

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## Cahier d'acteur

### Contribution de Vallée Sud Mobilités



**Nom de l'organisme :** Vallée Sud Mobilités

**Contact :** Richard Laurens - [richard.laurens@valleesudmobilités.fr](mailto:richard.laurens@valleesudmobilités.fr)

### Présentation de l'auteur

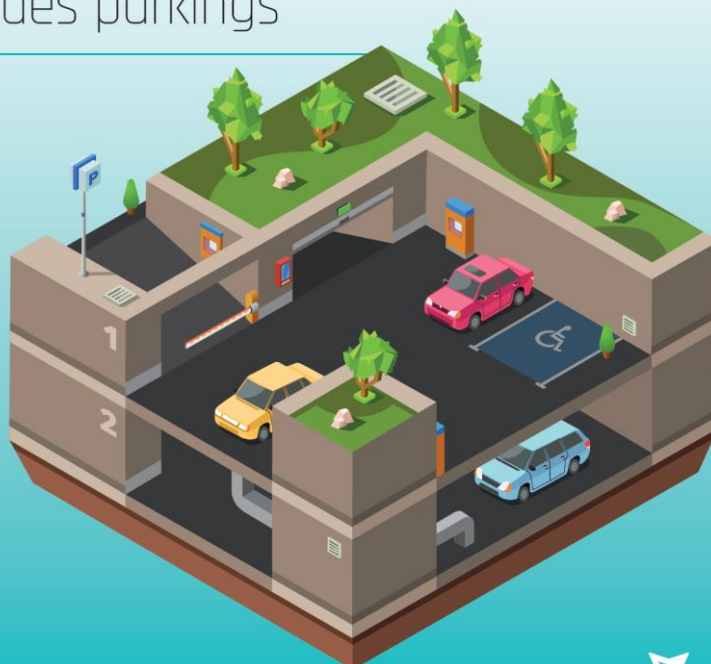
Créé le 27 avril 2021, Vallée Sud Mobilités (VSM) a pour vocation de travailler sur toute la chaîne de production des mobilités. VSM s'occupe donc à la fois des ressources énergétiques propres (électricité et hydrogène) pour les transports, de l'installation de bornes de recharge, de la gestion des parkings publics et du stationnement en surface.

### En quoi nous sommes concernés par le projet

Intervenant sur l'ensemble des solutions de mobilité mises en œuvre sur le Territoire, nous sommes partie prenante d'un projet d'aussi grande envergure que le prolongement de la ligne de tramway T10, qui nécessitera des accompagnements de tous ordres, à la hauteur des enjeux et des services rendus.

*Prolonger la ligne de tramway T10 devra s'accompagner de solutions innovantes pour le stationnement, domaine d'expertise de Vallée Sud Mobilités.*

### Exploitation et maintenance des parkings



**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## Présentation de notre position et principaux arguments

### Le réseau de transports actuel sur le territoire est insuffisant

Plus que jamais, en Région parisienne et particulièrement sur notre territoire, la qualité de la desserte en transports en commun est un facteur de satisfaction important pour les habitants. Or la situation actuelle, même en intégrant les évolutions prévues à court terme, présente des manques notoires, bien décrits par la maîtrise d'ouvrage.

Ajoutons que Les projections de population de l'IPR à l'horizon 2035 font état d'une augmentation très importante de la population sur le territoire.

Le diagnostic est clair : même après 2025, seules les franges Sud et Nord du territoire seront directement desservies par le réseau structurant le plus capacitaire. Sur le reste du territoire, notamment depuis le centre-ville de Clamart, les usagers, dont le nombre est attendu en hausse, devront utiliser le bus ou leur voiture pour accéder à ce réseau.

Compléter le dispositif de transports en commun à disposition des habitants du Territoire est d'ailleurs la raison pour laquelle le prolongement de la nouvelle ligne de tramway jusqu'au futur métro a été envisagé dès les premières études concernant le projet de Tram T10 entre Antony et Clamart.

### Nous innoverons d'autant mieux au service de la mobilité que nous participerons à un écosystème rendu attractif par la connexion au métro

Une offre de transports en commun complète à Clamart, une ligne de tramway plus attractive  
Le principe même du prolongement de la nouvelle ligne de tramway jusqu'au futur métro a été envisagé dès les premières études concernant le projet de Tram T10 entre Antony et Clamart. Car il s'agissait presque d'une évidence, autant pour développer l'attractivité de la ligne en accroissant son interconnexion (donc sa rentabilité), que pour compléter le dispositif de transports en commun offert aux Clamartois, qui reste incomplet à l'heure actuelle.

### Des risques de congestion diminués

À l'horizon 2035, les prévisions réalisées avec le modèle routier départemental mettent en évidence une amplification de la congestion et un renforcement des points durs de circulations observés sur le territoire, notamment au croisement entre les Départementales 2 et 906 (Sud de Clamart), dans le centre urbain d'Issy les Moulineaux et sur la RD130 (Vanves). Le réseau routier actuel est déjà congestionné aux heures de pointe. En l'absence d'alternative forte à l'usage de la voiture, la congestion routière devrait augmenter, occasionnant des difficultés de circulation pour les bus (allongement des temps de parcours, irrégularité).

### Une meilleure 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



**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

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.

[Le projet apportera des bénéfices en termes de protection de l'environnement](#)

Pour Vallée Sud Mobilités la protection de l'environnement est un axe essentiel :

Gestion des déchets et traçabilité, consommation d'énergie, achats responsables, limitation des déplacements professionnels, utilisation de produits de nettoyages verts, sont des dimensions que nous prenons concrètement en compte.

Par exemple, l'ensemble des véhicules utilisés dans le cadre de nos activités sont des véhicules zéro émission, et Vallée Sud Mobilités est partie prenante dans la réalisation d'une station Hydrogène pour la recharge des véhicules du Territoire.



C'est pourquoi, nous sommes sensibles aux atouts environnementaux du projet de prolongement du T10 :

L'amélioration du maillage du réseau de transports collectifs permettrait de proposer une alternative crédible à l'usage de la voiture et d'envisager en conséquence une réduction des nuisances du trafic routier (pollution, bruit, pertes de temps liées à la congestion...).

Selon l'issue donnée au projet, des études de circulation ad hoc pourront être réalisées dans les prochaines phases d'études pour apprécier localement les effets du projet sur le trafic routier. Le bilan socio-économique du projet serait par ailleurs consolidé en intégrant le report modal induit.

En outre, le projet permettrait de favoriser les mobilités actives et l'intermodalité quel que soit le scénario retenu :

- Dans le cas du scénario « en surface », des aménagements cyclables seraient réalisés le long du tracé et un soin particulier serait apporté aux cheminements piétons dans le cadre du réaménagement urbain ;
- Dans le cas du scénario « en tunnel », des aménagements plus ponctuels seraient réalisés aux abords des stations pour favoriser notamment l'accès des piétons et le stationnement des cycles.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

### Nous soutenons le scénario de référence

L'implantation d'un tramway pourrait présenter des avantages de coût de réalisation moindre et l'opportunité de réaménager l'espace public pour valoriser l'environnement urbain : aménagement d'itinéraires cyclables, traversées piétonnes, plantations d'arbres, etc.

Mais ce scénario, dit « alternatif », présente des inconvénients majeurs. Il traverserait le centre-ville de Clamart, où 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.

Il générerait également davantage d'atteintes à la qualité de vie : plusieurs rues devraient être mises en sens unique ou fermées à la circulation, la circulation des bus serait altérée du fait de la suppression des voies dédiées, et il entraînerait 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.

En outre, il est d'un coût plus élevé.

**A contrario, tout en étant légèrement moins onéreux** (100 M€ par rapport à la solution en surface, le surcoût de la construction étant compensé par l'absence de coûts d'expropriation), **le scénario de référence présente l'avantage, déterminant à nos yeux, d'un moindre impact environnemental.**

### Conclusion synthétique

---

*Nous sommes résolument en faveur du prolongement en souterrain (scénario de référence) de la ligne de tramway T10, qui apportent des progrès marquants aux collectivités locales au service desquelles nous menons notre mission et améliore nos chances de réussite :*

*Davantage de qualité de vie pour leurs habitants, à travers des temps de trajet raccourcis et des solutions de mobilité nouvelles ;*

*Une attractivité économique accrue donc un développement facilité pour toutes les activités du territoire ;*

*Un système de transports en commun enfin complet favorable à l'ensemble de nos réalisations à venir.*

---