

Tramway Antony - Clamart

Pour en savoir plus :
www.tramway-antony-clamart.fr

CONCERTATION
du 21 janvier au 1^{er} mars 2013

SYNTHÈSE DU BILAN
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

BILAN DE LA
CONCERTATION PRÉALABLE

ANNEXES AU BILAN
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

Tramway Antony - Clamart

SYNTHÈSE DU BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

du 21 janvier au 1^{er} mars 2013



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
<hr/>	
PARTIE 1 DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	11
<hr/>	
PARTIE 2 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	15
<hr/>	
1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION	15
2. UN PROJET DE TRANSPORT STRUCTURANT POUR LE SUD DES HAUTS-DE-SEINE	15
2.1 UN PROJET ATTENDU ET SOUTENU	15
2.2 LE TRACÉ DU TRAMWAY ANTONY-CLAMART	16
3. INTERMODALITÉ ET INTÉGRATION DU PROJET	17
3.1 LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS	17
3.2 L'AMÉNAGEMENT DES CORRESPONDANCES ET DES TERMINUS	18
4. LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR TRAMWAY	19
4.1 LE CHOIX DU MODE TRAMWAY	19
4.2 LE SITE DE MAINTENANCE ET REMISAGE : UNE LOCALISATION QUI RESTE À DÉFINIR	20
4.3 L'OFFRE DE SERVICE ET L'EXPLOITATION DU TRAMWAY	21
5. INSERTION DU PROJET ET EFFETS SUR LE CADRE DE VIE	21
5.1 L'INSERTION DU TRAMWAY DANS SON ENVIRONNEMENT	21
5.2 L'ÉVOLUTION DU CADRE DE VIE	21
PARTIE 3 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	25
<hr/>	

INTRODUCTION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

INTRODUCTION

La concertation préalable sur le projet de tramway Antony-Clamart, nouveau transport en commun en site propre entre Antony (La Croix-de-Berny) et Clamart (Place du Garde), s'est déroulée du 21 janvier 2013 au 1^{er} mars 2013 inclus.

Le projet de tramway Antony-Clamart est inscrit au **Contrat Particulier Région Département** (CPRD) des Hauts-de-Seine 2007-2013 ainsi qu'au projet de **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** (SDRIF) de 2008.

Les objectifs du tramway Antony-Clamart, identifiés dans le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales** (DOCP) du projet, sont de :

- Favoriser l'usage des transports en commun en renforçant l'offre de transport pour les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers le réseau structurant existant, RER B et Trans-Val-de-Marne (TVM) ;
- Offrir un service de grande qualité aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable ;
- Accompagner les projets de développement du territoire ;
- Améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway.

Long de 8,2 km environ, le tramway Antony-Clamart comprendra 14 stations et permettra de relier les deux terminus en 25 minutes environ. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020-2021.

Du sud au nord, il concerne les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart. Le projet de tramway Antony-Clamart s'insère dans un territoire urbain dense, actuellement en cours de mutation et de densification en logements. Il connaîtra par ailleurs dans la prochaine décennie un développement important en termes d'emplois, en particulier au sein de la zone d'activités Noveos, où s'implanteront de nouvelles entreprises.

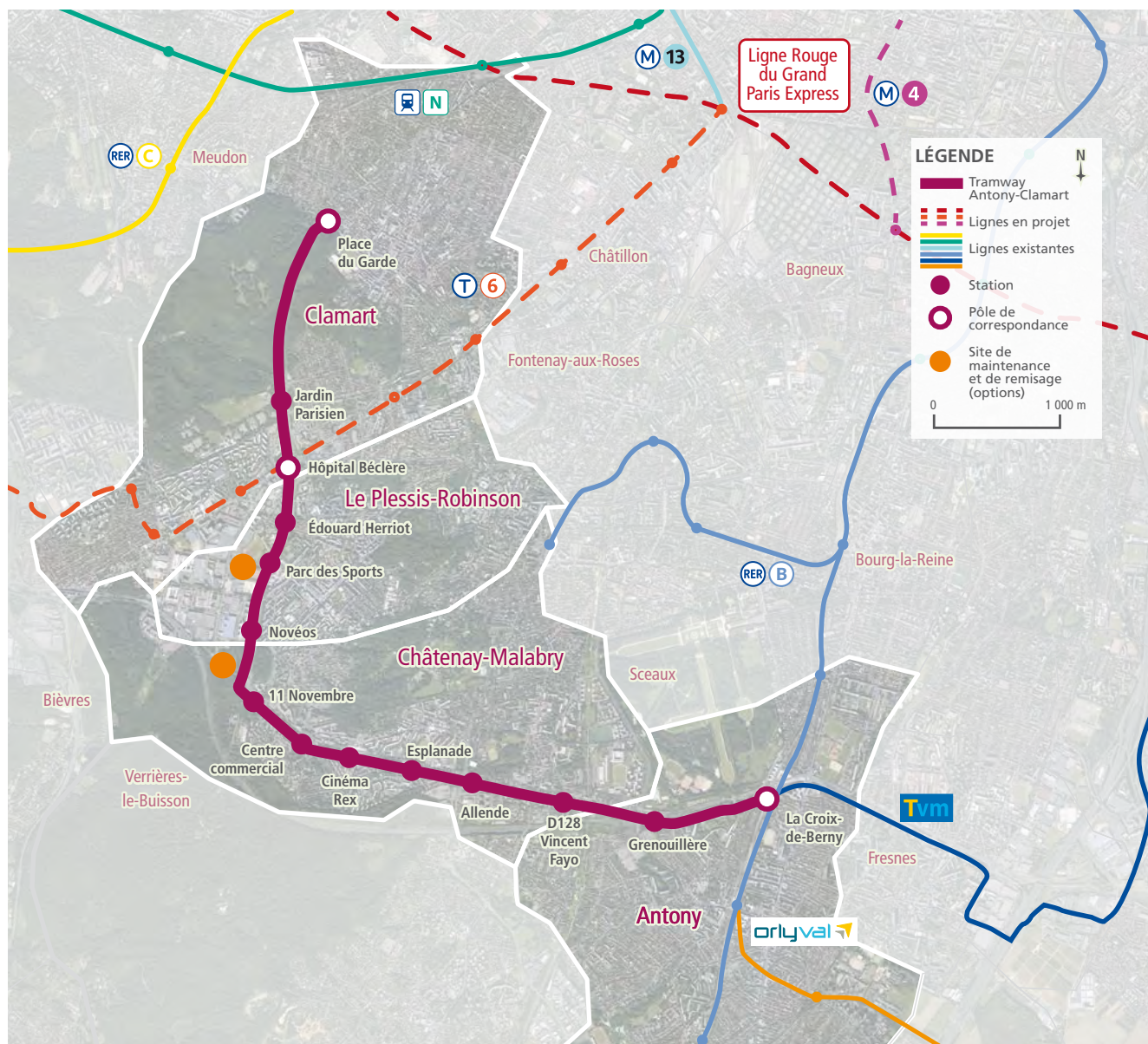
La première étape de concertation se conclut par le bilan de la concertation qui rend compte des échanges et des avis exprimés par le public. Celui-ci sera soumis à délibération au **Conseil du STIF le 10 juillet 2013**. La délibération du Conseil du STIF viendra éclairer les décisions qui seront prises sur la suite du projet.

Le bilan de la concertation sera par ailleurs porté à la connaissance des élus du territoire et soumis à la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine le 8 juillet 2013.

Le présent document en dresse la synthèse.

1. Voir annexes du bilan

Tramway Antony-Clamart



Carte du tracé (janvier 2013)

PARTIE 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

PARTIE 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Le Conseil du STIF du 11 juillet 2012 a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet, ainsi que les modalités de la concertation envisagées, sous réserve de la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Par délibération du 5 septembre 2012, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, « considérant qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisées du Code de l'environnement » et « que la concertation envisagée par le STIF est de nature à assurer l'information et la participation du public »¹.

La concertation sur le projet de Tramway Antony-Clamart s'est déroulée du 21 janvier 2013 au 1^{er} mars 2013 inclus. Afin d'informer et d'échanger avec les publics concernés, quatre réunions publiques ont été organisées dans les villes traversées par le projet : à Antony (4 février), à Châtenay-Malabry (7 février), au Plessis-Robinson (12 février) et à Clamart (19 février).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- un dépliant d'information synthétique;
- les lettres d'information n°1 et n°2 du projet, la première portant sur les objectifs du projet et la seconde, diffusée à 47000 exemplaires, sur ses principales caractéristiques et sur les modalités de la concertation;
- dix panneaux-totems installés dans plusieurs lieux publics du territoire mettant à disposition le Dossier d'Objectifs et de

Caractéristiques Principales (DOCP) du projet et les documents d'information;

- un site Internet dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr actualisé et enrichi durant la période de concertation.

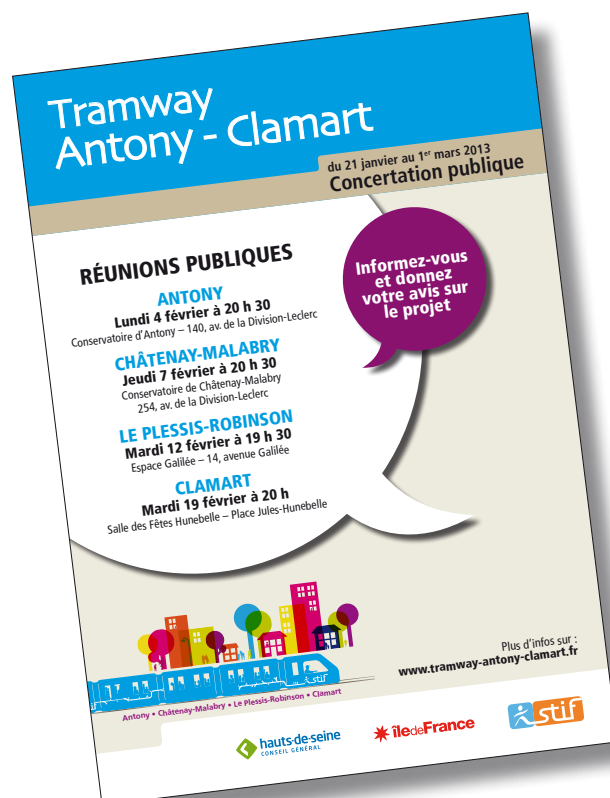
Le public a pu contribuer au projet :

- sur le site Internet dédié, avec la possibilité de déposer un avis en ligne;
- via des urnes sur les panneaux-totems permettant de déposer un formulaire avis;
- via des cartes T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit;
- lors des 4 réunions publiques.

Au total, plus de 500 personnes au total ont participé aux 4 réunions publiques, et 1503 avis ont été exprimés :

- 1279 avis par carte T envoyés par voie postale,
- 99 avis postés sur le site internet,
- 65 avis déposés dans les urnes dans les mairies, au cours des 4 réunions publiques, ou envoyés par courrier,
- 60 avis émis en réunion publique.

Le nombre de participants en réunion publique ainsi que le nombre très important d'avis reçus soulignent la forte mobilisation autour de ce projet. En ce sens, la concertation a atteint les objectifs poursuivis : donner à chacun la possibilité de s'exprimer, d'être entendu et d'obtenir de la part des porteurs de projet des précisions et des explications à ce stade du projet.



Affiche
Concertation
Publique

1. Voir annexes du bilan.

PARTIE 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

PARTIE 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

Précision préalable à la prise de connaissance de la suite de ce document :

- « **Les participants** » désignent les personnes ayant donné leur avis lors des réunions publiques ;
- « **Les contributeurs** » désignent les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, site Internet du projet ou bulletins) ;
- « **Les porteurs de projet** » désignent la Région Île-de-France (financeur), le Conseil général des Hauts-de-Seine (financeur et maître d'ouvrage des aménagements urbains) et le STIF (maître d'ouvrage jusqu'à la fin de la concertation puis maître d'ouvrage du système de transport et financeur du matériel roulant). La parole des porteurs de projet, en tribune lors des réunions publiques, est présentée sous forme d'encadrés.

1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION

- Les contributeurs se déclarent satisfaits des **modalités de concertation** mises en œuvre.

Le STIF apporte des précisions sur la suite qui sera donnée à la concertation : le STIF va examiner l'ensemble des observations et élaborer le bilan de cette concertation qui fera l'objet d'échanges entre élus et financeurs et sera soumis au Conseil du STIF à l'été 2013.

Les **porteurs de projet** rappellent qu'ils se sont appuyés sur leurs partenaires, notamment les communes traversées, qui ont participé à l'élaboration du projet et à l'organisation de la concertation. Des comités techniques², des commissions de suivi et des réunions de travail sont ainsi organisés régulièrement par le STIF afin d'informer et d'impliquer les collectivités, qui ont une connaissance fine de leur territoire et de ses habitants, nécessaire à une bonne intégration du projet.

- Des participants et contributeurs souhaitent connaître la procédure à venir, les **modalités d'échanges et de communication** qui seront mises en place à l'issue de la concertation.

Le STIF précise qu'il souhaite poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux. Il continuera à informer le public de l'avancement du projet, par l'actualisation du site Internet et l'envoi d'une newsletter si les personnes ont laissé leurs coordonnées électroniques.

Les **porteurs de projet** rappellent que le STIF et le Conseil général procéderont à une nouvelle phase de consultation du public en lien avec l'enquête publique qui devrait avoir lieu en 2015. Lors de cette phase ultérieure, le Commissaire Enquêteur écouterait les avis du public sur toutes les thématiques que celui-ci souhaiterait évoquer.

2. UN PROJET DE TRANSPORT STRUCTURANT POUR LE SUD DES HAUTS-DE-SEINE

2.1 UN PROJET ATTENDU ET SOUTENU

- Compte tenu de l'absence de transport structurant sur le territoire desservi, le projet de tramway Antony-Clamart **est salué par les acteurs et élus du territoire, qui reconnaissent largement son opportunité**. Le tramway Antony-Clamart permettra de desservir un bassin de vie en développement et de consolider le réseau de transport existant du territoire.

Le STIF rappelle que les bénéfices attendus de ce projet sont notamment l'amélioration des déplacements sur le territoire, la contribution au développement de l'usage des transports collectifs et l'amélioration des conditions de transport de l'usager.

- Quelques avis ont porté sur le **calendrier** et la date de mise en service. Celle-ci est souvent jugée trop tardive, notamment au regard des besoins et de la temporalité des projets urbains et économiques environnants.

Les **porteurs de projet** précisent que le projet implique la création d'une ligne entièrement nouvelle et que la date de mise en service envisagée à l'horizon 2020-2021 intègre l'ensemble des phases du projet dont les délais sont incompressibles : les phases d'études, les phases de procédures administratives, les phases de consultation de la population, les délais de travaux préparatoires (déviation des réseaux), les phases d'essais et de préparation de la mise en service. Par ailleurs, une durée de 4 ans de travaux est envisagée, ce qui correspond à la durée moyenne des travaux pour une création de ligne de tramway en Île-de-France.

2. Les comités techniques sont organisés par le STIF et réunissent les maîtres d'ouvrage, les financeurs et les services techniques des collectivités afin d'échanger sur les études d'un point de vue technique. Les commissions de suivi sont organisées par le STIF et réunissent les maîtres d'ouvrage, les financeurs et les élus des collectivités pour échanger sur les orientations du projet.

2.2 LE TRACÉ DU TRAMWAY ANTONY-CLAMART

■ Le prolongement au-delà de la Place du Garde à Clamart

● La majorité des participants et contributeurs demande à ce que le tramway Antony-Clamart soit **prolongé jusqu'au réseau structurant, notamment jusqu'au futur Grand Paris Express** depuis la Place du Garde. Plusieurs alternatives ont été évoquées par les contributeurs en faveur d'une connexion avec un mode ferré :

- Prolongement jusqu'à Issy-les-Moulineaux;
- Prolongement jusqu'à la gare de Clamart;
- Prolongement vers la gare de Clamart puis Issy-les-Moulineaux;
- Prolongement jusqu'à Meudon.

Le STIF se dit favorable à un prolongement vers le réseau structurant du Grand Paris Express dont l'opportunité est avérée. Les premières réflexions qui ont été engagées sur ce prolongement en montrent toute la pertinence en termes de fréquentation du tramway : elle pourrait doubler dans le cadre d'une connexion avec le Grand Paris Express. Le tramway est un mode capacitaire qui sera à même de répondre à ces besoins complémentaires. Le prolongement du tramway vers le réseau du futur Grand Paris permettra d'assurer un maillage complet et cohérent.

En ce qui concerne les modalités envisagées pour le prolongement au-delà de la Place du Garde, il est envisagé un souterrain à cause d'un tissu urbain très dense et de contraintes d'insertion fortes en surface à partir de la Place du Garde. Le STIF s'oriente vers la réalisation d'un prolongement souterrain qui permettra de rejoindre soit la gare de Clamart, soit la gare d'Issy-les-Moulineaux. Le STIF souhaite poursuivre les études sur ce prolongement. Même s'il n'est pas encore acté ni financé, les porteurs de projet soutiennent très fortement ce prolongement. Le financement des études du prolongement étant ainsi en cours de discussion, il a été décidé de ne pas retarder l'avancement du projet entre La Croix-de-Berny et la Place du Garde en le rendant indépendant de ce prolongement.

■ La desserte de Vélizy

● Plusieurs participants et contributeurs regrettent que **certains territoires attractifs comme celui de Vélizy** ne soient pas desservis directement par le tracé.

Le STIF explique que la desserte de Vélizy, zone importante pour le secteur, a été pensée via la correspondance entre le tramway Antony-Clamart et le futur T6 : 7 nouvelles stations du T6 desserviront la ville de Vélizy et la correspondance sera assurée au niveau de l'hôpital Béclère. Le STIF et le Conseil général veilleront à réaliser les aménagements les plus adéquats pour optimiser la correspondance entre ces deux tramways. Les porteurs de projet ont souhaité privilégier la desserte du nord du territoire qui manquait de transports en commun structurants au regard de la mise en service prochaine du T6.

■ Le segment hôpital Béclère - Place du Garde

● En l'absence de prolongement à court terme, quelques contributeurs sont revenus sur **l'intérêt du tronçon hôpital Béclère – Place du Garde**. Ce tronçon ne leur paraît pas indispensable puisque la correspondance avec le T6 est satisfaite à l'hôpital Béclère. Ces contributeurs suggèrent donc un terminus à l'hôpital Béclère.

Le STIF indique que le tronçon Béclère – Place du Garde a deux objectifs : amorcer le prolongement de la première phase entre La Croix-de-Berny et la Place du Garde mais aussi desservir dès aujourd'hui des quartiers enclavés de Clamart qui bénéficieront à court terme de ce tracé. Ce tronçon permet notamment de desservir et de relier les quartiers clamartois : Jardin Parisien, Haut Clamart, Percy Schneider et Clamart Centre. Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement du terminus Place du Garde, les porteurs de projet veilleront à rapprocher autant que possible, en fonction des contraintes financières et techniques, l'arrêt du tramway du centre-ville de Clamart.

■ La desserte d'Antony centre et d'Orlyval

● Des contributeurs regrettent l'absence de **desserte du tramway jusqu'à la gare d'Antony** plutôt qu'à La Croix-de-Berny afin d'offrir une desserte du centre d'Antony et une correspondance facilitée avec ORLYVAL.

Le STIF explique que la densité du tissu urbain et l'étroitesse des rues entre la gare de La Croix-de-Berny et la gare d'Antony ne permettent pas l'insertion du tramway, et donc la poursuite de la ligne à l'est de La Croix-de-Berny. Des problématiques d'expropriations, de circulation automobile et d'insertion du terminus au niveau du centre-ville d'Antony empêchent la desserte par le tramway de ce pôle. Il faudra en effet prendre le RER B et descendre à Antony pour prendre ORLYVAL.

■ La desserte du centre du Plessis-Robinson

● Un contributeur regrette que le **tracé choisi au Plessis-Robinson** ne desserve pas directement le centre-ville par l'avenue Paul Langevin.

Le STIF précise que trois tracés desservant le Plessis-Robinson ont été étudiés³, y compris des tracés passant par le centre-ville à proximité du marché. Ces tracés ont été écartés en raison de contraintes fortes : le tissu urbain est trop dense et la faible largeur des voiries aurait engendré des expropriations. Le tracé qui a été retenu au Plessis-Robinson, en collaboration avec la Ville, propose un compromis en desservant à la fois la zone d'activités Noveos à l'ouest et le centre-ville du Plessis-Robinson à l'est.

3. Tracés disponibles dans le DOCP sur le site Internet dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr/

■ Les stations

- Le nombre de stations et leur emplacement exact ont fait l'objet de quelques questions et remarques.

Le STIF précise que le tramway dispose d'une station tous les 500 mètres environ. Les 14 stations du tramway Antony-Clamart ont été définies en compromis entre le niveau de qualité de service, la vitesse commerciale et la population à desservir. Les implantations des stations ont été définies pour répondre au mieux aux besoins du territoire connus à ce stade. Elles seront affinées dans la suite des études. La création d'une station supplémentaire avec desserte périodique de la forêt de Meudon n'est pas envisagée car chaque station créée doit être desservie constamment.

3. INTERMODALITÉ ET INTÉGRATION DU PROJET

3.1 LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS

■ L'articulation avec les bus

- L'articulation du tramway Antony-Clamart avec les lignes de bus apparaît comme un sujet de préoccupation fort. Les participants s'inquiètent de la suppression de lignes de bus avec la mise en service du tramway.

Le STIF a pour objectif d'assurer la complémentarité des modes de transport dans un maillage complet, équilibré et cohérent du territoire. Ainsi, les différents modes de transport se compléteront : le RER qui, avec des arrêts tous les 2 km, ne permet pas de desservir finement le territoire mais est rapide, le tramway avec des stations tous les 500 mètres environ, le réseau de bus qui permet de desservir finement le territoire. La restructuration du réseau de bus sera examinée dans la prochaine phase d'études et sera conduite selon deux principes : limiter les doublons entre les lignes existantes, faciliter les rabattements pour améliorer le rayonnement de la ligne de tramway et son attractivité.

■ L'articulation avec le RER B

- L'articulation du tramway Antony-Clamart avec le RER B apparaît comme une source d'inquiétudes. Pour de nombreux participants, l'amélioration de la qualité de service du RER B est urgente et prioritaire. Or, le tramway venant améliorer les conditions d'accès au RER B à La Croix-de-Berny, il risque alors de venir charger un peu plus cette ligne de transport déjà défailante.

Le STIF rappelle qu'en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports en Île-de-France, ses missions sont multiples. Il a en charge : l'offre de transports du réseau existant et son amélioration, la définition et l'organisation de la politique tarifaire et le pilotage des projets d'extension ou de création de nouveaux moyens de transports.

Il informe que le Schéma Directeur du RER B sud est en cours de validation par le Conseil d'administration du STIF. Le Schéma Directeur RER B sud vise en premier lieu à améliorer le quotidien des usagers grâce à une série d'actions dont la mise en œuvre permettra à court terme puis à moyen terme de retrouver un niveau de ponctualité satisfaisant et donc de meilleures conditions de voyage. Les conditions de transport seront améliorées dès septembre 2013 avec la mise en service de la nouvelle offre permise pour le nord de la ligne avec l'opération RER B nord +. Les investissements consacrés amélioreront la régularité de l'ensemble de la ligne grâce à une exploitation simplifiée et une offre en réponse aux nouvelles pratiques des Franciliens.

■ L'articulation avec la voiture

- Des avis s'inquiètent de l'impact négatif que pourrait avoir le tramway Antony-Clamart sur les conditions de circulation routière et de stationnement.
- D'autres avis soulignent l'impact positif du tramway qui permettra de diminuer la circulation automobile et les nuisances qu'elle engendre.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine rappelle que le tramway est un projet de requalification de l'espace au sein duquel il faut parvenir à concilier toutes les fonctionnalités de l'espace public : tramway, circulation automobile, cyclistes, stationnements, cheminements piétons. La réalisation d'un projet de tramway est le résultat de compromis et d'arbitrages qui vont être faits lors des études détaillées. Néanmoins, les emprises concernées par ce projet sont relativement larges, toutes les fonctionnalités devraient donc pouvoir être restituées sauf cas particulier, par exemple au niveau des stations. Une nouvelle phase d'études sera présentée en 2015, comprenant des réponses détaillées sur la configuration de la circulation et des carrefours.

Le STIF souligne que c'est la complémentarité des modes de transport qui est recherchée, y compris avec les voitures, et non une opposition entre les différents modes.

- Plusieurs avis ont également porté sur la réalisation de **parkings aux abords des stations**.

Le STIF mène une politique en faveur des parkings-relais en grande couronne, en périphérie des zones denses, pour limiter la circulation automobile aux abords des agglomérations. Sur la petite couronne, l'axe de travail est celui de la densification de la desserte en transports en commun. En effet, sur le territoire du projet, le réseau routier est déjà saturé aux heures de pointe. Les parkings relais peuvent accroître l'engorgement par un effet d'appel sur les véhicules. En conséquence, il apparaît préférable de capter les usagers plus en amont.

Il n'y a donc pas de parking relais prévu dans le cadre du projet. Par contre, il est prévu de retravailler le réseau bus et ce notamment pour les populations situées à plus de 500 mètres du tracé, afin d'éviter de longues marches à pied et de favoriser le rabattement hors véhicules individuels.

■ L'articulation avec les modes doux

- Quelques avis émergent en faveur de la **réalisation de pistes cyclables** afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les autres modes de transport.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine rappelle que l'objectif des aménagements connexes au projet de transport est de concilier toutes les fonctionnalités de l'espace public. L'espace disponible devrait permettre de reconstituer la quasi-totalité de ces fonctionnalités. Il n'est pas envisagé de créer des voiries routières plus capacitaires qu'aujourd'hui mais bien d'insérer le tramway en visant à préserver les autres fonctions de déplacement et notamment les circulations cyclistes. Les cheminements cyclables feront l'objet d'un examen plus précis au moment des études de schéma de principe.

Le STIF indique que le tramway est accompagné d'aménagements urbains sur toute la largeur de son parcours, afin d'améliorer le cadre de vie et les conditions de circulation des différents modes de transport, y compris cyclistes. Les enjeux sont de réaménager les axes aujourd'hui à caractère routier de manière à valoriser les espaces publics en redonnant leur place aux modes alternatifs à la voiture. Le STIF précise qu'à l'avenue de la Division-Leclerc, l'insertion axiale laisse plus d'espace pour aménager une piste cyclable dédiée tout le long de l'avenue.

- Plusieurs questionnements se sont fait jour concernant l'**accessibilité** du tramway.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine rappelle qu'il veille à instaurer un mécanisme de dialogue avec les associations sur les opérations qu'il engage.

Le STIF précise qu'un Schéma directeur de l'accessibilité a été élaboré en collaboration avec des associations. Cette démarche est cofinancée par le STIF et la Région et représente 1,4 milliard d'euros investis sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France pour améliorer les conditions d'accessibilité des transports en commun. Le tramway Antony-Clamart sera bien évidemment conforme au Schéma directeur de l'accessibilité. L'aménagement des correspondances et des terminus.

3.2 L'AMÉNAGEMENT DES CORRESPONDANCES ET DES TERMINUS

■ La Croix-de-Berny

- L'aménagement du **pôle multimodal de La Croix-de-Berny** a fait l'objet de plusieurs questionnements en réunion publique. Cet aménagement apparaît inadapté en l'état actuel pour accueillir de nouveaux flux liés à l'arrivée du tramway Antony-Clamart et les participants craignent l'absence de mise à niveau de la gare.

Le STIF indique que le Schéma Directeur du RER B sud se traduit à La Croix-de-Berny par un projet de reconfiguration du bâtiment voyageur existant, travail mené en collaboration avec la RATP, avec l'objectif de l'adapter aux nouveaux besoins.

● Certains avis ont porté sur **l'insertion du terminus du tramway à La Croix-de-Berny** et sur **la correspondance facilitée avec le RER B**. Des participants regrettent que le terminus du tramway ne se situe pas au plus près du pôle RER, c'est-à-dire au sud de l'avenue du Général de Gaulle, dans le secteur de l'actuel terminus du Trans-Val-de-Marne (TVM).

Le STIF explique que les deux solutions d'insertion du terminus à La Croix-de-Berny ont été retenues car elles impactent peu le carrefour, très chargé en termes de circulation routière. Les deux solutions d'implantation proposées rendent également indépendants les deux projets structurants du secteur de La Croix-de-Berny : le tramway Antony-Clamart et le doublement du tube de l'A86. Ce dernier sera réalisé ultérieurement au tramway. L'emprise travaux du doublement du tube de l'A86 occupe presque toute la largeur de l'avenue du Général de Gaulle. L'insertion du terminus du tramway doit donc nécessairement se faire au nord de l'avenue du Général de Gaulle, afin que le tramway en circulation ne vienne pas traverser l'emprise travaux de l'A86.

Quelle que soit la localisation précise retenue pour la station, un traitement particulier pour favoriser l'intermodalité et les correspondances accessibles avec les autres modes de transport sera réalisé.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise que le terminus du tramway ne peut pas se concevoir sans retravailler l'ensemble des circulations : une passerelle avec une rampe assez douce pour aller vers le RER fait partie des solutions envisagées entre le terminus du tramway et le RER pour absorber les flux piétons, dès que ceux-ci auront été mieux caractérisés par les études à venir.

■ La correspondance avec le T6

● Plusieurs participants se sont exprimés sur **la correspondance avec le T6**. Les participants demandent à ce que la correspondance soit optimisée et raccourcie autant que possible.

Le STIF précise que lorsque les temps de correspondance sont trop défavorables, les usagers se détournent des transports en commun : le STIF veille donc particulièrement à leur optimisation. Il considère la correspondance avec le T6 importante car ce dernier permet de rabattre un trafic voyageur vers Paris et la ligne 13. Il précise que la distance entre la station Béclère T6 et la station Béclère du tramway Antony-Clamart est inférieure à 200 mètres et que cela permet d'envisager une correspondance efficace. Les aménagements les plus adéquats seront réalisés afin de faciliter, fluidifier et sécuriser les cheminements des voyageurs comme cela a été demandé. Un travail reste à réaliser afin de gérer le dénivelé entre les deux stations y compris pour rendre la correspondance accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine confirme que l'objectif est de faire une correspondance rapide, pratique et accessible.

● Des aménagements alternatifs pour améliorer la correspondance sont proposés par des participants, par exemple : rampe suffisamment large et abritée, comblement du dénivelé entre la RD2 et la RD906, etc.

Le STIF rappelle que la correspondance doit faire l'objet d'études détaillées dans ses modalités.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise que l'hypothèse de combler le dénivelé paraît compliquée en l'état car cela créerait un carrefour à un seul niveau entre la RD2 et la RD906, inadéquat vis-à-vis des conditions de circulation des usagers et d'un croisement d'un tramway rail et d'un tramway pneu.

■ L'insertion du terminus Place du Garde

● Plusieurs participants et contributeurs se déclarent favorables à **l'insertion du terminus à l'est**, rue de Meudon, afin de rapprocher au maximum le tramway du centre-ville de Clamart.

Le STIF précise que les études sont en cours afin de définir précisément l'implantation du terminus Place du Garde. L'insertion au nord avenue du Président Roosevelt n'était pas compatible avec les emprises disponibles au regard de l'étroitesse de la rue et de la nécessité de conserver les circulations routières.

4. LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR TRAMWAY

4.1 LE CHOIX DU MODE TRAMWAY

■ Un mode tramway globalement plébiscité

● Les avis soulignent que les contributeurs sont en majorité satisfaits du **mode proposé**. Le tramway est attendu par les élus et les habitants. La qualité de service élevée (rapidité, fiabilité et confort) qu'offre le tramway suscite l'adhésion des contributeurs.

● Les avis se sont principalement portés en faveur d'un **tramway sur fer** au détriment du tramway sur pneus. Ces avis sont notamment motivés par l'expérience du tramway T6.

Le STIF a arbitré en faveur d'un tramway rail suite aux analyses réalisées sur le projet de tramway Antony-Clamart, montrant qu'en fonction de la charge donnée, du projet de prolongement prévu et des pentes du tracé, le tramway fer s'avère le plus adapté. Un tramway sur pneus est privilégié en cas de pentes fortes (supérieures à 7%) sur des distances longues et / ou en cas d'insertions complexes, le tramway pneu étant un peu plus étroit que les autres. A titre d'exemple, le choix du mode pneu pour le tramway T6 est lié à des pentes allant jusqu'à 10%. Le tracé au niveau de la forêt de Meudon présente une pente d'environ 5% compatible avec les tramways fer.

■ Les alternatives évoquées au mode tramway : BHNS, T Zen, TVM

● Certains participants font cependant part de leur incompréhension quant aux arguments évoqués pour préférer le **mode tramway** au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le mode tramway est jugé trop onéreux, le bus à haut niveau de service ou le T Zen offrant, selon ces participants, une qualité de service comparable au tramway mais avec des coûts nettement inférieurs. Des propositions de modes alternatifs (métro, trolleybus, Palatin Antony-Clamart, prolongement TVM) ont été formulées.

Le STIF rappelle qu'un tramway a été privilégié après analyse des autres possibilités et en tenant compte des évolutions de trafic.

En effet, si le bus à haut niveau de service offre presque tous les avantages du tramway, il présente néanmoins une différence importante : il s'agit d'un mode moins capacitaire qui laisse peu de marges de manœuvre aux évolutions de trafic.

En 2011, les réflexions du STIF sur ce projet avaient porté sur le mode bus à haut niveau de service. Depuis, le nouveau maillage des modes de transports, avec l'émergence du projet du Grand Paris Express, est venu réinterroger les réflexions antérieures. Le choix du mode tramway pour le projet de liaison Antony-Clamart représente donc un choix pertinent pour le long terme, en évitant d'hypothéquer une évolution du trafic. En effet, à l'horizon 2025 – 2030 et de la mise en service du Grand Paris Express, les niveaux de trafic aux heures de pointe du tramway Antony-Clamart sont doublés et dépassent la capacité d'un bus à haut niveau de service. Par ailleurs, si le bus à haut niveau de service coûte un peu moins cher qu'un tramway en termes d'investissement, sa mise en place sur le projet Antony-Clamart dans un premier temps entraînerait des surcoûts s'il devait être remplacé par un tramway 10 ans plus tard.

■ Le coût du projet

● Plusieurs participants et contributeurs sont intervenus sur le **coût du projet** qui leur semble excessif, en particulier au regard du contexte économique actuel.

Le STIF précise que l'estimation du coût du projet sera évaluée au regard des gains qu'il apporte c'est-à-dire : moins de pollution atmosphérique, temps gagné, activité économique générée, etc. Ce travail consistera à mesurer la « rentabilité socio-économique du projet ». Cette rentabilité fondera l'utilité publique de ce projet.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise qu'il baisse son taux d'endettement et autofinance une partie de ses projets. Il précise également qu'investir, c'est aussi créer de l'emploi de manière directe et indirecte.

4.2 LE SITE DE MAINTENANCE ET REMISAGE : UNE LOCALISATION QUI RESTE À DÉFINIR

● Les réactions des participants et des contributeurs ont été nombreuses et contrastées sur le **choix de localisation du site de maintenance et de remisage**. Deux options à l'étude ont été soumises à la concertation : une parcelle boisée située carrefour du 11-Novembre à Châtenay-Malabry et une parcelle située à Noveos au Plessis-Robinson.

– De nombreux avis émis pendant la concertation se prononcent **contre une implantation du SMR sur la parcelle boisée** ;

– Plusieurs participants, dont le Maire du Plessis-Robinson, se sont prononcés **en défaveur d'une implantation sur la parcelle du Plessis-Robinson**. Ces avis mettent en avant le potentiel de développement économique du site. Certains ont proposé des sites alternatifs pour l'implantation du SMR.

Le STIF rappelle qu'une douzaine de sites susceptibles d'accueillir le bâtiment de maintenance et de remisage ont été étudiés et que seules les deux localisations soumises à la concertation présentent des caractéristiques adéquates permettant de satisfaire aux besoins du projet. Le STIF indique que ce bâtiment intègre plusieurs fonctions qui nécessitent un minimum d'espace : stockage, garage, maintenance, entretien. Cet équipement est indispensable au fonctionnement du futur tramway et doit nécessairement répondre à certaines caractéristiques en termes de surface, de proximité de la ligne et de configuration du terrain.

La localisation du site de maintenance et de remisage n'est pas arrêtée à ce jour. L'option située dans la zone Noveos présente de fortes contraintes car le terrain ne représente qu'une surface de 2,4 hectares alors que le site de maintenance et de remisage nécessiterait une surface de l'ordre de 3 hectares en intégrant le prolongement et l'augmentation du niveau de service, donc davantage de rames à terme. Le niveau d'études n'est pas encore assez avancé pour avérer la faisabilité de cette implantation : le STIF a souhaité réaliser un travail d'études pour l'optimisation du site de maintenance et de remisage afin de le faire tenir dans un espace plus réduit. Si l'implantation du site de maintenance se fait sur la parcelle boisée, le projet sera accompagné de mesures compensatoires qui restitueront la surface boisée conformément à la réglementation. Des échanges ont déjà eu lieu entre le STIF et l'ONF⁴ et la DRIAIF⁵.

Le STIF indique que les études à venir permettront d'analyser finement la faisabilité d'un site de maintenance sur l'un de ces deux espaces. Quelle que soit la localisation retenue, le STIF portera une attention forte à l'insertion environnementale et paysagère de cet équipement.

4. ONF : Office National des Forêts

5. DRIAIF : Direction régionale interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île-de-France

4.3 L'OFFRE DE SERVICE ET L'EXPLOITATION DU TRAMWAY

- Des contributeurs sont intervenus sur l'offre de service du tramway, notamment :
 - en demandant une **amplitude horaire renforcée**,
 - en s'interrogeant sur la **tarification** qui sera appliquée.

Les porteurs de projet informent les contributeurs que le tramway opérera entre 5 h 30 et 0 h 30 à une fréquence de 5 minutes en heure de pointe et 10 minutes en heure creuse.

Le STIF précise que la tarification appliquée sur le tramway Antony-Clamart sera la tarification existante au moment de la mise en service, il s'inscrira dans la tarification normale des transports en Île-de-France.

- Un participant s'interroge sur l'exploitant de ce futur tramway.
 - « L'opérateur ne sera pas forcément la RATP ? »

Le STIF revient sur les directives européennes qui imposent de passer par une consultation pour désigner le futur exploitant. La RATP ne sera donc pas nécessairement l'exploitant du tramway Antony-Clamart. Trois à quatre années avant la mise en service, le STIF sera amené à lancer une consultation, à laquelle la RATP pourra répondre.

5. INSERTION DU PROJET ET EFFETS SUR LE CADRE DE VIE

5.1 L'INSERTION DU TRAMWAY DANS SON ENVIRONNEMENT

- Quelques avis interrogent les maîtres d'ouvrage sur d'éventuelles **expropriations** dans le cadre du projet.

Le STIF souligne que la plupart des aménagements se situent sur des emprises publiques. Le tracé choisi s'insère dans des emprises routières départementales dimensionnées pour accueillir un transport en commun en site propre. Dans ce cadre, a priori peu d'acquisitions foncières seront nécessaires. L'expropriation est par ailleurs une procédure qui n'intervient qu'en derniers recours. Celles qui s'avèreraient indispensables seraient décidées dans le cadre des études ultérieures et les personnes concernées en seraient informées très en amont.

- L'insertion du tramway avenue de la Division-Leclerc a été soumise à la concertation. Deux options ont été présentées en réunion publique par le STIF : axiale (c'est-à-dire une plateforme double au centre de la voie) et bilatérale (c'est-à-dire une plateforme de chaque côté de la voie) en raison de la configuration de cette avenue qui permet d'envisager ces deux insertions. La plupart des contributeurs et participants sont en faveur de la solution axiale, qui leur apparaît mieux adaptée au site.

Le STIF souligne que les objectifs de l'insertion du tramway avenue de la Division Leclerc sont doubles : apaiser la circulation sur cet axe et recréer du lien entre les deux parties de la ville coupées par l'avenue. Le STIF estime la solution axiale comme la solution la plus favorable et la mieux à même de répondre aux objectifs du projet. Elle est notamment plus favorable pour les accès riverains, avec néanmoins un certain nombre de précautions à prendre en compte pour apaiser la circulation routière.

5.2 L'ÉVOLUTION DU CADRE DE VIE

- Le tramway Antony-Clamart, un projet de transport mais aussi de requalification urbaine

- Le tramway Antony-Clamart est accueilli favorablement pour les aménagements urbains qui l'accompagnent sur l'ensemble son parcours.

- Cependant, certains contributeurs craignent malgré tout une atteinte à leur cadre de vie avec le tramway : gêne de la circulation et du stationnement, abattage des arbres d'alignement, etc.

Le STIF et le Conseil général des Hauts-de-Seine confirment que le projet de tramway Antony-Clamart va bien au-delà d'un projet de transport : c'est aussi un projet d'aménagement. Le tramway représente une opportunité pour réaliser une opération de requalification urbaine comme cela a été fait sur le T2 ou le T3.

Par ailleurs, le STIF rappelle que le tramway est un projet d'aménagement de façade à façade. Des aménagements connexes, comme celui des Verts Coteaux, seront intéressants à intégrer aux études du projet de tramway. Le Conseil général y est favorable ainsi que la Région.

■ Les atteintes au cadre de vie durant la période de travaux

● Les contributeurs ont exprimé des craintes concernant l'atteinte à leur cadre de vie **durant la période des travaux** qu'ils appréhendent, en évoquant notamment l'expérience du T6.

Le **Conseil général des Hauts-de-Seine** indique que trois tramways ont déjà été réalisés dans les Hauts-de-Seine. Les enjeux de coordination entre maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre sont très importants. L'ensemble des composantes de réalisation du projet sera compris dans un même marché de maîtrise d'œuvre : cela va réduire le nombre de participants et d'intervenants et permettre d'améliorer les délais de réalisation des travaux.

Le **STIF** confirme que tous les partenaires sont soucieux que la phase travaux se passe le mieux possible. Les riverains seront informés régulièrement du déroulement des travaux. Pendant la phase de travaux, des personnes (agents de proximité) seront sur place au contact des habitants et des riverains. Les travaux dureront 3 à 4 ans par tronçons successifs. Les craintes concernant les nuisances engendrées dans le cadre d'un tramway en fonctionnement.

● Certains avis s'inquiètent des **nuisances sonores** qui seraient générées par le tramway.

Le **STIF** indique qu'un tramway fait moins de bruit qu'un axe routier comme ceux des avenues de la Division-Leclerc ou Paul-Langevin. Des études pour mesurer le niveau de bruit avant la mise en service d'un tramway et modéliser les impacts du tramway vont être réalisées. Par ailleurs, des mesures peuvent être envisagées en cas de besoin, de nombreux retours d'expérience sont disponibles pour minimiser le bruit.

■ Les risques d'impact sur les espaces verts et forestiers dans la configuration future

Plusieurs avis font état de craintes concernant les impacts du tramway sur les espaces verts et forestiers du secteur :

● Concernant la **forêt de Verrières**, de nombreux avis soulignent l'inquiétude des contributeurs quant à l'impact éventuel du site de maintenance et de remisage sur les **surfaces boisées situées au carrefour du 11-Novembre à Châtenay-Malabry**, si ce site était retenu pour l'implantation du site de maintenance et de remisage.

Pour la réponse des porteurs de projet, cf. paragraphe 4.2 relatif à la localisation du site de maintenance et de remisage.

● Certains avis s'inquiètent de l'**avenir des arbres d'alignement existants** dans le cadre du projet.

Le **Conseil général des Hauts-de-Seine** précise que des arbres devront être abattus dans le cadre du projet mais que celui-ci intégrera un important volet paysager à l'image des tramways inaugurés dans le département en 2012.

● Un participant s'interroge sur la préservation de la **forêt de Meudon** qui sera traversée par le tramway et son éventuelle constructibilité.

Le **Conseil général des Hauts-de-Seine** explique qu'il est possible de faire passer le tramway sans emprise sur le massif boisée avenue Trébignaud avec une chaussée à deux voies. Le nombre de voies à l'approche des carrefours reste à étudier.

● Des participants ont fait part de leur inquiétude quant à une éventuelle atteinte au **Parc de Sceaux** au niveau de l'insertion du tramway à La Croix-de-Berny, du fait des emprises réservées aux travaux de l'A86. Les contributeurs demandent aux porteurs de projet de trouver une solution qui épargne le Parc de Sceaux.

Le **Conseil général des Hauts-de-Seine** Le **Conseil général des Hauts-de-Seine** indique que le projet de doublement du tube de l'A86 nécessite une emprise importante en surface durant la phase de réalisation des travaux. Pour positionner le tramway avenue du Général de Gaulle, il faut s'assurer que le chantier éventuel de l'A86, dont l'Etat est maître d'ouvrage, puisse être réalisé avec le tramway en fonctionnement sachant que les services de l'Etat ne peuvent à ce jour garantir leur capacité à tenir dans des emprises réduites lors de la phase travaux de couverture de l'A86. Si cela n'était pas possible, il serait nécessaire de gagner quelques mètres sur le Parc de Sceaux (les alignements d'arbres ne seraient pas impactés, ni le patrimoine végétal, seule la grille serait déplacée de quelques mètres, elle l'a déjà d'ailleurs été dans le passé). Cet empiètement sur le Parc de Sceaux, s'il s'avérait nécessaire, mériterait un travail détaillé avec l'ensemble des autorités culturelles concernées en collaboration avec le **Conseil général** qui en est le propriétaire et le gestionnaire et y porte une attention particulière.

En termes de calendrier, le **Conseil général des Hauts-de-Seine** souligne qu'il est important pour ne pas retarder l'arrivée du tramway de ne pas attendre la réalisation du tunnel de l'A86 car son financement et les délais de réalisation par l'Etat sont incertains.

Le **STIF** précise qu'un travail est en cours pour préserver, et a fortiori limiter autant que possible les impacts sur ces sites sensibles : Parc de Sceaux; bois de Verrières et forêt de Meudon.

PARTIE 3

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

PARTIE 3

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- **Une adhésion générale en faveur du projet** de transport structurant qui viendra désenclaver le sud des Hauts-de-Seine et relier un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation du public pendant la concertation;
- **Un accord sur le tracé proposé**, permettant d'accéder aux équipements et aux grands pôles via des correspondances, et :
 - **Un souhait de prolongement du tracé vers le nord**, en direction du réseau structurant et notamment du futur Grand Paris Express;
 - **Une demande d'amélioration de la desserte des zones d'emploi**, en particulier de la zone d'activités de Vélizy;
 - **Une demande d'approfondissement des études de positionnement du terminus** à l'est de la place du Garde à Clamart.
- **Un mode tramway soutenu et apprécié** pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser à court terme un bus à haut niveau de service;
- **Une demande d'optimisation des correspondances** avec les autres modes de transport, notamment au niveau des correspondances avec le T6 à l'Hôpital Béclère et le RER B à La Croix-de-Berny;

- **Une adhésion aux principes d'aménagement et de requalification urbaine** qui accompagnent le projet de tramway Antony-Clamart, avec :
 - Des attentes concernant **l'attention apportée aux espaces naturels** et aux éléments paysagers;
 - Des interrogations concernant le **maintien des fonctionnalités de la voirie**;
 - **L'accueil favorable d'une insertion axiale avenue de la Division-Leclerc** à Châtenay-Malabry et de fortes attentes concernant l'aménagement de cet axe en une voie apaisée favorable à la circulation des piétons et des cyclistes;
- **Des avis contrastés concernant la localisation du site de maintenance et de remisage**, entre la préservation de l'espace boisé au droit du carrefour du 11-Novembre-1918 et l'utilisation d'un terrain dans la zone d'activités Noveos;
- **Des questions concernant la réorganisation des lignes de bus** et des attentes concernant **l'amélioration du fonctionnement du réseau existant**, notamment du RER B;

À travers toutes les modalités d'expression offertes le projet bénéficie d'**un accueil très favorable** et suscite des manifestations de soutien.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.

Tramway Antony - Clamart

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Concertation du 21 janvier au 1^{er} mars 2013



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
<hr/>	
1. LE PROJET	7
2. LE TERRITOIRE DE PROJET	7
3. LES ACTEURS DU PROJET	7
4. LA CONCERTATION	7
PARTIE 1	
DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9
<hr/>	
1. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	11
2. LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES	11
2.1 S'INFORMER	11
2.2 ÉCHANGER	12
2.3 CONTRIBUER	12
PARTIE 2	
SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	15
<hr/>	
1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION	15
2. UN PROJET DE TRANSPORT STRUCTURANT POUR LE SUD DES HAUTS-DE-SEINE	15
2.1 UN PROJET ATTENDU ET SOUTENU	15
2.1.1 L'opportunité générale du projet	15
2.1.2 Le calendrier et l'horizon de mise en service	16
2.2 LE TRACÉ DU TRAMWAY ANTONY-CLAMART	16
2.2.1 L'itinéraire présenté et les itinéraires étudiés	16
▀ Le prolongement au-delà de la Place du Garde à Clamart	16
▀ La desserte de Vélizy	17
▀ Le segment hôpital Béclère - Place du Garde	18
▀ La desserte d'Antony-centre et le lien avec Orlyval	18
▀ La desserte du centre du Plessis-Robinson	18
2.2.2 Les stations	19
3. INTERMODALITÉ ET INTÉGRATION DU PROJET DANS LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN	19
3.1 LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS	19
3.1.1 L'articulation avec les autres transports en commun	19
▀ L'articulation avec les bus	19
▀ L'articulation avec le RER B	19
▀ L'articulation avec le T6	20
3.1.2 L'articulation avec la voiture	20
3.1.3 L'articulation avec les modes doux	21

3.2 L'AMÉNAGEMENT DES CORRESPONDANCES ET DES TERMINUS	22
3.2.1 La Croix-de-Berny	22
▀ La capacité du pôle de La Croix-de-Berny en termes de fréquentation supplémentaire	22
▀ La localisation du terminus	22
3.2.2 La correspondance avec le T6	22
3.2.3 L'insertion du terminus Place du Garde	23
4. LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR TRAMWAY	23
4.1 LE CHOIX DU MODE TRAMWAY	23
4.1.1 Un mode tramway globalement plébiscité	23
▀ Le mode tramway	23
▀ Le choix de la technologie	24
4.1.2 Les alternatives évoquées au mode tramway : BHNS, T Zen, TVM	24
4.1.3 Les hypothèses des prévisions de trafic	24
4.1.4 Le coût du projet	25
4.2 LE SITE DE MAINTENANCE ET REMISAGE (SMR) : UNE LOCALISATION QUI RESTE À DÉFINIR	25
4.3 L'OFFRE DE SERVICE DU TRAMWAY	26
4.3.1 Les horaires de circulation	26
4.3.2 La tarification	26
4.4 L'EXPLOITATION DU TRAMWAY	26
4.4.1 L'exploitant	26
4.4.2 L'utilisation du tramway pour le fret	26
5. INSERTION DU PROJET ET EFFETS SUR LE CADRE DE VIE	27
5.1 L'INSERTION DU TRAMWAY DANS SON ENVIRONNEMENT	27
5.1.1 La maîtrise foncière du tracé	27
5.1.2 L'insertion du tramway avenue de la Division-Leclerc à Châtenay-Malabry	27
5.2 L'ÉVOLUTION DU CADRE DE VIE	28
5.2.1 Le tramway Antony-Clamart, un projet de transport mais aussi de requalification urbaine afin d'améliorer le cadre de vie des riverains	28
5.2.2 Les atteintes au cadre de vie durant la période de travaux	28
5.2.3 Les craintes concernant les nuisances engendrées dans le cadre d'un tramway en fonctionnement	29
▀ Les nuisances sonores	29
▀ Le risque de l'insécurité	29
5.2.4 les risques d'impact sur les espaces verts et forestiers dans la configuration future	29
▀ La forêt de Verrières	29
▀ Les arbres d'alignement	29
▀ L'insertion du tramway aux abords de la Forêt de Meudon	30
▀ Le Parc de Sceaux	30

PARTIE 3

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

33

INTRODUCTION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart



INTRODUCTION

La concertation préalable sur le projet de tramway Antony-Clamart, nouveau transport en commun en site propre entre Antony (La Croix-de-Berny) et Clamart (Place du Garde), s'est déroulée du 21 janvier 2013 au 1^{er} mars 2013 inclus.

La concertation a permis de présenter le projet aux publics concernés et de recueillir leurs points de vue.

Le présent document en dresse le bilan. Il restitue les échanges, rend compte des contributions des participants et précise les enseignements tirés par les porteurs du projet.

1. LE PROJET

Le projet de tramway Antony-Clamart est inscrit au **Contrat Particulier Région Département (CPRD)** des Hauts-de-Seine 2007-2013 ainsi qu'au projet de **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)** de 2008. Le projet de la « Croix du Sud » déjà inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France de 1994, prévoyait le croisement de deux lignes de transports en commun à Clamart. Le projet de réalisation du tramway T6 a en partie repris ce projet et constitue l'une des deux branches prévues. La seconde branche se concrétise par le projet de tramway Antony-Clamart et permet la poursuite, sous une nouvelle forme, de la Croix-du-Sud.

Les objectifs du tramway Antony-Clamart, identifiés dans le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** du projet, sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie. Le tramway Antony-Clamart vise en effet à :

- Favoriser l'usage des transports en commun en renforçant l'offre de transport pour les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers le réseau structurant existant, RER B et Trans-Val-de-Marne (TVM) ;
- Offrir un service de grande qualité aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable ;
- Accompagner les projets de développement du territoire ;
- Améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway.

Long de 8,2 km environ, le tramway Antony-Clamart comprendra 14 stations et permettra de relier les deux terminus en 25 minutes environ. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020-2021.

2. LE TERRITOIRE DE PROJET

Le territoire concerné par le projet de tramway Antony-Clamart se situe au sud-ouest de la région Île-de-France, dans le département des Hauts-de-Seine. Du sud au nord, il concerne les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart. Les trois premières font partie de la Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bièvre et Clamart de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

Le projet de tramway Antony-Clamart s'insère dans un territoire urbain dense, actuellement en cours de mutation et de densification en logements. Il connaîtra par ailleurs dans la prochaine décennie un développement important en termes d'emplois, en particulier au sein de la zone d'activités Noveos, où s'implanteront de nouvelles entreprises.

3. LES ACTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage est le STIF jusqu'à la concertation, en étroite collaboration avec le Conseil général des Hauts-de-Seine. Pour les phases ultérieures et jusqu'à la mise en service, la maîtrise d'ouvrage sera partagée entre :

- Le Conseil général des Hauts-de-Seine, coordonnateur et responsable des aménagements urbains ;
- Le STIF, pour le système de transport.

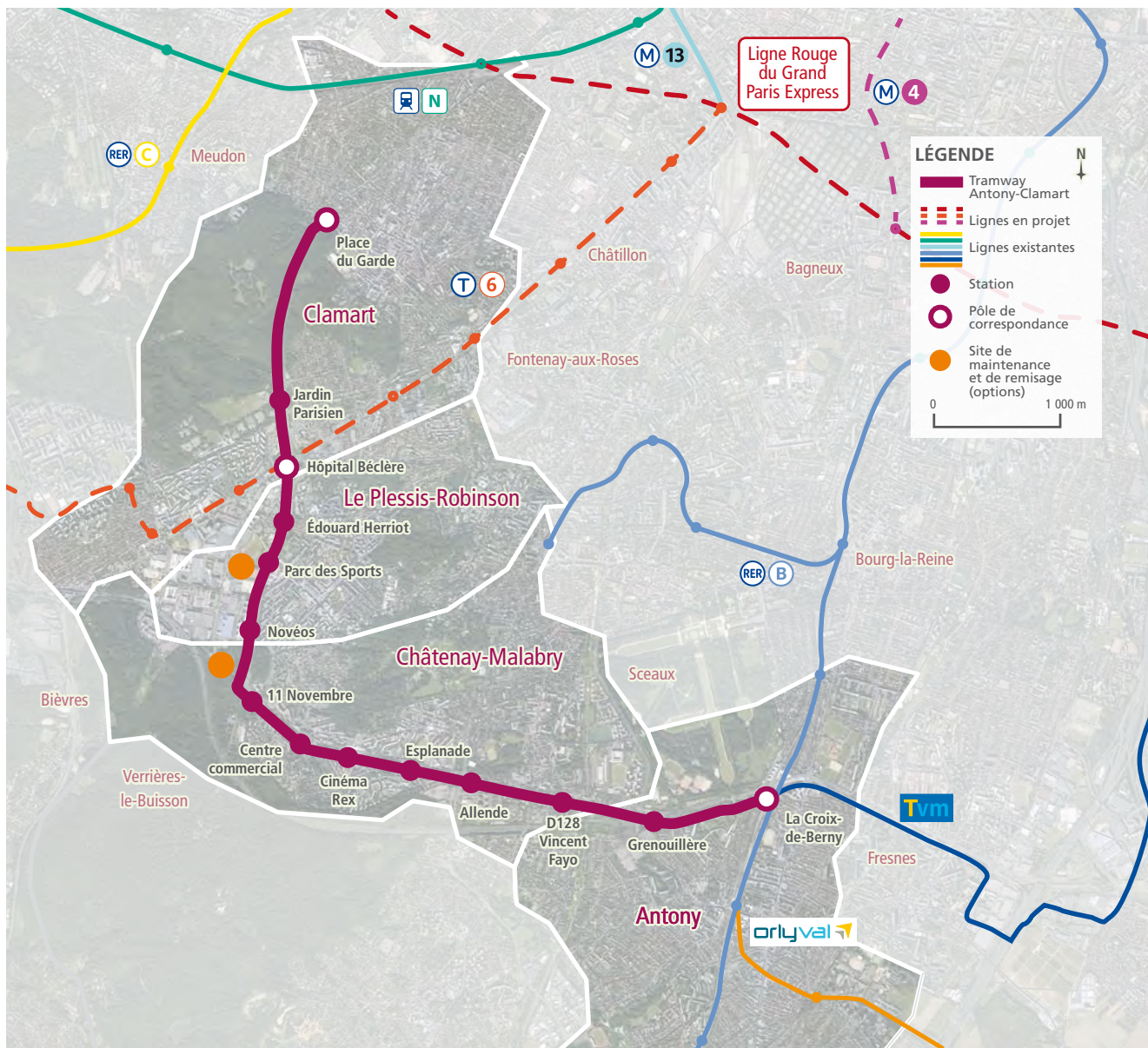
Le Conseil général des Hauts-de-Seine est également financeur du projet ainsi que la Région Île-de-France, collectivité compétente en matière de transports et d'aménagement du territoire.

4. LA CONCERTATION

Le financement du projet est acté en 2009 dans le cadre du Contrat Particulier Région Département (CPRD). Le STIF a réalisé les études préliminaires et a élaboré le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Le **Conseil du STIF du 11 juillet 2012** a approuvé le DOCP ainsi que les modalités de la concertation envisagées, sous réserve de la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Au titre du Code de l'environnement, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 19 juillet 2012. Par délibération du 5 septembre 2012, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, « *considérant qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisées du Code de l'environnement* » et « *que la concertation envisagée par le STIF est de nature à assurer l'information et la participation du public* »¹.

1. Voir annexes du bilan



Carte du tracé (janvier 2013)

La concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et les objectifs du projet. Elle est pilotée par le STIF, maître d'ouvrage du projet, et mise en œuvre en collaboration avec les financeurs du projet, le Conseil général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France.

La concertation doit permettre de :

- recueillir l'avis des habitants, usagers... ;
- répondre aux interrogations des habitants et usagers ;
- enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les

attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

Cette étape se conclut par le présent bilan de la concertation qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public et qui sera soumis au Conseil du STIF le 10 juillet 2013. La délibération du Conseil du STIF viendra éclairer les décisions qui seront prises sur la suite du projet.

Le bilan de la concertation sera par ailleurs porté à la connaissance des élus du territoire et soumis à la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine le 8 juillet 2013.

PARTIE 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

1. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 21 janvier 2013 au 1^{er} mars 2013 inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, quatre réunions publiques ont eu lieu dans les villes traversées par le projet :

- le 4 février à **Antony** ;
- le 7 février à **Châtenay-Malabry** ;
- le 12 février au **Plessis-Robinson** ;
- le 19 février à **Clamart**.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- un **dépliant** d'information ;
- les **lettres d'information** n° 1 et n° 2 du projet ;
- des **panneaux-totems** installés dans plusieurs lieux publics du territoire (notamment en Mairie) mettant à disposition le DOCP et les documents d'information ;
- des **affiches** dans les villes et dans les lignes de bus ;
- un **site Internet** dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr

Le public a pu contribuer au projet grâce aux outils mis à sa disposition :

- un **site Internet** dédié, avec la possibilité de déposer un avis ;
- des **urnes** sur les panneaux-totems permettant de déposer un avis ;
- des **cartes T**, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit.

2. LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES

2.1 S'INFORMER

Un dépliant et deux lettres d'information² ont été diffusés sur le territoire du projet. Des panneaux-totems et un site Internet ont également permis aux personnes intéressées de s'informer sur le projet et les modalités de la concertation. Le site Internet du projet a offert une information complète, actualisée et enrichie pendant la durée de la concertation ; sa mise en ligne de novembre 2012 a permis aux habitants et usagers de se familiariser avec le projet en amont de la concertation.

● Le **dépliant** a été diffusé à 25500 exemplaires. Il a permis de relayer une information synthétique sur le territoire concerné par le projet tout en annonçant les dates des réunions publiques. Il comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer gratuitement des commentaires et avis sur le projet.

● Les **lettres d'information** ont offert une information plus détaillée sur le projet.

- La lettre d'information n° 1, publiée en novembre 2012, s'est attachée à décrire les éléments-clefs du projet en amont de la période de concertation : présentation des acteurs du projet, du tracé et des objectifs principaux à la fois en termes de déplacements et d'aménagements urbains.

- La lettre d'information n° 2, publiée en janvier 2013, a porté plus particulièrement sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet soumis à concertation. La lettre d'information n° 2 a été distribuée de manière étendue (47 000 exemplaires) sur le territoire du projet : mise à disposition en Mairie et dans certains équipements, diffusion dans les boîtes aux lettres, diffusion aux entreprises de la zone Noveos, etc. La lettre d'information n° 2 comportait également une carte T permettant de renvoyer son avis sans affranchissement.

● **Dix panneaux-totems** ont été disposés dans différents lieux publics sur les 4 communes et à proximité du tracé : mairies des communes traversées, mairie annexe de Châtenay-Malabry, services techniques du Plessis-Robinson, hôtel du Département, hôpital Béclère, locaux du STIF. Un panneau mobile était par ailleurs présent sur les lieux des réunions publiques. Ces totems contenaient une urne destinée à recevoir les avis et mettaient à disposition la lettre d'information n° 2 et le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet, consultable sur place.



Totem d'information en Mairie

● **600 affiches** ont été diffusées sur le territoire pour annoncer la concertation et mobiliser aux réunions publiques : dans les 4 villes traversées, à l'hôpital Béclère et dans les bus qui parcourent le territoire (Tvm, 396 et 379, 194, 179, 195, 290, 191, 395, 294, 595, 190, 189, 390).

● Un **site Internet** dédié au projet a été mis en ligne dès novembre 2012 et a reçu 5 161 visiteurs entre le 21 janvier 2013 et le 1^{er} mars 2013. Il a été conçu pour offrir une information complète sur le projet et la démarche de concertation. Le site offre la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le DOCP, les outils d'information, la carte du projet, etc.

2. Voir annexes du bilan.

2.2 ÉCHANGER

Quatre réunions publiques ont été organisées, permettant aux riverains, aux élus, aux associations et aux usagers de contribuer à la réflexion sur le projet.

- La réunion du 4 février 2013 à Antony a notamment permis d'aborder la question de l'insertion du terminus à La Croix-de-Berny. Environ 120 personnes étaient présentes.



Réunion publique à Antony

- La réunion du 7 février 2013 à Châtenay-Malabry a notamment permis d'aborder l'insertion du tramway et l'aménagement de l'avenue de la Division Leclerc ainsi que l'emplacement du site de maintenance et de remisage. Environ 200 personnes étaient présentes.

- La réunion du 12 février 2013 au Plessis-Robinson a notamment permis d'aborder le choix du tracé et l'emplacement du site de maintenance et de remisage. Environ 100 personnes étaient présentes.

- La réunion du 19 février 2013 à Clamart a notamment permis d'aborder les questions du prolongement au-delà de la place du Garde, de l'aménagement du terminus et de la correspondance avec le T6. Environ 100 personnes étaient présentes.

Les réunions ont été animées par Jean-François Henric du cabinet EGIS Conseil.

2.3 CONTRIBUER

- Le site Internet a constitué un outil d'information sur le projet et a également permis de s'exprimer en offrant la possibilité aux visiteurs de laisser un avis. 99 avis ont été laissés par les contributeurs; les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site.

- Des bulletins vierges et des urnes disposés sur les panneaux-totems ont été mis à disposition du public durant la période de la concertation. 65 avis ont été recueillis via les urnes.

- Des cartes T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information et la lettre d'information n° 2, ont permis à chacun de s'exprimer. Les cartes T comportaient un questionnaire à choix multiples ainsi qu'un espace de libre expression permettant de laisser son avis sur le projet. 1279 cartes T ont été remises au STIF. Les réponses aux questions à choix multiples permettent de dégager de grandes tendances.

- « Le tramway Antony-Clamart permettra d'optimiser les correspondances avec les autres modes de transport » : 81 % des répondants ont une réponse positive³.
- « Le tramway Antony-Clamart permettra de réduire les nuisances » : 79 % des répondants ont une réponse positive.
- « Le tramway Antony-Clamart permettra de faciliter l'accès aux zones d'emplois » : 83 % des répondants ont une réponse positive.
- « Le tramway Antony-Clamart permettra d'améliorer le cadre de vie des riverains » : 78 % des répondants ont une réponse positive.

- Les 4 réunions publiques ont permis l'expression de nombreux participants et les échanges avec les porteurs de projet. Environ 60 questions ou avis ont été émis au cours des réunions publiques.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis recueillis pendant la concertation⁴

Moyen d'expression concerné	Nombre recueillis
Cartes T	1 279
Avis déposés sur le site Internet	99
Avis déposés en urne ou envoyés par courrier	65
Avis émis en réunion publique	60
TOTAL	1 503 avis

Le nombre de participants en réunion publique ainsi que le nombre très important d'avis reçus soulignent **la forte mobilisation sur ce projet**. En ce sens, la concertation a atteint les objectifs poursuivis : donner à chacun la possibilité de s'informer, de s'exprimer et d'obtenir de la part des porteurs de projet des précisions et des explications à ce stade du projet.

3. Les réponses comptabilisées comme positives correspondent aux réponses suivantes dans les questions à choix multiple : « oui tout à fait » et « oui peut-être ».

4. L'ensemble des avis et contributions écrites reçus pendant la concertation sont consultables sur demande écrite auprès du STIF.

PARTIE 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

PARTIE 2 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants. Tous les avis émis du 21 janvier au 1^{er} mars 2013 ont été pris en compte : les avis émis lors des réunions publiques, par carte T, sur le site Internet ou encore par bulletins glissés dans les urnes des panneaux-totems.

Les réponses des maîtres d'ouvrage indiquées dans le présent document ont été apportées pendant la période de concertation :

- dans le cadre des réunions publiques : à travers la présentation du projet ou dans les échanges avec la salle ;
- dans les documents d'information mis à disposition du public (FAQ du site Internet, lettres d'information).

Précision préalable à la prise de connaissance de la suite de ce document :

- « les participants » désignent les personnes ayant donné leur avis lors des réunions publiques ;
- « les contributeurs » désignent les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, site Internet du projet ou bulletins) ;
- « Les porteurs de projet » désignent la Région Île-de-France (financeur), le Conseil général des Hauts-de-Seine (financeur et maître d'ouvrage des aménagements urbains) et le STIF (maître d'ouvrage jusqu'à la fin de la concertation puis maître d'ouvrage du système de transport et financeur du matériel roulant). La parole des porteurs de projet, en tribune lors des réunions publiques, est présentée sous forme d'encadrés.

1. LA PERCEPTION DE LA CONCERTATION

- Les contributeurs se déclarent **satisfaits des modalités de concertation** mises en œuvre.

– « *Merci pour cette concertation* ».

– « *J'ai reçu votre brochure concernant les réunions de concertation publiques dans ma commune et je ne pourrai malheureusement pas y participer. J'ai vu que vous aviez pris l'initiative de nous permettre de vous donner notre avis par le biais d'Internet, initiative que je salue car cela ne rend la concertation publique que plus aisée* ».

- Certains contributeurs estiment néanmoins que **certains choix sont déjà arrêtés** en phase de concertation :

– « *La concertation demande a minima qu'on écoute les usagers or là le dossier est ficelé on sait qu'il s'agit d'un tramway* ».

Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine, note que le projet est très largement avancé mais qu'il reste des choix à faire et que c'est l'objet de cette concertation préalable.

Le STIF apporte des précisions sur la suite qui sera donnée à la concertation : le STIF va examiner l'ensemble des observations et élaborer le bilan de cette concertation qui fera l'objet d'échanges entre élus et financeurs et sera soumis au Conseil du STIF à l'été 2013.

Les porteurs de projet rappellent qu'ils se sont appuyés sur leurs partenaires, notamment les communes traversées, qui ont participé à l'élaboration du projet et à l'organisation de la concertation. Des comités techniques⁵, des commissions de suivi et des réunions de travail sont ainsi organisés régulièrement par le STIF afin d'informer et d'impliquer les collectifs, qui ont une connaissance fine de leur territoire et de ses habitants, nécessaire à une bonne intégration du projet.

5. Les comités techniques sont organisés par le STIF et réunissent les maîtres d'ouvrage, les financeurs et les services techniques des collectivités afin d'échanger sur les études d'un point de vue technique. Les commissions de suivi sont organisées par le STIF et réunissent les maîtres d'ouvrage, les financeurs et les élus des collectivités pour échanger sur les orientations du projet.

- Les participants et contributeurs souhaitent connaître la procédure à venir, les **modalités d'échanges et de communication** qui seront mises en place à l'issue de la concertation.

Le STIF précise qu'il souhaite poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux. Il continuera à informer le public de l'avancement du projet, par l'actualisation du site Internet et l'envoi d'une newsletter si les personnes ont laissé leur coordonnées électroniques.

Les porteurs de projet rappellent que le STIF et le Conseil général procéderont à une nouvelle phase de consultation du public en lien avec l'enquête publique qui devrait avoir lieu en 2015. Lors de cette phase ultérieure, le Commissaire Enquêteur écouterait les avis du public sur toutes les thématiques que celui-ci souhaiterait évoquer.

2. UN PROJET DE TRANSPORT STRUCTURANT POUR LE SUD DES HAUTS-DE-SEINE

2.1 UN PROJET ATTENDU ET SOUTENU

2.1.1 L'OPPORTUNITÉ GÉNÉRALE DU PROJET

- Lors des réunions publiques, les **élus concernés** par le projet se sont exprimés très largement **en faveur du projet** :

Jean-Yves Senant, Maire d'Antony se déclare « *heureux que ce projet se mette en œuvre* ».

Georges Siffredi, Maire de Châtenay-Malabry, vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine et Président de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre se réjouit « *que ce projet soit porté par tout le monde* » et qu'il « *devienne une réalité* ».

Philippe Pemezec, Maire du Plessis-Robinson et vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine estime que le début de la concertation sur le tramway Antony-Clamart est « *une bonne chose car cela prouve que les choses avancent* ».

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart estime que « *c'est un tramway essentiel pour Clamart* » et que « *Clamart défend ce tramway* ».

● Compte tenu de l'absence de transport structurant sur le territoire desservi, le projet de tramway Antony-Clamart est **salué par les acteurs du territoire, qui reconnaissent largement son opportunité**. Ce constat est particulièrement ressorti à Châtenay-Malabry qui ne dispose aujourd'hui d'aucun mode de transport structurant. Le tramway Antony-Clamart permettra de **desservir un bassin de vie en développement** et de **consolider le réseau de transport existant** du territoire. Il sera relié au RER B à La Croix-de-Berny (qui offre un accès direct à Paris) et au futur T6 à l'hôpital Bécère (qui offre un accès direct à Vélizy et à Paris via la correspondance avec la ligne 13).

● Plusieurs contributeurs soulignent **l'intérêt du projet qui vient combler un manque et rendra les transports en commun plus attractifs** sur ce secteur :

- « *Je suis impatient de pouvoir faire Antony-Vélizy via hôpital Bécère à Clamart en tramway. C'est mieux que le bus 379 qui fait beaucoup trop souvent descendre tous les voyageurs à Ferme de Malabry dans le froid ou sous la pluie, et un grand nombre de passagers doit se tasser dans le bus 179 déjà plein.* »
- « *Entre Antony et Clamart, c'est très mal desservi en transport en commun. Je fais ce déplacement systématiquement en voiture. Si le tram voit le jour, je n'hésiterai pas à le prendre.* »
- « *Projet intéressant pour désenclaver Châtenay-Malabry et assurer un raccordement rapide avec le RER B.* »
- « *Je vois dans ce projet de tramway une très belle opportunité pour la ville de Châtenay-Malabry, dont le rabattement vers le RER B et l'accessibilité régionale seront profondément améliorés.* »

Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine se dit « *très content du démarrage du projet* ».

Benoît Marquaille, Conseiller régional d'Île-de-France, estime que « *ce projet est extrêmement important* » et « *structurant* », car il « *va permettre de faciliter les déplacements sur l'ensemble de cette zone* ».

Le STIF rappelle que les bénéfices attendus de ce projet sont notamment l'amélioration des déplacements sur le territoire, la contribution au développement de l'usage des transports collectifs et l'amélioration des conditions de transport de l'usager.

2.1.2 LE CALENDRIER ET L'HORIZON DE MISE EN SERVICE

● Ce tramway est d'autant plus attendu qu'il est l'héritier de la réflexion issue du projet de la Croix du Sud envisagé dans les années 1990. Certains contributeurs, ainsi que les élus lors des réunions publiques ne manquent pas d'y faire référence.

– L'AUT (Association des Usagers des Transports) rappelle que « *La ligne de tramway Antony - Clamart (TAC) est conçue comme la première phase de la branche du vieux projet « Croix du Sud » Antony - Issy les Moulineaux.* »

– Le CARRRO (Collectif des Associations Riveraines du RER B Robinson) estime que « *la construction du TAC – 8,2 km et 14 stations entre la Croix-de-Berny au nord d'Antony, et la place du garde à Clamart – permettra d'avancer considérablement vers la réalisation du projet originel dit « Croix du sud ».* »

● Quelques avis ont porté sur le calendrier et la date de mise en service. Celle-ci est souvent jugée trop tardive, notamment au regard des besoins et de la temporalité des projets urbains et économiques environnants.

- « *L'échéance est beaucoup trop lointaine !* »
- « *Dommage qu'il faille attendre 2020 alors que les ZI comme Noveos se développent bien plus vite.* »
- « *Pourquoi 2020 (!!!), pourquoi pas 2032 (?). Je ne comprends pas qu'en France, tout prenne autant de temps. De l'audace plus une vraie volonté de politique de service devraient raccourcir ces délais d'au moins un tiers... Cela drainerait bien plus rapidement de l'activité (économique, sociale, etc.) dont on a tant besoin.* »
- « *Il est temps d'accélérer les choses car ne vous en déplaise, d'après votre calendrier, il vous faut encore 4 ans d'études avant de lancer les travaux qui eux dureront seulement 3 ans (4 + 3 = 7) ce qui vu l'urgence dans les transports et ce qui se fait à Paris est inacceptable. Donc oui au tramway Antony Clamart... plus vite et pensé pour l'avenir.* »

Les porteurs de projet précisent que le projet implique la création d'une ligne entièrement nouvelle et que la date de mise en service envisagée à l'horizon 2020-2021 intègre l'ensemble des phases du projet dont les délais sont incompressibles : les phases d'études, les phases de procédures administratives, les phases de consultation de la population, les délais de travaux préparatoires (déviation des réseaux), les phases d'essais et de préparation de la mise en service.

Par ailleurs, une durée de 4 ans de travaux est envisagée, ce qui correspond à la durée moyenne des travaux pour une création de ligne de tramway en Île-de-France.

2.2 LE TRACÉ DU TRAMWAY ANTONY-CLAMART

2.2.1 L'ITINÉRAIRE PRÉSENTÉ ET LES ITINÉRAIRES ÉTUDIÉS

■ Le prolongement au-delà de la Place du Garde à Clamart

● La majorité des participants et contributeurs demande à ce que le tramway Antony-Clamart soit **prolongé jusqu'au réseau structurant, notamment jusqu'au futur Grand Paris Express** depuis la Place du Garde pour améliorer le raccordement du territoire au réseau régional. Ce sujet constitue la **thématique**

la plus fréquemment évoquée pendant la concertation. Des contributeurs font part de leur incompréhension quant à la localisation du terminus à la Place du Garde qui n'offre des correspondances qu'avec des lignes de bus et est perçu comme peu utile en termes de maillage du territoire par de nombreux habitants usagers potentiels.

Plusieurs alternatives ont été évoquées par les contributeurs en faveur d'une connexion avec un mode ferré :

- **Prolongement jusqu'à Issy-les-Moulineaux :**
 - Station Issy-les-Moulineaux RER, avec une connexion au RER C et le futur Grand Paris Express;
 - Station ligne 12 du métro à Mairie d'Issy afin d'offrir une correspondance rapide vers Paris;
 - Au tramway T2 afin d'offrir une correspondance rapide vers La Défense et le nord du département.
- **Prolongement jusqu'à la gare de Clamart** avec une connexion avec le Transilien N et la station du Grand Paris Express Fort d'Issy-Vanves-Clamart ;
- Prolongement vers la gare de Clamart puis Issy-les-Moulineaux ;
- **Prolongement jusqu'à la gare de Meudon RER** avec une connexion avec le RER C.

Les avis ont été nombreux sur la question du prolongement du tramway Antony-Clamart : ils sont **unaniment en faveur de ce prolongement** au regard d'un intérêt jugé faible d'un terminus Place du Garde.

- « Ce projet de tram Antony-Clamart sera formidable s'il pousse vers l'ouest jusqu'au T2, ou au RER C ou encore à l'extrémité de la ligne 12 du métro. Il créera alors une vraie dynamique au Sud-Ouest de Paris et déchargera le RER B. S'il s'arrête au milieu de Clamart... Cela sera très décevant ! »
- « Un terminus de tramway au milieu de nulle part, place du garde à Clamart c'est à dire à l'orée de la forêt, dans un quartier pavillonnaire excentré, quelle idée bizarre pour ne pas dire absurde ! D'autant plus qu'à cet endroit il n'y a aucune connexion possible avec d'autres transports en commun excepté des bus bondés et immobilisés dans les embouteillages. Ce terminus n'a de sens que si il est provisoire et qu'une liaison Clamart place du garde vers le RER C ou la gare SNCF de Clamart ou le T2 ou le Grand Paris Express ou la ligne 12 de métro était déjà à l'étude mais cela n'est pas le cas. »
- « Le terminus « place du Garde » est peu logique. Il conviendrait de rejoindre la future ligne rouge du Grand Paris Express. »
- « La place du Garde étant en pleine nature, il serait souhaitable de desservir l'hôpital Percy et finir à la gare de Clamart pour profiter de la correspondance avec le futur métro Grand Paris Express et la SNCF. »

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart, insiste sur le fait de considérer le terminus Place du Garde comme provisoire et non définitif puisque l'objectif est de connecter le tramway à un transport en commun lourd : d'un côté le RER B, de l'autre, le futur Grand Paris Express.

Benoît Marquaille, Conseiller régional d'Île-de-France souligne que la Région et le STIF reconnaissent toute l'utilité de pouvoir réaliser ce prolongement jusqu'au Grand Paris Express. En ce sens, le prolongement est inscrit dans le projet de SDRIF arrêté en octobre 2012 par la Région.

Le STIF se dit favorable à un prolongement vers le réseau structurant du Grand Paris Express dont l'opportunité est avérée. Les premières réflexions qui ont été engagées sur ce prolongement en montrent toute la pertinence en termes de fréquentation du tramway : elle pourrait doubler dans le cadre d'une connexion avec le Grand Paris Express. Le tramway est un mode capacitair qui sera à même de répondre à ces besoins complémentaires. Le prolongement du tramway vers le réseau du futur Grand Paris permettra d'assurer un maillage complet et cohérent.

En ce qui concerne les modalités envisagées pour le prolongement au-delà de la place du Garde, il est envisagé un souterrain à cause d'un tissu urbain très dense et de contraintes d'insertion fortes en surface à partir de la place du Garde. Le STIF s'oriente vers la réalisation d'un prolongement souterrain qui permettra de rejoindre soit la gare de Clamart, soit la gare d'Issy-les-Moulineaux. Le STIF souhaite poursuivre les études sur ce prolongement. Même s'il n'est pas encore acté ni financé, les porteurs du projet soutiennent très fortement ce prolongement. Le financement des études du prolongement étant ainsi en cours de discussion, il a été décidé de ne pas retarder l'avancement du projet entre La Croix-de-Berny et la Place du Garde en le rendant indépendant de ce prolongement.

■ La desserte de Vélizy

- Plusieurs participants et contributeurs regrettent que certains territoires ne soient pas desservis directement par le tracé. Si la desserte de Châtenay-Malabry est saluée par tous, certains soulignent que la **desserte de Vélizy** aurait été particulièrement intéressante au regard du bassin de population et d'emplois que représente ce secteur ainsi que de l'attractivité du centre commercial Vélizy 2.
 - « Dommage qu'il n'aille pas jusqu'à Vélizy centre commercial. »
 - « Accès aux zones d'emplois ? C'est plutôt Vélizy que l'hôpital Bécclère. Il fallait donc que ce tram aille à Vélizy et non pas à Clamart. »
 - « En effet, les villes d'Antony et de Châtenay-Malabry auraient tout à gagner d'une desserte directe par tramway vers la zone d'activités de Vélizy, tout comme la zone de Vélizy profiterait largement d'une connexion directe au RER B. »
- **Les avis demeurent cependant nuancés** : d'autres contributeurs sont satisfaits de l'amélioration des conditions de transport vers Vélizy avec la mise en service du T6 qui sera en correspondance avec le tramway Antony-Clamart.
 - « Favorable à un transport transversal d'une ville à l'autre et qui permettra de rejoindre par transport Vélizy et Clamart. »
 - « Permettra de donner accès aux entreprises en bordure de la A86 jusqu'à Vélizy via la correspondance à l'autre tram à Bécclère. »

Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine, rappelle également que la correspondance entre ces deux tramways sera facilitée par une grande fréquence de passage.

Le STIF explique que la desserte de Vélizy, zone importante pour le secteur, a été pensée via la correspondance entre le tramway Antony-Clamart et le futur T6 : 7 nouvelles stations du T6 desserviront la ville de Vélizy et la correspondance sera assurée au niveau de l'hôpital Béclère. Le STIF et le Conseil général des Hauts-de-Seine veilleront à réaliser les aménagements les plus adéquats pour optimiser la correspondance entre ces deux tramways. Les porteurs du projet ont souhaité privilégier la desserte du nord du territoire qui manquait de transports en commun structurants au regard de la mise en service prochaine du T6.

Le segment hôpital Béclère - Place du Garde

En l'absence de prolongement à court terme, quelques contributeurs sont revenus sur l'intérêt du tronçon hôpital Béclère - Place du Garde. Ce tronçon ne leur paraît pas indispensable puisque la correspondance avec le T6 est satisfaite à l'hôpital Béclère. Ces contributeurs suggèrent donc un terminus à l'hôpital Béclère.

« La tronçon sur Clamart m'étonne, il n'y a pas de moyen de transport en liaison à l'arrivée, il ne faut pas lancer des investissements sans certitude d'avoir une liaison existante. »

« La réalisation du tronçon Hôpital Béclère - Place du Garde est-elle enfin indispensable en première phase, au vu du faible trafic attendu ? Ce tronçon ne trouve une utilité indiscutable qu'en cas de jonction avec les modes lourds à Issy ou à Clamart. »

« Pourquoi ne pas mettre le terminus à l'hôpital Béclère, et prendre le temps d'étudier un tracé qui relierait l'hôpital Béclère à Paris via une connexion de ce tramway à un moyen de transport fiable (RER C, train, T2, métro ligne 12) ? En résumé je me pose la question de l'utilité du tronçon Hôpital Béclère vers Place du Garde à Clamart d'autant plus que le tracé traverse la forêt et la fragilisera encore un peu plus. »

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart, souligne qu'il a milité auprès de la Région en faveur de la réalisation de ce tronçon qui permet de desservir Clamart sans attendre la réalisation de la deuxième phase du projet qui interviendra ultérieurement.

Le STIF indique que le tronçon Béclère - Place du Garde a deux objectifs : amorcer le prolongement de la première phase entre La Croix-de-Berny et la Place du Garde mais aussi desservir dès aujourd'hui des quartiers enclavés qui bénéficieront à court terme de ce tracé. Ce tronçon permet notamment de desservir et de relier les quartiers clamartois : Jardin Parisien, Haut Clamart, Percy Schneider et Clamart Centre. Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement du terminus Place du Garde, les porteurs de projet veilleront à rapprocher autant que possible, en fonction des contraintes financières et techniques, l'arrêt du tramway du centre-ville de Clamart.

La desserte d'Antony-centre et le lien avec Orlyval

Des contributeurs regrettent l'absence de desserte du tramway jusqu'à la gare d'Antony plutôt qu'à La Croix-de-Berny afin d'offrir une desserte du centre d'Antony et une correspondance facilitée avec ORLYVAL (un seul changement au lieu de deux).

Un participant a interrogé le STIF sur le lien entre le tramway Antony-Clamart et ORLYVAL.

« Ce T11 doit avoir son terminus à l'aéroport d'Orly, ou au minimum être connecté à Orlyval. Les liaisons Vélizy-Orly et Clamart-Orly doivent être directes sans changements multiples. Quand on se rend à l'aéroport on est généralement chargé et c'est inadmissible de devoir prendre le RER de Croix de Berny à Antony pour attraper Orly-Val avec des valises ! Faire Clamart-Orly actuellement, on ne peut pas faire pire comme galère. »

« Une connexion directe avec Orlyval s'impose pour aller à l'aéroport d'Orly. »

« Très bonne idée ce tramway. Pourrait-il être prolongé jusqu'à ORLYVAL pour éviter un changement ? »

« Pourquoi la Croix-de-Berny ? La station RER B Antony dessert ORLYVAL donc une connexion internationale facile pour desservir les zones d'activités en relation avec l'international ? »

Le STIF explique que la densité du tissu urbain et l'étréitesse des rues entre la gare de La Croix-de-Berny et la gare d'Antony ne permettent pas l'insertion du tramway, et donc la poursuite de la ligne à l'est de La Croix-de-Berny. Des problématiques d'expropriations, de circulation automobile et d'insertion du terminus au niveau du centre-ville d'Antony empêchent la desserte par le tramway de ce pôle. Il faudra en effet prendre le RER B et descendre à Antony pour prendre ORLYVAL.

La desserte du centre du Plessis-Robinson

Un contributeur regrette que le tracé choisi au Plessis-Robinson ne desserve pas directement le centre-ville par l'avenue Paul Langevin.

« Ce tramway ne sera malheureusement d'aucune utilité pour les nombreux habitants du Cœur de Ville et du Plateau du Plessis-Robinson, qui continueront à s'entasser dans des bus bondés aux heures de pointe vers la gare RER B de Robinson. En effet, il passera relativement loin de ces quartiers, et n'offrira aucun débouché intéressant : liaison longue avec la Croix-de-Berny, et débouchant aussi sur le RER B ; débouché vers Clamart sans correspondance. »

Philippe Pemezec, Maire du Plessis-Robinson et vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine, précise que c'est le tracé le plus raisonnable qui a été choisi pour le tramway. Ce tracé s'insère sur des voiries départementales, ce qui est moins coûteux et plus simple.

Le STIF précise que trois tracés desservant le Plessis-Robinson ont été étudiés⁶, y compris des tracés passant par le centre-ville à proximité du marché. Ces tracés ont été écartés en raison de contraintes fortes : le tissu urbain est trop dense et la faible largeur des voiries aurait engendré des expropriations. Le tracé qui a été retenu au Plessis-Robinson, en collaboration avec la Ville, propose un compromis en desservant à la fois la zone d'activités Noveos à l'ouest et le centre-ville du Plessis-Robinson à l'est.

2.2.2 LES STATIONS

- Le nombre de stations et leur emplacement exact ont fait l'objet de quelques avis, parfois opposés au schéma retenu.
 - Un participant demande quand les emplacements finaux des stations seront décidés et quand les documents finaux relatifs à l'emplacement des stations seront disponibles.
 - Un participant demande s'il serait possible de créer un arrêt supplémentaire de jour pour permettre aux promeneurs d'accéder à la forêt de Meudon.
 - « Les stations desservies ne sont pas super. »
 - « Pas assez de stations entre la Croix-de-Berny et Allende. Stations prévues trop éloignées, 2 de plus serait l'idéal. »
 - « Trop de stations. »

Le STIF précise que le tramway dispose d'une station tous les 500 mètres environ. Les 14 stations du tramway Antony-Clamart ont été définies en compromis entre le niveau de qualité de service, la vitesse commerciale et la population à desservir. Les implantations des stations ont été définies pour répondre au mieux aux besoins du territoire connus à ce stade. Elles seront affinées dans la suite des études. La création d'une station supplémentaire avec desserte périodique de la forêt de Meudon n'est pas envisagée car chaque station créée doit être desservie constamment.

3. INTERMODALITÉ ET INTÉGRATION DU PROJET DANS LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

3.1 LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS

3.1.1 L'ARTICULATION AVEC LES AUTRES TRANSPORTS EN COMMUN

■ L'articulation avec les bus

À l'échelle locale du maillage des transports en commun se situe le bus : celui-ci permet une desserte fine du territoire, et joue un rôle de rabattement des usagers vers le mode tramway.

- L'articulation du tramway Antony-Clamart avec les lignes de bus apparaît comme un sujet de préoccupation fort. Les participants s'inquiètent de la suppression de lignes de bus avec la mise en service du tramway. En effet, celles-ci sont, à l'heure actuelle, nécessaires aux habitants et usagers des transports en commun, sur un territoire qui ne bénéficie d'aucun mode structurant.
 - « Est-ce qu'il y aura toujours un bus Châtenay-Malabry – Vélizy 2 ? »
 - « Est-ce que les bus vont être supprimés ? »
- Le Comité de pilotage du quartier Centre à Clamart souligne l'importance du maillage du réseau bus dans le secteur.

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart, précise que la volonté du STIF et de la RATP⁷ est de maintenir un réseau bus pour les quartiers qui ne seront pas desservis par le tramway et que la ville sera vigilante à ce sujet.

L'objectif du STIF est d'assurer la complémentarité des modes de transport dans un maillage complet, équilibré et cohérent du territoire. Pour cela, il s'appuie sur les différents maillons que sont le tramway, le RER, les bus, les voitures et les modes actifs (c'est-à-dire vélos et piétons). Ainsi, sur le territoire, les différents modes de transport se complèteront : le RER qui, avec des arrêts tous les 2 km, ne permet pas de desservir finement le territoire mais est rapide, le tramway avec des stations tous les 500 mètres environ, le réseau de bus qui permet de desservir finement le territoire.

Le STIF indique que la restructuration du réseau de bus sera examinée dans la prochaine phase d'études. En lien avec le projet de tramway, cette réorganisation du réseau bus sera optimisée pour permettre un rabattement des riverains vers le tramway. Cependant, une ligne de bus ayant le même itinéraire que le tramway (par exemple, une partie de la ligne 379) a vocation à être supprimée : après la mise en service du tramway elle ne serait plus utilisée car la vitesse et la fréquence du tramway le rendront plus attractif. La restructuration du réseau bus sera conduite selon deux principes : limiter les doublons entre les lignes existantes, faciliter les rabattements pour améliorer le rayonnement de la ligne de tramway et son attractivité.

■ L'articulation avec le RER B

- L'articulation du tramway Antony-Clamart avec le RER B apparaît comme une source d'inquiétudes. Les défaillances du RER B ont été soulevées à plusieurs reprises en réunion publique : pour de nombreux participants, l'amélioration de la qualité de service du RER B est urgente et prioritaire. En effet, le tramway viendra améliorer les conditions d'accès au RER B à La Croix-de-Berny. Il risque alors de venir charger un peu plus cette ligne de transport déjà défaillante. Il faut améliorer le fonctionnement du RER B pour permettre une desserte vers Paris et le sud du territoire.
 - « Quel est le risque de surcharge du RER B avec la mise en service du tramway Antony-Clamart ? »
 - « Avant d'étendre votre réseau, il me paraîtrait judicieux de veiller au fonctionnement des lignes déjà en place et qui ne

6. Tracés disponibles dans le DOCP sur le site Internet dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr.

7. La RATP est l'exploitant d'une partie des lignes de bus du territoire.

répondent absolument pas aux attentes des usagers : RER B constamment ralenti ou interrompu et conditions déplorables de transport.»

- « Construire un nouveau tramway, c'est bien, rénover le RER B c'est vital ! La ligne pourra-t-elle absorber les nouveaux voyageurs en correspondance ? »
- Le CARRRO présente la ligne de RER B comme « l'une des lignes les plus « malades » de l'Île-de-France ».

Le STIF rappelle qu'en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports en Île-de-France, ses missions sont multiples. Il a en charge : l'offre de transports du réseau existant et son amélioration, la définition et l'organisation de la politique tarifaire et le pilotage des projets d'extension ou de création de nouveaux moyens de transports.

Il informe que le Schéma Directeur du RER B sud est en cours de validation par le Conseil d'administration du STIF. Le Schéma Directeur RER B sud vise en premier lieu à améliorer le quotidien des usagers grâce à une série d'actions dont la mise en œuvre permettra à court terme puis à moyen terme de retrouver un niveau de ponctualité satisfaisant et donc de meilleures conditions de voyage. Les conditions de transport seront améliorées dès septembre 2013 avec la mise en service de la nouvelle offre permise pour le nord de la ligne avec l'opération RER B nord +. Les investissements consacrés amélioreront la régularité de l'ensemble de la ligne grâce à une exploitation simplifiée et une offre en réponse aux nouvelles pratiques des franciliens.

- Un participant s'interroge sur le risque de « coupure » de la branche « Robinson » du RER B avec l'arrivée du tramway Antony-Clamart. Il s'inquiète de la mise en service du tramway au détriment de cette branche. « Comment être assuré que la branche B direction Robinson continuera à être exploitée sous la forme actuelle et non pas sous forme de navette ? »

Le STIF a fait connaître à plusieurs reprises son opposition à la mise en place de navettes ferroviaires sur la branche « Robinson » du RER B en remplacement des missions vers Paris. Le Schéma Directeur RER B sud respecte ce principe et les actions qu'il porte visent aussi à améliorer la gestion des branches et des terminus de la ligne, notamment en situation perturbée.

■ L'articulation avec le T6

- Quelques avis seulement évoquent l'impact du tramway Antony-Clamart sur le T6. Un participant craint notamment que la correspondance du tramway Antony-Clamart vienne le surcharger, faute de correspondance efficace au nord de la ligne.
 - « Le fait de rejoindre le T6 à Béclère ne va pas déléster le T6, au contraire : cela va augmenter le trafic et saturer le tronçon entre Béclère et la zone d'emplois de Vélizy. »
 - « Il [le tramway Antony-Clamart] doit prévoir dès le départ une branche de Châtenay-Malabry (carrefour du 11 novembre) vers la ZI de Vélizy (90 000 emplois) sans obliger les passagers

à changer à Béclère, ce qui rallonge et va saturer le tronçon Béclère-Vélizy du T6 ».

Le STIF revient sur la logique de maillage en transport en commun sous-jacente à l'ensemble des projets franciliens. C'est bien dans l'objectif de la complétude de ce réseau que sont réalisés les tramways Antony-Clamart et T6. Néanmoins, il convient de distinguer deux phases. Une première phase sans le Grand Paris Express : le T6 sera alors utilisé comme rabattement sur le réseau structurant en offrant une correspondance avec une ligne de métro. Une deuxième phase, lorsque le maillage sera complet, avec la mise en service du prolongement du tramway Antony-Clamart et le Grand Paris Express : le trafic s'équilibrera entre le T6 et le tramway Antony-Clamart, ce dernier offrant un rabattement performant vers les axes lourds de transport.

3.1.2 L'ARTICULATION AVEC LA VOITURE

- Des avis s'inquiètent de l'impact négatif que pourrait avoir le tramway Antony-Clamart sur les conditions de circulation routière.
 - « Très bonne idée. Je m'interroge cependant sur la circulation de l'avenue Division Leclerc à Châtenay-Malabry car la largeur ne permet pas la cohabitation tramway-voiture. »
 - « Ce sera bénéfique si le tramway n'entrave pas la circulation des autres moyens comme la voiture ou les motos/vélos. »

Jean-Didier Berger, Conseiller régional et Conseiller municipal de Clamart demande à ce que « le tramway n'aggrave pas les problèmes d'encombrements déjà très importants avenue Trébignaud. »

- A contrario, d'autres avis soulignent l'impact positif du tramway qui permettra de diminuer la circulation automobile et les nuisances qu'elle engendre. La diminution du nombre de voies de circulation est également identifiée comme un objectif :
 - « Facilitation pour les déplacements banlieue-banlieue d'ordre professionnel ou personnel, positif pour l'environnement puisqu'il devrait réduire la circulation automobile. »
 - « Il est certain que ce projet rendra beaucoup de services à la population sud Île-de-France. Espérons que les usagers n'utiliseront les voitures personnelles que dans les occasions rares : circulation plus fluide, moins de pollution et de nuisances. »
 - Le CARRRO précise qu'« afin d'apaiser la circulation, le CARRRO préconise la réduction des files automobiles à 2 fois une voie, sauf aux carrefours ».

- Plusieurs avis ont néanmoins fait part d'inquiétudes quant à l'impact du tramway sur les capacités de stationnement.
 - « Stationnement : il ne doit pas être oublié lors de la conception. Conserver une bonne capacité. »
 - « L'arrêt terminal à la place du Garde est prévu au niveau du parking actuel ! Comme il n'y a le plus souvent pas de places pour stationner rue de Meudon près de la Poste et de la sécurité sociale, la situation sera pire, on ne pourra même plus se garer au parking ! »

Jean-Didier Berger, Conseiller régional et Conseiller municipal de Clamart, revient sur la station du terminus. Il demande que « le tramway ne vienne pas aggraver les problèmes de stationnement et les problèmes de circulation et donc de veiller à ce que ce terminus ne supprime pas des places de stationnement du parking Place du Garde, très utile pour les Clamartois ».

Le Conseil général des Hauts-de-Seine rappelle que le tramway est un projet de requalification de l'espace au sein duquel il faut parvenir à concilier toutes les fonctionnalités de l'espace public : tramway, circulation automobile, cyclistes, stationnements, cheminements piétons. La réalisation d'un projet de tramway est le résultat de compromis et d'arbitrages qui vont être faits lors des études détaillées. Néanmoins, les emprises concernées par ce projet sont relativement larges, toutes les fonctionnalités devraient donc pouvoir être restituées sauf cas particulier, par exemple au niveau des stations. Une nouvelle phase d'études sera présentée en 2015, comprenant des réponses détaillées sur la configuration de la circulation et des carrefours.

Le STIF souligne que c'est la complémentarité des modes de transport qui est recherchée, y compris avec les voitures, et non une opposition entre les différents modes.

● Plusieurs avis ont également porté sur la réalisation de parkings aux abords des stations.

– « Y aura-t-il un stationnement-relais pour les personnes qui n'habitent pas en proximité immédiate de la ligne? Il convient de favoriser l'utilisation du tramway par le maximum d'habitants de la sorte. »

– « Quels parkings prévoyez-vous aux abords de la gare de la Croix-de-Berny?? »

Philippe Pemezec, Maire du Plessis-Robinson et vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine, souligne le besoin de mettre en place des parkings-relais pour inciter à l'usage du tramway.

Le STIF mène une politique en faveur des parkings relais en grande couronne, en périphérie des zones denses, pour limiter la circulation automobile aux abords des agglomérations. Sur la petite couronne, l'axe de travail est celui de la densification de la desserte en transports en commun. En effet, sur le territoire du projet, le réseau routier est déjà saturé aux heures de pointe. Les parkings-relais peuvent accroître l'engorgement par un effet d'appel sur les véhicules. En conséquence, il apparaît préférable de capter les usagers plus en amont.

Il n'y a donc pas de parking-relais prévu dans le cadre du projet. Par contre, il est prévu de repenser le réseau bus et ce notamment pour les populations situées à plus de 500 mètres du tracé, afin d'éviter de longues marches à pied et de favoriser le rabattement hors véhicules individuels.

3.1.3 L'ARTICULATION AVEC LES MODES DOUX

● Quelques avis émergent en faveur de la réalisation de pistes cyclables afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les autres modes de transport.

– « Il manque, comme toujours dans ce type de projet, une piste cyclable protégée. Développer l'offre de transport c'est aussi développer ce moyen de transport-là qui contribue à la santé des citoyens : prévention des risques routiers et prévention de la santé cardio-vasculaire entre autres! »

– « Les cyclistes déjà peu respectés par les automobilistes, ensuite gênés par les piétons qui utilisent leur piste, n'auront plus l'occasion d'exercer leur balade avec aisance (ce qui est déjà difficile). Ce projet est une atteinte de plus à la sécurité des cyclistes à Châtenay-Malabry. Écologiquement, le cycliste est le mieux placé pour protester. »

Vincent Gazeilles, Conseiller général et Conseiller municipal à Clamart considère que « les déplacements à bicyclette sont un complément essentiel des transports en commun. Les travaux sur l'avenue Claude Trébignaud à Clamart (RD2) doivent intégrer une piste cyclable bilatérale. »

Le Conseil général des Hauts-de-Seine rappelle que l'objectif des aménagements connexes au projet de transport est de concilier toutes les fonctionnalités de l'espace public. L'espace disponible devrait permettre de reconstituer la quasi-totalité de ces fonctionnalités. Il n'est pas envisagé de créer des voiries routières plus capacitaires qu'aujourd'hui mais bien d'insérer le tramway en visant à préserver les autres fonctions de déplacement et notamment les circulations cyclistes. Les cheminements cyclables feront l'objet d'un examen plus précis au moment des études de schéma de principe.

Le STIF indique que le tramway est accompagné d'aménagements urbains sur toute la largeur de son parcours, afin d'améliorer le cadre de vie et les conditions de circulation des différents modes de transport, y compris cyclistes. Les enjeux sont de réaménager les axes aujourd'hui à caractère routier de manière à valoriser les espaces publics en redonnant leur place aux modes alternatifs à la voiture. Le STIF précise qu'avenue de la Division-Leclerc, l'insertion axiale laisse plus d'espace pour aménager une piste cyclable dédiée tout le long de l'avenue.

● Plusieurs questionnements se sont fait jour concernant l'accessibilité du tramway notamment aux personnes à mobilité réduite et à toutes les personnes handicapées.

– L'Association Valentin Haüy au service des malvoyants et des handicapés dans le processus d'élaboration et de décision.

– Un contributeur s'interroge : « Les stations seront-elles munies de dispositifs audio pour les déficients visuels? »

Le Conseil général des Hauts-de-Seine rappelle qu'il veille à instaurer un mécanisme de dialogue avec les associations sur les opérations qu'il engage.

Le STIF précise qu'un Schéma directeur de l'accessibilité a été élaboré en collaboration avec des associations. Cette démarche est cofinancée par le STIF et la Région et représente 1,4 milliard d'euros investis sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France pour améliorer les conditions d'accessibilité des transports en commun. Le tramway Antony-Clamart sera bien évidemment conforme au Schéma directeur de l'accessibilité.

3.2 L'AMÉNAGEMENT DES CORRESPONDANCES ET DES TERMINUS

3.2.1 LA CROIX-DE-BERNY

■ La capacité du pôle de La Croix-de-Berny en termes de fréquentation supplémentaire

● L'aménagement du pôle multimodal de La Croix-de-Berny a été l'objet de plusieurs questionnements en réunion publique. Cet aménagement apparaît inadapté en l'état actuel à accueillir de nouveaux flux liés à l'arrivée du tramway Antony-Clamart et les participants craignent l'absence de mise à niveau de la gare. – Un participant s'interroge : « *des aménagements seront-ils réalisés en amont pour prévoir l'arrivée de voyageurs supplémentaires à La Croix-de-Berny?* »

Le STIF indique que le schéma directeur du RER B sud se traduit à La Croix-de-Berny par un projet de reconfiguration du bâtiment voyageur existant, travail mené en collaboration avec la RATP, avec l'objectif de l'adapter aux nouveaux besoins.

■ La localisation du terminus

● Certains avis ont également porté sur l'insertion du terminus du tramway à La Croix-de-Berny et sur la correspondance facilitée avec le RER B. Deux propositions d'insertion ont été présentées en concertation, chacune d'elles étant située au nord de l'avenue Charles-de-Gaulle : l'une sur cette même avenue Charles-de-Gaulle, l'autre avenue Le Brun. Des participants regrettent que le terminus du tramway ne se situe pas au plus près du pôle RER, c'est-à-dire au sud de l'avenue Général-de-Gaulle, dans le secteur de l'actuel terminus de TransVal-de-Marne (TVM). – « *Il me semble qu'imposer aux usagers la traversée en diagonale du carrefour pour se rendre au RER B rendra la correspondance bien moins attractive.* » – L'Association des Usagers des Transports (AUT) est favorable à une insertion du tramway au sud de l'avenue Charles-de-Gaulle. Cette insertion n'impacterait pas le Parc de Sceaux et satisferait les besoins des voyageurs en termes d'intermodalité. L'association évoque le TVM situé « *en bas de l'escalier du*

RER B », suggérant qu'il soit fait la même chose pour le tramway Antony-Clamart.

Sylvie Delaune, Conseillère municipale à Châtenay-Malabry s'interroge également : « *Est-il prévu de totalement réaménager cet espace ? Les deux hypothèses de terminus du tramway sont situées de l'autre côté de la gare RER de La Croix-de-Berny, ce qui représente une rupture de charge pour passer du RER au tramway.* »

Le STIF explique que les deux solutions d'insertion du terminus à La Croix-de-Berny ont été retenues car elles impactent peu le carrefour, très chargé en termes de circulation routière. Les deux solutions d'implantation proposées rendent également indépendants les deux projets structurants du secteur de La Croix-de-Berny : le tramway Antony-Clamart et le doublement du tube de l'A86. Ce dernier sera réalisé ultérieurement au tramway. L'emprise travaux du doublement du tube de l'A86 occupe presque toute la largeur de l'avenue du Général-de-Gaulle. L'insertion du terminus du tramway doit donc nécessairement se faire au nord de l'avenue du Général-de-Gaulle, afin que le tramway en circulation ne vienne pas traverser l'emprise travaux de l'A86.

Quelle que soit la localisation précise retenue pour la station, un traitement particulier pour favoriser l'intermodalité et les correspondances accessibles avec les autres modes de transport sera réalisé.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise que le terminus du tramway ne peut pas se concevoir sans retravailler l'ensemble des circulations : une passerelle avec une rampe assez douce pour aller vers le RER fait partie des solutions envisagées entre le terminus du tramway et le RER pour absorber les flux piétons, dès que ceux-ci auront été mieux caractérisés par les études à venir.

3.2.2 LA CORRESPONDANCE AVEC LE T6

● Plusieurs participants se sont exprimés sur la correspondance avec le T6. Les participants demandent que la correspondance soit optimisée et raccourcie tant que faire se peut. Le dénivelé existant entre le tramway Antony-Clamart et le T6 devra être aménagé afin d'améliorer la correspondance, nécessaire au bon maillage du territoire.

Jean-Didier Berger, Conseiller régional et Conseiller municipal à Clamart, demande à ce que « *le temps de correspondance à pied soit le plus court possible.* »

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart rappelle que la connexion entre le T6 et le tramway Antony-Clamart est à travailler pour la rendre la plus facile possible, rapprocher les deux stations et éviter d'avoir à traverser les avenues.

Le STIF précise que lorsque les temps de correspondance sont trop défavorables, les usagers se détournent des transports en commun : le STIF veille donc particulièrement à leur optimisation. Il considère la correspondance avec le T6 importante car ce dernier permet de rabattre un trafic voyageurs vers Paris et la ligne 13. Il précise que la distance entre la station Béclère T6 et la station Béclère du tramway Antony-Clamart est inférieure à 200 mètres et que cela permet d'envisager une correspondance efficace. Les aménagements les plus adéquats seront réalisés afin de faciliter, fluidifier et sécuriser les cheminements des voyageurs comme cela a été demandé. Un travail reste à réaliser afin de gérer le dénivelé entre les deux stations y compris pour rendre la correspondance accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine confirme que l'objectif est de faire une correspondance rapide, pratique et accessible.

● Des aménagements alternatifs pour améliorer la correspondance sont proposés par des participants.

– L'Association des Usagers des Transports (AUT) déclare que « cette correspondance devant l'hôpital, ou les 2 lignes de tramway seront superposées, nécessite des cheminements pratiques et accessibles à tous. Une rampe suffisamment large, si possible sous abri parapluie léger, nous semble un bon compromis en plus d'une volée de marches. Moyennant le déplacement de la bretelle routière, de la D906 vers la D2 longeant au plus près l'hôpital Béclère, il doit être possible d'éviter passerelles, ascenseurs ou escalators, difficiles et coûteux à entretenir. »

Vincent Gazeilles, Conseiller général et Conseiller municipal de Clamart propose de combler la tranchée entre la RD2 et la RD906 afin d'avoir une correspondance au même niveau entre le tramway Antony-Clamart et le T6 et ainsi favoriser un échange facilité entre les deux tramways.

Le STIF rappelle que la correspondance doit faire l'objet d'études détaillées dans ses modalités.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise que l'hypothèse de combler le dénivelé paraît compliquée en l'état car cela créerait un carrefour à un seul niveau entre la RD2 et la RD906, inadéquat vis-à-vis des conditions de circulation des usagers et d'un croisement d'un tramway rail et d'un tramway pneu.

3.2.3 L'INSERTION DU TERMINUS PLACE DU GARDE

● Suite à la présentation de deux options d'insertion du terminus Place du Garde (à l'est ou à l'ouest), certains contributeurs et participants s'interrogent : ils sont favorables à l'insertion du terminus à l'est, rue de Meudon, plutôt qu'à l'ouest, sur le parking de la forêt de Meudon afin de rapprocher au maximum le tramway du centre-ville de Clamart.

– L'Association des Usagers des Transports (AUT) est favorable à une insertion du tramway rue de Meudon à Clamart « en vue de rapprocher le terminus Nord du centre-ville de Clamart, ou à notre avis, corroboré par celui du Maire de Clamart, une implantation semble possible, par exemple juste à côté de l'entrée du stade Hunebelle. C'est ici que bat le cœur de la ville, mairie, salle des fêtes, centre administratif et sportif... et que passent plusieurs lignes de bus en correspondance. Le tracé du TAC en latéral côté stade de la rue de Meudon puis en latéral Est de la rue Claude-Trébignaud n'aurait alors pas d'impact sur la circulation automobile place du Garde. »

– « Le terminus serait bien mieux situé le long de la rue de Meudon près de la salle des fêtes Hunebelle (au prix éventuellement d'un mur de soutènement côté stade et forêt comme il en existe un pour le T2 rue Henri-Farmann à Paris). »

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart revient sur les différentes options envisagées pour l'insertion du terminus Place du Garde; l'option d'insérer le terminus avenue du Président-Roosevelt a été écartée car elle impliquait des expropriations importantes.

Le STIF précise que les études sont en cours afin de définir précisément l'implantation du terminus Place du Garde. L'insertion au nord avenue du Président-Roosevelt n'était pas compatible avec les emprises disponibles au regard de l'étroitesse de la rue et de la nécessité de conserver les circulations routières.

4. LE FONCTIONNEMENT DU FUTUR TRAMWAY

4.1 LE CHOIX DU MODE TRAMWAY

4.1.1 UN MODE TRAMWAY GLOBALEMENT PLÉBISCITÉ

■ Le mode tramway

● Les avis soulignent que les contributeurs sont en majorité satisfaits du mode proposé. Le tramway est attendu par les élus et les habitants. La qualité de service élevée (rapidité, fiabilité et confort) qu'offre le tramway suscite l'adhésion des contributeurs.

– « Un tramway Croix de Berny - Clamart, je suis 100 fois pour :

- avec l'augmentation croissante des populations, il est grand temps de développer des transports en commun qui diminuent le flux de circulation et la pollution,
- un tramway, c'est l'avantage du métro aérien : fréquence, ponctualité, air libre. Si en plus il est confortable, que demander de plus ! »

– « Le CARRRO adhère au projet : il salue l'investissement du Conseil général des Hauts-de-Seine en faveur des tramways, moyen de transport peu polluant, beaucoup plus fiable, plus confortable et aussi plus capacitair qu'un bus. »

– « Tout à fait favorable à ce moyen de transport qui facilite les liaisons intra-banlieue avec confort et rapidité. »

■ Le choix de la technologie

● Les avis se sont principalement portés en faveur d'un tramway sur fer au détriment du tramway sur pneus. Ces avis sont notamment motivés par l'expérience du tramway T6.

– « Ne prenez pas un Translohr sur pneus, qui ne cause que des problèmes et est beaucoup trop étriqué. Prenez un vrai tramway, type Citadis, qui a montré son succès sur les boulevards parisiens des Maréchaux. »

– « Je crois comprendre qu'il s'agit d'un tramway ferroviaire. Il ne faut surtout pas utiliser un tramway à pneus comme le T6 pour lequel on n'a pas su tirer les expériences malheureuses des villes de Caen et Nancy. »

● Un contributeur se déclare néanmoins favorable au tramway sur pneus afin de faciliter une interopérabilité avec le tramway T6 :

– « J'ai toutefois de forts regrets sur le choix de matériel roulant qui rend impossible l'interopérabilité avec le tramway T6. [...] Il me semble primordial que le projet de tramway-Antony-Clamart soit réalisé avec un système compatible avec le T6, pour permettre à terme le fonctionnement des deux lignes en un réseau interconnecté (par exemple avec la construction d'une liaison entre Châtenay-Malabry et le quartier du Petit-Clamart). »

Le STIF a arbitré en faveur d'un tramway rail suite aux analyses réalisées sur le projet de tramway Antony-Clamart, montrant qu'en fonction de la charge donnée, du projet de prolongement prévu et des pentes du tracé, le tramway fer s'avère le plus adapté. Un tramway sur pneu est privilégié en cas de pente forte (supérieure à 7 %) sur des distances longues et / ou en cas d'insertion complexe, le tramway pneu étant un peu plus étroit que les autres. A titre d'exemple, le choix du mode pneu pour le tramway T6 est lié à des pentes allant jusqu'à 10 %. Le tracé au niveau de la forêt de Meudon présente une pente d'environ 5 % compatible avec les tramways fer.

4.1.2 LES ALTERNATIVES ÉVOQUÉES AU MODE TRAMWAY : BHNS, T Zen, TVM

● Certains participants font cependant part de leur incompréhension quant aux arguments évoqués pour préférer le mode tramway au mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le mode tramway est jugé trop onéreux, le bus à haut niveau de service ou le T Zen offrant une qualité de service comparable au tramway mais avec des coûts nettement inférieurs. Certains participants se sont étonnés que le mode de transport ait été choisi avant la concertation. Des propositions de modes alternatifs (métro, trolleybus, Paladin Antony-Clamart) ont été formulées :

– « Les trams coûtent très cher à installer alors que les bus sont beaucoup moins onéreux et plus souples dans leur emploi. »

– « Pourquoi avoir choisi un transport très onéreux pour la collectivité et ne pas avoir choisi un bus en site propre ? »

– « Un bus en site propre ou un trolley-bus serait bien plus facile, rapide et moins coûteux à mettre en œuvre. Il desservirait bien plus facilement la gare de Croix-de-Berny. Pourquoi vouloir un tramway ? Y aura-t-il assez de voyageurs ? »

Madame Colomer, Conseillère municipale de Châtenay-Malabry, est intervenue sur le choix du mode : « le T Zen a tous les avantages d'un tramway sans ses inconvénients : il a le confort, la modernité et la régularité d'un tramway avec deux à trois fois moins d'investissement. » Elle évoque également la fréquentation attendue du tramway Antony-Clamart, compatible avec un bus à haut de niveau service : « il est prévu, en 2020, 30 000 voyageurs jour ce qui est une capacité acceptable pour un T Zen. Revoir la technologie, même à cette étape de la concertation, n'est pas inutile. Cela permettrait également de répondre à deux autres points : la flexibilité du projet et le centre de maintenance et de remisage. »

● Certains contributeurs ont évoqué le prolongement du TVM, plutôt que la création d'une ligne nouvelle :

– « Ne pouvait-on pas utiliser le système du TVM sûrement moins coûteux et moins long à mettre en place ? Pourquoi une systématisation de la mise en place du tramway ? »

– « Pourquoi ne pas prolonger la ligne TVM ? »

– « Je ne suis pas sûr au vu du trajet que le nombre de personnes visé en 2030 soit atteint, il vaudrait mieux commencer par profiter des années à venir pour prolonger le TVM jusqu'à Béclère ce qui permettrait d'avoir une meilleure vision du futur tramway. »

Le STIF rappelle qu'un tramway a été privilégié après analyse des autres possibilités et en tenant compte des évolutions de trafic.

En effet, si le bus à haut niveau de service offre presque tous les avantages du tramway, il présente néanmoins une différence importante : il s'agit d'un mode moins capacitaire qui laisse peu de marges de manœuvre aux évolutions de trafic.

En 2011, les réflexions du STIF sur ce projet avaient porté sur le mode bus à haut niveau de service. Depuis, le nouveau maillage des modes de transports, avec l'émergence du projet du Grand Paris Express, est venu réinterroger les réflexions antérieures. Le choix du mode tramway pour le projet de liaison Antony-Clamart représente donc un choix pertinent pour le long terme, en évitant d'hypothéquer une évolution du trafic. En effet, à l'horizon 2025 – 2030 et de la mise en service du Grand Paris Express, les niveaux de trafic aux heures de pointe du tramway Antony-Clamart sont doublés et dépassent la capacité d'un bus à haut niveau de service.

Par ailleurs, si le bus à haut niveau de service coûte un peu moins cher qu'un tramway en termes d'investissement, sa mise en place sur le projet Antony-Clamart dans un premier temps entraînerait des surcoûts s'il devait être remplacé par un tramway 10 ans plus tard.

4.1.3 LES HYPOTHÈSES DES PRÉVISIONS DE TRAFIC

● Des participants s'interrogent sur les prévisions de trafic et la bonne prise en compte des évolutions à venir, notamment le départ de la faculté de pharmacie et de l'École Centrale à Châtenay-Malabry.

Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, précise que les prévisions de trafic sont très souvent dépassées car le tramway vient concurrencer sur le long terme les autres modes de transport.

Le STIF explique que les prévisions de trafic font appel à un modèle développé par le STIF qui intègre l'ensemble du réseau régional mais aussi les développements urbains envisagés par l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France). Selon ces prévisions, le tramway desservira un bassin de près de 45 000 habitants et 25 000 emplois à l'horizon 2020, à moins de 500 mètres du tracé. Par ailleurs, ces projets de transport sont de véritables leviers pour redynamiser et réaménager un secteur : de nouveaux projets (écoles, administrations, entreprises, etc.) viendront s'implanter sur le territoire desservi par ce nouveau mode.

4.1.4 LE COÛT DU PROJET

- Plusieurs participants sont intervenus sur le **coût du projet** qui leur semble excessif, en particulier au regard du contexte économique actuel. Les contributeurs ont également réagi sur ce sujet.
 - « Quel est le coût du tramway rapporté au nombre d'habitants directement bénéficiaires ? »
 - « Étant donné la longueur réduite du parcours et le tracé, le coût d'investissement me semble tout à fait injustifié particulièrement en temps de crise. Il y a plus prioritaire. »
 - « Je suis contre, les caisses sont vides, cela coûte une fortune. Vive les autobus à gaz ou électriques ou même les trolleybus. »
 - « Compte tenu des finances de la France, ce n'est pas le moment de faire des dépenses inutiles et coûteuses payées par nos impôts ! »
 - « Est-il opportun, est-il raisonnable de lancer ces travaux alors même que, dans la crise actuelle, l'heure est avant tout aux restrictions budgétaires draconiennes et que, dans le même temps on assiste à un accroissement insupportable des impôts ? »

Le STIF indique que dans la suite des études, l'estimation du coût du projet sera évaluée au regard des gains qu'il apporte, c'est-à-dire : pollution atmosphérique réduite, temps gagné, activité économique générée, etc. Les personnes bénéficiaires de ces gains ne seront pas uniquement les usagers ou les habitants des communes traversées. Ce travail consistera à mesurer les avantages et les inconvénients, c'est-à-dire la « rentabilité socio-économique du projet ». Cette rentabilité fondera l'utilité publique de ce projet.

Par ailleurs, le STIF rappelle le mode de financement des transports en Île-de-France. Le budget annuel pour faire fonctionner le réseau existant est de 8,5 milliards d'euros. Ce montant est financé à hauteur d'un tiers par les entreprises (via le versement transport), d'un tiers par les usagers et d'un tiers par les collectivités locales. Pour le développement de nouveaux réseaux, les financements supplémentaires proviennent de la Région, des départements et parfois de l'État.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise qu'il baisse son taux d'endettement et autofinance une partie de ses projets. Il précise également qu'investir, c'est aussi créer de l'emploi de manière directe et indirecte.

4.2 LE SITE DE MAINTENANCE ET REMISAGE (SMR) : UNE LOCALISATION QUI RESTE À DÉFINIR

- Les réactions des participants et des contributeurs ont été nombreuses et contrastées sur le **choix de localisation du site de maintenance et de remisage**. Deux options à l'étude ont été soumises à la concertation : une parcelle boisée située carrefour du 11-Novembre à Châtenay-Malabry et une parcelle située dans la zone d'activités Noveos au Plessis-Robinson. Les avis se sont exprimés sur les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles.

- De nombreux avis relatifs au site de maintenance et de remisage se prononcent **contre une implantation sur la parcelle boisée** :

- « Il n'est pas normal de sacrifier 3 hectares de forêt pour le site de maintenance. Il faut trouver un autre site. »
- « Ne pas détruire une zone boisée pour installer les ateliers de maintenance. »
- Le **CARRO** considère que « le site de remisage et de maintenance doit trouver sa place dans la zone d'activités Noveos sans prélevement sur le Bois de Verrières. Cette recherche nécessite la bonne volonté des élus concernés, et non des propos publics volontairement provocateurs, la commune desservie sera, en effet, l'une des premières bénéficiaires de la réalisation du projet. »

Vincent Gazeilles, Conseiller général des Hauts-de-Seine et Conseiller municipal de Clamart, revient sur le fait que « la première couronne parisienne est largement urbanisée et doit absolument ménager les rares parcelles forestières suivant le double objectif de préserver la biodiversité en ville et de lutter, via ces espaces verts, contre les surchauffes urbaines en été. Concernant l'implantation du site de maintenance et de remisage des tramways, il est donc nécessaire de retenir le site de la zone d'activité Noveos au Plessis-Robinson plutôt que de détruire une parcelle forestière près du carrefour du 11-Novembre à Châtenay-Malabry. »

- Plusieurs participants se sont prononcés **en défaveur d'une implantation sur la parcelle du Plessis-Robinson** et un contributeur s'est dit favorable à une implantation à Châtenay-Malabry :
 - « Je préfère que le site de maintenance soit situé sur la parcelle boisée et non pas en plein cœur du parc d'Activité Noveos. »

Philippe Pemezec, Maire du Plessis-Robinson et vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine indique qu'une implantation du SMR au Plessis-Robinson ne convient pas à sa commune. Il insiste sur le fait que d'autres possibilités foncières existent ailleurs et demande au STIF de travailler ces hypothèses car la parcelle Noveos présente un fort potentiel de valorisation foncière compte tenu de sa situation.

- Enfin, certains contributeurs ont évoqué **des sites alternatifs** aux deux options présentées :
 - « Au Plessis-Robinson, vous avez retenu deux sites de maintenance et de remisage : pour quelles raisons ? Puisque deux sites sont ou seront disponibles. 1 – sur le site de l'école de pharmacie sur le départ 2 ; – le stade de la RATP à la Croix de Berny. »
 - « Éviter de déboiser une surface pour créer le site de remisage. Il existe suffisamment d'alternatives. »
 - « Dans l'hypothèse de la réalisation d'une gare TGV à Orly, ne vaudrait-il pas simplement procéder au prolongement de la

ligne Orlyval ? Le garage, dont monsieur le Maire du Plessis ne veut pas, pourrait trouver place sur le site d'Orly.»

- Un participant évoque également les sites de l'ancien dépôt des tramways et du stade, propriété de la RATP à La Croix-de-Berny. Il propose d'enterrer le SMR et de construire au-dessus comme cela a été fait pour le T3.

Le STIF rappelle qu'une douzaine de sites susceptibles d'accueillir le bâtiment de maintenance et de remisage ont été étudiés et que seules les deux localisations soumises à la concertation présentent des caractéristiques adéquates permettant de satisfaire aux besoins du projet. Le STIF indique que ce bâtiment intègre plusieurs fonctions qui nécessitent un minimum d'espace : stockage, garage, maintenance, entretien. Cet équipement est indispensable au fonctionnement du futur tramway et doit nécessairement répondre à certaines caractéristiques en termes de surface, de proximité de la ligne et de configuration du terrain.

La localisation du site de maintenance et de remisage n'est pas arrêtée à ce jour. L'option située dans la zone Noveos présente de fortes contraintes car le terrain ne représente qu'une surface de 2,4 hectares alors que le site de maintenance et de remisage nécessiterait une surface de l'ordre de 3 hectares en intégrant le prolongement et l'augmentation du niveau de service, donc davantage de rames à terme. Le niveau d'études n'est pas encore assez avancé pour avérer la faisabilité de cette implantation : le STIF a souhaité réaliser un travail d'études pour l'optimisation du site de maintenance et de remisage afin de le faire tenir dans un espace plus réduit. Si l'implantation du site de maintenance se fait sur la parcelle boisée, le projet sera accompagné de mesures compensatoires qui restitueraient la surface boisée conformément à la réglementation. Des échanges ont déjà eu lieu entre le STIF et l'ONF⁸ et la DRIAIF⁹.

Le STIF indique que les études à venir permettront d'analyser finement la faisabilité d'un site de maintenance sur l'un de ces deux espaces. Quelle que soit la localisation retenue, le STIF portera une attention forte à l'insertion environnementale et paysagère de cet équipement.

4.3 L'OFFRE DE SERVICE DU TRAMWAY

4.3.1 LES HORAIRES DE CIRCULATION

- Des contributeurs sont intervenus sur l'**amplitude horaire du tramway**. Ils demandent en particulier à ce que celui-ci puisse circuler tard le soir afin d'offrir une meilleure qualité de service, pour les travailleurs en horaires décalés notamment.
 - «*Mettre plus de transports à partir de 22 h 30 et 1 h 30 du matin.*»
 - «*Mettre plus de transport après 22 h. Il y en a qui travaillent tard et la durée d'attente est trop longue et augmente la durée du trajet donc plus de fatigue.*»

Les porteurs du projet informent les contributeurs que le tramway opérera entre 5 h 30 et 0 h 30 à une fréquence de 5 minutes en heure de pointe et 10 minutes en heure creuse.

8. ONF : Office National des Forêts

9. DRIAIF : Direction régionale interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île-de-France.

4.3.2 LA TARIFICATION

- Plusieurs participants et contributeurs se sont interrogés sur la **tarification** qui sera appliquée. Ils s'inquiètent d'une éventuelle augmentation des prix et de la possibilité d'intermodalité avec un même ticket (c'est-à-dire de l'utilisation de plusieurs modes de transport dans le cadre d'un même trajet avec un seul ticket).
 - «*Pourra-t-il y avoir un ticket combiné pouvant être utilisé sur tous les modes de transport : RER – tramway par exemple ?*»
 - «*Le prix Croix-de-Berny – Orly avoisine les 10 euros. Quel sera le prix du trajet Clamart – Croix-de-Berny à l'unité ?*»
 - «*C'est plutôt une bonne nouvelle bien pensée mais n'augmentez plus les prix SVP Merci. C'est la crise!*»
 - «*C'est peut-être un peu cher, je ne m'en rends pas compte, mais j'espère que le prix ne va pas trop se répercuter sur les prix des titres de transport et des abonnements.*»

Le STIF précise que la tarification appliquée sur le tramway Antony-Clamart sera la tarification existante au moment de la mise en service. Le tramway, comme tous les modes de transport en Île-de-France, excepté la desserte d'Orly et de Roissy, s'inscrira dans la tarification normale. Une réflexion est en cours sur l'évolution de la tarification : un dézonage est déjà opérationnel le week-end ; l'objectif est d'aboutir à un dézonage complet des transports en Île-de-France dans la mesure où le STIF disposera des moyens financiers correspondants.

4.4 L'EXPLOITATION DU TRAMWAY

4.4.1 L'EXPLOITANT

- Un participant s'interroge sur l'**exploitant** de ce futur tramway.
 - «*L'opérateur ne sera pas forcément la RATP ?*»

Le STIF revient sur les directives européennes qui imposent de passer par une consultation pour désigner le futur exploitant. La RATP ne sera donc pas nécessairement l'exploitant du tramway Antony-Clamart. Trois à quatre années avant la mise en service, le STIF sera amené à lancer une consultation, à laquelle la RATP pourra répondre.

4.4.2 L'UTILISATION DU TRAMWAY POUR LE FRET

Vincent Gazeilles, Conseiller général et Conseiller municipal de Clamart est intervenu sur la démarche de transport de marchandises par les tramways. Il souhaite que cette option intéressante ne soit pas hypothéquée à ce stade.

Le STIF informe qu'une expérimentation est en cours sur le tramway T3 menée par l'APUR (l'Atelier Parisien d'Urbanisme). Il s'agit de voir s'il est possible de charger du fret pendant les périodes où les tramways ne sont pas utilisés par les voyageurs car il y a un énorme besoin de transports en Île-de-France. Cette étude doit permettre de vérifier la faisabilité et les modalités de ce projet. Néanmoins, le STIF souligne que l'utilisation des tramways pour du fret la nuit comporte des freins : le bruit de chargement et de déchargement pour les riverains; la réalisation des opérations de maintenance nécessaires au fonctionnement du tramway; le risque de conflit entre les usages pour les voyageurs et le fret.

5. INSERTION DU PROJET ET EFFETS SUR LE CADRE DE VIE

5.1 L'INSERTION DU TRAMWAY DANS SON ENVIRONNEMENT

5.1.1 LA MAÎTRISE FONCIÈRE DU TRACÉ

● Un participant et un contributeur interrogent les maîtres d'ouvrage sur d'éventuelles **expropriations** dans le cadre du projet.

Le STIF souligne que la plupart des aménagements se situent sur des emprises publiques. Le tracé choisi s'insère dans des emprises routières départementales dimensionnées pour accueillir un transport en commun en site propre. Dans ce cadre, a priori peu d'acquisitions foncières seront nécessaires. L'expropriation est par ailleurs une procédure qui n'intervient qu'en derniers recours. Celles qui s'avèreraient indispensables seraient décidées dans le cadre des études ultérieures et les personnes concernées en seraient informées très en amont.

5.1.2 L'INSERTION DU TRAMWAY AVENUE DE LA DIVISION-LECLERC À CHÂTENAY-MALABRY

● L'insertion du tramway avenue de la Division-Leclerc a été soumise à la concertation. Deux options ont été présentées en réunion publique par le STIF : axiale (c'est-à-dire une plateforme double au centre de la voie) et bilatérale (c'est-à-dire une plateforme de chaque côté de la voie) en raison de la configuration de cette avenue qui permet d'envisager ces deux insertions. Les caractéristiques principales de chaque insertion ont été présentées en réunion publique.

● Quelques avis se sont révélés en faveur d'une insertion bilatérale.

– « Les conditions de circulation des véhicules doivent être rendues dissuasives aux automobilistes empruntant aujourd'hui le tracé proposé pour le tramway. C'est pour cette raison que la solution deux fois une voie pour la circulation automobile au centre, accompagnée des contre-allées d'accès aux immeubles et de stationnement avec une circulation à contre-sens, me paraît la meilleure. En plus, le fait de séparer les voies de tramway contribuera à la sécurisation des accès au tram pour les passagers. Le fait d'éloigner la circulation automobile ne serait-ce que de quelques mètres des habitats, en la concentrant au milieu ne fera qu'améliorer le cadre de vie des riverains des communes traversées. »

● Néanmoins, la plupart des contributeurs et participants sont en faveur de la solution axiale, qui leur apparaît mieux adaptée au site :

- « La solution en axial semble préférable et plus économique :
 - économie de poteaux support de caténaire, un seul pour 2 voies en axial
 - économie d'espace et de coût résultant d'un seul emplacement à 2 voies au lieu de 2 emplacements à une voie
 - impossibilité d'installation de bretelles entre les voies paires et impaires pour des retournements en exploitation partielle »
- « Le projet d'implantation [bi]latérale du tramway est évidemment inacceptable car les véhicules roulant entre les voies du tramway seraient littéralement engagés dans un tunnel étroit qui serait bloqué au moindre incident ».
- « Favorable à une implantation du tracé au centre de la Division Leclerc. »
- « Préférence pour une configuration avec le tramway au centre de l'avenue pour favoriser les échanges entre la Butte Rouge et la partie nord de Châtenay-Malabry. »
- Le CARRRO est « favorable à une insertion axiale ou latérale¹⁰ du tram qui libère plus d'espace pour les circulations douces et assure aussi une meilleure visibilité du tram. »

Sylvie Delaune, Conseillère municipale à Châtenay-Malabry, considère qu'il est « essentiel que la Division Leclerc soit traitée avec la plus grande attention afin d'en faire enfin une avenue conviviale assurant une véritable couture urbaine entre les quartiers sud (Cité-jardin de la Butte Rouge et Petit Châtenay) et les quartiers nord (Malabry, Cité des Peintres, Houssières et Centre). Dans cette optique un tracé central semble approprié, il permettrait en outre de conserver les rangées d'arbres sur l'avenue qui constituent un rideau végétal phonique pour les riverains. »

Vincent Gazeilles, Conseiller général des Hauts-de-Seine et conseiller municipal à Clamart estime que « pour des questions de fluidité de circulation du tramway et de réduction des conflits avec le trafic routier de quartier, le tramway doit être positionné au centre de la voirie, notamment à Châtenay-Malabry où ce point n'est pas encore entériné. »

Georges Siffredi, Maire de Châtenay-Malabry, vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine et Président de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre rappelle qu'il était initialement plutôt favorable à l'insertion bilatérale afin de limiter le risque d'effet de coupure que pourrait engendrer une insertion axiale. Cependant, l'insertion bilatérale présente

10. Une insertion **latérale** correspond à la création d'une plateforme double avec les deux sens de circulation côte à côte, insérée le long du trottoir.

d'autres inconvénients présentés par le STIF, notamment la dépose des voyageurs par les bus. Par ailleurs, des réseaux enterrés très importants passent avenue de la Division Leclerc et il est nécessaire de bien vérifier leur localisation car s'il faut dévier ces réseaux pour insérer le tramway en bilatéral, les coûts vont augmenter. Aucune des deux solutions ne sera totalement idéale, mais l'objectif est de choisir celle qui présente le moins d'inconvénients. Il insiste sur l'importance d'une bonne intégration du tramway, quelle que soit l'insertion choisie avenue de la Division-Leclerc.

Le STIF souligne que les objectifs de l'insertion du tramway avenue de la Division-Leclerc sont doubles : apaiser la circulation sur cet axe et recréer du lien entre les deux parties de la ville coupées par l'avenue. Le STIF estime la solution axiale comme la solution la plus favorable et la mieux à même de répondre aux objectifs du projet. Elle est notamment plus favorable pour les accès riverains, avec néanmoins un certain nombre de précautions à prendre en compte pour apaiser la circulation routière.

5.2 L'ÉVOLUTION DU CADRE DE VIE

5.2.1 LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART, UN PROJET DE TRANSPORT MAIS AUSSI DE REQUALIFICATION URBAINE AFIN D'AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

● Un projet de tramway s'accompagne d'aménagements urbains sur toute la largeur de son parcours, visant à améliorer le cadre de vie et les conditions de circulation des différents modes de transport. En ce sens, le tramway Antony-Clamart est accueilli favorablement.

– « Une réelle avancée sur le désenclavement de notre secteur avec le T6 et le TAC. Réduction des nuisances et amélioration du cadre de vie. BRAVO!! »

– « Tout ce qui contribue à améliorer le cadre de vie qui atténue la pollution et facilite les correspondances de transports de banlieue à Paris et de banlieue à banlieue est un plus pour tous. »

Georges Siffredi, Maire de Châtenay-Malabry, vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine et Président de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre rappelle que le tramway Antony-Clamart n'est pas seulement un moyen de transport supplémentaire mais un véritable projet urbain.

● À l'inverse, certains contributeurs craignent une atteinte à leur cadre de vie avec le tramway :

– « Pour les riverains, le tramway représente plus une gêne qu'une amélioration du cadre de vie. Je suis contre ce projet. »

– Plusieurs avis de contributeurs soulignent l'enjeu lié au risque d'abattage des arbres sur le tracé du tramway et plus largement aux atteintes aux espaces forestiers, boisés contribuant fortement au cadre de vie : « Le passage du tramway va complètement défigurer le cadre de vie et la circulation des Châtenaisiens vivant le long de la N186. Trottoirs très réduits – arbres détruits – ombrages de l'été détruit. Et les voyageurs du tramway ne sont pas du tout concernés par cette dégradation du lieu de vie ! »

– Un contributeur s'exprime sur le tramway qui viendra, selon lui, diminuer l'espace disponible pour les autres fonctions urbaines : « On ne voit pas comment aménager l'environnement des deux voies de tram : deux voies pour voitures et des parkings pour voitures et des trottoirs assez larges pour que les enfants sortent en sécurité. »

Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, précise que le tramway Antony-Clamart sera l'occasion de faire de la requalification urbaine.

Le STIF et le Conseil général des Hauts-de-Seine confirment que le projet de tramway Antony-Clamart va bien au-delà d'un projet de transport : c'est aussi un projet d'aménagement. Le tramway représente une opportunité pour réaliser une opération de requalification urbaine comme cela a été fait sur le T2 ou le T3.

● Un participant évoque les discussions en cours depuis 2006 entre la copropriété des Verts Coteaux et la ville de Châtenay-Malabry pour que la Résidence cède une partie de la copropriété, qui intégrerait le domaine public afin de permettre l'amélioration de l'aménagement urbain et paysager autour d'une future station. Il demande si le STIF a donné son accord.

Le STIF rappelle que le tramway est un projet d'aménagement de façade à façade. Des aménagements connexes, comme celui des Verts Coteaux, seront intéressants à intégrer aux études du projet de tramway. Le Conseil général y est favorable ainsi que la Région.

5.2.2 LES ATTEINTES AU CADRE DE VIE DURANT LA PÉRIODE DE TRAVAUX

● Les contributeurs ont exprimé des craintes concernant l'atteinte à leur cadre de vie durant la période des travaux qu'ils appréhendent. Quelques contributeurs évoquent les travaux du tramway T6, actuellement en cours et qui se sont révélés particulièrement longs et pénibles. Ils craignent qu'il en soit de même pour les travaux du tramway Antony-Clamart.

– « Ras le bol de tous ces travaux bien trop longs et trop mal réalisés. Exemple T6 tram Chatillon. Les riverains n'en peuvent plus de toutes ces nuisances inutiles et les travaux n'arrêtent pas depuis 3 ans. »

– « Quand on voit les travaux du T6 sur la N305, on imagine les galères qu'on va vivre avec la Division Leclerc à Châtenay!! »

– « Notre seul hantise : les désagréments liés aux travaux (bruit, bouchons etc...). »

– « Beaucoup de progrès mais quelles nuisances pendant les travaux... Si ceux-ci pouvaient durer un minimum ! »

Le Conseil général des Hauts-de-Seine indique que trois tramways ont déjà été réalisés dans les Hauts-de-Seine. Les enjeux de coordination entre maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre sont très importants. L'ensemble des composantes de réalisation du projet sera compris dans un même marché de maîtrise d'œuvre : cela va réduire le nombre de participants et d'intervenants et permettre d'améliorer les délais de réalisation des travaux.

Le STIF confirme que tous les partenaires sont soucieux que la phase travaux se passe le mieux possible. Les riverains seront informés régulièrement du déroulement des travaux. Pendant la phase de travaux, des personnes (agents de proximité) seront sur place au contact des habitants et des riverains. Les travaux dureront 3 à 4 ans par tronçons successifs.

À noter : Le STIF n'ayant pas eu l'occasion de répondre à ces contributions écrites lors des réunions publiques, il se propose ici d'apporter des éléments de réponse.

Le STIF tient à préciser que les modalités de traitement de la sûreté des personnes seront définies en étroite collaboration avec l'exploitant pour mettre en place les solutions les plus adaptées. Il pourra s'agir, par exemple, de caméras de surveillance reliées au site de maintenance et qui pourront être déployées dans les stations, en lien avec une présence humaine pour assurer de bonnes conditions de déplacement des usagers.

5.2.3 LES CRAINTES CONCERNANT LES NUISANCES ENGENDRÉES DANS LE CADRE D'UN TRAMWAY EN FONCTIONNEMENT

■ Les nuisances sonores

- Certains avis s'inquiètent des nuisances sonores qui seraient générées par le tramway.
 - Un contributeur est favorable au projet, « à condition que les techniques utilisées réduisent le bruit. »
 - Un contributeur demande à ce que soient faits « des relevés sonométriques en divers points de chaque commune traversée avec une source sonore équivalente en décibels à un tram réel ».
 - Une association de quartier de la Ville de Sceaux souligne que les tramways peuvent être bruyants et que des riverains le long des tramways des Maréchaux s'en plaignent.

Le STIF indique qu'un tramway fait moins de bruit qu'un axe routier comme ceux des avenues de la Division Leclerc ou Paul Langevin. Des études pour mesurer le niveau de bruit avant la mise en service d'un tramway et modéliser les impacts du tramway vont être réalisées. Par ailleurs, des mesures et technologies peuvent être envisagées en cas de besoin, de nombreux retours d'expérience sont disponibles pour minimiser le bruit.

■ Le risque de l'insécurité

- Certains contributeurs émettent des craintes quant au risque d'insécurité lié à cette nouvelle ligne de transport.
 - « La sécurité à bord sera-t-elle assurée le soir tard et tôt le matin ? »
 - « Attention, le tramway sur Paris amène de l'insécurité à certains endroits, qui étaient calmes auparavant, avec la création de certains arrêts. »

5.2.4 LES RISQUES D'IMPACT SUR LES ESPACES VERTS ET FORESTIERS DANS LA CONFIGURATION FUTURE

■ La forêt de Verrières

- De nombreux avis soulignent l'inquiétude des contributeurs quant à l'impact éventuel du site de maintenance et de remisage sur les surfaces boisées situées au droit du carrefour du 11-Novembre à Châtenay-Malabry, si ce site était retenu pour l'implantation du site de maintenance et de remisage.

Pour la réponse des porteurs de projet, cf. paragraphe 4.2 relatif à la localisation du site de maintenance et de remisage.

■ Les arbres d'alignement

- Certains avis s'inquiètent de l'avenir des arbres d'alignement existants dans le cadre du projet.
 - Un participant s'interroge sur l'avenir des platanes et des cyprès qui longent le tracé.
 - « Je regrette que ce projet nécessite la disparition des arbres qui bordent cette avenue [de la Division-Leclerc]. »
 - « J'espère que dans ce projet et ce tracé, l'abattage de grands arbres tels que peupliers d'Italie et chênes sans oublier les châtaigniers sera exclu »

Philippe Pemezec, Maire du Plessis-Robinson et vice-président du Conseil général souligne que les platanes sont malades et qu'ils doivent être remplacés.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine précise que des arbres devront être abattus dans le cadre du projet mais que celui-ci intégrera un important volet paysager à l'image des tramways inaugurés dans le département en 2012.

► L'insertion du tramway aux abords de la Forêt de Meudon

- Un participant s'interroge sur la préservation de la forêt de Meudon qui sera traversée par le tramway et son éventuelle constructibilité.

Philippe Kaltenbach, Sénateur-Maire de Clamart, indique que la forêt n'est pas constructible. La ville a engagé des procédures auprès du Ministère de l'agriculture et de l'environnement pour obtenir un classement définitif de la forêt de Meudon de façon à la protéger de toute construction aujourd'hui et pour les années à venir.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine explique qu'il est possible de faire passer le tramway sans emprise sur le massif boisée avenue Trébignaud avec une chaussée à deux voies. Le nombre de voies à l'approche des carrefours reste à étudier.

► Le Parc de Sceaux

- Des participants ont fait part de leur inquiétude quant à une éventuelle atteinte au Parc de Sceaux au niveau de l'insertion du tramway à La Croix-de-Berny, du fait des emprises réservées aux travaux de l'A86. Les contributeurs demandent aux porteurs de projet de trouver une solution qui épargne le Parc de Sceaux.
 - «Le tram va manger une partie du Parc de Sceaux c'est intolérable!!!»
 - La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) considère que les «contraintes n'excusent pas d'éventuels empiètements sur le Parc de Sceaux».
 - «Il paraît difficilement acceptable de faire des espaces verts (Parc de Sceaux) la variable d'ajustement de tous les projets urbains?»

Sylvie Delaune, Conseillère municipale à Châtenay-Malabry évoque «l'hypothèse de rogner sur le Parc de Sceaux en raison des travaux à venir sur l'A86. Il paraît étonnant qu'une négociation entre maîtres d'ouvrages ne permette pas d'épargner le Parc.»

Le Conseil général des Hauts-de-Seine indique que le projet de doublement du tube de l'A86 nécessite une emprise importante en surface durant la phase de réalisation des travaux. Pour positionner le tramway avenue du Général de Gaulle, il faut s'assurer que le chantier éventuel de l'A86, dont l'Etat est maître d'ouvrage, puisse être réalisé avec le tramway en fonctionnement sachant que les services de l'Etat ne peuvent à ce jour garantir leur capacité à tenir dans des emprises réduites lors de la phase travaux de couverture de l'A86. Si cela n'était pas possible, il serait nécessaire de gagner quelques mètres sur le Parc de Sceaux (les alignements d'arbres ne seraient pas impactés, ni le patrimoine végétal, seule la grille serait déplacée de quelques mètres, elle l'a déjà d'ailleurs été dans le passé). Cet empiètement sur le Parc de Sceaux, s'il s'avérait nécessaire, mériterait un travail détaillé avec l'ensemble des autorités culturelles concernées en collaboration avec le Conseil général qui en est le propriétaire et le gestionnaire et y porte une attention particulière.

En termes de calendrier, le Conseil général des Hauts-de-Seine souligne qu'il est important pour ne pas retarder l'arrivée du tramway de ne pas attendre la réalisation du tunnel de l'A86 car son financement et les délais de réalisation par l'Etat sont incertains.

Le STIF précise qu'un travail est en cours pour préserver, et a fortiori limiter autant que possible les impacts sur ces sites sensibles : Parc de Sceaux, bois de Verrières et forêt de Meudon.

PARTIE 3

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

PARTIE 3 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- **Une adhésion générale en faveur du projet** de transport structurant qui viendra désenclaver le sud des Hauts-de-Seine et relier un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation du public pendant la concertation;
- **Un accord sur le tracé proposé**, permettant d'accéder aux équipements et aux grands pôles via des correspondances, et :
 - **Un souhait de prolongement du tracé vers le nord**, en direction du réseau structurant et notamment du futur Grand Paris Express;
 - **Une demande d'amélioration de la desserte des zones d'emploi**, en particulier de la zone d'activités de Vélizy;
 - **Une demande d'approfondissement des études de positionnement du terminus** à l'est de la place du Garde à Clamart.
- **Un mode tramway soutenu et apprécié** pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser à court terme un bus à haut niveau de service;
- **Une demande d'optimisation des correspondances** avec les autres modes de transport, notamment au niveau des correspondances avec le T6 à l'Hôpital Béclère et le RER B à La Croix-de-Berny;

- **Une adhésion aux principes d'aménagement et de requalification urbaine** qui accompagnent le projet de tramway Antony-Clamart, avec :
 - Des attentes concernant **l'attention apportée aux espaces naturels et aux éléments paysagers**;
 - Des interrogations concernant le **maintien des fonctionnalités de la voirie**;
 - **L'accueil favorable d'une insertion axiale avenue de la Division-Leclerc** à Châtenay-Malabry et de fortes attentes concernant l'aménagement de cet axe en une voie apaisée favorable à la circulation des piétons et des cyclistes;
- **Des avis contrastés concernant la localisation du site de maintenance et de remisage**, entre la préservation de l'espace boisé au droit du carrefour du 11-Novembre-1918 et l'utilisation d'un terrain dans la zone d'activités Noveos;
- **Des questions concernant la réorganisation des lignes de bus** et des attentes concernant **l'amélioration du fonctionnement du réseau existant**, notamment du RER B;

À travers toutes les modalités d'expression offertes le projet bénéficie d'un **accueil très favorable** et suscite des manifestations de soutien.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibèrera sur les suites à donner au projet.

Tramway Antony - Clamart

ANNEXES AU BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

du 21 janvier au 1^{er} mars 2013



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

SOMMAIRE

1. DÉCISIONS SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	5
<hr/>	
– DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DU STIF APPROUVANT LE DOCP ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION	7
– COURRIERS DU STIF INVITANT LES COMMUNES À DÉLIBÉRER SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9
– DÉLIBÉRATIONS DES COMMUNES SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	17
– LETTRE DE SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC PAR LE STIF	30
– DÉCISION DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC	31
2. DOCUMENTS D'INFORMATION	33
<hr/>	
– GLOSSAIRE	34
– FOIRE AUX QUESTIONS	37
– CARTES DU TRACÉ	43
– COMMUNIQUÉ DE PRESSE	47
– DÉPLIANT D'INFORMATION (RECTO)	50
– DÉPLIANT D'INFORMATION (VERSO)	52
– LETTRE D'INFORMATION N° 1 (RECTO)	54
– LETTRE D'INFORMATION N° 1 (VERSO)	56
– LETTRE D'INFORMATION N° 2 (RECTO)	58
– LETTRE D'INFORMATION N° 2 (VERSO)	60
– AFFICHE D'INFORMATION	62
– SITE INTERNET	63
– SITE INTERNET (PLAN DU SITE)	64
– PANNEAU-TOTEM	65

Les contributions et avis du public reçus pendant la concertation (entre le 21 janvier et le 1^{er} mars 2013) sont consignés sur un CD-ROM et consultables sur demande écrite au STIF – 41 rue de Châteaudun – 75009 PARIS.

3. COMPTES RENDUS ET SUPPORT DE PRÉSENTATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES

67

– COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'ANTONY	68
– COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CHÂTENAY-MALABRY	77
– COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU PLESSIS-ROBINSON	86
– COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLAMART	96
– SUPPORT DE LA PRÉSENTATION DU PROJET EN RÉUNIONS PUBLIQUES	109

ANNEXES

1. DÉCISIONS SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

ANNEXES DÉCISION SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DU STIF APPROUVANT LE DOCP ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2012/0206

Séance du 11 juillet 2012

Dossier Objectifs et de Caractéristiques Principales

Modalités de la Concertation

Tramway Antony (La Croix de Berny) – Clamart (place du Garde)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n°09.191 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 23 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0627 du Conseil du STIF relative à la convention de maîtrise d'ouvrage et à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour le projet d'insertion d'un transport en commun de type tramway entre Antony (La Croix de Berny) et Clamart (Place du Garde), en date du 6 juillet 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal d'Antony du 24 mai 2012; la délibération du Conseil municipal de Clamart du 27 juin 2012 ; la délibération du Conseil municipal de Châtenay-Malabry du 28 juin 2012 ; la délibération du Conseil municipal du Plessis-Robinson du 28 juin 2012 ;
- VU** le rapport n°2012/0206 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projet du 9 juillet 2012 et de la Commission de la Démocratisation du 5 juillet 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0206-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

Article 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du Tramway Antony (La Croix de Berny) – Clamart (Place du Garde).

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- o Développer l'offre de transport en commun avec un mode de déplacement performant et durable qui renforcera les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers le réseau structurant existant (RER B et TVM);
- o Accompagner les projets de développement du territoire;
- o Offrir un service de grande qualité aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable;
- o Améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway.

Article 2 : d'autoriser la directrice générale à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base du dossier de saisine.

Article 3 : en cas de décision de la CNDP d'organiser un débat public, les études et les procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le DOCP.

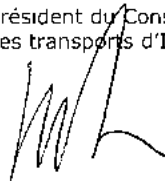
Article 4 : d'organiser une concertation dans les termes prévus par le code de l'environnement si la CNDP décide de ne pas organiser de débat public. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

- o **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation,
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques,
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public,
- o **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans chacune des communes traversées par le projet, soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Article 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 6 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20120711-2012-0206-DE
Date de télétransmission : 13/07/2012
Date de réception préfecture : 13/07/2012

COURRIERS DU STIF INVITANT LES COMMUNES À DÉLIBÉRER SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

La directrice générale

DPI/Tram Nord-Pôle Concertation/ MR-GLG/2012 -1901A

Affaire suivie par :

Mélanie Roy : 01 53 59 14 15

Gaëlle Le Genissel : 01 53 59 21 42



Paris, le

- 9 MAI 2012

Monsieur Jean-Yves Sénant

Maire d'Antony

Hôtel de Ville

Place de l'Hôtel de ville

92161 ANTONY CEDEX

Monsieur le maire,

Le projet de tramway Antony-Clamart figure au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France voté par la Région en 2008, et est inscrit au contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013.

Les éléments d'avancement du Dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DOCP) de cette opération sont présentés au fur et à mesure aux communes concernées à l'occasion des comités techniques et des commissions de suivi qui se déroulent depuis l'automne 2011.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de tramway Antony-Clamart.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum dans la période fin 2012-début 2013.

Afin de prévoir cette éventualité et, le cas échéant, de ne pas retarder le calendrier du projet, le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constituera à l'évidence une étape-clé du projet.

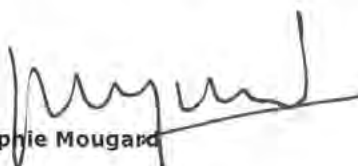
Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est nécessaire que les conseils municipaux des communes concernées par cette concertation puissent délibérer sur ces modalités.

Les modalités envisagées et telles que présentées aux services techniques des communes concernées à l'occasion du comité technique du 13 mars 2012, sont les suivantes :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains, équipements, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions, ...) ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans les communes traversées par le projet (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart), soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre commune sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 1^{er} juillet 2012 pour présenter ces modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Sophie Mougard



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

La directrice générale

DPI/Tram Nord-Pôle Concertation/ MR – GLG/2012-1901C

Affaire suivie par :

Mélanie Roy : 01 53 59 14 15

Gaëlle Le Genissel : 01 53 59 21 42



- 9 MAI 2012

Paris, le

Monsieur Georges Siffredi
Maire de Châtenay-Malabry
 Hôtel de Ville
 26 rue du Docteur le Savoureux
 92290 CHATENAY-MALABRY

Monsieur le maire,

Le projet de tramway Antony-Clamart figure au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France voté par la Région en 2008, et est inscrit au contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013.

Les éléments d'avancement du Dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DOCP) de cette opération sont présentés au fur et à mesure aux communes concernées à l'occasion des comités techniques et des commissions de suivi qui se déroulent depuis l'automne 2011.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de tramway Antony-Clamart.

Dans le cas où la CNDP ne recommanderait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum dans la période fin 2012-début 2013.

Afin de prévoir cette éventualité et, le cas échéant, de ne pas retarder le calendrier du projet, le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constituera à l'évidence une étape-clé du projet.


Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est nécessaire que les conseils municipaux des communes concernées par cette concertation puissent délibérer sur ces modalités.

Les modalités envisagées et telles que présentées aux services techniques des communes concernées à l'occasion du comité technique du 13 mars 2012, sont les suivantes :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains, équipements, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions, ...) ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans les communes traversées par le projet (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart), soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre commune sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 1^{er} juillet 2012 pour présenter ces modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Sophie Mougard



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

La directrice générale

DPI/Tram Nord-Pôle Concertation/ MR – GLG/2012-1901E

Affaire suivie par :

Mélanie Roy : 01 53 59 14 15

Gaëlle Le Genissey : 01 53 59 21 42

Paris, le

- 9 MAI 2012

Monsieur Philippe Pemezec
Maire du Plessis-Robinson
 Hôtel de Ville
 3, place de la Mairie
 92350 LE PLESSIS-ROBINSON CEDEX

Monsieur le maire,

Le projet de tramway Antony-Clamart figure au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France voté par la Région en 2008, et est inscrit au contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013.

Les éléments d'avancement du Dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DOCP) de cette opération sont présentés au fur et à mesure aux communes concernées à l'occasion des comités techniques et des commissions de suivi qui se déroulent depuis l'automne 2011.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de tramway Antony-Clamart.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum dans la période fin 2012-début 2013.

Afin de prévoir cette éventualité et, le cas échéant, de ne pas retarder le calendrier du projet, le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constituera à l'évidence une étape-clé du projet.

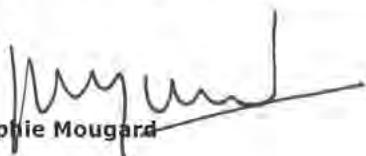
Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est nécessaire que les conseils municipaux des communes concernées par cette concertation puissent délibérer sur ces modalités.

Les modalités envisagées et telles que présentées aux services techniques des communes concernées à l'occasion du comité technique du 13 mars 2012, sont les suivantes :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains, équipements, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions, ...) ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans les communes traversées par le projet (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart), soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre commune sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 1^{er} juillet 2012 pour présenter ces modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Sophie Mougard



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

La directrice générale

DPI/Tram Nord-Pôle Concertation/ MR - GIG/2012-1901D

Affaire suivie par :

Mélanie Roy : 01 53 59 14 15

Gaëlle Le Genissel : 01 53 59 21 42

Paris, le

- 9 MAI 2012

Monsieur Philippe Kaltenbach
Sénateur-maire de Clamart
 Hôtel de Ville
 Place Maurice Gunsbourg
 92140 CLAMART

Monsieur le sénateur,

Le projet de tramway Antony-Clamart figure au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France voté par la Région en 2008, et est inscrit au contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013.

Les éléments d'avancement du Dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DOCP) de cette opération sont présentés au fur et à mesure aux communes concernées à l'occasion des comités techniques et des commissions de suivi qui se déroulent depuis l'automne 2011.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de tramway Antony-Clamart.

Dans le cas où la CNDP ne recommanderait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum dans la période fin 2012-début 2013.

Afin de prévoir cette éventualité et, le cas échéant, de ne pas retarder le calendrier du projet, le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constituera à l'évidence une étape-clé du projet.


Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est nécessaire que les conseils municipaux des communes concernées par cette concertation puissent délibérer sur ces modalités.

Les modalités envisagées et telles que présentées aux services techniques des communes concernées à l'occasion du comité technique du 13 mars 2012, sont les suivantes :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information** sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains, équipements, entreprises, etc, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions, ...) ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- **Des réunions publiques d'information et d'échange** dans les communes traversées par le projet (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart), soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre commune sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 1^{er} juillet 2012 pour présenter ces modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Sophie Mougard

DÉLIBÉRATIONS DES COMMUNES SUR LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

REPUBLIQUE FRANCAISE



DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

ARRONDISSEMENT D'ANTONY

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 24 MAI 2012**

L'an deux mille douze, le 24 mai à dix-neuf heures,

Le CONSEIL MUNICIPAL de la Ville d'ANTONY, dûment convoqué le 18 mai 2012 s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. le Maire.

Le nombre des membres composant le conseil est de 45, dont 45 sont en exercice et 38 présents à cette séance.

PRESENTS : M. SENANT, Mme DEVEDJIAN, M. LE BOURHIS, Mme BERGEROL, M. DOVA, Mme ROLLAND, M. COLIN, Mme MARLET, M. SERIN, Mme COTTENCEAU, M. MARTIN, Mme COVI, Mme GONIN, Mme NGUYEN, M. FOUQUET, Mme LEON, M. LE LAMER, M. OLLIVRY, M. GUEVEL, M. VOULDOUKIS, Mme BOUCHET-LEMOINE, Mme AGUILAR, M. MEDAN, M. NEHME, Mme VLASTOS, M. MOHAMMEDI, M. AUBINEAU, Mme CHARRIER, M. RIVET, M. FIE, Mme LE NEOUANNIC, M. MEUNIER, Mme BUZELIN, Mme PEGANG, M. FEUILLADE, M. RUFAT, Mme LEMMET, M. FAU.

Lesquels forment la majorité des membres en exercice du Conseil Municipal et peuvent valablement délibérer aux termes de l'article L 2121-17 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Conseillers excusés ayant donné pouvoir :

Mme ZERAH	à Mme DEVEDJIAN	M. LEGRAND	à M. MARTIN
Mme BUGAT	à M. COLIN	M. ADDA-HALIMI	à Mme LEON
Mme MESSAOUDI	à M. FOUQUET	M. SIMON	à M. MOHAMMEDI
Mme COLMEZ	à M. RIVET		

La présente délibération a été adoptée par :

45 voix POUR
voix CONTRE
voix ABSTENTION
voix N'AYANT PAS PRIS PART AU VOTE

OBJET : CREATION DU TRAMWAY ANTONY-CLAMART : MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le CONSEIL MUNICIPAL,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'environnement et notamment son article L121-8, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010 ;

VU les statuts du STIF ;

VU le courrier du STIF du 09 mai 2012 demandant à la Ville d'Antony un avis sur les modalités de concertation préalable ;

CONSIDERANT que le projet de tramway a été inscrit au contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013 ;

CONSIDERANT que le projet de tramway sur la RD 986 constitue un enjeu majeur du développement urbain, économique, social et environnemental de la ville d'Antony ;

Après en avoir délibéré ;

ARTICLE UNIQUE : Approuve les modalités de concertation préalable présentées par le STIF, relatives au projet de création du tramway Antony-Clamart :

- une publicité préalable dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation,
- des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains, aux entreprises, etc., situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques,
- un site Internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public,
- des réunions publiques d'information et d'échange dans chacune des communes traversées par le projet, soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

Suivent les signatures



Pour extrait conforme
Le Maire



LE MAIRE

publié au bulletin n°... 29 mai 2012
Reçu en Préfecture le 29 mai 2012
Certifié exécutoire le 29 mai 2012
par application de la loi du 22 juillet 1982



Folio n° 12

CHÂTENAY-MALABRY

République Française

Liberté - Egalité - Fraternité

Délibération n° 078

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL SÉANCE DU 28 JUIN 2012

URBANISME – TRAVAUX

Projet de tramway ANTONY-CLAMART : Approbation des modalités de concertation.

L'AN DEUX MIL DOUZE, le 28 juin à 19 heures 30, le CONSEIL MUNICIPAL de la commune de CHÂTENAY-MALABRY légalement convoqué, s'est rassemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Georges SIFFREDI, Maire de Châtenay-Malabry, Vice-Président du Conseil Général, Président des Hauts-de-Bievre.

VOTE :

POUR : 37

CONTRE : 2

PRÉSENTS :

M. SIFFREDI, Maire de Châtenay-Malabry, Vice-Président du Conseil Général, Président des Hauts-de-Bievre.

M. MARTINERIE, Mme FRAISSINET, M. SICART, Mme SAVEJEFF, M. GIIGLIONE, M. CANAL, M. CLOU, Mme CHINAN, Adjointes au Maire.

M. PETAIN, Mme SALL, M. KORDJANI, Mme COSTAZ, Mme GUILLARD, Mme BOUCHARD, M. COQUIN, M. DEBROSSE, Mme FONTANEL, M. TEIL, M. BACHELIER, Mme RIBACK, M. AÏT-OUARAZ, Mme CANET, M. DIHMANI, Mme DELAUNE, Mme GUTGLAS-DUCOURNEAU, Mme FRANCHET, M. NADEAU, M. BOZZONNE, Conseillers Municipaux.

ABSENTS EXCUSÉS :

Mme FOMBARON, Mme AUDOUIN, M. LAVILLE, Adjointes au Maire.

Mme HELIES, M. LANGERON, Mme DELMAS, Mme SAMSON, Mme PEPIN, Mme MARTINEZ, M. DE LIMA, Conseillers Municipaux.

PROCURATIONS :

Mme FOMBARON	procuration à	M. SICART
Mme AUDOUIN	procuration à	Mme CHINAN
M. LAVILLE	procuration à	M. PETAIN
Mme HELIES	procuration à	M. AÏT-OUARAZ
M. LANGERON	procuration à	Mme FONTANEL
Mme DELMAS	procuration à	M. DEBROSSE
Mme SAMSON	procuration à	M. TEIL
Mme PEPIN	procuration à	M. BACHELIER
Mme MARTINEZ	procuration à	Mme RIBACK
M. DE LIMA	procuration à	Mme DELAUNE

SECRÉTAIRE DE SÉANCE :

M. AÏT-OUARAZ, Conseiller Municipal.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L. 2121-29,

VU le Code de l'Environnement et notamment l'article L.121-8,

VU la délibération du Conseil Régional du 26 novembre 2009 approuvant le Contrat Particulier Département-Région pour 2009-2013,

VU la délibération du Conseil Général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant ce même contrat particulier,

VU le courrier en date du 9 mai 2012 par lequel le STIF propose des modalités d'organisation de la concertation pour le projet du tramway Antony-Clamart,

CONSIDÉRANT l'intérêt que présente pour la commune de Châtenay-Malabry ce projet de transport en commun,

CONSIDÉRANT qu'il convient d'émettre un avis concernant les modalités de concertation envisagées par le STIF dans l'hypothèse où la Commission Nationale du Débat Public lui délèguerait l'organisation de ladite concertation sur ce projet,

CONSIDÉRANT que, dans cette hypothèse, les modalités de la concertation seraient les suivantes :

- une publicité préalable dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable,
- des documents d'information sur le projet et sur les modalités de la concertation diffusés notamment aux riverains, entreprises, commerçants... situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les Mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques,
- un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations du public,
- des réunions publiques d'information et d'échange dans les communes traversées par le projet (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Clamart), soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

CONSIDÉRANT la saisine de la Commission « Urbanisme, Environnement, Travaux, Voirie, Logement »,

SUR PROPOSITION de Monsieur GHIGLIONE rapporteur de ce dossier,

APRÈS en avoir délibéré,

DÉCIDE

ARTICLE 1 : D'approuver les modalités de la concertation préalable proposées par le STIF telles que rappelées ci-dessus.

Suite de la délibération n°78

Folio n° 12

- ARTICLE 2 :** Ampliation de la présente délibération sera adressée à :
- * Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine
 - * Monsieur le Président du Conseil Régional
 - * Monsieur le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine
 - * Monsieur le Président du STIF

Délibération
Reçue en Préfecture le 03/04/12
Publiée le : 03/04/12
Certifiée exécutoire par le Maire
En application de l'article 2131-I du C.G.C.T



[Signature]
Le Maire
Georges SIFFREDI

Vice-Président du Conseil Général
Président des Hauts-de-Bievre

[Signature]
Pour ampliation:
Par délégation, l'Attaché Territorial

Eric GRANGE

PUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE



VILLE DU PLESSIS-ROBINSON

CONSEIL MUNICIPAL SEANCE DU 28 JUIN 2012

L'AN DEUX MILLE DOUZE, LE VINGT HUIT JUIN A DIX NEUF HEURES TRENTE, les Membres composant le Conseil Municipal du PLESSIS-ROBINSON, régulièrement convoqués à domicile, individuellement et par écrit le 21 juin, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, se sont réunis au nombre de vingt deux à la Mairie, sous la présidence de M. PEMEZEC, Maire.

PRESENTS :

M. PEMEZEC, Maire,

M. FERRIN, Mme LEANDRI, Mme ROBIN, M. FOISY,
M. TOUADI, Mme LECLERC, M. HAMIAUX,

M. BIGORRE, Mme DUCHESNE, M. LARREGLE,
Mme AUMONT, M. CHARLANNES, Mme DUBOIS M,
Mme ORLANDO, Mme DONIGUIAN, Mme DIJON-ROUSSEL,
Mme JAN EVANO, Mme MAUBRAS, M. LEROY,
Melle FLORENTIN, M. LESCUYER.

formant la majorité des membres en exercice lesquels sont au nombre de TRENTE CINQ.

ABSENTS EXCUSES

Mme DUGUER, Mme PELTIER, Mme DUBOIS E,
M. THIHAULT, M. BULLETT, M. EGRON, Melle MILLAN,
M. MARQUAILLE, M. CONQUIS, absents excusés, ont respectivement donné pouvoir à Mme DUCHESNE, Mme ROBIN, M. FOISY, Mme LECLERC, M. LARREGLE, Mme AUMONT,
M. CHARLANNES, Mme MAUBRAS, Mme DUBOIS M.
M. BLOT arrivé à 19 H 40 avait donné pouvoir à M. TOUADI, Mme OWENS arrivée à 19 H 45 avait donné pouvoir à Mme LEANDRI, M. HURPEAU arrivé à 20 H 25 avait donné pouvoir à M. LEROY.

ABSENT

M. N'NDIAYE.

Secrétaire :

Mme Jeanne DIJON-ROUSSEL

Conseil Municipal en date du 28 juin 2012

Objet :

Transports
Tramway Antony-Clamart- Modalités de la concertation - Avis

N° 2012.44

LE CONSEIL,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement et notamment l'article L.212-8,

Vu la loi n° 2012-788 du 12 juillet 2012 modifiant le Code de l'environnement,

Vu la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie locale,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,

Vu le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France du 25 septembre 2008,

Vu le contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013,

Vu la demande du 9 mai 2012 formulée par le syndicat des transports d'Ile-de-France concernant les modalités d'organisation de la concertation publique,

Considérant l'intérêt local et régional de ce projet qui a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport dans le Sud des Hauts-de-Seine, et d'accompagner les projets urbains de ce secteur en plein développement,

Considérant en particulier que ce projet permettra d'améliorer considérablement la desserte sur le territoire du Plessis-Robinson,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

ARTICLE 1 :

APPROUVE les objectifs et les modalités de la concertation envisagés par le STIF, à savoir :

- la mise en œuvre dans les communes concernées par le projet, d'une publicité préalable, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable,
- la diffusion de documents d'information sur le projet et les modalités de la concertation, notamment aux riverains, équipements, entreprises, situés le long ou à proximité du tracé, et mise à disposition de ces documents dans les mairies ainsi que sur les lieux d'expositions et de réunions publiques,
- la mise en place d'un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des

documents relatifs à la concertation (documents d'information, compte-rendu de réunions...) ainsi que le dépôt d'observations et suggestions du public,

- La tenue d'une réunion publique d'information et d'échange ouverte à tous dans chacune des communes traversées par le tramway

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Maire à signer tous documents à intervenir permettant la mise en œuvre de cette concertation.

« Adopté »

Pour extrait conforme,
Le Maire,
Jean-François PÉMEZEC



Conformément à la loi n° 94-211 du 2 mars 1992, le présent acte a été enregistré à la Préfecture de Nanterre le 29 juin 2012 et publié le 2 juillet 2012.

Bernard GALLOT
Directeur Général des Services

Conseil Municipal en date du 28 juin 2012

POINT N° 21

Urbanisme

Le 21 juin 2012

RAPPORT DE SYNTHÈSE

Objet : Transports – Tramway Antony – Clamart – Modalités de la concertation – Avis

Le projet de tramway Antony-Clamart figure au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France voté par la région en 2008 et est inscrit au contrat particulier Région – Département des Hauts-de-Seine 2009-2013.

Le tramway qui reliera Antony (Croix de Berny) à Clamart (place des Gardes) permettra de renforcer l'offre de transport dans le sud des Hauts-de-Seine, et constitue un atout majeur pour le développement de la commune du Plessis-Robinson qui sera desservie par trois stations sur son territoire.

Le STIF finalise actuellement le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) et depuis l'automne 2011 des réunions d'avancement sont régulièrement organisées avec les communes concernées afin de valider les options qui sont envisagées.

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément au Code de l'Environnement, la commission Nationale du Débat Public doit être saisie afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de tramway Antony-Clamart.

Dans le cas où la CNDP ne demanderait pas l'organisation d'un débat public, le STIF organisera une concertation préalable d'une durée minimum de 4 semaines fin 2012 début 2013.

Afin de ne pas retarder le calendrier du projet, il est nécessaire que les communes concernées émettent un avis sur les modalités de concertation, avant la délibération du STIF qui précisera les modalités de cette concertation avant saisine de la CNDP.

Il est donc demandé au Conseil Municipal d'émettre un avis favorable sur les modalités de concertation proposées par le STIF.

Accusé de réception



Transport - Tramway Antony - Clamart - Modalités de la concertation - Avis

Matière de l'acte : 9.1 Autres domaines de compétences des communes

Nature de l'acte : Délibérations

Statut :  Réception OK

Date de réception de l'AR: 29/06/2012

Date de réception de l'acte : 29/06/2012

Identifiant unique : 092-219200607-20120628-5882477464fed91-DE

N° Acte concerné : 5882477464fed91

Référence interne de l'acte : 2012.44

Transmission : 092-219200607-20120628-5882477464fed91-de-1-1_0.xml





mairie de **Clamart**

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES

	Attribution	Rec	Info	Part. directe
DG				
SC2C				
DWZI				
CVM				
SG				
DDACT				
DE				
DPI				
DSCF				

STIF 25/07/12
A 12006539



Clamart, le 23 JUIN 2012

STIF
39 bis - 41 rue de Châteaudun
75 009 PARIS

A l'attention de Mme Gaëlle LE GENISSEL,
Chargée de mission – Direction des projets
d'investissement

Dossier suivi par M. Idriss LARFA

Poste 01.46.62.36.28

Réf. : ILVP-LTV12701

Objet : Avis sur les modalités de concertation prévues par le STIF dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart

Lettre recommandée AR

Madame,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, à titre de notification, une copie de la délibération du Conseil municipal du 27 juin 2012 par laquelle les élus de la ville de Clamart émettent un avis favorable sur les modalités de concertation prévues par le STIF dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart avec en complément, une préconisation visant à la mise à disposition en mairie d'un registre papier à destination du public pour le dépôt d'observations ou de suggestions.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Sénateur – Maire,

Philippe KALTENBACH
Philippe KALTENBACH



photo conc. SA

DPI				
FER	TRAM XORD	TRAM SI D	PUC	
copies				
o = pour attribution - X = pour éléments de réponse / = pour information - R = pour projet de réponse				

Mairie de Clamart
M. Idriss Larfa
M. Philippe KALTENBACH
M. Jean-Louis
M. Maurice Gombert
M. Jean-Louis
M. Jean-Louis

3-56

DEPARTEMENT
DES HAUTS-DE-SEINE



ARRONDISSEMENT
D'ANTONY

CANTON
DE CLAMART

REPUBLIQUE FRANCAISE
LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE

VILLE DE CLAMART

EXTRAIT DU REGISTRE

DES

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 27 JUIL 2012

Nombre de Conseillers
en exercice.....43

Avis sur les modalités de concertation prévues par le STIF dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart

Par suite d'une convocation en date du 21 juin 2012, les membres composant le Conseil Municipal de CLAMART se sont réunis à la Mairie de CLAMART à 20 h 30 sous la présidence de Monsieur Philippe KALTENBACH, Maire de Clamart en exercice.

ETAIENT PRESENTS : M. KALTENBACH Philippe - Mme RAKOFF Isabelle - M. DUBUT Daniel - Mme POIRIFR Marie Catherine - M. WALDTEUFEL Philippe - Mme DERETHE Mireille - M. MEIER Dominique - Mme ALTAMIRANO Juana (à compter du point 4) - M. LUTAUD Philippe - Mme DENNOUNE Joëlle - Mme MORGERE Françoise (jusqu'au point 29) - M. AUBINEAU Gérard - M. FAYOLLE Matthieu - M. RAMOGNINO Pierre - Mme TRITZ Régine - M. DORMOIS Michel - Mme PIVIN Dominique - M. WARTELLE Lionel - M. GAZELLES Vincent - M. LEHOUX Laurent - Mme REMY Violaine - Mme BEKHALED Nadia (à compter du point 4) - Mme ANSTETT Emilie - M. BURNICHON Pierre - Mme LOISEL Sylvie (à compter du point 4) - M. DORE Thierry - Mme CHAPPEY Claude - Mme HUARD Colette - Mme QUILLERY Christine - M. DELOM Christian - Mme ADIL Rachel - M. BERGER Jean-Didier.

Lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution de l'article L. 2121-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

ABSENTS EXCUSES AYANT DONNE POUVOIR :

M. SEYLER Jean-Marc	à	M. AUBINEAU Gérard
Mme ALTAMIRANO Juana	à	M. FAYOLLE Matthieu (jusqu'au point 4)
M. KEHYAYAN Georges	à	M. DUBUT Daniel
Mme MORGERE Françoise	à	Mme RAKOFF Isabelle (à compter du voeu)
Mme JEROME Vanessa	à	Mme POIRIER Marie-Catherine
Mme ROUX Claire	à	Mme ANSTETT-SINGAGLIA Emilie
Mme LOUBAKI Marie-Jeanne	à	M. DORMOIS Michel
Mme DIALLO Maly	à	Mme TRITZ Régine
M. PIAN Francis	à	M. DELOM Christian
M. KEHYAYAN Serge	à	M. BERGER Jean-Didier
M. ARTINIAN Grégoire	à	Mme ADIL Rachel

ABSENTS EXCUSES :

M. MURADIAN Franck - Mme MARTIN Catherine

Certifié exécutoire
Compte tenu de la réception en
Prefecture
le 06 JUIL. 2012
et de la publication
le 05 JUIL. 2012
Pour le Maire et par délégation,
Le Directeur Général des services,

Christophe MACE

1/ Le Président ayant ouvert la séance et fait l'appel nominal, il a été procédé, en conformité avec l'article L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil

2/ Monsieur Pierre RAMOGNINO est désigné pour remplir ces fonctions.

Réf : 120614

CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 27 juin 2012

Objet : Avis sur les modalités de concertation prévues par le STIF dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart.

Le Conseil,

Après avoir entendu le rapport de Madame POIRIER, Adjointe au Maire chargée de l'environnement, de la voirie et des transports,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le projet de tramway Antony-Clamart figurant au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France voté en 2008, et est inscrit au contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013,

Vu l'article L.128-8 du Code de l'environnement, modifié par la loi n°2012-788 du 12 juillet 2010,

Considérant qu'au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions susvisées, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie afin de statuer sur le dispositif de concertation à engager pour le projet de tramway Antony-Clamart,

Considérant que dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le STIF mènera une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum dans la période fin 2012-début 2013,

Considérant que les modalités de cette concertation sont envisagées par le STIF de la manière suivante :

- Une publicité préalable dans les Communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable;
- Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains, équipements, entreprises, ect, situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques;
- Un site internet dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public au moyen d'un registre papier,
- Des réunions publiques d'information et d'échange dans les communes traversées par le projet (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart, soit quatre réunions publiques ouvertes à tous.

En complément de ces dispositions, la ville préconise la mise à disposition en mairie d'un registre papier à destination du public pour le dépôt d'observations ou de suggestions.

Considérant que préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de concertation susmentionnées, il est nécessaire pour les conseils municipaux des communes concernées par le projet de tramway Antony-Clamart de se prononcer sur celles-ci.

Vu l'avis de la Commission Environnement, Transports, Urbanisme et Développement Durable du 20 juin 2012,

Après en avoir délibéré à l'unanimité,

EMET un avis favorable sur les modalités de concertation prévues par le STIF dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart et préconise en complément la mise à disposition en mairie d'un registre papier à destination du public pour le dépôt d'observations ou de suggestions.

Pour extrait conforme,

Le Sénateur - Maire,


Philippe KAL TENBACH

LETTRE DE SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC PAR LE STIF



L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

La directrice générale

DPI-POLE CONCERTATION/TRAM NORD - GLG - MÉR- CP/2012-3194

Affaire suivie par Gaëlle LE GENISSEL et Mélanie ROY

Tél : 01 53 59 21 42 - 01 53 59 14 15

gaelle.le-genissel@stif.info - melanie.roy@stif.info

Paris, le

19 JUL. 2012

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission
nationale du débat public
20 avenue de Ségur
75007 PARIS

Monsieur le président,

Chef Président

Le projet de réalisation d'un tramway entre Antony (La Croix-de-Berny) et Clamart (Place du Garde) est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et au Contrat Particulier Région-Département (CPRD) des Hauts-de-Seine pour la période 2009-2013. Il fait l'objet d'une convention de financement entre le Conseil Général des Hauts-de-Seine (CG92), la Région Île-de-France (RIF) et le STIF, portant sur les premières études du projet.

Le projet de tramway Antony-Clamart prévoit un tracé d'environ 8,2 km ponctué de 14 stations, qui desservira les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis Robinson (Communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre) et Clamart (Communauté d'agglomération Sud de Seine). Il sera en correspondance avec le RER B et le TVM à La Croix-de-Berny et le futur tramway T6 au niveau de l'Hôpital Béclière.

Le coût estimatif du projet s'élève à 311 millions d'euros hors taxe, hors matériel roulant.

Le projet de tramway Antony-Clamart a vocation à répondre aux objectifs suivants :

- **Développer l'offre de transport en commun** avec un mode de déplacement performant et durable qui renforcera les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers le réseau structurant existant (RER B et TVM);
- **Accompagner les projets de développement** du territoire;
- **Offrir un service de grande qualité aux usagers**, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable;
- **Améliorer le cadre de vie** par la requalification des espaces publics le long du tramway.

Conformément à l'article L.121-8 du code de l'environnement, le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage de l'opération, a l'honneur de saisir la Commission nationale du débat public du projet de tramway Antony (La Croix-de-Berny) - Clamart (Place du Garde).

Les caractéristiques plus détaillées du projet vous sont présentées dans le dossier de saisine joint à ce courrier. Celui-ci synthétise les résultats des principales études menées jusqu'à présent. Il est accompagné d'une étude de contexte résumant les premiers avis des acteurs directement concernés par cette nouvelle infrastructure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous

Sophie Mougard
Sophie Mougard

DÉCISION DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 SEPTEMBRE 2012

DÉCISION N° 2012 / 39 / TAC / 1

PROJET DE REALISATION D'UN TRAMWAY
ENTRE ANTONY ET CLAMART (HAUTS-DE-SEINE)

La Commission nationale du débat public,

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
 - vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
 - vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
 - vu la lettre de saisine de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 19 juillet 2012, reçue le 20 juillet 2012, et le dossier joint sur le projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart (Hauts-de-Seine),
 - vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2012,
- après en avoir délibéré,
- considérant qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisés du code de l'environnement,
 - considérant que la concertation envisagée par le syndicat des transports d'Ile-de-France est de nature à assurer l'information et la participation du public,

DÉCIDE :

Article unique :

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart (Hauts-de-Seine).

Le Président



Philippe DESLANDES

ANNEXES

2. DOCUMENTS D'INFORMATION



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

ANNEXES DOCUMENTS D'INFORMATION

GLOSSAIRE

AMÉNAGEMENT URBAIN

L'aménagement urbain consiste en la modification d'une partie de la ville, la rendant plus pratique, plus agréable, et améliorant le cadre de vie des habitants et/ou usagers une fois les travaux terminés.

AUTORITÉ ORGANISATRICE DE TRANSPORT

Une AOT est une entité qui détient la compétence transport sur un territoire donné. Cela peut être une commune, une agglomération, un groupe d'agglomérations, un département, une région, un groupement de collectivités (on parle ainsi de syndicat mixte). Cette AOT définit, sur son territoire, la politique de transport (niveau d'offre, financement, qualité de service, tarification etc ...). Elle choisit après appels d'offres ou par contrat, la (les) société(s) exploitante(s) qui mettra en œuvre cette politique. En Île-de-France, c'est le STIF qui est en charge de cette compétence.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Une communauté d'agglomération est un groupement de communes ayant la forme d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), créé par la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (dite loi Chevènement). La communauté d'agglomération doit constituer un ensemble géographique d'un seul tenant et compter au moins 50 000 habitants, avec une ville-centre de plus de 15 000 habitants. Elle exerce de plein droit les compétences en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'équilibre social de l'habitat, de politique de la ville. Elle doit de plus choisir d'exercer trois compétences optionnelles parmi les suivantes : gestion de la voirie d'intérêt communautaire, assainissement, protection et mise en valeur de l'environnement, eau, gestion d'équipements culturels et sportifs. La communauté d'agglomération est dotée d'une fiscalité propre. Ses ressources consistent notamment en une dotation globale de fonctionnement (DGF), une taxe professionnelle unique (TPU) obligatoire, complétées si elle le désire, d'une fiscalité additionnelle sur les ménages (taxe d'habitation, taxes foncières).

CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public en vue de présenter l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Encadrée par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme ou par l'article R121-2 du Code de l'environnement selon le contexte du projet, elle a pour

objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et les objectifs du projet.

La concertation doit permettre :

- de répondre aux interrogations des habitants et usagers, liées aux changements engendrés par le projet;
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

Cette étape est conclue par un bilan approuvé au Conseil du STIF, qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public.

Des études complémentaires seront menées et un projet plus précis sera présenté à la population lors de l'enquête publique. Le bilan de la concertation et les études complémentaires éclairent les choix et les décisions du STIF et de ses partenaires sur les suites à donner au projet.

CONTRAT PARTICULIER RÉGION-DÉPARTEMENT

Le contrat particulier Région-Département est un document par lequel la Région et un Département s'engagent sur la programmation et le financement, pour une durée de sept ans, de projets importants, comme des infrastructures de transports publics, par exemple. Le CPRD vient compléter, à l'échelle du département, les engagements du Contrat de projet État-Région (CPR).

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Une déclaration d'utilité publique est un acte administratif, pris par décret ou arrêté préfectoral, reconnaissant le caractère d'utilité publique d'une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population à l'issue d'une enquête d'utilité publique. Ces avis sont examinés par une commission d'enquête ou par un commissaire-enquêteur qui formule des conclusions, favorables ou défavorables, sur le projet. Cet acte est la condition préalable à une expropriation (pour cause d'utilité publique) qui serait rendue nécessaire pour la poursuite de l'opération. La déclaration d'utilité publique ne couvre pas la détermination de l'indemnité, qui relève de la phase judiciaire.

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le support du STIF pour la présentation de ses projets au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation préalable avec les élus et la population.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Dernière phase de consultation du public avant la mise en œuvre du projet, l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. Code de l'environnement, Article L123-1

L'enquête publique est ouverte par un arrêté pris par le préfet, qui désigne un commissaire-enquêteur ou une commission d'enquête publique composée de plusieurs membres. A l'issue de l'enquête, un rapport est rédigé par le commissaire enquêteur, sur la base duquel il (elle) formule un avis favorable ou défavorable assorti de réserves ou de recommandations. En cas d'avis favorable, le préfet pourra prendre un avis de déclaration d'utilité publique des travaux, qui permettra de commencer les opérations. Dans le cas contraire, cette déclaration ne pourra être acquise que sous la forme d'un décret en Conseil d'État.

ÉTUDES PRÉALABLES

Les études préalables sont effectuées en amont de la conception d'un projet, pour déterminer l'opportunité de celui-ci et ses grandes caractéristiques : longueur du tracé, mode de transport, coût prévisionnel, etc. Les études préalables donnent lieu à la rédaction du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), sur la base duquel le projet sera soumis à concertation publique.

FRÉQUENCE D'UNE LIGNE DE TRANSPORT

La fréquence d'une ligne de transport désigne le nombre de rames circulant à un moment donné, selon un intervalle de temps donné.

GRAND PARIS EXPRESS

Le projet Grand Paris Express consiste à réaliser un «métro automatique régional» en rocade autour de Paris. Il est constitué de quatre lignes :

- la création d'une ligne orange reliant Champigny-Centre et Noisy-Champs à Saint Pleyel, prolongée ensuite en direction de Nanterre et desservant Colombes;
- la création d'une ligne rouge entre Le Bourget, Chelles, Villejuif, La Défense et Roissy;
- la création d'une ligne verte entre l'aéroport d'Orly, Versailles et Nanterre, desservant notamment le plateau de Saclay;
- et le prolongement de la ligne 14 au nord, d'abord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, puis au-delà à Saint-Denis Pleyel, au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly.

HEURES DE POINTE

L'heure de pointe est une période de la journée au cours de laquelle la fréquentation est plus importante et concentrée dans le temps (ex : 8 h à 9 h). La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafics de l'heure de pointe du matin et de l'heure de pointe du soir (HPS).

INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Une infrastructure de transport est l'ensemble des supports physiques de l'activité de transport : rails, site propre, voirie, etc.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Rôle défini par la loi du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique : « le maître d'ouvrage d'un projet est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. [...] Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réaliser et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet la réalisation des études et l'exécution des travaux. Le maître d'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire, ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement ».

MODE ALTERNATIF

Un mode alternatif est un mode de déplacement qui constitue une alternative à l'utilisation d'une voiture par un seul individu, dit mode « voiture particulière » ou VP.

Les modes alternatifs sont :

- la marche à pied, le roller, et les deux roues non motorisés (vélo, la trottinette...);
- les transports publics (bus, car, tram, train, métro...);
- les taxis;
- le covoiturage;
- la voiture partagée;
- le transport de personnel organisé par les employeurs (navettes, véhicules de services propres...).

OFFRE DE TRANSPORT

Une offre de transport désigne le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de transport public relativement au nombre d'habitants desservis.

Sur un plan qualitatif, l'offre de transport peut être évaluée au regard de la réponse plus ou moins adéquate aux besoins de transport des habitants et acteurs d'un territoire.

PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

La Région Île-de-France et ses partenaires, dont le STIF, ont lancés en 2008 un plan de mobilisation de plus de 18 milliards d'euros. Ce plan concerne l'ensemble du réseau francilien. Il doit permettre de réaliser d'ici 2020 les projets prioritaires pour le développement des transports en Île-de-France et répondre aux besoins des franciliens à court, moyen et long terme.

PLANCHER BAS INTÉGRAL

Le plancher bas intégral des rames de tramway est situé à hauteur des quais et ne présente aucun dénivelé, ce qui permet un accès aisé à tous.

PÔLE D'ÉCHANGE INTERMODAL

Un pôle d'échange est un lieu d'accès privilégié à une offre diversifiée de transports, permettant des correspondances aisées, et offrant les services indispensables à la réalisation du voyage (vente de titres, information multimodale, etc.).

RABATTEMENT

Le rabattement désigne le fait d'utiliser un mode de déplacement dans l'unique but de rejoindre un transport collectif, généralement un mode ferré (train, métro ou tramway) pour accomplir la suite de son voyage. Ce rabattement peut se faire à pied, en vélo, en bus ou en voiture particulière.

RAME

Une rame est un ensemble indéformable de plusieurs voitures (ou caisses) attelées les unes aux autres.

RÉSEAU « LOURD » DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau « lourd » de transports en commun est l'ensemble des lignes de transport structurantes d'un réseau. Ce sont des lignes qui, de par leur capacité, leur fréquence, leur amplitude et leur performance en termes de vitesse constituent une offre de transports en commun importante. Ce réseau est notamment composé des lignes de métro et de RER.

SCHÉMA DE PRINCIPE

Le schéma de principe définit le programme fonctionnel de l'opération avec ses variantes le cas échéant (tracé d'infrastructures notamment), qui précise les objectifs en matière de déplacement, les grandes lignes du projet et du service attendu, en estime le coût et en effectue une première évaluation économique, sociale et environnementale. A ce stade, les études techniques présentées dans le dossier de schéma de principe sont plus détaillées que celles figurant dans le DOCP. Le schéma de principe, auquel est adjointe une étude d'impact, constitue la base du dossier d'enquête publique. Après approbation par le Conseil du STIF, le schéma de principe permet au préfet concerné de qualifier le projet de « projet d'intérêt général », garantissant sa prise en compte dans les documents d'urbanisme.

SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Il s'agit d'un site qui offre les infrastructures nécessaires au garage, aux réparations, au nettoyage et à la maintenance des rames de tramway.

SITE PROPRE

Un site propre est une emprise réservée à un mode de transport, qui permet de lui assurer, grâce à une séparation physique, une circulation indépendante de celle de tout autre mode, collectif ou individuel. On distingue le site propre intégral (métro) du site propre partiel (tramway et autobus), qui est en majeure partie implanté hors des emprises de la chaussée, mais qui rencontre aux carrefours et intersections la voie publique ouverte aux autres modes de transport.

SYNDICAT DES TRANSPORT D'ÎLE-DE-FRANCE (STIF)

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Il définit, subventionne l'offre de service offerte aux voyageurs, et améliore le système de transport public francilien en définissant le contenu des projets d'investissement. Emanation des collectivités locales (région Île-de-France, Mairie de Paris ainsi que les 7 autres départements franciliens), il est présidé par le Président de la Région Île-de-France, qui gère le budget annuel de fonctionnement des transports en commun en Île-de-France.

Pour améliorer les transports en Île-de-France, le STIF privilégie deux types de solutions :

- La création de lignes nouvelles et le prolongement de lignes existantes;
- L'amélioration de la qualité de service en termes de confort, fréquence, accessibilité, service de nuit et week-end.

TRANSPORT ACCESSIBLE

Un transport accessible est un réseau de transport dont l'accessibilité est assurée à la fois sur les plans géographique (interconnexion et proximité), physique (accès piétonnier et transport non motorisé tous modes) et social (tarification et services performants).

VITESSE COMMERCIALE

La vitesse commerciale d'une ligne de transport collectif est sa vitesse moyenne de circulation en situation d'exploitation régulière (hors essai technique). La vitesse commerciale tient compte de la vitesse de pointe, des arrêts et, si le mode de transport en commun n'est pas en site propre, des embouteillages.

Habituellement, on peut classer les transports en commun par ordre de vitesse commerciale croissante :

- l'autobus inséré dans la circulation générale;
- l'autobus bénéficiant de mesures ponctuelles (couloirs réservés, priorité à certains carrefours);
- le tramway en site propre;
- le métro;
- le train.

FOIRE AUX QUESTIONS

CONTEXTE DU PROJET

1. QUELS SONT LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET ?

Les bénéfices attendus du projet sont nombreux et de plusieurs niveaux :

- 1 – Améliorer les déplacements sur le territoire :
 - améliorer la desserte locale des communes traversées et faciliter au quotidien les déplacements entre les communes concernées;
 - améliorer l'accessibilité des pôles d'activités et d'emplois;
 - faciliter la desserte des équipements sportifs et culturels.
- 2 – Contribuer au développement de l'usage des transports collectifs :
 - réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre;
 - créer une liaison en rocade pour répondre aux besoins croissants de desserte de banlieue à banlieue et relier le territoire aux axes de transport structurants (le RER B et le TVM à Croix-de-Berny et le T6 au niveau de l'hôpital Bécclère).
- 3 – Améliorer les conditions de transport de l'usager :
 - améliorer la qualité de service aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, avec une bonne fréquence, fiable et confortable;
 - améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics traversés par le tramway.

Le projet va ainsi profiter de :

- aux habitants des communes traversées (45 000 personnes directement concernées en 2020) qui mettront moins de temps pour se déplacer, qui bénéficieront d'un meilleur maillage en transports en commun et d'une requalification de leur cadre de vie;
- aux personnes qui travaillent sur le territoire (25 000 emplois directement concernés en 2020) et le fréquentent;
- aux usagers des transports en commun qui pourront utiliser ce nouveau service pour faciliter leurs déplacements en Île-de-France.

2. QUEL SERA LE NOM DU FUTUR TRAMWAY ?

Le nom définitif du futur tramway n'est pas encore arrêté. Il est nommé pour l'instant à partir des deux communes terminus : « tramway Antony-Clamart ».

3. LE PROJET TIENT-IL COMPTE DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR ?

Le territoire est concerné par de nombreux projets urbains d'envergure qui auront un impact sur l'évolution de la population du secteur : le développement des quartiers Allende, Europe et Appert-Justice à Châtenay-Malabry, la restructuration du quartier Jean Zay à Antony, le développement de la zone d'activités Noveos, etc. Ces projets, que le projet de tramway contribue à impulser, ont bien été identifiés et discutés avec les communes concernées.

Les hypothèses de développement ont été intégrées aux prévisions de population et d'emplois élaborées par l'IAU (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France) : le tram-

way desservira un bassin de près de 45 000 habitants et 25 000 emplois à l'horizon 2020, à moins de 500 mètres du tracé.

4. Y AURA-T-IL UN PROLONGEMENT ?

Le prolongement est inscrit au projet de SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France), adopté en 2008.

Les premières études réalisées dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart ont démontré l'intérêt de son prolongement vers le nord. Des études détaillées sont nécessaires pour préciser les caractéristiques de ce prolongement, notamment au regard des contraintes d'insertion du secteur qui pourraient conduire à la réalisation d'une section enterrée.

5. POURQUOI AVOIR CHOISI DE FAIRE UN TRAMWAY ?

Le mode tramway apporte une réponse plus adaptée, tant en termes de capacité que de qualité de transport, aux besoins de déplacements des usagers; des besoins qui vont continuer à augmenter avec la réalisation de nombreux projets urbains, le développement de la zone d'activités Noveos, etc, ainsi qu'avec un futur prolongement nord de la ligne.

Le tramway garantit rapidité et ponctualité, grâce à son insertion sur une voie réservée. Par ailleurs, ses rames peuvent accueillir plus de 200 personnes. En effet, chaque rame du tramway équivaut à 3 bus standards. De plus, la fréquence de passage proposée, une rame toutes les 5 minutes aux heures de pointe, est bien plus élevée que l'offre de bus actuelle (actuellement, la fréquence est de 10 à 15 minutes pour la ligne 379 et de 15 à 25 minutes pour la ligne 290).

Le tramway participe également à la requalification de l'espace urbain. En effet, au-delà de l'aménagement du système de transport, le projet de tramway permettra de redistribuer l'espace urbain au profit des modes doux (vélos et piétons), d'apaiser la circulation automobile sur les grands axes, de requalifier les espaces publics aux abords du projet, et de valoriser le paysage urbain.

6. POURQUOI EST-CE QU'IL N'Y A QU'UN SEUL TRACÉ QUI EST PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION ? LES CITOYENS PEUVENT-ILS ÉMETTRE DES PROPOSITIONS DE TRACÉS ALTERNATIFS ?

Différentes variantes de tracé ont été envisagées au cours des études préalables (notamment au niveau du Plessis-Robinson) pour permettre la desserte la plus efficace possible du territoire. Celles-ci ont été écartées pour plusieurs raisons :

- elles représentaient d'importantes contraintes techniques d'insertion (giration insuffisante, voie trop étroite, proximité avec un équipement nécessitant une zone d'isolement...);
- elles nécessitaient un nombre important d'acquisitions foncières;
- elles altéraient la correspondance avec le réseau lourd existant;
- elles avaient un fort impact sur la circulation routière dans des secteurs déjà chargés...

Les citoyens peuvent émettre des propositions de tracés alternatifs. Cependant, dans le cadre des études préalables, de nombreuses variantes de tracé ont été étudiées, notamment au niveau du Plessis-Robinson, puis écartées au vu de leurs contraintes d'insertion. Le tracé qui est présenté aujourd'hui permet à la fois de desservir la zone d'activités Noveos et le quartier Joliot-Curie du Plessis-Robinson. Il permet d'offrir un

service performant, en particulier en termes de vitesse commerciale, tout en optimisant les coûts et les délais.

Dans le cadre de la concertation, la population est invitée à se prononcer sur l'opportunité et sur les caractéristiques principales du projet de tramway Antony-Clamart. Les caractéristiques principales (tracé, stations, etc) présentées ont été définies dans le cadre du DOCP et ont été jugées pertinentes d'un point de vue technique et du point de vue des besoins identifiés sur le territoire.

ÉQUIPEMENTS ET MATÉRIEL ROULANT

7. QUELLE SORTE DE MATÉRIEL ROULANT TRAMWAY EST PRÉVUE ?

Au stade des études du Dossier d'Objectif et de Caractéristiques Principales, il a déjà été décidé d'opter pour un matériel roulant type fer pour le tramway Antony-Clamart. Différents constructeurs proposent ce type de matériel dans plusieurs gabarits (2,4 m et 2,65 m).

Le choix plus précis des caractéristiques du matériel roulant sera fait en prenant en compte notamment les prévisions de trafic voyageurs ainsi que les contraintes d'insertion le long du tracé.

8. QU'EST-CE QU'UN SMR ? EST-CE QUE CE TYPE D'ÉQUIPEMENT EST DANGEREUX ?

Un site de maintenance et de remisage (SMR) n'est pas un équipement dangereux pour les riverains. Il s'agit d'un atelier-garage qui a pour fonctions principales le nettoyage intérieur et extérieur des rames, la maintenance préventive et corrective, ainsi que le garage des rames en fin de service.

Le SMR permet d'assurer non seulement le contrôle technique des rames, mais accueille également les infrastructures nécessaires aux fonctions d'exploitation du tramway (poste de contrôle, bureaux, salles de réunion, locaux du personnel...).

CADRE DE VIE

9. EST-CE QU'UN TRAMWAY FAIT DU BRUIT ? Y AURA-T-IL DES NUISANCES SONORES ?

D'une manière générale, le tramway génère moins de nuisances sonores que la circulation automobile. Ces nuisances peuvent être résorbées localement par des solutions techniques qui sont maîtrisées.

En effet, les différentes techniques de pose de voie permettent de limiter la propagation des vibrations dans le sol et donc du bruit. Le revêtement permet également une diminution des effets sonores. Les freins sont, quant à eux, dorénavant construits avec des matériaux composites, ce qui en réduit le bruit. Par ailleurs, la réduction du trafic automobile, engendrée par le tramway, permettra de contribuer à la diminution des nuisances sonores.

10. QUELS SERONT LES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS SUR LES AXES EMPRUNTÉS PAR LE TRAMWAY ?

Globalement, l'arrivée du tramway va permettre d'améliorer les cheminements piétonniers et cyclables et de leur apporter plus de confort et de sécurité.

Les avenues de la Division Leclerc et Paul Langevin seront requalifiées en véritables boulevards urbains permettant d'apaiser la circulation automobile.

Une vigilance particulière sera portée à l'aménagement paysager, compte tenu de la proximité de sites boisés (Parc de Sceaux, forêt de Verrières, bois de Clamart). La préservation des espaces boisés et une gestion alternative des eaux pluviales seront recherchées. Des itinéraires cyclables seront identifiés sur l'ensemble du tracé, en cohérence avec le schéma directeur des circulations douces du Département des Hauts-de-Seine et des communes.

Le choix du mobilier urbain, et du type de revêtement de la plateforme (béton, gazon, etc.) sera précisé dans les étapes ultérieures du projet.

11. OÙ SERONT GARÉS LES TRAMWAYS ? AUX TERMINUS ?

Les tramways qui ne seront pas en circulation seront garés et stockés dans le site de maintenance et de remisage (voir question 8).

Ce site permet le stationnement des rames, leur maintenance (réparation, entretien, nettoyage,...) et comprend aussi toutes les fonctions d'exploitation comme le poste de contrôle ou les locaux du personnel.

12. Y AURA-T-IL DES ACQUISITIONS FONCIÈRES ? SI OUI, QUI SERA CONCERNÉ ?

L'emprise du tramway Antony-Clamart et les stations sont essentiellement situées sur des emprises publiques (voirie notamment). Malgré ces précautions, quelques acquisitions foncières pourront être nécessaires, de façon ponctuelle.

Les études ultérieures viendront préciser ces besoins. En effet, les éventuelles expropriations ne seront décidées qu'au terme de l'enquête d'utilité publique, prévue courant 2015. Les personnes concernées seront contactées très en amont, dans le cadre des procédures de négociation à l'amiable, l'expropriation n'intervenant qu'en dernier recours.

EXPLOITATION DU TRAMWAY ET TARIFICATION

13. COMBIEN DE PERSONNES UTILISERONT LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART ?

À l'heure de pointe du matin, ce sont près de 4000 usagers qui utiliseront le tramway. La fréquentation globale de la ligne s'élèvera à 30000 voyageurs par jour ouvrable.

14. QUELLE SERA LA FRÉQUENCE DU TRAMWAY ?

Le tramway passera toutes les 5 minutes en heure de pointe et toutes les 10 minutes en heures creuses.

L'amplitude horaire du tramway sera comparable aux autres tramways en Île-de-France : de 5 h 30 à 0 h 30 environ, 7 jours sur 7.

Les correspondances avec les autres modes de transport seront assurées et facilitées.

15. À QUELLE VITESSE CIRCULERA LE TRAMWAY ?

Le temps de parcours est évalué à 22-24 minutes entre La Croix-de-Berny et Place du Garde, soit une vitesse moyenne de la ligne évaluée à environ 20 km/h.

16. QUEL TARIF SERA APPLIQUÉ AU TRAMWAY ?

Le trajet à bord du tramway Antony-Clamart sera soumis à la tarification en vigueur pour les transports en commun franciliens applicable au moment de sa mise en service. À titre d'exemple, aujourd'hui, un ticket T+ permettant de prendre le tramway vaut 1,70 € à l'unité, ou 1,33 € en achetant un carnet de 10 tickets. Un ticket T+ permet des correspondances entre le tramway, les bus et le TVM pendant 1 h 30 entre la première et la dernière validation. En revanche, il ne permet pas la correspondance avec le RER, qui nécessitera la validation d'un autre ticket.

Les forfaits sur pass Navigo correspondant à la zone tarifaire seront également utilisables dans le tramway.

17. COMBIEN Y-A-T-IL DE STATIONS ?

14 stations sont prévues sur une distance de 8,2 km ce qui représente une distance moyenne entre les stations d'environ 600 mètres.

Les stations ont été positionnées de manière à :

1 – Desservir un maximum de personnes (habitants, emplois) et sont donc placées à des points stratégiques du tracé du tramway, c'est-à-dire :

- à proximité des carrefours des rues qui permettent un bon rayonnement dans les quartiers environnants;
- à proximité des pôles résidentiels;
- à proximité des pôles d'emplois et d'activités professionnelles (ZA Noveos...);
- à proximité de centres administratifs, de centres d'enseignement (collèges, lycées, facultés), de pôles de santé comme l'Hôpital Béclère - à Clamart, de pôles commerciaux (centre commercial des Verts Coteaux à Châtenay-Malabry), à proximité de zones de loisirs (Parc des Sports du Plessis-Robinson, cinéma REX et théâtre La Piscine à Châtenay-Malabry, etc.) et de lieux d'intérêt touristique (Parc de la Vallée aux Loups, etc.).

2 – Optimiser la correspondance avec les bus (en provenance des communes concernées par le projet et des communes voisines).

Ces besoins doivent être conjugués avec l'espace disponible pour insérer les quais et l'accès aux stations. La position exacte des stations sera arrêtée lors des études ultérieures.

18. QUEL SERA LE NOM DES STATIONS ?

Le nom des stations n'est pas définitif. Les noms suivants sont utilisés dans le cadre du projet à l'heure actuelle (depuis Antony jusqu'à Clamart) :

- 1 – La Croix-de-Berny - Antony
- 2 – Grenouillère - Antony
- 3 – D128 – Vincent Fayot - Châtenay-Malabry
- 4 – Allende – Châtenay-Malabry
- 5 – Esplanade – Châtenay-Malabry
- 6 – Cinéma Rex – Châtenay-Malabry
- 7 – Centre commercial – Châtenay-Malabry
- 8 – 11 Novembre – Châtenay-Malabry
- 9 – Noveos – Le Plessis-Robinson
- 10 – Parc des sports – Le Plessis-Robinson
- 11 – Édouard Herriot – Le Plessis-Robinson
- 12 – Hôpital Béclère – Clamart
- 13 – Jardin Parisien - Clamart
- 14 – Place du Garde - Clamart

ARTICULATION AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

19. LE NOMBRE DE LIGNES DE BUS ET LEUR FRÉQUENCE SERONT-ELLES DIMINUÉES ?

En amont de la mise en service du tramway, une réorganisation du réseau de bus aura lieu afin :

- d'optimiser la desserte bus;
- de favoriser le rabattement vers le tramway et les autres modes;
- de limiter les doublons;
- d'optimiser les temps de parcours;
- de faciliter les correspondances;
- d'améliorer le service apporté aux usagers;
- de mettre en cohérence les transports en commun à l'échelle du territoire.

Cette réorganisation fait d'ores et déjà l'objet d'une réflexion qui se poursuivra dans les phases d'études ultérieures.

20. CE TRAMWAY SERA-T-IL ACCESSIBLE AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ?

L'ensemble des stations, ainsi que l'ensemble des rames de tramway, seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ces nouveaux aménagements respecteront les normes en vigueur.

Les aménagements urbains permettant l'accès aux quais et aux stations seront également accessibles aux personnes à mobilité réduite.

21. Y AURA-T-IL DES PARKINGS VÉLOS AMÉNAGÉS À PROXIMITÉ DES STATIONS ?

Le Schéma Directeur du Stationnement Vélos, approuvé par le Conseil du STIF en février 2011, vise à développer un stationnement vélo sécurisé près des gares et des stations, dont les stations de tramway, avec comme objectif de quintupler le nombre de places de stationnement vélo à l'horizon 2020, en passant à 20 000 places, via le service d'abris vélos Veligo.

À terme, tous les pôles de transport franciliens devront être équipés d'abris à minima (gares ferroviaires, gares RER, stations de métro, de tram et de T Zen).

Dans le cadre du projet de Tramway Antony-Clamart, l'implantation précise des places de stationnement vélo sera étudiée au cours des phases d'études ultérieures.

22. Y AURA-T-IL DES SUPPRESSIONS DE PLACES DE STATIONNEMENT ?

Une réduction du stationnement est envisagée, en conformité avec les objectifs du Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France. À ce stade des études, l'impact du projet sur le stationnement n'a pas été finement évalué. Néanmoins, les emprises disponibles sur l'ensemble du tracé sont assez larges et pourront permettre de prendre en compte les besoins de stationnement. Il sera recherché une compensation adaptée aux besoins locaux des riverains et commerces, avec en priorité une restitution des stationnements aux abords des commerces et une mutualisation des aires de livraison.

ACTEURS ET PARTENAIRES

23. QUI SONT LES ACTEURS DU PROJET ET QUELS SONT LEURS RÔLES ?

1 – Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

2 – Les **maîtres d'ouvrage**, responsables de la définition et du pilotage du projet, sont :

- le STIF, en tant que maître d'ouvrage du projet jusqu'à la concertation puis du système de transport (tramway) dans les phases ultérieures;
- le Conseil Général des Hauts-de-Seine, en tant que coordonnateur des maîtres d'ouvrage et responsable des aménagements urbains.

3 – Les **financeurs** du projet sont :

- Le Conseil Général des Hauts-de-Seine;
- La Région Île-de-France.

4 – Les **maîtres d'ouvrage** s'appuient fortement sur les contributions de **partenaires** :

- Les collectivités locales situées sur le tracé du tramway :
 - la commune d'Antony
 - la commune de Châtenay-Malabry
 - la commune du Plessis-Robinson
 - la commune de Clamart
 - la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre
 - la communauté d'agglomération Sud-de-Seine

5 – La société civile : les associations, les acteurs socio-économiques et la population dans le cadre de la concertation.

6 – Une participation active des partenaires a été recherchée dès le début du projet. Des comités techniques, des commissions de suivi et des réunions de travail sont ainsi organisés régulièrement par le STIF afin d'informer et d'impliquer tous les acteurs qui ont une connaissance fine de leur territoire et de ses habitants, nécessaire à une bonne intégration du projet.

24. QUI EST LE STIF ?

Pour les Franciliens, le STIF imagine, organise et finance le service public des transports en Île-de-France. La Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens sont membres du STIF. Le STIF est porteur de la vision globale des transports franciliens dont il confie la mise en œuvre à 74 entreprises de transport.

Afin de répondre aux attentes des voyageurs, des élus et des acteurs économiques, le STIF imagine des solutions innovantes pour les transports d'aujourd'hui et de demain. Il décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (trains, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures,...) pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens.

25. COMBIEN COÛTE LE PROJET ? COMMENT EST-IL FINANCÉ ?

Pour mener à bien le projet de tramway, il s'agit de financer à la fois la construction de la ligne et de ses infrastructures, et l'acquisition du matériel roulant.

Au stade actuel, le coût du projet est évalué à environ 311 millions d'euros (hors matériel roulant) pour la réalisation des infrastructures (voies, stations, atelier garage...) et pour les acquisitions foncières.

La majeure partie du projet est d'ores et déjà financée à hauteur de 256 millions d'euros (valeur 2011) par le Conseil Général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France dans le cadre du Contrat Particulier Région Département 2009–2013. Un accord ultérieur sera passé entre les financeurs pour assurer le complément de financement.

Le coût du matériel roulant, estimé à environ 40 millions d'euros, sera intégralement financé par le STIF.

DÉROULEMENT DU PROJET

26. QUEL EST LE CALENDRIER DU PROJET ?

La mise en service est envisagée à l'horizon 2020–2021.

Le projet implique la création d'une ligne entièrement nouvelle, des travaux d'ouvrage d'art, la construction du site de maintenance et de remisage. La date de mise en service intègre l'ensemble des phases du projet dont les délais sont incompréhensibles :

- Les phases d'études;
- Les phases de procédures administratives;
- Les phases de consultation de la population;
- Les délais de travaux préparatoires (déviations des réseaux);
- Les phases d'essais et de préparation de la mise en service.

Une durée de 4 ans de travaux est envisagée (dont 1 an de travaux préparatoires), ce qui correspond à la durée moyenne des travaux pour une création de ligne de tramway en Île-de-France.

27. COMMENT VONT SE DÉROULER LES TRAVAUX ? COMMENT SERONT-NOUS INFORMÉS ?

Les travaux du tramway se dérouleront par tronçons. Les livraisons resteront possibles et feront l'objet d'un traitement particulier lors de la planification du chantier. Les accès pompiers et riverains seront maintenus.

La plateforme du tramway sera installée sur la voirie. De ce fait, les travaux auront un impact sur les conditions de circulation. Le Conseil Général, gestionnaire de la voie, s'attachera à minimiser les impacts des travaux sur la circulation dans la conception des réalisations et la conduite des chantiers. Lors des travaux, les deux sens de circulation seront maintenus autant que possible afin de faciliter la circulation routière.

Par ailleurs, pour chaque phase de travaux, des outils d'information ciblés seront mis en œuvre, à l'image des bonnes pratiques développées sur les autres projets de tramway réalisés dans le département : T1, T2 et T6.

Ainsi, un certain nombre d'outils qui ont déjà fait leurs preuves pourraient être mis en place : des panneaux d'information le long du tracé, une lettre d'information distribuée dans les boîtes aux lettres des riverains à chaque étape du chantier, des agents de proximité pour renseigner les riverains, etc.

Le planning de réalisation des travaux sera quant à lui précisé lors de l'enquête publique.

LA CONCERTATION

28. COMMENT VA SE DÉROULER LA CONCERTATION ? COMMENT PUIS-JE M'INFORMER, M'EXPRIMER ?

La population va être directement consultée à deux étapes-clés du projet, lors de la concertation préalable et de l'enquête publique.

La concertation préalable se déroule du 21 janvier au 1^{er} mars 2013 avec :

- L'organisation de réunions publiques dans les 4 villes du tracé :
 - le lundi 4 février à 20 h 30 à Antony, Conservatoire d'Antony, 140 av. de la Division-Leclerc;
 - le jeudi 7 février à 20 h 30 à Châtenay-Malabry, Conservatoire de Châtenay-Malabry, 254 av. de la Division-Leclerc;
 - le mardi 12 février à 19 h 30 au Plessis-Robinson, Espace Galilée, 14 avenue Galilée;
 - le mardi 19 Février à 20 h à Clamart, Salle des Fêtes Hunebelle, place Jules-Hunebelle;
- Le site Internet du projet (www.tramway-antony-clamart.fr), qui donne la possibilité de s'informer et de s'exprimer via un formulaire d'avis;
- L'édition d'une lettre d'information et d'un dépliant d'information, contenant une carte T pour envoyer un avis par courrier (sans affranchissement);
- La mise à disposition du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet, qui constitue le document technique de référence de la concertation. Il est consultable en mairie du 21 janvier au 1^{er} mars 2013 et téléchargeable en ligne sur le site dédié au projet;
- La mise à disposition d'urnes pour déposer votre avis, dans chacune des 4 communes.

L'enquête publique est prévue courant 2015.

Par ailleurs, l'information et le dialogue se poursuivront tout au long du projet notamment via le site internet www.tramway-Antony-Clamart.fr. L'édition de nouvelles lettres d'information et d'une newsletter périodique est prévue.

29. À QUOI ÇA SERT DE DONNER SON AVIS ? QUELLE MARGE DE MANŒUVRE RESTE-T-IL ?

La concertation préalable, organisée très en amont dans le processus d'élaboration du projet, constitue un premier temps d'information et d'échanges.

À ce stade du projet, la concertation porte notamment sur les questions suivantes : Ce projet vous paraît-il opportun ? Que pensez-vous de ses caractéristiques principales (tracé, mode de transport, stations, etc.) ? Avez-vous des suggestions ? Les avis et les observations recueillis pendant la concertation participent à alimenter le projet et seront retranscrits dans le bilan de la concertation. Ce document devra être validé par le Conseil du STIF et participera à l'orientation de la suite des études et à l'amélioration du projet afin qu'il réponde au mieux aux besoins des territoires et des usagers.

Cette démarche de dialogue et d'information se poursuivra jusqu'à l'enquête publique, prévue en 2015, lors de laquelle un projet beaucoup plus détaillé sera soumis à l'avis du public.

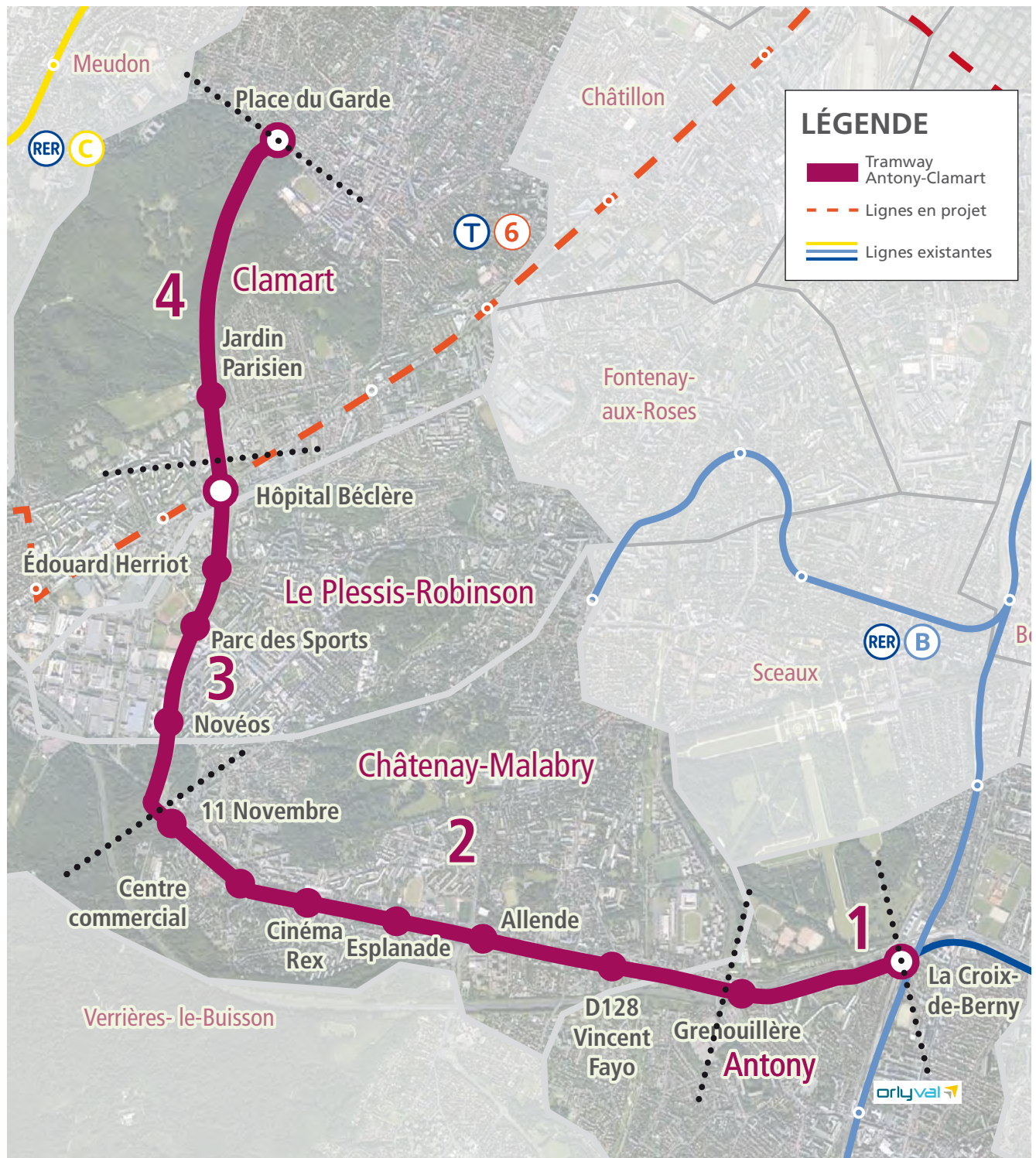
30. QUELLES SUITES POUR LA CONCERTATION ? COMMENT PUIS-JE CONTINUER À M'INFORMER SUR LE PROJET ?

La concertation préalable est maintenant terminée. Elle s'est déroulée du 21 janvier au 1^{er} mars 2013 avec l'organisation de réunions publiques dans les quatre villes du tracé, la diffusion de supports d'informations et la possibilité pour les habitants de donner leur avis par le biais de cartes T ou sur le site internet du projet. L'ensemble de ces contributions alimentera le bilan de la concertation et les études à venir.

Par ailleurs, l'information sur le projet se poursuit via le site internet www.tramway-antony-clamart.fr, ainsi que par la diffusion des lettres d'information à venir et de newsletters périodiques. Cette démarche de dialogue et d'information se poursuivra jusqu'à l'enquête publique, prévue en 2015, lors de laquelle un projet beaucoup plus détaillé sera soumis à l'avis du public.

ANNEXES OUTILS DE LA CONCERTATION

CARTES DU TRACÉ



Tracé global



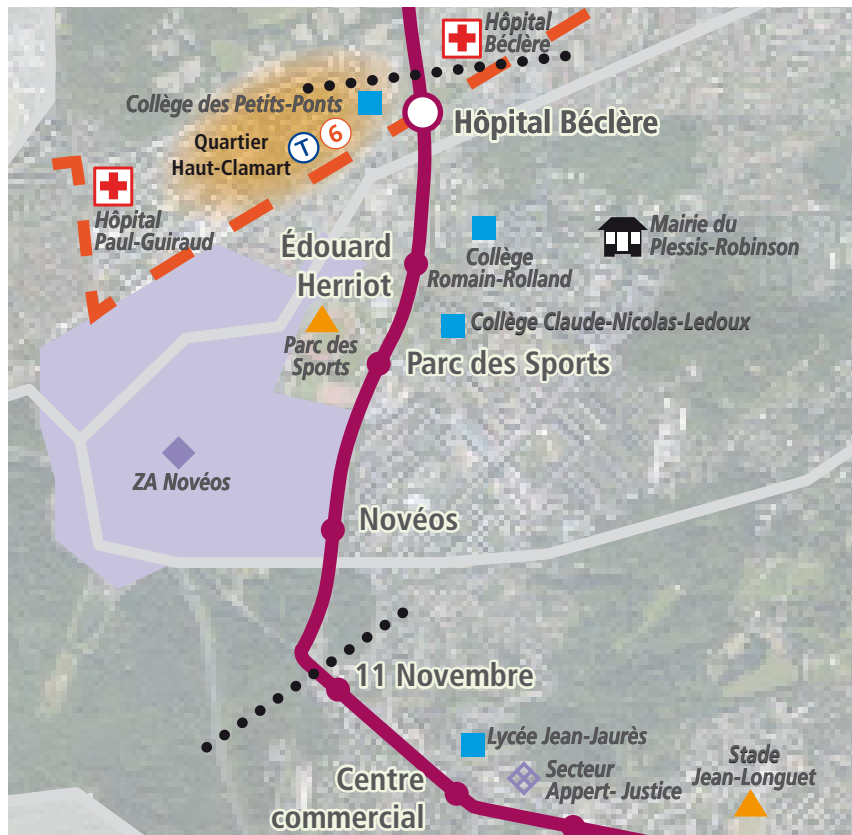
LÉGENDE

- Tramway Antony-Clamart
- Lignes en projet
- Lignes existantes
- Mairies
Sous-préfecture
- Hôpitaux
Cliniques
- Collèges
Lycées
- Équipements
sportifs
- Zones
d'activités
- Zones
d'activités
en projet

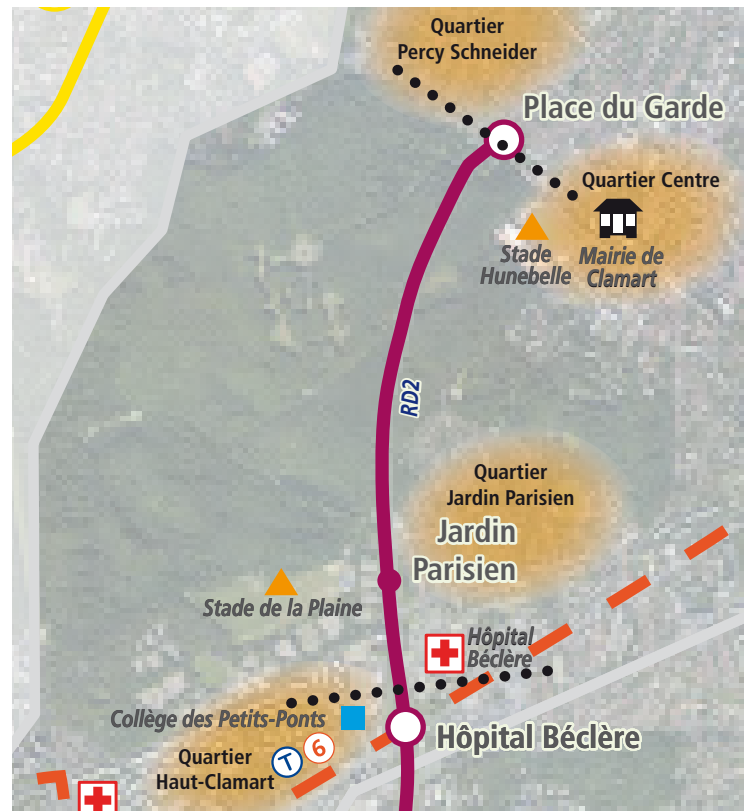
Séquence 1 : de La-Croix-de-Berny à l'avenue du Général-de-Gaulle – Antony



Séquence 2 : l'avenue de la Division-Leclerc – Châtenay-Malabry



Séquence 3 : du carrefour du 11-Novembre-1918 au croisement avec la rue de la Porte-de-Trivaux – Le Plessis-Robinson



Séquence 4 : de la rue de la Porte de Trivaux au terminus Place du Garde - Clamart

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Tramway Antony-Clamart

Communiqué de presse

Lundi 21 janvier 2013

Le public invité à participer à la concertation sur le projet de tramway Antony-Clamart, du lundi 21 janvier au vendredi 1er mars 2013

Cette concertation constitue un premier temps d'information et de participation du public sur le projet de tramway Antony-Clamart. Le dispositif de la concertation est le suivant :

- **Participer aux 4 réunions publiques :**
 - **lundi 4 février à 20h30 à Antony** : conservatoire d'Antony – 140 avenue de la Division-Leclerc
 - **jeudi 7 février à 20h30 à Châtenay-Malabry** : conservatoire de Châtenay-Malabry – 254 avenue de la Division-Leclerc
 - **mardi 12 février à 19h30 au Plessis-Robinson** : espace Galilée – 14 avenue Galilée
 - **mardi 19 février à 20h à Clamart** : salle des Fêtes Hunebelle – Place Jules-Hunebelle
- **Consulter le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)**, mis à disposition en mairie et sur le site internet du projet
- **Remplir le coupon-réponse** (disponible dans la lettre d'information ou le dépliant) à renvoyer sans affranchissement
- **Déposer son avis dans les urnes** présentes dans chacune des 4 communes
- **Laisser son avis en ligne** sur le site internet dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr



Carte du tracé du tramway Antony-Clamart © STIF – 2013

Tramway Antony-Clamart

La création de la ligne de tramway Antony (La Croix-de-Berny) – Clamart (Place du Garde) a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport dans le sud des Hauts-de-Seine et d'accompagner les projets urbains de ce secteur en plein développement.

Sur 8,2 km et 14 stations, le tramway reliera Antony (La Croix-de-Berny) à Clamart (Place du Garde) via Châtenay-Malabry et Le Plessis-Robinson, à l'horizon 2020-2021. 30 000 voyageurs par jour sont attendus sur cette nouvelle ligne qui sera en correspondance avec le RER B, la ligne Tvm à La Croix-de-Berny, le futur tramway T6, et de nombreuses lignes de bus.

Le montant du projet est estimé à 311 millions d'euros HT, hors matériel roulant. Il sera financé par le Département des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France. Le coût du matériel roulant sera assuré par le STIF à 100%.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine coordonnera l'opération et sera maître d'ouvrage de l'insertion urbaine, et le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage du système de transport.



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

Contacts presse

STIF :

Guillaume Autier > 01 82 53 81 05 > 06 32 26 52 08 > guillaume.autier@stif.info

Région Île-de-France :

Florence Massenot > 01 53 85 63 14 > florence.massenot@iledefrance.fr

Conseil général des Hauts-de-Seine :

Grégoire Lebouc > 01 47 29 32 32 > glebouc@cq92.fr

DÉPLIANT D'INFORMATION (RECTO)

T

ECOPLI

M 20 g
Valable jusqu'au
13/04/2013

EGIS CONSEIL
AUTORISATION 92171
75742 PARIS CEDEX 15

STIF
CONCERTATION
TRAMWAY ANTONY-CLAMART

LA CONCERTATION

La concertation est un premier temps d'information et d'échanges. Elle permet de recueillir les avis et les remarques du public dès les prémices du projet.

Le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** constitue le document technique de référence de la concertation. Il présente les enjeux et les résultats des études à ce stade du projet. Il est consultable en mairie du 21 janvier au 1^{er} mars 2013. Il est également téléchargeable en ligne sur le site dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr

LES ÉTAPES CLÉS

2009

Lancement du projet acté dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013

2010-2012

Élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet (DOCP)
Approbation du DOCP par le Conseil du STIF le 11 juillet 2012

DU 21 JANVIER AU 1^{ER} MARS 2013

Concertation publique

2013-2014

Études complémentaires

2015

Enquête publique

2016-2017

Études approfondies

2017

Début des travaux

2020-2021

Horizon de mise en service

Du 21 janvier
au 1^{er} mars 2013 :
participez à la concertation
et donnez votre avis
sur le projet de tramway
Antony-Clamart

Vous disposez de
plusieurs moyens
pour vous informer
et participer
à la concertation :

- **Participer aux 4 réunions publiques :**
 - **LE LUNDI 4 FÉVRIER À 20 H 30 À ANTONY**
Conservatoire d'Antony, 140 av. de la Division-Leclerc
 - **LE JEUDI 7 FÉVRIER À 20 H 30 À CHÂTENAY-MALABRY**
Conservatoire de Châtenay-Malabry, 254 av. de la Division-Leclerc
 - **LE MARDI 12 FÉVRIER À 19 H 30 AU PLESSIS-ROBINSON**
Espace Galilée, 14 avenue Galilée
 - **LE MARDI 19 FÉVRIER À 20 H À CLAMART**
Salle des Fêtes Hunebelle, place Jules-Hunebelle
- **Consulter le Dossier d'Objectif et de Caractéristiques Principales (DOCP)**, mis à disposition en mairie et sur le site Internet dédié
- **Remplir le coupon-réponse** détachable de ce dépliant, à renvoyer sans affranchissement
- **Déposer votre avis dans les urnes** présentes dans chacune des 4 communes
- **Laisser votre avis en ligne** sur le site Internet dédié au projet www.tramway-antony-clamart.fr



www.tramway-antony-clamart.fr

Tramway Antony - Clamart

CONCERTATION PUBLIQUE

**PARTICIPEZ
ET DONNEZ
VOTRE AVIS
SUR LE
PROJET**

**DU 21 JANVIER
AU 1^{ER} MARS
2013**

esprit public



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

Pour en savoir plus :
www.tramway-antony-clamart.fr



DÉPLIANT D'INFORMATION (VERSO)

LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART : EN SAVOIR PLUS SUR

QUELS BÉNÉFICES POUR LES VOYAGEURS ?

Portée par le STIF et financée par le Conseil général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France, la nouvelle ligne de tramway, reliant La Croix-de-Berny à la Place du Garde, permettra de desservir les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart.

Avec l'arrivée du tramway Antony-Clamart, la qualité de service rendu aux voyageurs va connaître une nette amélioration :

- **rapide, fréquent et fiable**, grâce à la voie de circulation dédiée au tramway et la priorité aux carrefours,
- **plus confortable et accessible pour tous** : un plancher bas intégral, des rames spacieuses et climatisées.



14 stations
8,2 km
de tracé environ

Environ **25 minutes**
de trajet

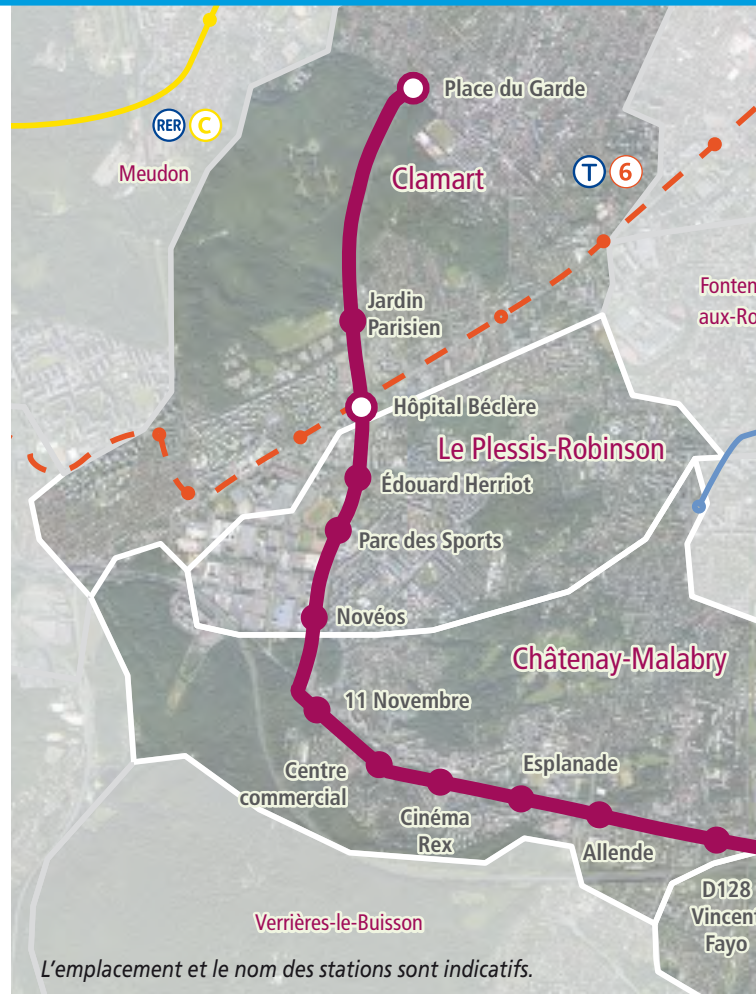
7 jours sur 7

De **5 h 30**
à **00 h 30**
environ

Toutes les 5 minutes
en heures de pointe,
Toutes les 10 minutes
en heures creuses

4 communes traversées

30 000 voyageurs/jour



LE PROJET



Donnez votre avis sur le projet de tramway Antony-Clamart et renvoyez cette carte T par voie postale sans affranchissement jusqu'au 1^{er} mars 2013 inclus.

Pour vous, le tramway Antony-Clamart permettra en priorité de :

- Optimiser les correspondances avec les autres transports
 - Oui tout à fait
 - Non pas vraiment
 - Oui peut-être
 - Non pas du tout
- Réduire les nuisances (bruit, pollution)
 - Oui tout à fait
 - Non pas vraiment
 - Oui peut-être
 - Non pas du tout
- Faciliter l'accès aux zones d'emplois
 - Oui tout à fait
 - Non pas vraiment
 - Oui peut-être
 - Non pas du tout
- Améliorer le cadre de vie des riverains
 - Oui tout à fait
 - Non pas vraiment
 - Oui peut-être
 - Non pas du tout

N'hésitez pas à nous faire part ci-dessous de votre avis sur le projet :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pour mieux vous connaître (questions facultatives)

- Dans quelle commune habitez-vous ?
- Vous êtes :
 - Étudiant
 - En activité
 - Retraité
 - Autre
- Vous utilisez les transports en commun :
 - Tous les jours
 - Souvent
 - Rarement
 - Jamais

Si vous souhaitez être informé(e) sur le projet de tramway Antony-Clamart, vous pouvez indiquer vos coordonnées :

NOM Prénom :

Adresse électronique :

.....

Votre réponse sera prise en compte pour alimenter le bilan de la concertation et les prochaines étapes du projet. Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données nominatives. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez adresser un courrier postal au STIF : 39-41 rue de Châteaudun - 75009 Paris.

COÛT ET FINANCEMENT

311 millions €
(valeur décembre 2011)

ÉTUDES - TRAVAUX



37,5 à 45 millions €

MATÉRIEL ROULANT



www.tramway-antony-clamart.fr


LETTRÉ D'INFORMATION N° 1 (RECTO)

LES ACTEURS DU PROJET

 Pour les Franciliens, le STIF imagine, organise et finance les transports en Île-de-France. La Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens sont membres du STIF.

En tant qu'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF est décideur dans la mise en œuvre du projet de tramway Antony – Clamart. Il assure par ailleurs la maîtrise d'ouvrage du projet jusqu'à l'issue de la phase de concertation préalable, puis sera maître d'ouvrage du système de transport (tramway) dans les phases ultérieures.

www.stif.info

 **hauts-de-seine** CONSEIL GÉNÉRAL En facilitant les déplacements sur son territoire et en développant des infrastructures qui stimulent le développement économique et améliorent la vie de ses habitants, le Conseil général des Hauts-de-Seine poursuit son engagement en faveur de la mobilité. Il est partenaire du projet et le finance à hauteur de 65 %. Il assurera la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains du tramway, ainsi que la coordination du projet.

www.hauts-de-seine.net

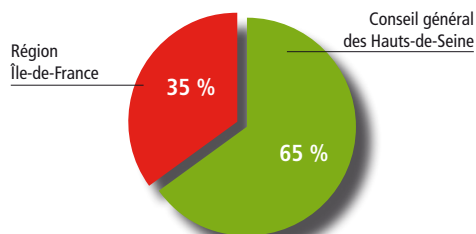
 **îledeFrance** Les transports en commun constituent le premier poste budgétaire du Conseil régional, avec 1,5 milliard d'euros investis chaque année. Grâce au Plan de mobilisation pour les transports qu'elle a lancé dès 2008 avec ses partenaires, la Région œuvre à l'amélioration des déplacements des Franciliens sur son territoire. C'est pourquoi elle participe aujourd'hui au projet de tramway entre Antony et Clamart.

www.iledefrance.fr

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le coût du projet est actuellement estimé à 311 millions d'euros* hors matériel roulant.

À ce stade du projet, le Contrat Particulier Région-Département assure déjà un financement à hauteur de 256 millions d'euros.



Les rames du tramway seront intégralement financées par le STIF : 37,5 à 45 millions d'euros

* valeur décembre 2011

LES ÉTAPES CLÉS

2009

Financement du projet acté dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013

2010-2012

- Études préalables
- Élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet (DOCP)
- Approbation du DOCP par le Conseil du STIF le 11 juillet 2012

DU 21 JANVIER AU 1^{ER} MARS 2013

Concertation publique

ET ENSUITE

Études de schéma de principe, enquête publique, études détaillées, travaux et mise en service

Rendez-vous début 2013 pour la phase de concertation sur le projet

POUR EN SAVOIR PLUS

Connectez-vous sur www.tramway-antony-clamart.fr



www.tramway-antony-clamart.fr

Tramway Antony - Clamart

Lettre d'information n° 1

Novembre 2012

www.tramway-antony-clamart.fr

À LA UNE

Portée par le STIF et financée par le Conseil général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France, une nouvelle ligne de tramway desservira les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart.

Le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet le 11 juillet 2012.

À terme, que vous habitiez, fréquentiez ou traversiez ce territoire, ce projet vous offrira un mode de transport performant, régulier et accessible à tous.

Ce projet d'envergure, élaboré en concertation avec les acteurs locaux, fait l'objet d'échanges réguliers avec les différents publics concernés.

Tout au long de son élaboration et jusqu'à la mise en service du tramway Antony-Clamart, la Lettre d'information vous permettra de découvrir, de comprendre et de suivre l'actualité du projet. Ce premier numéro est consacré à la présentation des enjeux et à la carte d'identité du futur tramway Antony-Clamart.

Rendez-vous également sur le site internet du projet : www.tramway-antony-clamart.fr

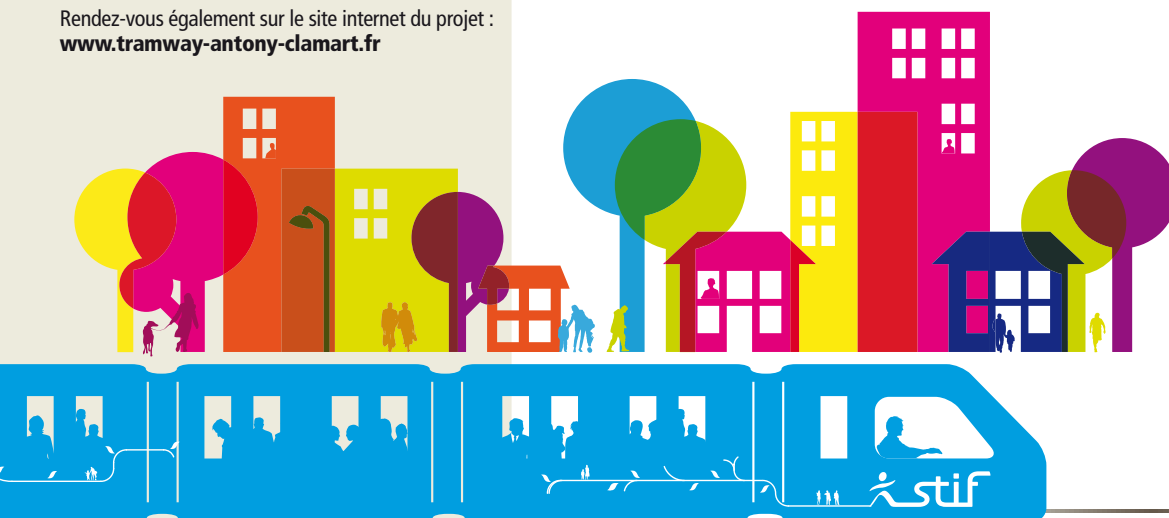
UN ENJEU DE TERRITOIRES

Situées au sud du département des Hauts-de-Seine, les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart constituent **un territoire dynamique**, en cours de développement. De **nombreux projets d'aménagement** et d'infrastructures vont y voir le jour dans les prochaines années, créant de nouveaux logements, bureaux et équipements généraux de déplacements.

Aujourd'hui, dans ce secteur, le réseau de transport structurant (RER, métro et tramway) est principalement organisé en étoile vers Paris. Le futur tramway Antony-Clamart permettra de **faciliter les déplacements quotidiens** en améliorant la desserte des communes traversées et au-delà, **grâce aux correspondances avec le réseau régional** de transports en commun.

Ce sont à la fois les liaisons vers Paris mais également les liaisons au sein du territoire qui en seront améliorées.

Le projet de tramway Antony-Clamart permettra également d'**embellir le cadre de vie des riverains** par la requalification des espaces publics traversés.



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart



LETTRE D'INFORMATION N° 1 (VERSO)

LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART : L'ESSEN

Le projet de tramway Antony-Clamart, porté par le STIF et financé par le Conseil général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France, poursuit 4 objectifs principaux.

1 Favoriser l'usage des transports en commun grâce à une offre renforcée

En proposant une offre de déplacement attractive, le tramway Antony-Clamart encouragera l'usage des transports en commun. Il desservira un bassin de près de 45 000 habitants et 25 000 emplois*. Par ailleurs, de nombreux autres usagers des transports en commun pourront utiliser ce nouveau service pour faciliter leurs déplacements en Île-de-France.

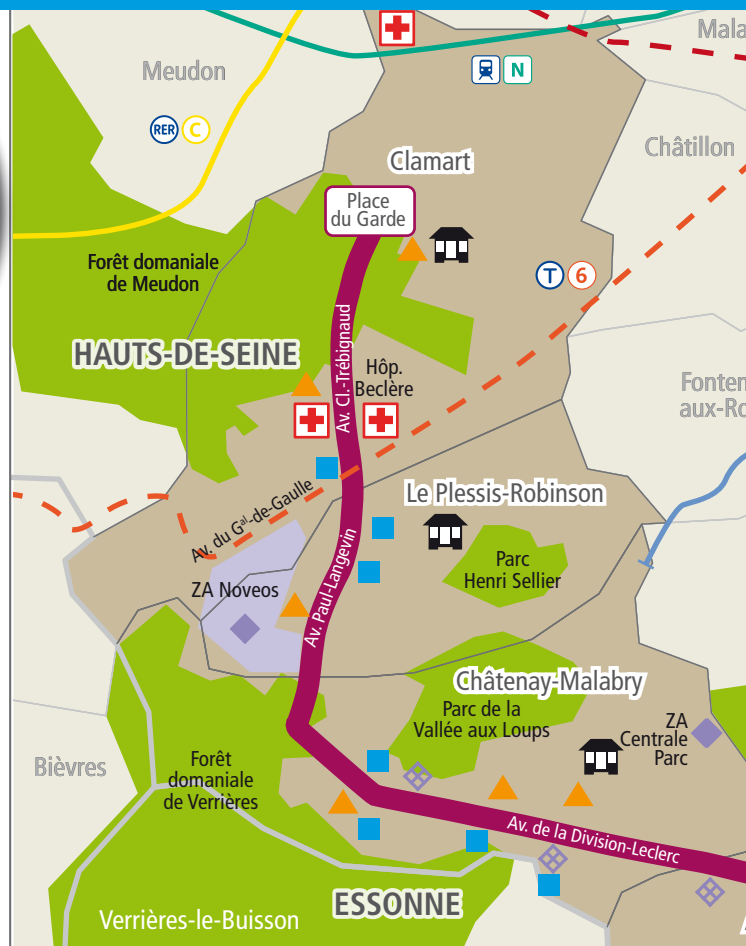
* Prévisions 2020 - IAURIF

● À l'échelle du réseau de transport en commun régional, le futur tramway viendra compléter et renforcer l'offre existante.

Des correspondances sont prévues avec le RER B et le TVM (Trans Val-de-Marne) à la station La Croix-de-Berny et avec le futur T6 (mis en service progressivement à compter de 2014) au niveau de l'hôpital Bécclère.

● À l'échelle départementale, le projet répondra aux besoins croissants en améliorant l'offre de transport de banlieue à banlieue.

● Au niveau local, le tramway constituera une alternative fiable et rapide aux autres modes de transport. Il permettra ainsi de mieux relier certains quartiers périphériques (exemple : La Cité Jardin de la Butte Rouge à Châtenay-Malabry) et assurera une liaison rapide et directe avec les zones d'emplois (exemple : Novéos au Plessis-Robinson et à Clamart, l'hôpital Bécclère à Clamart, Centrale Parc à Châtenay-Malabry), à partir notamment du pôle de La Croix-de-Berny.

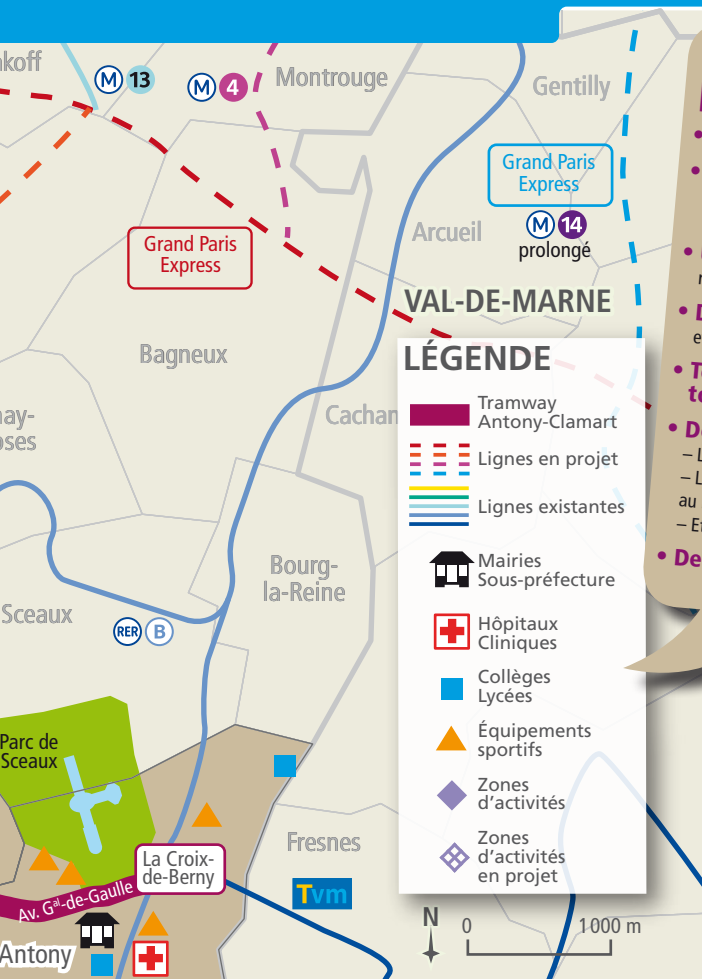


2 Offrir un service de grande qualité aux usagers

Avec l'arrivée du tramway Antony-Clamart, la qualité de service rendue aux voyageurs va connaître une nette amélioration, grâce à ce mode de transport rapide (vitesse moyenne de 20 km/h environ), doté d'une bonne fréquence (5 minutes en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses), d'une régularité optimale (circulation en site propre et priorité aux carrefours) et d'un plus grand confort (silencieux, écologique, lumineux...).



POTENTIEL DU PROJET



CARTE D'IDENTITÉ DU PROJET

- 8,2 km de tracé environ
- 4 communes concernées : Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Clamart
- Un mode de transport fiable, régulier et accessible à tous
- De 5h30 à 00h30 environ et 7 jours sur 7
- Toutes les 5 minutes en heures de pointe, toutes les 10 minutes en heures creuses
- Des correspondances avec :
 - Le TVM et le RER B à la Croix-de-Berny
 - Le tramway T6 actuellement en travaux au niveau de l'hôpital Bécélère à Clamart
 - Et de nombreuses lignes de bus
- De nombreux équipements desservis

4 Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains

Au-delà de la réalisation de l'infrastructure de transport, le projet de tramway prévoit la requalification et la réorganisation des espaces publics tout au long du tracé. Son arrivée permettra ainsi de redistribuer l'espace au profit des vélos et des piétons, de réorganiser le stationnement et la circulation, d'embellir le paysage urbain par des aménagements de qualité... ce qui contribuera à améliorer le cadre de vie des riverains.



Par ailleurs, en proposant une offre de transport attractive, le tramway Antony-Clamart favorisera la réduction du trafic automobile et engendrera donc une réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores liées à la circulation.

3 Accompagner le développement urbain du secteur

Le tramway accompagnera le développement du territoire en répondant aux nouveaux besoins de déplacements créés. En renforçant l'attractivité des communes traversées, il pourrait également impulser de nouveaux projets urbains. Son tracé et le positionnement des stations sont pensés en fonction du potentiel de déplacements induit par les différents projets envisagés à ce jour.

Le développement des quartiers Allende, Europe et Appert-Justice à Châtenay-Malabry, la restructuration du quartier Jean Zay à Antony, les projets d'aménagement et de développement de la zone d'activités Novéos... constituent de nombreux projets qui rendent d'autant plus nécessaire la réalisation d'un mode de transport performant.



www.tramway-antony-clamart.fr

LETTRE D'INFORMATION N° 2 (RECTO)

**Du 21 janvier
au 1^{er} mars 2013 :
participez à la
concertation et
donnez votre avis**

**Vous disposez de plusieurs moyens
pour vous informer et participer à la
concertation :**

- **Participer aux 4 réunions publiques :**
 - **LE LUNDI 4 FÉVRIER À 20 H 30 À ANTONY**
Conservatoire d'Antony, 140 av. de la Division Leclerc
 - **LE JEUDI 7 FÉVRIER À 20 H 30
À CHÂTENAY-MALABRY**
Conservatoire de Châtenay-Malabry,
254 av. de la Division Leclerc
 - **LE MARDI 12 FÉVRIER À 19 H 30
AU PLESSIS-ROBINSON**
Espace Galilée, 14 avenue Galilée
 - **LE MARDI 19 FÉVRIER À 20 H À CLAMART**
Salle des Fêtes Hunebelle, place Jules-Hunebelle
- **Consulter le Dossier d'Objectif et de Caractéristiques Principales (DOCP)**, mis à disposition en mairie et sur le site Internet du projet
- **Remplir le coupon-réponse** (disponible dans la lettre d'information ou dans le dépliant) à renvoyer sans affranchissement
- **Déposer votre avis dans les urnes** présentes dans chacune des 4 communes
- **Laisser votre avis en ligne** sur le site Internet dédié au projet www.tramway-antony-clamart.fr

COÛT ET FINANCEMENT

311 millions €
(valeur décembre 2011)

ÉTUDES - TRAVAUX



île de France

**37,5 à 45
millions €**

MATÉRIEL ROULANT



LES ÉTAPES CLÉS

2009

Lancement du projet acté dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013

2010-2012

Élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet (DOCP)
Approbation du DOCP par le Conseil du STIF le 11 juillet 2012

DU 21 JANVIER AU 1^{ER} MARS 2013

Concertation publique

2013-2014

Études complémentaires

2015

Enquête publique

2016-2017

Études approfondies

2017

Début des travaux

2020-2021

Horizon de mise en service

POUR EN SAVOIR PLUS

Connectez-vous sur :

www.tramway-antony-clamart.fr



Tramway Antony - Clamart

Lettre d'information n°2

Janvier 2013

www.tramway-antony-clamart.fr

DU 21 JANVIER AU 1^{ER} MARS 2013 : PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

La concertation, du 21 janvier au 1^{er} mars 2013, constitue un premier temps d'information et de participation sur le projet de tramway Antony-Clamart. Elle vous permet de vous informer et de vous exprimer, dès les prémices du projet, sur son opportunité et ses grandes caractéristiques.

Cette lettre n° 2 vous présente les points-clés du projet et toutes les précisions nécessaires pour participer à la concertation.



JEAN-PAUL HUCHON,
Président de la Région Île-de-France

Dans un secteur de l'Île-de-France en pleine croissance, le Conseil Régional souhaite faciliter vos déplacements de banlieue à banlieue. 160 000 habitants profiteront, à terme, de ce futur tramway entre Antony et Clamart.

C'est avec vous que nous souhaitons définir au mieux le tracé de la ligne, imaginer la façon dont il repensera l'espace urbain, façonnera la ville et changera le quotidien de ses riverains. Parce que les transports sont un bien de première nécessité, et parce qu'ils doivent profiter à tous, chacun doit être entendu. Je vous invite donc à exprimer vos attentes au cours des réunions publiques qui se tiendront dans vos communes.



PATRICK DEVEDJIAN,
Député et Président du Conseil général
des Hauts-de-Seine

Nous avons fortement œuvré pour ce tramway qui manque au sud du Département pour désenclaver nos villes et nos quartiers. Il vous permettra de rejoindre via le T6 une zone d'emplois de plus de 40 000 salariés (Vélizy – Inovel Parc) par un transport de qualité. À terme, il servira à relier, par une correspondance avec le Grand Paris Express, le sud au nord.

Je vous invite à venir aux réunions de concertation pour comprendre l'itinéraire privilégié, nous aider à mieux définir le projet dans son insertion urbaine, échanger sur le lieu d'implantation de l'atelier garage du tramway et faire part de vos questions auxquelles nous répondrons.



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart



LETTRÉ D'INFORMATION N° 2 (VERSO)

LE TRAMWAY ANTONY-CLAMART : LE PROJ



LA CORRESPONDANCE AVEC LE T6 À L'HÔPITAL BÉCLÈRE

La correspondance avec le T6 (mis en service progressivement à partir de 2014) s'effectuera au niveau du croisement des avenues Trébignaud et du Général-de-Gaulle. L'aménagement visera à garantir un temps de correspondance optimal malgré la différence de niveau entre les deux plateformes de tramways.

LE TERMINUS PLACE DU GARDE

Le terminus viendra s'insérer place du Garde. Il permettra de desservir les quartiers Percy-Schneider et Clamart-Centre tout en offrant des correspondances avec le réseau de bus.

L'AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE LA DIVISION-LECLERC

Le positionnement du tramway sur l'avenue de la Division-Leclerc doit permettre sa requalification urbaine : circulation automobile apaisée, piétonnes sécurisées, amélioration des espaces publics.

LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Parmi les douze sites étudiés sur les quatre villes du tracé, deux emplacements sont retenus à ce stade des études et sont présentés aujourd'hui à la concertation :

- un groupe de deux parcelles, situées au sein du Parc d'activités Novéos, à proximité du Parc des Sports au Plessis-Robinson,
- une parcelle boisée, située à proximité du carrefour du 11-Novembre-1918 à Châtenay-Malabry, et gérée par l'Office National des Forêts (ONF).

Le site de maintenance et de remisage permettra d'assurer le stockage et l'entretien des rames. Indispensable à la réalisation du projet, il doit se situer à proximité immédiate du tracé de la future ligne et nécessite une surface d'au moins 3 hectares.

PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION



OBJECTIFS DU PROJET

- ▶ Favoriser l'usage des transports en commun grâce à une offre renforcée,
- ▶ Offrir un service de grande qualité aux usagers,
- ▶ Accompagner le développement urbain du secteur,
- ▶ Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains.

CHIFFRES-CLÉS

8,2 km
de tracé environ

14
stations

De 5 h 30 à 00 h 30
environ

Toutes les 5 minutes
en heures de pointe,
Toutes les 10 minutes
en heures creuses

Environ 25 minutes
de trajet

7 jours sur 7

30 000
voyageurs/jour

4 communes
traversées



www.tramway-antony-clamart.fr

AFFICHE D'INFORMATION

Tramway Antony - Clamart

du 21 janvier au 1^{er} mars 2013
Concertation publique

RÉUNIONS PUBLIQUES

ANTONY

Lundi 4 février à 20 h 30

Conservatoire d'Antony – 140, av. de la Division-Leclerc

CHÂTENAY-MALABRY

Jeudi 7 février à 20 h 30

Conservatoire de Châtenay-Malabry
254, av. de la Division-Leclerc

LE PLESSIS-ROBINSON

Mardi 12 février à 19 h 30

Espace Galilée – 14, avenue Galilée

CLAMART

Mardi 19 février à 20 h

Salle des Fêtes Hunebelle – Place Jules-Hunebelle

Informez-vous
et donnez
votre avis sur
le projet



Plus d'infos sur :
www.tramway-antony-clamart.fr

SITE INTERNET



SITE INTERNET (PLAN DU SITE)

■ Le projet

Les chiffres clés

Le tracé

Séquence 1 : de la Croix-de-Berny à l'avenue du Général de Gaulle

Séquence 2 : l'avenue de la Division Leclerc

Séquence 3 : du carrefour du 11-Novembre-1918 au croisement avec la rue de la Porte de Trivaux

Séquence 4 : de la rue de la Porte de Trivaux au terminus Place du Garde

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

■ Les objectifs

Accompagner le développement urbain

Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains

Favoriser l'usage des transports en commun grâce à une offre renforcée

Offrir un service de grande qualité aux usagers

■ La concertation

Déposez votre avis

Consulter les documents de la concertation

■ Le coût et le financement

Le coût et financement

■ Les acteurs

Les acteurs du projet

■ Le calendrier

Le calendrier

■ Pratique

Chiffres Clés

Documents à télécharger

Foire aux questions

Glossaire

Le tracé

Mentions légales

PANNEAU-TOTEM



ANNEXES

3. COMPTES RENDUS ET SUPPORT DE PRÉSENTATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

ANNEXES COMPTES RENDUS DE LA CONCERTATION

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'ANTONY

Tramway Antony-Clamart

Concertation publique 21 janvier – 1^{er} mars 2013

Réunion publique du 4 février 2013
Conservatoire d'Antony

Compte-rendu synthétique

1. Présentation de la réunion

1.1. Le contexte de la réunion

La phase de concertation sur le projet de tramway Antony-Clamart, qui reliera La Croix-de-Berny à Antony à la Place du Garde à Clamart, a débuté le 21 janvier 2013. La réunion publique d'Antony est la première des quatre réunions publiques organisées dans la cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le lundi 4 février 2013 au Conservatoire d'Antony entre 20h30 et 22h30 et a réuni environ 120 participants.

1.2. Intervenants

Représentant les financeurs du projet, le Conseil Général des Hauts-de-Seine et le Conseil Régional d'Île-de-France :

- Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine ;
- Pierre-Alain Roche, Directeur Général Adjoint en charge de l'aménagement du territoire au Conseil général des Hauts-de-Seine ;
- Jacques Picard, Conseiller régional, Secrétaire de la Commission des Transports et des Mobilités, administrateur du STIF.

Représentant la ville d'Antony qui accueille la réunion publique et qui sera traversée par le projet :

- Jean-Yves Sénant, Maire d'Antony.

Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui a coordonné les études techniques de DOCP et l'organisation de la concertation :

- Jean-Louis Perrin, Directeur des Projets d'investissement ;
- Jean-François Lacroux, Chef de la division Tram Nord à la Direction des Projets d'investissement ;
- Julien Rivat, Chargé de projet tramway Antony-Clamart.

La réunion a été animée par Jean-François Henric, du cabinet Egis Conseil.

1.3. Documentation disponible

- Des exemplaires de la Lettre d'information n°2
- Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) en consultation
- Une urne pour le recueil des avis
 - Une fiche info à remplir par les participants (facultatif)



Antony • Châtigny-Malesherbes • La Pléiade-Robinson • Clamart

Tramway Antony-Clamart

1.4. Déroulement de la réunion

• Ouverture et présentation du projet

- Présentation du déroulement de la réunion par Jean-François Henric, cabinet Egis Conseil
- Accueil des participants par Jean-Yves Senant, maire d'Antony
- Intervention de Jacques Picard, Conseiller régional
- Intervention de Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine ;
- Présentation du contexte et des objectifs du projet par Jean-Louis Perrin, Directeur des investissements au STIF, et Jean-François Lacroux, chef de la division tram nord au STIF
- Présentation des caractéristiques générales du projet et des séquences du tracé par Julien Rivat, chargé de projet Tramway Antony-Clamart au STIF

• Temps d'échange avec le public

• Clôture de la réunion

2. Introduction et présentation du projet

2.1. Introduction

Mot d'accueil de Monsieur le Maire

Monsieur le Maire remercie le public de sa présence. Il souligne que si près de la moitié des Antoniens prennent aujourd'hui leur voiture, c'est que beaucoup d'entre eux ne disposent pas de moyens de transports leur permettant de rejoindre leur lieu de travail, notamment sur les communes de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson, de Clamart ou de Vélizy. Ce projet de tramway répond à ces besoins pour rejoindre les communes de l'ouest. Il remercie le Conseil général des Hauts-de-Seine, pour avoir porté ce projet pendant de nombreuses années et pour le financer à 65%. Il remercie également le Conseil régional d'en avoir compris l'intérêt et d'avoir accepté d'y participer. L'enjeu principal sur la commune d'Antony est l'insertion à La Croix-de-Berny, le tracé faisant peu débat.

Mot du Conseiller régional Ile-de-France

Monsieur Picard représente ce soir Pierre Serne, vice-président du Conseil régional et Jean-Paul Huchon, Président du Conseil régional. Monsieur Picard présente le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, organisme qui représente notamment les Départements et la Région. Il rappelle que la Région a pris la présidence du STIF en 2006 et a engagé un plan de mobilisation pour les transports. Le STIF et le Conseil général des Hauts-de-Seine assurent la co-maîtrise d'ouvrage du projet, respectivement du système de transport et de l'aménagement urbain. Le tramway Antony-Clamart vient assurer le maillage du territoire en complément des infrastructures dans le cadre du Plan de mobilisation des transports. La Région est co-financier du projet avec le Conseil général.

Mot du Président du Conseil général des Hauts-de-Seine

Patrick Devedjian souligne les efforts faits par le Département dans le domaine de la mobilité qui visent à participer au désenclavement des territoires des Hauts-de-Seine via des projets de transports en commun et de voirie. Le Département a inauguré deux prolongements de tramways en 2012 : T1 et T2. Le projet de tramway Antony-Clamart est ancien. Les négociations ont été longues mais depuis l'accord de la Région et du STIF, les choses vont vite : Patrick Devedjian remercie la diligence du STIF et remercie Madame Mougard, la Directrice générale du STIF, d'y avoir veillé. La réalisation devrait aller plus vite que celle du T6, dont la mise en service est prévue

Tramway Antony-Clamart

l'année prochaine. Le Président a le sentiment que la population porte le projet, il incite en ce sens à la participation des habitants.

2.2. Présentation du projet

Jean-Louis Perrin remercie Monsieur le Maire de son accueil et présente le contexte du projet.

Jean-François Lacroux présente les objectifs principaux du projet.

Julien Rivat expose les principales caractéristiques du projet par séquence : le tracé a été étudié selon 4 séquences homogènes, aux enjeux propres. Il présente les localisations pressenties du site de maintenance et remisage.

(Voir le support de présentation de la réunion publique sur : www.tramway-antony-clamart.fr)

Tramway Antony-Clamart

3. Echanges avec la salle

- **Un habitant** demande pourquoi le tramway Antony-Clamart sera un **tramway sur rails** alors que le tramway T6 sera un tramway sur pneus. Cet habitant demande également pourquoi le tramway s'arrête à la Place du Garde alors qu'il serait préférable qu'il aille jusqu'à la gare de Clamart ?
- **Un habitant de Châtenay-Malabry** demande au STIF s'il dispose du **coût total du T6**.
- **Madame Colomer, habitante de Châtenay-Malabry et ancienne conseillère municipale**, s'interroge également sur la technique et le **choix du mode**. Le tramway diffère d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en matière de coûts et de flexibilité :
 - le prolongement vers Paris posera certainement un problème au regard des pentes existantes alors que le bus en site propre pourrait résoudre ce problème.
 - le bus peut sortir de son site propre et prendre les voies de circulation normale et pourrait donc utiliser le terminus du TVM à La Croix-de-Berny.
 - le remisage pour un bus en site propre ne doit pas nécessairement être proche de la ligne, ce qui offre plus de souplesse quant à la localisation du site de maintenance.

Enfin, Madame Colomer interroge le STIF sur les coûts du projet : le tramway tel qu'il est envisagé coûte de l'ordre de 36 millions d'euros du kilomètre alors que le bus en site propre de Metz par exemple ne coûte qu'entre 10 et 12 millions d'euros par kilomètre.

- **Jean-François Lacroux (STIF)** répond aux questions sur le choix du mode et le coût du projet. En ce qui concerne **le choix du mode**, le premier critère à examiner est le besoin auquel le tramway cherche à répondre, défini par le nombre d'utilisateurs. Les prévisions de trafic du tramway Antony-Clamart ont été étudiées à différents horizons temporels : 2020, date de mise en service, mais également 2025 et 2030 pour pouvoir examiner les répercussions au fur et à mesure des mises en service de nouveaux projets (T6, Grand Paris Express). A l'horizon 2025 - 2030 les niveaux de trafic aux heures de pointe du tramway Antony-Clamart sont doublés et dépassent la capacité d'un BHNS. En réalisant d'ores et déjà un tramway, une réponse de court terme mais aussi de long terme est apportée. En ce qui concerne **les coûts**, le coût d'un BHNS dépend de l'aménagement proposé et des modalités d'insertion de celui-ci. Si une insertion du même type que celle qui est proposée pour un tramway est réalisée, c'est-à-dire un aménagement de façade à façade, en déplaçant les réseaux concessionnaires sous le réseau de transport, les coûts se situent entre 15 et 20 millions d'euros du km, en région parisienne ou en province. En région parisienne, les coûts de système de transport sont assez similaires à ceux de province. En revanche, les problématiques d'acquisitions foncières et d'aménagements urbains peuvent générer des coûts beaucoup plus importants en région parisienne. En effet, les opérations d'aménagement y sont de plus grande ampleur que celles développées bien souvent dans les villes de province. Il pourrait effectivement être décidé de réaliser des aménagements de moindre importance, sans retravailler la voirie, les stationnements ou les pistes cyclables mais le tramway Antony-Clamart est un projet qui va bien au-delà d'un projet de transport : c'est aussi un projet d'aménagement. Le tramway est une opportunité pour réaliser une opération de requalification urbaine comme sur le T2 ou le T3.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise les modalités envisagées pour **le prolongement au-delà de la Place du Garde**. Les premières réflexions sur le prolongement montrent qu'il va être extrêmement difficile, voire infaisable, de réaliser un projet en surface en raison du tissu urbain très dense à partir de la Place du Garde. Le STIF s'oriente donc vers la réalisation d'un prolongement sous-terrain qui permettra de rejoindre soit la gare de Clamart, soit la gare d'Issy-les-Moulineaux. Le prolongement du tramway vers le réseau du futur Grand Paris permettra d'assurer un maillage complet et cohérent.

Tramway Antony-Clamart

- **Jean-Louis Perrin (STIF)** revient sur la question de **l'arbitrage entre tramway rail ou tramway pneu**. Sur le T6 c'est la technologie sur pneus qui a été retenue. En fonction de chaque contexte et de chaque projet, un mode est plus adapté que les autres. Un tramway sur pneus est en général privilégié dans les conditions suivantes :

- en cas de pentes fortes, en général supérieures à 7%, sur des distances longues.
- en cas d'insertions complexes, le tramway pneu étant un peu plus étroit que les autres.

Ces deux raisons principales ont conduit à opter pour le choix du mode pneus sur le T6. En ce qui concerne le tramway Antony-Clamart, les analyses réalisées montrent qu'en fonction du nombre de voyageurs, du prolongement, des coûts, des pentes, etc. le tramway fer s'avère le plus adapté. Le STIF ne dispose pas du détail sur le coût final du T6 les travaux étant encore en cours. Le tramway fer et le tramway pneus présentent des coûts équivalents. Concernant le T6, l'entreprise Lohr, qui fabriquait le tramway, a eu des difficultés dans le passé, ce qui explique le décalage planning sur ce projet. L'entreprise Alstom a racheté l'entreprise Lhor et délais de livraison du matériel roulant sont à ce jour assurés.

- **Jacques Picard (Région IdF)** explique qu'en même temps que le tramway, on procède à de la **requalification urbaine**. Le choix qui a été fait ici pour le projet Antony-Clamart, et qui est unanime, est de faire un tramway qui permette de reconstruire la ville sur elle-même. Néanmoins, la question des aménagements qui accompagnent le tramway pourrait se poser sur des territoires moins denses.

- **Monsieur Meunier, Conseiller municipal Front de Gauche à Antony** souhaite avoir des précisions sur les prévisions **d'augmentation de trafic** présentées, sachant qu'à Châtenay-Malabry, la faculté de pharmacie et l'Ecole Centrale sont amenées à disparaître. Par ailleurs, concernant le **site de remisage du tramway**, une des zones présentées prévoit la suppression de trois hectares d'espaces boisés. Est-il prévu de compenser ces trois hectares ? Où ?
- **Madame Buzelin, Conseillère municipal Europe Ecologie Les Verts à Antony**, souhaite avoir des précisions sur le risque de **surcharge du RER B** avec la mise en service du tramway Antony-Clamart. Elle souhaite savoir si le STIF est en mesure de savoir à quel niveau se situe la limite entre les personnes qui choisiraient soit la direction Est pour rejoindre le RER B, soit la direction Ouest pour rejoindre le T6 et ensuite la ligne 13 ?
- **Madame Vernet, représentante d'une association membre de l'Association des Usagers des Transports (AUT)**, remercie le Conseil Général des Hauts-de-Seine pour ses investissements en matière de tramways. Concernant le **partage de la voirie**, le PDU¹ évoque la nécessité de partager la voirie. Madame Vernet souhaite savoir combien de files pour la circulation automobile sont prévues par sens dans chacune des séquences ? Elle souhaite également savoir quels sont les projets de développement de l'A86 qui impactent sérieusement l'insertion du tramway à La Croix-de-Berny et qui imposent d'entamer le Parc de Sceaux. Une insertion au sud de l'avenue Charles de Gaulle apparaît plus adaptée : elle n'impacterait pas le Parc de Sceaux et satisferait les besoins des voyageurs en termes d'inter-modalité : Mme Vernet évoque le TVM situé « en bas de l'escalier du RER B », suggérant qu'il soit fait la même chose pour le tramway Antony-Clamart.

- **Jean-François Lacroux (STIF)** intervient sur les **prévisions de trafic**. Ces projets de transports sont de véritables leviers pour redynamiser et réaménager un secteur ; bien souvent, les entreprises vont rechercher des sites qui sont bien desservis en transports en commun. Quand on réalise ces projets de tramways, assez structurants, très capacitaires qui permettent des déplacements rapides, on vient attirer en périphérie de ces projets

¹ PDU : Plan de Déplacements Urbains

Tramway Antony-Clamart

d'autres administrations, d'autres industriels, de nouvelles écoles... C'est une opportunité qui sera offerte par ce futur tramway.

- **Julien Rivat (STIF)** apporte des éléments complémentaires sur les **prévisions de trafic**. Elles font appel à un modèle développé par le STIF et qui intègre l'ensemble du réseau régional mais aussi les développements urbains envisagés en lien avec l'IAURIF². A la mise en service, sont prévus 30 000 voyageurs par jour. Avec le prolongement, la ligne aurait un trafic de 65 000 voyageurs/ jour, ce qui illustre l'opportunité de ce prolongement. Un des enjeux de la ligne est également de permettre le rabattement des communes traversées par le tramway vers le RER B. Un des enjeux du schéma directeur du RER B Sud est de prendre en compte ces évolutions de trafic importantes et d'envisager des évolutions d'offres et d'infrastructures qui devront permettre le fonctionnement le plus adapté du RER B.
- **Jean-Louis Perrin (STIF)** explique qu'il est nécessaire de conserver plusieurs hypothèses de sites pour la **localisation du site de maintenance**. En effet, le site de maintenance est nécessaire et indispensable au projet. Le risque serait de ne retenir qu'une seule localisation : si elle est mise en péril alors cela fragiliserait tout le projet. Il est donc important de conserver plusieurs sites, chacun présente des avantages et des inconvénients. L'inconvénient du site de Châtenay-Malabry est qu'il faut déboiser. Si ce site est choisi, ces espaces seront restitués dans l'objectif d'assurer la meilleure restitution possible en termes qualitatif et quantitatif : des échanges ont déjà eu lieu entre le STIF et l'ONF³ et la DRIAFA⁴.
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** répond à la question sur les **interfaces avec l'A86**. L'objectif est pour l'Etat de terminer le second tube de l'A86 dont l'aménagement est partiellement réalisé : il ne s'agit pas d'élargir l'A86. L'insertion sud du tramway a été étudiée mais présente un impact sur le tissu urbain bien supérieur à l'insertion nord le long du Parc de Sceaux et l'inter-modalité reste complexe au regard des dénivelés existants entre la voirie et le RER B. Pierre-Alain Roche rappelle que la grille du Parc de Sceaux était précédemment de l'autre côté de l'autoroute et que cette partie du Parc de Sceaux n'est donc pas dans sa configuration historique. Le Conseil Général, gestionnaire du Parc de Sceaux, y porte une attention particulière et céderait au maximum quelques mètres (de l'ordre de 4 mètres) sans toucher les alignements d'arbres. Il s'agirait de déplacer très légèrement la grille. Les services de l'Etat ne peuvent à ce jour garantir leur capacité à être dans des emprises réduites lors de la phase travaux de couverture de l'A86.
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** répond sur la capacité **des voiries**. Sur la traversée de Châtenay-Malabry, cela dépendra du parti d'aménagement retenu : central ou bilatéral. Il n'est pas envisagé d'effectuer un recalibrage des voies routières « par le haut », c'est-à-dire de créer des voiries plus capacitaires qu'aujourd'hui, mais d'insérer le tramway en visant à préserver les autres fonctions de déplacement : circulation automobile, stationnements, pistes cyclables et trottoirs les plus larges possibles.
- **Un habitant, représentant d'une association des riverains de La Croix-de-Berny** remercie les participants en tribune pour la qualité et la clarté de la présentation. Il évoque les problèmes d'incivilités grandissantes que subissent les riverains de La Croix-de-Berny dont les jardins sont situés en contre-bas de la gare. Ils sont victimes de jets de pierres et de bouteilles depuis le quai. Cet habitant souhaite alerter les élus sur cette situation et s'interroge sur les moyens qui pourraient empêcher ces incivilités.

² IAURIF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Ile-de-France

³ ONF : Office National des Forêts

⁴ DRIAFA : Direction Régionale Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Île-de-France

Tramway Antony-Clamart

- **Une habitante** s'interroge sur **l'aménagement du pôle multimodal de La Croix-de-Berny**. Elle remarque qu'à l'ouverture des nouvelles lignes, les pôles multimodaux ont mis longtemps à être rénovés. Des aménagements seront-ils réalisés en amont pour prévoir l'arrivée de voyageurs supplémentaires à La Croix-de-Berny?
- **Monsieur Rivet, conseiller municipal à Antony**, évoque également **l'aménagement de La Croix-de-Berny** qui risque de poser problème. Est-il possible de rendre disponible les études, avec des plans, sur le choix du terminus permettant d'identifier pourquoi ces choix ont été faits? Y aura-t-il des modes de concertation particuliers avec la ville d'Antony concernant les aménagements à La-Croix-de-Berny ?
 - **Pierre-Alain Roche (CG92)** rappelle que le DOCP est disponible au public et présente toutes les variantes étudiées et les raisons pour lesquelles elles ont été écartées.
 - **L'animateur** précise que les maîtres d'ouvrage prennent note des incivilités dont sont victimes les riverains de La Croix-de-Berny.
 - **Julien Rivat (STIF)** répond à la question sur **l'aménagement de la gare de La Croix-de-Berny**. Le schéma directeur RER B Sud planifie à court terme, moyen terme et long terme les interventions. Un des enjeux est de bien anticiper l'évolution de la demande et d'envisager les solutions adéquates. Sur La Croix-de-Berny cela se traduit par un projet de reconfiguration du bâtiment voyageur existant, travail mené en collaboration avec la RATP, avec l'objectif de l'adapter aux nouveaux besoins.
 - **Jean-Louis Perrin (STIF)** précise que la **concertation** est un processus continu. Le bilan de cette première phase de concertation passera au Conseil d'administration du STIF à l'été 2013 qui alimentera le programme des études à venir. En 2015, le STIF et le Conseil Général procèderont à une nouvelle phase de consultation du public dans le cadre de l'enquête publique.
 - **Jacques Picard (Région IdF)** intervient sur la question des pôles multimodaux. L'enjeu est d'arriver à fluidifier les échanges entre les différents modes de transport. Des solutions innovantes sont à trouver à l'avenir pour aménager les nouveaux pôles d'échanges qui s'inscrivent dans un environnement complexe, comme celui de La Croix-de-Berny.
- **Madame Molière, de l'Association des Usagers des Transports (AUT)**, remarque que l'on consent de gros efforts financiers pour les tramways ce qui est positif. Le tramway se justifie par les besoins actuels mais sera rendu d'autant plus nécessaire par le futur besoin de **report modal** c'est-à-dire le transfert de l'automobile vers les transports en commun. A La Croix-de-Berny, l'espace occupé par la voirie automobile est très important. Il faut ajouter à cela l'A86 à venir. Comment est-ce que le report modal est pris en compte dans les prévisions de trafic ? Comment à une échéance 2020 – 2030 peut-on assurer le report modal ?
- **Un habitant d'Antony** demande pourquoi ce projet n'est pas inscrit dans le cadre d'un **contrat de plan Etat – Région** comme les autres tramways actuellement ?
- **Monsieur Edouard, Conseiller municipal Citoyens à Antony** est surpris de voir les **arrêts de bus du 379** sur les plans présentés car il sera *a priori* remplacé par le tramway, au moins au niveau de La Croix-de-Berny. Par ailleurs, il demande **l'échéance de la requalification du bâtiment voyageur de La Croix-de-Berny**. Est-ce qu'il est prévu que tous les RER B s'arrêtent à La Croix-de-Berny ? Est-ce que le nombre de trains sur la branche Saint-Rémy-Lès-Chevreuse sera augmenté avec une éventuelle interconnexion de la branche Robinson ?
 - **Pierre-Alain Roche (CG92)** souligne que les **prévisions de trafic** sont issues des modélisations du STIF qui intègrent les objectifs de report modal du Plan de déplacements urbains. Les hypothèses de report modal et de réduction de trafic sont donc intégrées dans toutes les prévisions. Il précise que le doublement de l'A86 n'augmentera pas l'emprise de

Tramway Antony-Clamart

la voirie en surface. Seules quelques emprises sont ménagées pour assurer les sorties du souterrain.

- **Pierre-Alain Roche (CG92)** répond sur le **financement** : c'est une anomalie que ce tramway ne bénéficie pas d'une contribution de l'Etat. Cela a conduit le Conseil Général à intervenir en substitution.
 - **Pierre-Alain Roche (CG 92)** confirme que le **réaménagement des lignes de bus** fera partie des options à étudier plus en détail. A ce titre, le positionnement des arrêts de la L379 pourra être reconsidéré.
 - **Jacques Picard (Région IdF)** rappelle l'importance de **l'engagement financier de la Région**, en soulignant que d'ici fin 2014, il y aura 8 lignes de tramways en service en Ile-de-France, et à l'horizon 2020, 6 de plus, sans compter les prolongations des lignes de métro et les TZen. Il s'agit bien d'encourager aujourd'hui **un report modal** assez massif. Par ailleurs, le tramway est un outil tellement performant et confortable que sur le long terme il concurrence fortement la voiture. Les prévisions de trafics sont très souvent dépassées.
 - **Jean-Louis Perrin (STIF)** explique que les premières mesures du **schéma directeur du RER B Sud** seront présentées au prochain conseil du STIF. Les études sont encore en cours. Ces mesures seront précisées courant 2013. Sur le nord, des aménagements importants de l'infrastructure seront mis en service en septembre 2013, profitant à la régularité de l'ensemble de la ligne.
 - **Julien Rivat (STIF)** précise qu'il y aura un travail sur la **restructuration du réseau bus** avec quelques grands principes :
 - limiter les doublons entre les lignes existantes,
 - faciliter les rabattements pour améliorer le rayonnement de la ligne de tramway et son attractivité.
- **Une habitante de Châtenay-Malabry** demande si une réflexion est portée sur le futur **système de tarification** et s'il pourra y avoir un ticket combiné pouvant être utilisé sur tous les modes de transport : RER – tramway par exemple.
 - **Jean-Louis Perrin (STIF)** indique que le projet sera inscrit dans la tarification générale Ile-de-France. Des dispositions sont déjà prises et notamment le dézouage qui est pratiqué les week-ends. Une des orientations à terme est d'arriver à un dézouage complet, dans la mesure où le STIF disposera des moyens financiers correspondants.
 - **Madame Colomer, habitante de Châtenay-Malabry et ancienne conseillère municipale**, reprend la parole pour revenir sur deux points abordés dans la discussion qui font partie du maillage actuel :
 - La **Gare de Robinson** est un point important du maillage de la ligne B. Comment vont être répartis les RER ? N'y a-t-il pas de risques de surcharge du RER B, ou au contraire d'un assèchement de la branche Robinson ?
 - La ligne 379 remonte jusqu'à **Vélizy**, et elle restera la seule liaison directe jusqu'à Vélizy malgré le tramway Antony-Clamart.
 Il ne faudrait pas que ce projet de tramway ait pour conséquence un assèchement du réseau actuel.
 - **Pierre-Alain Roche** précise que la partie **d'étude de restructuration des bus** n'est pas encore réalisée et fera l'objet d'une réflexion spécifique ultérieurement. A ce titre, la ligne 379 pourra être reconfigurée.

Tramway Antony-Clamart

3.1. Conclusion

- L'animateur remercie les participants à la réunion pour leurs questions. Il précise que le public peut continuer à s'exprimer :
 - o lors des prochaines réunions publiques à Châtenay-Malabry, au Plessis-Robinson et à Clamart,
 - o en laissant un avis sur le site Internet,
 - o via les urnes placées en Mairie.
- Patrick Devedjian remercie Monsieur Picard ainsi que le STIF qui a répondu avec beaucoup de compétences aux questions posées.



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

COMpte RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CHÂTENAY-MALABRY

Tramway Antony-Clamart

Concertation publique 21 janvier – 1^{er} mars 2013

Réunion publique du 7 février 2013
Conservatoire de Châtenay-Malabry

Compte-rendu synthétique

1. Présentation de la réunion

1.1. Le contexte de la réunion

La phase de concertation sur le projet de tramway Antony-Clamart, qui reliera La Croix-de-Berny à Antony à la Place du Garde à Clamart, a débuté le 21 janvier 2013. La réunion publique de Châtenay-Malabry est la seconde des quatre réunions publiques organisées dans la cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le jeudi 7 février 2013 au Conservatoire de Châtenay-Malabry entre 20h30 et 22h45 et a réuni plus de 200 participants.

1.2. Intervenants

Représentant le financeur principal du projet, le Conseil général des Hauts-de-Seine :

- Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine
- Pierre-Alain Roche, Directeur Général Adjoint en charge de l'aménagement du territoire au Conseil général des Hauts-de-Seine

Représentant la ville qui accueille la réunion publique et sera traversée par le projet :

- Georges Siffredi, Maire de Châtenay-Malabry

Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui coordonne les études techniques et l'organisation de la concertation :

- Jean-Louis Perrin, Directeur des Projets d'investissement
- Jean-François Lacroux, Chef de la division Tram Nord à la Direction des Projets d'investissement
- Clémence Pène, Chargée de projet tramway Antony-Clamart

La réunion a été animée par Jean-François Henric, du cabinet Egis Conseil.

1.3. Documentation disponible

- Des exemplaires de la Lettre d'information n°2
- Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) en consultation
- Une urne pour le recueil des avis
- Une fiche info à remplir par les participants (facultatif)



Antony • Châtenay-Malabry • La Pléssis-Robinson • Clamart

Tramway Antony-Clamart

1.4. Déroulement de la réunion

• Ouverture et présentation du projet

- Présentation du déroulement de la réunion et rappel des modalités de la concertation par Jean-François Henric, cabinet Egis Conseil
- Accueil des participants par Georges Siffredi, Maire de Châtenay-Malabry
- Intervention de Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine ;
- Présentation du contexte et des objectifs du projet par Jean-Louis Perrin, Directeur des investissements au STIF, et Jean-François Lacroux, chef de la division tram nord au STIF
- Présentation des caractéristiques générales du projet et des séquences du tracé par Clémence Pène, chargée de projet Tramway Antony-Clamart au STIF

• Temps d'échange avec le public

• Clôture de la réunion

2. Rappel des modalités de la concertation

Jean-François Henric (Egis Conseil) rappelle les modalités de la concertation de ce projet qui permettent au public de s'informer et de s'exprimer. Le public dispose de moyens d'information variés :

- les réunions publiques
- le site Internet
- les lettres d'information
- les dépliants

Le public est également invité à utiliser les moyens d'expression mis à sa disposition :

- Les réunions publiques, qui sont un temps d'échanges et où les participants peuvent poser des questions
- Les cartes T
- Les avis laissés dans les urnes en Mairie
- Les avis laissés sur le site Internet

3. Introduction et présentation du projet

3.1. Introduction

Mot d'accueil du Maire

Monsieur le Maire fait part de sa satisfaction de voir ce projet de tramway devenir réalité. Attendu depuis 20 ans, c'est un projet désormais porté par tous, la région, les maires et le département. Tous ces acteurs partagent la volonté de le faire aboutir. Ce projet va faciliter la vie des Châtenaisiens qui, pour beaucoup, travaillent à l'extérieur de la commune. Il ne s'agit pas seulement d'un moyen de transport supplémentaire : c'est un véritable projet urbain. Le tramway va passer sur la totalité de l'avenue de la Division Leclerc qui à cette occasion va faire l'objet d'un traitement spécifique. Le tramway va ainsi participer à l'aménagement urbain et supprimer cette coupure.

Mot du Président du Conseil général des Hauts-de-Seine

Patrick Devedjian se réjouit du démarrage de ce projet et rappelle que la mobilité est un souci constant du Conseil général. En 2012, le Conseil général a inauguré deux tramways, il contribue au

Tramway Antony-Clamart

financement du prolongement de la ligne 4 à Bagneux, et au projet T6. Des efforts considérables sont également fournis en matière de voirie, notamment à Châtenay-Malabry, avec le demi-diffuseur dont les travaux ont commencé.

Ce projet allait à l'origine de La Croix-de-Berny à Bécélère. La Région et le Département ont trouvé un accord pour financer un tracé partant de la Croix-de-Berny jusqu'à la Place du Garde. Le STIF a mené les études avec diligence. Monsieur Devedjian remercie à ce titre Madame Mougard, directrice générale du STIF. Patrick Devedjian note que le projet est très largement avancé mais qu'il reste des choix à faire et que c'est l'objet de cette concertation préalable. Châtenay-Malabry est une ville qui a été pénalisée par un manque de transports structurants. Avec ce projet, Châtenay-Malabry continuera de se transformer.

3.2. Présentation du projet

Jean-Louis Perrin remercie Monsieur le Maire de son accueil et le public pour sa présence. Il explique que ce moment de concertation est un moment très important et qu'il s'inscrit dans un processus continu : le STIF présentera le projet au fur et à mesure de son avancement. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Il conçoit l'offre de transports de tous les jours, met en place la politique tarifaire, coordonne et pilote les projets d'extension ou de création de nouveaux moyens de transports.

Jean-François Lacroux présente les objectifs globaux du projet.

Clémence Pène expose les principales caractéristiques du projet par séquence, le projet ayant été réparti en 4 séquences homogènes en termes d'enjeux, et présente les localisations possibles du site de maintenance et remisage.

(Voir le support de présentation de la réunion publique sur : www.tramway-antony-clamart.fr)

Tramway Antony-Clamart

4. Echanges avec la salle

- **Un habitant de Châtenay-Malabry** s'interroge sur le **prolongement de la ligne jusqu'à Issy-les-Moulineaux RER C** : où en sont les études ? Il s'interroge également sur le choix de l'opérateur : est-ce que ça sera nécessairement la RATP ?
 - **Un habitant d'Antony** souhaite savoir si des contacts ont été pris avec l'ONF¹ et le gestionnaire du Parc de Sceaux pour identifier les possibilités liées aux acquisitions envisagées ?
 - **Un habitant de la Résidence Les Verts Coteaux, avenue de la Division Leclerc à Châtenay-Malabry**, revient sur les aménagements prévus autour de la ligne. Des discussions sont en cours depuis 2006 avec la Mairie pour que la Résidence cède une partie de la copropriété afin d'améliorer l'aménagement autour d'une future station. Est-ce que la STIF a donné son accord ?
- **Jean-François Lacroux (STIF)** répond à la question du **prolongement** vers un réseau structurant. Dans le cadre des études, des premières réflexions ont été engagées sur le prolongement. Elles montrent toutes la pertinence de ce tramway au-delà de la Place du Garde pour rejoindre la future ligne du Grand Paris Express. Avec ce prolongement, le trafic pourrait doubler. Le tramway est un mode capacitair qui sera à même de répondre à ces besoins complémentaires. Néanmoins, ces premières réflexions mettent en évidence des contraintes d'insertion fortes : le tissu urbain est très dense à Clamart avec des rues étroites. Or, pour réaliser une ligne de tramway, il faut une largeur minimale des voies. Il faut également permettre la circulation automobile car l'objectif recherché est la complémentarité entre tous les modes de déplacements. Il semble difficile de rejoindre le réseau du Grand Paris Express en surface, que ce soit à Issy-les-Moulineaux ou à Clamart. Ce prolongement serait donc a priori un prolongement en sous-terrain avec toutes les contraintes techniques associées. Le STIF souhaite poursuivre les études sur ce prolongement. Le STIF et les partenaires portent très fortement ce prolongement.
- **Patrick Devedjian (CG92)** rappelle que même si le Conseil général y est favorable, le prolongement n'est pas encore décidé.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que le projet de tramway Antony-Clamart est pertinent sur le long terme avec son prolongement, mais aussi dès sa mise en service.
- **Jean-Louis Perrin (STIF)** explique que les études sont avancées sur Antony-Clamart jusqu'à Place du Garde. Les partenaires ont choisi de permettre une réalisation de cette section dès que possible.
- **Jean-Louis Perrin (STIF)** répond à la question sur l'**exploitant**. Les directives européennes imposent de passer par une consultation pour désigner le futur exploitant. La RATP ne sera pas nécessairement l'exploitant mais pourra bien sur répondre à cet appel d'offre que lancera le STIF. Trois à quatre années avant la mise en service, le STIF sera amené à lancer cette consultation.
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** revient sur le risque d'impact sur le **Parc de Sceaux**. Le Conseil général est gestionnaire du Parc de Sceaux et travaille avec l'ensemble des autorités de l'Etat concernées par ce patrimoine. Il demeure une incertitude sur l'impact sur le Parc, qui n'est pas encore complètement levée à ce stade des études : le projet de doublement du tube de l'A86 nécessite une emprise importante en surface pour réaliser les travaux. Pour positionner le tramway, il faut s'assurer que le chantier éventuel de l'A86, dont l'Etat est maître d'ouvrage, puisse être réalisé avec le tramway en fonctionnement. Si cela n'était pas possible, il serait nécessaire de gagner environ 4 mètres sur le Parc de Sceaux. Les emmarchements ne sont donc pas concernés par cet éventuel décalage. Cet

¹ ONF : Office National des Forêts

Tramway Antony-Clamart

empiètement sur le Parc de Sceaux, s'il s'avérait nécessaire, méritera un travail détaillé avec l'ensemble des autorités culturelles concernées.

- **Jean-François Lacroux (STIF)** évoque la parcelle boisée qui pourrait potentiellement être utilisée pour le **site de maintenance du tramway**. Le STIF a pris contact avec les services de l'Etat (DRIAFAF, ONF) mais également avec un certain nombre d'associations qui sont vigilantes sur ces aspects environnementaux. Aujourd'hui, le choix de la localisation du site de maintenance n'est pas fait. Le site situé sur la zone Noveos a des contraintes fortes car il ne représente qu'une surface de 2,4 hectares alors que le SMR nécessiterait un terrain de l'ordre de 3 hectares en intégrant le prolongement et l'augmentation du niveau de service. Le niveau d'études n'est pas assez avancé pour avérer la faisabilité de cette implantation. Si l'implantation du site de maintenance se fait sur la parcelle boisée, le projet sera accompagné de mesures compensatoires qui restitueront au minimum le double de la surface boisée. Le STIF a pris des premiers contacts sur des terrains qui pourraient venir bénéficier d'une protection particulière, notamment un site qui appartient à l'Assistance Publique des Hôpitaux de Paris (AP-HP) situé de l'autre côté du carrefour du 11 novembre. La réflexion n'est pas encore aboutie : plusieurs sites sont explorés à ce stade.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** répond à la question concernant la **copropriété des Verts Coteaux**. Le tramway est un projet d'aménagement de façade à façade. Le financement de cet aménagement devrait être intégré dans le cadre du projet, le Conseil Général s'y est montré favorable et il n'y a pas d'opposition de la Région, qui est l'autre financeur du projet.
- **Madame Colomer, ancienne conseillère municipale de Châtenay-Malabry**, souhaite revenir sur le **tracé du tramway**. Les Châtenaisiens se déplacent en grande partie vers l'ouest du territoire, en particulier vers Vélizy. Avec ce tracé, il faut faire 9 stations depuis le carrefour du 11 novembre pour rejoindre Vélizy alors que ce n'est qu'à une centaine de mètres à vol d'oiseau. Il y a un problème de fond sur ce tracé, qui fait perdre l'intérêt d'un transport en commun par rapport à l'automobile. La descente sur Paris est également un point très important : ne pas pouvoir l'intégrer dès le début du projet est pénalisant. D'autant plus que la réflexion du STIF en 2011 intégrait une facilité de correspondance avec Paris et une autre modalité de transport, le **bus à haut niveau de service (BHNS)**. Madame Colomer cite Madame Mougard, directrice générale du STIF, qui explique que le T Zen a tous les avantages d'un tramway sans ses inconvénients : il a le confort, la modernité et la régularité d'un tramway avec deux à trois fois moins d'investissement. Madame Colomer souligne qu'entre le premier projet de bus proposé et le projet de tramway, il y a une différence de 100 millions d'euros ce qui représente 30 années de financement de la politique de la ville dans le département. En ce qui concerne la fréquentation : il est prévu en 2020, 30 000 voyageurs jour ce qui est une capacité acceptable pour un T Zen et qu'à l'arrivée du Grand Paris Express en 2030, il est prévu 65 000 voyageurs jour, ce qui signifie que pendant dix ans le tramway sera en sous-capacité et risque de générer des déficits d'exploitation qui se répercuteront sur d'autres lignes. Revoir la technologie, même à cette étape de la concertation, n'est pas inutile. Cela permettrait également de répondre à deux autres points : la flexibilité du projet et le centre de maintenance et de remisage. Au vu des sommes engagées, il est nécessaire d'en discuter.
- **Une habitante de Châtenay-Malabry** : l'ONF a massacré la forêt devant chez moi, pas seulement les arbres anciens mais également les jeunes pousses. Que se passe-t-il ?
- **Georges Siffredi** évoque deux phénomènes touchant à la forêt :
 - Un espace a été déboisé pour les besoins de l'échangeur ouest de l'A86,
 - Un travail de régénération est en cours.
- **Un habitant de Châtenay-Malabry** revient sur la question du nonaccès à Vélizy alors que c'est une zone de densification professionnelle et urbaine. Le **Carrefour de l'Europe**

Tramway Antony-Clamart

vient juste d'être terminé : quel est l'articulation du tramway avec ce nouveau carrefour et les quelques propriétés autour ? Concernant les modes d'insertion avenue de la Division Leclerc : quel processus de décision fera choisir l'une ou l'autre option ?

- **Jean-François Lacroux (STIF)** revient sur le **choix du mode**. Un réseau de transport est un maillage constitué de différents modes : modes lourds et modes de proximité. Un mode n'en remplace pas un autre. La préoccupation du STIF porte sur ce maillage. Sur ce territoire, le tramway est pertinent : c'est un bon choix de long terme et de court terme. Le BHNS offre tous les avantages du tramway mais c'est un mode moins capacitaire qui laisse peu de marges aux évolutions de trafic. Le nouveau maillage des modes de transports, avec le Grand Paris Express, réinterroge les choix faits précédemment. Le BHNS, même s'il coûte un peu moins cher au départ, entraînerait des surcoûts (coûts frustratoires) si on devait le remplacer par un tramway 10 ans plus tard. Concernant l'insertion, quand on veut un mode de transport fiable, fréquent et régulier, on a besoin d'un site propre, avec priorité aux feux. Le site propre est un peu plus large pour un bus à haut niveau de service que pour un tramway. Le guidage sur rail permet de réduire la largeur de l'infrastructure de transport, favorisant ainsi l'insertion de ce mode dans son environnement urbain.
- **Jean-Louis Perrin (STIF)** rappelle que le **traitement qualitatif de l'espace** urbain est généralement meilleur avec le tramway, or c'est l'un des objectifs du projet. Concernant le maillage : un projet de tramway a besoin d'être maillé avec les autres modes de transport. La restructuration du réseau de bus sera donc examinée ultérieurement. Il faut viser à rabattre le plus possible de personnes sur le tramway en améliorant l'efficacité du réseau existant.
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** répond à la question sur le **Carrefour de l'Europe**. C'est le Conseil général qui réalise l'aménagement du Carrefour de l'Europe et qui fera les aménagements urbains dans le cadre du projet de tramway. Le carrefour a été conçu pour minimiser l'impact du passage du tramway ; il a été configuré pour pouvoir venir accueillir en site central le tramway. Des ajustements des emprises existantes pourront être faits pour faciliter la circulation automobile au niveau du carrefour.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** intervient sur le **processus de décision des deux variantes d'insertion** à Châtenay-Malabry. L'emprise concernée permet d'avoir cette réflexion car c'est une avenue assez large. Les objectifs sont doubles : apaiser la circulation sur cet axe et recréer du lien entre les deux parties de la ville coupées par l'avenue. Les deux variantes permettent de répondre à ces objectifs mais suivant les aspects examinés, une variante ou une autre peut être choisie. Au regard des avis que le public aura émis au cours de la concertation et des contraintes techniques, le STIF sera amené à arrêter un choix d'insertion. La décision n'est pas prise à ce jour.
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** invite le public à aller voir les aménagements réalisés sur le T1 à Villeneuve-La Garenne qui s'insère dans un espace semblable à celui de l'avenue de la Division Leclerc.
- **Georges Siffredi** souligne qu'il était plutôt favorable à l'insertion bilatérale parce que l'insertion centrale aurait pu moins bien limiter l'effet de coupure, en particulier au niveau des stations. Cependant, le bilatéral présente d'autres inconvénients évoqués dans la présentation (par exemple : comment le bus dépose ses voyageurs ?). Il y a des réseaux enterrés très importants qui passent et il faut bien vérifier où ils se situent car s'il faut dévoyer ces réseaux pour insérer un tramway en bilatéral, les coûts vont augmenter. Aucune des deux solutions ne sera totalement idéale, mais il faudra choisir celle qui pose le moins d'inconvénients. Idem en ce qui concerne la localisation du site de remisage. Georges Siffredi se veut pragmatique et la priorité est que le tramway se fasse. En termes d'urbanisme, Georges Siffredi insiste sur la bonne intégration du tramway, qu'elle que soit l'insertion choisie avenue de la Division Leclerc et veillera à ce que le projet ne crée pas de coupures.
- **Clémence Pène (STIF)** répond à la question de la liaison avec **Vélizy**, qui est une zone importante pour le secteur. La desserte de Vélizy a été pensée via la correspondance avec

Tramway Antony-Clamart

le T6 : 7 nouvelles stations du T6 desserviront la ville de Vélizy. Le STIF veillera à réfléchir aux aménagements les plus adéquats pour optimiser la correspondance. Le STIF a souhaité privilégier la desserte du nord du territoire qui manquait de transports en commun structurants.

- **Jean-François Lacroux (STIF)** rappelle que le **réseau bus** va être réorganisé autour de ces deux tramways. C'est avec ce réseau qu'il faut penser la desserte de ces secteurs importants, pour le logement et le développement économique.
- **Patrick Devedjian (CG92)** intervient pour souligner que la correspondance n'est pas un problème grâce à la fréquence de 5 minutes. Ce qu'il faut c'est que les deux gares soient les plus proches possibles l'une de l'autre.

- **Un habitant** intervient sur les **modes d'organisation de l'avenue de la Division Leclerc**. Il souligne que Monsieur le Maire a très bien répondu sur ses préférences concernant l'insertion du tramway, et que toutes les pistes sont ouvertes. Cet habitant est sensible sur le fait que ce projet est un projet de transport mais également de rénovation urbaine, de lien entre les différents quartiers et les différents pôles. Cet habitant remercie le Maire pour sa réponse sur ce point.
- **Un habitant d'Antony** interpelle la tribune sur le **coût du tramway** rapporté au nombre d'habitants directement bénéficiaires. Il souhaite également savoir combien coûtera le ticket de tramway.
- **Mme Delaune, conseillère municipale socialiste de Châtenay-Malabry et conseillère communautaire** revient sur **l'aménagement de La Croix-de-Berny** qui est un nœud de transport très accidentogène. Est-il prévu de totalement réaménager cet espace ? Les deux hypothèses de terminus du tramway sont situées de l'autre côté de la gare RER de La Croix-de-Berny, ce qui représente une rupture de charge pour passer du RER au tramway. Sur la Division Leclerc : dans le cas où le tramway se trouve de part et d'autre de l'avenue, il y a un rideau végétal (une rangée d'arbres) qui disparaît alors qu'il permet aux riverains d'être isolés visuellement et phoniquement de la circulation. L'hypothèse axiale est très importante. Concernant le **site de remisage**, deux solutions ont été présentées mais le choix semble déjà tranché puisque dans le PLU de Châtenay-Malabry la zone inscrite en espace boisé classé a été mise en zone naturelle. Le choix n'est-il pas déjà fait ?

- **Jean-Louis Perrin (STIF)** rappelle que dans la suite des études, l'estimation du **coût du projet** sera mise en balance avec les gains qu'il apporte : moins de pollution atmosphérique, temps gagné, attractivité économique... Ce ne sont pas simplement les habitants des communes traversées qui sont concernés. Ce travail consistera à mesurer les avantages et les inconvénients, c'est-à-dire la « rentabilité socio-économique du projet », qui sera estimée à un stade des études plus avancé. Cette rentabilité fondera l'utilité publique de ce projet. La **tarification** appliquée sera la tarification existante au moment de la mise en service. Il y a une tarification sur l'ensemble du réseau de l'Ile-de-France. Il n'y aura pas de tarification spécifique au projet.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** intervient sur la correspondance avec le T6. Pour les correspondances évoquées (avec le RER et avec le T6) les distances sont inférieures à 200 mètres. Même si des changements sont réalisés les temps de parcours seront raisonnables.
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** revient sur l'aménagement de La Croix-de-Berny. Le terminus du tramway ne peut pas se concevoir sans retravailler l'ensemble des circulations. Les flux piétons entre le terminus du tramway et le RER sont très importants. Il pourrait être envisagé de réaliser une passerelle avec une rampe assez douce pour aller vers le RER.

Tramway Antony-Clamart

- **Une habitante de la Division Leclerc à Châtenay-Malabry** demande si le choix entre le tramway et le bus a déjà été fait ? Elle souhaite également attirer l'attention sur les **nuisances que vont générer les travaux** pour tous les riverains du tracé, car ils ont toujours tendance à s'éterniser. L'insertion centrale lui semble plus adaptée.
- **Un habitant de Châtenay-Malabry** revient sur le maillage du réseau. Est-ce que ce tramway ne se fera pas au détriment de la **branche du RER B qui va à Robinson** et dont on connaît les difficultés ? Comment être assurés que la branche B direction Robinson continuera à être exploitée sous la forme actuelle et non pas sous forme de navette ?
 - **Pierre-Alain Roche (CG92)** revient sur la question des nuisances générées par les **travaux**. Trois tramways ont déjà été réalisés dans les Hauts-de-Seine. Les enjeux de coordination entre maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre sont très importants. L'ensemble des composantes de réalisation du projet sera mis dans un même marché de maîtrise d'œuvre: cela va réduire le nombre de participants et d'intervenants et permettre d'améliorer les délais.
 - **Jean-Louis Perrin (STIF)** explique que les financeurs ont fait le choix de travailler sur le **mode tramway**. Lors de la phase ultérieure d'enquête publique le Commissaire Enquêteur va écouter les avis du public. Chacun pourra émettre un avis. Tous les partenaires sont soucieux que la phase travaux se passe le mieux possible. Les riverains seront informés régulièrement du déroulement des travaux. Pendant la phase de travaux, des personnes (agents de proximité) seront sur place au contact des habitants et des riverains. Les travaux dureront 3 à 4 ans par tronçons successifs.
 - **Jean-Louis Perrin (STIF)** explique qu'il n'est pas prévu de « couper » la branche B du RER. Le STIF va proposer un schéma directeur du RER B dans les prochains mois, c'est-à-dire un ensemble d'actions pour améliorer le fonctionnement du RER B.
- **Un commerçant de l'avenue de la Division Leclerc** s'interroge sur les impacts du tramway sur les **commerces**. Est-ce que si le tramway allait jusqu'à Vélizy, cela ne risquerait pas de tuer les petits commerces ?
- **Un habitant de Châtenay-Malabry** demande quelle est la **pente admissible** pour un tramway ? Est-ce que la pente dans la forêt de Meudon est acceptable ? Concernant le site de maintenance et de remisage : cela serait mieux de la mettre sur Novéos car même si le STIF vient requalifier une autre parcelle boisée, en contrepartie de la parcelle de Châtenay-Malabry, on aura l'impression de perdre une parcelle boisée à l'entrée de Châtenay-Malabry.
 - **Jean-François Lacroux (STIF)** précise qu'aujourd'hui en région Ile-de-France, les tramways contribuent à recréer une dynamique économique et commerciale. Ces projets, en général, élargissent les **zones de chalandise**.
Le site de maintenance et de remisage a été un sujet de préoccupation dès le début des études. Toutes les zones susceptibles d'accueillir le bâtiment, soit une douzaine de sites, ont été étudiées. Seulement deux sites satisfont aux besoins. Ce site intègre plusieurs fonctions qui nécessitent un minimum d'espace : stockage, garage, maintenance, entretien. En intervenant sur un espace boisé, des mesures compensatoires s'imposent. Un travail architectural sera réalisé pour réussir l'insertion paysagère.
 - **Clémence Pène (STIF)** répond à la question sur les **pententes**. La forêt de Meudon présente une pente d'environ 5% qui peut être très bien gérée par des tramways fer (supportant des pentes jusqu'à 7% à 8%). Le choix du mode pneu pour le tramway T6 est lié à des pentes allant jusqu'à 10%.

Tramway Antony-Clamart

- **Un habitant de Châtenay-Malabry, Président de l'association Valentin Haüy** au service des malvoyants et des aveugles, souhaite des précisions quant à la **place des associations et des handicapés** dans le processus d'élaboration et de décision. Sont-ils consultés, ou associés aux comités de suivi, pour que la parole des associations puisse être écoutée et entendue ?
 - **Un habitant d'Antony** demande si des parcelles seront rognées sur le trajet du tramway ?
 - **Un habitant de Châtenay-Malabry** remarque que le tramway va être réalisé avant le **tunnel de l'A86** : pourquoi pas l'inverse ?
- **Pierre-Alain Roche (CG92)** répond à la question de la **réalisation du tunnel de l'A86**. Ces travaux prennent du temps à être préparés. L'Etat ne trouve pas le financement de cette opération (100 millions d'euros). Aujourd'hui il est important pour ne pas retarder le tramway de ne pas attendre la réalisation du tunnel.
 - **Pierre-Alain Roche (CG92)** explique que le Conseil général instaure un mécanisme de **dialogue avec les associations** sur toutes les opérations qu'il engage.
 - **Jean-Louis Perrin (STIF)** précise qu'un schéma directeur de l'accessibilité a été élaboré en collaboration avec les associations concernées. Cette démarche est cofinancée par le STIF et la Région et représente 1,4 milliards d'euros investis sur l'ensemble du réseau Ile-de-France pour améliorer les conditions d'accessibilité des transports en commun.
 - **Clémence Pène (STIF)** revient sur les **expropriations**. La plupart des aménagements se situeront sur des emprises publiques. Donc a priori peu d'acquisitions foncières seront nécessaires. Celles qui s'avèreraient indispensables seraient décidées dans le cadre des études ultérieures ; les personnes concernées seraient informées très en amont.
- **Un habitant de Châtenay-Malabry** s'interroge sur le **maillage du réseau bus** : est-ce qu'il y a aura toujours un bus Châtenay-Vélizy 2 ? Serait-il possible de créer dès maintenant un bus qui effectuerait le futur trajet du tramway pour permettre de voir l'effet sur les autres lignes de bus pour prévoir le réseau à l'avenir ? Concernant **l'emplacement des stations** : quand est-ce que les emplacements seront décidés ? Quand est-ce que les documents finaux relatifs à l'emplacement des stations seront disponibles ?
- **Jean-François Lacroux (STIF)** explique qu'il est trop tôt pour travailler sur la réorganisation du réseau bus. Cela sera traité lors des études après la concertation. L'emplacement précis des stations sera également étudié à ce moment-là.

5. Conclusion

- L'animateur remercie les participants à la réunion pour leurs questions. Il précise que le public peut continuer à s'exprimer :
 - o lors des prochaines réunions publiques au Plessis-Robinson et à Clamart,
 - o en laissant un avis sur le site Internet,
 - o via les urnes placées en Mairie.



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU PLESSIS-ROBINSON

Tramway Antony-Clamart

Concertation publique 21 janvier – 1^{er} mars 2013

Réunion publique du 12 février 2013
Espace Galilée – Plessis-Robinson

Compte-rendu synthétique

1. Présentation de la réunion

1.1. Le contexte de la réunion

La phase de concertation sur le projet de tramway Antony-Clamart, qui reliera La Croix-de-Berny à Antony à la Place du Garde à Clamart, a débuté le 21 janvier 2013. La réunion publique du Plessis-Robinson est la troisième des quatre réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le mardi 12 février 2013 à l'Espace Galilée entre 19h30 et 21h30 et a réuni environ 170 participants.

1.2. Intervenants

Représentant le financeur principal du projet, le Conseil général des Hauts-de-Seine :

- Jean-Loup Metton, Vice-Président au Conseil général des Hauts-de-Seine en charge des transports et de la circulation, de la voirie, des voies navigables et des circulations douces
- Philippe Caron, Directeur des Infrastructures de Transports et des Déplacements

Représentant la ville qui accueille la réunion publique et sera traversée par le projet :

- Philippe Pemezec, Maire du Plessis Robinson et Vice-Président du Conseil général des Hauts-de-Seine chargé du développement durable, de l'égalité des chances et de l'aménagement du territoire

Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui coordonne les études techniques et l'organisation de la concertation :

- Jean-François Lacroux, Chef de la division Tram Nord à la Direction des Projets d'investissement
- Julien Rivat, Chargé de projet tramway Antony-Clamart

La réunion a été animée par Jean-François Henric, du cabinet Egis Conseil.

1.3. Documentation disponible

- Des exemplaires de la Lettre d'information n°2
- Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) en consultation
- Une urne pour le recueil des avis
 - Une fiche info à remplir par les participants (facultatif)



Antony • Châtigny-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

Tramway Antony-Clamart

1.4. Déroulement de la réunion

- **Ouverture et présentation du projet**

- Présentation du déroulement de la réunion et rappel des modalités de la concertation par Jean-François Henric, cabinet Egis Conseil
- Accueil des participants par Philippe Pemezec, Maire du Plessis Robinson et Vice-Président au Conseil général des Hauts-de-Seine chargé du développement durable, de l'égalité des chances et de l'aménagement du territoire
- Intervention de Jean-Loup Metton, Vice-Président au Conseil général des Hauts-de-Seine en charge des transports et de la circulation, de la voirie, des voies navigables et des circulations douces ;
- Présentation du contexte et des objectifs du projet par Jean-François Lacroux, Chef de la division Tram nord au STIF
- Présentation des caractéristiques générales du projet et des séquences du tracé par Julien Rivat, chargé de projet Tramway Antony-Clamart au STIF

- **Temps d'échange avec le public**

- **Clôture de la réunion**

2. Rappel des modalités de la concertation

Jean-François Henric (Egis Conseil) rappelle les modalités de la concertation de ce projet qui permettent au public de s'informer et de s'exprimer. Le public dispose de moyens d'information variés :

- les réunions publiques, où sont présentées le projet
- le site Internet
- les lettres d'information
- les dépliants

Le public est également invité à utiliser les moyens d'expression mis à sa disposition :

- Les réunions publiques, qui sont un temps d'échanges et où les participants peuvent poser des questions
- Les cartes T
- Les avis laissés dans les urnes en Mairie
- Les avis laissés sur le site Internet

3. Introduction et présentation du projet

3.1. Introduction

Mot d'accueil de Monsieur le Maire

Monsieur le Maire remercie le public et M. Metton de leur présence à cette réunion de concertation. Il évoque l'implication du Conseil général des Hauts-de-Seine qui finance le projet à hauteur de 65%, la Région Ile-de-France en finançant 35%. Il précise que même dans un contexte de péréquation peu favorable pour les Hauts-de-Seine, le Conseil général fait des efforts importants en matière de transports. Il rappelle que le coût du projet est de 311 millions d'euros hors matériel roulant, que le projet comprendra 14 stations entre La Croix-de-Berny et la Place du Garde et qu'il permettra des correspondances avec le RER B et le T6 au niveau de l'hôpital Béclière. M. le Maire souligne l'effort du STIF sur ce projet. Il rappelle qu'un certain nombre de projets sont restés sans suite (la Croix du Sud). Ce tramway desservira à la fois le plateau, Novéos et le centre-ville du Plessis-Robinson. M. le Maire souligne que deux emplacements sont identifiés pour

Compte-rendu synthétique de la réunion publique du 12 février 2013 au Plessis-Robinson

Tramway Antony-Clamart

l'implantation du site de maintenance et de remisage, dont un sur la commune du Plessis-Robinson qui ne convient absolument pas selon lui. Il précise que d'autres sites sont à travailler. En conclusion de son intervention, M. le Maire invite les participants à poser toutes leurs questions.

Mot du Vice-Président du Conseil général des Hauts-de-Seine

Jean-Loup Metton souligne que les déplacements sont un facteur de développement et de qualité de vie pour les Hauts-séquanais. Il cite plusieurs projets récemment inaugurés : le prolongement du T1 jusqu'à Asnières - Gennevilliers - Les Courtilles, le prolongement du T2, le prolongement de la ligne 4 avec l'inauguration de la station Mairie de Montrouge. Par ailleurs, il cite d'autres projets : le T6 dont la partie en surface devrait être inaugurée au cours du 2^{ème} semestre 2014, et 2015 pour la partie suivante ; la requalification de la RD 920 ; le projet de Vallée Rive Gauche ; le prolongement du T1 jusqu'à Rueil ; le demi-diffuseur de l'A86 à Châtenay-Malabry. M. Metton rappelle la forte implication, le financement et la participation du département à un grand nombre de projets. Il précise que beaucoup de choses restent à faire, notamment sur le RER B qui n'atteint pas la qualité de service que l'on pourrait en attendre, et ce en partenariat avec l'Etat, le STIF et la Région. En outre, le Grand Paris Express est soutenu et souhaité à court terme. Les critères de choix du phasage et du tracé doivent être fondés sur la nécessité de répondre aux fortes demandes de transports, et non sur des oppositions stériles entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France. L'efficacité de ces projets est d'autant plus importante et s'impose dans le contexte de raréfaction des deniers publics. M. Metton souligne l'inquiétude du Conseil général quant à la volonté de l'Etat et de la Région de porter le projet du prolongement d'Eole compte tenu de son coût bien que ce projet soit indispensable pour le développement et l'attractivité des Hauts-de-Seine. Le tramway Antony Clamart contribue au maillage de la partie sud des Hauts-de-Seine auquel doit également participer le Schéma directeur du RER B. Il conclut sur l'implication du Conseil général qui finance 65% du projet, et son rôle de maître d'ouvrage de l'insertion urbaine. Il précise que le Conseil général veillera à ce que ce projet soit plus qu'un projet de transport : un projet de territoire.

3.2. Présentation du projet

Jean-François Lacroux remercie M. le Maire pour son accueil, pour l'implication du Conseil général sur ce projet et souligne la qualité du travail qui est en cours. Il présente ensuite les objectifs globaux du projet.

Julien Rivat expose les principales caractéristiques du projet par séquence, le projet ayant été réparti en 4 séquences homogènes en termes d'enjeux, et présente les localisations pressenties du site de maintenance et remisage.

(Voir le support de présentation de la réunion publique sur : www.tramway-antony-clamart.fr)

Tramway Antony-Clamart

4. Echanges avec la salle

- **M. Blot, élu municipal du Plessis Robinson** considère qu'il faut optimiser les **correspondances**, qu'il est préférable d'avoir des correspondances de quai à quai. Compte tenu des pentes sur le T6, c'est un tramway sur pneus qui a été choisi. Est-ce que le **matériel** fer suffit sur ce projet ?
- **Un habitant du Plessis-Robinson** formule une inquiétude quant à la **circulation** aux carrefours, compte tenu du nombre de tramways par heure qui passeront aux heures de pointes. Est-ce que cela va créer des remontées de bouchons jusqu'à l'A86 ? Des simulations ont-elles été réalisées ?
- **Un habitant de Fontenay-aux-Roses** demande quel va être **le lien avec Orlyval** ?
- **Jean-François Lacroux (STIF)** rappelle qu'il faut prévoir les **correspondances** les plus courtes possibles entre les différentes lignes. Il précise que l'ensemble du secteur de La Croix-de-Berny, qui est complexe, va être repensé notamment sur la thématique des cheminements piétons afin de les rendre les plus directs possible. Il précise que la topographie est assez favorable dans l'optique d'une passerelle, option qui apparaît d'ailleurs intéressante. **La correspondance avec le T6** est un enjeu important. Ce tramway permettra de rabattre un trafic de voyageurs vers Paris et la ligne 13. Il est attendu un niveau de trafic important à ce croisement entre ces 2 lignes. Il est important d'avoir une réflexion spécifique sur cette correspondance.
Concernant le **matériel roulant**, il est rappelé que sur le T6 il fallait franchir une pente que seul un tramway sur pneu pouvait franchir. A l'époque des études menées sur ce projet, deux constructeurs proposaient cette technologie. Aujourd'hui, un seul propose ce matériel. Pour le tramway Antony Clamart, le choix s'oriente vers un matériel fer, qui permet de répondre aux contraintes topographiques.
- **Philippe Caron (CG 92)** répond sur la question de la **circulation** et précise qu'il est nécessaire de prendre en compte l'insertion du tramway comme un projet d'ensemble avec un réaménagement de façade à façade. C'est l'occasion de faire un projet qui apaise la circulation, l'environnement urbain, donne de la place à tout le monde et favorise le report modal. Le projet doit être mené pour résoudre toutes ces contraintes y compris le fait de laisser une capacité de circulation pour le trafic automobile. La configuration de la circulation automobile va dépendre de la configuration du tramway en axial ou en latéral. L'espace public est assez large sur ce projet, ce qui laisse une latitude assez importante et permet de laisser de la capacité pour les voitures. Une nouvelle phase d'études sera présentée en 2015 comprenant des réponses détaillées sur la configuration de la circulation et des carrefours.
- **Julien Rivat (STIF)** revient sur la question de la **correspondance avec Orlyval** : le terminus est à La Croix-de-Berny, il faudra prendre le RER B et descendre à Antony pour prendre Orlyval. Sur les variantes de **tracé**, il précise que pour se rendre sur le secteur de la gare d'Antony, le tissu urbain est dense avec des rues étroites et ne permet pas l'insertion du tramway. Des problématiques d'expropriations et de circulation apparaissent. Par ailleurs, il semble compliqué d'insérer un terminus tramway au niveau du centre-ville d'Antony, équipement nécessitant une emprise importante.
- **Madame Daugeras, Présidente d'une association de Quartier sur la Ville de Sceaux** souligne que les tramways peuvent être **bruyants** et que des riverains le long du Boulevard des Maréchaux s'en plaignent. Qu'en sera-t-il pour le tramway Antony-Clamart ? Y aura-t-il un **stationnement-relais** pour les personnes n'habitant pas à proximité immédiate de la ligne? Il convient de favoriser par ce moyen l'utilisation du tramway par le maximum d'habitants. Est-ce que les **bus** vont être supprimés ? Madame Daugeras

Compte-rendu synthétique de la réunion publique du 12 février 2013 au Plessis-Robinson

Tramway Antony-Clamart

souligne l'importance, la nécessité et l'utilité de ce réseau bus existant, pour les habitants qui ne sont pas directement sur la ligne.

- **Une habitante du Plessis-Robinson** souligne que beaucoup de contraintes existent : le tube de l'A86, les échangeurs dont un qui arrive au Plessis, l'enfouissement de la ligne haute tension (qui aurait permis de poursuivre ce tramway plus loin, mais compte tenu de cette contrainte, le tracé bleu a été écarté). **Les études de circulations** datent de 2006 à 2009 : comment est-ce que ces études vont être fiabilisées ? Comment vont être réglés les problèmes d'**interconnexion** vers Bourg-la-Reine, Vélizy, qui représentent des pôles d'emplois et de commerces ? Les **bus** 119, 379 qui desservent directement ces zones vont-ils être supprimés ? Comment sont pris en compte les impacts du T6, les problématiques de stationnement ? L'interconnexion avec le RER B ? L'urgence est l'amélioration du RER B comme le souligne dans Le Parisien, aujourd'hui, le Maire de Sceaux, mais il faut aussi améliorer les bus directs vers Vélizy et vers la gare de Clamart. Pourquoi est-ce que le STIF ne fait pas un **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** (comme il le prévoyait en 2006) pour 3 fois moins cher ? Cela permettrait aussi de desservir des multi branches directes vers Clamart et Vélizy.
- **Philippe Pemezec** tient à remercier les personnes qui participent à ce projet. Il souligne que ces tramways sont d'immenses progrès pour la Ville du Plessis-Robinson pour développer les logements, des activités, des emplois. Il faudra enfouir la ligne à haute tension qui empêche l'exploitation du foncier en dessous. C'est prévu dans le cadre de la ZAC Noveos. Le premier demi-échangeur de l'A86 est en train de se faire avec un financement quasi-total du Conseil général. M. Pemezec fait référence au tramway de Bordeaux qui apporte beaucoup de sérénité et qui est **moins bruyant** que la circulation de voiture. M. Pemezec exprime le fait que l'arrivée du tramway permettra plus d'emplois sur Noveos car la proximité des transports collectifs reste le premier critère d'appréciation d'une entreprise pour son implantation.
- **Julien Rivat (STIF)** apporte des éléments complémentaires sur le niveau de **bruit** : un tramway fait moins de bruit qu'un axe routier comme les avenues de la Division Leclerc, Paul Langevin ou la RD 2. Des études pour mesurer le niveau de bruit avant/après la mise en service d'un tramway et identifier ses impacts vont être réalisées. Des mesures et technologies peuvent être envisagées en cas de besoin, de nombreux retours d'expérience sont disponibles pour réduire et minimiser le bruit.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que le tramway n'est pas le seul maillon permettant de répondre aux problématiques de transport du territoire. Le tramway s'inscrit dans un réseau global régional et participe au **maillage du territoire**. Le RER, réseau lourd avec des arrêts environ tous les 2kms, ne permet pas de desservir finement le territoire mais dispose d'une vitesse commerciale importante. Le tramway vient compléter ce réseau lourd avec des stations tous les 500 mètres environ. En dernier lieu, le réseau de bus participe à la desserte fine du territoire. C'est la **complémentarité** entre ces moyens de transport qui est recherchée y compris avec les voitures, et non une opposition entre les modes de déplacements. Concernant **les parkings-relais**, le STIF privilégie une politique de positionnement de ces équipements en grande couronne, notamment en périphérie des zones denses pour limiter la circulation automobile en se rapprochant des agglomérations. Sur la petite couronne la densification de la desserte de transport est privilégiée. C'est pourquoi dans le cadre du projet de tramway Antony-Clamart, il n'y a pas de parking relais prévus. Par contre, il est prévu de réorganiser le réseau bus pour les populations situées à plus de 500 mètres pour améliorer l'accès au tramway. Sur le **choix entre le BHNS et le tramway**, M. Lacroux précise qu'un BHNS est un bus qui évolue sur une voie en site propre, souvent avec une priorité aux feux et aux croisements comme le TVM (Trans Val de Marne). Le choix entre un BHNS et un tramway est fait en fonction des niveaux de trafic à la mise en service, et à moyen terme. Sur ce projet, à la mise en service du Grand Paris Express le flux voyageurs double et passe de 30 000 à plus de 60 000 voyageurs par jour. Ce niveau de fréquentation ne peut pas être traité avec un BHNS. L'évolution du réseau de transport en Ile-de-France, avec la mise en

Tramway Antony-Clamart

service du Grand Paris Express, impacte le trafic de ce projet qui ne peut être absorbé que par un tramway qui constitue donc un choix de court et long termes.

- **Une habitante du Plessis-Robinson** précise qu'il faudrait faire un BHNS à court terme et un tramway sur le long terme car le planning du Grand Paris Express est inconnu. Elle précise que la Ville de Tours fait cela.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que le BHNS coûte 10 à 20M€ par km. Ces projets coûtent certes moins cher à court terme mais nous avons souhaité faire le bon choix sur le long terme. Le tramway Antony Clamart dont le coût est de 311M€ est bien un choix de long terme. De plus, l'emprise requise pour insérer un BHNS est supérieure à celle d'un tramway. Il est nécessaire d'intervenir deux fois sur l'espace public pour ajuster l'infrastructure. Cette approche n'est pas optimale.
- **Une participante** demande pourquoi une **jonction avec Issy les Moulineaux ou le RER C** n'est-elle pas envisagée ?
- **Un participant** s'interroge : pourquoi ne pas **poursuivre le tramway jusqu'à la RN20 et remonter jusqu'à porte d'Orléans** ? Cela permettrait de pallier les défaillances des réseaux existants (le RER B et les bus).
- **Jean-François Lacroux (STIF)** explique que pour avoir une vision à long terme, des études de **prolongement** ont été engagées à la fois vers la gare de Clamart et vers Issy-les-Moulineaux. A l'entrée de Clamart, le tissu urbain est dense avec des rues étroites ce qui rend difficile l'insertion du tramway en surface. Différentes variantes de tracé en surface ont d'ailleurs été étudiées sur Clamart. Ce prolongement peut être envisagé, mais en souterrain. En conséquence le coût serait élevé. Par ailleurs, les études de prévisions de trafics montrent que le trafic est doublé quand ce tramway est prolongé vers le réseau structurant. Ce prolongement est donc opportun. Il devra faire l'objet d'études beaucoup plus détaillées.
- **Julien Rivat (STIF)** apporte des éléments complémentaires sur la **proposition de tracé**. Des tracés alternatifs ont été étudiés. Il précise que la conception d'un réseau de transport se fait en lien avec le maillage et les optimisations entre les réseaux en complémentarité plus qu'en doublonnage. Un Schéma Directeur du RER B est en cours au sud de la ligne pour améliorer les performances. Des premiers travaux peuvent être envisagés dès le court terme avec des déclinaisons à plus long terme.
- **Un habitant d'Antony** souligne que ce projet impose un endettement citoyen supplémentaire. Il propose de choisir une solution moins onéreuse et faire un « PAC », un « Paladin Antony Clamart ». Par ailleurs, cet habitant souligne que des voies ont été coupées vers Bièvre dans le bois de Verrière et qu'il souhaite que celles-ci puissent être réouvertes pour faciliter les circulations dans le secteur.
- **Un participant demande** : pourquoi ne pas utiliser le côté sud de l'avenue à La Croix-de-Berny en élargissant le pont des Marguerites ? Quel est l'avenir des platanes qui se trouvent sur l'avenue de la Division Leclerc ? Et celui des cyprès au niveau du carrefour du 18 mars 62 ? Peut-on revoir le profil autoroutier de la traversée de la forêt de Meudon ? Serait-il possible de créer un arrêt supplémentaire de jour pour permettre aux promeneurs d'accéder à la forêt de Meudon ? Pourquoi ne pas aménager les correspondances des bus ? A l'approche de Clamart, les bus 162 et 190 s'arrêtent non pas Place du Garde, mais à la place Marquis.

Compte-rendu synthétique de la réunion publique du 12 février 2013 au Plessis-Robinson

Tramway Antony-Clamart

- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que le réseau existant est **financé** pour 1/3 par les utilisateurs, pour 1/3 par les entreprises et pour 1/3 par la région. Les études socioéconomiques seront réalisées pour évaluer l'opportunité de projet en mettant en balance son coût et sa rentabilité par rapport à la réponse au besoin qu'il apporte. Ce projet, avec des perspectives de fréquentations de 60 000 voyageurs par jour, répond à un vrai besoin.
- **Jean-Loup. Metton (CG 92)** intervient sur la question des **financements** pour préciser que tous les projets ne sont pas financés par de l'endettement, ils peuvent l'être sur fonds propres. Le Conseil général est d'ailleurs en désendettement, et autofinance une partie de ces projets. Il précise aussi qu'investir, c'est créer de l'emploi de manière directe et indirecte, ce qui a été exposé par M. Pemezec sur Noveos.
- **Philippe Pemezec** précise que l'endettement peut être sain, quand il permet des retours sur **investissement**. Il met en perspective l'investissement sur ce tramway qui générera pour le territoire des emplois et des taxes sur les entreprises et sur le bâti. Sur le **tracé**, il précise qu'il aurait sans doute été plus idéal de desservir le centre-ville du Plessis mais que c'est le tracé le plus facile et raisonnable qui a été choisi pour le tramway. Il s'insère sur des voiries départementales ce qui est donc moins coûteux et plus simple. Il y a certes des **platanes**, mais ils sont malades et il convient de les remplacer.
- **Julien Rivat (STIF)** apporte des éléments complémentaires sur les **tracés** (une carte est projetée pour illustrer les tracés qui ont été étudiés). Des tracés au Plessis passant par le centre-ville à proximité du marché ont été travaillés mais ils comprennent des contraintes fortes et viennent perturber la vie locale, avec des expropriations. En ce qui concerne le sujet de La **Croix-de-Berny** : un tracé étudié passait au sud de La Croix-de-Berny, mais cette emprise est en interface avec les emprises travaux du projet de tunnel sud de l'A86 et comprend des contraintes assez fortes. Sur la question de **la station supplémentaire** sur la traversée de la forêt de Meudon : le principe est que chaque station créée doit être desservie systématiquement pour plus de lisibilité. Chaque arrêt supplémentaire diminue la vitesse moyenne. Les 14 stations définies sont donc un compromis entre le niveau de qualité de service, la vitesse moyenne et la population à desservir. Les implantations des stations ont été définies pour répondre au mieux aux besoins du territoire. En ce qui concerne les **bus à la place du Garde** : le réseau de bus fera l'objet d'une restructuration pour améliorer le rabattement sur le tramway.
- **Philippe Caron (CG 92)** précise que des **arbres** devront être abattus mais que le projet intégrera un important volet paysager à l'image des tramways inaugurés l'année dernière dans le nord du département. Sur les caractéristiques de l'insertion dans la traversée de la **forêt de Meudon** : l'orientation en cours est celle de la réduction du nombre de voies et de la réalisation d'une plateforme de façon latérale dans la mesure où cette section ne comprend ni riverains ni commerces.
- **Un habitant du Plessis-Robinson** déclare que les parkings relais doivent être mis en place et de manière gratuite, c'est le cas à Bordeaux. Y aura-t-il des parkings gratuits ?
- **Philippe Pemezec** confirme le besoin de mettre en place des parkings relais pour inciter à l'usage du tramway. Il précise qu'il faut planter un parking relais au niveau du Petit Clamart.
- **Un participant** demande des précisions sur le futur **centre de maintenance** et les deux choix possibles pour son implantation.
- **Philippe Pemezec** précise que le STIF a identifié pour accueillir le **SMR** (site de maintenance et de remisage) un terrain sur la commune du Plessis-Robinson qui est à fort potentiel de valorisation foncière et qui ne convient pas pour accueillir un garage. Ce foncier doit être valorisé par la ZAC. M. Pemezec informe que le Maire de Châtenay-Malabry

Tramway Antony-Clamart

et lui-même sont d'accord pour utiliser l'espace vert de Châtenay-Malabry dont les bois ont été déclassés. Le foncier disponible au cœur de la ZAC doit être valorisé pour en faire un investissement rentable. Il demande aux habitants de se mobiliser en faveur des parkings relais et pour que le SMR se fasse en dehors de Novéos.

- **Un participant** pose une question sur le **tracé** : pourquoi ne pas solliciter le Conseil général des Yvelines pour aller à Saint-Quentin-en-Yvelines en partant de Châtenay-Malabry et en desservant Vélizy, Satory, en remplacement des autobus, et en jonction avec le Tramway Paris-Orly ? Pourquoi ne pas se concerter avec le Conseil Général du Val de Marne pour mutualiser le **SMR** puisqu'il dispose d'un garage disposant de réserves de capacité ?
- **Une habitante du Plessis-Robinson** souligne que le **SMR** n'est pas un garage mais une infrastructure créatrice d'emploi. Elle ajoute qu'il serait dommageable de mobiliser le territoire de **l'ONF** qui est déjà impacté par la nouvelle bretelle de l'A86. Par ailleurs, cette parcelle devrait faire l'objet de mesures compensatoires qui ont un coût.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que des parkings relais ont été implantés à l'échelle de la région dans des zones moins denses, en grande couronne, pour drainer le trafic routier en amont de la congestion et favoriser les transports en commun. Sur la commune du Plessis-Robinson, le réseau est saturé aux heures de pointes. Les parkings relais en proximité peuvent accentuer l'engorgement et il convient donc de capter ces usagers plus en amont. Concernant le **SMR** : une douzaine de sites ont été étudiés pour accueillir le SMR dans des conditions satisfaisantes, à des coûts raisonnables. Au départ, la recherche s'est portée sur un site de 30 000 m², mais du fait de la rareté des espaces compatibles avec l'implantation d'un SMR, un terrain plus petit a été étudié. A ce stade des études, l'insertion sur ce terrain ne s'avère pas impossible, y compris en intégrant le prolongement du tramway. La commune de Châtenay-Malabry disposerait d'un espace approprié pour le SMR avec une surface suffisante mais il est **boisé**. Les mesures compensatoires à prendre en cas de déboisement ont été étudiées et des opportunités de compensation pourraient exister, notamment en face du carrefour du 11 novembre, où une parcelle appartenant à l'AP-HP pourrait être prise en compensation.
- **Philippe Pemezec** insiste sur le fait que pour localiser le **SMR**, d'autres opportunités foncières existent ailleurs avec les départs de la faculté de Pharmacie et de l'Ecole Centrale. Il demande au STIF de retravailler sur ces hypothèses car celle du Plessis-Robinson ne convient pas : c'est le seul foncier valorisable et exploitable évalué par les domaines.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que les deux sites évoqués pour le **SMR** par Monsieur le Maire ne sont pas en proximité immédiate de la ligne ou présentent une topographie non favorable.
- **Julien Rivat (STIF)** répond sur les variantes de **tracé** : il explique que quand des TCSP (transports en commun en site propre) sont conçus, ils le sont de manière intégrée avec les réseaux existants, avec les lignes déjà en place. La jonction entre le TPO (Tramway Paris Orly) et le tramway Antony Clamart se fera via le TVM. La desserte de Vélizy est assurée par la correspondance avec le T6. La restructuration du réseau bus accompagne aussi cette conception d'un réseau équilibré et optimisé.
- **Un habitant du Plessis-Robinson** s'interroge sur la façon dont les automobilistes vont passer de part et d'autre de l'Avenue de la Division Leclerc.
- **Un participant** demande pourquoi ne pas utiliser l'ancien dépôt des tramways pour le **SMR** à La Croix-de-Berny (qui a été utilisé jusqu'en 1937) ? Pourquoi ne pas utiliser le stade de La Croix-de-Berny qui est toujours une propriété de la RATP ? Pourquoi ne pas enterrer le SMR et construire au-dessus comme cela a été fait pour le T3 ?

Compte-rendu synthétique de la réunion publique du 12 février 2013 au Plessis-Robinson

Tramway Antony-Clamart

- **Philippe Caron (CG 92)** répond sur le **franchissement de l'avenue de la Division Leclerc par les voitures** et précise que les mouvements sont reportés aux carrefours. Il invite à aller voir les tramways mis en service l'année dernière qui permettent de se rendre compte de l'apaisement de la circulation. Les véhicules vont faire leurs demi-tours dans les carrefours.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** précise que l'insertion axiale est plus favorable pour les **accès riverains**. Les configurations en axial et bi-latéral donnent deux configurations contrastées pour la réalisation des traversées par les automobilistes.
- **Julien Rivat (STIF)** montre les différents **sites** qui ont été étudiés pour l'implantation du SMR, en affichant une carte illustrative. Il rappelle les critères : surface, configuration du terrain (dénivelé), proximité par rapport au tracé. Seuls 2 sites sur les 12 étudiés ressortent de cette réflexion une fois que les critères et contraintes sont pris en compte.
- **Philippe Pemezec** fait remarquer que le terrain de l'US-Métro pourrait être utilisé pour le **SMR**.

Tramway Antony-Clamart

4.1. Conclusion

L'animateur remercie les participants à la réunion pour leurs questions. Il précise que le public peut continuer à s'exprimer :

- o lors de la prochaine et dernière réunion publique à Clamart le 19 février prochain,
- o en laissant un avis sur le site Internet,
- o via les urnes placées en Mairie.



Antony • Châtigny-Malesherbes • Le Plessis-Robinson • Clamart

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLAMART

Tramway Antony-Clamart

Concertation publique 21 janvier – 1^{er} mars 2013

Réunion publique du 19 février 2013 Salle des fêtes Hunebelle – Clamart

Compte-rendu synthétique

1. Présentation de la réunion

1.1. Le contexte de la réunion

La phase de concertation sur le projet de tramway Antony-Clamart, qui reliera La Croix-de-Berny à Antony à la Place du Garde à Clamart, a débuté le 21 janvier 2013. La réunion publique de Clamart est la quatrième réunion d'une série de quatre réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le mardi 19 février 2013 à la Salle des Fêtes Hunebelle entre 20h15 et 22h45 et a réuni environ 100 participants.

1.2. Intervenants

Représentant les financeurs du projet, le Conseil général des Hauts-de-Seine et le Conseil régional d'Île-de-France :

- Jean-Loup Metton, Vice-Président au Conseil général des Hauts-de-Seine en charge des Transports et de la circulation, de la voirie, des voies navigables et des circulations douces ;
- Benoît Marquaille, Conseiller régional ;
- Philippe Caron, Directeur des Infrastructures de Transports et des Déplacements au Conseil général des Hauts-de-Seine.

Représentant la ville de Clamart qui accueille la réunion publique et qui sera traversée par le projet :

- Philippe Kaltenbach, Maire de Clamart et Sénateur des Hauts-de-Seine.

Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui a coordonné les études techniques de DOCP et l'organisation de la concertation :

- Sandrine Gourlet, Directrice adjointe des Projets d'Investissement ;
- Jean-François Lacroux, Chef de la division Tram Nord à la Direction des Projets d'Investissement ;
- Clémence Pène, Chargée de projet tramway Antony-Clamart.

La réunion a été animée par Jean-François Henric, du cabinet Egis Conseil.

1.3. Documentation disponible

- Des exemplaires de la Lettre d'information n°2
- Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) en consultation
 - Une urne pour le recueil des avis
 - Une fiche info à remplir par les participants (facultatif)



Antony • Châtillon-Malesherbes • Le Plessis-Robinson • Clamart

Tramway Antony-Clamart

1.4. Déroulement de la réunion

- **Ouverture et présentation du projet**

- Présentation du déroulement de la réunion par Jean-François Henric, cabinet Egis Conseil
- Accueil des participants par Philippe Kaltenbach, maire de Clamart
- Intervention de Benoît Marquaille, Conseiller régional
- Intervention de Jean-Loup Metton, Vice-Président au Conseil général des Hauts-de-Seine en charge des Transports et de la circulation, de la voirie, des voies navigables et des circulations douces
- Présentation du contexte et des objectifs du projet par Sandrine Gourlet, Directrice adjointe des projets d'investissement au STIF, et Jean-François Lacroux, chef de la division tram nord au STIF
- Présentation des caractéristiques générales du projet et des séquences du tracé par Clémence Pène, chargée de projet Tramway Antony-Clamart au STIF.

- **Temps d'échange avec le public**

- **Clôture de la réunion**

2. Introduction et présentation du projet

2.1. Introduction

Mot d'accueil de Monsieur le Maire

Philippe Kaltenbach remercie les services du STIF, du Conseil général et de la Région qui se sont fortement impliqués pour la réussite de ce projet. Il salue également les élus présents : Monsieur Metton et Monsieur Marquaille. Ce projet s'inscrit dans la continuité du projet de la Croix du sud qui prévoyait, depuis la ligne 12 et la ligne 13 du métro, de rejoindre respectivement Antony et Vélizy. Ces projets ont évolué en des projets de tramways. Il s'agit bien de desservir le sud des Hauts-de-Seine, jusqu'à maintenant mal irrigué par les transports en commun. Monsieur Kaltenbach remercie le Conseil général d'avoir porté ce projet et de l'avoir proposé dans le cadre d'un Contrat particulier Région-Département. Il rappelle qu'au départ le projet de tramway devait s'arrêter à l'Hôpital Béclère et qu'il a défendu la réalisation d'un tramway (et non d'un bus à haut niveau de service) jusqu'à la Place du Garde, avec le soutien de la Région. Ce tronçon, Béclère-Place du Garde, a fait l'objet d'un accord sur son financement entre la Région et le CG 92. La ville sera extrêmement vigilante sur l'aménagement et l'insertion de ce tronçon. Monsieur Kaltenbach insiste sur le fait de considérer ce terminus Place du Garde comme provisoire et non définitif puisque l'objectif est de connecter le tramway à un transport en commun lourd : d'un côté le RER B, de l'autre le futur Grand Paris Express. Le tramway Antony-Clamart n'est pas une branche du T6 mais un tramway qui va d'un transport lourd à un autre. Monsieur Kaltenbach est favorable au prolongement du tramway jusqu'à la gare de Clamart, une autre option est celle du prolongement jusqu'à Issy-les-Moulineaux.

Mot d'accueil du Conseiller régional

Monsieur Marquaille salue le travail des élus, Monsieur Kaltenbach et Monsieur Metton, et des équipes du STIF et du Conseil général qui interviennent sur ce projet. Au nom du président Huchon, il remercie également le public de sa présence et salue les élus présents dans l'assemblée : Jean-Marc Germain, Vincent Gazeilles et Jean-Didier Berger. Le tramway Antony-Clamart est un projet structurant connecté au RER B à la Croix-de-Berny, ainsi qu'au Trans Val de Marne. Ce projet va permettre de faciliter les déplacements sur l'ensemble de la zone. Le Conseil général

Tramway Antony-Clamart

finance 65% du projet et la Région 35%. Le STIF prend à sa charge le matériel roulant. M. Marquaille rappelle que Philippe Kaltenbach s'est beaucoup battu pour le prolongement du tramway vers une gare du Grand Paris Express : aujourd'hui la Région et le STIF reconnaissent toute l'utilité de pouvoir réaliser ce prolongement jusqu'au Grand Paris Express. Ce prolongement est inscrit dans le projet de SDRIF voté en octobre 2012 par la Région.

Mot d'accueil du Vice-Président au Conseil général des Hauts-de-Seine

Monsieur Metton rappelle que les facilités de déplacement sont un facteur crucial de développement économique et de qualité de vie des Hauts-séquanais. C'est pour cela que le Conseil général a inauguré récemment les prolongements des tramways T1 et T2 et que le prolongement de la ligne 4 sera inauguré en mars à Montrouge. Le Conseil général a également réalisé 20 km d'aménagements cyclables et la mise en accessibilité de 54 lignes de bus. Il évoque également la réalisation du tramway T6, la requalification de la RD2 et le demi-diffuseur de l'A86 à Châtenay-Malabry. Le Conseil général se mobilise pour les transports, quel que soit le mode. Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire. Le Conseil général plaide auprès de ses partenaires en faveur du Grand Paris Express pour qu'il débute le plus vite possible. Il est également nécessaire que les critères de choix du phasage et du tracé soient fondés sur la nécessité de répondre en priorité aux fortes demandes de transports, et non pas à une logique stérile d'opposition entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France. L'efficacité de ces projets s'impose d'autant plus dans le contexte de raréfaction des deniers publics. Le Conseil Général est inquiet sur la réelle volonté de l'Etat et de la Région de porter le projet « Eole », (prolongement du RER E à l'ouest). Ce projet est financièrement très conséquent mais indispensable au développement et à l'attractivité du département. La liaison est-ouest constituée par le tramway T6 et le schéma directeur du RER B sud n'est qu'une partie de la réponse au désenclavement des Hauts-de-Seine. Il faut en complément une liaison nord-sud fiable, confortable et performante. C'est l'objet du projet Antony-Clamart présenté aujourd'hui, pour lequel le Conseil Général s'est fortement investi. Enfin, il ne faut pas oublier l'importance du cadre de vie car un projet de tramway est toujours l'occasion de valoriser pleinement le territoire dans lequel il s'inscrit. Ce tramway n'est pas seulement un projet de transport, c'est aussi un projet de territoire.

2.2. Présentation du projet

Sandrine Gourlet remercie Monsieur le sénateur-maire pour son accueil et le public pour sa participation. Elle précise le rôle du STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France qui imagine, prévoit, organise, coordonne et finance les transports en commun en Ile-de-France. Elle présente également les acteurs qui se sont mobilisés sur ce projet :

- o le STIF, qui intervient en tant qu'autorité organisatrice des transports : il veille à la maîtrise des coûts, des délais et du programme.
- o Les maîtres d'ouvrages, c'est-à-dire les personnes morales pour lesquelles l'ouvrage est construit, sont le STIF et le Conseil général des Hauts-de-Seine.
- o Les financeurs sont la Région et le Conseil général des Hauts-de-Seine
- o Les collectivités locales associées, puisque le STIF travaille en étroite association avec les collectivités concernées par le projet, notamment les communes traversées ainsi que les communautés d'agglomération des Hauts-de-Bievre et Sud de Seine.

Jean-François Lacroux présente les objectifs globaux du projet.

Tramway Antony-Clamart

Clémence Pène expose les principales caractéristiques du projet par séquence, le projet ayant été réparti en 4 séquences homogènes en termes d'enjeux, et présente les localisations pressenties du site de maintenance et remisage.

(Voir le support de présentation de la réunion publique sur : www.tramway-antony-clamart.fr)

Tramway Antony-Clamart

3. Echanges avec la salle

- **Monsieur Berger, conseiller régional, conseiller municipal de Clamart**, remercie les services pour cette présentation. Concernant le parcours sur Clamart, les points importants sont :
 - L'interconnexion avec le T6 : il faut veiller à ce que le temps de correspondance à pied soit le plus court possible.
 - La station du terminus : l'objectif est que ce tramway soit un moyen de transport complémentaire qui ne vienne pas aggraver les problèmes de stationnement et de circulation. Il faut donc veiller à ce que ce terminus ne supprime pas des places de stationnement du parking Place du Garde, très utile pour les Clamartois.
 - Sur le parcours entre la place du Garde et l'hôpital Béclère, il a été évoqué de diminuer le nombre de voies sur l'avenue Claude Trébignaud. Il faudra veiller à ce que le tramway n'aggrave pas les problèmes d'encombrements déjà très importants.
 - **Monsieur Aubineau, adjoint au Maire de Clamart** remarque que trois stations du tramway desservent Clamart et que ces stations ne sont pas au service des salariés pour les amener sur leur lieu de travail. Au terminus Place du Garde, il considère qu'il faudrait faire tourner le tramway vers la droite pour aller vers la Mairie.
 - **Monsieur Chanut, de l'association Vivre à Clamart** (association affiliée à Environnement 92 et à Sud Environnement) s'interroge sur le choix du site de remisage qui semble se porter sur la forêt de Verrières. Ensuite, au niveau du croisement Béclère, il considère qu'il faut éviter de rallonger trop la correspondance comme cela est parfois le cas lorsque l'on passe d'un métro à un autre. Il s'interroge sur la réponse apportée aux besoins des Clamartois. Il souhaite connaître la part des populations et des emplois des quatre communes traversées qui ne seront desservies ni par le RER B, ni par la ligne T6, ni le Transilien, ni le tramway Antony-Clamart (dans un périmètre de 500 mètres autour des stations) : peut-on avoir les chiffres des prévisions de l'IAU¹ ?
- **Jean-François Lacroux (STIF)** apporte des éclairages sur le **maillage du réseau de transports en commun**. Ce maillage comprend le réseau lourd, constitué du RER, du métro ; en deuxième niveau, le tramway ; et en troisième niveau, le réseau bus qui permet une desserte fine du territoire. A travers le projet de tramway Antony Clamart, le maillage se constitue et se développe. Le projet de tramway pris individuellement n'est pas une réponse à tous les besoins ; le tramway est un maillon de la chaîne des déplacements, qui vient s'inscrire dans un réseau régional. Ce projet va aussi transformer les secteurs et les territoires traversés car c'est un projet de transport couplé à un projet d'aménagement.

Concernant les correspondances, la configuration du site pour la correspondance avec le T6 nécessite un travail précis pour gérer le dénivelé en intégrant les besoins des personnes à mobilité réduite. Quand les temps de correspondances sont trop défavorables les usagers se détournent des transports : c'est pourquoi le STIF veillera à l'optimisation des échanges entre le T6 et le TAC. Les correspondances seront également étudiées au niveau du terminus de Clamart. Les études ultérieures permettront de voir s'il est possible de se rapprocher du centre-ville de Clamart.

¹ IAU : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

Tramway Antony-Clamart

Dans le cadre de ce projet, **le prolongement au nord** a fait l'objet de premières réflexions pour permettre au tramway de se raccorder au Grand Paris Express. Du fait des caractéristiques urbaines des secteurs traversés (emprises étroites, circulation importante), il paraît très compliqué de réaliser le tramway en surface à partir de la Place du Garde. Un prolongement enterré, devrait être privilégié. Les premières réflexions engagées sur le tracé présenté prennent en compte des mesures conservatoires nécessaires à la réalisation ultérieure de ce prolongement notamment au niveau du site de maintenance et de remisage (SMR). A ce titre, on peut donc considérer que le terminus place du Garde est en quelque sorte « provisoire ».

- **Philippe Caron (CG92)** revient sur les **conditions de circulation**. Le tramway change la ville, c'est un projet de requalification de l'espace et pas seulement un projet de transport. C'est un projet dans lequel il faut essayer de concilier toutes les fonctionnalités de l'espace public : tramway, circulation automobile, stationnements, cyclistes, piétons. La réalisation d'un projet de tramway est le résultat de compromis et d'arbitrages qui vont être faits lors des études détaillées : la question relative aux conditions de circulation ne peut donc pas être précisée à ce stade. Néanmoins, les emprises concernées par ce projet sont relativement larges, toutes les fonctionnalités devraient donc pouvoir être restituées sauf peut-être cas particulier, par exemple au droit des stations.
- **Monsieur Gazeilles, conseiller général, conseiller municipal à Clamart et membre du Conseil départemental de développement durable.** Concernant le site de maintenance et de remisage, il serait mal venu de raser un espace boisé alors qu'il y a une zone d'activité à 300 mètres. Concernant la correspondance avec le T6, il pourrait être envisagé de passer à l'est pour éviter cette tranchée et la combler partiellement pour avoir une correspondance à la même hauteur et ainsi offrir un échange facilité entre les deux tramways. Il serait intéressant d'avoir le chiffrage de cette option. Concernant l'arrêt Place du Garde : ne serait-il pas plus optimal de l'envisager sur la partie est ? Concernant Antony, il semble inutile de rogner sur le Parc de Sceaux. Ce projet va arriver en 2020 et personne ne peut prédire ce que sera la circulation routière à cette époque. Monsieur Gazeilles estime que la place de la voiture va aller en se réduisant et qu'un prolongement au nord en surface, qui est bien moins cher, pourra être envisagé. Enfin, concernant le fret, une démarche est engagée sur le transport de marchandises par les tramways. C'est une option qu'il ne faut pas hypothéquer. Le tramway coûte 40 millions d'euros par km et il ne sera pas possible de mailler l'ensemble de l'Ile-de-France rapidement sans passer par une phase intermédiaire de bus en site propre.
- **Monsieur Boutry, représentant de l'Association des Usagers des Transports (AUT)** rappelle les avantages principaux du tramway : accessibilité et lisibilité. Ces deux avantages rendent le tramway attractif et on peut espérer un report modal important. Les **correspondances** constituent des ruptures de charge importantes (minimum de 100 mètres entre stations) et nécessitent de traverser de grandes et larges avenues. La sécurisation des correspondances ne semblent pas optimale à ce stade. Le tramway Place du Garde doit obliquer vers la droite et le terminus pourrait être fait au niveau du stade Hunebelle en rognant de quelques mètres sur le stade. Cela permettrait également de ne pas perturber le carrefour de la place du Garde.
- **Philippe Kaltenbach** rappelle que bien évidemment la **connexion entre le T6 et le Tramway Antony-Clamart** est à travailler pour la rendre la plus facile possible : rapprocher les deux stations, éviter d'avoir à traverser les avenues... Si le tramway Antony-Clamart était sur le côté droit de la voirie, cela permettrait d'éviter de traverser l'avenue. Il rappelle sa mobilisation pour que le tramway aille jusqu'à la Place du Garde pour se rapprocher du centre de Clamart dans la perspective d'un prolongement vers un transport

Tramway Antony-Clamart

en commun lourd. Philippe Kaltenbach revient sur les différentes options envisagées pour gérer au mieux ce terminus : la première était de réaliser le terminus avenue du Président Roosevelt mais cela impliquait des expropriations importantes. Une autre solution a été privilégiée sur le parking de la forêt. Monsieur Kaltenbach est favorable à un **terminus rue de Meudon**. En effet, il sera plus opportun pour les Clamartois de se rapprocher au plus près du centre-ville. L'idéal serait évidemment d'aller jusqu'au stade Hunebelle. Toutes ces options doivent être envisagées. Enfin, Monsieur Kaltenbach souligne que la ville soutient pleinement ce tramway qui permet de restructurer l'espace urbain et de desservir des zones d'emplois.

- **Sandrine Gourlet (STIF)** répond sur la **question du fret**. Une expérimentation menée par l'APUR (atelier parisien d'urbanisme) est en cours sur le tramway T3. Il s'agit de voir s'il est possible de charger du fret pendant les périodes où les tramways ne sont pas utilisés par les voyageurs car il y a un énorme besoin de transports en Ile-de-France. Néanmoins, il faut veiller à la répartition entre les usages pour les voyageurs et le fret. Cette étude doit permettre de vérifier la faisabilité et les modalités de ce projet. Sandrine Gourlet souligne que l'utilisation des tramways pour du fret la nuit comporte des freins :
 - le bruit de chargement et de déchargement pour les riverains,
 - l'incompatibilité avec certaines opérations de maintenance (entretien de la voie et des systèmes d'alimentation électrique) qui sont réalisées la nuit pour pouvoir garantir les bonnes conditions d'exploitation la journée.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** intervient sur le **site de maintenance et de remisage**. Le choix des sites de localisation du SMR n'est pas arrêté. La solution de simplicité aurait été de localiser le site sur l'espace boisé car la zone située au Plessis-Robinson est de 24 000 m² alors que 30 000 m² sont nécessaires. Le STIF a néanmoins souhaité réaliser un travail d'études pour l'optimisation du site de maintenance et de remisage afin de voir s'il pouvait être inséré dans un espace plus réduit. Il n'est pas certain que la surface sur Noveos soit suffisante car les études menées à ce jour doivent être encore précisées. Si la localisation sur Novéos n'est pas possible, des mesures compensatoires seront à étudier pour reconstituer l'espace boisé qui serait défriché dans le cas d'une insertion sur le site de Châtenay-Malabry. Pour ce faire, des premières pistes de réflexion sont explorées : un terrain appartenant à l'AP-HP de l'autre côté du carrefour du 11 novembre à Châtenay-Malabry pourrait être acquis dans le cadre du projet pour mettre en place un périmètre de protection. Un travail est en cours pour préserver, et a fortiori limiter autant que possible les impacts sur ces sites sensibles : Parc de Sceaux, bois de Verrières et forêt de Meudon.
- **Philippe Carron (CG92)** revient sur la **correspondance avec le T6** qui va faire l'objet d'études approfondies. Il faut faire une correspondance rapide, pratique et accessible. L'hypothèse de combler le dénivelé paraît compliquée en l'état car cela créerait un carrefour à un seul niveau entre la RD2 et la RD906. Sur le **Parc de Sceaux**, il explique que deux projets différents se superposent au niveau de La Croix-de-Berny : l'achèvement du tube de l'A86 par l'Etat et la réalisation du tramway Antony-Clamart. Aujourd'hui ces deux projets ne sont pas compatibles car ils empiètent l'un sur l'autre. Un travail avec les services de l'Etat pour les rendre compatibles est en cours. Une des solutions consiste à décaler le tramway vers le Parc de Sceaux et à empiéter de quelques mètres. C'est une solution que le Conseil général cherche à éviter mais si elle est nécessaire, elle serait faite de façon à minimiser les impacts.
- **Un participant** considère qu'il serait utile d'étudier la prolongation vers Orly et vers la Nationale 20 car il existe des surfaces disponibles pour le SMR. Qui peut encore croire que l'Etat fournira en 2016 l'argent qu'il n'a pas en 2013 pour payer le Grand Paris Express ? Il est important que les collectivités locales trouvent des solutions innovantes et alternatives et en appelle à un travail avec le département de l'Essonne.
- **Une habitante du Petit Clamart** s'interroge sur la **réorganisation des bus** : que va-t-il être fait avec les bus ? Dans le cadre du T6, le 190 va être supprimé. Le 379 est très utilisé

Tramway Antony-Clamart

pour rejoindre la Croix de Berny. Le tramway Antony-Clamart va traverser la forêt : est-ce que la forêt va être préservée, est-ce que cela va inciter aux constructions?

- **Un habitant de Clamart centre**, travaillant à Vélizy, revient sur le tracé. Il n'est pas prévu de **branche entre le carrefour du 11 novembre et Vélizy**. Le T6 arrive très tard et cette zone est très mal desservie, en direction d'Orly notamment. Ce projet ne permet pas de connexion facile avec Orly et entre Antony et Orly, le trajet coûte 10 euros. Si la tarification n'est pas incitative, autant prendre un taxi. Le projet n'a pas de sens s'il ne se poursuit pas vers Vélizy et Orly. Le projet a choisi la simplicité en s'insérant sur des routes. Il faut être visionnaire et prévoir d'aller jusqu'à Vélizy en créant les réserves foncières nécessaires. Le fait de rejoindre le T6 à Béclère ne va délester le T6, au contraire : cela va augmenter le trafic et saturer le tronçon entre Béclère et la zone d'emplois de Vélizy.
- **Sandrine Gourlet (STIF)** précise qu'un seul projet ne peut pas répondre à tous les besoins de transports et ne peut pas couvrir tout le territoire. L'objectif est d'avoir un **réseau de transport maillé**, avec des temps de correspondance efficaces, rapides et pratiques. L'enjeu à terme est de prolonger le tramway jusqu'à la ligne rouge du Grand Paris Express qui sera en connexion avec la ligne bleue, les RER, le T7 qui iront jusqu'à Orly.
- **Sandrine Gourlet (STIF)** intervient sur la **tarification**, sujet évoqué dans les questions du public. Le tramway, comme tous les modes de transport en Ile-de-France, excepté la desserte des aéroports d'Orly et de Roissy, s'inscrira dans la tarification normale. Une réflexion est en cours sur l'évolution de la tarification : un dézonage est déjà en cours le week-end. L'objectif est d'aboutir, sous réserve de financement, à un dézonage complet des transports en Ile-de-France pour faciliter l'usage des transports.
- **Jean-François Lacroux (STIF)** indique que des tracés qui s'inséreraient d'avantage dans les centres-villes ont été étudiés. Celui qui est présenté aujourd'hui est le résultat des premières études d'insertion. La desserte de Vélizy est une question qui a souvent été posée : la réponse est apportée avec une logique de maillage en plusieurs étapes. Il y a deux phases. Sans connexion du tramway Antony-Clamart avec le Grand Paris Express (GPE), le T6 est en surcharge car il est utilisé comme rabattement sur le réseau structurant. Avec un maillage complet, notamment avec le réseau GPE, le trafic s'équilibre entre les différentes branches, baisse sur le T6 et double sur le tramway Antony-Clamart (de 30 000 à plus de 60 000 voyageurs). Par ailleurs la réorganisation du réseau bus sera étudiée pour que le maximum d'usagers puisse bénéficier des nouveaux modes de transports. Une ligne de bus ayant le même itinéraire que le tramway a vocation à être supprimée car après la mise en service du tramway elle ne serait pas utilisée : la vitesse et la fréquence du tramway le rendront plus attractif.
- **Philippe Kaltenbach** précise que la **réorganisation du réseau bus** n'est pas finalisée. La volonté du STIF et de la RATP est de maintenir un réseau bus pour les quartiers qui ne seront pas desservis par le tramway et la ville de Clamart sera vigilante sur ces questions. Aujourd'hui la **forêt n'est pas constructible**. La ville a engagé des procédures auprès du Ministère de l'agriculture et de l'environnement pour obtenir un classement définitif de la forêt de Meudon de façon à la protéger de toute construction aujourd'hui et pour les années à venir.
- **Un habitant** souligne que l'avenue Claude Trébignaud n'a pas été présentée. Est-ce que le tramway va empiéter sur la forêt de Clamart ? Par ailleurs, cet habitant rappelle la présence d'une station-service avenue Claude Trébignaud et demande de ne pas la sacrifier.
- **Un habitant de Châtenay-Malabry** souligne que ce système de transport va faciliter la vie des usagers, mais aussi des entreprises. Pourquoi ne pas envisager une taxe pour que les sociétés contribuent à ce mode de transport dont elles bénéficient ? Concernant le matériel, la SNCF avait rénové une partie de ses équipements en passant des commandes

Tramway Antony-Clamart

à Bombardier soi-disant pour des coûts plus faibles, qui se sont avérés beaucoup plus importants que prévus, au détriment d'une industrie plus locale.

- **Philippe Caron (CG92)** explique **que l'avenue Trébignaud**, qui dispose d'une chaussée à deux voies par sens de circulation, permet de faire passer le tramway sans impacts sur les emprises du massif boisé. Le tramway sera d'un côté de la route et les voitures de l'autre c'est-à-dire en position unilatérale pour préparer l'arrivée sur le terminus. Le nombre de files est à étudier à l'approche des carrefours.
- **Sandrine Gourlet (STIF)** rappelle la structure du **financement des transports en Ile-de-France**. Le budget annuel pour faire fonctionner le réseau existant s'élève à 8,5 milliards d'euros. Ce montant est financé à hauteur d'un tiers par les entreprises (via le versement transport), d'un tiers par les usagers (billets et abonnements) et d'un tiers par les collectivités locales. Elle précise que pour développer de nouveaux réseaux, les financements supplémentaires proviennent de la Région, des départements et parfois de l'Etat.
- **Un habitant** interpelle l'audience sur un nouveau mode de transport révolutionnaire, venu de Californie : la voiture Google, accessible à tous.
- **Lionel Favier, membre de l'Association des Usagers des Transports (AUT)** revient sur l'importance de la **logique de maillage**. Ce transport n'est pas seulement la desserte des quatre communes traversées mais prend place dans un système francilien. Cela justifie une qualité des correspondances particulièrement soignée : aux terminus et à Béclère. Cela est d'autant plus important que la technique Translhor choisie sur le T6 ne permettra pas un accroissement de la capacité de la ligne. Heureusement, cela n'est pas le cas pour le tramway Antony-Clamart et il sera possible de doubler les rames comme cela a été fait sur le T2 lorsque le trafic a explosé. A Béclère : pourquoi conserver un passage en dénivelé au caractère autoroutier alors que les départementales doivent être requalifiées ? Il faut une correspondance à niveau car l'une des qualités premières du tramway est la qualité et la facilité d'accès. Monsieur Favier s'exprime en faveur du prolongement, et pour sa réalisation le plus rapidement possible. Il signale qu'il est possible de passer en surface y compris dans des espaces denses. Il cite Angers où le tramway passe dans des rues très étroites et commerçantes avec un passage en voie unique alternée. Ce terminus Place du Garde n'a de sens que s'il est provisoire, sinon il est absurde.
- **Madame Garmirian du Comité de pilotage du quartier Centre**, revient sur la question des **bus** qu'elle juge avoir été évacuée trop rapidement. Le maillage du réseau de bus n'est pas représenté alors qu'il est très important, en particulier les lignes qui vont directement vers Vélizy. En conclusion, ce qui est appelé « enjeux » s'avèrent être des points noirs : la correspondance, les terminus... Ces enjeux n'ont-ils pas été étudiés précédemment ? Par ailleurs, étant donné qu'il s'agit de la dernière réunion publique : quelles sont les conclusions des autres réunions ? Qu'est-ce qui en a été tiré par le STIF ?
- **Madame Saran du Comité de pilotage quartier Percy - Schneider** explique qu'une étude a été effectuée par un membre de l'association Environnement 92 et il propose de rejoindre le T6 au niveau de la rue Jean-Baptiste Clément pour relier le centre de Clamart et la gare de Clamart puis éventuellement Issy-les-Moulineaux. Il est étonnant de devoir choisir entre Clamart ou Issy-les-Moulineaux, pourquoi pas l'un et l'autre ?
- **Jean-François Lacroux (STIF)** explique que la **réorganisation du réseau bus** n'a pas encore été traitée à ce stade et le sera ultérieurement dans des phases de conception plus détaillée. Concernant **l'insertion en espace contraint**, le tramway d'Angers a été évoqué : les voies ont été piétonnisées et des dispositions particulières ont été mises en place pour les accès riverains. Cela peut être imaginé avec une faible densité urbaine. A Gennevilliers pour le T1, les deux sens du tracé ont dû être dissociés, ce qui n'est pas optimal d'un point de vue transport. L'insertion d'un tramway est un équilibre entre le système de transport et l'aménagement urbain. Concernant le centre-ville de Clamart, le

Tramway Antony-Clamart

STIF n'a pas trouvé de solutions pour traiter la problématique de la circulation, y compris en prenant en compte le report modal à venir. Une circulation automobile reste nécessaire au fonctionnement de la ville. D'autres aspects sont à prendre en compte, par exemple l'intervention des services de secours.

- **Madame Vernet, représentante du collectif des associations riveraines du RER B Robinson**, évoque l'inquiétude des adhérents : le non maillage du tramway à la place du Gard va reporter la charge de voyageurs sur l'autre terminus c'est-à-dire le **RER B**. Il semble que le schéma directeur du RER B sud ne prévoit pas une augmentation de la capacité du RER B qui est une ligne « malade », comme l'a dénoncée il y a quelques années l'Association des Usagers des Transports (AUT). Le flou du prolongement est inquiétant.
- **Sandrine Gourlet (STIF)** apporte des éléments d'éclairage sur le **RER B**. Les transports du quotidien sont une priorité pour la Région et pour le STIF. Dans ce cadre, la Région et le STIF ont mis en place un plan de mobilisation pour les transports qui comprend notamment une forte remise à niveau des lignes de RER. Des études sont menées sur le RER B sud et des travaux sont en cours sur le RER B nord (pour 250 millions d'euros). Ces travaux aboutiront en septembre 2013 et permettront d'améliorer le fonctionnement de la ligne B dans son intégralité. Un travail sur le schéma directeur du RER B sud est en cours : un premier plan d'urgence d'action a été présenté au dernier Conseil d'administration du STIF et le schéma directeur du RER B sud intégral sera présenté au Conseil d'administration du STIF d'avril 2013. Le STIF a bien conscience que la ligne B a besoin d'une remise à niveau importante pour fonctionner correctement. Cette question de la charge potentielle du tramway Antony-Clamart est prise en compte dans le schéma directeur.

Tramway Antony-Clamart

4. Mme Sandrine Gourlet (STIF) présente les premiers éléments de synthèse issus des avis exprimés à ce stade de la concertation

Ce premier temps de concertation sur le projet de tramway Antony (La-Croix-de-Berny)-Clamart (Place du Garde) a commencé il y a bientôt un mois et touchera à sa fin le 1^{er} mars. Il n'est pas encore temps de conclure, mais bien d'apporter quelques éléments de synthèse des avis exprimés à ce jour, au cours des quatre réunions publiques, sur le site Internet et via les cartes T.

Le STIF juge cette concertation très riche : à la fois par le nombre de personnes qui se sont déplacées aux 4 réunions publiques (plus de 500 personnes) ; riche par la teneur des échanges et la qualité des avis qui se sont exprimés et par le grand nombre d'avis reçus via les différents moyens d'expression mis à la disposition du public (plus de 1000 cartes T reçues et une cinquantaine d'avis Internet).

Nous tenons à remercier les participants pour leur forte implication, qui donne tout son sens à cette concertation.

Ces avis témoignent de l'intérêt porté à ce projet qui permettra d'améliorer votre qualité de vie. Tous les partenaires se réjouissent de l'accueil positif réservé au projet par les acteurs du territoire, élus et habitants. Ces avis permettront de conforter les orientations que nous avons pu prendre jusqu'alors dans cette phase d'étude du projet, et également d'être attentifs pour la suite des études sur des points ou difficultés sur lesquels vous nous avez interpellés.

Cette dernière réunion publique est l'occasion de tirer les premiers enseignements, dont nous souhaitons vous faire part, en particulier les sujets qui ont été l'objet de toute votre attention et de remarques récurrentes tout au long de la concertation :

- 1. Vous avez été nombreux à vous exprimer sur le tracé du projet et les correspondances** : il existe des interrogations sur les itinéraires étudiés, avec des demandes répétées de desserte du centre d'Antony, de Clamart et de Vélizy. Le STIF veillera à ce que la réorganisation du réseau de bus favorise la desserte de ces pôles. Nous avons également entendu votre demande de rapprocher autant que possible le terminus du centre-ville de Clamart. Plusieurs itinéraires ont été étudiés, et le tracé choisi permet la desserte efficace des communes traversées, en reliant un bassin de vie aujourd'hui mal desservi en transports en commun et de désenclaver certains territoires comme Châtenay-Malabry ou le quartier du Jardin Parisien à Clamart.

Concernant la **demande forte d'un prolongement au nord** en correspondance notamment avec le futur Grand Paris Express, nous avons souligné que l'opportunité de ce prolongement est avérée. Le STIF a apporté des précisions sur les conditions techniques de mise en œuvre du prolongement qui seront à affiner. Le financement des études du prolongement est en cours de discussion et il a été décidé de ne pas retarder l'avancement du projet entre La Croix-de-Berny et la Place du Garde en le rendant indépendant de ce prolongement.

- 2. Vous vous êtes également exprimés, en particulier ce soir, au sujet de l'aménagement des correspondances aux terminus et avec le T6 à l'hôpital Béclère** : les aménagements les plus adéquats seront réalisés afin de faciliter, fluidifier et sécuriser les cheminements des voyageurs comme cela a été demandé. A La Croix-de-Berny, il faudra tout particulièrement approfondir les études sur la liaison entre le tramway et le RER B.

Tramway Antony-Clamart

3. **Vous vous êtes interrogés sur le choix du mode tramway**, en comparaison avec un bus à haut niveau de service (BHNS) ou un T Zen, moins coûteux. Le mode tramway est pertinent dès sa mise en service pour son confort, sa fiabilité et la qualité des aménagements urbains qui l'accompagnent. Ce choix est également pertinent à long terme : le tramway est plus capacitaire qu'un bus, ce qui permet au tramway Antony-Clamart de préparer l'avenir et donc d'éviter des surcoûts futurs.

4. **Vos réactions ont été nombreuses sur le choix de la localisation du site de maintenance et de remisage**, qui, pour rappel, est un équipement indispensable au fonctionnement du futur tramway. Deux options ont été présentées lors des réunions publiques. Les études à venir permettront d'analyser finement la faisabilité d'un site de maintenance sur l'un de ces deux espaces. Quelle que soit la localisation retenue, le STIF veillera particulièrement à soigner l'insertion environnementale et paysagère de cet équipement. Le STIF prend également en compte, bien sûr, les remarques du public sur la sensibilité des espaces boisés à la Place du Garde ou au niveau du Parc de Sceaux.

5. **Concernant les nombreuses questions ou inquiétudes sur le réseau existant** (lignes de bus et RER B) : en lien avec le projet de tramway, il est bien prévu de travailler sur la **réorganisation du réseau de bus**, qui sera optimisé pour permettre un rabattement des riverains vers le tramway. L'objectif du STIF est d'assurer la complémentarité des modes de transport dans un maillage complet, équilibré et cohérent entre les différents maillons que sont le tramway, le RER, les bus, les voitures et les modes actifs (c'est-à-dire vélos et piétons). **Nous avons entendu vos demandes au sujet du RER B**, qui ne concerne pas directement le projet, mais a fait l'objet de nombreuses interventions. Des réponses ont été apportées en évoquant le schéma directeur du RER B notamment dans sa partie Sud.

6. **Vous avez posé des questions sur les conditions d'insertion du tramway et ses effets sur votre cadre de vie**: ambiance sonore, conditions de circulations, aménagements paysagers, etc. Un projet de tramway ne se résume pas à un projet de transport : il s'accompagne d'aménagements urbains sur toute la largeur de son parcours, visant à améliorer le cadre de vie et les conditions de circulation des différents modes de transport. Nous avons entendu votre demande de vigilance par rapport aux places de stationnement. C'est notamment à Châtenay-Malabry, sur l'avenue de la Division Leclerc, que l'insertion du tramway a suscité des échanges. Sur ce secteur, des aménagements connexes, comme par exemple celui des Verts Coteaux, seront intéressants à intégrer aux études du projet de tramway. Deux types d'insertion de la plateforme tramway ont également été présentés lors des réunions : insertion bilatérale ou axiale. C'est cette dernière solution, plaçant le tramway au centre de la chaussée, que le STIF estime la plus favorable et à même de mieux répondre aux objectifs du projet, avec néanmoins un certain nombre de précautions à prendre en compte pour apaiser la circulation routière.

Pour conclure, nous souhaitons vous apporter des précisions sur la suite qui sera donnée à la concertation :

- d'abord, le **support de présentation** et les **comptes rendus de ces réunions publiques** seront disponibles sur le site Internet du projet ;
- ensuite, le STIF va examiner l'ensemble de vos observations et élaborer le **bilan de cette concertation** ;
- ce bilan, qui fera l'objet d'échanges avec vos élus et les financeurs, sera soumis au **Conseil**

Tramway Antony-Clamart

- **du STIF à l'été 2013** et éclairera les décisions qui seront prises par la suite sur le projet ;
- le bilan de la concertation sera ensuite disponible sur le **site du projet**.

Le STIF souhaite poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux, et il sera possible de s'exprimer à nouveau lors de l'enquête publique prévue en 2015. D'ici là, les porteurs de projet continueront à vous informer de l'avancement du projet, par l'actualisation du site Internet, la diffusion de nouveaux numéros de la Lettre d'information et l'envoi d'une newsletter aux personnes ayant souhaité laisser leur coordonnées électroniques.

Vous avez encore jusqu'au 1^{er} mars pour continuer à vous exprimer sur le projet, en laissant un avis en ligne ou dans les urnes disposées en Mairie.

Merci encore pour votre participation et à très bientôt pour de prochains échanges autour du projet de tramway Antony-Clamart.



Antony • Châtouay-Mulainy • La Plénière-Robinson • Clamart

SUPPORT DE LA PRÉSENTATION DU PROJET EN RÉUNIONS PUBLIQUES

Tramway Antony - Clamart

Concertation publique du 21 janvier au 1^{er} mars 2013



Réunion publique
 Antony – 4 février
 Châtenay-Malabry – 7 février
 Le Plessis-Robinson – 12 février
 Clamart – 19 février

Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart





Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1^{er} mars 2013

**AU PROGRAMME
DE LA REUNION**

- La concertation
- Présentation de la tribune
- Mot d'accueil de M. le Maire
- Le contexte et les acteurs du projet
- Pourquoi ce projet ?
- Description du projet et présentation des séquences
- Echanges avec la salle



2

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

LA CONCERTATION



3

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

- **Des réunions publiques dans les 4 communes traversées**
- **Des documents d'information**
- **Des moyens d'expression**
- **La Fiche Info à remplir et à remettre à la sortie**



4

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

MOT D'ACCUEIL

M. le Maire



5

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

PRESENTATION DE LA TRIBUNE



6

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

LE CONTEXTE ET LES ACTEURS DU PROJET

M. Jean-Louis Perrin
Directeur des projets
d'investissement
STIF



7

Le cadre général du projet

Des documents de planification et de financement pour les transports publics en Île-de-France, qui visent :

- L'amélioration du réseau existant
- Le développement de nouvelles lignes de transports publics

→ Le projet de tramway Antony-Clamart contribue au développement des transports publics sur le territoire

8

Les acteurs du projet

Les maîtres d'ouvrage



Les financeurs



Les collectivités locales



9

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

POURQUOI CE PROJET ?

M. Jean-François Lacroux
 Chef de la Division Tram
 nord
 STIF



10

Une offre de transport à améliorer

- **Un réseau principal en limite du secteur étudié**
- **Une qualité de l'offre à améliorer pour répondre aux besoins des habitants et de l'emploi**



Le réseau de transport aux abords du tracé - © STIF

11

Une offre de transport à améliorer

► Favoriser l'usage des transports en commun

- **Correspondances** avec le RER B, le Trans Val-de-Marne et le futur T6
- Réponse aux besoins croissants de déplacements de **banlieue à banlieue**
- **Alternative** aux autres modes de transports, **liaison** entre les quartiers périphériques



Le réseau de transport aux abords du tracé - © STIF

12

Une offre de transport à améliorer

► Offrir un service de grande qualité aux usagers

- Le tramway, un mode **rapide, fréquent et fiable**
- Plus d'**accessibilité** et de **confort** pour tous les usagers : planchers bas, rames climatisées



T2 à Bezyons- © Conseil Général des Hauts-de-Seine

13

Un territoire dynamique en développement

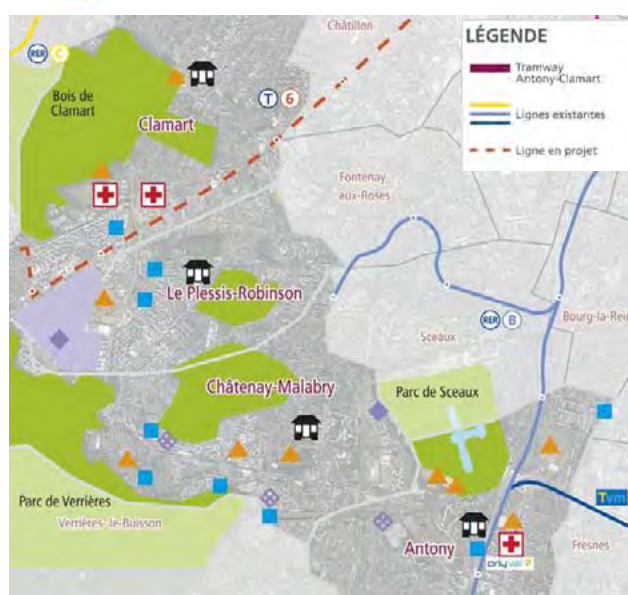
• Un territoire doté de nombreux équipements...

- ✚ – Etablissements de santé
- ▲ – Equipements sportifs
- – Equipements scolaires
- ◆ – Zones d'activités
- 🏠 – Administrations

• ...et en développement

- ◆ – Projets d'aménagement urbain le long du tracé

► **Horizon 2020 :**
45 000 habitants et
25 000 emplois desservis
 à moins de 500 m du tracé

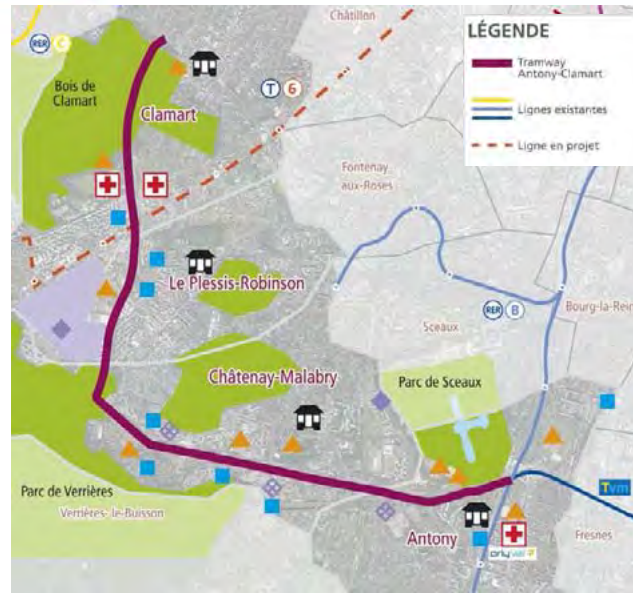


14

Un territoire dynamique en développement

► **Accompagner le développement urbain**

- **Renforcement** de l'attractivité des communes traversées
- **Interface** avec les projets en cours : quartiers Allende, Europe, Appert-Justice, zone d'activités Novéos,...
- **Impulsion** de nouveaux projets urbains



15

Un territoire dynamique en développement

► **Améliorer le cadre de vie des habitants et des riverains**

- Redistribuer l'espace au profit **des vélos et des piétons**
- Réorganiser le **stationnement** et la **circulation**
- Embellir le paysage urbain par des **aménagements de qualité**



T2 à Colombes © Conseil Général des Hauts-de-Seine

16

Chiffres-clés

4 communes traversées

8,2 km de tracé environ

14 stations

30 000 voyageurs / jour

7 jours sur 7, de 5h30 à 00h30 environ

Toutes les 5 minutes en heures de pointe

Environ 25 minutes de trajet



17

Le calendrier



2009

Lancement du projet acté dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013

2010-2012

Elaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet (DOCP)
 Approbation du DOCP par le Conseil du STIF le 11 juillet 2012

DU 21 JANVIER AU 1^{er} MARS 2013

Concertation publique

2013-2014

Etudes complémentaires

2015

Enquête publique

2016-2017

Etudes approfondies

2017

Début des travaux

2020-2012

Horizon de mise en service

18

Coût et financement

311 millions €

(valeur décembre 2011)

**ETUDES
TRAVAUX**

40 millions €

MATERIEL ROULANT



19

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

DESCRIPTION DU PROJET ET PRESENTATION DES SEQUENCES

Clémence Pène /
Julien Rivat
Chargés de projet
STIF



20

Le tracé

- Tracé découpé en 4 séquences homogènes
- Des enjeux propres à chaque zone traversée



21

Séquence 1 : de La-Croix-de-Berny à l'avenue du Général-de-Gaulle – Antony



- Principaux enjeux de la séquence 1 :

- ▶ Insertion du terminus dans un environnement dense
- ▶ Optimisation des correspondances avec le RER B, le TVM, les lignes de bus

22

Point particulier : le terminus La Croix-de-Berny – Antony

- **Un terminus à insérer au niveau d'un carrefour complexe :**

- Pôle d'échanges RER B / TVM / lignes de bus
- Axes routiers fréquentés
- Projet de réaménagement dans le cadre de la couverture de l'A86



23

Point particulier : le terminus La Croix-de-Berny – Antony

- **Situation à La Croix-de-Berny**



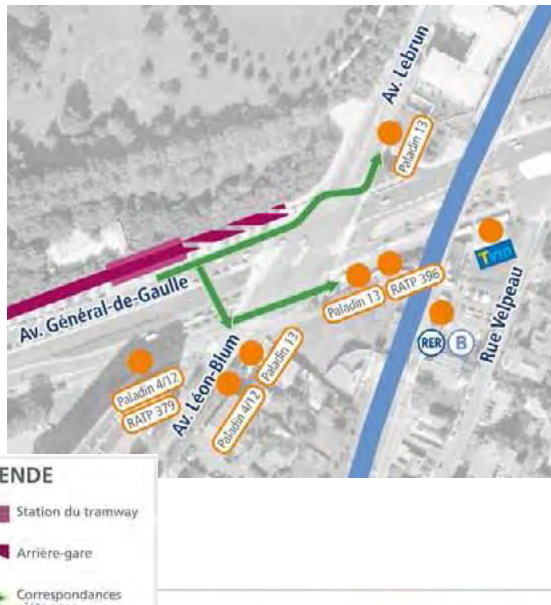
24

Point particulier : le terminus La Croix-de-Berny – Antony

• Solution 1 : avenue Lebrun



• Solution 2 : av. Général-de-Gaulle



LÉGENDE

- Station du tramway
- - - Arrière-gare
- Correspondances piétonnes

25

Séquence 2 : l'avenue de la Division Leclerc – Châtenay-Malabry

• Principaux enjeux de la séquence 2 :

- ▶ **Valoriser les espaces publics**
- ▶ **Apaiser la circulation automobile**
- ▶ **Redonner leur place aux piétons et aux vélos**



26

Point particulier : l'insertion du tramway sur l'avenue de la Division Leclerc – Châtenay-Malabry

• Solution 1 : insertion bilatérale du tramway

Circulation routière principale plus éloignée des façades



Davantage de conflits tramway – voiture et piétons

Arrêts de bus difficiles à aménager

Aménagement d'une piste cyclable combinée avec les contre allées

27

Point particulier : l'insertion du tramway sur l'avenue de la Division Leclerc – Châtenay-Malabry

• Solution 2 : insertion axiale du tramway

Accès riverains / livraisons aisés



Des espaces verts et places de stationnement plus nombreux

Conflits avec le tramway minimisés

Aménagement d'une piste cyclable dédiée

28

Séquence 3 : du carrefour du 11-Novembre-1918 au croisement avec la rue de la Porte de Trivaux – Le Plessis-Robinson

- **Principaux enjeux de la séquence 3 :**

- ▶ **Accompagner le développement de la zone Novéos**

- ▶ **Optimiser la correspondance avec le futur T6**

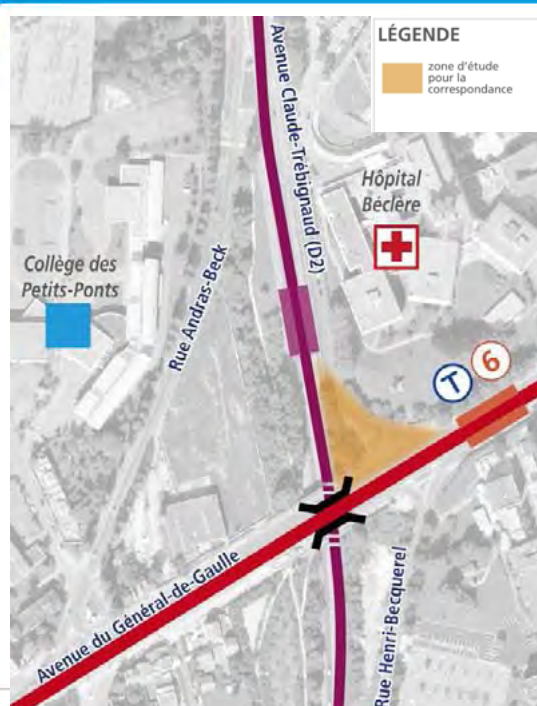


29

Point particulier : la correspondance avec le T6

- **Une correspondance à optimiser :**

- Fort dénivelé entre la plateforme du tramway T6 et celle du tramway Antony-Clamart
- Nécessité de créer des aménagements spécifiques pour optimiser les correspondances (temps, accessibilité, sécurité)



30

Séquence 4 : de la rue de la Porte de Trivaux au terminus Place du Garde - Clamart



• Principaux enjeux de la séquence 4 :

► **Desservir et relier les quartiers clamartois (Jardin Parisien, Haut Clamart, Percy Schneider et Centre)**

► **Insérer le terminus à la Place du Garde**

31

Point particulier : le terminus Place du Garde

• Une insertion fine à réaliser :

- Site dense : secteur urbain à voirie étroite, espace boisé, stationnement
- Correspondances bus à réorganiser



32

Le site de maintenance et remisage

- **Le SMR est indissociable du tramway**

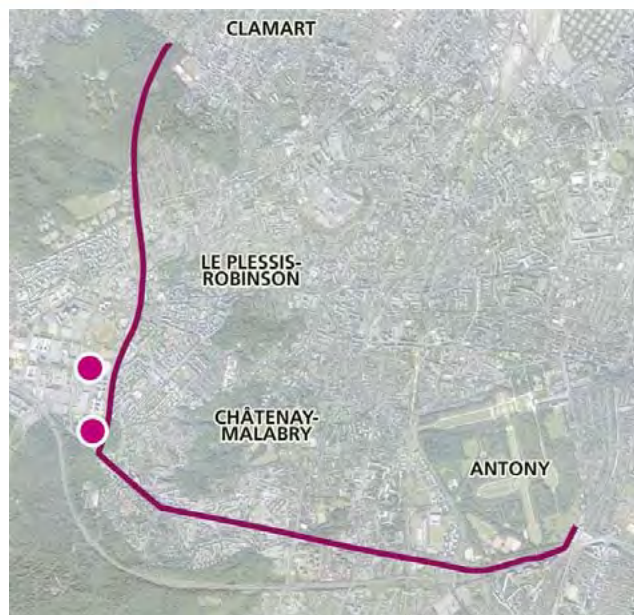
- **Ses fonctions :**

- Assurer le stationnement des rames
- Permettre la gestion de la ligne
- Effectuer l'entretien du matériel roulant

- **Plusieurs localisations ont été étudiées puis écartées**

- **Critères :**

- Surface (3 ha)
- Configuration du terrain
- Proximité par rapport au tracé



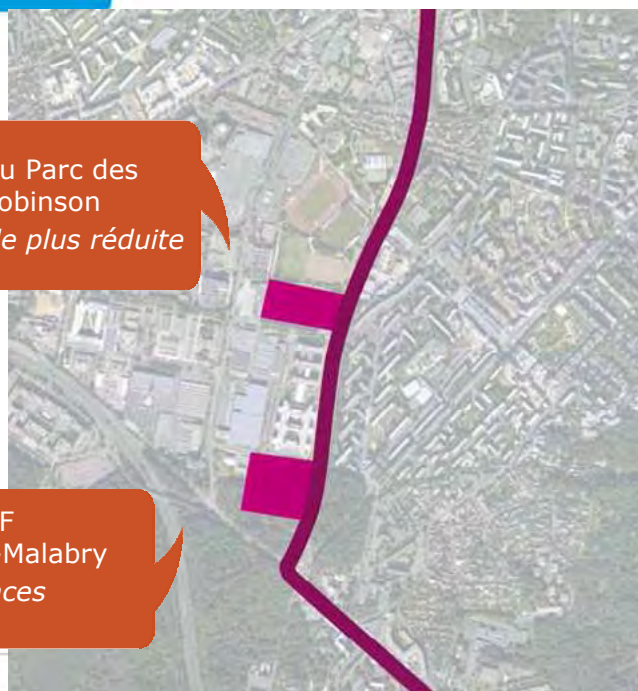
33

Le site de maintenance et remisage

Les deux sites envisagés

Parcelles voisines au Parc des Sports au Plessis-Robinson
 ► *surface disponible plus réduite*

Parcelle DRIAAF / ONF
 « Nord » à Châtenay-Malabry
 ► *suppression d'espaces boisés*



34

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

**ECHANGES AVEC
LA SALLE
LA PAROLE EST
A VOUS !**



35

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

**SYNTHESE DES
ECHANGES**



36

Tramway Antony - Clamart

Concertation du 21 janvier au 1er mars 2013

- **Participez à la concertation du 21 janvier au 1^{er} mars :**
 - Déposez votre avis dans l'une des urnes présentes dans les mairies
 - Remplissez et renvoyez le coupon-réponse présent dans la lettre ou le dépliant, sans affranchissement
 - Déposez votre avis sur le site internet dédié au projet : www.tramway-antony-clamart.fr
 - Participez aux réunions publiques :
 - Le 4 février à Antony
 - Le 7 février à Châtenay-Malabry
 - Le 12 février au Plessis-Robinson
 - Le 19 février à Clamart
 - Et n'oubliez pas de nous remettre la **Fiche Info** !

