



5 | Pourquoi relier le plateau de Clamart à la nouvelle ligne 15 du métro ?

UN PROJET QUI S'INSCRIT PLEINEMENT DANS LES AMBITIONS RÉGIONALES ET DÉPARTEMENTALES POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN..... P. 26

POUR QUEL TERRITOIRE ? P. 28

POUR QUELS BESOINS ? P. 29

5 | Pourquoi relier le plateau de Clamart à la nouvelle ligne 15 du métro ?

Un projet qui s'inscrit pleinement dans les ambitions régionales et départementales pour développer les transports en commun

Île-de-France Mobilités, en accord avec ses partenaires financeurs : l'État, la Région Île-de-France et le Département des Hauts-de-Seine, a décidé d'étudier les conditions de réalisation d'un prolongement du tram T10 entre la station « Jardin Parisien » et la future ligne 15 du métro au niveau de la station « Gare de Clamart ».

CE PROJET DE PROLONGEMENT DOIT RÉPONDRE À TROIS ENJEUX PRINCIPAUX :

- **Mieux connecter le territoire au réseau de transports en commun d'Île-de-France**, en offrant notamment une nouvelle correspondance avec la future ligne 15 du métro.
- **Décupler l'usage des transports en commun** dans le sud du département des Hauts-de-Seine et **décarboner les mobilités**.
- **Accompagner le développement urbain**, démographique et économique du territoire en misant sur les transports en commun.

Le Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF)

Le SDRIF actuel, approuvé en 2013, a vocation à préciser les enjeux pour le territoire Francilien, définir un projet régional d'aménagement à l'horizon 2030 et énoncer les objectifs stratégiques pour le réaliser.

Ce schéma détermine la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

L'ambition de ce SDRIF est de relever trois défis : agir pour une Île-de-France plus solidaire, anticiper les mutations environnementales, conforter l'attractivité de la région et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents. Il offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local.

“ Cette nouvelle ligne illustre parfaitement notre ambition pour **transformer la mobilité en Île-de-France** : permettre à plus de Franciliens d'accéder à une offre de transports en commun fiables, rapides, agréables et accessibles !



Un projet en phase avec les ambitions régionales

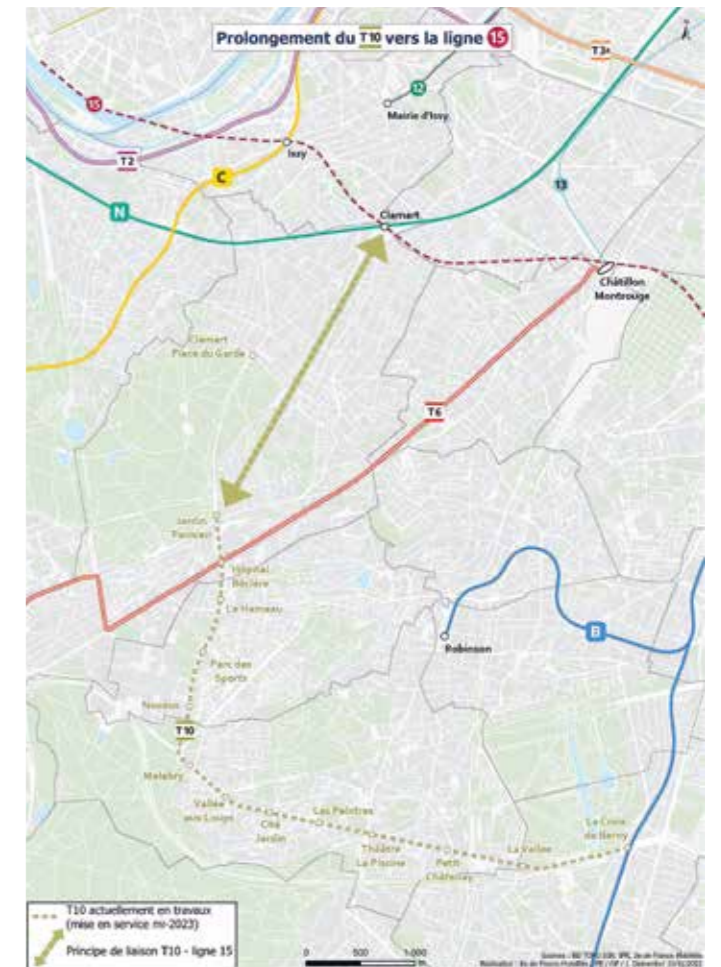
Le projet de prolongement du tram T10 s'inscrit dans le cadre de l'objectif « Relier et structurer » du SDRIF, qui vise notamment à mieux mailler et hiérarchiser le réseau de transport francilien.

Suite à la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, un nouveau SDRIF-environnemental (SDRIF-E) à l'horizon 2040 est en cours d'élaboration. Il devra répondre à des objectifs renforcés en matière de réduction de l'artificialisation des sols et des émissions de gaz à effet de serre (objectif « zéro artificialisation nette » et « zéro émission nette »). Dans ce cadre, l'objectif est de favoriser le développement urbain prioritairement autour des transports en commun, et de poursuivre le développement de l'offre de transports en commun et des mobilités actives (marche à pied, vélo) pour offrir des alternatives à l'usage de la voiture. À ce stade, le programme des projets de transport à l'horizon 2040 n'est pas encore décliné dans le nouveau SDRIF-E. Toutefois, le projet de prolongement du tram T10 s'inscrit pleinement dans ses objectifs.

Un projet en phase avec les ambitions départementales

Le projet de tram T10, avec son prolongement, est pensé par le Département dans un schéma d'ensemble permettant d'assurer une desserte structurante en transport sur l'ensemble de son territoire. En se connectant à la future ligne 15 du métro, il permettrait notamment aux habitants du territoire d'accéder plus facilement aux emplois de l'ouest parisien (la Défense, Boulogne-Billancourt...), par exemple depuis un secteur comme celui de la Butte Rouge à Châtenay-Malabry.

Par ailleurs, le prolongement du tram T10 permettrait de rendre le réseau de transports collectifs plus robuste en offrant une alternative au tram T6 aux habitants comme aux employés pour rejoindre Paris. Compte-tenu du niveau de charge actuel sur le tramway T6 et des risques de saturation à terme (voir page 38 pour plus d'informations), le prolongement du tram T10 est une offre de service nouvelle cruciale pour les habitants comme pour les entreprises.



Prolongement du tram T10 vers la ligne 15 du métro

C'est pourquoi le Département des Hauts-de-Seine a porté la création du tram T10 et continue à porter son prolongement. Il s'agit d'un enjeu crucial pour le sud du Département afin de répondre à l'objectif de permettre à chacun d'avoir la liberté de choisir son mode de déplacement. Le Département, gestionnaire des voiries départementales, œuvre pour offrir des alternatives à la voiture par le développement des transports en commun et des aménagements cyclables.

Pour quel territoire ?

Si le projet s'inscrit « physiquement » sur la commune de Clamart, son périmètre d'influence s'étend bien au-delà :

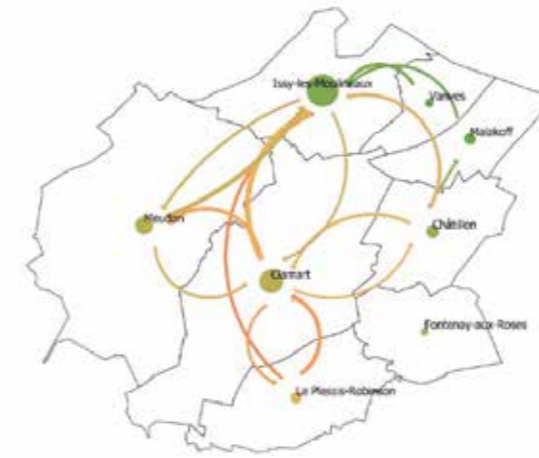
- Pour la commune de Clamart, le projet permettrait d'améliorer la desserte en transports en commun sur l'axe Nord-Sud entre le plateau de Clamart, secteur en pleine mutation et accueillant des pôles d'emplois majeurs, le centre-ville et la gare en correspondance avec la ligne 15 du métro. Le centre-ville de Clamart serait ainsi mieux connecté au réseau structurant et au Sud des Hauts-de-Seine.
- Les communes de Vanves et Malakoff sont directement concernées par le périmètre de desserte du terminus à « Gare de Clamart »

- Les communes du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry bénéficieraient également du prolongement du tram T10 pour l'accès à la ligne 15 du métro, et pour l'amélioration de leur desserte en transports en commun vers et depuis le Nord de Clamart
- Enfin, les communes d'Issy-les-Moulineaux et Antony, aux franges du territoire, bénéficieraient plus à la marge du prolongement. En particulier, une partie du territoire d'Issy-les-Moulineaux est située à proximité immédiate de la « Gare de Clamart » et bénéficierait de la desserte du prolongement du tram T10 à son terminus. La commune d'Antony est quant à elle desservie par le tram T10 en construction et bénéficierait avec le prolongement d'un accès facilité vers Clamart.

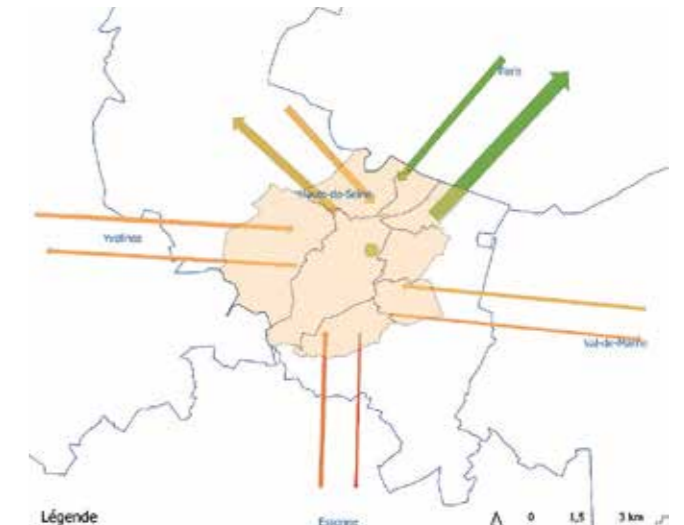


Hôtel de ville de Clamart

Pour quels besoins ?



Déplacements domicile-travail internes au périmètre d'étude (source : Recensement 2017 de la population, INSEE)



Déplacements domicile-travail en lien avec l'extérieur du périmètre d'étude

UN TERRITOIRE EN FORTE DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

De forts enjeux de mobilité

En analysant dans le détail les flux domicile-travail actuels à Clamart et sur les communes limitrophes, on constate que les flux les plus importants qui s'opèrent avec le reste du territoire sont orientés vers Paris et à moindre mesure vers le reste des Hauts-de-Seine.

La part modale de la voiture est particulièrement élevée au Sud du territoire, en l'absence d'une offre de transports alternatifs à la voiture pour les échanges intercommunaux.

Ces flux devraient augmenter dans les années à venir sous l'effet conjugué des développements urbains attendus sur le territoire et l'évolution de l'offre de transports collectifs.

Flux domicile-travail

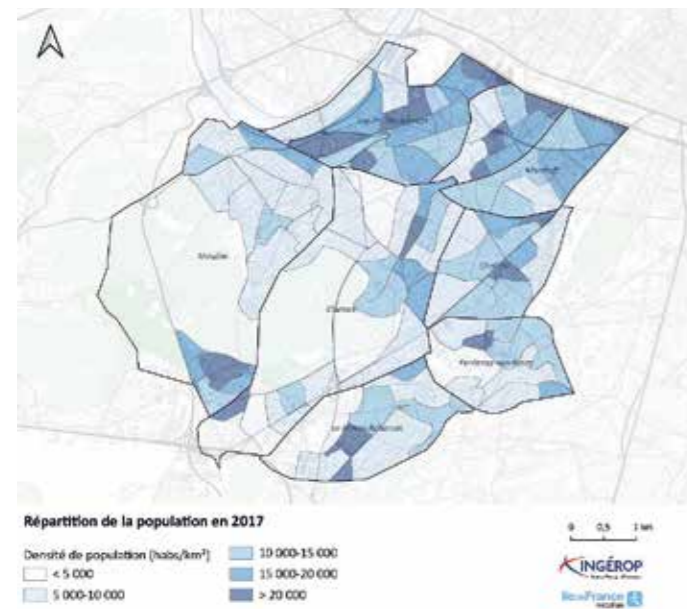
Le recensement de la population par l'Insee permet de mesurer le nombre de personnes qui résident et travaillent dans deux communes différentes. Il mesure ainsi un nombre de « migrants alternants » et non un nombre de déplacements. La fréquence (quotidienne, hebdomadaire...) des déplacements n'est pas observée.

Une population et un nombre d'emplois en croissance

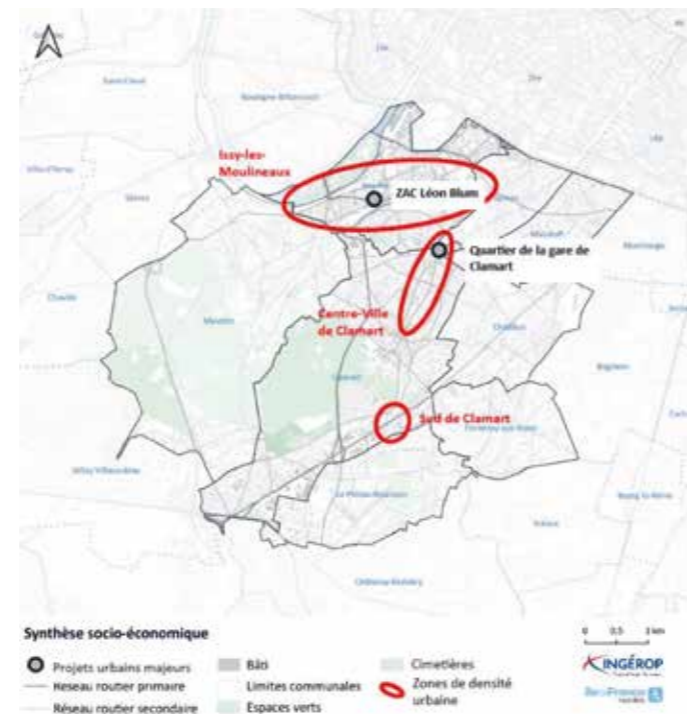
Les prévisions de déplacements sur le territoire s'appuient sur les projections de population et d'emplois élaborées par l'Institut Paris Région (IPR) à l'horizon 2035. Le scénario pris en compte dans le cadre du prolongement du tram T10 intègre l'ensemble des projets urbains recensés auprès des acteurs locaux en prenant en compte des opérations majeures en cours de réalisation (voir annexes 1 et 2 pour plus d'information à ce sujet). En effet, l'un des effets attendus du tramway

étant de renforcer l'attractivité du territoire, cela se traduit généralement par une croissance soutenue de la population et des emplois locaux à l'horizon du projet.

Si l'on se réfère à la situation actuelle, les principales densités de population du territoire étudié sont observées au Sud et au centre-ville de Clamart entre la mairie et la gare, ainsi qu'à Issy-les-Moulineaux.



Densités actuelles de population sur la zone d'étude (source: Recensement 2017 de la Population, INSEE)



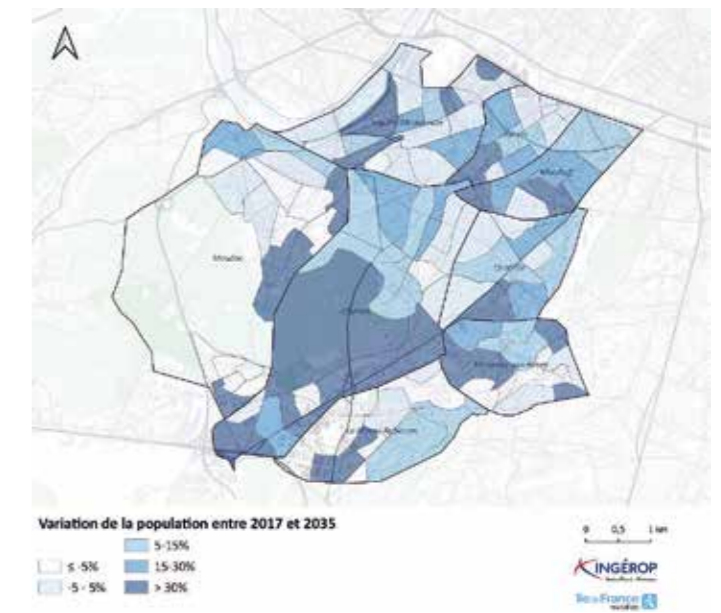
Synthèse des enjeux socio-économiques

Nota: Les cartes présentées dans cette partie présentant les densités de population et d'emplois en situation actuelle et leur évolution à l'horizon 2035 ont été élaborées sur la base du découpage infracommunal de l'Insee (IRIS). Chaque zone peut comporter en son sein des surfaces bâties et non bâties.

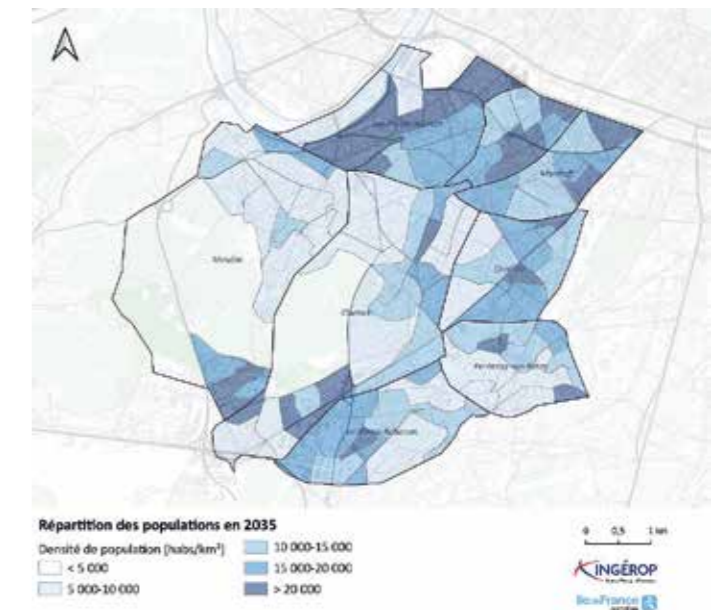
Les projections de population de l'IPR à l'horizon 2035 font état d'une augmentation très importante de la population sur le territoire, en particulier au Sud de Clamart, au Plessis-Robinson et à Châtenay-Malabry. Ces projections correspondent au scénario « haut » de l'IPR (Voir annexe 1 pour plus d'information à ce sujet), classiquement utilisé par Île-de-France Mobilités dans le cadre des études d'opportunité pour le dimensionnement des projets.

“ Un des effets attendus du tramway est de renforcer l'attractivité du territoire ”

Pourcentage d'évolution de la population à l'horizon 2035



Synthèse: densités de population et d'emplois en 2035



COMMUNE	POPULATION ACTUELLE (2017)	POPULATION EN 2035	CROISSANCE 2017-2035
Châtillon	37400	42800	+ 14 %
Clamart	53000	72400	+ 37 %
Malakoff	30700	35700	+ 16 %
Fontenay-aux-Roses	24600	29000	+ 18 %
Le Plessis-Robinson	29100	42000	+ 44 %
Issy-les-Moulineaux	68500	77500	+ 13 %
Meudon	45400	49400	+ 9 %
Vanves	27700	31700	+ 14 %
Châtenay-Malabry	33100	45315	+ 37 %
Antony	61600	75300	+ 22 %
Total	411100	501115	+ 22 %

Perspectives d'évolution de la population à horizon 2035



L'Institut Paris Region (anciennement IAU Île-de-France) est l'organisme en charge de l'élaboration et du suivi du Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) Île-de-France 2030. Il construit les hypothèses de développement urbain et économique à l'échelle régionale et les actualise chaque année. Les ensembles de données relatifs à la population et à l'emploi qui en résultent font référence pour les acteurs en charge des projets d'aménagement et d'infrastructures en Île-de-France.

Les projections à l'horizon 2035 élaborées par l'Institut Paris Région font également état d'une augmentation très importante du nombre d'emplois dans la zone d'étude, en particulier à Issy-les-Moulineaux (+18 000 emplois), Châtillon (+18 000 emplois), et dans le secteur du parc Novéos.

En résumé, les projections de l'Institut Paris Région mettent en évidence le dynamisme très important du secteur étudié dans le cadre du prolongement du tram T10, tant sur le plan démographique qu'économique. Le plateau de Clamart, en particulier dans le secteur du parc Novéos, devrait considérablement se densifier à l'horizon 2035, ce qui augmentera les besoins de mobilité vers/depuis ce secteur.

Un dynamisme économique important

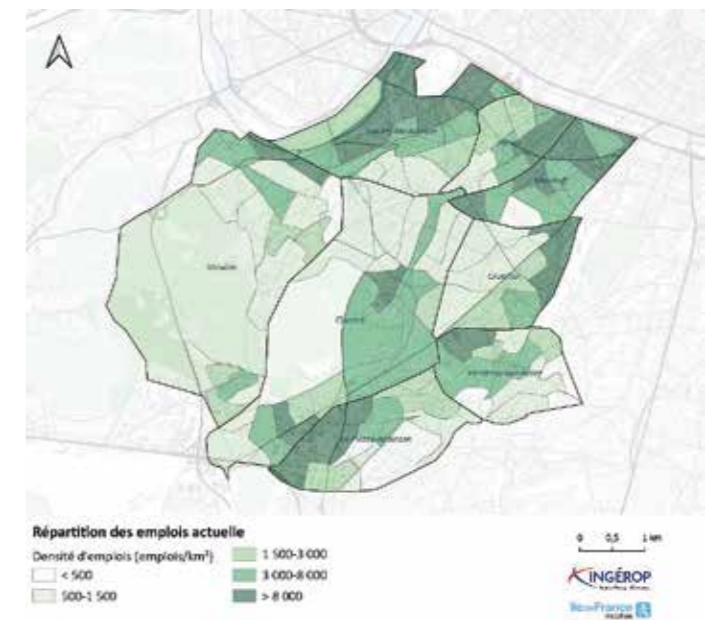
Si l'on se réfère à la situation actuelle, en termes d'emplois, les secteurs les plus denses sont les suivants:

- Le parc d'activités Novéos au Sud de Clamart et au Plessis-Robinson (environ 10 000 emplois);
- L'axe de la RD906, le long du tram T6;
- Issy-les-Moulineaux, en particulier le secteur Val de Seine;
- Le centre-ville de Clamart.

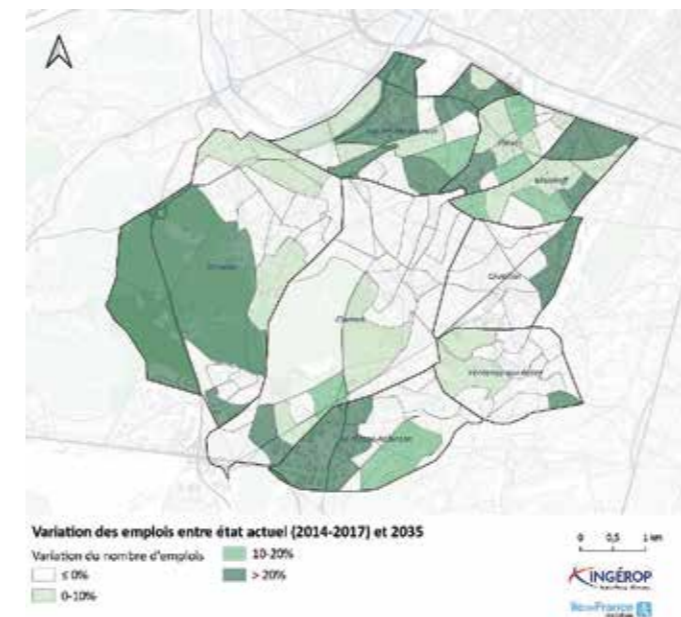
À proximité du périmètre d'étude, principalement sur la commune de Vélizy-Villacoublay, se trouve également le parc d'activités Inovel (environ 50 000 emplois).

COMMUNE	EMPLOIS ACTUELS	EMPLOIS EN 2035	CROISSANCE ACTUEL-2035
Châtillon	13400	31200	+ 133 %
Clamart	20400	22400	+ 10 %
Malakoff	15200	20300	+ 34 %
Fontenay-aux-Roses	7700	7900	+ 3 %
Le Plessis- Robinson	13500	17300	+ 28 %
Issy-les- Moulineaux	51900	69800	+ 34 %
Meudon	17000	25400	+ 49 %
Vanves	7900	8500	+ 8 %
Châtenay- Malabry	8600	14700	+ 70 %
Antony	22400	33000	+ 47 %
Total	178000	250500	+ 41 %

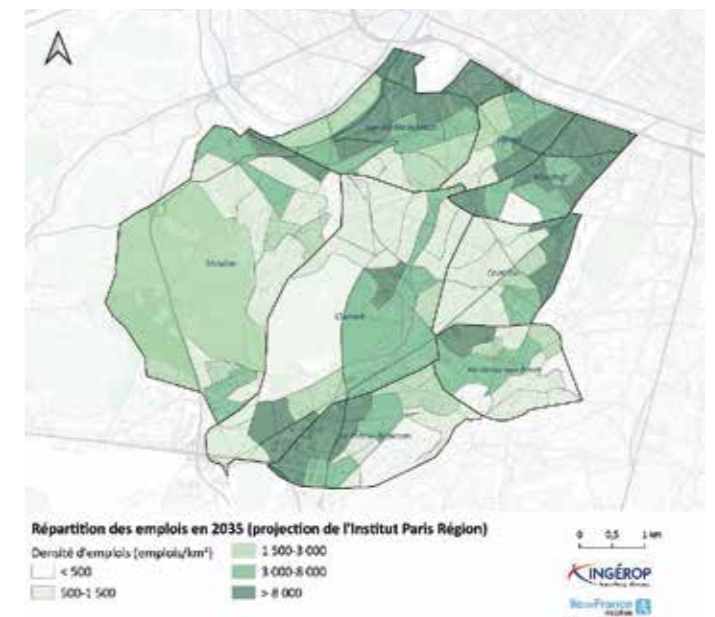
Perspectives d'évolution des emplois à horizon 2035



Densités d'emploi actuelles (2014 ou 2017)



Pourcentage d'évolution des emplois à l'horizon 2035



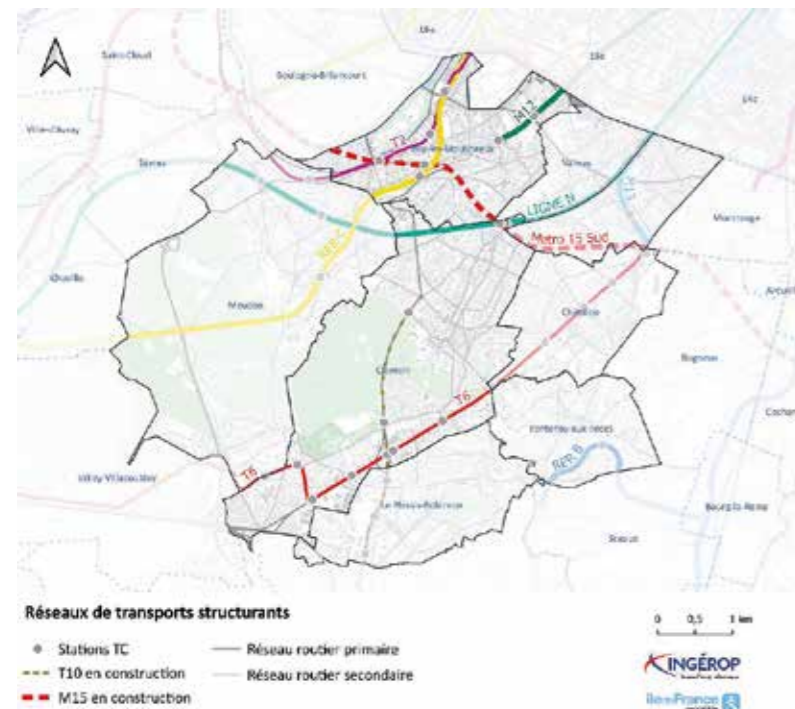
Synthèse: densités de population et d'emplois en 2035

UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN INCOMPLÈTE ET INSUFFISANTE

Analyse de la desserte actuelle et des évolutions prévues

À l'heure actuelle, la desserte du secteur d'étude par les transports collectifs est la suivante :

- Deux gares du réseau francilien : « Clamart » (Train N - vers Montparnasse, / Versailles, Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie) et « Issy-RER » (RER C - vers Versailles Château, Saint-Quentin en Yvelines / Paris, Saint-Martin d'Etampes, Dourdan, Massy-Palaiseau);
- Deux lignes de tramway : le tram T2 à Issy-les-Moulineaux (« Pont de Bezons » / « Porte de Versailles ») et le tram T6 au Sud de Clamart (« Viroflay » / « Châtillon-Montrouge »);
- À Clamart, un réseau de bus constitué de 17 lignes de bus et 3 lignes Noctilien.



Réseau de transport structurant

Deux nouvelles lignes de grande capacité sont attendues dans les prochaines années sur le territoire: le tram T10 et la ligne 15 du métro.

Le tram T10 entre Antony « Croix de Berny » et Clamart « Jardin Parisien » desservira 4 communes du secteur et sera en correspondance avec le RER B et le tram T6. Cette ligne desservira un bassin de 175 000 habitants et de 65 000 salariés et devrait être fréquentée chaque jour par environ 25 000 voyageurs. Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable en 2013, d'une enquête publique en 2015 et d'un arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) en 2016 ayant fait l'objet de recours contentieux puis abouti à la mise en place d'une médiation avec l'accord des différentes parties prenantes sur des sujets ciblés. Le médiateur a été désigné le 22 septembre 2022. Les travaux du tram T10 ont débuté en 2017 et sont en cours de finalisation. La mise en service est prévue mi-2023.

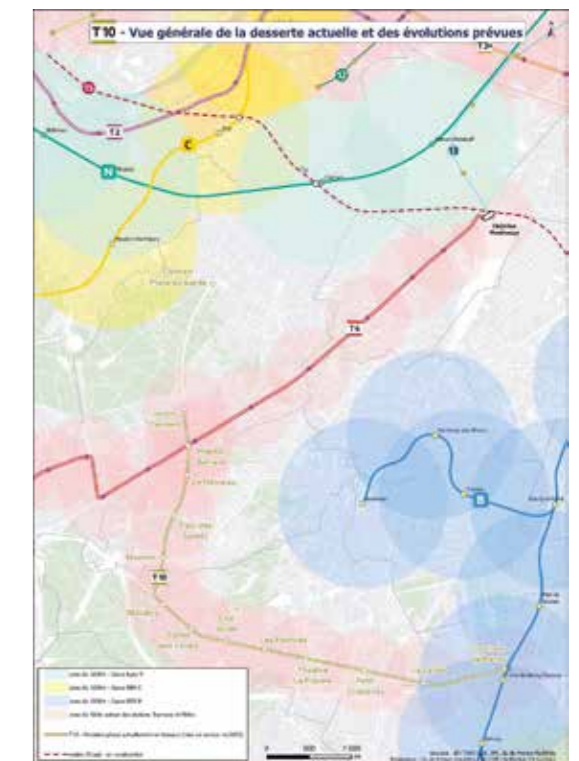
La ligne 15 du métro entre « Pont de Sèvres » et « Noisy-Champs » desservira les gares d'« Issy » et de « Clamart ». Compte tenu de sa dimension régionale et des nombreuses correspondances qu'elle proposera, elle devrait générer une augmentation des flux en rabattement vers ces deux gares. Sa mise en service est prévue en 2025.

Glossaire Le Grand Paris Express

Le Grand Paris Express (GPE) est un projet de réseau de transport public composé de quatre lignes de métro automatique autour de Paris (15, 16, 17 et 18), et de l'extension de deux lignes existantes (11 et 14). Destiné à compléter le réseau de transport francilien existant, sa mise en service est prévue de façon échelonnée entre 2025 et 2030.



Tracé du tramway T10 (source : IDFM)



Tracé de la ligne 15 du métro

Ainsi, à l'horizon post-2025, seules les franges Sud et Nord du territoire seront directement desservies par le réseau structurant le plus capacitare. Sur le reste du territoire, notamment depuis le centre-ville de Clamart, les usagers devront utiliser le bus ou leur voiture pour accéder à ce réseau.

FOCUS SUR LES BUS

La carte suivante présente le réseau de bus actuel dans le secteur de Clamart :



Glossaire
Taux de charge / niveau de confort des passagers

Les observations effectuées par les transporteurs et l'autorité organisatrice des transports mettent en évidence qu'un taux de charge dépassant les 80 % de la capacité de la ligne se traduit par une situation d'inconfort pour les voyageurs. Les conditions de voyage sont encore plus problématiques en cas d'irrégularité sur la ligne, du fait de la mauvaise répartition des voyageurs entre les véhicules qui se succèdent à intervalles plus ou moins longs.

Ci-après, les lignes de bus sont représentées en épaisseur selon leur niveau de fréquentation annuelle.



Réseau de bus actuel



Actuellement, seule la ligne de bus 189 permet de relier le plateau de Clamart à « Gare de Clamart », en passant par le centre-ville.

Il s'agit de la ligne de bus la plus fréquentée sur le territoire de Clamart. Ses caractéristiques sont les suivantes :

	SITUATION ACTUELLE	ÉVOLUTION PRÉVUE
FRÉQUENCE	4 à 5 min en heure de pointe.	Pas de renfort de la fréquence, la limite maximale étant déjà atteinte pour une ligne de bus sans aménagement spécifique.
FRÉQUENTATION	Selon les comptages de 2018, à l'heure de pointe du matin, le taux de charge était de l'ordre de 65 % à l'arrivée à « Gare de Clamart » depuis le centre-ville. Fin 2021, le trafic sur la ligne était revenu à 85 % du niveau constaté en 2019 avant la crise sanitaire.	Une forte augmentation de la charge est à prévoir au regard des projections de développement urbain à Clamart et de l'arrivée de la ligne 15 du métro, non compatible à terme avec la capacité maximale d'une ligne de bus.
TEMPS DE PARCOURS / VITESSE COMMERCIALE	30 min entre « Georges Pompidou » et « Gare de Clamart », vitesse commerciale de 14 km/h.	Temps de parcours tributaires de l'évolution de la circulation routière en l'absence d'aménagement spécifique.
RÉGULARITÉ	Actuellement, seuls 75 % des bus atteignent leur objectif de régularité (moins de 2 minutes de retard). La circulation des bus est pénalisée par la congestion routière aux heures de pointe (voir partie 6.1 pour plus d'information à ce sujet), y compris sur les avenues Victor Hugo et Jean Jaurès sur la section dotée d'une voie bus du fait de stationnements illicites récurrents et des livraisons.	Pas d'aménagement supplémentaire envisagé à date sur la ligne (échanges entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et l'exploitant).

Les modélisations réalisées par Île-de-France Mobilités pour prévoir l'évolution de la fréquentation sont les suivantes :

	COMPTAGES 2018	2025	2035 RÉFÉRENCE (sans prolongement du tram T10)
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGEURS PAR RAPPORT À 2018		+43 %	+71 %
CHARGE DIMENSIONNANTE	800	1100	1500

Prévisions de fréquentation du bus RATP 189 à l'heure de pointe du matin

→ POUR RÉSUMER SUR LA LIGNE DE BUS 189 :

- Des temps de parcours élevés entre le Sud et le Nord de Clamart en l'absence d'aménagements dédiés aux bus sur la majeure partie du linéaire ;
- Un taux de charge déjà élevé sur la ligne 189, auquel s'ajoutent des problématiques de régularité provoquées par l'encombrement de la voirie, ce qui génère une situation d'inconfort récurrente pour les usagers ;
- En l'absence d'aménagements significatifs à l'horizon de réalisation du projet de prolongement du tram T10 et compte

tenu des développements urbains prévus sur le territoire et des flux supplémentaires vers la future ligne 15 du métro, la ligne devrait atteindre, voire dépasser, sa limite de capacité.

Il est à noter par ailleurs que des problématiques de régularité sont également signalées sur les autres lignes du secteur (190, 191), pour des raisons similaires (congestion, travaux sur les voies, etc.). Par ailleurs, les temps de parcours en bus entre « Jardin Parisien » et « Issy RER » sont élevés (21 minutes par la ligne 290 en l'absence d'aménagement dédié aux bus sur ce linéaire).

FOCUS SUR LE TRAM T6

Le tram T6 dessert le territoire sur un axe est-sud ouest. La ligne est en correspondance avec la ligne 13 du métro à la station « Châtillon-Montrouge », et le sera à partir de mi-2023 avec le tram T10 à la station « Béclère », puis à partir de 2025 avec la ligne 15 du métro à la station « Châtillon-Montrouge ». Ses caractéristiques sont les suivantes :

	SITUATION ACTUELLE	ÉVOLUTION PRÉVUE
FRÉQUENCE	4 min en heure de pointe.	Pas de renfort prévu de la fréquence, la fréquence actuelle étant déjà proche de la limite maximale pour une ligne de tramway en milieu urbain dense.
FRÉQUENTATION	Les comptages disponibles montrent que le tram T6 était fortement chargé avant la crise sanitaire, voire proche de la saturation en heures de pointe, avec des taux de charge dépassant régulièrement 80 % soit une situation d'inconfort pour les usagers. À l'heure actuelle, la fréquentation de la ligne n'est pas encore revenue à son niveau d'avant la crise (notamment du fait des effets du télétravail), mais son taux de charge reste élevé en heure de pointe. Le trafic a en particulier progressé depuis le mois de juin 2022 pour atteindre 95 % du trafic de 2019 en octobre 2022, avec un taux de charge mesuré à 82 %.	Une forte augmentation de la charge est à prévoir au regard des projections de développement urbain sur le territoire, avec en particulier le déploiement des projets urbains le long du tram T6, et de l'arrivée de la ligne 15 du métro en correspondance à « Châtillon-Montrouge ». Cette évolution ne serait pas compatible à terme avec la capacité maximale de la ligne en l'absence d'itinéraire alternatif vers la ligne 15 du métro (voir partie 6.1 pour plus d'information à ce sujet).
TEMPS DE PARCOURS / VITESSE COMMERCIALE	15 minutes entre la station « Béclère » en correspondance avec le tram T10 et le terminus à « Châtillon-Montrouge » (vitesse commerciale 17 km/h).	-

Les modélisations réalisées par Île-de-France Mobilités (voir page 37 pour plus d'information à ce sujet) sont les suivantes :

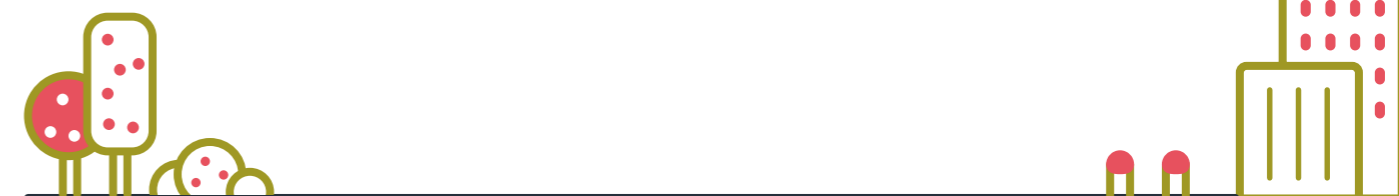
	COMPTAGE 2019	2025	2035 RÉFÉRENCE (sans prolongement du tram T10)
CHARGE DIMENSIONNANTE	3 000	3 700	4 700
TAUX DE CHARGE	78 %	97 %	123 %

Par ailleurs, la croissance de la fréquentation prévue sur le tram T6 avec la mise en service de la ligne 15 du métro, en l'absence d'itinéraire alternatif pour rejoindre cette ligne, pourrait induire une problématique supplémentaire de gestion des flux de correspondance entre le tram T6 et les lignes 13 et 15 du métro. En effet, une étude du pôle de Châtillon-Montrouge a permis de mettre en lumière de vraies difficultés pour accéder à la ligne 13 via le couloir de correspondance souterrain actuel.

À l'horizon de la future ligne 15 du métro, au regard des flux attendus, il a été identifié un risque important de saturation complète de l'accès Sud, c'est-à-dire celui menant au tramway T6. Aussi, Île-de-France Mobilités est engagée dans une réflexion pour élargir les accès actuels ou en créer un nouveau, ou bien revoir la configuration du terminus du tram T6. Toutefois, ces solutions se heurtent à d'importantes difficultés techniques, notamment en lien avec le passage sous les voies de la LGV Atlantique et les contraintes du sous-sol, et leur faisabilité n'a pas été démontrée à ce stade. Ceci renforce la nécessité de trouver une solution permettant de soulager le tramway T6 en offrant une autre alternative de trajet pour rejoindre Paris et la future ligne 15 du métro.

→ POUR RÉSUMER SUR LE TRAM T6 :

- Un taux de charge déjà élevé sur la ligne à l'heure de pointe ;
- Compte tenu de la dynamique du territoire, du déploiement des projets urbains le long du tram T6, et des flux supplémentaires attendus en rabattement vers la future ligne 15 du métro et en l'absence d'itinéraire alternatif, la ligne pourrait être saturée à l'horizon envisagé pour le prolongement du tram T10.



SYNTHÈSE

Au regard des éléments qui précèdent, les principales conclusions que l'on peut retenir sont les suivantes :

- La desserte en transports collectifs est inégale au sein du territoire, avec des zones situées à l'écart des lignes structurantes (notamment le centre-ville de Clamart) et un manque de liaison performante sur l'axe Nord-Sud à Clamart pour rejoindre la gare en correspondance avec la future ligne 15 du métro ;
- Un réseau structurant déjà chargé et qui comporte des risques importants de saturation à l'horizon envisagé pour le prolongement du tram T10, en particulier pour rejoindre la ligne 15 du métro (tram T6, ligne 189).