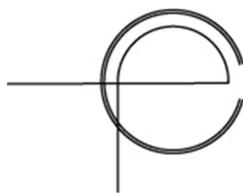


**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

**PIERRE TOULOUSE CONSEIL****Consultant mobilités****Contact : Pierre Toulouse****11 rue François premier Vanves****Présentation de l'auteur**

Pierre Toulouse, après une carrière au ministère des transports dans les domaines de la route et de la mobilité propose des prestations de formation ou d'assistance à la maîtrise d'ouvrage sur les projets d'aménagements et notamment sur les projets d'infrastructures cyclables.

En quoi êtes-vous concerné par le projet ?

Habitant et travaillant à Vanves je suis un utilisateur potentiel de cette ligne et je fréquente régulièrement les infrastructures clamartaises à vélo. Je suis par ailleurs élu municipal et militant pour une dé-métropolisation de l'Île-de-France.

Cahier d'acteur

« Quand on veut tuer son chien : on dit qu'il a la rage ! »

C'est la fâcheuse impression que laisse une lecture attentive de ce dossier de concertation qui s'attache à présenter la solution en tunnel comme la seule raisonnable en dévalorisant abusivement la solution « de surface ». Le développement ci-après vise à le démontrer.

Principes généraux

Avant de s'attacher à démontrer la subjectivité du dossier, commençons tout d'abord par les prémisses.

À la page 28 on découvre la principale raison de ce prolongement du T10 :

« 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 »

On pourrait tout d'abord s'interroger sur la pertinence au regard des enjeux d'aménagement du territoire de ce développement urbain très important au sud de Clamart, à Châtenay-

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Malabry et au Plessis-Robinson rendu possible notamment par la mise en service du tram T6 mais c'est aujourd'hui un fait qu'il n'appartient plus au consultant mobilité de contester. (On peut toutefois attirer l'attention sur l'avenir de cette section radiale du T10 qui risque fort de connaître à relativement court terme la même saturation que le T6)

Pour autant, cette phrase affirme surtout en creux que l'objectif affiché est donc bien de **faire diminuer la part modale de la voiture au bénéfice du transport collectif lourd qu'est le tramway**. En toute logique le projet devrait donc être conçu sans se préoccuper d'éventuelles difficultés entraînées par le tramway pour la circulation automobile. Or dès la présentation de la première section de la variante dite « de surface » le maître d'ouvrage affiche page 49 :

« Le projet initial du tram T10 en terminus à « Place du Garde » prévoyait un passage à 2 voies de circulation au lieu de 4 actuellement sur cette section. À la demande de territoire, le projet a été réévalué pour revenir à 3 voies de circulation, afin de ne pas réduire trop fortement la capacité de cet axe routier structurant »

D'une façon plus générale il est curieux de voir balayées rapidement à ce stade d'autres variantes essentiellement du fait de la volonté de ne pas faire baisser le trafic automobile. Il en est ainsi de l'hypothèse d'une rupture de charge aux Jardins Parisiens ou à la Place du Garde avec une desserte par bus vers Etienne Dolet (ligne 13), soit vers la gare de Clamart, soit même vers Corentin Celton (trajet du 189). Une telle desserte, assurée par des bus à haut niveau de service empruntant un trajet en site propre non dissocié et sans maintien de la circulation générale, ne serait pas contrainte par les exigences d'éloignement des immeubles par rapport à la caténaire, ni par l'obligation de mettre en œuvre un itinéraire cyclable spécifique puisque l'article L228-2 du code de l'environnement, dans sa version postérieure à la LOM, prévoit cette dérogation. Elle permettrait donc d'éviter nombre d'acquisitions.

D'autres pistes auraient également pu être imaginées comme une liaison directe (y compris en tramway) vers le Pont de Sèvres par réservation d'une voie sur la nationale 118. ...

Il est intéressant de regarder par ailleurs les hypothèses de fréquentation de la ligne en page 70 . IDFM utilise un modèle de trafic dénommé Antonin 3. Le problème des modèles de trafic c'est qu'ils sont basés essentiellement sur une utilité liée au gain de temps car c'est la variable qui, monétarisée, va permettre de démontrer la « rentabilité » économique du projet. En toute rigueur, il faudrait tenir compte aussi de l'attractivité qui n'est pas qu'une question de gain de temps. En l'occurrence, pour la variante en surface, sa visibilité dans l'espace public, la facilité d'accès aux stations de surface, le nombre supérieur des stations et la place prise au trafic automobile constituent un puissant attracteur qui laisse ainsi planer un doute fort sur la réalité des chiffres énoncés. Rappelons également que les données sont celles de l'EGT 2010 et mériteraient d'être sérieusement actualisées compte tenu notamment du contexte actuel post Covid.

Des contraintes dépassables

Les conséquences de ce choix de ne pas prendre de la place à l'automobile s'illustrent par le traitement de la première section maintenue à 3 voies pour les voitures. Sans préjudice de la question environnementale pourtant majeure, la constriction de cet exutoire de la circulation

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

automobile du Centre vers le Plateau conditionne les besoins sur les sections situées au centre-ville.

Les spécialistes des transports s'accordent à le dire : l'analyse des parts modales est à envisager de façon systémique : Si l'on veut qu'un mode de transport lourd trouve sa pleine efficacité il faut prendre sur la part modale de la voiture. Si l'on accepte l'idée d'une diminution drastique de cette dernière – ce qui est rendu politiquement acceptable puisque la mise en œuvre du tramway est la réponse aux objections des automobilistes qui évoquent souvent l'absence d'alternative pour justifier leur mode de transport – l'analyse des variantes prend une autre dimension.

On retrouve la même problématique par exemple à l'autre extrémité de la ligne sur l'avenue des frères Vigouroux où le projet propose, le maintien d'une voie de circulation vers Vanves et Malakoff.

Notons que, dans ces deux Villes la question du trafic de transit supporté par les axes radiaux fait aujourd'hui l'objet d'interrogations. C'est notamment le cas des rues Larmeroux et Marcheron à Vanves sur lesquelles la municipalité réfléchit à contraindre la circulation automobile au bénéfice des piétons et des cyclistes mais sans pénaliser les bus 59, et 189. Il est donc nécessaire de poser la question du maintien de la circulation automobile sur cette artère Clamartoise qui alimente les rues vanvéennes. Notons également que cet espace accueillerait également à terme le terminus du bus 189 remplacé au sud par le T10.

Dans l'hypothèse d'une suppression de la voie de circulation générale, l'impact foncier qui obère complètement la solution de surface pourrait ainsi être complètement supprimé sur cette section. La desserte des immeubles riverains pourrait alors être assurée par une transformation de l'espace en zone de rencontre ou en zone à trafic limité accueillante pour les cyclistes et les piétons.

Sur les sections qui desservent le centre-ville, là encore, à la notable exception de la section avenue René Samuel rue du Troisy, le choix de la dissociation n'a d'autre justification que le besoin de maintenir la circulation automobile sur les deux axes parallèles que sont les rues Jean Jaurès et la rue Victor Hugo. Ce choix est interrogeable car il conduit évidemment à multiplier les besoins d'acquisitions foncières pour respecter les contraintes fixées par les services de secours. La solution alternative qui consisterait à remettre à double sens de circulation générale la rue Jean Jaurès et à réserver la circulation en mixité avec le Tram aux seuls riverains de la rue Curie et de l'avenue Victor Hugo, n'a semble-t-il pas été étudiée alors qu'elle existe dans de nombreuses villes (Orléans, Besançon...). Elle est même proposée sur la section René Samuel rue du Troisy :

« Avenue René Samuel / Rue du Troisy Cette section présente une emprise très faible (12 mètres sur l'avenue René Samuel). Pour cette raison, il ne serait pas possible de restituer l'ensemble des fonctions existantes suite à la réalisation des aménagements nécessaires. Le tramway s'insérerait le long de l'avenue René Samuel et de la rue de Troisy avec une plateforme bidirectionnelle dans la continuité de la section précédente. Compte tenu de l'étroitesse de la voirie, la circulation des voitures serait interdite sur cette section, sauf pour les riverains. »

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Il faut ajouter que les contraintes, parfois évoquées, pour l'insertion d'un aménagement cyclable peuvent trouver leur réponse par le fait qu'une fois acquises les parcelles riveraines l'espace gagné permet le plus souvent l'insertion d'un tel aménagement.

Enfin, la suppression de 720 places de stationnement automobile en surface, rappelée comme un épouvantail par la Mairie de Clamart lors des réunions publiques est un combat dépassé. L'avenir en effet n'est plus à la possession personnelle d'un véhicule. Quitte à acquérir des parcelles et y détruire du bâti, il pourrait être avantageux de proposer des parkings en silo réservés à un système d'autopartage développé... permettant également de n'avoir pas à construire de parkings dans les immeubles rebâties après la mise en service du T10.

Une évaluation peu transparente (page 72)

Les montants des variantes sont assésés sans qu'en soit réellement données les hypothèses.

Pour la solution « de surface », dont les 3/4 des coûts sont liés au foncier, outre les économies en nombre d'acquisitions foncières qui résulteraient du choix d'une solution bidirectionnelle sur l'avenue Victor Hugo (voir ci-dessus) il conviendrait de savoir si le foncier ainsi acquis est valorisé à son juste niveau. En effet, les parcelles acquises ne seront évidemment pas entièrement occupées par l'infrastructure et les droits à construire ne vont pas disparaître. De plus ils seront revalorisés une fois le tramway construit. L'expérience de la SGP devenue, via une filiale, opérateur foncier pour « rentabiliser » le Grand Paris Express montre qu'il y a de jolie plus-values envisageables.

Même si ce retour financier sur le foncier n'est pas applicable à tous les bâtiments acquis et détruits, il n'est pas correct vis à vis de l'équilibre des finances publiques de ne pas prendre en compte ces sommes dont le montant final sera très important.

La variante en Tunnel

Celle-ci est en revanche manifestement sous-estimée. Avec un coût kilométrique de 230 M€ on se situe dans la fourchette des coûts aujourd'hui affichés par la SGP pour ses extensions de lignes. Le projet de la ligne 15 Est par exemple est évalué entre 170 et 250M€/km pour 23 km et 10 stations intermédiaires). Mais cette ligne se développe en milieu urbain nettement moins dense et bénéficie surtout d'économies d'échelle compte tenu d'une part du linéaire important et d'une densité de gares beaucoup plus faible. Il n'est donc pas raisonnable pour la variante tunnel du T10 de se baser sur un coût kilométrique équivalent.

Par ailleurs il faut rappeler que ces travaux, en milieu urbain dense, sont susceptibles de connaître de graves aléas (Fontis, fuites...) comme l'ont montré les travaux de la ligne 14 du métro dans Paris.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Conclusion synthétique

En surévaluant la variante de surface en ne prenant pas en compte les moins values liée à la revente du foncier acquis, en refusant de contraindre l'espace lié à la voiture, et en affirmant sa moindre attractivité par rapport à la variante tunnel sans prendre en compte les effets majeurs liés à la desserte plus fine et à la visibilité du mode, le maître d'ouvrage en a fait une « variante repoussoir ».

A contrario la variante tunnel fait l'objet d'une sous évaluation financière généreuse sans bien prendre en compte les aléas liés aux travaux. Par ailleurs elle maximise les effets gains de temps.

Sans mésestimer les inconvénients liés notamment aux acquisitions foncières, **cette présentation est manifestement insincère et démontre essentiellement une volonté, concertée avec la Ville, de ne pas limiter la circulation automobile.** (Cette volonté a été rappelée plusieurs fois lors de la réunion publique de clôture, y compris par le maître d'ouvrage)

Dans une période où les enjeux climatiques conduisent à faire de cette réduction de l'usage de l'automobile un objectif majeur, et compte tenu des enjeux financiers très importants de ce projet cette démarche n'est pas acceptable. De notre point de vue de professionnel la concertation devrait être relancée sur la base d'une étude complémentaire incluant des variantes évoquées dans le présent avis et présentant au public un choix plus équilibré.

Vanves le 21 avril 2023