquête, plusieurs réunions publiques ont été organisées, dont trois sous forme d'ateliers, suivies d'une autre destinée à présentation, par chaque équipe, du projet qu'elle portait. Compte tenu du ton de certaines observations, je considère qu'une nouvelle réunion serait de nature à provoquer des conflits et difficile à mettre en œuvre.

Pour toutes ces raisons, je n'ai pas souhaité donner suite favorable à votre requête.

Je vous remercie néanmoins de votre participation constructive, qui constituera un apport essentiel à cette concertation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bertrand SILLAM
Commissaire enquêteur

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

N°1

Objet de l'enquête : Permis de Construire portant sur l'aménagement du quartier "Grand Place" dit place de la Gare

Arrêté d'ouverture de l'enquête :

arrêté n° DAJA 50/2019 en date du 13 Mars 2019 de

M. le Maire de : CLAMART

M. le Préfet de :

Président de la commission d'enquête — Commissaire enquêteur :

M. Bertrand SILLAM qualité Commissaire enquêteur

Membres titulaires : M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

Membres suppléants : M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

Durée de l'enquête : date(s) d'ouverture : du Mercredi 3 avril au Samedi 4 Mai 2019 - 12h

les lundi, Mercredi, Vendredi de 8h30 à 12h et de _____ à _____

les Mardi et Jeudi de 13h30 à 17h30 et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

Siège de l'enquête : Hôtel de Ville - Place Maurice Gunsbourg - CLAMART

Autres lieux de consultation du dossier :

Registre d'enquête :

comportant 32 feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, destiné à recevoir

les observations du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par écrit au nom du commissaire enquêteur à :

Hôtel de Ville - Place Maurice Gunsbourg 92140 CLAMART

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur :

seront tenus à la disposition du public dès leur réception à : la Préfecture de Hauts et Seine et à la Direction de l'Urbanisme et du Logement de la Mairie de CLAMART

aux heures et jours habituels d'ouverture des bureaux et dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné.

Réception du public par le commissaire enquêteur :

les Mercredi 3 avril 2019 de 9h à 12h et de _____ à _____

les Mardi 16 avril 2019 de 14h à 17h30 et de _____ à _____

les Jeudi 25 avril 2019 de 14h à 17h30 et de _____ à _____

les Samedi 4 Mai 2019 de 9h à 12h et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

une réunion publique a été n'a pas été organisée par le Commissaire enquêteur.

Le 4 Mai 2019 à 12 heures

Le délai étant expiré,

je, soussigné(e), Bertrand SIMON Coum-Dain emprunteur déclare clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant 32 jours consécutifs,

du 3 avril 2019 au 4 Mai 2019 12 h

de 8h30 heures à 12 heures le lundi, Mercredi, et

de 13h30 heures à 17h30 heures les mardis et jeudis

Les observations ont été consignées au registre n° 4

par 7 + 50 personnes (pages n° 1 à 20)
(registre électronique)

En outre, j'ai reçu _____ lettres ou notes écrites qui sont annexées au présent registre :

1 lettre en date du 3 Mai 2019 de M PANORAMA

2 lettre en date du 4 Mai 2019 de M Bertrand LEHEU?

3 lettre en date du 4 Mai 2019 de M Duilletens de Clamart

4 lettre en date du _____ de M _____

5 lettre en date du _____ de M _____

6 lettre en date du _____ de M _____

signature



Lundi 15 Avril

Mardi 16 Avril

Voix CAMPAN déposée ci-jointe la lettre
au Commissaire. Egalement visé sur
le site de l'enquête

J. Lombard

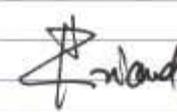
Nous représentons les Délégués de Clamart, qui militent
pour le développement de l'usage du vélo comme mode
de déplacement quotidien, ainsi que de la marche à pied.
Le pôle gare nous intéresse vivement : c'est le pôle
générateur de trafic de la commune, le vélo et la marche
à pied ont un rôle clé à jouer dans le rattrapage
en gare, puisque l'objectif du GBE est d'améliorer le
report modal, et la mobilité en général.

Nous avons besoin de temps pour décortiquer ce dossier
compliqué et consulter nos adhérents avant de faire
des observations précises.

Nous demandons donc au commissaire-enquêteur de
prolonger l'enquête au delà du 4 mai, et nombre de nos
adhérents travaillent et partent en vacances), et d'organiser
une réunion publique après les vacances afin d'expliquer
le projet à tous.

Nous vous remercions de votre attention -

Bruno Gauchère, membre du CA
Hélène Giraud -

Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier Grand Place,
place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

Numéro : 10 Date de dépôt : 16/04/2019 Heure de dépôt : 17:07 Observation déposée par email Modéré :

Observation : Je suis totalement opposé à ce projet et ce pour diverses raisons:

Tout d'abord, contrairement à ce que voudrait nous faire croire le maire, les citoyens n'ont pas été équitablement consultés. J'ai participé aux 3 pseudo soirées de consultation organisées au centre de la Fourche. Toutes les objections ou suggestions avancées par les participants ont été systématiquement balayées d'un revers de main, par l'édile sur le mode "circulez, il n'y a rien à voir, tout est déjà arrêté et sera mis en oeuvre".

Ce projet détruit également ce qui fut la place de la gare, dans des conditions douteuses d'attribution à la mairie qui a confisqué aux usagers l'accès à la gare en érigeant des barrières. Ce qui fut autrefois un lieu convivial, avec des bancs pour que les gens puissent discuter sous les arbres (les pires ennemis du maire) et permettait la dépose rapide (ou la réception) de personnes allant à la gare ou qui est désormais impossible. Cette mainmise sur cette placette fut, selon les élus, justifiée par les travaux du métro du grand Paris, ce qui est totalement faux.

Le programme immobilier qui est envisagé est une absurdité totale. Afin de limiter la hauteur des bâtiments à niveaux, on étire en longueur les constructions qui seront alors pour certains logements en aplomb des voies ferrées avec toutes les nuisances que cela implique (bruit, poussière, etc). Il est vrai que cette partie sera réservée aux logements sociaux pour se conformer à la législation. Il eût été plus utile de gagner en hauteur et de réserver les mètres gagnés en hauteur pour racourcir les bâtiments et créer un espace vert "tampon" avec les voies. Mais j'ai vu comprendre que cela nécessitait que l'architecte choisi par la mairie revienne sa copie, ce qui lui occasionnerait des travaux d'étude alors qu'il est plus rentable de proposer des immeubles à 5 étages, simples copier-coller de ceux qu'il a déjà fourgués à plusieurs reprises et ne nécessitent pas de nouvelles études, donc pas de surcoût mais de la marge pure.

Ces logements ne seraient pas conformes, non plus, aux futures normes environnementales que devront respecter à compter de 2020, les futurs bâtiments, notamment en terme d'isolation et d'économies d'énergie ou utilisation d'énergie renouvelable (panneaux solaires par exemple). Mais cela induirait de nouvelles études, que ne souhaite bien évidemment pas l'architecte ni son comparse promoteur et leur donner d'ordre, d'où l'impérieuse nécessité de lancer le programme au plus tôt pour échapper à ces funestes futures exigences de durabilité que ne souhaitent pas les futures générations.

Rien n'est prévu de réelment satisfaisant pour les vélos, dont je suis un fervent utilisateur, priorité est encore donnée à la voiture, même si l'accès des parkings aux véhicules semble pour le moins compliqué.

EP19140

2/4

MD CLAMART PC GARE DE CLAMART

Je passe sur les choix architecturaux qu'affectionne le maire, datant d'un siècle largement révolu et qui souhaite transformer Clamart en un Disney-land où Amélie Poulain serait heureuse de vivre.

En conclusion, je rejette ce projet qui ne sert que les intérêts particuliers de certains que chacun reconnaîtra et il est faux de dire que la population y a été associée. J'en veux pour preuve que je me suis rendu ce jour 16 avril à la mairie où le rapporteur tenait sa permanence (4 sessions sur 4 semaines, bravo la consultation) mais personne à l'accueil de la mairie n'était informé de la présence du dit rapporteur qui malencontreusement était occupé lorsque j'ai réussi à le localiser au quatrième étage. Pour vivre heureux à Clamart, vivons cachés et applaudissons de concert à toutes les décisions du maire et de ses affidés, fussent elles aberrantes, sociales, anachroniques et pour le moins stupides.

Nom : BERTHELIER
Adresse : 50 avenue renaudin
Cedex : 92140 Ville : CLAMART
Email : ph.berthelier@hotmail.fr Téléphone : 06.25.25.95.77
Profession :

Pièce(s) jointe(s) :

Numéro : 11 Date de dépôt : 16/04/2019 Heure de dépôt : 18:43 Observation déposée par email Modéré :

Observation : Bonjour M. Le Commissaire,
Habitant de Clamart depuis plusieurs générations, je suis profondément attaché au côté pavillonnaire de la ville.
A ce titre, dans le cadre de l'enquête publique que vous menez sur la demande de PC pour le projet d'aménagement de la Place de la Gare, je souhaite apporter tous mon soutiens à ce projet.
En effet, il va privilégier un habitat respectueux de l'existant, redonner une vraie esthétique à cette horrible place, permettre d'avoir accès à un vrai parking sécurisé pour les voitures comme pour les vélos, développer les commerces qui sont actuellement en mode "survivre".
Je réitère donc mon soutiens à ce beau projet.
Bien à vous, Bernard Prat.

Nom : BERNARD PRAT
Adresse : Clamart
Cedex : 92140 Ville : CLAMART
Email : Téléphone :
Profession : Comptable

Pièce(s) jointe(s) :

EP19140

3/4

Numéro : 16 Date de dépôt : 18/04/2019 Heure de dépôt : 17:57 Observation déposée par email Modéré :

Observation : On ne peut que souscrire à ce projet ambitieux dynamisant le quartier de la gare où j'habite et exerce depuis 41 ans.
Deux préoccupations:
1 - L'évacuation des eaux pluviales.
Nous avons eu l'an passé lors des violents orages des remontées d'eau par les bouches d'égouts notamment à l'angle de la rue Hébert et la rue de Vanves.
Des caves ont été inondées dans le quartier par les remontées d'eaux par les égouts.
2 - L'offre de soins.
Ce projet aura pour conséquence un afflux de population.
Les médecins libéraux partent actuellement à la retraite sans être remplacés.
Bien que Clamart soit une ville agréable, la médecine libérale n'attire plus les jeunes.
Les rares qui souhaitent s'installer, veulent le faire en maisons de santé pluridisciplinaires.
Problème difficile qu'il va falloir solutionner.
A.S

Nom : ARMAND SEMERCIYAN
Adresse : 10 RUE HEBERT
Cedex : 92140 Ville : CLAMART
Email : a.semerciyan@wanadoo.fr Téléphone : 01.46.45.95.22
Profession : MEDECIN

Pièce(s) jointe(s) :

Monsieur le Commissaire Enquêteur

La lecture du dossier servant de support à cette enquête publique m'amène à formuler plusieurs observations que vous trouverez ci-dessous

_ Traitement de la pollution aux hydrocarbures :

Les solutions proposées qui s'inscrivent dans la continuité des actions menées en 2015 ne peuvent qu'améliorer la situation existante. Il faut noter que cette zone a été « abandonnée » pendant plusieurs décennies et voir enfin la friche industrielle supprimée et remplacée par un aménagement cohérent et respectueux de l'environnement ne peut qu'emporter l'adhésion.

Les mesures de suivies prévues à la fin du chantier permettront de vérifier la pertinence des mesures de remédiations proposées

_ Circulations douces

Le projet comporte la création d' « une coulée verte » le long des emprises SNCF ce qui constituera un progrès majeur pour les usagers « 2 roues » du boulevard des Freres Vigouroux.

Certaines contributions suggèrent d'accélérer le calendrier de réalisation de ces aménagements en occupant les emprises occupées par la Société du Grand Paris dès la sortie des tunneliers.

Certes cette volonté d'accélération de la réalisation des aménagements est louable mais c'est sans compter qu'un métro se compose non seulement de tunnels mais aussi de voies, de systèmes d'alimentation en énergie et de dispositif de signalisation (d'autant plus dans le cas d'un système automatique) qui ne peuvent être finaliser et tester qu'une fois le « génie civil » terminé et nécessitent un minimum d'installations de chantier.

Par la réalisation prévue, dans le cadre de l'aménagement de la place de la gare, de places de stationnement pour les vélos, de circulations piétonnes dédiées et de place de stationnement permettant le rechargement de véhicules électriques la situation antérieure se trouvera grandement améliorée, la situation préexistante aux travaux ne faisant que peu de place aux piétons et aux vélos.

_ Réalisations d'infrastructures d'utilité publique.

Le programme prévue est, à terme, équilibré, entre habitations, commerces et infrastructures publiques (crèche, école, stationnement) ce qui annonce un développement harmonieux du quartier.

Ces aménagements donneront une cohérence à un quartier qui, situé en limite de commune, ne paraissait présenter que peu d'intérêt pour les élus précédents.

Voici Monsieur le Commissaire Enquêteur les remarques que je tenais à porter à votre connaissance sur ce projet de développement de la place de la gare que je considère comme utile, nécessaire et harmonieusement pensé.

Veillez agréer Monsieur le Commissaire Enquêteur l'assurance de ma considération distinguée

Jérôme TISSOT

77 rue d'Estienne d'Orves

Clamart

Monsieur le commissaire enquêteur,

Concernant le projet "gare de clamart", voici mon analyse de la situation.

Je me suis installé professionnellement sur le quartier en 1970, en tant qu'agence de publicité. Mon choix s'est porté sur ce quartier qui était à l'époque une source de vie économique et sociale très développée. J'ai assisté progressivement à une diminution d'activité au sein du quartier, lié au manque d'ambition pour lui redonner un nouveau souffle. Dans un esprit de dynamique j'ai été président des commerçants et artisans pour encourager des actions d'animations, (salon de l'auto, Noël, fête des mères etc..).

Problématiques de stationnement, rue en sens unique, et pas de projets concrets pour une nouvelle vision des friches industrielles de la gare, ont été nos dossiers à défendre régulièrement. Une fusion avec l'association des commerçants du centre-ville,(UCAC) nous a permis de continuer à exister.

Ce grand projet du "quartier gare" lié à l'arrivée du métro ne peut que m'enthousiasmer, et j'espère que ce sera une belle vitrine pour attirer de nouveaux habitants et redonner un cadre de vie agréable de village aux clamartois de la gare.

J'ai compulsé une partie des dossiers du projet mais je ne suis pas un spécialiste d'urbanisme pour analyser les études hydrologiques et environnementales qui sont soulevées par les opposants à cette enquête.

En tout état de cause, une offre de logements, avec espaces verts et équipements publics, pour transformer la friche industrielle de la gare, c'est une bonne chose. Nous n'avons que trop attendu pour voir se réaliser ce que j'attendais depuis plus de 20 ans.

Souhaitons que ce quartier retrouve un cadre de vie agréable et paisible avec des offres de commerçants et services de bonnes qualités, pour le bien de tous.

Jean Claude Goubard

Publicité – imprimeur

Rue Hébert de 1970 à 2014

MD CLAMART PC GARE DE CLAMART

Numéro : 37 Date de dépôt : 28/04/2019 Heure de dépôt : 20:35 Observation déposée par email Modéré :

Observation :

Monsieur Le commissaire-enquêteur

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous quelques remarques dans le cadre de l'enquête publique.

1. Concernant l'esprit général du projet
 - Nous comprenons bien la nécessité d'augmenter le nombre de logements par une densification à proximité des gares. Ceci étant cet objectif, louable, associé à un certain parti-pris architectural, semble la seule « âme » du projet. Il n'a pas été intégré dans une ambition plus large pour le quartier - auquel il va largement d'ailleurs tourner le dos. Il eut été possible - peut-être l'est-il encore - d'avoir une ambition plus forte, permettant de faire de cette opération un nouveau cadre de développement économique, ou culturel, ou citoyen pour le quartier, un foyer de rayonnement.
 - Le double choix logements + style « néo-haussmannien » contraint largement les diverses options possibles. On le voit par exemple en termes de solutions énergétiques, contraintes par le type de bâtiments (or ce style n'est pas une fatalité, même paré à tort et à travers de l'adjectif « qualitatif »...). Par ailleurs, les vraies contraintes du futur ne sont pas intégrées dans le cadrage général. Les préoccupations environnementales, écologiques et sanitaires devraient être inscrites au plus haut dans les priorités structurantes. Certes il existe des études d'impact, certes il y a une réponse à la MRAe, mais on en reste au niveau des obligations, sans réelle prise en compte des enjeux pour les générations futures - ce qui devrait être la règle pour l'urbanisme et la construction.
2. Concernant les choix d'usage de l'espace
 - Le choix de fermer la perspective du bas de l'avenue Jean Jaurès, et de renvoyer la gare derrière des immeubles et de couper l'ouverture vers les communes voisines nous est incompréhensible. En quoi cette entrée de ville (« qualitative » !) va-t-elle être améliorée ? Cela devient moins une « entrée » qu'une fermeture.
 - Il est difficile de bien cerner les continuités écologiques dans les schémas présentés. Les linéaires des voies semblent mobilisés à cet effet, mais sans garantie dans la partie ouest ? Par ailleurs, l'emprise laissée aux espaces végétalisés semble bien faible.
3. Concernant les impacts sociaux, sanitaires, écologiques et environnementaux
 - Nous apprécions le choix de différents types de logements. Il nous paraîtrait utile de viser une mixité dans tous les bâtiments.
 - Les réponses faites à la MRAe en matière de circulations sont indigentes. On ne comprend pas bien par quoi les affirmations de cohérence relatives aux circulations douces et à l'intermodalité de transports en communs sont justifiées, en ce qui concerne les accès cycles et piétons, les continuités intercommunales pour les cycles, les capacités de stationnement des bus. Tout cela dans un contexte d'augmentation des flux de véhicules à moteur personnels, qui accroît les risques ; et de congestion fatale dans le boulevard des frères Vigoroux à partir duquel vont se faire une partie des entrées et sorties de parking public. C'est un gros point noir du projet.
 - Les impacts de la pollution des sols aux hydrocarbures semblent avoir été évalués, et c'est un travail de spécialistes auxquels on ne peut que faire confiance. Néanmoins, est-il raisonnable de maintenir crèche et école, sachant que la pollution ne sera que contenue, pas éliminée ?

Sincères salutations

Observation n° 24

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Ce projet est très important pour Clamart. C'est pourquoi il est indispensable que la durée de l'enquête publique soit prolongée au-delà du 4 mai. En effet, on sait qu'une enquête publique met un peu de temps à être connue et les dossiers à être lus, et, une fois ce temps passé, on arrive en période de jours fériés (lundi de Pâques, 1er mai) et de congés scolaires où moins de monde est présent. C'était la même chose il y a 4 ans quand il y a eu l'enquête sur le déclassement de la voirie déjà pour ce projet, avec une enquête publique dans la même période (mai).

De plus, il faudrait qu'il puisse y avoir une réunion publique sur un tel projet: aucune n'est prévue. Tout cela semble vraiment précipité pour entamer des travaux rapidement pour des raisons électorales (élections municipales de mars 2020): on voit par exemple que l'avis de la MRAE est daté du 1er avril et la réponse de la SPLA Panorama est du 2 avril 2019: qui peut y croire?

En conclusion, Monsieur le Commissaire enquêteur, ne laissez pas faire de cette enquête publique une mascarade qui, dans la période actuelle encore plus que d'habitude, ne ferait que conforter l'opinion très répandue selon laquelle ces procédures ne servent à rien.

Je vous en remercie d'avance et vous adresse mes salutations respectueuses,
Marie-Catherine Poirier

Informations



Déposée le 24/04/2019 à 20:54

Email :

marie-catherine.poirier@wanadoo.fr

Nom : POIRIER MARIE-CATHERINE

Profession : Ingénieure

Adresse : 5 rue du Guet

Code Postal : 92140

Ville : CLAMART



Observation déposée par formulaire



Pas de notation



Pas de teneur





Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 1er avril 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet urbain de la future gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart situé à
Clamart (Hauts-de-Seine)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement urbain qui concerne le quartier de la gare de Clamart, localisé en limite de nord de celle-ci et qui accueillera à l'horizon 2024 la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE).

Le projet urbain prévoit une programmation multifonctionnelle comprenant des logements, des commerces, un hôtel, la gare du Transilien, une école, une crèche ainsi qu'une promenade jardinée. La réalisation d'un projet est prévue en deux temps de 2018 à 2021 puis de 2025 à 2027. Il créera une surface de plancher totale d'environ 45 000 m².

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution des sols et de la nappe souterraine, la gestion des déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air ainsi que l'intégration paysagère et architecturale.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- clarifier les liens entre le présent projet urbain et la future gare de la ligne 15 du métro GPE ;
- développer les explications concernant la gestion de la pollution de la nappe souterraine et des sols pollués ;
- analyser la qualité des sols de la future promenade jardinée ;
- d'approfondir l'analyse de l'exposition des futurs résidents aux nuisances sonores générées par les infrastructures terrestres ferroviaires et routières en expliquant les solutions d'évitement ou de réduction envisagées ;
- étayer l'analyse des effets de l'augmentation du trafic routier sur le cadre de vie des secteurs avoisinants ;
- étayer l'analyse de l'intégration architecturale et paysagère du projet, en particulier s'agissant des bâtiments localisés en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager de Clamart ;
- analyser les effets cumulés du chantier du présent projet avec celui de la future gare de la ligne 15 du GPE.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Avis de la MRAe Ile-de-France en date du 1er avril 2019 sur le projet urbain de la future gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart situé à Clamart (Hauts-de-Seine)

Page 1 sur 15

**MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DELIBERE EN DATE DU 1ER AVRIL 2019
DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
D'ILE DE FRANCE SUR LE PROJET URBAIN DE LA FUTURE
GARE FORT D'ISSY VANVES CLAMART SITUE A CLAMART (Hauts de Seine)**

Date : 02 - 04 - 2019

Seules sont reprises les recommandations de la MRAe.

1. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1.1 Présentation de la réglementation

La surface de planchers totale de la phase 1 n'est pas de 25 000m² mais de 13 279 m².

2. CONTEXTE ET DESCRIPTION DU PROJET

Recommandation de la MRAe : présenter un plan masse plus lisible permettant de distinguer aisément les principaux équipements qui seront présents au sein du périmètre d'étude, notamment les deux gare (GPE et Transilien), l'école et la crèche.

Vous trouverez ci après un plan masse légendé plus lisible :



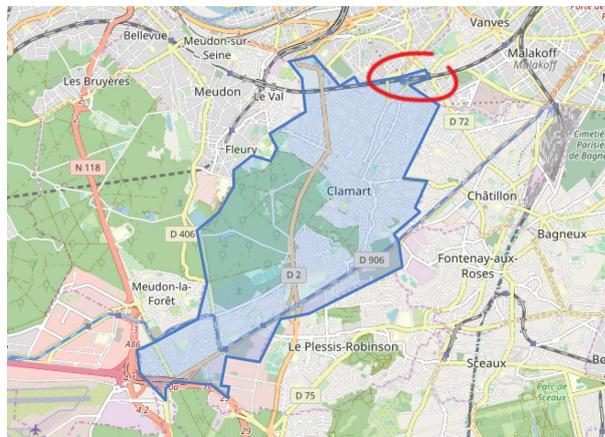
28, rue de la Redoute - 92 260 FONTENAY-AUX-ROSES
Courriel : contact@spla-panorama.fr
Téléphone : 01 46 42 44 35

SPLA PANORAMA - Vallée Sud - Grand Paris - Capital social de 795 000 euros - RCS Nanterre/SIREN : 821 443 215
www.spla-panorama.fr

DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

Commune de CLAMART (92140)



Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier « Grand Place », place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA

du mercredi 3 avril 2019 au samedi 4 mai 2019 inclus

Conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur

Rapport rédigé par Monsieur Bertrand SILLAM, commissaire enquêteur, désigné par Monsieur le Président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, par décision n°E19000014/95 du 26 février 2019.

Demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier Grand Place,
place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA
Conclusions motivées et avis

1- RAPPEL DU CONTEXTE ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE

. L'enquête « environnementale » régie par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement (articles L. 123-1 et suivants) s'appliquera à l'ensemble des enquêtes publiques dont l'objet est d'informer et de faire participer le public aux décisions prises en matière d'environnement ou susceptibles d'affecter l'environnement. Seront ainsi dans le champ d'application de ce premier régime, les opérations définies par l'article L. 123-2 du code de l'environnement, à savoir : « 1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact »

Les articles L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement rassemblent l'ensemble des dispositions relatives au champ d'application, au contenu et au contrôle de l'étude d'impact. La SPLA PANORAMA est maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement autour du site de la future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE). Le projet prévoit de créer une surface plancher comprise entre 10 000m² et 40 000m², sur un terrain d'assiette ne couvrant pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, ainsi qu'une aire de stationnement ouverte au public de 50 unités et plus. Conformément à la réglementation en vigueur, décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, et aux dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39 et 41), ce projet a été soumis à examen au cas par cas. La décision de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France (DRIEE), en date du 3 août 2017, mentionne que le « projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la gare, situé à Clamart dans le département des Hauts-de-Seine, nécessite la réalisation d'une étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement. » (Décision n° DRIEE-SDDTE-2017-139 du 3 août 2017).

PROJET RETENU

En tant que quartier de gare, le futur quartier accueillera de nombreux flux d'habitants et de visiteurs. L'arrivée par la gare doit donc constituer une vitrine pour Clamart. Ce quartier sera ouvert sur le reste de la ville et facilitera les parcours. L'espace public a donc une place importante dans ce projet à travers une grande place publique divisée en différents lieux de vie.

Cette grande place sera marquée par une forte identité architecturale en cohérence avec le paysage urbain existant.

Elle aura également une qualité paysagère à travers une maille végétale travaillée en différents espaces, d'une part paysagers et d'autre part nourriciers.

Enfin, elle restructurera les déambulations à travers des jeux de pentes accompagnées de continuités végétales et de sols unifiés, afin d'articuler le niveau haut de la gare Transilien et le niveau bas de la future gare du Grand Paris Express.

La notion d'éco-quartier ne revêt pas seulement un caractère végétal mais bien un certain mode de vie des habitants, avec une place importante donnée à la proximité des déplacements, services et lieux de vie, avec une place prépondérante faite aux piétons et aux cyclistes.

LA PROGRAMMATION DU SITE

Le futur quartier se caractérise par sa multifonctionnalité. En plus d'un important programme d'habitat mixte, l'animation et l'attractivité du quartier seront garanties par l'implantation de commerces et d'équipements en RDC, d'un hôtel, d'un espace de coworking et par la présence des deux gares.

Le projet prévoit ainsi :

- 198 logements en accession
- 78 logements sociaux
- 402 places de parking public ;
- 2 549 m² de commerces ;
- 376 m² de gare transilien ;
- 81 chambres d'hôtel ;
- 27 berceaux à la crèche ;
- 6 classes d'école.

La réalisation du site se fera en 2 phases.

- Phase 1 (2018 – 2021) : Lots A1-A2 par Icade puis lots B, C, D et E
- 121 logements en accession
- 51 logements sociaux
- 1 296 m² de commerces,
- 163 places de parking public.
- Phase 2 (2025 – 2027) : Lots F, I et J puis lots G et H :
- 77 logements en accession,
- 27 logements sociaux,
- 81 chambres d'hôtel,
- 1 253 m² de commerces
- Crèche et école,
- Gare de transilien.

Un entretien préalable en présence de Madame Catherine LAMBARD, Directrice de l'Urbanisme et de l'Aménagement, et son équipe et de Monsieur Bertrand SILLAM, commissaire enquêteur, a été organisé le 11 mars 2019. Il a permis de recueillir les informations nécessaires au bon démarrage de l'enquête et de définir les termes de l'arrêté de l'autorité organisatrice.

L'enquête s'est déroulée du Mercredi 3 avril 2019 - 8h 30 - au samedi 4 mai 2019 à 12h 00 soit 32 jours, pour la consultation du dossier en mairie et l'accès au registre papier.

Un registre dématérialisé, a été rendu accessible au public en mairie siège de l'enquête via un écran tactile et sur un site informatique dédié pendant toute la durée de l'enquête.

A l'issue de cette enquête publique, le commissaire enquêteur a pu constater que:

- L'information par affichage a été effectuée dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête et que toutes les règles de publicité ont été observées (publicité dans les journaux, avis d'enquête, affichage de l'avis, information sur site internet)
- Les permanences prescrites par l'arrêté d'organisation de l'enquête, se sont déroulées comme prévu, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer le commissaire enquêteur, de poser ses questions ou d'exprimer ses observations.
- À ces diverses permanences, relativement peu fréquentées, aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête n'a été rapporté, et chacun a pu s'exprimer librement.

A la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur a collecté les registres papier, et les observations figurant sur le registre électronique (qui ont été insérées dans le registre papier tout au long de l'enquête).

Le commissaire enquêteur a, ensuite, établi une synthèse des observations, qui a été remise en mains propres le 20 mai 2019 à Madame Amélie PEYROU, responsable d'opération et Madame Nelly PINAUD Directrice de la SPLA PANORAMA au cours d'une réunion organisée dans leurs locaux.

En fin de document, le commissaire enquêteur a demandé à Madame la Présidente de SPLA PANORAMA de lui faire retourner un mémoire en réponse sous quinzaine.

LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Cette enquête publique a suscité un intérêt certain de la part du public qui s'est exprimé à travers les différents modes de moyens de communication mis à sa disposition.

La comptabilité de l'enquête s'établit comme suit :

Nombre d'observations et de courriers portés aux registres : **149** ;

dont :

- au registre papier de la mairie de Clamart : **15** ;
- sur registre dématérialisé mis à la disposition du public: **134** ;
- nombre d'observations orales sans que l'interlocuteur ne souhaite les mentionner sur le registre : **1** (déposée sur le registre ultérieurement) ;
- nombre de courriers : **0** ;
- Nombre d'e-mails : **14** ;
- Documents non recevables sur le registre dématérialisé : **7 avis (N°23R, 49, 63R,75R,101R,130R,131R) faisant doublon avec les avis (N°26R, 50, 62R,77R,100R,127R,128R), 1 avis vide (N°96), 1 avis ne comportant qu'une photo(114R), 1 avis constitué d'un lien avec un journal (126R)**
- Documents non recevables sur le registre papier : **1 (N°4V) faisant doublon avec le N°9R**
- Documents non recevables sur le registre électronique : **2 Mme PAQUIER et M. DEVAL reçus hors délais, mais lus par le commissaire enquêteur**

Pendant cette enquête une première demande de prolongation de la durée d'enquête et d'organisation de réunions d'échanges et d'information, a été formulée le 13 avril sur le registre et confirmée lors de la permanence du 16 avril par l'association Vivre à Clamart (VAC), (cette demande a été reprise par la suite par bon nombre d'opposants au projet) à laquelle le commissaire enquêteur n'a pas souhaité donner suite pour les raisons énoncées dans un courrier réponse joint au rapport

On relève près de 73% d'observations opposées au projet (dont un grand nombre émanent de membres d'associations auxquelles ils ont repris les thèmes principaux), contre 19% d'observations favorables et 8% d'observations réservées.

Il convient de souligner cependant, qu'une enquête publique ne se traduit pas par un vote à main levée, mais plutôt par une analyse des thèmes principaux dégagés. Il s'ensuit un échange entre le commissaire enquêteur et le maître d'ouvrage, à travers le PV de synthèse et ses interrogations et le mémoire en réponse

- Plusieurs thèmes ont été abordés au travers des observations dont les plus citées concernaient :

T1 Mobilité, Intermodalité, Transports, Circulation

T2 Pollution, Nuisances Sonores

T3 Constructions, Logements, Energie

T4 Equipements Publics

T5 Cadre de vie, Espaces Verts

T6 Autres

LE MÉMOIRE EN RÉPONSE

La synthèse des observations a conduit le commissaire enquêteur à poser à la SPLA PANORAMA quelques questions en rapport avec les interrogations et demandes du public. Ces questions ont été déclinées à partir des thèmes identifiés ci dessus.

Le commissaire enquêteur constate que la collectivité a démontré qu'elle prenait en compte les observations et les inquiétudes du public et que pour la plupart des questions posées, qui concernent l'objet de l'enquête, elle a répondu positivement.

Ces réponses ont été intégrées au rapport.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE MRAe SUR LE PROJET

« Synthèse de l'avis Le présent avis porte sur l'étude d'impact relative au projet d'aménagement urbain qui concerne le quartier de la gare de Clamart, localisé en limite de nord de celle-ci et qui accueillera à l'horizon 2024 la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE).

Le projet urbain prévoit une programmation multifonctionnelle comprenant des logements, des commerces, un hôtel, la gare du Transilien, une école, une crèche ainsi qu'une promenade jardinée. La réalisation d'un projet est prévue en deux temps de 2018 à 2021 puis de 2025 à 2027. Il créera une surface de plancher totale d'environ 25 000 m² (et non 45 000).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution des sols et de la nappe souterraine, la gestion des déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air ainsi que l'intégration paysagère et architecturale.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- clarifier les liens entre le présent projet urbain et la future gare de la ligne 15 du métro GPE ;
- développer les explications concernant la gestion de la pollution de la nappe souterraine et des sols pollués ;
- analyser la qualité des sols de la future promenade jardinée ;
- d'approfondir l'analyse de l'exposition des futurs résidents aux nuisances sonores générées par les infrastructures terrestres ferroviaires et routières en expliquant les solutions d'évitement ou de réduction envisagées ;
- étayer l'analyse des effets de l'augmentation du trafic routier sur le cadre de vie des secteurs avoisinants ;
- étayer l'analyse de l'intégration architecturale et paysagère du projet, en particulier s'agissant des bâtiments localisés en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager de Clamart ;
- analyser les effets cumulés du chantier du présent projet avec celui de la future gare de la ligne 15 du GPE. »

Un mémoire en réponse a été rédigé par SPLA Panorama et a été joint au dossier dès le premier jour de l'enquête

A noter que la MRAe a localisé la partie du site d'implantation concerné par la ZPPAUP à « l'est » qui sauf erreur se trouve à l'ouest du projet...

APPRECIATION GLOBALE DU PROJET

La demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement du quartier Grand Place, place de la Gare sur la commune de Clamart par la société SPLA PANORAMA répond au besoin de densification des abords de la gare qui verra d'ici 2025 la mise en service de la ligne n°15 du Grand Paris Express.

Le programme prévu dans le cadre de l'OAP concerne notamment la construction de logements pour répondre aux objectifs de densification autour de la gare. Les programmes de logements seront complétés par la construction d'équipements publics, de bureaux ainsi qu'un hôtel afin de promouvoir la mixité fonctionnelle dans le quartier. En rez-de-chaussée de logements sera également prévue l'installation de commerces de proximité. Les gabarits des nouvelles constructions respecteront la forme urbaine existante afin de préserver le patrimoine urbain et paysager.

Anciennement occupé par des activités de la SNCF, le périmètre de projet est aujourd'hui occupé par les installations de chantier de la Société du Grand-Paris. Le site, pincé entre les voies ferrées au nord et le boulevard des Frères Vigouroux au sud, est un talus de l'infrastructure ferroviaire, monumental et végétalisé reliant les deux niveaux.

Le secteur gare articule et diffuse les flux de la gare vers le centre-ville.

Les 4 objectifs principaux du projet sont :

- Affirmer un quartier de gare mixte et attractif ;
- Créer une nouvelle porte d'entrée qualitative pour la ville ;
- Tisser de nouvelles liaisons urbaines et écologiques
- Valoriser l'identité patrimoniale du quartier.

Le projet a été étudié dans le cadre d'un périmètre de réflexion qui s'étend sur un rayon de 800 mètres autour de la gare. Ce rayon correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied. Il concerne 5 communes : Clamart, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff et Châtillon.

la nouvelle gare dénommée Gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart comprendra 4 accès:

- Un accès depuis la position actuelle de la gare SNCF Ligne N Transilien (Clamart) ;
- Un accès depuis le boulevard des Frères Vigouroux (Clamart) ;
- Un accès depuis la rue du Clos Montholon (Clamart) à l'intersection des communes d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves ;
- Un accès depuis l'avenue du Général de Gaulle (Issy-les-Moulineaux).

La future gare sera connectée aux lignes de bus existantes et à la ligne N Transilien qui relie Paris-Montparnasse à Mantes-la-Jolie, Dreux et Rambouillet. Elle constituera un pôle multimodal pour les réseaux de déplacements :

- Transports en commun (ligne N Transilien, ligne 15 GPE, lignes de bus) ;
- Voies piétonnes ;
- Pistes cyclables.

Un parking public de 200 places sera créé en sous sol du bâtiment C, D, E. Des stationnements sécurisés pour les vélos seront créés au sein du secteur de la gare. La circulation des piétons sera améliorée grâce aux places publiques et aux voies piétonnes. Des emplacements seront aménagés pour véhicules en auto-partage et Vélib'.

Des études détaillées ont été menées pour préciser les emprises des pistes cyclables, des stationnements vélo et des arrêts bus. A terme, il sera également prévu des dépose-minute.

Des espaces verts publics seront aménagés autour des places publiques devant les entrées de la gare GPE et N Transilien, ainsi que dans les parties communes des nouvelles constructions.

Une trame verte, parallèle à la voie ferrée, sera aménagée au Nord du site. Cette trame sera renforcée sur la partie Est du site afin de préserver les nouvelles constructions des nuisances liées à la circulation des trains.

Le projet contribuera à maintenir les objectifs définis au PADD et notamment de proposer un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun

II- CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le commissaire peut émettre des conclusions assorties soit :

D'un avis défavorable s'il estime que les arguments relatifs aux inconvénients du projet pris dans sa globalité sont trop importants par rapport à ses avantages.

D'un avis favorable avec réserves.

Les réserves formulées, pour être prises en compte, doivent pouvoir être levées dans le cadre de la procédure. Dans le cas où les réserves ne seraient pas levées par l'autorité organisatrice en l'occurrence l'Établissement Public Territorial Vallée Sud-Grand Paris, l'avis du commissaire enquêteur devrait être considéré comme défavorable.

D'un avis favorable assorti de recommandations qui découlent de l'analyse personnelle des différents aspects du projet et qui lui semblent pertinentes et de nature à améliorer le projet, sans porter atteinte à l'économie générale de celui-ci. L'autorité compétente peut en tenir compte ou non : l'avis demeure favorable.

D'un avis favorable sans réserves ni recommandations

Il convient d'examiner si des inconvénients pourraient être de nature à compromettre l'opportunité de ce projet :

On peut constater qu'une certaine partie des habitants n'est pas satisfaite de certains aspects du projet dont l'impact a été développé dans l'évaluation environnementale et principalement :

- Sur l'absence ou la faiblesse de la prise en compte de l'intermodalité, **des compléments ont été apportés dans le mémoire en réponse**
- sur le manque de précision et de transparence dans le traitement de la pollution dans le cadre du projet, **le protocole a été développé dans le mémoire en réponse**
- sur la non anticipation de la norme RE2020 pour les constructions, et une architecture peu adaptée aux enjeux de la transition écologique, **des explications ont été communiquées par le maître d'ouvrage**
- La proximité des immeubles et des équipements sensibles de la voie ferrée et les conséquences en terme de nuisances sonores. Il est concevable que des constructions d'un quartier de gare subissent des nuisances de la voie ferrée, **elles seront soumises cependant à la réglementation en terme d'isolement acoustique compensatoire**
- sur le déplacement de l'école et de la crèche en 2^{ème} phase, leur réalisation différée, leur éloignement, le risque de nuisances sonores et l'incertitude sur une pollution éventuelle, **des précisions ont été fournies par le maître d'ouvrage**
- sur une diminution de la masse de leurs espaces verts (abattage d'arbres) et la crainte de ne pas la voir reconstituée, **à laquelle une réponse a été apportée**

Parmi les points du projet présentant un avantage, on peut noter que :

- **Ce projet répond bien aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF)** dont les orientations sont reprises dans le PLU, notamment à travers le PADD. Ce qui se traduit à l'échelle du projet urbain et dans le projet de Gare du Grand Paris par la mise en place d'aménagements en faveur des transports en communs et des modes doux. Ces aménagements contribuent à un report modal positif de l'automobile vers d'autres modes :

- Voie cyclable le long de la voie ferrée ;
- Abris/consigne vélo ;
- Cheminements piétons ;
- Modification des arrêts des bus pour se rapprocher des entrées de la future gare
- Développement de l'offre en transports en communs (métro, RER, bus).

- L'intermodalité autour des futures gares du Grand Paris express fait l'objet de plusieurs études approfondies et l'ensemble des villes des Hauts-de-Seine a confié celles-ci au département qui a constitué des comités de pôle. Le comité de pôle concernant la future gare du Grand Paris « Fort d'Issy Vanves Clamart » regroupe les villes concernées Clamart, Vanves, Issy-les-Moulineaux et Malakoff mais aussi les opérateurs concernés : la Ratp, la Société du Grand Paris (SGP), Ile de France Mobilités, la Sncf sous l'autorité du Département des Hauts-de-Seine. Ce comité de pôle est actif avec l'organisation de réunions régulières.

Il y a bien coordination entre les différents acteurs de cette opération et les mesures proposées compléteront celles qui figurent dans l'étude d'impact de la ligne 15 du Grand Paris Express

- **le projet répond aux orientations réglementaires du SDRIF et de la loi ALUR, en termes de densification des logements** sur le nouveau quartier «place de la gare » tout en préservant la qualité de vie .

- le projet de construire un projet urbain autour de la future gare de Fort d'Issy, Vanves, Clamart mettant à profit l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express constitue un élément important pour le développement économique de la zone, s'inscrit bien dans les objectifs du PADD.

- **La procédure tiers demandeur, par la SPLA, en substitution de l'ICPE défaillante, et le contrôle permanent de l'Etat, tant pendant les travaux que pour le suivi, apporte une garantie sérieuse quant à la dépollution du site.** Cette procédure de tiers demandeurs permet la construction de ce projet d'aménagement en intégrant, dès son initiative, les mesures de dépollution en vue de répondre aux objectifs d'usage futur du terrain. Pour autant et par principe de précaution et ce, dans le cadre d'une évolution de l'aménagement du site à long terme des restrictions sont imposées aux futurs propriétaires et seront indiqués sous forme de restrictions d'usage dans les actes de vente de chaque acquéreur de la phase 1

- En ce qui concerne la Réglementation Thermique, les constructions de la phase 1 devront dépasser le respect de la réglementation en vigueur au 1^{er} janvier 2019 puisqu'elles respecteront le label Effinergie + RT 2012, qui va plus loin que la RT 2012 actuelle. **Le dossier PC respecte la RT 2012 – 20%** . La phase 2 qui doit accueillir des logements, des commerces et des équipements publics et privés respectera à minima la réglementation en vigueur lors de leur construction.

- **Le projet de la phase 1 est bien en accord avec le PLU en termes de logements sociaux.** Après correction de la coquille qui réduit la surface plancher totale de 45 000 m² à 25 000 m² , la surface de plancher de ces logements correspond à 30,8% de la surface de plancher des logements. (PC)

- En ce qui concerne les équipements sensibles de la phase 2, **des sondages** ont été réalisés avant l'arrivée du chantier de la Société du Grand Paris **qui n'indiquent pas la présence de cette pollution**. Néanmoins il est bien prévu à la libération du terrain par la Société du Grand Paris des sondages supplémentaires au droit des futurs bâtiments.

Ces équipements ne sont pas construits contre les voies, mais à distance et en contre bas, séparés des voies par un grand jardin en terrasse. l'écran paysager à l'arrière plan fait disparaître l'infrastructure ferroviaire. **Ils seront donc protégés des nuisances sonores directes et soumis à une réglementation stricte.**

- En ce qui concerne le traitement des espaces verts et les compensations, il convient de relever que les jardins partagés sont des espaces verts. La trame verte est prolongée depuis la place de l'espace du Signal. Le projet prévoit en phase 1 la plantation de 25 arbres de taille moyenne lors de leur plantation contre la suppression de 12 arbres. Au droit des immeubles de la rue Hébert une clôture végétale sera plantée pour protéger des vues de nouvelle construction, les habitants des étages bas de la rue Hébert. **Il y aura bien continuité de la trame verte.**

Les arguments favorables concernant la demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement de la place de la gare de Clamart l'emportent donc sur les inconvénients décrits ci-dessus.

Toutefois la rédaction de l'étude d'impact mérite d'être complétée,

En conclusion, après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à ce projet de modification de PLU, le commissaire enquêteur estime que:

- l'enquête s'est déroulée dans de très bonnes conditions, conformément à l'arrêté, et l'accès au dossier que ce soit en mairie ou en consultation dématérialisée a été aisé pendant toute la durée de l'enquête. La participation du public a été relativement importante.

- que les réponses apportées sont de nature à lever des doutes sur la prise en compte des enjeux environnementaux du projet

- Ce projet transformera un terrain en friche depuis des années en un espace aménagé, avec une prise en charge publique de la dépollution insuffisamment réalisée par l'occupant précédent. La perception du quartier s'en trouvera avantageusement améliorée, ce nouvel aménagement préservant la mixité sociale et fonctionnelle.

- le dossier présenté à l'enquête est relativement clair et détaillé, toutefois, certains documents dont l'étude d'impact, devront être complétés voire corrigés, car ils comportent quelques erreurs omissions ou imprécisions.

A cet égard, le commissaire enquêteur,

Recommande, de communiquer à la population, les résultats des études engagées notamment en ce qui concerne l'étude de faisabilité avec la Société du Grand Paris (SGP) et la SNCF

Recommande, de communiquer à la population, les résultats du suivi des opérations de dépollution, au fur et à mesure de leur connaissance

Recommande d'engager avec les différents opérateurs (Département, EPT, IDF Mobilités, ...) une étude complémentaire de circulation évaluant les reports de trafics sur un périmètre élargi avec une projection sur la mise en service partielle, puis totale de la ligne 15.

Recommande de se rapprocher de la Société du Grand Paris (SGP) afin d'obtenir des informations sur le bilan de leur dépollution tant au niveau de la nappe que pyrotechnique.

En conséquence, et pour toutes ces raisons,

j'émet

UN AVIS FAVORABLE,

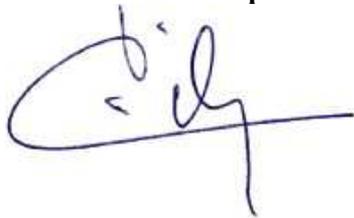
Sur la demande de permis de construire portant sur le projet d'aménagement de la place de la gare de Clamart

ASSORTI DES RESERVES SUIVANTES :

- 1) Compléter l'étude d'impact en apportant les renseignements fournis dans le mémoire en réponse et en y annexant les différentes analyses spécifiques auxquelles il est fait référence.**
- 2) Ajouter au dossier quelques profils en travers types des voies périphériques traduisant l'aptitude de ces voies à absorber les différents flux modaux, un plan de masse global, intégrant les voies périphériques, rendant lisible ce qui constitue l'intermodalité (arrêts de bus, dépose minute, stationnement divers, aménagements cyclables, etc...) une échelle 1/500 pourrait convenir**

Le 18 juin 2019

Le commissaire enquêteur



Bertrand SILLAM