

Une gare à Clamart, Colombes, La Garenne et, peut-être, Nanterre

L'enjeu était de taille. Trois villes du département, Clamart, Colombes et La Garenne-Colombes, se sont battues pour décrocher sur leur territoire une gare du supermétro automatique francilien, dont les premiers trains circuleront dès 2017. Pour elles, la partie est gagnée, selon le tracé définitif validé hier par l'Etat et la région. En revanche, rien n'est joué à Nanterre.

Ouf de soulagement à Clamart

Prévue dans le tracé Arc Express — le plan de transports porté par la région — la gare du supermétro ne figurait pas dans le projet concurrent du Grand Paris. Et, lorsque les deux structures ont fusionné, en janvier dernier, la gare de Clamart était devenue optionnelle. « On s'est mobilisés, on a recueilli 4 000 signatures sur une pétition », appuie le maire PS de Clamart, Philippe Kaltenbach. Lequel s'était associé avec ses homologues de Vanves (Nouveau Centre) et de Malakoff (PC), également concernés, pour

rédiger une lettre commune plaidant pour que le supermétro s'arrête à la gare SNCF de Clamart. « Il fallait assurer la connexion avec la ligne N du Transilien, qui assure la liaison Versailles-Montparnasse, empruntée quotidiennement par 125 000 usagers », explique le maire. Petite ombre à sa satisfaction : l'appellation de la gare, qui, bien qu'implantée à Clamart, porte le nom de « Fort-d'Issy - Vanves - Clamart ». « La ville qui accueille la station est citée en dernier ! C'est parfaitement absurde », rage l'élus, qui en veut manifestement à André Santini, président de la société du Grand Paris et maire d'Issy.

A Colombes et à La Garenne, on savoure en restant vigilant

Philippe Juvin et Philippe Sarre, les maires UMP et PS de La Garenne-Colombes et de Colombes, avaient mis au point un tracé alternatif pour éviter de voir le supermétro leur filer sous le nez. Les deux édiles ont obtenu gain de cause avec la création d'un arc

ouest qui ira de Nanterre-Préfecture à Saint-Denis-Pleyel en passant par Colombes et La Garenne-Colombes. Où exactement ? Rien de concret pour l'instant. A La Garenne-Colombes, le supermétro passera vraisemblablement par la gare de La Garenne, à proximité de la place de la Belgique. Et à Colombes, ce devrait être par la gare du Centre — mais la gare du Stade est aussi une option. « L'important était d'être retenus... De ce point de vue, c'est une victoire, nous n'avons pas été oubliés ! réagit le maire de Colombes. Pour l'instant, la question du positionnement précis de deux gares n'est pas prioritaire. » Philippe Sarre reste néanmoins sur ses gardes : « Il faudra rester vigilants : j'ai un gros doute sur le fait que le Grand Paris tiendra sur deux tracés aussi proches (NDLR : l'arc Bois-Colombes - Bécon-les-Bruyères et l'arc Colombes-La Garenne-Colombes). »

A Nanterre, l'option de la place de la Boule reste à confirmer

Gauche et droite soutiennent toutes

les deux ce projet de gare sur un carrefour à mi-chemin entre La Défense et Rueil-Malmaison, au pied du Mont-Valérien, dans un quartier en limite des communes de Puteaux et de Suresnes. Le secteur est pour l'instant desservi uniquement par les lignes de bus en provenance de La Défense et de Nanterre-Préfecture. Les partisans d'une gare place de la Boule ont depuis des mois avancé leurs arguments, clairement affichés sur le site Internet de la ville, où une pétition est également en ligne. Cette station concernerait potentiellement 85 000 usagers à moins de dix minutes à vélo, 49 000 habitants — un écoquartier est en construction à côté de la place —, 36 100 salariés et 95 000 usagers à l'horizon 2015. Elle offrirait une correspondance avec huit lignes de bus, deux navettes urbaines et le futur tramway T 1, en provenance du nord du département et dont le tracé n'est pas encore défini à travers Asnières, Colombes, le Petit-Nanterre, Nanterre-Université puis Rueil.

GAËTANE BOSSAERT, FLORENCE HUBIN
ET MATHIEU PELLOLI