



Site : <http://vivreaclamart.free.fr/>
Courriel : vivreaclamart@gmail.com
Vivre à Clamart
10, rue Fauveau
92140 Clamart

A l'attention de Mmes les Garantes de la CNDP

Clamart, le 10 avril 2023

Objet : Avis de l'association Vivre à Clamart dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de prolongement du tramway T10 vers une gare de la ligne 15 du GPE

L'association « Vivre à Clamart » a été créée en 1972 avec pour objet la préservation de la qualité de vie et notamment la protection de l'environnement, à Clamart et dans les communes environnantes.

Dans ce cadre, nous avons étudié les documents du DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) de ce projet de prolongement du tramway T10, depuis son arrêt provisoire à la station « Jardin Parisien » à Clamart jusqu'à une des gares de la ligne 15 du Grand Paris Express, afin d'apporter un avis sur les deux solutions proposées.

Tout d'abord, sur l'organisation de la concertation :

Nous vous remercions d'avoir organisé avec IdF Mobilités, les réunions publiques, soirées débats et ateliers qui ont facilité la compréhension par les citoyens impliqués de ce dossier complexe. Cependant, nous ne comprenons pas qu'elles aient été essentiellement organisées sur Clamart. En effet, hors Clamart, 2 rencontres de terrain seulement ont été prévues, une au Plessis-Robinson et l'autre à Chatenay-Malabry, alors que toutes les réunions publiques, débats et ateliers ont été organisées à Clamart.

Et pourtant, on lit dans le dossier que le prolongement du T10 vers une gare du GPE est important pour diminuer la surcharge du RER B et du tramway T6. Il aurait donc été utile de consulter davantage les usagers des transports publics des autres villes desservies pour s'assurer de la pertinence du prolongement vers la gare de Clamart.

Sur le contenu du DOCP :

Sur les 134 pages du dossier seules 10 pages (109 à 118) sont consacrées aux « impacts significatifs du projet ». Comment peut-on se prononcer à ce stade sur la solution qui aurait le moins d'impacts ?

1/Pour la solution Parcours en surface :

- a) les impacts environnementaux annoncés sont importants (1,5 ha de forêt détruite), du fait de l'élargissement prévu de l'avenue Trébignaud (D2), par l'adjonction d'une troisième voie routière par rapport au projet initial, objet de la DUP de 2016, qui prévoyait une voie routière dans chaque sens.

Ce passage à 3 voies est injustifiable, et lorsque début 2019, cette modification au projet a été demandée, en toute discrétion par IDF Mobilités et le CD 92, la MRAE (Mission Régionale de l'Autorité Environnementale) a répondu en demandant une mise à jour de l'étude d'impacts. A l'évidence, il aurait été très difficile de démontrer que cet élargissement réduirait les encombrements de trafic de la D2 aux heures de pointe car ceux-ci sont dus à l'étroitesse des rues qui la prolongent vers Issy-les-Moulineaux, après la Place du Garde.

Ce tronçon dans la forêt la D2, rectiligne et sans intersection ne nécessite pas un élargissement à 3 voies.

Prenons exemple sur la D906 : La circulation routière le long du tramway T6, entre les stations « Parc André Malraux » et « Division Leclerc », est généralement fluide, malgré un trafic automobile plus important que celui de la D2.

Bien au contraire, il est constaté partout que les passages de 2 à 1 voie par sens ralentissent le trafic et sont générateurs d'incivilités et d'accidents.

Dans la solution surface, sans cet élargissement à 3 voies, il n'y aurait aucune atteinte à la forêt supplémentaire à celles occasionnées par le projet initial de 2016 et celles ajoutées en complément fin 2019 (pour 1630 m²) principalement pour réaliser la station « Place du Garde » et qui ont été déjà défrichées.

- b) Les impacts sociaux sont très importants car le passage dans les voies trop étroites (rue de Meudon, rue Samuel et rue de Vanves, avenues Victor Hugo et Jean Jaurès) nécessiterait leur élargissement par la destruction d'immeubles et maisons.
Cependant, le coût des acquisitions foncières prévues évalué à 695 M€ n'a-t-il pas été aggravé par la décision du Conseil Départemental de supprimer les plans d'alignement très anciens des voies départementales suite à une enquête publique express réalisée entre le 24 juin et le 9 juillet 2019 ?
Pourquoi la Mairie de Clamart a-t-elle décidé de piétonniser les abords de la gare et l'avenue Jean-Jaurès et ses voies adjacentes en 2022, sachant que deux projets étaient à l'étude dont un en surface, avec une concertation préalable annoncée (programmée lors d'un CA d'IdF Mobilités en mai 2022, dans un premier temps à l'automne 2022 puis reportée au printemps 2023) ?

2/Pour la solution en souterrain :

- a) Les impacts environnementaux sont évoqués de façon imprécise.
La localisation de l'ouvrage de démarrage et enfouissement n'est pas bien définie.
Pour cette descente dans le sol sur une profondeur d'une dizaine de mètres avec une pente limitée à 7%), aucune vue ne représente cette tranchée ouverte sur 185 mètres de long, puis couverte sur une centaine de mètres supplémentaires, qui restera une blessure pérenne dans la forêt (Espace Boisé Classé) et amènera des nuisances aux promeneurs et aux riverains.
En effet, à cet endroit, la forêt est en limite des parcelles construites du quartier pavillonnaire du Jardin Parisien, Site Patrimonial Remarquable (ex. ZPPAUP).
De même pour les ouvrages annexes dont l'un, l'ouvrage « Bois de Clamart » serait « au niveau du parcours sportif », et l'autre pour l'ouvrage de surface « Lazare Carnot » dans un des quartiers les plus denses de la ville.
Aucune image de la représentation d'un ouvrage similaire inséré dans son environnement proche ne figure dans le dossier, ce qui aurait permis de juger leurs impacts et leur intégration dans le paysage.
- b) La station « Jardin Parisien » serait très vraisemblablement supprimée, du fait de son implantation délicate près de l'entrée du tunnel. Or cette station est très utile car elle est située juste en face de l'accès principal au Stade de la Plaine, au Skate-Park, à une des entrées du Cimetière intercommunal et à un des accès à la forêt et aux habitations du quartier.
- c) Sur le budget annoncé (700 M€, avec la mention qu'il est donné avec une précision de + ou - 20%), il faudrait y ajouter les 90 M€ de coûts supplémentaires liés à l'option, étudiée dans le dossier, d'une implantation désaxée à l'ouest de la RD2 de l'ouvrage d'enfouissement du tunnelier afin d'éviter les nuisances apportées par son fonctionnement 5 jours /7, 24h/24, par une implantation qui serait trop proche des habitations.
Ensuite, nous ne savons pas quel pourcentage d'aléas a été intégré dans ce budget prévisionnel. S'il est de l'ordre de 10%, il est notoirement insuffisant pour ce type d'ouvrage, même si des études de sol ont été réalisées préalablement à son évaluation.

3/ Sur les prévisions de fréquentation

- a) Il est indiqué que les prévisions de fréquentation sont basées sur le modèle ANTONIN 3 fondé sur les données d'une enquête réalisée en 2010, suite à un sondage auprès de 18 000 ménages

franciliens.

Les déplacements des franciliens, et particulièrement ceux de la petite couronne de Paris, ont profondément changé depuis ces dernières années, donc il nous semble que le doublement des prévisions de fréquentation tel qu'évalué mériterait d'être vérifié.

- b) Les prévisions de croissance des populations à l'horizon 2035 (cf. Tableau 4 Page 41 du DOCP) sont sujettes à caution.
Si ce tableau reprenait les données actuelles du dernier recensement de 2020, au lieu de celles de 2017, il pourrait être constaté par exemple, qu'à Clamart, la population est passée de 52 457 habitants en 2014, à 53 179 habitants en 2020, soit une augmentation de 0,27 % par an. Depuis 2020, il y a une accélération très nette dans la livraison de logements neufs, mais l'augmentation annoncée (19 400 habitants de plus sur 15 ans) correspondrait à un rythme moyen d'accroissement annuel de 2,44 % qui ne semble pas réaliste et est d'ailleurs contesté par le maire de Clamart lui-même dans ses interventions lors des réunions du Conseil municipal.
Ces nouveaux et futurs logements ne sont pas tous à proximité du parcours du T10.
- c) Les prévisions de croissance des emplois (cf. tableau 5 page 42 du DOCP), sont encore plus surprenantes :
La Zone d'activité Novéos sur les communes du Plessis-Robinson et Clamart qui est à par sa proximité du parcours considérée comme susceptible d'apporter des usagers pour le T10, est depuis ces dernières années régulièrement amputée pour faire place à des immeubles de logements.
Le Parc Technologique du Plessis Robinson en bordure du parcours sera prochainement remplacé par un projet de construction de logements.
Il faudrait donc que les Maires des deux communes concernées précisent quelles parcelles ils réservent pour l'implantation d'activités, et la localisation des 5 800 emplois supplémentaires qui seraient créés (3 800 sur Plessis Robinson, et 2 000 sur Clamart).
Les prévisions de croissance de l'emploi à Châtillon (133%), et à Meudon (49%) mériteraient d'être vérifiées si une part de ces employés sont considérés comme usagers potentiels du T10.
- d) Un des motifs mis en avant dans le jugement de juillet 2021 du Tribunal Administratif annulant la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) porte sur l'insuffisance de rentabilité du T10 dans son parcours défini par l'arrêté préfectoral de 2016 (Antony Croix de Berny - Clamart Place du Garde). Le TRI (Taux de Retour sur Investissement) était alors de 2%, avec un coût d'infrastructures d'environ 350 M€.
En ajoutant environ 1 Milliard d'€ pour son prolongement, pour un doublement annoncé de la fréquentation journalière, (de 40 000 à 80 000 voyageurs), nous ne voyons pas comment le TRI pourrait être supérieur !
De plus, les prévisions de fréquentation doivent prendre en compte un paramètre très important et difficilement mesurable : l'attractivité pour les usagers.
- Le T10 souffre déjà de temps de correspondance très longs : à la « Croix de Berny » avec le RER B, et à « L'Hôpital Béclère » avec le T6.
Il en sera de même avec le prolongement à la gare de Clamart, pour rejoindre la ligne 15 ou la ligne N du Transilien : 4 minutes par des escaliers mécaniques et ascenseurs ! (Sans compter les difficultés, voire l'impossibilité d'accès aux PMR...)
A la Gare de Clamart, la liaison du T10 avec la ligne 15 serait intéressante pour rejoindre La Défense, mais pour aller au centre de Paris ? pas vraiment.

4/ Sur le financement du projet :

- a) Lors des réunions publiques, en particulier celle du 7 mars dernier, il a été annoncé par le Président du Conseil Départemental et par le Vice-Président de la Région et Maire de Clamart qu'un financement d'1 Md d'euros était d'ores et déjà acquis par les participations de l'Etat, de la Région IdF et du Conseil Département des Hauts de Seine.

Or le SDRIF- E (Schéma Directeur Régional de l’Ile de France et Environnemental) qui définit également les orientations pour les investissements en matière d’infrastructures pour les déplacements à l’horizon 2040, ne sera arrêté qu’en juin prochain.

D’ores et déjà, il est annoncé par sa présidente Mme Péresse, une évolution vers « un territoire polycentrique, résilient et solidaire, constitué de 27 centralités et 112 polarités » (cf. Communiqué de presse du 3 avril 2023) :

<https://www.iledefrance.fr/la-region-ile-de-france-presente-le-sdrif-environnemental-sdrif-e-ile-de-france-2040-un-nouvel>

Les besoins vont être importants et un choix devra être fait.

Ce projet de prolongement du tram T10 tel que proposé, vu son coût et ses impacts, n’apparaît pas comme prioritaire dans le cadre des orientations de la Région.

5/ Conclusion

Dans l’état actuel du dossier, nous émettons un **avis défavorable sur les deux solutions proposées et nous demandons :**

a) - Que les travaux prévus phase 1 se poursuivent de la station provisoire « Jardin Parisien » au terminus « Place du Garde », en surface, tels que définis dans le projet qui avait fait l’objet d’une déclaration d’utilité publique en 2016, sans adjonction d’une voie routière supplémentaire), le long de la D2, Avenue Trébignaud.

Cette station « Place du Garde » si elle était reliée rapidement permettrait de desservir le centre-ville et le futur complexe sportif Hunebelle en cours de construction. Elle permettrait de désenclaver une partie des habitants du quartier Percy-Schneider et ceux des nouveaux immeubles construits près de la Place du Garde.

b) - Qu’un système de navettes soit mis en place depuis la Place du Garde, l’une vers la gare de Clamart et l’autre vers la station RERC d’Issy les Moulineaux, qui permettra de desservir également l’Hôpital Percy.

c) – Qu’après la mise en service de la tranche 1, soit organisée une période d’observation et de comptage sur une durée suffisamment longue afin de réévaluer les besoins.

d) – Si le besoin d’un prolongement s’avérait nécessaire, que les études pour son prolongement vers Paris soient ensuite reprises et étendues à toute autre solution qui prendrait en compte l’évolution des besoins de mobilités et des modes de déplacement à l’horizon 2035, et qu’une étude d’impact globale couvrant le parcours T10 dans son intégralité (Phase 1, et Phase 2), soit réalisée.

En espérant que nos observations et demandes seront prises en considération, nous vous prions de croire, Mesdames les Garantes de la CNDP, en l’expression de notre considération distinguée.

Pour « Vivre à Clamart »,

Le Président,
Bernard Garmirian

Le Secrétaire général,
Daniel Colleaux

Objet : Avis complémentaire de l'association Vivre à Clamart dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de prolongement du tramway T10 vers une gare de la ligne 15 du GPE

Au dernier jour de la concertation, qui a été riche en échanges entre les participants et les représentants d'IdF Mobilités - et nous tenons à en remercier les organisateurs et les garantes de la CNDP-, nous souhaitons ajouter quelques observations à notre contribution du 10 avril dernier dans le cahier d'acteurs :

1/ Dans le cahier d'acteurs, aucune communication des municipalités de la zone desservie (sauf Clamart), alors que ce projet concerne d'autres villes du territoire VSGP.
Nous avançons deux explications :

- Elles sont engagées par le respect de la Charte de Gouvernance de l'EPT :

https://www.valleesud.fr/sites/default/files/media/downloads/Charte%2Bde%2Bgouvernance%2Bde%2BI%27EPT_0.pdf

Au paragraphe "La liberté communale", il est stipulé:

"Une commune ne peut s'opposer à ce que les autres communes mettent en œuvre des projets communs ou décident de créer de nouveaux équipements".

- Elles ont d'autres projets en concurrence, mais en ont-elles débattu au sein du Bureau du Territoire ? A titre d'illustration, voir l'éditorial du Maire de Chatenay-Malabry dans les « Nouvelles de Chatenay » de février 2023 (en pj). Dans cet éditorial, le contenu accordé au projet de prolongement du métro ligne 4 est deux fois plus important que celui pour le prolongement du T10.

On sait également, par ailleurs, que le Maire d'Issy-les-Moulineaux (EPT GPSO) préfère se mobiliser pour le prolongement de la ligne 12 que pour le raccordement du T10 à la station Issy RER C.

2/ Dans le registre des avis des citoyens, l'onglet qui permet de trier les avis par commune de résidence est inactif et indique « données indisponibles ». Dans l'analyse des réponses, il sera nécessaire de vérifier si elles émanent de potentiels usagers de ce tronçon supplémentaire, ou bien motivés par l'intérêt général, et si les résidents des communes autres que Clamart sont suffisamment représentés.

L'analyse des contributions à cette concertation est délicate et nous faisons confiance à IdF Mobilités pour que la décision prise sur la suite à donner sur ce projet prenne essentiellement en considération les moindres impacts environnementaux et ceux d'intérêt général et régional, en arbitrage sur les priorités à donner sur les projets nombreux qui leur sont demandés.

En espérant que nos observations seront prises en considération, nous vous prions de croire, Mesdames les Garantes de la CNDP, en l'expression de notre considération distinguée.

Pour « Vivre à Clamart », Le Président, Le Secrétaire général,
Bernard Garmirian Daniel Colleaux