

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## Contribution de Vallée Sud Développement

**Nom de l'organisme : Vallée Sud Développement****Contact : Nelly Pinaud - [nelly.pinaud@valleesud-amenagement.fr](mailto:nelly.pinaud@valleesud-amenagement.fr)**

### Présentation de l'auteur

Vallée Sud Développement est une société anonyme d'économie mixte locale créée en 2019.

Au service de la qualité de vie des habitants, Vallée Sud Développement se donne pour objectif de doter les villes du territoire d'un commerce de proximité attractif.

Cela implique de le maintenir et de le développer dans les quartiers existants touchés par la vacance commerciale ou la mono-activité. VALLEE SUD DEVELOPPEMENT assure par ailleurs la présence de commerces diversifiés dans les nouveaux quartiers dès leur phase de conception.

### En quoi nous sommes concernés par le projet

Nous exerçons notre activité sur un périmètre géographique impacté en totalité par le projet.

### Présentation de notre position et de nos principaux arguments

## 1 LA CAPACITE A AMELIORER LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS EN GENERAL

---

C'est un point important pour développer une offre commerciale de qualité : elle doit s'appuyer sur un « marché » dynamique, c'est-à-dire des habitants « heureux » et mobiles. De ce point de vue, prolonger la ligne de tramway T10 présente bien des avantages.

### 1.1 DAVANTAGE DE CHOIX DE SOLUTIONS DE MOBILITE

Le prolongement permettrait de rendre le réseau de transports collectifs plus robuste en offrant une alternative au tramway T6 aux habitants comme aux employés pour rejoindre Paris.

### 1.2 DES TRAJETS PLUS COURTS, UNE OFFRE PLUS LARGE

Le maillage entre T10 et ligne 15 du Grand Paris express permet de nombreux gains de temps, pour beaucoup d'usagers, notamment :

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

- Pour le plateau de Clamart, le Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry.
- Depuis le centre-ville de Clamart vers une grande partie de l'Île-de-France, des gains de temps appréciables sont attendus : 11 minutes pour l'option en surface entre le Jardin Parisien et la Gare ; 5 minutes pour l'option en tunnel.

Au-delà des gains de temps pour les usagers des transports en commun, le prolongement offrirait de nouvelles opportunités de déplacements depuis/vers le périmètre d'influence du projet.

### 1.3 UN MAILLAGE (ENFIN) COMPLET

Le prolongement compléterait le maillage en transport en commun du territoire en assurant un rabattement efficace vers Paris et l'ouest parisien dont La Défense. Les usagers seraient reliés facilement au réseau existant (RER B, Train N, ligne 13 du métro) et au réseau métropolitain du Grand Paris Express.

### 1.4 UNE MEILLEUR DESSERTE DES LIEUX D'EMPLOI

L'un des enjeux du projet est de mieux desservir des pôles urbains en plein développement, pour relier les habitants aux bassins d'emplois de Paris, de Boulogne-Billancourt et de La Défense.

D'ici 2035, il est attendu 41% d'emplois supplémentaires dans le Sud du Département, un chiffre qui illustre le dynamisme économique du territoire. Le parc d'activités Novéos par exemple, au sud de Clamart et au Plessis-Robinson, compte à lui seul plus de 10 000 emplois. Il devrait continuer à se densifier à l'horizon 2035, ce qui augmentera les besoins de mobilité vers ou depuis ce secteur.

## 2 UN CERCLE VERTUEUX EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE COMMERCIALE LA MIEUX ADAPTEE AUX BESOINS DES USAGERS

---

Nous sommes convaincus que le dynamisme économique qui accompagnera immanquablement le projet créera de bonnes conditions pour le développement de l'activité commerciale que nous avons pour mission de mener à bien.

### 2.1 LE PROJET EN LUI-MEME APPORTERA DE LA CROISSANCE ECONOMIQUE SUR LE TERRITOIRE

Les projections à l'horizon 2035 élaborées par l'Institut Paris Région font état d'une augmentation très importante du nombre d'emplois sur le Territoire, en particulier à Issy-les-Moulineaux (+18 000 emplois), Châtillon (+18 000 emplois), et dans le secteur du parc Novéos. Toujours selon l'IPR, un accroissement important de la population est également prévu.

Ces prévisions justifient largement le projet de prolongement. Mais nous pensons aussi qu'elles ont d'autant plus de chances de se réaliser que le projet est effectivement mis en œuvre. En ce sens le projet est générateur de croissance économique.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## 2.2 LA CROISSANCE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE CONTRIBUERA A GENERER DES OPPORTUNITES POUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE COMMERCES PERFORMANTE

Elle est susceptible d'entraîner une augmentation de la demande pour les biens et services locaux, ce qui peut encourager les entreprises à étendre leur activité ou à ouvrir de nouveaux magasins. De plus, une population plus nombreuse et « à l'aise économiquement » crée une demande supplémentaire, justifiant la création de nouveaux commerces.

Cela peut également créer les besoins d'investissements en infrastructure, tels que la construction de centres commerciaux et de centres de services, qui sont le moteur de notre activité.



*De la même façon que l'implantation d'une enseigne reconnue dynamise le commerce de centre-ville (ici le futur Monoprix du centre commercial DESPREZ de Clamart), la connexion avec le Métro apporte nécessairement du dynamisme économique.*

## 3 NOUS SOUTENONS LE SCENARIO DE REFERENCE, CONFORME A NOS VALEURS

### 3.1 LE SCENARIO ALTERNATIF PRESENTE DES INCONVENIENTS, QUI NE SONT PAS COMPENSES PAR SES ATOUTS :

- Il intercepterait 5 périmètres de protection de monuments historiques et nécessiterait l'abattage de 270 arbres d'alignements (280 plus petits pouvant être replantés).
- Il traverserait également la forêt de Meudon, où il nécessiterait la suppression de 1,5 hectares de surface boisée.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

- Du fait de l'étroitesse des rues empruntées, il nécessiterait de nombreuses acquisitions foncières et la démolition d'environ 70 bâtiments (dont 70 % de collectifs).
- Plusieurs rues devraient être mises en sens unique ou fermées à la circulation. Ces évolutions entraîneraient des reports de circulation vers les rues attenantes.
- En phase d'exploitation, il impacterait la circulation des bus du fait de la suppression des voies dédiées.
- Il impliquerait la suppression de la quasi-totalité des places de stationnement sur les axes empruntés par le tramway (720 places au total), sans possibilité de restitution.
- Le temps de correspondance avec la ligne 15 du super métro serait moins élevé mais la vitesse serait réduite du fait de la circulation sur la voirie et du nombre de stations plus élevé.

### 3.2 NOUS SOUTENONS LE SCENARIO DE REFERENCE, PLUS VERTUEUX ET MOINS COUTEUX

Il permet une économie de 100 M€ par rapport au scénario alternatif, qui offre des possibilités d'investissement dans d'autres projets.

Il est beaucoup plus vertueux sur le plan écologique, générant des interventions sur le paysage urbain limités aux stations, à l'entrée du tunnel et aux ouvrages annexes, et des impacts plus faibles sur le bâti. Il assure en outre la préservation intégrale de la forêt de Meudon.

Enfin, il offre pendant les travaux des conséquences réduites sur la circulation routière et sur le stationnement, donc moins de nuisances préjudiciables à l'activité commerciale.

### Conclusion synthétique

**OUI AU PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T10, POUR SA CAPACITE A AMELIORER LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS DU TERRITOIRE EN GENERAL, ET A DEVELOPPER L'ACTIVITE COMMERCIALE EN PARTICULIER.**

**POUR LA REALISATION, NOUS SOMMES EN FAVEUR DU SCENARIO DE REFERENCE, CAR NOUS LE JUGEONS MEILLEUR A LA FOIS POUR L'ENVIRONNEMENT ET POUR LE MAINTIEN D'UN BON NIVEAU D'ACTIVITE COMMERCIALE PENDANT LA DUREE DU CHANTIER.**