

Objet : Avis de Nathalie LAUNAY, élue Génération.S du Conseil Municipal du Plessis-Robinson sur la liste Ambition Citoyenne, dans le cadre de la concertation pour la prolongation du T10

1) Dossier de DCOP incomplet et biaisé

En premier lieu, je constate que le dossier de présentation DOCP soumis au public en vue de la concertation ne respecte pas l'objectif fixé par un DCOP, « *présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Et donc les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet* ».

En effet certains éléments substantiels sont cruellement manquants et ont des impacts structurants pour l'analyse. Dès la page d'introduction à l'historique au 1.2.1, **il n'est pas fait état de l'annulation de la DUP de la première phase suite aux recours des associations ACPE et Sud Environnement de la première phase, prononcée par le tribunal administratif de Cergy en juillet 2021.** Il faut attendre la page 70 pour avoir mention de l'articulation avec le projet T10 de la phase 1 mais sans faire mention des motifs de l'annulation de la DUP, à savoir que l'étude d'impact devait porter sur les 2 phases 1 et 2 en matière économique et environnementale pour en justifier l'intérêt tant économique qu'environnemental, et de son adéquation au Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Île-de-France conformément à l'article L. 371-3 du code de l'environnement,

Extraits décision du TA de Cergy de Juillet 2021:

- « En déclarant que *les inconvénients économiques et environnementaux du projet porté par le syndicat des transports d'Île-de-France et le département des Hauts-de-Seine n'excédaient pas l'intérêt de l'opération telle que soumise à déclaration d'utilité publique, le préfet a commis une erreur d'appréciation.* »
- « *Cette opération, qui implique le défrichage de 3,5 hectares de la forêt de Verrières en bordure de ville (pour le SMR) et l'aggravation de la coupure due à la route départementale 2, entraînerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie primaire par rapport à la situation qui existerait en l'absence de construction du tramway, qui ne serait pas compensée à l'issue d'une période de trente ans d'exploitation.* »
- « *la forêt de Meudon constitue un réservoir de biodiversité identifié par le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France et que la route départementale 2 est considérée dans ce cadre comme l'un des principaux obstacles induisant une coupure du réservoir Or, d'une part, le projet déclaré d'utilité publique a pour conséquence d'aggraver la coupure représentée par la route et de rendre plus difficile la réalisation de travaux permettant d'y remédier. Ainsi, si la nouvelle infrastructure ne crée pas la coupure, elle n'introduit aucun dispositif permettant d'y pallier. D'autre part, ainsi que cela a été exposé au point 25, l'intérêt de l'opération telle que déclarée d'utilité publique est limité par le fort impact environnemental de l'opération et l'absence de jonction au nord avec le réseau de métro. Dans ces conditions, il ne saurait justifier que la décision attaquée s'écarte des orientations fondamentales du schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France.* »

Je partage l'avis et la demande de l'ACPE : « l'étude d'impact environnementale doit être effectuée sur l'ensemble du trajet phase 1 et 2. Elle doit commencer par une analyse approfondie des réseaux écologiques du Territoire Vallée Sud Grand Paris fortement fragmenté par l'urbanisation. Les compensations sont à penser comme le rétablissement de la fonctionnalité des réseaux écologiques pour permettre la reconnexion de Paris à la première ceinture verte de l'Île de France, dans le but de protéger la capitale de l'asphyxie. »

Par ailleurs le défaut de transparence est encore plus critique, quant à l'absence du contexte de la suspension des travaux entre jardin Parisien et Place du Garde. En phase 1 ce tracé était prévu par la DUP avec uniquement 2 voies voitures pour limiter au maximum l'aggravation de la coupure de la forêt de Meudon. La suspension de ces travaux est uniquement due à la demande de Mr Berger, maire de Clamart et également vice président de la région Ile de France, d'élargir à 3 voies de voiture, qui selon cet article dans le journal municipal de Clamart de juillet 2019, permettrait de diminuer « l'impact écologique » suite à l'accroissement des encombrements du trafic.

La forêt gagnante

La construction du TRAM10, qui reliera Antony à Clamart, a été décidée du temps de la précédente Municipalité.

Depuis, l'équipe actuelle ne ménage pas ses efforts pour que le projet aille dans le sens des intérêts des Clamartois. Cela inclut de réduire le plus possible l'impact sur notre forêt. Quelques chiffres permettent d'éclairer les enjeux :

- **209 hectares** de forêt situés sur la commune de Clamart aux abords de la future ligne
- **0,3 hectares** de talus en bords de forêt (cf. plan), à la végétation anachronique, qu'il est prévu de supprimer pour réaliser les voies de circulation
- **6 hectares** de forêt, que la Ville va reboiser après avoir enterré la ligne tth en profitant des travaux du tramway. Des essences d'arbres soigneusement sélectionnés pourront rétablir les continuités écologiques.
- **3 voies** de circulation resteront à la disposition des automobilistes, très nombreux à les emprunter. Une diminution à 2 voies avait été envisagée, à laquelle Jean-Didier Berger s'est opposé, afin de diminuer l'impact écologique qui aurait résulté de l'accroissement inévitable des encombrements. ■

N° 180 - CLAMART INFOS - juin-juillet-août 2019 13

Cette extension à 3 voies n'a pu se faire dans le cadre de la DUP comme « désiré » par Mr Berger du fait d'obligations d'étude d'impact environnementales et d'une modification de la DUP comme le reprend le courrier d'août 2019 de Mr Devedejian, président du département à cette époque.

Le Président

Réf. : PACT/DM/SMOA/T10/n°2019-1271

Nanterre, le 30 AOUT 2019

Monsieur le Président,

Par courrier daté du 20 juillet 2019, vous m'avez fait part de vos inquiétudes sur la modification du projet de tramway T10 sur la commune de Clamart, et notamment la suppression d'une seule voie de circulation et non de deux comme prévu initialement, sur la RD 2.

Conformément au code de l'environnement et en application de son article R 122-3, la modification envisagée du projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas auprès de l'Autorité Environnementale qui devait juger de la substantialité de la modification.

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) a rendu sa décision n°F-011-18-C-0105 en date du 21 janvier 2019. Elle indique précisément la nécessité d'une actualisation de l'étude d'impact environnemental du projet.

Le Département, coordonnateur du projet, a pris acte de cette décision et l'actualisation est en cours d'élaboration en vue de réaliser une nouvelle enquête publique conduisant à l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique modificative. L'ensemble des aspects (pollution de l'air, nuisances sonores, circulation routière, effet sur les espaces boisés) que vous soulignez dans votre courrier seront donc détaillés dans le dossier de l'enquête et débattus lors de celle-ci.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Patrick Devédjian

Monsieur Guillaume Duchêne
Président des Dérailleurs de Clamart
66, rue Pierre Brossolette
92140 Clamart

Copie : Monsieur Jean-Didier Berger, Maire de Clamart

Nous contacter par courrier ou téléphone
Conseil départemental des Hauts-de-Seine
92731 Nanterre Cedex
Tél. : 0806 00 00 92
www.hauts-de-seine.fr

Nous rendre visite

 Capture d'écran

Outre de ne pas être transparent sur ces événements, ce dossier de DCOP n'est pas crédible et objectif car je constate avec effroi que le DCOP ne fait mention pour un trajet en surface traversant la forêt de Meudon uniquement au projet de Mr Berger de 3 voies alors que cela n'est justifié d'aucune manière et au contraire contrevient au SRCE et au code de l'environnement. Pire l'étude qui indique que cela pourrait aggraver la suppression de 1,5 ha de forêt, considère que « *cette aggravation serait toutefois à relativiser compte tenu de la présence de la RD2 qui fragmente déjà la forêt de Meudon.* »

Extraits DCOP p 89 : Comme indiqué précédemment, l'insertion du tramway, associée au maintien de 3 voies de circulation et la création d'une voie verte induirait des impacts environnementaux. Le projet nécessiterait la destruction de 1,5 ha de boisement, sous réserve de l'aménagement d'ouvrages de soutènement des talus existant de part et d'autre de la voirie, pour réduire l'impact sur la surface boisée. Cet impact devra être compensé dans le cadre du projet.

Je demande que cette étude soit totalement revue en prenant comme base le projet initial : une traversée en surface limitée à 2 voies.

II) Absence d'objectivité sur l'impact environnemental d'un scénario tunnel démarré au Jardin Parisien

Comme vu précédemment, le rajout d'une 3ème voie pour traverser la forêt de Clamart, non acceptable du point de vue environnementale et pour conformité au SRCE, biaise totalement l'étude de comparaison avec le scénario tunnel.

La synthèse des impacts sur le milieu naturel du scénario tunnel, soit-disant plus favorable, est d'autant plus faussée, car le dossier ne précise pas l'impact réel sur le milieu naturel d'un ouvrage annexe qui devra aussi être implanté de façon définitive dans la forêt de Meudon.

Extrait DCOP Synthèse des impacts sur le milieu naturel et sur l'ouvrage :

« Le premier ouvrage annexe est inséré entre le démarrage du tunnel (en aval de la station Jardin Parisien) et la station Mairie de Clamart. Un premier secteur d'implantation a été identifié au niveau du parcours sportif du Bois de Clamart et du parking adjacent, en raison de l'anthropisation existante du secteur qui permet de limiter les impacts sur le milieu naturel. **L'aménagement du puits devra prendre en compte les enjeux environnementaux et réglementaires qu'engendre l'espace boisé à proximité immédiate. L'impact sur les surfaces forestières devra être limité au maximum.** Il n'est pas projeté de bâtiment en émergence afin de pouvoir restituer les fonctions actuelles en surface postérieurement aux travaux. Une voie d'accès à l'ouvrage pour les secours sera également à prévoir. »

« **Toutefois, l'implantation des ouvrages pour le démarrage du tunnelier et d'un ouvrage annexe dans la forêt de Meudon pourront impacter le milieu naturel.** Le critère zones humides n'est ici pas déterminant et donc non discriminant. La suite des études continuera à s'inscrire dans la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC) pour minimiser les impacts sur le milieu naturel ainsi que les modalités de restauration et valorisation environnementale le cas échéant. »

Extrait DCOP sur l'impact environnemental du tunnel durant le chantier :

« La construction des ouvrages du scénario tunnel en milieu urbain dense entraîne des impacts potentiellement forts car les chantiers des stations souterraines et des ouvrages annexes implantés dans les espaces verts urbains sont susceptibles d'impacter les éléments de la « petite » trame verte et bleue locale, en fonction des choix d'aménagement retenus. L'ensemble de ces facteurs résultent en un niveau d'impact potentiellement fort. »

« L'implantation des ouvrages d'approfondissement et de lancement du tunnelier à Jardin Parisien devront être précisément étudiés pour limiter le plus possible l'impact sur la **forêt de Meudon** à proximité immédiate et identifiée **comme ZNIEFF et comme Bois de l'Etat**. Il en va de même pour l'ouvrage annexe Bois de Clamart. Le scénario tunnel permettra cependant de s'affranchir de la traversée en surface de la forêt de Meudon.

*Les études menées dans le cadre de la suite du projet auront pour objectif de limiter ces impacts sur le paysage et le patrimoine à travers l'application de la démarche « éviter, réduire, compenser ». **Toutefois, en fonction des choix réalisés pour l'implantation des stations, certains espaces verts, tels que les parcs du Conservatoire ou de la Maison Blanche pourraient être impactés.***

Ces impacts, notamment localisés à proximité de la station Jardin Parisien, seront limités dans la suite des études par la recherche de solutions optimisées pour l'implantation des ouvrages et de leurs emprises. Les parcelles constituant les emprises pourront potentiellement par la suite faire l'objet de restaurations environnementales ou d'une valorisation. »

III) Absence de crédibilité du dossier de DCOP au regard des nouveaux comportements des usagers

Le dossier mentionne page 120 que « *les prévisions de fréquentation du prolongement du tram T10 ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN 3 (Analyse des Transportset de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures) » et que « ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête Globale Transport de 2010 réalisée auprès de 18 000 ménages franciliens ». Il est également indiqué que ce modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future »*

Hors depuis 2010, le mode de déplacement des franciliens a énormément évolué suite à la crise covid et de façon pérenne avec un augmentation du recours à des mobilités douces alternatives ou en complément aux transports en communs..Ce qui a d'ailleurs conduit l'état à créer le forfait mobilités durables pour prendre en compte le mixte de mobilités en sus ou en complément des transports en communs

- Les vélos et vélos à assistance électrique (personnel et en location) ;
- La voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;
- Les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service (scooters, trottinettes électriques en « free floating ») ;
- Les engins de déplacement personnel motorisés des particuliers (trottinettes, monoroues, gyropodes, skateboard, hoverboard...);
- L'autopartage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes ;

Cette étude ne fait pas état de l'impact de ces nouvelles mobilités et mixité de mobilités sur le besoin de transports (ex pouvoir accepter un vélo, une trottinette dans un tram, ou création en plus grand nombre de parking sécurisés ou de moyens en location de façon homogène sur l'ensemble du territoire).

Il est à noter le refus dogmatique du maire du Plessis-Robinson pour accepter des bornes de Vélib' permettant par exemple de rejoindre facilement des transports structurants comme la ligne M13. Par ailleurs même l'implémentation actuelle de la phase 1 du T10 ne satisfait pas les nouvelles règles en matière de largeur de bandes cyclables et de sécurisation des parcours les associations vélos ont du saisir les deux maîtres d'ouvrage, le département des Hauts de Seine, et Ile de France Mobilités, (source le Parisien : article du 7 février 2023 <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/hauts-de-seine-les-bandes-cyclables-le-long-du-futur-t10-ne-sont-pas-securisees-signalent-des-cyclistes-07-02-2023-4JBWAK64VZC75C6GZZFB6RT6JU.ph>).

Pourtant lors de la phase de concertation pour la première phase, nombreuses personnes (dont moi) et

associations avaient alerté de l'inadéquation de cette phase 1 qui détruisait les pistes cyclables sécurisées le long de la D2 et créaient de nombreuses chicanes avec des carrefours accidentogènes.

Il est fait référence au vélo uniquement page 61 pour faire un état des lieux actuels déplorable « *Le réseau d'aménagements cyclables actuel est relativement discontinu et ne permet pas un maillage fortement attractif entre les différents pôles d'activités générateurs de déplacement du secteur d'étude* ». Ce chapitre cite bien le plan RER vélo de la région Ile de France (<https://rerv.fr/>) et du plan vélo VSGP mais sans le mettre en regard de l'impact sur le besoin de mixité de mobilités des usagers avec les transports en communs en particulier le tramway.

Mais un autre impact a été totalement omis pour justifier de l'intérêt économique des scénarios envisagés : le recours au télétravail instauré durant le COVID est devenu une pratique pérenne. Ainsi le quartier de la Défense est un exemple criant de cet impact : les commerçants du parvis de la Défense ont témoigné de cet impact : les travailleurs concentrent leur travail en présentiel principalement entre le mardi et le mercredi. Travaillant également à la défense, je peux confirmer que le vendredi est une journée particulièrement très peu fréquentée.

<https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/apres-le-covid-le-teletravail-met-les-commerçants-de-la-defense-aux-abois-06-03-2023-AP32E7D5OZH33JILYTM2L24DN4.php>

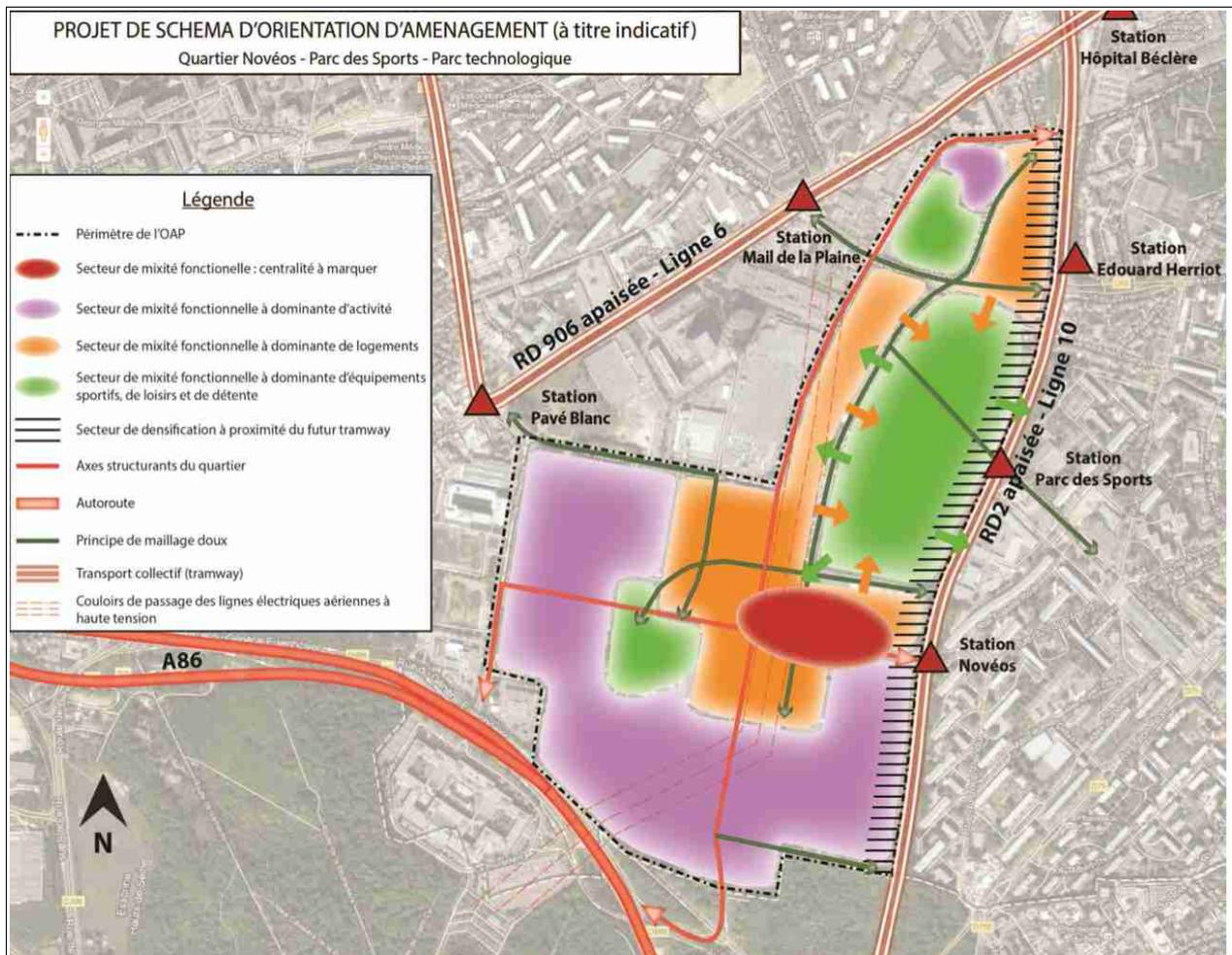
Pour ne pas reproduire les mêmes erreurs qu'en phase 1, l'étude doit totalement être revue en prenant en compte l'impact de ces nouvelles mobilités douces, et des nouveaux comportements des franciliens en matière de télétravail.

D'autre part, pour les mobilités liées au travail, je vous invite à revoir vos données page 42 au qui font état au Plessis Robinson de 13500 emplois, au regard de données de l'institut Paris région entre 2014 et 2017 et d'une progression à 17300 emplois d'ici 2035, ce qui représenterait une hausse de 28 %. Ceci est profondément surprenant en raison de la création OAP Novéos lors de la révision du PLU de décembre 2015.

Lors de l'enquête publique de révision du PLU, la SAIGI gestionnaire de la zone privée Novéos implantée à la fois sur le Plessis-Robinson et Clamart mais à plus de 75 % sur le Plessis, faisait état de leur emprise de 65 ha de 379 000 m² d'activité dont la moitié de bureaux qui représentaient à eux seuls 10 000 emplois et qu'ils souhaitaient s'étendre avec 100 000 m² de bureaux supplémentaires pour à terme avoir 25 000 emplois sur la zone à proximité de l'A86, leur développement a été stoppé net par la révision du PLU et la reprise de contrôle de la Saigi par la ville.

L'OAP Novéos couvre non seulement, quasiment l'ensemble des surfaces du parc d'affaires Novéos localisées sur la ville du Plessis Robinson (exception faite du parc de la Boursidière), le parc technologique abritant des PME qui ont fait l'objet de préemption et de négociation pour écourter la durée de bail des sociétés locataires qui ont été forcées de quitter la ville.

L'OAP Novéos définit dorénavant une limitation de activités à 110 000 m² bien en deçà de 379 000 m² de l'ensemble du parc d'affaires et l'ensemble des locaux hébergeant des PME du parc technologique.



En effet cet OAP Novéos crée 2 zones de mixités de logement et d'activités Uha et Uhb. Les seules activités envisagées en création étaient des commerces et services de proximité de 15 000 à 16 000 m² ainsi qu'un nouveau centre commercial de 15 000 à 16 000 m². Pour l'heure aucun commerce nouveau n'a été créé, ni aucun centre commercial ni même de nouvelle école ou crèche en sus de l'existant. Seul des transferts d'activité existant déjà sur la commune voire sur la zone Novéos sont en cours d'implémentation/reconstruction (ex = les tennis, nouvelle piscine, transfert de l'hôpital Marie Lannelongue) ou de planification (transfert du collège Ledoux et du Lycée du Plessis-Robinson).

Vu le changement de comportement des usagers, il serait aussi intéressant de prendre en compte l'usage des transports à d'autres fins que la mobilité travail mais aussi pour les usages loisirs vers des activités culturelles ou sportives qui sont en général centralisées sur le centre de Paris ou aux abords (ex porte de Versailles, RG ou stade du PSG à la porte de St Cloud) nécessitant des transports alternatifs aux orientations est-ouest privilégiées dans les conclusions.

IV) Une étude DCOP à revoir en réintégrant le scénario vers Issy les Moulineaux

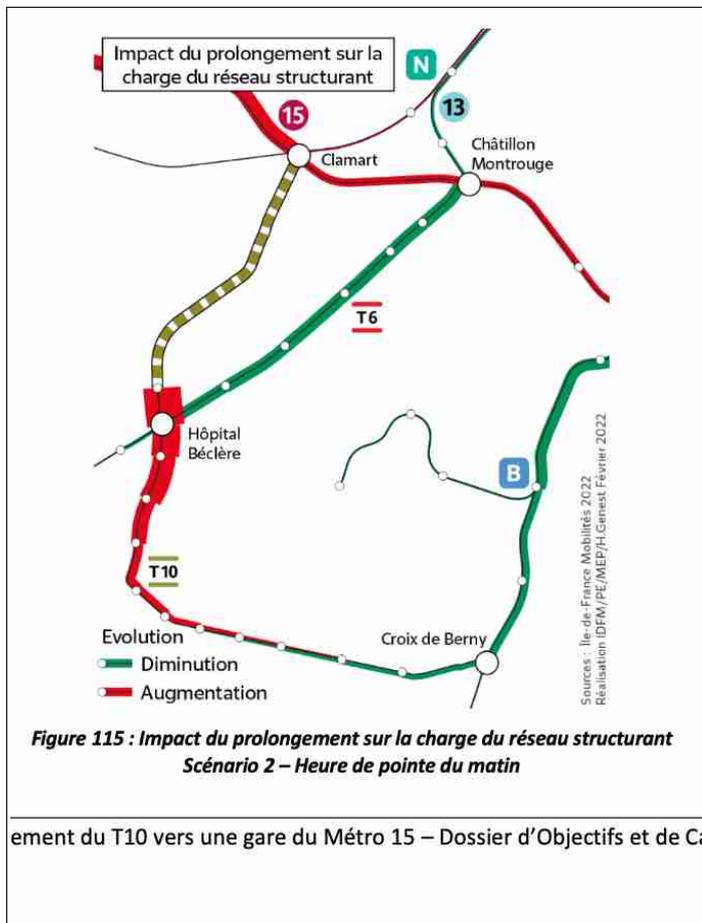
Il est assez étonnant que le dossier de présentation évoque en diagnostic le détail d'un scénario Issy-les-Moulineaux qui conclue davantage en faveur d'un terminus du T10 à Issy-les-Moulineaux alors que la présentation des scénarios se limite aux deux scénarios vers Clamart. Le dossier réduit son argumentaire page 70 pour tuer le scénario vers Issy les Moulineaux avec des arguments non démontrés, qui sont souvent en contradiction avec le diagnostic, et qui nécessiteraient une étude objective avec les 2 autres scénarios de Clamart non seulement en termes de contraintes techniques (impacts de la circulation en

surface, correspondance versus scénario surface Clamart, impact tunnel versus scénario tunnel Clamart, correspondances et temps de parcours) mais aussi en termes de service rendus.

Extrait page 70 :

- *Les impacts lourds sur le plan de circulation à l'échelle départementale (au minimum mise à sens unique de la RD2 sur un linéaire important) et / ou sur le foncier. Par ailleurs, la densité urbaine autour de la gare d'Issy contraint très fortement l'implantation de la station terminus à proximité de la ligne 15, ce qui ne permet pas d'assurer une correspondance satisfaisante avec cette dernière. Ce scénario a donc été écarté.*
- *Les scénarios en tunnel vers Issy présentent également de nombreux inconvénients : - La grande profondeur des stations intermédiaires envisagées à Issy (jusqu'à 60 m) et leur implantation en interface avec des zones de carrières souterraines ne permet pas de garantir la faisabilité de ces scénarios dans des conditions raisonnables de coût et de délais. En outre, la grande profondeur des stations implique des temps d'accès supérieurs à 4 minutes depuis la voirie, ce qui pénalise leur attractivité, et engendre des contraintes supplémentaires d'exploitation et de maintenance (multiplication des escaliers mécaniques et des ascenseurs, etc.).*
- *L'implantation du terminus à Issy s'inscrit dans un milieu particulièrement complexe caractérisé par une pente marquée, la présence de carrières souterraines, une densité urbaine forte, des interfaces avec la ZAC Léon Blum en cours de déploiement, et la présence d'infrastructures en surface et en sous-sol (viaduc du RER C, station et tunnel de la ligne 15 du métro, couloir de correspondance entre la gare RER C et la station de la ligne 15, mesures conservatoires pour le prolongement de la ligne 12 du métro). Ces contraintes ne laissent que peu de possibilités pour l'implantation de la station terminus. Selon les scénarios étudiés, le temps de correspondance entre le T10 et la ligne 15 est compris entre 10 et 15 minutes, ce qui dégrade fortement l'attractivité de l'interconnexion et remet en cause l'intérêt du projet. L'implantation de la station terminus générerait de plus des impacts sur le bâti et/ou sur les espaces verts urbains (parc Henri Barbusse, secteur du skatepark).*
- *Compte-tenu des temps de parcours plus élevés pour rejoindre la ligne 15 depuis Clamart et les zones desservies en amont par le T10 et de la correspondance dégradée au terminus, les scénarios en tunnel vers Issy sont moins attractifs en termes de fréquentation prévisionnelle que les scénarios vers Clamart.*

En termes de service rendu, je relève que les deux scénarios envisagés pour rejoindre la ligne 15 par la gare de Clamart n'ont que l'intérêt d'accélérer les temps de parcours en réduisant environ de 12 mn vers l'ouest parisien et donc la Défense, et entre 9 et 12 mn vers l'est Parisien. Il est même indiqué que pour les 2 scénarios envisagés ne permettront pas de gain de temps de parcours vers les secteurs facilement accessibles en RER B. La figure 115 pour les heures de pointe le matin est explicite et démontre que les 2 scénarios n'auraient pour intérêt que de délester le T6 voire le RERB alors qu'un moratoire de surdensification dans le secteur, une amélioration de fréquence du T6 pour certains horaires (soir, weekend) et de la qualité de service (ponctualité) du REB pourraient satisfaire au besoin.



ement du T10 vers une gare du Métro 15 – Dossier d'Objectifs et de Ca

Pourtant le dossier introductif de diagnostic présentait un tout autre besoin que ces 2 scénarios arrivant à la gare de Clamart qui se limite à l'interconnexion avec la ligne 15 pour axe est ou ouest :

Il est ainsi bien démontré dans le dossier que la destination Issy les Moulineaux était plus intéressante pour le besoin des usagers pour ouvrir à plus d'intermodalité avec axe nord sud attractif compris en sus de est ouest, moins de temps de parcours, et en raison du bassin d'emplois plus important d'Issy les Moulineaux .

- « La réduction de parcours seraient encore plus importantes de 2 mn vers l'ouest en partant de la station d'Issy : « la ligne 15 permettra de rejoindre La Défense en 20 minutes depuis la station Clamart, et en 18 minutes depuis la station Issy. »

Les scénarios terminus Clamart sont d'autant moins crédible pour une rapidité de parcours du fait que la SGP et la ville de Clamart n'avaient pas prévu dans sa conception la correspondance entre la ligne T10 et le la ligne 15.

Extrait du rapport DCOP :

« Dans la suite des études, il sera donc nécessaire de traiter cette station avec attention : l'implantation de la station, sa connexion avec la station de la ligne 15 (en rouge sur le plan d'implantation), la présence ou non d'une arrière-gare, la faisabilité d'une remontée en surface ou encore l'articulation avec les projets urbains (en bleu sur le plan d'implantation) seront autant d'enjeux à prendre en compte pour concevoir un projet le plus pertinent possible. La faisabilité d'une correspondance souterraine avec la ligne 15 pourra être également étudiée dans le cadre de la suite des études. Toutefois, il est à noter que la conception de cette gare n'intégrait pas de mesures conservatoires en ce sens. »

« les mobilités inter-communales au sein du périmètre, les migrations les plus importantes sont celles allant vers Issy-les-Moulineaux en lien avec un nombre d'emploi importants » mais aussi au T2 ; à la ligne 12 et au RERC, « la seconde ligne la plus longue desservant 84 gares et la ligne la plus fréquentée par les touristes du réseau RER. »

« L'absence d'une liaison Nord-Sud forte ne permet pas aux habitants du sud du secteur d'étude de rejoindre les nombreux emplois situés à Issy-les-Moulineaux. Un prolongement du tramway T10 pourrait permettre de répondre à cette demande d'échanges locaux par le biais d'une liaison structurante. »

Il faut également considérer le besoin prioritaire de transports collectifs :

- Certaines villes au porte de Paris (Issy les moulineaux, Malakoff, Meudon, Vanve, disposent d'ores et déjà d'un maillage dense de transports collectifs au porte de Paris qui permettent aux usages d'utiliser ces modes de transport de manière prédominante
- Mais sur les autres communes, la part modale est partagée entre la voiture, les cycles et les transports collectifs et part modale de la voiture est accentuée dans le sud et le centre du périmètre, compte tenu du maillage limité par les transports collectifs et de l'absence d'un axe Nord-Sud via une ligne à l'offre attractive.

Ainsi le Plessis-Robinson est un illustre exemple : l'absence de transport structurant nord sud pour rejoindre le centre de Paris est parfaitement démontré dans le diagnostic du plan de schéma territorial Vélo adopté en décembre 2022 par le territoire Vallée Sud Grand Paris : Le Plessis Robinson qui fait partie avec Chatenay Malabry. des villes du territoire VSGP les moins desservies par les transports en communs, est la ville leader pour les parts modales déplacement travail les plus médiocres à savoir, **recours aux véhicules 4 roues motorisés le plus élevé à 55,6 %** et en contrepartie, usage des transports en communs le plus faible 28,6 % et part modale vélo la plus faible à 1,3%.

Par ailleurs ce phénomène va s'accroître : Alors que le nombre d'emplois diminue , notre ville est celle dont la population va croître le plus rapidement d'ici 2035, +44%, pour atteindre 42 000 habitants, quasiment le même nombre d'habitants que Chatillon mais à la différence de Chatillon, notre ville ne dispose d'aucun réseau de transport structurant direct vers le centre de Paris.

Tableau 4 : Perspectives d'évolution de la population à horizon 2035

Commune	Population actuelle (2017)	Population en 2035	Croissance 2017-2035
Chatillon	37 400	42 800	+14%
Clamart	53 000	72 400	+37%
Malakoff	30 700	35 700	+16%
Fontenay-aux-Roses	24 600	29 000	+18%
Le Plessis-Robinson	29 100	42 000	+44%
Issy-les-Moulineaux	68 500	77 500	+13%
Meudon	45 400	49 400	+9%
Vanves	27 700	31 700	+14%
Total	316 400	380 500	+20%

Or Les besoins des habitants du Plessis Robinson, actuels et futurs, ne se limitent pas à rejoindre l'est ou l'ouest Parisien. De nombreux robinsonnais ont besoin de rejoindre d'autres lieux concentrateurs d'emplois ou d'activités culturelles ou de loisirs concentrées intra muros ou aux abords de Paris et qui nécessitent un moyen de transport structurant nord sud.

Je demande explicitement que l'étude réintègre le scénario vers Issy Les Moulineaux à partir de la place du Garde en prenant comme hypothèse un trajet préliminaire pour la traversée de la forêt de Meudon comme prévu par la DUP en phase 1, à savoir un ligne de tramway en surface, avec uniquement deux voies de circulation qui n'empiètent pas davantage sur la forêt de Meudon.