



## 4 | La gouvernance du projet et le processus décisionnel

LES ACTEURS DU PROJET ..... P. 20

AUX ORIGINES DU PROJET ..... P. 21

LES ÉTUDES CONDUITES  
DANS LE CADRE DU PROJET ..... P. 22

LES PROCHAINES ÉTAPES  
EN CAS DE DÉCISION  
DE POURSUIVRE LE PROJET ..... P. 23

# 4 | La gouvernance du projet et le processus décisionnel

## Les acteurs du projet

**Maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités conduit les études du prolongement du tram T10.**

À ce stade, plusieurs partenaires cofinancent le projet jusqu'aux études préliminaires dites « schéma de principe » par l'intermédiaire d'une convention de financement :



**L'État**, qui participe financièrement au développement des transports.



**La Région Île-de-France**, qui joue un rôle moteur dans le développement des transports en commun, est associée dans le cadre du Contrat de Projet État-Région 2015-2020.



**Le Département des Hauts-de-Seine** dans le cadre d'une convention de financement spécifique.

Les établissements publics Vallée Sud Grand Paris et Grand Paris Seine Ouest, ainsi que l'ensemble des communes concernées (Clamart, Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry, Antony, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Malakoff), sont associés au projet.

### Les contrats de plan État-Région (CPER)

Les Contrats de Plan État-Région (CPER) sont un mode de gestion publique par lequel l'État et la Région s'engagent sur une programmation et un financement pluriannuels autour d'objectifs communs en matière d'aménagement du territoire. Ils permettent ainsi une mise en cohérence des politiques publiques au service d'une vision stratégique partagée à l'échelle de chaque région.

D'autres partenaires (collectivités locales, départements) contribuent également au financement des opérations de transports collectifs urbains.

Dans ce cadre, des conventions de financement sont votées successivement au fil de l'avancement du projet, par phase (études préliminaires, études de conception, travaux). Les partenaires et la répartition des financements sont décidés pour chaque nouvelle convention.

## Aux origines du projet

Les documents de programmation des transports en Île-de-France identifient depuis les années 70 l'importance de créer une desserte structurante pour le Sud-Est du département des Hauts-de-Seine par le réseau de transports collectifs francilien.

En 1994, le projet de la « Croix-du-Sud », prévoyant la réalisation de plusieurs nouvelles lignes de tramway dans ce secteur, est inscrit dans le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

Dès les premières études du tram T10 entre Antony et Clamart, un prolongement au Nord vers l'une des gares du réseau structurant (« Issy-RER » ou « Clamart ») est identifié comme susceptible de développer l'attractivité de la ligne, accroître son interconnexion avec le réseau de transport et répondre aux besoins du territoire. Cette perspective est confortée par la confirmation de la réalisation des 4 lignes de métro automatique du Grand Paris Express, en particulier la ligne 15 du métro qui doit assurer une liaison en rocade autour de Paris et concerne le Sud-Est des Hauts-de-Seine au niveau des gares de « Issy », « Clamart », « Châtillon-Montrouge » et « Bagneux ».

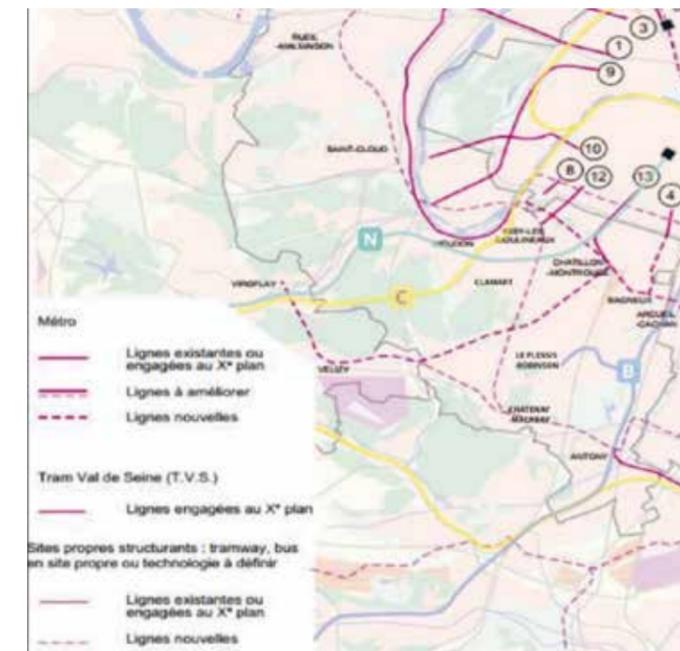
En 2013, le projet de prolongement du tram T10 au Nord est inscrit au SDRIF, tel que représenté sur la carte ci-dessous :



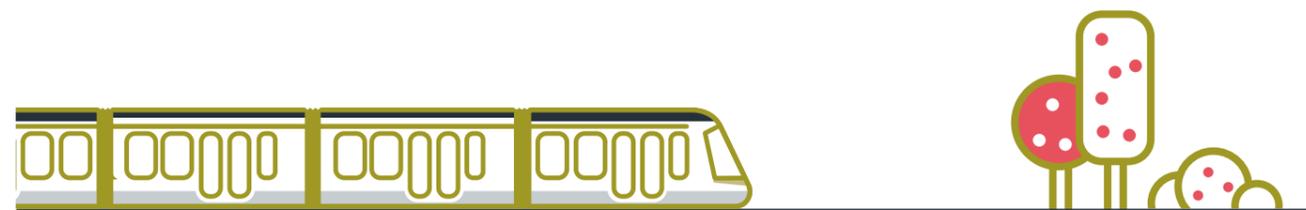
Extrait de la représentation cartographique du SDRIF, 2013

En 2015, le Contrat de Projet État-Région (CPER) 2015-2020 vient réaffirmer cet objectif de liaison du tram T10 avec la future ligne 15 du métro.

À ce jour, le projet initial de « Croix du Sud » s'est partiellement concrétisé avec la mise en service du tram T6 entre Châtillon-Montrouge et Vélizy-Villacoublay en 2014, puis jusqu'à Viroflay en 2015, et la réalisation en cours du tram T10 entre « Croix de Berny » et Clamart « Jardin Parisien » pour une mise en service prévue mi-2023. Le prolongement du tram T10 permettrait d'assurer le maillon manquant pour achever ce projet sous une nouvelle forme, afin de desservir tout le Sud des Hauts-de-Seine, le relier efficacement au réseau ferroviaire structurant existant (RER B, Train N, ligne 13 du métro), au réseau métropolitain du Grand Paris Express et donc aux bassins d'emplois de La Défense et de Boulogne-Billancourt.



Le projet « Croix du Sud » - Extrait du SDRIF 1994



## Les études conduites dans le cadre du projet

Avant d'être soumis à la concertation, le projet de prolongement du tram T10 a fait l'objet de plusieurs phases d'études successives :

- En 2012, les premières études envisageant une extension du tram T10 vers le Nord sont conduites par le Département des Hauts-de-Seine. Elles se concentrent sur l'hypothèse d'une liaison de surface vers la gare « Issy-RER » et explorent celles d'une solution souterraine réalisée en tranchée. Elles concluent à un projet difficilement faisable techniquement, qui implique la fermeture de la RD 2 pendant les travaux et sa mise en sens unique en phase d'exploitation du tramway entre Clamart et Issy-les-Moulineaux ;
- En 2015, des études exploratoires sont réalisées par Île-de-France Mobilités pour un prolongement du tram T10 vers une gare desservie par la future ligne 15 du métro : « Issy RER » ou « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ». Ces études abordent pour la première fois l'hypothèse d'un prolongement en tunnel. Les démarches sont suspendues dans l'attente d'une connaissance plus détaillée du sous-sol du secteur ;
- En 2020, sur la base d'une analyse plus détaillée des données géotechniques disponibles sur le périmètre concerné, Île-de-France Mobilités lance les études d'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du prolongement du tram T10. C'est sur ces études que s'appuie le présent dossier de concertation.

### Qu'est-ce que le DOCP?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence d'Île-de-France Mobilités pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

## Les prochaines étapes en cas de décision de poursuivre le projet

Les études dites de « Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) » du projet de prolongement du T10 ont été approuvées par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités en mai 2022.

Suite à la concertation préalable, dans l'hypothèse d'une Déclaration d'utilité publique (DUP), le calendrier du projet devra intégrer les étapes suivantes d'ici à la mise en service :

### LE CALENDRIER DU PROJET

- **Mai 2022**  
Approbation en CA d'IDFM du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).
  - **23 juin 2022**  
Saisine de la CNDP par IDFM.
  - **6 juillet 2022**  
Décision de la CNDP d'organiser une concertation préalable sur le projet et désignation de deux garantes.
  - **27 février - 24 avril 2023**  
Concertation préalable sur le projet .
  - **Mai 2023**  
Publication du bilan de la concertation par les garantes.
  - **À l'été 2023**  
Publication des enseignements de la concertation et suites à donner au projet par IDFM.
  - **2023 - 2024**  
Réalisation des études dites de « schéma de principe », nécessaires à l'élaboration du dossier d'enquête publique.
  - **2025**  
Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Études, procédures administratives, mise en place des financements.
  - **Travaux**
  - **À partir de 2032**  
Mise en service envisagée\*
- \*sous réserve de l'obtention des autorisations administratives et financements nécessaires.

Compte tenu des retours d'expérience sur ce type de projet, il peut être envisagé, sous réserve de la mise en place des financements, de l'obtention des autorisations administratives et réglementaires et du planning d'intervention des concessionnaires de réseaux, une mise en service sous 10 ans après approbation du DOCP soit à partir de 2032.

Le planning prévisionnel précis serait établi en cas de décision de réaliser le projet sur la base d'études plus approfondies.



### Le rôle de l'Autorité Environnementale (AE) et du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI)

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, le projet est soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale. Cette autorité indépendante a pour mission d'évaluer les impacts sur l'environnement du projet. Cet avis permet d'éclairer la décision d'autorisation rendue suite au dépôt du dossier d'autorisation environnementale (DAE).

Le SGPI se prononce quant à lui sur l'équilibre socio-économique du projet.

Ces avis consultatifs sont le plus souvent délivrés en amont de l'enquête publique et permettent d'enrichir les débats lors de cette ultime phase de concertation qui précède une éventuelle Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.