

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Prolongement du tramway
T10 sur Clamart

Dates de la concertation
du 27 février au 24 avril 2023

Dominique Ganiage
Sylvie Haudebourg

Date de remise du rapport : le 22 mai 2023



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clefs de la concertation.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes	4
1. Introduction	6
1.1. Le projet objet de la concertation	6
1.2. La saisine de la CNDP	10
1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation	10
2. Le travail préparatoire des garantes.....	11
2.1. Les résultats de l'étude de contexte.....	11
2.2. L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	13
3. Avis sur le déroulement de la concertation.....	15
3.1. Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	16
3.2. Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	19
4. Synthèse des arguments exprimés	21
4.1. Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	21
4.1.1. Les observations, points de vigilance et questions	21
4.1.2. Les propositions alternatives.....	37
4.2. Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant).....	42
5. Demandes de précisions et recommandations au responsable du projet.....	42
5.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	42
5.2. Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	44
Annexes.....	46
Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes	47
Annexe 2 – Nomination des garantes et lettre de mission	51
Annexe 3 – L'analyse des arguments par dispositif de concertation	55
Les réunions	55
Les rencontres de proximité	68
Les avis déposés sur le site de la concertation, les coupons T et les avis recueillis durant les rencontres de proximité	69
Les cahiers d'acteur	75

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la concertation préalable.

Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 24 mai 2023 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://tram-t10-prolongement.iledefrance-mobilites.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable organisée sur le prolongement du TRAM T10 sur Clamart, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, a mobilisé dans des proportions très importantes, voire exceptionnelles de l'avis d'Ile-de-France Mobilités.

Ce sont majoritairement des Clamartois bien informés et prêts au débat qui ont participé aux réunions et déposé des questions, des avis et des propositions sur le site de la concertation, même si des élus et habitants des communes limitrophes se sont eux aussi exprimés sur leurs besoins de mobilité et l'intérêt du projet de prolongement. Les intervenants au titre d'Ile de France Mobilités ont de leur côté montré une attitude ouverte à la discussion, à la confrontation des idées et des solutions, et aux échanges.

Tout cela a permis l'expression d'un très large éventail d'avis, de préoccupations et de propositions. La participation aux temps publics a été importante, les échanges ont permis d'éclairer voire d'approfondir plusieurs volets de la problématique, faisant ainsi avancer la réflexion sur l'opportunité d'un projet de prolongement du TRAM sur le territoire et ses possibles modalités.

Globalement, la concertation a été saluée et l'étendue de la participation et des questions ou propositions met en exergue sa pertinence.

Le contexte particulier de ce projet (un prolongement d'un TRAM dont la 1^{ère} phase doit prochainement être mise en service, de Croix de Berny - RER B jusqu'à la station Jardin Parisien à proximité de la forêt de Meudon et de l'hôpital Béclère) et l'intérêt que suscite habituellement la possibilité de bénéficier d'un transport lourd en site propre en région parisienne, n'a pas empêché un débat dynamique à la fois en opportunité (pourquoi un projet de ce coût ; pourquoi un projet en tunnel ?) et en solutions (un tramway autrement, un métro plutôt qu'un TRAM, d'autres solutions de transport qu'un tramway, etc.).

Des réponses précises sont attendues, de la part d'un public qui a montré une capacité notable à monter en compétences sur ces sujets.

Un bon niveau de confiance s'exprime globalement vis-à-vis des bénéficiaires de ce projet et de la capacité d'IDFM à le mener. Pour autant les risques et impacts d'une opération d'une telle ampleur sur la forêt, la ville et les habitants ont largement alimenté les échanges, avec l'expression de multiples inquiétudes et points de vigilance, en particulier de la part des potentiels riverains.

S'il est globalement admis que toutes les réponses ne peuvent pas être apportées à ce stade, la concertation préalable a activé la vigilance citoyenne sur la gestion de tout projet structurant à venir.

La concertation préalable a elle aussi fait débat, dans un contexte où le projet a été perçu comme très avancé voire déjà décidé, et où de nombreux contributeurs s'interrogent sur les marges de manœuvres réelles d'IDFM. **L'exigence de transparence sur les modalités de la décision qui sera prise à la suite de la concertation, et de co-construction pour la suite, s'est ainsi exprimée sans ambiguïté dans les derniers temps de la concertation préalable.**

Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes

Le tableau ci-après présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garantes formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe 1 de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations et demandes ayant émergé

1. S'engager à répondre aux questions et demandes formulées, et à porter les résultats à la connaissance du public. Il convient de porter une attention particulière aux réponses apportées aux sujets liés à l'opportunité du projet, à l'environnement, sous divers aspects, aux impacts sur le tissu urbain, au processus de gestion des expropriations et parcelles libérées après les travaux, aux interfaces avec le réseau de transport, et aux coûts.

2. S'engager à examiner et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public, pour les diverses familles de projets alternatifs recensées :

- A. Un projet de prolongement amélioré
- B. Un TRAM autrement
- C. Un métro plutôt qu'un TRAM
- D. Une solution organisée autour du réseau bus
- E. Un prolongement à poursuivre au-delà de Clamart

en précisant autant que possible leurs bénéfices ou impacts sur les sujets qui ont fait débat (impact sur le bâti et la forêt de Meudon, coût, etc.).

3. Exposer, si IDFM décide de poursuivre un projet de TRAM, comment la matière issue de la concertation a été ou non prise en compte, et comment elle a amélioré le projet, au plan de la conception de l'infrastructure en elle-même, de son exploitation, et de ses interactions avec le territoire communal ou supra-communal dans son ensemble

4. Exposer :

- les critères utilisés dans le processus de décision d'IDFM pour retenir un projet parmi d'autres, en précisant la place accordée au bilan socio-technico-économique, au bilan environnemental (impacts urbains, habitat, biodiversité, bilan carbone du projet, ...), et à d'éventuelles externalités qui seraient prises en compte,
- la façon dont d'autres critères sont éventuellement pris en compte dans le processus ultérieur d'instruction du projet,
- et de façon générale le processus de décision et son calendrier

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Présenter dans le cadre d'une réunion publique la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garantes, et les enseignements qu'il tire de la concertation préalable, en y associant les garantes.

2. Exposer les engagements d'IDFM pour mettre en place une boucle de dialogue et de co-construction avec les publics possiblement impactés, en vue de traiter les points de vigilance majeurs que sont les impacts sur le bâti, la prise en compte des carrières et des eaux souterraines, la traversée de la forêt de Meudon, l'interconnexion avec la ligne 15, l'emplacement des stations, l'évolution des dessertes de bus, la gestion des chantiers.

Evaluer la nécessité d'un dialogue spécifique sur le quartier de la gare de Clamart avec les riverains, les acteurs du développement urbain, et la Société du Grand Paris.

3. Proposer des pistes pour aborder, dans la concertation continue, la gestion des évolutions du système de transport à terme – circulation routière, bus, mobilités douces – en vue de concrétiser les objectifs de décarbonation et de désenclavement territorial mis en avant dans le projet, en associant les acteurs en responsabilité sur ces sujets, et les parties prenantes impliquées sur ces thématiques.

4. Etudier les modalités d'un site internet plus fonctionnel pour la concertation continue, en vue de répondre aux difficultés rencontrées en concertation préalable, faciliter l'accès à l'information et aux contributions du public.

Maintenir le site de la concertation jusqu'à l'ouverture de la concertation continue et transférer dans le site de la concertation continue les éléments d'information et de contributions, les bilans et plus généralement les grands éléments de la concertation préalable.

5. Veiller à ce que chaque partenaire de la démarche inscrive, en phase de concertation continue, sa communication dans les principes d'argumentation et de transparence des échanges, principes qu'il appartiendra à IDFM de mettre en œuvre pour prendre en compte des attentes et points de vigilance exprimés par les populations et parties prenantes concernées ou impactées.

1. Introduction

1.1. Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

Le projet est porté par Ile-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France. Elle organise, décide, investit et innove pour améliorer la mobilité et le service rendu aux voyageurs en portant la vision de l'ensemble des transports d'Île de-France (train, RER, métro, tram et bus). Elle est composée de la région Île-de-France et des huit départements franciliens. Son Conseil d'administration comprend les quinze représentants de la région Île-de-France, cinq représentants du Conseil de Paris, sept représentants des départements franciliens (un par département), un représentant de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris - Île-de-France, un représentant des présidents des EPCI et un représentant avec voix consultative du Comité des Partenaires du Transport Public.

Ainsi elle étudie, décide et pilote les projets de création, extension et amélioration du réseau de transport et en organise le financement. Elle délègue l'exploitation des réseaux via des contrats, à des opérateurs dont la RATP, la SNCF et des opérateurs privés.

- **Carte du projet**



Carte du scénario préférentiel en tunnel

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Le projet a pour objectif de prolonger le tramway T10 en cours d'achèvement entre Croix de Berny et Jardin Parisien à la date d'ouverture de la concertation. Le prolongement ira de la station Jardin Parisien, en bordure de la forêt de Meudon et à la frontière de la ville de Clamart au sud, à la gare de Clamart, gare de la ligne N et future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express.

Ce prolongement a pour finalité, au regard d'une desserte du territoire en transports en commun incomplète et insuffisante, de :

- 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. Il permet en effet d'offrir
 - à la commune de Clamart, une meilleure 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, et le centre-ville et la gare en correspondance avec la ligne 15 du métro
 - aux communes du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry, un accès à la ligne 15 du métro (et donc une desserte complémentaire du RER B) et à Clamart. Il en va de même d'Antony.
 - aux communes de Vanves et Malakoff, par leur connexion avec la gare de Clamart
- Découpler l'usage des transports en commun dans le sud des Hauts-de Seine et décarboner les mobilités. En effet, la part modale de la voiture est particulièrement élevée sur ce territoire, en l'absence d'une offre de transports alternatifs à la voiture pour les échanges intercommunaux.
- Accompagner le développement urbain, démographique et économique d'un territoire marqué par une forte dynamique. Les projections de population 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, ainsi que du nombre d'emplois, en particulier à Issy-les-Moulineaux, Châtillon (+18 000 emplois), et dans le secteur du parc Novéos sur le plateau de Clamart, qui devrait considérablement se densifier à l'horizon 2035.

Le choix du tramway est justifié par ses caractéristique, à savoir un moyen de transport :

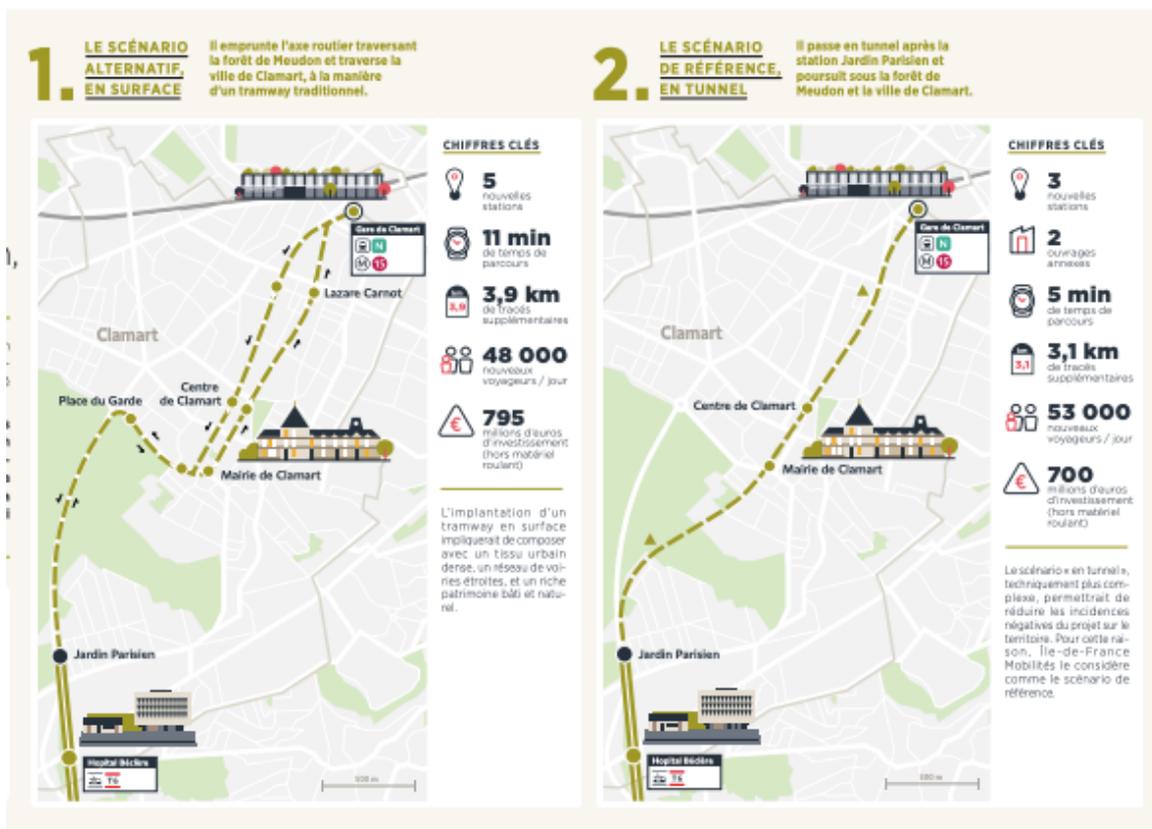
- propre, permettant une réduction très sensible de la pollution de l'air ou des émissions de carbone par rapport au bus ou à la voiture (en moyenne, un voyageur parcourant 1 kilomètre en tramway émet environ 50 fois moins d'équivalent CO₂ qu'en bus et 60 fois moins qu'en voiture)
- capacitaire, car une rame de tramway peut transporter 3 fois plus de passagers qu'un bus et sa capacité de transport équivaut approximativement à une centaine de véhicules particuliers
- plus rapide et fiable en termes de temps de transport que les bus
- accessible pour les personnes à mobilité réduite

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le dossier présente deux scénarii dont un préférentiel, en tunnel, l'autre empruntant la voirie de surface.

Dans les deux cas, le projet relie le terminus du T10 qui va être mis en service (station Jardin Parisien) à la gare de Clamart, gare de la ligne N qui relie actuellement Clamart à la gare Montparnasse et future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express.

L'option préférentielle présente un tracé plus court, moins de stations, un temps de transport moins important, un impact moindre et un coût estimé moins élevé. Ceci tient au fait d'une part qu'il n'est pas possible de faire passer un tramway à double sens dans toutes les rues de Clamart, obligeant ainsi à dédoubler le tracé pour l'option en surface, et d'autre part à l'impact sensiblement plus important des démolitions de bâtiments y compris de bâtiments collectifs dans une zone qui comprend des bâtiments patrimoniaux, et où le coût du foncier est élevé.



- **Coût**

Le coût évalué se situe, en fonction des options, entre 730 et 835 M€, le moins coûteux étant comme indiqué précédemment le scénario en tunnel.

EN MILLIONS D'€ HT	EN SURFACE	EN TUNNEL
Études	20	80
Travaux	95	420
Provisions	25	90
Foncier*	655 = 70 bâtiments impactés (dont 70 % de collectifs)	110 = 25 bâtiments impactés selon les choix d'aménagement (dont 50 % de collectifs)
Matériel roulant	40 (26 rames)	30 (22 rames)
TOTAL	- 835 millions d'€ HT	- 730 millions d'€ HT

- **Contexte du projet**

Le projet s'inscrit dans une longue histoire.

En effet, le besoin de créer un transport collectif sur un axe nord-sud au sud-est de la région parisienne est identifié dès les années 70. L'idée de cette « Croix-du-Sud », prévoyant la réalisation de plusieurs nouvelles lignes de tramway dans ce secteur, est inscrite dans le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) en 1994. Le tramway T6 constitue la première branche de cette Croix du Sud, il est mis en service en 2014 et étendu en 2016.

Les premières études du projet T10 entre Antony et Clamart intègrent cette possibilité d'extension vers le nord. Le lancement du Grand Paris Express et de sa ligne 15 conforte son intérêt. En 2013, le projet est inscrit au

SDRIF, et en 2015, le Contrat de Projet État-Région (CPER) 2015-2020 vient réaffirmer cet objectif de liaison du tram T10 avec la future ligne 15 du métro. Des études sont menées sur ce tronçon dès 2012.

En parallèle, le projet de premier tronçon, Antony-Châtenay-Clamart, avec un terminus à la sortie de la forêt de Meudon est engagé. La concertation en est menée en 2012, les travaux en sont lancés en 2017 et sa mise en service doit intervenir à la mi 2023.

Toutefois, le parcours de ce premier tronçon a été arrêté à la station Jardin Parisien à l'entrée en forêt de Meudon et non au terminus initialement envisagé à Place du Garde en sortie de cette forêt. En effet, la DUP sur cette zone ne pouvait plus être utilisée, le projet pour ce passage ayant été remis en cause pour permettre une circulation automobile sur 3 et non 2 voies.

Le tronçon entre ces stations est repris dans le projet de prolongement. A cet égard, il convient de noter que la DUP du T10 phase 1 a été annulée par le Tribunal administratif de Cergy Pontoise par décision du 20 juillet 2021 et que la Cour Administrative d'appel de Versailles, saisie en appel de cette annulation, a renvoyé les parties à une médiation.

Cette médiation relative à la phase 1 du T10 était en cours durant l'essentiel de la période de concertation préalable ; elle s'est terminée sans qu'un accord ait été trouvé. De ce fait, le contentieux avec les associations requérantes a repris son cours.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

Le calendrier, si la poursuite du projet est décidée à l'issue de la concertation, irait jusqu'à 2025 pour les études et la déclaration d'utilité publique, avec des travaux prévus pour durer environ 7 ans et une mise en service à partir de 2032.



A l'issue de la concertation, Ile de France Mobilités décidera de la poursuite ou non du projet.

S'il est poursuivi, IdFM entreprendra les études techniques et l'étude d'impact environnemental en vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et aux autorisations administratives nécessaires. Ces éléments seront soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale pour ce qui concerne l'étude d'impact, et

au Secrétariat Général pour l'investissement (SGPI), pour ce qui concerne l'équilibre socio-économique du projet. En parallèle, les financements seront mis en place (État, Région, département notamment).

1.2. La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Ile de France Mobilité, dans la suite du projet de tramway T10 en cours de construction, a décidé d'en étudier le prolongement jusqu'à la future ligne 15 du Grand Paris express, de mener ainsi des études exploratoires en 2015 et, en 2020, d'en approfondir la faisabilité et l'opportunité permettant l'élaboration d'un Dossier d'Objectifs et de caractéristiques principales (DOCP). Après approbation de ce dernier par son Conseil d'administration, elle saisit la CNDP en juin 2022.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 6 juillet 2022, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-8 et a désigné Mesdames Dominique Ganiage et Sylvie Haubourg comme garantes de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local, et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garantes qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garantes

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garantes avaient pour mission d'être particulièrement attentives à une clarification du contexte contentieux en cours portant sur la première phase de construction du tramway et son articulation avec la poursuite d'un projet de TRAM, à la cartographie du projet et aux solutions alternatives autres que les deux scénarii présentés, comme à la présentation de l'option zéro. L'article L121-15-1 CE exige en effet que la concertation préalable permette de débattre de l'opportunité du projet, de ses alternatives et de ses caractéristiques. Le porteur du projet doit donc fournir les éléments permettant ce débat.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation continue est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

2. Le travail préparatoire des garantes

2.1. Les résultats de l'étude de contexte

Les garantes ont rencontré plusieurs parties prenantes pour recueillir leur avis sur la problématique et le projet, et identifier des sujets à particulièrement traiter en concertation préalable :

Collectivités	Associations	Socio-pro & autres
Antony - le Maire et la première adjointe, chargée de l'urbanisme et de la mobilité durable	Les dérailleurs de Clamart	Société du Grand Paris - le chef du projet de la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart - le directeur de projet de la ligne 15 Sud, - la chef de projet du tronçon T3 Ouest Ligne 15 sud, - la Directrice des relations territoriales et son adjoint
Châtenay-Malabry - l'adjointe au maire, déléguée à l'urbanisme et aux travaux et le Directeur Général des Services - la directrice de la communication et des relations publiques	L'association des usagers des transports de Clamart – la Présidente	SNCF réseau – le conducteur d'opérations AMOA (Lignes C, N, interconnexions avec le GPE)
Malakoff – le Directeur Général Adjoint des Services	L'association des usagers des transports Ile de France – le vice-président	L'Hôpital Bécclère Clamart – le directeur de l'hôpital, la directrice technique, la directrice des investissements pour le groupe hospitalier
Vanves - le maire	Sud Environnement – le président et le vice-président	Le Département des Hauts de Seine – les responsables de l'Unité Etudes et Stratégies de Mobilité et du Service des Politiques et Offres de Mobilité
Malakoff – la maire et le maire adjoint chargé des mobilités et de la voirie	L'association Châtenay-Patrimoine Environnement (ACPE) – la secrétaire et des membres de l'association	L'Établissement public territorial Vallée Sud Grand Paris – la directrice
Clamart – le Maire et le maire adjoint chargé de l'urbanisme	Le think tank Mobilités 2050 – l'animateur	
Issy-les-Moulineaux – le Maire Adjoint à l'urbanisme et le maire adjoint chargé de l'espace public et des mobilités	L'association AGRC des riverains de la gare de Clamart – la présidente	
Plessis-Robinson – le maire et le Directeur général des services		
Le Département des Hauts de Seine –le Président et le Directeur des mobilités		
La Région Ile-de-France - le conseiller transports et le directeur général adjoint chargé des transports, du logement et de l'aménagement		

Les garantes ont aussi eu un entretien avec le directeur général d'IDFM, le directeur des Infrastructures et le chef de département projets de surface.

Le concernement et l'avis général sur la problématique et le projet :

Les parties prenantes rencontrées sont, sauf exception, assez directement concernées par le projet porté par IDFM : soit qu'elles sont des usagers du territoire ou en responsabilité quant à son développement, soit que leur raison d'être touche à la défense des transports en commun, soit qu'elles sont des opérateurs de transport dont les ouvrages seraient impactés par le projet.

Le projet est connu, car évoqué à l'occasion de la phase 1 du chantier TRAM T10 entre Antony et Clamart-Place du Garde.

A noter que les communes de Vanves et de Malakoff se disent très intéressées par la possible limitation du trafic routier du fait du report de trafic vers le TRAM. La mairie d'Issy-les-Moulineaux souligne les difficultés techniques d'un prolongement qui rejoindrait la gare d'Issy RER, et souhaite privilégier sur son territoire le prolongement de la ligne de métro 12.

Les parties prenantes rencontrées dans cette phase préparatoire soutiennent majoritairement le principe du prolongement de TRAM T10 vers la future Ligne 15, pour des raisons diverses :

- le soutien général au développement d'infrastructures de transport en commun pour mailler le territoire
- les transports en commun comme levier de diminution de l'usage de la voiture et de la transformation des mobilités
- le prolongement du TRAM comme levier du désenclavement communal et de son développement (habitat, emploi), ou pour renforcer l'attractivité des pôles d'emploi
- la construction d'un TRAM pour accompagner l'usage du vélo, sous certaines conditions

L'opportunité du projet est toutefois questionnée par quelques parties prenantes associatives :

- d'une part sous l'angle de la pertinence d'un chantier coûteux et impactant pour Clamart, et eu égard aux besoins plus généraux de développement du réseau francilien (que le TRAM soit construit en surface ou en souterrain),
- d'autre part sous l'angle du point de raccordement à la ligne 15 (Gare de Fort d'Issy Vanves Clamart plutôt que Issy-RER) au titre du potentiel de voyageurs et de la performance fonctionnelle.

La Société du Grand Paris, directement concernée par l'interconnexion ligne 15/TRAM T10, a de son côté des questionnements précis sur les modalités d'arrivée à la gare de Clamart et les interactions avec les ouvrages et l'exploitation de la ligne 15.

Les attentes des parties prenantes rencontrées par rapport à la concertation préalable

Elles sont essentiellement de 2 natures :

- la **capacité à toucher les habitants concernés** (au-delà de Clamart) et les potentiels usagers.
- les thématiques à traiter :
 - l'opportunité par rapport au besoin d'un TRAM et aux solutions alternatives à ce dernier
 - **la façon dont le TRAM redessine la ville et l'intercommunalité** (foncier, aménagements, circulations, ...) et **la place faite au vélo** (pistes cyclables vs trajets sécurisés ; gestion de l'intermodalité pour les usagers qui ne peuvent pas venir à pied)
 - les projets alternatifs au tracé proposé : point d'interconnexion avec la ligne 15, tracés alternatifs
 - les modalités du projet et des partis proposés, et en particulier les sujets emplacement de stations, ajustement de tracé, foncier et tunnel
 - **la phase chantier et ses impacts** travaux, transport, circulations, et les relations avec les riverains durant cette phase

La question d'un retour d'expérience du chantier L15 sur Clamart (ligne et station) a été soulevée (bonnes pratiques de dialogue local et adaptations apportées au projet pour limiter les nuisances).

Le sujet des impacts environnementaux est à ce stade essentiellement mis en avant par les associations de défense du patrimoine et de l'environnement parties prenantes du recours contentieux qui a abouti à l'annulation de la déclaration d'utilité publique du tramway T10 entre Antony et Clamart en 2021. **Leurs interrogations et critiques portent sur la prise en compte des continuités et réseaux écologiques, les périmètres pris en compte dans les études, et en particulier l'étude d'impact, et de façon générale la mise en œuvre d'une approche plus systémique sur le fond et collaborative sur la forme.**

Les points de vigilance identifiés par les parties prenantes rencontrées

Ils sont divers :

- la capacité à mettre en place un débat constructif dans un contexte de travaux récurrents depuis plusieurs années côté gare de Clamart, et d'annulation de la DUP relative à la phase Croix de Berny-Place du Garde côté sud
- la capacité à objectiver, à ce stade, les difficultés sur les modalités de l'option souterraine (risques d'affaissement, foncier nécessaire, et surtout l'arrivée à la gare de Clamart)
- la pression politique qui est vécue comme forte sur ce projet et serait susceptible de réduire le champ des débats, et de ce fait, la volonté du maître d'ouvrage de qualifier de façon suffisamment précise les alternatives
- Les inquiétudes riveraines, sur Clamart, relatives aux impacts fonciers d'un projet et aux nuisances du chantier, à un moment où le projet n'est pas complètement défini, et où il y a eu peu d'informations délivrées à ce jour

Plusieurs parties prenantes se déclarent prêtes à contribuer à la concertation au travers de cahiers d'acteurs, de mise à disposition de lieux pour des débats mobiles, ou d'apport d'expertise.

2.2. L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les recommandations des garantes concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

L'élaboration du dossier et du dispositif a fait l'objet d'un travail notable entre IDFM et les garantes, pour partager les exigences du code de l'environnement et de la CNDP, portées par les garantes, et converger sur des modalités à la fois alignées avec la réglementation et proportionnées.

Dès leur nomination, les garantes ont fait le constat d'un projet assez avancé dans le processus décisionnel propre aux projets d'IDFM, puisque son DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) était réalisé et partagé dès mai 2022 avec le Conseil d'Administration d'IDFM et la préfecture de Région, sur la base de 2 tracés de TRAM (l'un en tunnel avec 3 nouvelles stations, l'autre en surface avec 4 nouveaux arrêts et 6 stations).

Par ailleurs, la justification technico-économique du projet (qui relève en partie d'éléments programmatiques) est portée par plusieurs acteurs (Région, Département, IDFM) et le bilan socio-économique du projet est élaboré plus tard dans le processus (dans la phase de préparation de l'enquête publique).

Conscientes des particularités de la gouvernance très politique des projets d'IDFM et de leur processus décisionnel, les garantes se sont appuyées à la fois sur les exigences du Code de l'environnement* et les résultats de leur étude de contexte pour formuler des préconisations au maître d'ouvrage :

** « La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. » L121-15-1 C.Env.*

- Pour l'élaboration du dossier de la concertation :

En particulier en termes d'organisation du document, afin de couvrir l'ensemble des items prévus par l'article L121-15-1, au-delà de la description des 2 solutions portées par IDFM et formalisées dans le DOCP.

Les garantes ont en particulier préconisé que le dossier remette en perspective les éléments de justification du projet et reformule les arbitrages effectués au cours du processus décisionnel, mais non connus du public, pour écarter certaines solutions.

- Pour l'élaboration du dispositif de concertation, avec les visées suivantes :

- mieux toucher les publics concernés par le projet (au-delà des publics clamartois impactés),

- permettre aux parties prenantes qui le souhaitent de challenger la problématique et le projet et de faire valoir leurs propositions
- objectiver les discussions relatives aux sujets susceptibles de faire le plus débat, sur un mode constructif
- contenir de possibles effets de « tribune ».

La prise en compte des recommandations par IDFM

IDFM a tenu compte des préconisations des garantes :

- **pour l'élaboration du dossier de la concertation qui couvre l'ensemble des thématiques attendues**

Sur le fond, l'opportunité est traitée à la fois sous l'aspect programmatique avec une mise en perspective des divers schémas régionaux ayant préconisé le désenclavement du sud-ouest francilien, et sous l'aspect des besoins de développement économique et urbain de la zone Issy les Moulineaux – Vanves- Malakoff - Clamart-Plessis Robinson-Châtenay Malabry – Antony.

Un état des lieux des moyens de transport actuels ou à venir, et de leurs marges capacitaires à horizon 2030/40 est établi, en lien avec la description de l'option 0 (pas de projet).

Les 2 solutions portées par IDFM sont décrites avec un détail suffisant pour permettre la discussion, tant au niveau des principes que des modalités de mise en œuvre et impacts. Les impacts environnementaux sont toutefois abordés de façon assez succincte, en l'absence d'étude approfondie.

Le dossier développe 2 familles de solutions alternatives :

L'une basée sur le renforcement de l'utilisation des réseaux existants (bus et TRAM T6),

L'autre sur la mise en œuvre d'un TRAM « autrement », sous 2 aspects :

une interconnexion avec la future ligne 15 à la gare d'Issy RER

ou la mise en œuvre d'un TRAM en surface bidirectionnel « classique » qui ne passerait pas par le centre-ville de Clamart.

Le niveau de documentation de ces solutions écartées très en amont reste succinct, mais suffisant pour alimenter le débat.

Sur le format, les garantes soulignent la qualité du dossier de concertation, qui a fait l'objet d'un travail important de mise en page pour rendre lisible et aérer un contenu de près de 100 pages, avec des infographies, des encadrés, des intercalaires, des pictogrammes, etc.

- **pour l'élaboration du dispositif de concertation**

Les garantes constatent la mise en place d'un dispositif équilibré, qui mixe des débats mobiles sur des lieux diversifiés à Clamart, au Plessis-Robinson et à Châtenay-Malabry pour questionner les pratiques et besoins de mobilité, des réunions publiques et des réunions d'échanges et de travail plus thématiques (sur l'opportunité, les familles de solutions possibles et les 2 options portées par IDFM).



Les garantes ont été consultées sur le déroulé de chaque réunion et ont fait valoir leurs avis et propositions, en particulier en matière d'interventions externes (expertise externe à IDFM, présentation de leurs contributions par des parties prenantes lors de la réunion de clôture).

Le site de la concertation dispose d'un espace bibliographique, d'un espace de dépôt d'avis et d'un espace de partage de cahiers d'acteurs. IDFM a par ailleurs réalisé un « motion picture » pédagogique qui a accompagné les présentations dans les diverses réunions.

Les données clés du dispositif de concertation

2 affichages sur les panneaux d'information (Clamart, Châtenay-Malabry) et 5 affiches en mairies (Clamart, Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry, Vanves et Malakoff)

2 encarts presse et 1 communiqué de presse

Le dossier de concertation : 20 dossiers de concertation distribués dans chaque mairie (Clamart, Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry) et au conseil départemental des Hauts-de-Seine, et 360 dossiers de concertation mis à disposition lors des rencontres

Le dépliant du projet : 1 000 dépliants distribués à la Mairie de Clamart, 5 000 respectivement aux mairies du Plessis-Robinson et de Châtenay Malabry, 50 au conseil départemental des Hauts-de-Seine, 500 à la RATP distribués dans le T6 et le bu 189, 1 400 mis à disposition lors de rencontres de proximité, 25 000 boîtés à Clamart et 4200 prévus pour le tractage à Clamart

800 questionnaires mis à disposition lors des rencontres

2 réunions publiques

10 autres rencontres publiques (2 réunions d'échanges et de débat, 2 ateliers thématiques, 6 débats mobiles)

1 site Internet

3. Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La concertation préalable constitue donc un temps de débat ouvert à tout le monde. Cependant, il ne s'agit pas d'un référendum ou d'un sondage, mais d'un débat d'idées et d'échange d'arguments, qu'ils soient favorables ou défavorables au projet. C'est sur la base de ces arguments que le porteur de projet décide de poursuivre ou non son projet et, le cas échéant, précise les conditions de sa réalisation.

Pour rappel, le code de l'Environnement pose ainsi les objectifs de la participation dans son article L120-1 : « la participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue : 1° d'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ».

Le rôle des garants est de s'assurer que le droit du public à être informé du projet de manière claire et transparente, et de pouvoir s'exprimer sur le projet soit respecté. Dans ce cadre, les principes suivants guident leur action : la transparence (de l'information en lien avec le projet), l'égalité de traitement et l'argumentation (tous les participants ont le même temps de parole et tous les avis sont recevables, quelle que soit leur origine, à condition qu'ils soient argumentés), l'inclusion (la concertation doit permettre à toute personne intéressée de s'informer et s'exprimer sur le projet).

Pour rappel, le code de l'Environnement indique dans son article L120-1 que « la participation confère le droit pour le public : 1° d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ; ... ; 3° de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ; 4° d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation ».

La concertation s'est déroulée sans difficulté particulière. Les participants aux réunions ont été à l'écoute les uns des autres, et d'IDFM, et respectueux des règles de prise de parole ; les avis ont été formulés sur le site du projet ou via les coupons T sans qu'il y ait eu besoin de modération.

Les intervenants au titre d'IDFM ou de ses appuis ont été, tout au long de la procédure, à l'écoute des prescriptions des garantes et ont montré une attitude ouverte à la discussion, à la confrontation des idées et des solutions, et aux échanges.

Tout cela a permis l'expression d'un très large éventail d'avis (favorables, défavorables, interrogatifs, ...), de préoccupations et de propositions. La participation aux temps publics a été importante, les échanges ont permis d'éclairer voire d'approfondir plusieurs volets du projet (objectifs, caractéristiques, enjeux, impacts, alternatives), faisant ainsi avancer la réflexion sur l'opportunité d'un projet de prolongement du TRAM sur le territoire.

Globalement, la concertation a été saluée et l'étendue de la participation et des questions ou propositions met en exergue sa pertinence.

3.1. Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Les garantes considèrent que les informations sur la concertation préalable ont été largement relayées localement, à la fois par IDFM et par les villes concernées par le projet, et en particulier Clamart, ce qui s'est clairement vu dans la consultation du site internet et dans la participation, à la fois aux réunions et dans l'espace des avis sur le site du projet.

Les citoyens et parties prenantes ont eu accès à des informations nombreuses et éclairantes sur la problématique et le projet, certes incomplètes par rapport aux inquiétudes et attentes des riverains et des parties prenantes, mais correspondant à l'état des connaissances à ce stade amont de la décision et donc d'un projet.

Et cela via le dossier de la concertation et le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), puis grâce aux informations fournies par IDFM et les experts ayant participé aux réunions de réflexion et de travail (dont la Société du Grand Paris, l'Institut Paris Région, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, et le cabinet INGEROP).

L'équipe projet s'est rapidement mise dans une posture à la fois pédagogique et d'écoute, qui a été saluée par plusieurs participants.

Le droit à l'information a donc bien été effectif tout au long de la concertation préalable.

- **L'annonce de la concertation**

L'annonce de concertation préalable a fait l'objet des dispositions prévues par le code de l'environnement dans son article R121-19, à savoir :

- une parution dans le journal Les Echos et dans le journal Le Parisien du 9 février 2023,
- un affichage légal sur les panneaux d'information de Clamart et Châtenay-Malabry
- un affichage en mairie de Clamart, du Plessis-Robinson, de Châtenay-Malabry, de Malakoff et de Vanves.

Le site internet de la concertation a également été mis en ligne à cette date.

Au-delà, des moyens conséquents ont été mis en œuvre pour informer de la concertation préalable et de ses étapes, avec :

- la page Facebook créée par IDFM, avec plusieurs posts par semaine pour promouvoir la concertation et donner des informations sur le projet
- un relais de la page Facebook par les pages « Île de France Mobilités » et « Tram T10 » ainsi que par les canaux de communication des communes

- une affichette recto-verso d'information sur la concertation (adresse du site de la concertation, le parcours de la concertation, le QR code pour s'inscrire aux réunions nécessitant une inscription), distribuée aux communes pour affichage en mairie et dans les établissements publics, distribuée à la RATP pour affichage sur la ligne 189 et dans les stations du T6 (sur Clamart), lors des rencontres publiques
- des kakémonos livrés à la mairie de Clamart pour disposition en mairie, ou installés à chaque rencontre publique, avec un oriflamme et un desk
- le dépliant du projet (l'édito de la Présidente de Région, le projet en bref, les 2 scénarii en surface et en tunnel, un coupon T) distribué aux communes pour mise à disposition en mairie et dans les établissements publics ainsi qu'au conseil départemental des Hauts-de-Seine, distribué dans l'intégralité des boîtes à lettres de Clamart, puis par 4 séances de tractage entre le 2 et le 21 mars et un tractage complémentaire assuré par la RATP, et mis à disposition lors des rencontres de proximité
- un relais notable par la commune de Clamart, et dans une moindre mesure les communes de Châtenay-Malabry et du Plessis Robinson.

• Le dossier de la concertation

Le dossier de la concertation a été conçu en lien avec les garantes, qui ont veillé à ce que ce document aille au-delà du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), pré existant à la concertation préalable, ayant assez largement circulé, fournissant des éléments de diagnostic territorial et environnemental et centré sur la comparaison des 2 options en surface et en tunnel. Ainsi le dossier de la concertation aborde l'ensemble des problématiques prescrites par le code de l'environnement.

Par rapport au DOCP, il a été enrichi d'éléments sur des options alternatives qui avaient pu être envisagées, ce de façon plus succincte que pour les deux scénarii présentés, en précisant les raisons pour lesquelles elles avaient été écartées.

Lors de la concertation, plusieurs participants ou contributeurs ont critiqué ce document et la communication d'IDFM, en particulier sur les points suivants : le différentiel d'analyse des impacts entre les 2 options en surface et en tunnel, des données incomplètes, et le manque d'études approfondies sur les 2 options et sur les alternatives (qui ne permettrait pas de se faire un avis ou de comprendre comment IDFM pourrait arbitrer entre les options).

Sur ces points, les garantes rappellent que :

- La concertation préalable se déroule avant que soit prise une décision formelle sur le projet qu'il convient de mettre en œuvre pour répondre à une opportunité ou une problématique donnée.

Le code de l'Environnement pose ainsi les objectifs de la participation dans son article L120-1 : « la participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue : 1° **d'améliorer la qualité de la décision publique** et de contribuer à sa légitimité démocratique ».

- Le dossier de la concertation est donc élaboré sur la base des données et études disponibles à date, dont il est admis qu'elles ne peuvent pas avoir le degré de précision des études d'impact réalisées à la suite de la décision de faire, dans l'optique d'une enquête publique et d'une autorisation administrative. De même les projets alternatifs ne sont le plus souvent pas étudiés en profondeur, et sont criblés sur la base de critères jugés déterminants par le porteur de projet.

Le code de l'Environnement indique dans son article R. 121-20 que « le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable établit un dossier de la concertation, qui comprend notamment :

- **les objectifs et caractéristiques principales** du plan, programme ou projet, y compris, pour le projet, **son coût estimatif** ;
- le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté ;
- **un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement** ;
- **une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées.** »

- Le dossier de la concertation a été validé par la Commission nationale du débat public, qui veille par ailleurs à sa transparence, son exhaustivité et sa lisibilité.

- Afin de compléter certaines informations, les garantes ont demandé au porteur de projet d'élaborer des fiches complémentaires. Ainsi, 2 fiches ont été mises à disposition sur le site internet de la concertation, dans la FAQ, à la date de la fin de la concertation.

Toutefois les garantes notent que ces critiques et demandes (accompagnées de propositions alternatives au projet) sont allées crescendo avec l'avancement de la concertation, et se sont exprimées avec force, ce qui doit interroger IDFM pour la formation de la décision à prendre.

Même si l'état des connaissances sur les divers risques et impacts d'un prolongement est conforme à ce qui se rencontre à ce stade des projets et des réflexions, c'est bien la qualité et l'exhaustivité des critères de décision utilisés, et leur transparence, qui légitimeront le choix retenu à l'issue de la concertation préalable, vis-à-vis des citoyens et parties prenantes inquiets des risques sociaux, environnementaux et financiers associés à un prolongement du TRAM T10.

Enfin, plusieurs participants et contributeurs se sont émus, voire indignés, de la communication très offensive mise en place par la mairie de Clamart pour soutenir le projet et mobiliser en faveur de l'option en tunnel, avec des documents de communication spécifiques, largement communiqués aux Clamartois, et reprenant les données d'IDFM de façon parfois approximative.

Les garantes ont constaté qu'IDFM, porteuse du projet et seule référence de la communication afférente dans cette concertation, avait apporté des réponses et précisions propres à corriger ces approximations, en fonction de l'état de ses études et d'incertitudes qu'elle a d'ailleurs reconnues, ce qui a été souligné par des parties prenantes de la concertation. Dans ce contexte, plusieurs participants ont salué la présence et le rôle des garantes.

• Le site internet de la concertation

Le site de la concertation est aligné sur le modèle générique des sites d'IDFM, et donc contraint

par rapport aux besoins sur les points d'entrée au niveau de la page d'accueil, limités à 5, ce qui ne permet pas de mettre en visibilité directe tous les points d'entrée souhaitables,

sur l'affichage des avis et l'accès aux cahiers d'acteurs, et leur présentation à l'écran, qui peut laisser à penser que leur nombre est plus limité que dans la réalité.

IDFM a apporté des ajustements en cours de concertation, à la demande des garantes, pour améliorer l'accès aux informations et contributions (la mise en ligne d'un fichier PDF des avis, régulièrement rafraîchi, des raccourcis pour accéder plus facilement aux cahiers d'acteurs, etc.).

Le site donnait par ailleurs la possibilité de s'inscrire aux réunions publiques nécessitant une inscription.

Concernant plus spécifiquement les avis déposés, les garantes notent une gestion qui a pu s'avérer problématique :

- au titre de la politique interne d'application du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), une autorisation explicite de publication de son avis par chaque contributeur a été mise en place.

Ce fonctionnement, au lieu de l'anonymisation des avis qui est jusqu'à présent la règle générale dans les débats et concertations menés sous l'égide de la CNDP, a conduit à ne publier que 1 645 des 2 154 avis déposés, soit 76% (les avis non publiés étant toutefois communiqués aux garantes).

Il s'avère toutefois que les avis non publiés abordent dans leur grande majorité les thématiques identifiées au travers des avis publiés, ce qui ne distord pas fondamentalement la diversité des opinions exprimées.

- Les délais de publication des avis par rapport à la date de dépôt ont été assez significatifs les premières semaines, du fait d'une montée en puissance très rapide des dépôts, de toute évidence difficilement absorbable par les ressources mises en place.

Cela a suscité une certaine frustration chez plusieurs parties prenantes, d'autant que la date mentionnée était celle de la publication par IDFM (après modération et tenant compte des week-ends) et non celle de dépôt, et que la navigation dans les avis s'est avérée particulièrement laborieuse.

La mise en ligne d'un fichier PDF des avis, avec la date de dépôt, a permis d'améliorer la consultation des avis de façon notable.

Les garantes regrettent aussi une publication tardive :

- des comptes-rendus de réunions (même si ceci n'a pas fait l'objet de réactions),
- de la FAQ destinée à apporter des réponses à certaines typologies d'observations ou de questions, en particulier celles revenant fréquemment et plus généralement des réponses aux questions;
- d'études évoquées en cours de concertation et de donnée d'éclairage sur des sujets experts.

- **La couverture presse et réseaux sociaux**

Le projet et la concertation ont fait l'objet d'une couverture assez limitée par la presse, avec 2 articles du Parisien.

Ils ont été suivis par les pages Facebook et les fils Twitter des mairies de Clamart, Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson, et par les comptes Facebook de collectifs opposés au projet.

3.2. Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le dispositif de concertation préalable a été conçu en suivant les préconisations des garantes, pour tenir compte des exigences du code de l'environnement et des attentes exprimées par les parties prenantes rencontrées par les garantes en amont de la concertation.

Il a permis à des publics très divers, très impactés ou au contraire peu concernés, de s'exprimer de façon individuelle ou collective sur l'opportunité, les solutions et les modalités des options portées par IDFM, soit en direct dans des réunions publiques ou des rencontres de proximité, soit via des carte-T, des avis ou des cahiers d'acteurs déposés sur le site du projet.

Les garantes notent une participation importante et dynamique sur l'ensemble des média proposés, exceptionnelle de l'avis d'IDFM par rapport aux concertations passées qu'elle avait pu porter.

Le droit à la participation a donc bien été effectif tout au long de la concertation préalable.

- **Les réunions publiques et les ateliers**

Les 6 réunions en présence de publics ont rassemblé environ 770 personnes, dont plusieurs qui ont suivi tout ou partie du dispositif.

En dehors de la réunion d'ouverture, consacrée en partie à la présentation de la problématique et du projet, IDFM a réalisé des présentations synthétiques permettant de laisser du temps à la réflexion commune et aux échanges. Le format de la soirée débat consacrée à « l'opportunité du projet dans un territoire en développement », de la soirée décryptage sur le thème « mieux comprendre et questionner les effets du projet en phase chantier », et des 2 ateliers destinés à « aborder collégialement et dans le détail les deux scénarios soumis à concertation » et « les deux projets dans leurs fonctionnalités transport », a permis l'expression de multiples points de vue, questions, propositions, et points de vigilance.

Le choix d'un cheminement, allant progressivement d'une vision globalisante (les besoins de mobilité et les familles de solutions) au détail des options portées par IDFM, a facilité l'appropriation progressive par les participants des divers sujets concourant à la problématique, et a favorisé l'émergence au fil des semaines de contributions plus précises et affûtées dans leur approche du sujet.

Pour autant des critiques ont été émises, en particulier sur :

- l'organisation des 2 ateliers et le contingentement des places, voire la nécessité d'en faire plus,
- le fait que la concertation n'a pas permis de débattre autour des propositions d'alternatives formulées par des habitants, des collectifs ou des parties prenantes,
- le déséquilibre de moyens et de représentation entre les collectivités et le public
- un niveau de participation des personnes potentiellement concernées par le sujet jugé faible.

Sur le 1^{er} point, les garantes constatent que les places initialement prévues pour les ateliers ont été saturées très rapidement, et qu'IDFM a procédé à des ajustements pour permettre la tenue d'ateliers de 80 personnes (au lieu des 60 prévus initialement), ce qui est notoirement important et impactant en termes d'animation. Au final la participation (70 et 60 participants) a été inférieure aux nombres d'inscriptions,

malgré les pointages et relances faites par IDFM pour pister les défections et ouvrir des places aux personnes en liste d'attente. De fait aucune demande d'inscription n'a été écartée pour le second atelier, et seules quelques-unes l'ont été pour le premier.

Sur le 2^{ème} point, les garantes notent que les propositions alternatives les plus structurées en termes d'arguments et d'analyse ont été majoritairement émises dans la seconde moitié de la concertation. Débattre de ces propositions aurait pu nécessiter de prolonger la concertation, décision que les garantes n'ont pas souhaité proposer : elles rappellent sur ce point que c'est dans son analyse de la concertation préalable et des suites qu'il compte y donner que le maître d'ouvrage se positionne sur ces propositions, et la façon dont il souhaite les traiter.

Sur le 3^{ème} point, les garantes considèrent légitime la place laissée aux collectivités concernées pour s'exprimer dans le cadre de la concertation préalable et la relayer ; elles notent toutefois que le choix de la mairie de Clamart de mettre en place ses propres dispositions de communication et dans une moindre mesure de rencontres au niveau de quartiers, en parallèle de la concertation préalable, a possiblement accentué ce ressenti.

Sur le 4^{ème} point, les garantes rappellent qu'une information conséquente a été faite sur l'organisation de la concertation préalable, pour informer au-delà de la ville de Clamart, et que des rencontres de proximité ont été organisées sur Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson, pour mobiliser des publics non impactés par le projet, mais possiblement concernés. Force est de constater que la participation des publics non clamartois a été sensiblement moins forte, dans le cadre d'une concertation qui a par ailleurs fortement mobilisé.

- **Les réunions de proximité**

Les rencontres de proximité se sont déroulées dans les 3 communes les plus directement concernées par le projet et la problématique.

IDFM a rencontré plus de 450 personnes, qui ont pu s'exprimer « au pied levé » pour la grande majorité, sur leurs besoins de mobilité et les moyens de transports nécessaires.

Les garantes notent que le « concernement » s'affaiblit toutefois au-delà de Clamart, ce qui se retrouve dans l'activité sur le site internet de la concertation.

- **Le site internet**

Le nombre extrêmement important de questions, avis et contributions déposés sur le site de la concertation (plus de 2 000) confirme l'utilité de ce type d'outil dans le cadre des concertations publiques. De fait, le site a été un outil essentiel de participation lors de cette concertation préalable, et cela dès les 1^{ers} jours (avec 160 avis déposés dès le 1^{er} jour, et plus de 800 au bout de 15 jours).

Les garantes notent une progression, au fil des semaines, dans les expressions, avec des avis de plus en plus argumentés et de plus en plus critiques.

Elles regrettent qu'IDFM n'ait pas apporté plus d'éléments de réponse et d'éclairage « en temps réel » dans la FAQ (Foire aux questions) ; ce point serait évidemment à améliorer dans le cadre de la concertation continue, si un projet est décidé à l'issue de la concertation préalable.

Le cahier d'acteur constitue lui aussi un outil dont se sont saisis des publics assez divers, avec 21 contributions déposées.

- **Les coupons T**

Les coupons T ont été eux aussi très largement utilisés, avec plus de 1 000 cartes reçues.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

Environ 770 participants aux 6 rencontres publiques

Plus de 450 personnes rencontrées lors des 6 rencontres de proximité

Sur le site internet : 10 410 visiteurs, 15 018 visites, 52 783 pages vues

2 154 questions ou avis déposés sur le site internet

21 contributions/cahiers d'acteurs remplis

1 090 cartes T reçues ; près de 200 questionnaires ou coupons T remplis lors des rencontres de proximité

4. Synthèse des arguments exprimés

4.1. Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

4.1.1. Les observations, points de vigilance et questions

Les observations et avis couvrent un éventail très important de thématiques, significatives de la complexité de la problématique et de l'ampleur potentielle des impacts d'un projet de tramway dans un tissu très urbanisé.

La réalité de la concertation sur le projet

Comme indiqué ci-dessus, la concertation a été largement portée, nourrie, active avec des nombreuses contributions, le plus souvent argumentées.

Ceci n'a pas exclu un certain nombre de réactions portant sur quatre volets principaux :

- Pour un certain nombre de participants, cette concertation est sans objet, car elle porterait sur un projet déjà décidé et acté ; il s'agirait donc d'« une façon fautive de nous inviter à donner notre avis », d'« une concertation tronquée », car « les décisions sont déjà prises ».
- La présentation des deux scénarios avec une solution préférentielle assortie d'une solution alternative a été questionnée. Cette dernière a été, en effet, qualifiée par certains de « repoussoir », induisant deux types de réaction :

L'une conduisant à s'interroger sur la raison pour laquelle elle était présentée : « ce scénario paraît tellement impraticable, qu'on se demande pourquoi on nous propose cette alternative ? ».

L'autre considérant que les présentations étaient biaisées « avec une présentation très favorable du scénario en tunnel par rapport au scénario alibi en surface ».

Au-delà, des questions ont été aussi formulées sur l'absence de présentation d'autres solutions : « pourquoi la concertation ne porte-t-elle que sur 2 scénarios de tram, à l'exclusion d'autres options comme le bus à haute fréquence de service (en site propre ou non), les navettes de proximité fréquentes et rapides ou les autres trajets permettant une liaison au réseau de transports en commun d'Ile-de-France ? ».

- Le contexte juridique a été rappelé s'agissant de prolonger « un projet dont la DUP de la 1^{ère} phase a été annulée » notamment en l'absence d'« élément permettant d'apprécier l'impact de l'ensemble de ce programme en incluant son prolongement jusqu'à la future ligne 15 du métro ». Ceci conduit à poser la question de savoir « comment les enjeux socio-économiques, ainsi que les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire qui doivent faire l'objet de la présente concertation pourraient être appréciés en s'en tenant à la phase 2, sans inclure la phase 1 de l'opération de construction du T10 dans sa globalité. » et à considérer que « le découpage en deux phases n'a pas permis de considérer le projet dans sa globalité et de manière transparente ».

- Enfin, la nature même d'une concertation préalable, en amont d'une décision formelle de faire et donc d'une étude d'impacts, a créé une certaine frustration, nombreux étant ceux qui souhaitent disposer d'information plus précises notamment sur les emprises, leur localisation et la localisation des expropriation associées : « comment avoir un avis définitif sans avoir le dossier précis et tous les renseignements nécessaires en détail ? ».
- Le maître d'ouvrage aussi bien que les garantes ont dû à plusieurs reprises rappeler le caractère amont de cette concertation et sa finalité.

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Mettre à disposition la documentation et les études relatives aux solutions alternatives écartées, en complément des éléments figurant dans le dossier
- Mettre en place un dispositif de co-construction pour la suite des réflexions, avec l'appui des garantes de la concertation (par ex. une réunion pour analyser les propositions du public)

La gouvernance du projet, le processus décisionnel, le calendrier

Les critères de décision

Au-delà des questions relatives à la gouvernance du projet, au processus décisionnel et au « qui décide ? », la question des critères qui fonderaient la décision est revenue à plusieurs reprises : « les critères de décisions concernant le choix du scénario seront-ils rendus publics ? », « Il n'y a aucune précision sur les critères qui vont permettre de choisir le scénario suite à la consultation préalable ».

Le calendrier

De nombreuses questions ont été formulées par ailleurs sur le calendrier :

- soit que l'arrivée du tramway soit attendue avec impatience pour que l'on puisse en profiter rapidement « Vivement que les travaux démarrent et que ce tramway T10 roule ! », « Est possible d'accélérer le processus pour que le délai soit d'environ 5-7 ans? Un scénario « accéléré » pourrait aussi être moins cher et devenir rentable plus rapidement »,
- soit que l'incertitude sur les impacts fonciers, la valeur et la fongibilité des biens immobiliers pèsent sur des contributeurs anxieux de la voir levée à brève échéance,
- soit que des doutes s'expriment sur la crédibilité du calendrier présenté, du fait d'aléas non pris en compte ou d'un besoin d'amélioration immédiat des mobilité (« C'est maintenant que nous avons besoin de transport, pas dans 10 ans ! »)
- soit qu'il paraisse nécessaire de surseoir à un projet complexe et coûteux pour prendre le temps d'étudier des alternatives moins impactantes.

Le financement

La question du financement est également soulevée sous différents angles :

- Crainte de voir le projet peser sur les finances locales : cela va « plomber les finances », « cela risque d'impacter les budgets de la Commune et donc les Clamartois (peut être + d'impôts / en tt cas du budget en moins disponible »
- Interrogations sur les acteurs du financement : « le CPER n'est pas encore voté pour les financements », des financements qui restent « hypothétiques » dans un contexte où « l'état et la région se renvoient perpétuellement la balle pour renflouer IDFM dont l'équilibre financier ne semble pas assuré », « quelles prévisions peuvent-elles être données ? »
- D'autres priorités qui viendraient oblitérer le financement : « dans les négociations avec l'État qui sera confronté à d'autres priorités pour financer »
- La question des arbitrages dont pourraient souffrir le projet (ou au contraire d'autres projets) : « quels arbitrages seraient nécessaires pour financer ce projet ? », « l'argent ne se démultipliant pas, et le contexte économique général incitant à la frugalité, des arbitrages raisonnés entre les différents chantiers d'intérêt public s'imposent. ».

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Quel va être le processus de décision ?
- Quels sont les critères au vu desquels la décision sera prise ? pour le choix entre les options, ? pour abandonner le projet ?
- Quelle sont les sources précises de financement et la nature des engagements sur ce dernier ?
- Quels sont les autres projets de transports publics auxquels IDFM devrait renoncer pour financer celui-ci ?
- Quelles sont les perspectives du financement et de sa pérennité ?

L'opportunité du projet

L'opportunité du projet, au sens large, est un thème dont les contributeurs se sont très largement saisis développant tout à tour des arguments autour du projet de tram et des scénarios qui étaient présentés.

Les arguments se sont articulés autour de plusieurs axes.

Les besoins de mobilités

- [Le besoin d'une desserte largement partagée](#)

Le bénéfice d'un tramway est largement souligné. Ce bénéfice est selon les acteurs considéré soit avec une vision globale, soit via le prisme de l'expérience d'usage.

Les contributeurs soulignent ainsi la situation d'un réseau routier « déjà congestionné aux heures de pointe », avec à terme une « amplification de la congestion et un renforcement des points durs de circulations observés ». Ils portent aussi la nécessité de compléter un réseau de transports actuellement insuffisant, alors 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 ».

Du point de vue général des grands acteurs du territoire notamment, il existe un besoin de maillage territorial pour assurer une connexion qui manque, que cela soit vers Paris ou les grands pôles d'emploi de l'ouest de la région parisienne (la Défense, Boulogne, ou Vélizy), pour les habitants de Clamart autant que pour ceux des communes de Châtenay Malabry ou du Plessis- Robinson. L'arrivée prochaine de la ligne 15 renforce la pertinence d'une liaison « afin de permettre de bénéficier pleinement de ce nouvel axe structurant. ». En effet, Clamart est une des villes de 2^{ème} couronne « parmi les plus mal desservies en transport en commun lourd dans le 92, au détriment des habitants qui se rendent à Paris centre, pour leur travail, leurs études, leurs activités culturelles et sociales ».

Ce besoin est aussi souligné par des contributions renvoyant à l'expérience quotidienne et d'usage comme salarié : « je pourrais enfin abandonner la voiture pour me rendre à mon travail situé à La Défense en empruntant le tramway puis la ligne 15 du métro », ou « cela me permettra de me rendre vers Noveos où se trouvent à la fois les entreprises mais aussi un futur hôpital Marie Lannelongue au Plessis- Robinson ».

Ce projet constitue aussi une réponse à la saturation d'autres moyens de transports collectifs capacitaires : il « pourra dégorgé (sic) le T6 », il répondra à une « interconnexion avec le T6 et la M13 déjà notoirement saturés ! l'interconnexion avec les lignes M15 et N tombe sous le sens pour justifier les investissements déjà réalisés et permettre aux clamartois une vraie mobilité vers le reste de l'Île de France ».

Plus synthétiquement : « si l'on veut inciter les habitants à laisser plus leur voiture, il faut un réseau de transport en commun fiable, interconnecté ». De la même façon, l'enjeu plus général de renforcer le réseau de transports collectifs et la nécessité d'améliorer le maillage avec les grands réseaux structurants, existants ou à venir est souligné « Les transports sont d'autant plus efficaces qu'ils sont en réseau maillé ». Avec pour quelques-uns le regret « Il est néanmoins regrettable que ce projet ne s'inscrive dans un schéma plus global des tramways en Île-de-France visant à établir un réseau maillé et cohérent. En effet la ligne T10 demeurera complètement isolée des autres tramways (à l'exception du T6) »

- [Des atouts prêtés au projet et au tramway ...](#)

Ils sont multiples :

- Le caractère particulier du projet qui vient prolonger un premier tronçon qui va être prochainement mis en service avec un terminus situé « au milieu de nulle part », « le terminus actuel de la ligne T10 à Clamart est incompréhensible : desserte de l'hôpital Béclère et du bois de Clamart ! », « l'arrêt au jardin parisien n'a aucun sens et ne permet pas de relier le centre de Clamart », « Béclère est un cul de sac ».
- **La cohérence avec l'organisation du schéma de transport de la seconde couronne parisien** : le projet « s'inscrit pleinement dans la continuité du schéma d'ensemble du Réseau de transports du Grand Paris, en proposant une nouvelle correspondance avec la ligne 15 et une nouvelle centralité, et en complétant l'offre de rabattement vers la future ligne 15 ».
- **Le gain de temps notamment par rapport aux autres modes de transport en commun** qui permettrait ainsi de renoncer à la voiture : « la ligne 191 est horrible, elle ne fonctionne pas bien, elle n'est pas régulière et ne remplit pas ses objectifs. Aujourd'hui, il y a beaucoup de chemin entre le tram et le bus, on est obligé de prendre la voiture ».

Ce bénéfice est vu, selon les publics, sous deux prismes

- ➔ Celui de l'accès aux grands pôles urbains de cette partie de la région, que cela soit dans le sens est-ouest (accès à la Défense...) ou sud-nord (accès à Paris), avec de nombreux témoignages :

« Des gains de temps conséquents pour le plateau de Clamart, le Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry permis par le maillage entre le T10 et la ligne 15 du supermétro »,

« Quel gain de temps considérable ! Il y a déjà tellement peu de transports à Clamart. Aller à Antony par exemple depuis le quartier gare prend au moins 1 h 30 avec 2 bus ! Alors qu'en voiture il faut 25 mn », « gagner un temps considérable dans les trajets inter banlieues mais aussi banlieue – Paris »,

« Je pourrai rapidement aller à la gare de Clamart qui me conduirait ensuite à la gare Montparnasse en beaucoup moins de temps », voire vers l'est du sud parisien et l'accès aux aéroports : « ce prolongement me permettra dorénavant de rejoindre la ligne du RER B (permettant ensuite de rejoindre les 2 aéroports majeurs d'île de France), ainsi qu'une connexion avec la ligne T6 »

« Pour moi, ce sera pour découvrir de nouveaux lieux, sortir, profiter en repoussant les horizons avec toutes les connexions à la Gare de Clamart ».

Vu des personnels de l'hôpital Béclère, ce projet rendrait l'hôpital « plus accessible aux patients et aux visiteurs, mais aussi plus attractif pour les professionnels habitant le secteur ou Paris » et serait à ce titre « d'une grande aide pour le recrutement du personnel (médical et paramédical) », ou permettrait « simplement de pouvoir rejoindre les nouvelles infrastructures du stade Hunebelle en seulement quelques minutes ».

« Je crois cette amélioration essentielle et urgente, car l'attractivité desdits transports publics est la clé d'une meilleure qualité de vie des franciliens, du développement des mobilités favorables à l'emploi, et de la progression vers la transition écologique par l'allègement des obligations d'usage de moyens de déplacements individuels ».

- ➔ Celui de l'amélioration de la desserte intra clamartoise :

« Je suis très enthousiaste de cette prolongation car elle permettrait un accès facile et rapide dans tout Clamart. »

« Il est dommage de ne pas prévoir l'implantation d'une station dans le secteur Lazare-Carnot, permettant une desserte locale plus fine et un gain de temps pour les habitants du bas-Clamart »

« Depuis le centre-ville de Clamart vers une grande partie de l'Île-de-France, des gains de temps appréciables sont attendus : 11 minutes pour l'option en surface entre le Jardin Parisien et la Gare ; 5 minutes pour l'option en tunnel ».

- **La possibilité de renoncer à la voiture** : le projet permettrait d'« avoir à Clamart une offre de transports en commun très complète d'une part et de diminuer la circulation automobile » ; « c'est aussi l'opportunité de fortement réduire l'usage de la voiture », et « une solution contre les bouchons en permanence dans la région. Aujourd'hui on passe 20 minutes dans les bouchons pour faire 3 km ».
- **Un moyen capacitaire**. Cet aspect est logiquement développé par les acteurs du développement. Ils mettent en avant le besoin d'un moyen « capacitaire » qui manque dès aujourd'hui, et manquera plus encore au maillage du territoire si seules les franges Sud et Nord des Hauts-de-Seine sont directement desservies par un réseau structurant et notamment le prochain Grand Paris Express.

- **Un atout écologique** : se posent aujourd'hui « les questions de la pollution dans les bouchons. C'est un projet qui va apporter une solution durable et propre », qui permettrait « une réduction des nuisances du trafic routier (pollution, bruit...) ».

Au final : « privilégier les transports en commun dans nos déplacements quotidiens est aujourd'hui une obligation face à l'urgence climatique. »

- **La fiabilité et la fréquence par rapport à d'autres modes de transport en commun** : « aujourd'hui les bus ne sont pas fiables et pas suffisants ».

A ce titre, l'option en souterrain apparaît encore plus pertinente car permettant d'éviter la coexistence avec le trafic en surface : « avoir ce tramway sous terre permettrait d'avoir des trajets rapides et fiables », « je préfère que cette ligne T10 soit réalisée en souterrain ...nombreux feux rouges et circulation compliquée ».

La dimension générationnelle est parfois aussi mise en avant : « cela permettrait aussi aux jeunes de s'habituer dès maintenant à prendre des moyens de transport autres que la voiture, et aux personnes plus âgées de se déplacer plus facilement et en toute sécurité », « pour mes enfants, ce sera pour gagner en temps de transport, en opportunités d'emploi (Et La Défense devient accessible !) ».

- [... mais un besoin relativisé, notamment par certains Clamartois](#)

Le besoin d'un prolongement, porté par des contributeurs répartis sur toutes les communes du périmètre du projet, est cependant contesté par un certain nombre de Clamartois :

« Les solutions actuelles pour rejoindre la gare de Clamart sont suffisantes et satisfaisantes »,
 « Projet trop lourd pour la ville en termes d'infrastructures qui n'apporte rien pour une si faible distance...Les bus sont suffisants »,
 « Bénéfice nul pour le tram... une inutilité sans nom au vu des services déjà proposés par les lignes de Bus »,
 « Des transports ont été construits pour relier CLAMART le T6 et le futur métro 15. Il suffit d'ajouter des bus ou développer les pistes cyclables pour 3km »

D'autres solutions pourraient ainsi être mises en œuvre :

« La distance de ce prolongement est très courte et ne justifie pas autant de travaux. Il y a des alternatives comme des navettes électriques et l'aménagement de pistes cyclables qui n'existent pas à Clamart ! »,
 « Les lignes de bus renouvelées, multipliées et modernisées ainsi que le développement et la sécurisation des parcours cyclables peuvent répondre au besoin de l'utilisateur »,
 « Il suffirait simplement de mettre plus de bus et peut-être d'autres trajets de bus ? D'aménager des couloirs de bus et pistes cyclables pour privilégier la mobilité douce »

La place donnée aux autres modes de transports

- [La place laissée à la voiture : une question qui ne fait pas consensus....](#)

Sans qu'elles aient des incidences sur l'intérêt porté au projet lui-même, des attentes opposées sont formulées quant à la place qui sera laissée à la voiture, qui peuvent peser sur les préférences données à chacune des options.

Ainsi, des contributeurs, s'inquiètent des effets réels de la solution en tunnel sur la circulation automobile, estimés faibles, et vont jusqu'à privilégier la solution en surface ou proposer des solutions plus radicales sur la place laissée à la voiture :

« Je suis pour le prolongement en tunnel. Néanmoins, l'intérêt du tramway en surface est de supprimer de la place pour la voiture et d'apaiser la ville. »
 « Moins de places de stationnements en extérieur qui envahissent l'espace public et incitent à la possession d'une (plusieurs ?) voiture(s) »,
 « L'enjeu est tout de même de rendre les transports en commun plus attrayants et accessibles que la voiture pour limiter l'usage de cette dernière » »,
 « C'est aussi l'opportunité de fortement réduire l'usage de la voiture »
 « Il faudrait donc avoir l'audace de faire le prolongement en tunnel tout en supprimant la place dévolue à la voiture en surface ».

D'autres à l'inverse s'inquiètent, pour la solution en surface, de la place laissée à la voiture dans une telle configuration :

« Imaginons l'emprise du tram Que reste-t-il pour une file de voiture et piétons ? »
Favoriser « le scénario en souterrain qui permettra de ne pas diminuer la largeur des voiries dédiée à la voiture en centre-ville » »
« Il est donc ESSENTIEL que ce prolongement...se fasse avec un IMPACT MINIMAL SUR LA CIRCULATION DES VEHICULES PARTICULIERS, que ce soit pendant les travaux ou une fois mis en service »

La question de la définition du nouveau plan de circulation urbaine est aussi posée, notamment pour l'option en surface, avec des interrogations sur la zone piétonisée qui semble appelée à disparaître dans cette option.

- [...mais une place à donner au vélo assez largement partagée ...](#)

Le vélo et le besoin de pistes cyclables sont souvent mentionnés dans l'option en surface : « je suis pour la solution aérienne car cela est plus rapide, moins chère à mettre en œuvre et que l'on peut y adjoindre une piste cyclable par exemple ».

Mais sa facilitation est également attendue avec l'option en tunnel :

« Il ne faudrait pas se contenter de travailler en souterrain. En surface, ce secteur manque cruellement d'aménagements cyclables et les bus n'avancent pas. »
« Le mode souterrain est un très bon projet.... Cela permettrait aussi de faire de vraies pistes cyclables en aérien entre la gare et le quartier du jardin parisien »
« Souhait de conserver le projet de voie verte vélo en forêt même dans l'option tunnel »

Un ensemble de préconisations pratiques est porté par un des cahiers d'acteurs, qui propose qu'elles soient prises en compte quelle que soit la solution et donc également dans la version souterraine (pour laquelle le maître d'ouvrage n'a pas d'obligations réglementaires).

- [... et le maintien d'une desserte de bus à garantir](#)

La question du maintien de la desserte en autobus revient souvent :

« Je suis également inquiète pour le devenir des trajets en bus : le tramway ne devrait pas remplacer les bus qui sont indispensables pour les trajets du quotidien et permettent un bon maillage au plus proche des besoins »,
« Comment circuleront les bus dans le sens Est-ouest ? »,
« Comment sera assurée leur circulation pendant les travaux (« mise en place d'un bus rapide sur le tracé du tramway ? »)

La compatibilité du projet avec la vision qu'ont les Clamartois de leur ville

Les contributions mettent en évidence deux visions antagonistes de Clamart.

- [Le tram : un élément d'attractivité, de développement et d'unification de la ville ?](#)

Plusieurs avis mettent en exergue la dynamique apportée par le tram et les atouts qu'il conférerait au territoire.

Le tramway constituerait un vecteur majeur de l'attractivité du territoire Vallée Sud, avec une capacité à attirer et retenir les entreprises, les investissements et les talents grâce à une amélioration de la desserte et de l'accès aux pôles d'emplois, et favorisant l'arrivée de populations, de commerces et d'emplois. Il favoriserait le développement du parc de logements sociaux, en raison du dynamisme économique qu'il générerait et de la création d'un contexte favorable aux opérations d'aménagement urbain.

« La ville est très enclavée par rapport à Paris alors même que nous sommes situés à quelques kilomètres. Nous souffrons d'une très faible attractivité notamment pour les parisiens qui souhaitent travailler dans les quartiers gare et centre »
Le projet « permettrait de « désenclaver le sud-ouest de la petite couronne et ... l'accès à l'ouest de Paris et au-delà au nord-ouest »
« Cela permettra aussi d'attirer des entreprises à s'installer sur ces communes proches de Paris »,
« Ce projet permettra aux habitants du sud de la ville de rejoindre le centre-ville et la ligne 15 sans prendre la voiture et permettra, je le crois, de redynamiser le centre-ville... et apportera plus de passage aux commerçants »

Des avis mentionnent aussi l'atout que constituerait le projet pour une ville encore caractérisée par une forme de césure entre les quartiers :

Ce « projet est nécessaire pour Clamart : pour la cohésion de la ville (haut et bas) »
« Il faut savoir en effet que Clamart n'est pas une ville homogène, on a le Bas Clamart et le haut Clamart, ces deux parties de la ville ne se mélangent peu ou pas. Le prolongement du tram permettra à terme une meilleure homogénéisation de la ville. ».

- [Le tram : une atteinte à l'âme clamartoise ?](#)

A l'opposé, d'autres contributeurs s'inquiètent que l'identité de Clamart soit modifiée par ce projet et ses effets sur la dynamique urbaine :

Voir « défigurer une petite ville de banlieue ...pour mieux permettre aux personnes de traverser toujours plus vite une ville où ils ne rentreront au lieux (sic) que pour dormir, ce projet est très inquiétant »

« Le changement d'identité de notre ville. Nous nous sommes installés à Clamart pour la qualité de vie que l'on y trouve tout en étant proche de Paris, la proximité de la forêt, la densité d'habitation plus raisonnable que dans les communes voisines, le calme de la ville en général, un centre-ville dans un mode « commune de province ». Le projet proposé changera cette philosophie de vie. »

« On comprend vite que cette extension du T10 n'est pas destinée aux Clamartois mais à des populations plus au Sud de Paris afin de les rapprocher de la capitale et surtout de leur faciliter l'accès au quartier d'affaires de La Défense ».

Le lobbying intense de certains acteurs, au détriment « de la qualité de vie clamartoise » est contesté : « nous sommes opposés au projet : en synthèse les améliorations de mobilité qu'il apporte ne sont pas à la hauteur de l'investissement, nous pensons également qu'il dégradera la qualité de vie à Clamart et changera son identité ».

Relative au tram en général, cette réaction s'affirme plus spécifiquement à l'égard du scénario en surface considéré comme très perturbant pour le tissu urbain, la vie au quotidien, la circulation, les commerces de Clamart.

Ces représentations laissent plus ou moins de place à la mise en œuvre d'un chantier important et impactant. De ces approches et sensibilités différents vis-à-vis de l'opportunité émergent des préférences au regard des scénarios proposés, ou bien des propositions alternatives quant au tracé ou au terminus du prolongement. Ces préférences dépendent en particulier de l'importance accordée à la vitesse d'exploitation versus la finesse de la desserte, aux zones à desservir prioritairement et aux points d'interconnexion avec le réseau structurant, au bilan social/environnemental/financier d'un projet, et de la soutenabilité des impacts, en particulier pour la solution en surface. (*cf supra*)

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Quelle est la prévision de report modal de l'automobile vers le tram (et corollairement du bus vers le tram) ?
- Quelle sera la nature des aménagements cyclables dans chacune des options ? Comment sera pris en compte le Plan vélo VGSP et notamment du projet de RER vélo ?
- Quelle place sera donnée aux bus, quelles seront les modifications apportées au réseau actuel, quels seront les coûts associés ?
- Comment sera défini le plan de circulation routière ?
- Comment sera gérée la réduction des places de stationnement ?
- Quelles sont les infrastructures complémentaires rendues nécessaires par le projet (raboutement ...) ?

La pertinence du projet au regard de son coût et la question de la rentabilité socio-économique

- [Le coût du projet : élevé et marqué par des incertitudes fortes](#)

Un coût élevé

Des interrogations sont formulées sur un projet jugé « trop coûteux » voire « pharaonique » :

« Les 2 projets proposés coûtent une fortune à la collectivité pour à peine 2 kilomètres de trajet, je trouve cela aberrant. »,

« Les coûts projetés sont astronomiques pour le nombre de personnes concernées »

Mais d'autres contributeurs soulignent qu'il s'agit là d'investissements sur le temps long : « les infrastructures de transport étant amenées à durer sur le très long terme, il faut raisonner sur le très long terme ».

Des comparaisons sont effectuées avec le coût au kilomètre d'autres projets de transport :

« Pour comparaison Le Grand Paris Express (GPE) dont le tracé a été défini en 2013 avait un coût estimé alors de 22,6 milliards d'euros pour 200 km pour 71 stations (soit environ 110 millions du km) mais avec les aléas le coût en 2020 était finalement estimé à 35,6 milliards d'euros (soit environ 178 millions du km) »

« Projet économiquement pas viable. Les coûts par km annoncés sont 3 fois supérieures comparé avec les coûts d'autres projets en IDF »

Des incertitudes « Intrinsic »

Une inquiétude se manifeste aussi sur la fiabilité des estimations de coût, au motif de « budgets qui en moyenne augmentent de 15% en IDF ».

Une question plus précise est posée par rapport aux estimations initiales : « il était précisé dans les documents de l'enquête publique de la phase 1 (2013) ...que les premières estimations du coût du prolongement s'établissaient entre 100 M ? et 180 M ? Et nous voilà maintenant avec une estimation du prolongement à 840 M ? ».

Des incertitudes différentes selon les options ?

Le coût comparé des deux solutions est questionné. Nombre sont ceux qui estiment préférable la solution en tunnel, moins coûteuse.

Mais beaucoup s'interrogent sur les incertitudes qui pèsent sur cette dernière : constat général de dérive des coûts de tunnel, inquiétude sur les surcoûts que la topographie des sous-sols de Clamart peut entraîner, questions sur la prise en compte dans l'évaluation fournie des solutions d'interconnexion avec la gare de Clamart (« rien n'est prévu, ni pour assurer une correspondance souterraine aisée entre le terminus du T10 et la ligne 15 du Grand Paris Express ni, pour la nécessaire arrière-gare »).

Les impacts financiers de dispositions moins impactantes au niveau des ouvrages ou de l'organisation du chantier, sont évoqués : par exemple le déport de l'entrée du tunnel en amont de la forêt, le déplacement des réseaux pour la solution en surface. Pour autant les risques de dérive des coûts semblent plus limités en surface : « moins de risques de dérapage des coûts de construction ».

Quelle que soit l'option, pour disposer d'une vision sur les coûts complets, il conviendrait aussi d'intégrer les infrastructures de rabattement et de parking, les évolutions de lignes de bus, et les éventuelles répercussions sur l'ensemble de la ligne T10.

Des réductions possibles sur le budget final ?

Des questions sont posées sur des éléments qui permettraient de réduire le budget final comme les sommes qui pourraient être récupérées de la cession des parcelles expropriées non occupées par le projet, ou celles qui auraient été provisionnées dans le cadre du premier tronçon du projet pour la portion non réalisée entre Jardin Parisien et Place du Garde (25M €).

Il est toutefois à noter que s'agissant des terrains libérés des interrogations sont exprimées sur des utilisation à des fins de promotions immobilières.

- [Quelle priorité pour un tel investissement ?](#)

Au regard de ces éléments et dans un registre plus large, l'utilité de la dépense est mise en regard d'autres investissements qui seraient plus pertinents :

- en matière de transport : « Vu les perspectives moroses des finances d'IDFM vers 2030, c'est un investissement lourd de conséquences. 700 ou 800 millions ou plus, pour quelques 50 000 voyageurs - cela se justifie et j'y suis moi-même favorable, mais comprenons bien que la décision est éminemment politique et risque de se faire au détriment d'autres actions tout aussi justifiées. » ; « en cette période de sobriété, choisie ou forcée, il me semble qu'on pourrait surseoir, au moins temporairement »

- et plus largement : « les économies réalisées peuvent permettre de financer d'autres secteurs en difficulté, comme la santé ou l'éducation » ; « vous imaginez ce qu'on peut faire en termes d'infrastructure et de circulation pour ce prix là ? ».

- [Une rentabilité socio-économique questionnée](#)

D'une manière générale

Compte tenu du coût mais sur la base des hypothèses de fréquentation, la rentabilité socio-économique du projet et son calcul est débattue : « il était précisé dans les documents de l'enquête publique de la phase 1 (2013), que le taux de rentabilité serait de 5,5 à 7% pour le projet T10 après prolongement de la ligne. Il était aussi précisé que les premières estimations du coût du prolongement s'établissaient entre 100 M ? et 180 M ? Et nous voilà maintenant avec une estimation du prolongement à 840 M ? Sans qu'il soit question d'une nouvelle appréciation de la rentabilité de cette ligne ».

Au niveau des hypothèses retenues en termes de fréquentation

Les hypothèses de fréquentation sont questionnées du fait des jeux de données de mobilité utilisés, datant des années 2010 : « les projections ont été faites avec des données trop anciennes, beaucoup de choses ont changé depuis 2010 ! », ce qui conduit à interroger :

→ la dynamique de développement du territoire

Au niveau des données de population : les constats récents montreraient « une réduction du taux de croissance par rapport aux hypothèses, un peu anciennes, figurant dans le dossier » ; « 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 »

Au niveau des données d'emplois, qui seraient là aussi un peu plus modestes : « une évolution de +41% des emplois est également étonnante, vu les évolutions constatées dans le secteur », par exemple sur la zone NOVEOS, au profit d'un développement plus important de l'habitat.

→ La prise en compte de modifications structurelles dans les mobilités.

Ces modifications touchent les trajets domicile-travail qui seraient induites par le télétravail d'une part (« la Défense ... dont on notera que la plupart des emplois sont maintenant en télétravail » ; « la crise sanitaire due à la pandémie de covid-19 a eu un impact significatif sur les pratiques de mobilités »). Et d'autre part par le développement de nouvelles mobilités (vélos, covoiturage, auto partage). Des commentaires soulignent ainsi que « les prévisions de fréquentation sont basées sur le modèle ANTONIN 3 fondé sur les données d'une enquête réalisée en 2010 » et donc obsolètes.

→ A une absence de justification du flux de passagers

« 53 000 nouveaux par jour. D'où viennent et où vont ces nouveaux voyageurs attendus ? », notamment ceux vers la Défense ou Paris.

Concernant les incertitudes inhérentes au long terme.

Des avis posent ainsi la question beaucoup plus large de l'évolution des comportements à l'horizon de mise en exploitation du projet : « il sera peut-être obsolète, la ville ou les habitudes auront peut-être changées et le tram sera peut-être inutile ou inadapté dès son ouverture (c'est le problème avec des projets de très long terme ou le besoin peut changer), il existe sûrement des solutions plus faciles à adapter ».

Ces questions sur le coût, ses incertitudes et les hypothèses de fréquentation conduisent au souhait de voir actualiser le taux de rentabilité du projet tunnel principalement, en tenant compte de stations profondes et d'une attractivité moindre, et de temps de transfert T10 / M15 « significativement augmentés » en l'absence de « provisions nécessaires à une connexion efficiente ».

Certains portent une conclusion plus interrogative au regard de la rentabilité socio-économique jugeant que « le projet envisagé semble disproportionné au regard du service rendu. », ou de manière plus précise soulignent que « l'insuffisance de rentabilité du premier tronçon T10 » a été un motif d'annulation de sa DUP et qu'« 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 ! ».

Ceci conduit des acteurs, tout en se montrant très favorables à un projet structurant pour s'interconnecter au réseau francilien, à considérer « que les 2 options telles que présentées pour prolonger le T10 ne sont pas actuellement souhaitables, compte-tenu du ratio avantages-inconvénients, qui inclut le coût, l'intérêt général, les conséquences sur l'environnement (sans nouvelle étude d'impact globale), les conséquences sur les transports existants dont la ligne 189 qui dessert aussi la ligne 12 de métro, et les fortes incertitudes concernant les données sur lesquelles repose la présentation du projet ».

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Définition de l'ensemble des incertitudes pour les deux options, en fonction de leurs risques spécifiques, et ajustement des coûts prévisionnels en conséquence.
En particulier pour l'option en tunnel : quelles sont les marges financières prises en compte au regard des aléas usuels et des adaptations spécifiques possibles mais non encore approfondies (interconnexion T10/L15, déport de chantier d'entrée du tunnelier, etc.)
- Exposition du coût complet de la solution en surface, intégrant le coût de déplacement des réseaux
- Quels éléments peuvent venir minorés le bilan financier ?
- Exposition du coût des travaux annexes nécessaires sur le T10 phase 1 ou sur les infrastructures urbaines, induits par le prolongement
- Fournir une étude des trafics justifiant le projet
- Communiquer le détail des calculs faits avec le modèle de calcul ANTONIN dont le détail n'est pas fourni, et avec les explications nécessaires si ces calculs s'avèrent complexes à appréhender.
- Quel est l'impact du télétravail sur l'évolution des mobilités (et donc les hypothèses de fréquentation) ?
- Indiquer pourquoi les hypothèses d'emploi et d'habitants n'ont pas été fondées sur les données les plus récentes
- Fournir les informations sur l'origine des voyageurs (environ 50 000) pris en compte dans les calculs
- Préciser la contribution spécifique du prolongement par rapport au premier tronçon en termes de mobilité, développement des transports en commun et développement urbain. Et sa contribution à l'amélioration de l'accès à Paris
- Exposer les modalités de calcul de la rentabilité socio- économique du projet sur la prolongation et sur la globalité du tracé du T10, et les hypothèses retenues pour les trafics voyageurs et de lignes de bus prises en compte
- Préciser les impacts sur le taux de rentabilité d'une sur ou sous fréquentation par rapport aux prévisions, de la concrétisation d'aléas de chantier ou d'adaptation structurantes du projet (interconnexion T10/L15, déport de chantier d'entrée du tunnelier, etc.), et de la prise en compte d'éléments possiblement minorants sur le bilan.

Les impacts d'un projet de prolongement

Des questions et inquiétudes s'expriment sur un certain nombre d'impacts des travaux comme du projet en exploitation, pour les deux options présentées : « il est impossible de ne pas évaluer ces scénarii sans prendre en compte l'empreinte carbone et le coût RSE du projet à 30 ans ».

Les impacts environnementaux

Certains les considèrent comme « minimisés » ou « évoqués de façon imprécise ».

- [Bilan carbone](#)

Perçue comme un atout global d'un tramway, la question du bilan carbone du projet n'en a pas moins été formulée de manière assez récurrente et la pertinence carbone du projet interrogée.

La demande d'« une estimation de l'empreinte carbone de chaque projet (en tunnel et en surface), prenant en compte le chantier et l'exploitation de la ligne » a été faite.

L'interrogation porte plus sensiblement sur le tracé en tunnel qui nécessiterait un recours massif à du béton, certains considérant que « 75% des émissions seraient dues au béton et l'acier nécessaires à la construction du tunnel. Par conséquent compte tenu de la situation climatique un tunnel NE PEUT PAS être la solution ».

- [Impact sur la biodiversité et l'environnement](#)

Sans être mentionnées de manière aussi récurrente que l'impact carbone, des attentes s'expriment pour comprendre l'impact sur la biodiversité : « j'aurais aimé avoir le coût écologique : empreinte carbone du projet ainsi que l'impact sur la biodiversité ».

Ces éléments sont jugés nécessaires pour s'exprimer sur les solutions proposées et les comparer : « pourriez-vous nous donner le bilan carbone et l'impact environnement de ces 2 projets ? » ; « mais on n'a aucune donnée environnementale. J'aimerais savoir le bilan carbone de chacun (des tracés) et l'impact environnemental » ; « a-t-on évalué les nuisances pour la faune et l'écosystème végétal ? ».

- [Impact sur la forêt de Meudon \(et les parcs\)](#)

L'inquiétude sur l'impact d'un projet sur la forêt de Meudon et sa préservation s'exprime de manière récurrente, pour les différentes options.

Rappel est fait de son caractère « patrimonial floristique et faunistique important à l'échelle de la Région. C'est un espace naturel identifié dans les trames écologiques et un réservoir de biodiversité. » ; « selon les 2 options, avez-vous fait une étude d'impact environnemental sur la forêt de Meudon ? » ; « je suis par contre attentive à la problématique environnementale et aux dégâts que pourraient créer ce projet sur la forêt de Meudon ».

Le tracé en surface tel que proposé dans la concertation paraît rédhitoire à beaucoup de contributeurs au regard de son impact sur la forêt, d'où l'expression de propositions alternatives qui réduiraient l'ampleur de ce scénario (cf. supra les solutions alternatives).

C'est une des raisons qui conduit nombre de contributeurs à privilégier le tracé en tunnel : « surtout cela permet de préserver l'espace naturel qu'est le bois de Clamart et la forêt de Meudon. » ; « Dans le but de préserver l'écosystème végétal de la forêt de Meudon, j'opte pour le scénario de référence en Tunnel du Tram T10 ».

Mais les impacts de la construction d'un tunnel sur la forêt sont contestés et considérés comme minorés dans le dossier : « le bois de Meudon doit être protégé de toutes destructions, aussi minimales soient-elles, ce grignotage de la forêt pour une station au jardin parisien n'est pas acceptable, grignotage après grignotage, que restera-t-il de la forêt bientôt ? ».

Le risque d'impact sur le Parc Maison Blanche « un patrimoine remarquable pour la ville » est aussi fréquemment mentionné. Il ne doit pas « servir de base arrière au chantier en souterrain, avec le risque de voir la zone bétonnée » ensuite.

La question d'une possible extension du site de remisage (SMR) réalisé dans le cadre du premier tronçon est aussi soulevée,

Globalement, s'exprime la crainte d'un « projet va aussi mettre à mal les rares poumons verts de notre ville que sont le bois et le parc de la maison blanche ».

En cas de mise en œuvre : « quelles sont les compensations envisagées ? Au regard de la séquence ERC, la perte de surface forestière doit être compensée en qualité et en quantité à proximité, en tout état de cause. J'espère que le scénario de la forêt domaniale de Verrières ne sera pas reproduit à savoir 3,7 ha grignotés sans compensation juste et équitable alors qu'il existait des surfaces forestières à proximité ».

- [Impact visuel](#)

Celui-ci est surtout interrogé dans l'option en aérien « la présence des fils » avec une question « pourquoi ne pas avoir prévu une alimentation par le sol ou par batterie ».

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Disposer d'un bilan carbone, et à court terme d'éléments permettant de comparer les impacts carbone des deux options et des ordres de grandeur de la réduction attendue des émissions
- Disposer des éléments de comparaison entre les deux options en matière d'impact environnemental au-delà du carbone (biodiversité, ressources...)
- Réaliser une étude d'impact environnemental pour l'ensemble du T10 avec une analyse approfondie des réseaux écologiques du territoire
- Quelles mesures de reconnexion de ces réseaux écologiques et de compensation, sachant le niveau des exigences attendues (qualité, proximité, quantité) ?
- Quelles surfaces seraient détruites dans le bois de Clamart pour le démarrage du tunnel ? Quels impacts sur le site de remisage et de maintenance et le risque de voir son emprise étendue ?
- Y-a-t-il des impacts de ce prolongement sur la portion existante du tram compte tenu du doublement de la fréquentation (site de maintenance et de remisage, chemins d'accès, dispositions des stations...) et si oui lesquels ?

Les impacts fonciers

L'importance de l'impact foncier fait l'objet de remarques nombreuses et de questions précises.

L'impact foncier du projet en surface est un des arguments développés pour privilégier l'option souterrain, il « dénaturerait le centre-ville » ou le « défigurerait » ; « l'impact sur le foncier est tellement disproportionné que ce scénario (surface) ne devrait pas franchir la phase de faisabilité ».

Mais certains soulignent que pour le souterrain « le détail de l'étude du dossier montre que c'est faux : 25 bâtiments abattus, des ouvrages annexes conséquents ».

Cet impact est considéré tant par rapport au tissu urbain que sur les atteintes à la propriété.

Sur le plan urbain, outre la question générale de sa transformation dans une ville qui n'a pas besoin de requalification urbaine, les interrogations portent sur le risque d'atteinte à « une ville historique et patrimoniale », à « un patrimoine remarquable », « à des bâtiments classés ».

Au niveau des expropriations, leur nombre paraît trop important dans l'option surface, mais des avis soulignent qu'elles sont trop nombreuses, « quelle que soit la piste qui serait choisie ».

Avec des questions plus spécifiques sur le sort du stationnement. « Quid des places de parking ? ».

Cette interrogation est prolongée par celle du devenir « des emprises nécessaires à la construction du T10 dans Clamart » devenues inutilisées : « les espaces ainsi libérés permettront ensuite la construction de nouveaux ensembles immobiliers impersonnels et plus denses en population ».

De nombreuses questions plus pratiques sont aussi posées sur les expropriations, les riverains potentiellement concernés souhaitant avoir de la visibilité : « aucun détail sur les emplacements réels des ouvrages/les stations et sur les expropriations qui vont forcément en découler » ; « il serait judicieux de connaître les habitations concernées par une expropriation » et « comment le processus se déroulerait », « quelles seront les modalités d'indemnisation ? », comment les occupants seraient indemnisés, relogés qu'ils soient propriétaires ou locataires, « quel est le budget prévu, qu'en est-il pour les locataires ? » ; « où se feront les relogements ou les réinstallations de commerce ? ».

Le différentiel d'analyse entre les 2 options surface et tunnel est pointé du doigt à de nombreuses reprises, l'incompréhension prévalant chez les contributeurs.

Compte tenu de ces impacts lourds pour la solution en surface, la question est posée, en se référant au DOCP, des raisons pour lesquelles des solutions techniques minimisant l'emprise (alimentation sans ligne aérienne) n'ont pas été présentées.

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Pourquoi les solutions techniques moins impactantes pour l'option en surface n'ont-elles pas été présentées ? (réduction de voies de circulation, alimentation par le sol, etc.)
- Quelles sont les modalités de gestion et de calcul des pertes de valeurs des biens, ou des dégâts éventuels causés ? Pour ces derniers, est-il prévu un état des lieux avant travaux ? Quid si les impacts sont constatés tardivement ?
- Quelles sont les modalités pratiques de gestion des bâtiments à exproprier (information, évaluation, achat, relogement ou réinstallation ? Et le calendrier dès lors que le projet est finalisé ?
- Que deviendront les parcelles expropriées non utilisées ?

L'impact des travaux et de l'exploitation, les nuisances associées

Le chantier et ses impacts sont à l'origine des réactions et de questions sur les nuisances associées

- [Globalement](#)

De manière globale, un « ras le bol » est exprimé sur les travaux que connaît la ville de Clamart : « stop aux travaux incessants à Clamart !! » ; « pas de nouveaux travaux » ; « exaspération des travaux que nous subissons depuis des années à Clamart. Cela devient invivable, nous n'en pouvons plus » ; « cette ville devient l'enfer pour y vivre, circuler, conduire ou même marcher, ce n'est plus possible ».

Certains quartiers s'estiment notamment plus touchés : « j'habite dans le quartier de la gare, nous sommes dans les travaux depuis plus de 5 ans (grand Paris, immeubles, voirie), notre quartier est un chantier permanent avec les nuisances qui vont avec. : bruits, poussières, fissures dans les murs de mon appartement, trottoirs impraticables, coupures d'eau, d'électricité. C'est assez ! » ; « les riverains de la gare et du chantier Hunebelle subissent déjà des travaux depuis longtemps... ».

- [Sur les différentes nuisances durant les travaux](#)

Et en particulier le bruit des travaux et les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et la poussière « quotidienne dans les logements à proximité », les vibrations.

Ces dernières sont particulièrement craintes dans l'option en tunnel : « il faudrait dans l'expertise préalable faire très attention sur les vibrations qu'entraînerait l'utilisation d'un tunnelier ». Des questions sur la gestion de ce type d'impact sont aussi exprimées : « des contrôles de vibrations et états des lieux des pavillons du JP pour les propriétaires qui le souhaitent avant /pendant/après seront-ils envisagés ? ».

Sont aussi évoqués

- l'encombrement des voies, notablement plus significatif dans la solution en surface : « la circulation difficile » et les commerces, notamment en centre-ville, seraient affectés dans toutes les options. Le centre-ville est « une zone très fréquentée, avec une circulation dense », dont l'utilisation multifonctionnelle et modale de l'espace est soulignée. La solution tunnel « permettra également de ne pas défigurer notre belle ville ou de rétrécir les voies de circulation particulièrement encombrées ».
- la circulation des engins : « des centaines et des centaines de camions d'engins et de gravats, les déblais et les convois de poids lourds nécessaires. (On voit ce que cela donne pour le chantier Hunebelle) ». Cette circulation est considérée aussi comme pouvant voir des impacts sur les immeubles.
- les impacts propres à un tunnelier et à un tunnel
Ils sont considérés dans certains avis comme insuffisamment soulignés dans le dossier. Par ailleurs, les impacts au niveau du départ du projet (à Jardin Parisien) paraissent très lourds tant pour la forêt que pour les riverains (« nous sommes extrêmement inquiets de la façon dont va être implanté la base vie de chantier dans la version tunnel » ; inquiétudes sur le fait d'« implanter une usine de voussoirs, un site de gestion des déblais, des préfabriqués pour les ouvriers, des grues et surtout un tunnelier de 8,5 m de diamètre »).
- la durée et l'étendue de ces nuisances : en surface « des travaux sur tout le parcours » ; « dans toutes les options des années de travaux » ; « des travaux 6 jours sur 7 » ; « des travaux pendant 10 ans ».

Ceci conduit à des questions ou des propositions sur les mesures de nature à atténuer ces nuisances, dont la réalisation de mur anti bruit ou le déplacement du chantier du tunnelier en amont de la station Jardin Parisien

- [Sur les nuisances en exploitation](#)

Les craintes portent, à ce niveau et selon les options, sur :

-Le bruit dans la solution de surface : « un désastre évident en termes de nuisances sonores compte-tenu des matériels choisis (voie ferrée au lieu des pneumatiques du T6) »

-Les vibrations, dans l'option en tunnel : « les vibrations causées par les travaux, puis par l'exploitation fragiliseront également notre habitation ».

-La circulation et l'occupation de l'espace dans l'option surface, en particulier : « le projet en surface ne me semble pas envisageable étant donné les rues déjà étroites + un tramway qui passe en plein centre-ville piéton. Alors qu'il n'y a déjà pas de place »

- la pollution au niveau des émergences dans l'option en souterrain.

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Quelle évaluation des impacts et nuisances ?
- Comment seront définies et partagées les modalités du chantier, son rythme, les nuisances et les mesures pour les réduire ?
- Quels sont les besoins pour la base-vie, les bases logistique, est-il possible de les minimiser ?
- Quelle utilisation pour la bande forestière qui a été défrichée/viabilisée pour accueillir le terminus Place du Garde ? Parcelle sans entretien qui va dégénérer.
- Disposer du retour d'expérience des habitants du tracé du Grand Paris Express
- Quelle possibilité des mettre en place un bus rapide sur le trajet pendant les travaux ?
- Mettre en place un dialogue pour « comprendre et évaluer les ajustements qui pourraient permettre aux citoyens de limiter les désagréments »
- Quels seront les impacts sonores/ vibratoires/de pollution en phase d'exploitation, comment seront-ils minimisés ?

Les risques

Des craintes s'expriment sur les risques associés à la réalisation d'un tunnel d'une manière générale : « les risques engendrés par le creusement du tunnel notamment lié au mouvement de terrain, impact sur les fondations qui se trouvent à proximité du trajet du tram, risque accru d'effondrement ou d'inondation ».

Des points d'alerte, spécifiques à Clamart, sont également formulés rappelant la consistance d'un sous-sol caractérisé par la présence de carrières : « les carrières souterraines sont légion » ; « sauf erreur de ma part, une partie de Clamart est construit sur une carrière » ; « pour rappel des immeubles avenue Victor Hugo et avenue Jean Jaurès sont déjà fissurés et bougent à cause des carrières sous terraines sur lesquelles ils sont construits ! Et rappelez-vous l'immeuble avenue Jean JAURES qui a dû être évacué (mise en péril) il y a 3 ans ! ».

Ces risques pourraient être aggravés par le changement climatique : « nous savons que les épisodes de fortes chaleurs et canicules causés par le dérèglement climatique seront de plus en plus fréquents et que cela aura un impact préoccupant sur les habitations situées sur des poches argileuses. » ; « il va y avoir des dégâts pendant les travaux mais aussi après (fissures, effondrements comme cela s'est produit récemment à Marseille ou dans le Vieux Lille ».

La situation hydrologique du sous-sol est aussi mentionnée comme présentant un risque à ne pas négliger : « tous les travaux (dans Clamart) finissent toujours par des résurgences d'eau en surface, on va passer des tunneliers sous la forêt au risque de déstabiliser des sous-sols fragiles... » ; « en créant la ligne T10 en souterrain, n'y a-t-il pas des risques pour les habitations et d'inondations en cas de fortes pluies ? » ; « la résidence dans laquelle j'habite se situe presque sur le trajet du tunnel et on a eu pas mal de problème d'infiltration d'eau au sous-sol) ».

Les effets 'report' des mesures de protection contre les résurgences sont questionnés.

- Comment vont-être étudiés et pris en compte ces risques et évités leurs conséquences sur les bâtiments ?

Les fonctionnalités

Les zones desservies et la nature de la desserte

Des avis divers sont émis sur la nature de la desserte ce qui influe sur les choix de tracé, d'option...

- [Une desserte fine...](#)

Le tracé variante en surface est jugé nettement plus performant sur ce plan. Même si les désagréments durant les travaux sont supérieurs et la vitesse commerciale inférieure à celle de l'option en tunnel, le tramway remplirait davantage sa fonction d'origine de « transport en commun de proximité » : « le secteur s'étendant de la gare de Clamart jusqu'à la mairie, suivant les avenues Jean Jaurès et Victor Hugo est particulièrement dense, représentant un potentiel important d'usagers du futur T10 prolongé...Il doit assurer une desserte fine du secteur dense (stations espacées chacune de l'ordre de 500 à 800 m) ».

Ceci a pour effet notamment de plaider pour la création d'un plus grand nombre de stations dans l'option en tunnel.

- [...ou un transport rapide](#)

La rapidité est un atout souligné du tracé en souterrain (« la solution avec tunnel a » bien plus d'avantages que l'inconvénients : ...trajet plus rapide », « passage en tunnel requis plus rapide », « rajouter des stations ne ferait que prolonger le temps de trajet. »).

- [La question des quartiers Schneider-Percy et Place du Garde](#)

Plusieurs avis se sont exprimés sur l'absence de bénéfice du projet sur ces quartiers :

« Les habitants du quartier Schneider sont les grands oubliés du T10. Le désenclaver conduit à une préférence pour un projet de surface qui passerait par Place du Garde et désenclaverait le quartier Schneider. »

« Je trouve l'option en surface plus intéressante. Elle permet de desservir deux quartiers supplémentaires grâce aux arrêts Place du garde et Lazare Carnot. »

« Je suis étonné que la question de la desserte des quartiers Percy-Schneider n'ait pas été évoquée davantage. Les deux tracés proposés ne permettent pas une desserte satisfaisante des entreprises de ces quartiers (hôpital Percy notamment). »

« Ne pas desservir le quartier Schneider par un tram serait très dommage - un arrêt à la place des gardes désenclaverait totalement où vous avez construit énormément, notamment le stade Hunebelle »

C'est la question du désenclavement de Clamart vs le désenclavement de certains quartiers, permise ou pas par le projet, qui est posée là.

- [Les points de connexions aux transports en commun structurants](#)

Plusieurs contributions considèrent qu'au regard des besoins de mobilité sur cette zone de la région parisienne, d'autres point de connexion avec les réseaux de transports structurants ou d'autres tracés devraient être retenus (cf. supra).

Les stations

Les lieux d'implantation des stations sont largement débattus et dans une moindre mesure leur nombre.

- [Dans l'option tunnel](#)

Les stations Mairie de Clamart et Centre de Clamart sont souvent jugées trop rapprochées.

En découlent des propositions alternatives : déplacer la station Centre vers Lazare Carnot/ Victor Hugo, créer une quatrième station à Lazare Carnot ou Jules Ferry ou supprimer la station mairie, selon qu'est privilégiée

une desserte fine ou un tram rapide.

Certains relèvent qu'une station pourrait remplacer une émergence. D'autres regrettent l'absence de station Place du Garde qui permettrait la desserte du quartier Percy et du stade Hunebelle.

- [Dans l'option surface](#)

Les stations Place du Garde et Mairie de Clamart sont estimées aussi trop proches, mais de manière moins générale : « il pourrait y avoir plutôt deux stations Paul Vaillant Couturier/Jean Jaurès et Lazare Carnot ».

- [Le cas de la station Gare de Clamart](#)

Les modalités de connexion à la gare suscitent des commentaires de différente nature et en particulier la prise en compte d'une possible arrivée du tramway dans la gare de la ligne 15 dont la construction est plus qu'avancée :

La Société du Grand Paris rappelle les modalités d'insertion possibles et les contraintes associées, et propose des solutions.

Le public fait part de son souci de « qualité de l'interconnectivité », et sur le temps de correspondance : « dans le cas du souterrain, il faudra remonter en surface de 30m de profondeur (soit l'équivalent d'un immeuble d'une douzaine d'étages) pour ensuite redescendre en sous-sol pour rejoindre le métro. Soit 5mn de correspondance minimum, ».

D'une manière générale, un passage en souterrain et, pour le tracé de surface, évitant la rue sont privilégiés.

Le souhait est formulé qu'elle soit construite de manière à préserver un prolongement ultérieur : « offrir des perspectives de prolongement ultérieur en direction des axes de transports lourds à Issy (lignes C, M12 et T2). » ; « une option prévoyant à l'avenir un raccordement à la ligne 12 du métro ou la 8 avec la gare de Clamart puisse être réalisable et anticipée dans le positionnement de la gare d'arrivée du tramway. ».

- [La station Jardin Parisien](#)

Plusieurs contributeurs considèrent qu'il faut la conserver alors qu'elle « serait très vraisemblablement supprimée, du fait de son implantation délicate près de l'entrée du tunnel. Or cette station est très utile (accès au Stade, au Skate-Park, à la forêt ... » ; d'autres qu'il faudrait la « supprimer au bénéfice d'un tracé plus rectiligne ».

Le service rendu

Au-delà des aspects généraux, les dimensions pratiques des fonctionnalités sont commentées, selon l'option.

- [La fiabilité](#)

A ce titre, l'option en souterrain apparaît encore plus pertinente car permettant d'éviter la coexistence avec le trafic en surface « Avoir ce tramway sous terre permettrait d'avoir des trajets rapides et fiables ». « Je préfère que cette ligne T10 soit réalisée en souterrain ...nombreux feux rouges et circulation compliquée. ».

- [L'adaptation au changement climatique](#)

« En cas d'intempéries les voies sont plus protégées en sous-sol qu'en extérieur. Aujourd'hui nous vivons de fortes chaleurs l'été ce qui permettrait de voyager plus au frais et d'épargner les dommages sur les rails. La réflexion s'applique également en hiver en cas d'intempéries de froid/neige même si ces phénomènes sont moins fréquents que l'été.

- [La sécurité](#)

De ce point de vue, le projet en surface est questionné. Si la coexistence du tram avec la circulation automobile sur la portion traversant la forêt de Meudon est perçue positivement, « Habitant à quelques mètres de la Place du Garde, cela réduirait le trafic routier qui reste dangereux dans ce secteur », « L'avenue Trébignaud qui traverse la forêt est une autoroute : c'est un non-sens alors que les routes sont engorgées en amont et en aval ! Le tramway devrait y passer comme prévu au départ, avec une seule voie pour chaque mode : routier, cyclable, et aussi piéton », elle suscite plus de questions dans un centre-ville animé, commerçants, abritant des écoles dont les sorties occupent largement la voirie. La version souterraine est sur plan privilégiée. « Circuler en site propre sans lien avec la circulation et les nombreuses interactions qui en découlent (livreurs, accidents, camions poubelle...) »,

- [L'agrément](#)

Perçu sous différents points de vue, en souterrain « permettant une circulation douce en surface, (piéton, vélo) qui ne sera pas entravée par la présence de tram circulant, surtout dans une zone de centre-ville assez dense », en surface « le tramway est plus agréable en aérien ».

- [L'accessibilité](#)

Pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, la solution en surface est privilégiée car évitant un accès souterrain plus complexe et incertain. « Pas de perte de temps pour descendre en sous-sol (type d'accès souvent compliqué pour poussettes, et personnes âgées ».

Questions posées /demandes faites au maître d'ouvrage, par les contributeurs

- Donner des précisions sur la connexion à la gare : modes possibles, besoins d'espace pour le retournement et le stockage des rames
- Comment sont stockées les rames, sur quel espace (comme pour tout terminus de ligne).
- La pente forte présente-t-elle un risque pour le freinage par temps de pluie, neige... ?
- Quelle vitesse pour remonter la pente ?
- Quel impact des virages sur la vitesse ou sur les surcoûts d'aménagement ?
- Quel texte définit les distances nécessaires pour les ouvrages annexes ?
- Quelle est la capacité à utiliser l'ancien tracé de la ligne RTE THT qui passait dans la forêt de Meudon et a laissé une trouée encore visible. Plus globalement, quelles sont les interactions, les utilisations, les contraintes possibles de l'espace libéré par la suppression de la ligne THT ?
- Des dispositions sont-elles prises pour éviter les incursions dans le tunnel (animaux..)
- Quelles sont les interactions avec le réseau d'égouts ?

4.1.2. Les propositions alternatives

Elles sont multiples et peuvent rangées dans 5 familles :

- A - Un projet de prolongement amélioré
- B - Un TRAM autrement
- C - Un métro plutôt qu'un TRAM
- D - Une solution organisée autour du réseau bus
- E - Un prolongement à poursuivre au delà de Clamart

Elles sont motivées, pour une part importante, par la recherche d'un projet de moindre impact sur la forêt, sur le foncier, et sur le « fonctionnement » de la ville, et pour une moindre part par la nécessité d'un projet moins coûteux pour les finances nationales, régionales ou locales.

A - Un projet de prolongement amélioré

[A.1 - Améliorer l'option en tunnel en organisant correctement la jonction T10/L15, avec 2 scénarios possibles :](#)

Sachant que la ligne 15 suit un axe Est-Ouest à ce niveau vs un axe sud/nord-est pour le T10 :

- La mise en parallèle du tunnel du tramway T10 avec celui de la ligne 15 Sud, avec une correspondance vraisemblablement optimisée, mais la nécessité d'adapter le tracé du tunnel en intégrant un rayon de courbure suffisant

Ou bien

- La « perpendicularisation » des 2 tracés avec deux configurations possibles :

Le terminus du T10 et son arrière-gare localisés au sud de la ligne 15 Sud, ce qui induirait un report de contraintes techniques de la ligne 15 Sud sur les ouvrages du tunnel du T10 relativement faible, mais conduirait à des correspondances relativement longues et un fort impact sur les aménagements autour de la gare

Ou bien

Le terminus du T10 localisé indifféremment au sud ou au nord de la ligne 15 Sud, et l'arrière-gare servant de puits de sortie du tunnelier localisée au nord de la ligne 15 Sud, ce qui induirait des contraintes plus importantes sur le T10 : le tunnel devrait « plonger » pour passer sous le tunnel de la ligne 15 sud, en prenant une marge nécessaire et suffisante afin de ne pas endommager l'infrastructure de la ligne 15 Sud (a minima un toit de tunnel à 40 m de profondeur). Avec des impacts sur la longueur de la correspondance qui serait relativement longue.

A.2 – Améliorer l'option en tunnel en adaptant les modalités de démarrage du tunnel

- à l'emplacement de l'entrée du tunnel côté forêt : déport de la base vie en face Nord- Ouest du côté du Stade de la plaine, ou recul du démarrage du tunnel au niveau de Béclère ; trouver des alternatives à l'ouvrage annexe situé après Jardin Parisien ; et mettre en place un mur anti-bruit au démarrage du tunnel.

Ou bien

- supprimer la station Jardin Parisien (ou la déplacer en la mettant en souterrain) et faire partir le tunnel en ligne droite depuis Béclère

Ou bien

- utiliser la trouée de l'ancienne ligne RTE en forêt de Meudon pour le démarrage, et partir sur un tracé plus rectiligne que celui prévu

Ou bien

- pour minimiser les risques de l'impact sur les habitations se trouvant le long de la rue du vieux cimetière, placer le tracé du tunnel au niveau du tracé des anciennes lignes à haute tension (donc sous le bois), en plaçant le SAS de sécurité au niveau du l'ancien pylône qui se trouvait à proximité de terrain de boule et des jeux. Ainsi l'impact sur la forêt serait moins important étant donné que les arbres à ce niveau ont déjà été largement abattus.

A.3 – Améliorer l'option en surface pour limiter l'impact sur le bâti

- passer place du Marquis et puis avenue Vaillant Couturier, pour éviter l'hyper centre

ou bien

- mettre à double sens de circulation de la rue Jean Jaurès et réserver la rue Curie et l'avenue Victor Hugo au TRAM (circulation en mixité avec le Tram réservé aux seuls riverains ; solution qui existe dans de nombreuses villes - Orléans, Besançon, ... ; et est proposée sur la section René Samuel – Trosy)

Et/ou

- mettre en œuvre un système d'alimentation électrique sans caténaire pour un TRAM en surface (le système d'alimentation par le sol (APS) est invisible et n'altère donc pas les perspectives architecturales).

A.4 - Optimiser l'option en tunnel en limitant le nombre de stations

- Abandonner l'un des 2 stations Mairie de Clamart ou Centre de Clamart

Ou bien

- Remplacer les 2 stations Mairie de Clamart ou Centre de Clamart par une station équidistante, ou bien située rue Pierre Louvrier, ce qui pourrait éviter l'ouvrage annexe Lazare Carnot

Ou bien

- Supprimer les 2 stations Mairie de Clamart et Centre de Clamart

Passer par la mairie de Clamart et le centre ville ne présenterait pas d'intérêt pour les usagers du Plessis ou de Châtenay voulant rejoindre la ligne 15 et en aller directement sur la gare de Clamart :

- passer sous Trébignaud, Marquis et Moulin de Pierre : tracé droit donc rapide, pas de modification de voirie sur Trébignaud, pas de dégâts dans le forêt, desserte de la Place du Garde et des quartiers délaissés comme Schneider, Moulin de Pierre et Condorcet.

- maintenir sur le centre ville et les quartiers jusqu'à la gare l'important réseau de bus déjà présent (189, 190, 191, 162, Clamibus) pour relier la gare, le métro ligne 12 à Mairie d'Issy ou Corentin Celton, le tram T6, le tram T3 à la Porte de Vanves et le RER à Val Fleury, et améliorer leur fiabilité (régularité, capacité aux heures de pointe, sensibilité aux intempéries et à la circulation et aux multiples détournements dus à la piétonisation du centre etc.).

B - Un TRAM autrement

B.1 – Réaliser le tram en surface autrement sur la base du tracé proposé

- réaliser le tronçon en surface entre Jardin Parisien et Place du Garde tel que défini dans le projet ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2016, sur la base de 2 voies de circulation et donc sans adjonction d'une voie routière supplémentaire le long de la D2 Avenue Trébignaud, pour favoriser le report modal
- alimenter le TRAM par le sol ou par batteries avenue R. Samuel et rue de Trosy, pour réduire l'impact foncier
- revoir certaines fonctions urbaines :
 - mettre en place une circulation alternée sur la portion Place du garde- rue de Meudon
 - ou
 - mettre en sens unique la rue de Meudon, supprimer le trottoir Nord, mettre en place une piste cyclable bidirectionnelle de 3m plutôt que deux bandes de 2m, voire élargir sur le talus côté Stade ; avenue René Samuel, étudier un ajustement des fonctions urbaines accueillies : piste cyclable bidirectionnelle de 3m ou moins (de manière exceptionnelle) plutôt que deux bandes de 2m, suppression de station (ou implantation d'une station en quai-trottoir) ; rue Jean-Jaurès, pourquoi rajouter une bande cyclable dans une rue actuellement piétonne
 - ou
 - en cas d'impacts fonciers résiduels importants rue René Samuel : envisager un passage du tram dans les deux sens sur une seule voie, en circulation alternée via un système d'aiguillages en entrée et en sortie de zone.
- faire un trajet dissocié passant par la rue de Meudon et la rue Vaillant-Couturier

B.2 – Réaliser le tram en surface autrement sur la base d'un autre tracé

Mieux desservir le centre de Clamart en faisant une boucle après la station Jardin Parisien, à partir de la place du Garde, passant par la rue du Moulin de Pierre (comme le métro 7bis à Paris), en desservant 7 nouveaux arrêts (Mairie de Clamart, Marché, Lazare Carnot, Gare de Clamart, Fourche de Clamart, Condorcet et Marquis-Le Garde).

B.3 – Réaliser un projet mixte tunnel-surface vers Clamart gare – solution 1

Projet « alliant les avantages des deux propositions tout en s'efforçant d'en éliminer les inconvénients »

- Tracé mixte semi-enterré (« succession de sections en surface lorsque la voirie le permet reliées entre elles par des tunnels de faible longueur et à faible profondeur » pour éviter des « acquisitions foncières disproportionnées ») (solution adoptée par le SYTRAL pour le futur tramway express de l'ouest lyonnais)
- « Réassociant les deux itinéraires aller et retour du scénario en surface en superposant les deux voies sur les tronçons les plus contraints, l'une restant en surface, l'autre étant construite à faible profondeur en tranchée couverte
- Utilisant la trouée de l'ancienne ligne RTE en forêt de Meudon pour un passage en souterrain peu profond
- Supprimant « les ouvrages auxiliaires qui nécessitent des chantiers de longue durée (6 ans) situés dans des secteurs sensibles, la forêt de Meudon et le centre-ville et générant des coûts importants »
- Maintenant 5 stations

B.4 – Réaliser un projet mixte tunnel-surface vers Clamart gare – solution 2

Un scénario mixte tunnel-surface, consistant en un trajet aérien dans le bois, jusqu'à la Place du Garde, et une poursuite en souterrain, sous la ville :

- Portion en surface : une station et un terminal bus au point bas ; en suivant l'avenue Trébignaud réduite à 2 voies de circulation routière ; en reportant la piste cyclable sur la route forestière qui existe déjà à l'ouest (objectif : améliorer la desserte pour les habitants de quartiers excentrés, avec une connexion facile avec les bus et le parking en construction sous Hunebelle)
- Portion en tunnel : un TRAM qui ne doit pas ressembler à un RER, avec des stations éloignées ; la limitation des emprises travaux nécessaires aux stations et émergences

B.5 – S'interconnecter à la ligne 15 à Issy-les-Moulineaux plutôt qu'à la gare de Clamart

Par exemple avec un tracé mixte semi-enterré « tenant compte des difficultés supplémentaires propres à cette liaison » (dénivelé, carrières).

Éventuellement, un prolongement ultérieur vers Porte de Versailles ou Issy-Val-de-Seine afin de rejoindre le T2, la ligne 12 et le RER C.

Motivations :

- ISSY RER sera un « grand pôle multimodal » ;
- « il est très probable qu'à moyen terme, la ligne de métro 12 sera prolongée jusqu'à Issy RER, voire au-delà, donnant un accès direct au réseau du métro parisien » ;
- un terminus du T10 à Issy RER permettrait « aux Isséens de joindre les secteurs riches en emplois situés le long du premier tronçon du T10 » et d'accéder à la forêt de Meudon, « de desservir l'Hôpital d'Instruction des Armées Percy, pôle fortement générateur de déplacements et des quartiers d'habitat collectif à forte densité comme le quartier des Epinettes et le Belvédère ».

B.6 - S'interconnecter au réseau francilien ailleurs qu'à la gare de Clamart, sans forcément desservir le centre de Clamart

Réaliser un prolongement en ligne droite (depuis Bécclère) en souterrain vers Val Fleury RER ou Issy RER (ces 2 stations seraient en correspondance avec le RER C) pour finir au pont de Billancourt (centre commercial des 3 moulins) et pourquoi pas ensuite vers la porte de Saint Cloud.

Avec la possibilité d'envisager 2 branches simultanées : l'une vers la gare de Clamart, l'autre vers Boulogne.

B.7 - S'interconnecter à la station Antony plutôt qu'à Croix de Berny

Ce qui aurait l'avantage de relier l'aéroport d'Orly aux zones desservies par le T10 via l'Orlyval

C - Un métro plutôt qu'un TRAM

C.1 – Prioriser la prolongation de la ligne de métro 4 de Bagneux à Châtenay-Malabry

- Pour offrir « une liaison rapide aux habitants du sud du Territoire, non seulement vers la ligne 15 mais surtout directement vers Montparnasse, Saint Michel et les gares de l'Est et du Nord »
- Pour desservir le quartier des Mathurins à Bagneux (6500 logements et 4000 emplois), enclavé, et dont la desserte est actuellement prévue par des aménagements de voiries et la mise en service d'un bus à haut niveau de service en site propre qui impliquerait la suppression de bâtiments et d'une partie d'un parc
- Pour soulager la charge de la ligne RER B « en réutilisant la partie de la ligne entre Bourg la Reine et la Gare du Plessis-Robinson, sans supprimer les stations desservies jusque là par le RER B, ainsi que la correspondance avec le RER à Bourg-la-Reine »
- Pour donner « un accès aux populations du Nord du Territoire à l'Arboretum, à la vallée au Loup et au-delà à la forêt de Verrières »
- Et profiter de la correspondance avec le T6 à Bécclère

Éventuellement : achever le T10 « sauf si l'étude d'impact à réaliser montrait qu'il est incompatible avec la préservation de l'environnement », pour « compléter utilement la desserte du sud du Territoire Vallée Sud Grand Paris »

C.2 – Organiser une connexion avec un métro qui amène les voyageurs directement au centre de Paris

En prolongeant une ligne de métro (8, 12 ou 13) jusqu'à Clamart, et assurer une interconnexion avec le T10 au Jardin Parisien

D - Une solution organisée autour du réseau bus

D.1 – Limiter le prolongement du T10 au tronçon Jardin Parisien -Place du Garde et renforcer le système de transport au-delà à moindre coût

Réaliser le tronçon en surface entre Jardin Parisien et Place du Garde (évaluée à environ 25 M€ HT) tel que défini dans le projet ayant 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 » permettrait de desservir le centre-ville et le futur complexe sportif Hunebelle, une partie des habitants du quartier Percy-Schneider et ceux des nouveaux immeubles construits près de la Place du Garde.

Couplée à tout ou partie des options suivantes :

- le renforcement du réseau bus, en particulier les lignes 190, 189, 191, et du Clamibus
- un réseau de BHNS, en site propre, entre place du Garde/stade Hunebelle et gare de Clamart,
- 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 RER C d'Issy les Moulineaux, qui permettra de desservir également l'Hôpital Percy ;
- un travail sur l'intermodalité Place du Garde, (parking sécurisé de vélos, navettes rapides vers la gare, maintien du 189), dans l'objectif d'élargir le potentiel de Clamartois utilisant le T10 vers les zones d'activités Novéos, de Châtenay et de la Croix de Berny, ainsi que vers le T6 et le RER B, et de faciliter l'accès à pied ou à vélo à Place du Garde
- une desserte par bus vers Etienne Dolet (ligne 13), ou vers la gare de Clamart, ou vers Corentin Celton (trajet du 189) ; par des bus à haut niveau de service sur un trajet en site propre non dissocié et sans maintien de la circulation générale

D.2 – La proposition D1 + une période d'observation et de comptage des fréquentations sur une durée suffisamment longue afin de réévaluer les besoins, suite à la mise en service du T10 phase 1.

En cas de besoin avéré, reprendre les études pour le prolongement vers Paris 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.

Par exemple : évaluer l'intérêt d'un prolongement de la ligne 4 de métro de Bagneux (avec la ligne 15) à Châtenay-Malabry ou d'autres possibilités de lignes de transport, comme par exemple un bus à haut niveau de service (BHNS) jusqu'au Pont de Sèvres via la RN118.

D.3 – Renforcer le réseau de bus vers le Pont de Sèvres et vers la gare de Clamart

Compte tenu des atouts de la station Pont de Sèvres (un terminal de bus bien dimensionné ; une liaison en voie rapide - Nationale 118 - vers Vélizy 2 qui est proche de ces nouveaux quartiers) :

- Créer un bus à haut niveau de service entre la station Malabry du T10 et la station Pont de Sèvres (sur ligne 15) via Vélizy 2, empruntant principalement la N118 à partir de Vélizy 2
 - niveau de service supérieur aux lignes de bus traditionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) ; performances proches de celles des tramways ; coût moindre (quelques dizaines de millions) ; un trajet de 15 mn entre la station Malabry et Pont de Sèvres
 - aucun impact sur les centres urbains du territoire
 - accès au Métro 15 du Grand Paris par Pont de Sèvres et Châtillon Montrouge
 - accès facile aux lignes de métros 13 et 9
- Pour relier L'Hôpital Béclère à la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart : mettre en place une navette passant par la place Marquis et Percy
 - Désenclavement du quartier Percy-Schneider mal desservi par les transports en commun, le bus 189 assurant déjà ce rôle à l'est du centre-ville.

E – Un prolongement à poursuivre au-delà de Clamart

E.1 – Prolonger le T10 au-delà de Clamart

Organiser une connexion avec un métro qui amène les voyageurs directement au centre de Paris, en prolongeant le T10 en surface ou en souterrain depuis la gare de Clamart jusqu'à la station Corentin Celton

sur la ligne 12, puis jusqu'à la station Issy Val de Seine RER C et T2, pour desservir la zone d'emploi du Pont d'Issy en fort développement.

[E.2 - Compléter le réseau de TRAM pour rejoindre Paris autrement que par la gare Montparnasse ou par la ligne 13](#)

- créer une autre ligne de tramway, cette fois-ci délivrée de la norme excessive de 2m65 de large, qui parte de l'hôpital Béclère, desserve le Jardin Parisien en parallèle avec le T6
- descendre sur Clamart Bas par l'avenue JB Clément puis la rue de Bièvres, pour retrouver l'avenue Victor Hugo et ensuite le bd des Frères Vigouroux. La gare de Clamart serait desservie à la fois par l'ouest et, au Clos Montholon, par l'est.

4.2. Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Le projet n'a pas fait l'objet d'évolutions en cours de concertation.

5. Demandes de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes :

« Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE)
Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

5.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet

La concertation a été ambitieuse en termes de format et de mobilisation des publics, et a permis de faire émerger de multiples sujets.

Les publics de la concertation préalable ont formulé de nombreuses questions, demandes et propositions d'alternatives, qui s'appuient parfois sur des solutions non retenues par IDFM pour des motifs de faisabilité technique ou de performances en termes de service rendu aux usagers.

Même s'il n'a pas échappé aux participants que IDFM était assez avancée dans son processus décisionnel, le besoin que soient évaluées de façon plus approfondie d'autres options que celles proposées par le maître d'ouvrage, par rapport à ce qui en a été perçu dans le dossier de la concertation et en cours de concertation, a été exprimé de façon forte et répétée.

Les motivations en sont nombreuses : le rejet d'un projet trop impactant globalement sur la ville et les espaces naturels, ou par rapport à des situations particulières, des convictions sur la façon de traiter les besoins de mobilités à venir, etc.

De leur côté, les garantes rappellent que la question des alternatives possibles reviendra dans le processus d'instruction des autorisations nécessaires à tout projet de TRAM qui serait décidé à l'issue de la concertation préalable.

Demande n° 1

S'engager à répondre aux questions et demandes formulées, et à porter les résultats à la connaissance du public.

Il convient de porter une attention particulière aux réponses apportées

- aux sujets liés à l'opportunité du projet, en particulier sur :
 - les hypothèses de dynamique urbaine - population et emploi - et leur fiabilité par rapport aux évolutions récentes
 - le modèle utilisé pour les calculs, avec une restitution pédagogique de son fonctionnement et de ses résultats
 - les perspectives de prise en compte de transformation des comportements dans un contexte de développement du télétravail et d'évolution des mobilités
- à l'environnement, sous divers aspects :
 - interactions avec la forêt de Meudon, et le sous-sol, sur les aspects carrières et eaux souterraines
 - ordres de grandeur comparés des options surface et tunnel en matière de bilan carbone et éléments d'appréciation sur les bénéfices carbone du projet
 - éléments de bilan environnemental plus global au-delà du prisme carbone du projet et de ses options : biodiversité, pollution, nuisances bruit, vibrations, ...
- aux impacts sur le tissu urbain en particulier sur :
 - les atteintes au bâti
 - la manière dont sera traitée la dimension vélo et pistes cyclables et comment elle pourra être abordée et traitée dans l'option tunnel
 - les modalités de démarrage du tunnel pour l'option tram souterrain,
- au processus de gestion des expropriations et des parcelles libérées après les travaux
- aux interfaces avec le réseau de transport en particulier sur :
 - l'interconnexion d'un TRAM en tunnel avec la ligne 15 en gare de Clamart ;
 - l'évolution du report modal - voiture, bus - globalement et en fonction des options tunnel et surface
- aux coûts, en précisant :
 - les éléments d'incertitude pris ou non en compte dans les deux scénarios surface et tunnel (en particulier les aléas liés aux carrières et à l'hydrologie, les travaux en gare de Clamart pour l'interconnexion avec la ligne 15 et la zone de retournement, les coûts liés à un possible déport du démarrage du tunnel en amont de la forêt, l'ampleur des expropriations)
 - les modalités de financement et les facteurs endogènes qui pourraient contribuer à ce dernier (dépenses déjà provisionnées pour le premier tronçon, recettes tirées de revente de parcelles expropriées , ...)

Demande n° 2

S'engager à examiner et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public, pour les diverses familles de projets alternatifs recensées :

- A. Un projet de prolongement amélioré
- B. Un TRAM autrement
- C. Un métro plutôt qu'un TRAM
- D. Une solution organisée autour du réseau bus
- E. Un prolongement à poursuivre au delà de Clamart

en précisant autant que possible leurs bénéfices ou impacts sur les sujets qui ont fait débat (impact sur le bâti et la forêt de Meudon, coût, etc.).

Demande n° 3

Exposer, si IDFM décide de poursuivre un projet de TRAM, comment la matière issue de la concertation a été ou non prise en compte, et comment elle a amélioré le projet au plan de la conception de l'infrastructure en elle-même, de son exploitation, et de ses interactions avec le territoire communal ou supra-communal dans son ensemble.

La concertation a fait émerger des interrogations sur les modalités de sélection d'un projet par IDFM, tant pour la concertation préalable (pourquoi un prolongement en TRAM plutôt que d'autres solutions ?) qu'à la suite de la concertation préalable (option tunnel ou surface ? une autre option ?).

Il est donc particulièrement important d'être transparent sur les critères décisionnels dans l'exposé des suites qui seront données à la concertation.

Demande n° 4

Exposer :

- les critères utilisés dans le processus de décision d'IDFM pour retenir un projet parmi d'autres, en précisant la place accordée au bilan socio-technico-économique, au bilan environnemental (impacts urbains, habitat, biodiversité, bilan carbone du projet, ...), et à d'éventuelles externalités qui seraient prises en compte,
- la façon dont d'autres critères sont éventuellement pris en compte dans le processus ultérieur d'instruction du projet,
- et de façon générale le processus de décision et son calendrier

5.2. Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Durant la concertation se sont exprimés plusieurs inquiétudes et points de vigilance sur de multiples sujets, le besoin d'une vision globale des transports en commun à mettre en place sur Clamart, et une attente de co-construction du projet retenu.

Par ailleurs les garantes ont noté, durant la concertation, la confusion faite par des participants ou contributeurs entre concertation, vote, voire référendum, confortée par certaines formes de communication locales.

Elles rappellent que la concertation continue ou l'enquête publique ne constitue ni un vote ni un référendum pour ou contre un projet, mais des temps d'information, de consultation voire de co-construction (s'agissant de la concertation continue) en vue d'améliorer la décision du porteur de projet, par la prise en compte des points de vigilance des populations concernées ou impactées, ou des expertises tierces. Et cela pour élaborer un projet « territoire-compatible » qui satisfasse in fine aux principes de l'utilité publique sous ses différents aspects.

En cas de poursuite d'un projet de prolongement du TRAM T10

Recommandation n° 1

Présenter dans le cadre d'une réunion publique la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garantes, et les enseignements qu'il tire de la concertation préalable, en y associant les garantes.

Recommandation n° 2

Exposer les engagements d'IDFM pour mettre en place une boucle de dialogue et de co-construction avec les publics possiblement impactés, en vue de traiter les points de vigilance majeurs que sont les impacts sur le bâti, la prise en compte des carrières et des eaux souterraines, la traversée de la forêt de Meudon, les impacts environnementaux, l'interconnexion avec la ligne 15, l'emplacement des stations, l'évolution des dessertes de bus, la gestion des chantiers.

Evaluer la nécessité d'un dialogue spécifique sur le quartier de la gare de Clamart avec les riverains, les acteurs du développement urbain, et la Société du Grand Paris.

Recommandation n° 3

Proposer des pistes pour aborder, dans la concertation continue, la gestion des évolutions du système de transport à terme – circulation routière, bus, mobilités douces – en vue de concrétiser les objectifs de décarbonation et de désenclavement territorial mis en avant dans le projet, en associant les acteurs en responsabilité sur ces sujets, et les parties prenantes impliquées sur ces thématiques.

Recommandation n° 4

Etudier les modalités d'un site internet plus fonctionnel pour la concertation continue, en vue de répondre aux difficultés rencontrées en concertation préalable, et faciliter l'accès à l'information et aux contributions du public.

Maintenir le site de la concertation jusqu'à l'ouverture de la concertation continue et transférer dans le site de la concertation continue les éléments d'information et de contributions, les bilans et plus généralement les grands éléments de la concertation préalable.

Recommandation n° 5

Veiller à ce que chaque partenaire de la démarche inscrive, en phase de concertation continue, sa communication dans les principes d'argumentation et de transparence des échanges, principes qu'il appartiendra à IDFM de mettre en œuvre pour prendre en compte des attentes et points de vigilance exprimés par les populations et parties prenantes concernées ou impactées.

Annexes

Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes

Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<p>1. S'engager à répondre aux questions et demandes formulées, et à porter les résultats à la connaissance du public. Il convient de porter une attention particulière aux réponses apportées aux sujets liés à l'opportunité du projet, à l'environnement sous divers aspects, aux impacts sur le tissu urbain, au processus de gestion des expropriations et parcelles libérées après les travaux, aux interfaces avec le réseau de transport, et aux coûts.</p>			
<p>2. S'engager à examiner et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public, pour les diverses familles de projets alternatifs recensés :</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Un projet de prolongement amélioré B. Un TRAM autrement C. Un métro plutôt qu'un TRAM D. Une solution organisée autour du réseau bus E. Un prolongement à poursuivre au delà de Clamart <p>en précisant autant que possible leurs bénéfices ou impacts sur les sujets qui ont fait débat (impact sur le bâti et la forêt de Meudon, coût, etc.).</p>			

<p>3. Exposer, si IDFM décide de poursuivre un projet de TRAM, comment la matière issue de la concertation a été ou non prise en compte, et comment elle a amélioré le projet, au plan de la conception de l'infrastructure en elle même, de son exploitation, et de ses interactions avec le territoire communal ou supra-communal dans son ensemble</p>			
<p>4. Exposer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les critères utilisés dans le processus de décision d'IDFM pour retenir un projet parmi d'autres, en précisant la place accordée au bilan socio-technico-économique, au bilan environnemental (impacts urbains, habitat, biodiversité, bilan carbone du projet, ...), et à d'éventuelles externalités qui seraient prises en compte, • la façon dont d'autres critères sont éventuellement pris en compte dans le processus ultérieur d'instruction du projet, • et de façon générale le processus de décision et son calendrier 			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<p>1. Présenter dans le cadre d'une réunion publique la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garantes, et les enseignements qu'il tire de la concertation préalable, en y associant les garantes</p>			
<p>2. Exposer les engagements d'IDFM pour mettre en place une boucle de dialogue et de co-construction avec les publics possiblement impactés, en vue de traiter les points de vigilance majeurs que sont les impacts sur le bâti, la prise en compte des carrières et des eaux souterraines, la traversée de la forêt de Meudon, l'interconnexion avec la ligne 15, l'emplacement des stations, l'évolution des dessertes de bus, la gestion des chantiers.</p> <p>Evaluer la nécessité d'un dialogue spécifique sur le quartier de la gare de Clamart avec les riverains, les acteurs du développement urbain, et la Société du Grand Paris.</p>			

<p>3. Proposer des pistes pour aborder, dans la concertation continue, la gestion des évolutions du système de transport à terme – circulation routière, bus, mobilités douces – en vue de concrétiser les objectifs de décarbonation et de désenclavement territorial mis en avant dans le projet, en associant les acteurs en responsabilité sur ces sujets, et les parties prenantes impliquées sur ces thématiques.</p>			
<p>4. Etudier les modalités d'un site internet plus fonctionnel pour la concertation continue, en vue de répondre aux difficultés rencontrées en concertation préalable, faciliter l'accès à l'information et aux contributions du public.</p> <p>Maintenir le site de la concertation jusqu'à l'ouverture de la concertation continue et transférer dans le site de la concertation continue les éléments d'information et de contributions et les bilans et plus généralement les grands éléments de la concertation préalable.</p>			
<p>5. Veiller à ce que chaque partenaire de la démarche inscrive, en phase de concertation continue, sa communication dans les principes d'argumentation et de transparence des échanges, principes qu'il appartiendra à IDFM de mettre en œuvre pour prendre en compte des attentes et points de vigilance exprimés par les populations et parties prenantes concernées ou impactées.</p>			

Annexe 2 – Nomination des garantes et lettre de mission



SÉANCE DU 6 JUILLET 2022

DECISION N°2022 / 81 / TRAM T10 / 1

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T10 VERS LA FUTURE LIGNE 15 CLAMART (92)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé du 23 juin 2022 de Mme Élodie HANEN, représentant ÎledeFrance Mobilités, relatif au projet de prolongement de la ligne de tramway T10 vers la future ligne 15 à CLAMART,

considérant que :

ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 : Mmes Dominique GANIAGE et Sylvie HAUDEBOURG sont désignées garantes de la concertation préalable sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T10 vers la future ligne 15 à CLAMART.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

Mesdames,

Lors de sa séance plénière du 6 juillet 2022, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignées garantes du processus de concertation préalable pour le projet de prolongement du Tramway T10 vers la future ligne 15 du métropolitain à Clamart, porté par Ile-de-France mobilités. Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux environnementaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de **l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant** ».*

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, un certain nombre de questions se posent :

- une clarification du contexte contentieux en cours portant sur la première phase de construction du tramway et son articulation avec la poursuite du projet du tramway ;
- pour garantir une information lisible et transparente en vue de la participation du public, la cartographie du projet doit être précisée et améliorée ;
- la saisine présente un projet décliné en seulement 2 scénarios, sans réelle alternative, ni option zéro. Or, l'article L121-15-1 CE exige que la concertation préalable permette de débattre de l'opportunité du projet, de ses alternatives et de ses caractéristiques. Le porteur du projet doit donc fournir les éléments permettant ce débat.

Définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable

Mme Dominique GANIAGE et Mme Sylvie HAUDEBOURG

Garantes de la concertation préalable

Prolongement du tramway 10 à CLAMART

[la commission nationale du débat public](http://la.commission.nationale.du.debat.public)

244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, **la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP**. L'organisation pratique de la concertation revient, elle, au maître d'ouvrage (MO).

L'étude de contexte, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics spécifiques est la première étape. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains du tracé, usagers quotidiens, associations environnementales, syndicats professionnels, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de définir **les modalités de concertation**, naturellement en collaboration avec la CNDP. Si le MO peut être consulté sur vos propositions, il appartient à la CNDP en séance plénière d'adopter les modalités et le calendrier. En l'espèce, il faut éviter que les modalités limitent la concertation à un débat de variantes techniques, car ce n'est pas l'esprit de la loi.

Vous accompagnerez également le MO dans sa contribution au **dossier de concertation**. Le dossier du MO doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, son opportunité et ses impacts. Il doit être complété par les éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux afin de présenter au public une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

Notez que vous serez invitées à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP, un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP..

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires. En votre qualité de garantes, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Par conséquent, la concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information**.

Conclusions de la concertation préalable

Dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, vous devez rédiger et publier votre **bilan**, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie retenue et votre appréciation indépendante sur la prise en compte de vos prescriptions par le MO. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations au MO pour améliorer l'information et la participation du public. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par

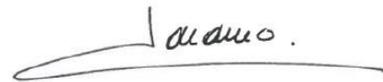
son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

La responsabilité de garantes de la concertation relative au projet de prolongement du tramway 10 à Clamart est donc majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Mesdames à l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

Annexe 3 – L'analyse des arguments par dispositif de concertation

Les réunions

Réunion publique d'ouverture du 7 mars – Salle Hunebelle- Clamart

Environ 270 personnes

En présence des maires ou adjoints de communes concernées, et du Président du conseil départemental des Hauts de Seine

Le portage du projet par le Directeur Général d'IDFM, et l'équipe projet (le directeur des infrastructures, le chef du département Projets de surface, les 2 chargés de projets TRAMWAY responsables du projet).

L'organisation de la réunion : en 2 temps

- Sur environ 1h10, la présentation
 - des enjeux du département et de la mairie de Clamart vis à vis du projet,
 - de la CNDP et de la concertation préalable par les garantes
 - du projet par IDFM : la gouvernance, la temporalité, les enjeux territoriaux, l'essentiel du projet et des 2 options portées
- Sur environ 1 h., les questions et avis de la salle et des réponses apportées

La tenue de la réunion : des participants très à l'écoute, respectueux des règles de prise de parole, un éventail très large de préoccupations exprimées.

Des participants bien informés à l'avance (communication de la mairie et lecture du dossier de concertation), ce qui s'est ressenti dans les questions et avis.

Les thématiques abordées par les participants :

Les aspects « opportunité »

Les effets sur la fréquentation des autres transports en commun et en particulier la réduction de celle du RER B (qui risque d'augmenter avec le tronçon Antony – Jardin Parisien du T10)

Les critères de choix d'un projet à l'issue de la concertation

Le bilan environnemental d'un projet et sa prise en compte dans la décision de faire le projet et l'arbitrage entre les 2 options (en particulier l'aspect du bilan carbone)

Les aspects « fonctionnalités »

La desserte du territoire :

Le choix du tracé et du lieu d'interconnexion avec le réseau francilien en vue d'optimiser le maillage (gare de Clamart vs gare d'Issy),

La possibilité de prolonger le TRAM T10 vers Paris

Le nombre de stations, leur localisation (« pourquoi une station à Clamart-centre ? », « pourquoi 2 stations seulement dans l'option tunnel ? », l'emplacement du terminus gare de Clamart selon les options ...)

L'aménagement du territoire : les effets d'un projet sur l'urbanisation de Clamart

La performance :

les modalités d'arrivée à la gare de Clamart et la performance de l'interconnexion avec la ligne 15 - intérêt d'une station souterraine pour limiter le temps de transfert

le différentiel de performance entre l'option surface (« un tortillard ») et tunnel

Les aspects « modalités des mise en œuvre »

Le différentiel d'impacts entre une solution tunnel et une solution surface (nuisances riverains en phase chantier et exploitation, interactions avec la gestion communale de la ville, gestion des circulations, restriction sur la circulation automobile)

Les impacts fonciers de l'option surface : sur le patrimoine privé (expropriation) et public (« la « démolition du centre ville »)

Les impacts sur les eaux souterraines, en particulier dans le secteur de la gare avec la Bièvre
La durée du projet et les garanties associées pour en maîtriser les coûts et délais (mode projet et TIC)

Soirée débat du 22 mars – Salle Hunebelle- Clamart

Le thème : « L'opportunité du projet dans un territoire en développement »

Le sujet : « quelles solutions de mobilité adaptées aux besoins du territoire », organisé en 2 parties « partager les besoins du territoire » et « trouver une solution adaptée ».

Environ 80 /90 participants

L'organisation :

De courtes séquences de présentation des hypothèses et études ayant justifié le choix de prolonger le tram T10 et d'un mode TRAM

La participation de l'Institut Paris Région (IPR), du chef du département modélisation et évaluation de projets d>IDFM, du chef du Service des Politiques et Offres de Mobilité du conseil départemental des Hauts-de-Seine, pour apporter divers éclairages préalables aux échanges (les évolutions économiques et démographiques du territoire, les besoins actuels et futurs de mobilités, l'état des lieux du réseau et les évolutions, l'outil IDFM de modélisation du développement des réseaux, la problématique vue du conseil départemental des Hauts-de-Seine).

Un kit de débat avec des cartons de couleur pour donner son avis sur des questions introductives et poser des questions par écrit.

La tenue de la réunion : des participants (dont une majorité avait participé à la réunion d'ouverture) très à l'écoute, respectueux des règles de prise de parole, et contributifs.

Les thématiques abordées ou les questions posées par les participants :

- La pertinence des hypothèses de création d'emplois et d'habitats prises en compte par IDFM dans ses modélisations pour justifier le besoin d'un prolongement capacitaire de long terme tel qu'un TRAM

Des participants témoignent du ressenti d'un développement moindre des emplois que celui annoncé, par exemple sur la zone NOVEOS, au profit d'un développement plus important de l'habitat.

Par ailleurs les hypothèses d'Institut Paris Région et d>IDFM datent de 2010, et ne tiendraient donc pas compte de la réalité des projets mis ou non en œuvre, des nouvelles projections de développement, d'évolutions sociologiques telles que le développement des mobilités douces ou le télétravail, d'évolutions réglementaires telles que les Zones à faibles émissions mobilité. Ce qui pourrait avoir un effet notable sur l'intérêt socio économique du projet et sa rentabilité.

Enfin, comment tenir compte de l'accélération du changement climatique décrit dans le récent rapport du GIEC, qui aurait vocation à modifier, au-delà de l'horizon 2035 retenu par IDFM, l'organisation de la métropole (emplacement des zones d'emplois et d'habitat, gestion des mobilités, etc.) ?

A rebours, l'horizon de saturation d'un T10 connectant Croix de Berny à la gare de Clamart est questionné.

- Les territoires et populations réellement bénéficiaires du projet, en lien avec le choix d'un projet (renforcement du réseau bus, prolongement du T10 vers la ligne 15 ou prolongement de métros)

Les besoins de mobilité qui s'expriment sont divers : rejoindre plus facilement la gare de Clamart depuis les Hauts de Clamart ou le centre ville, ou bien Paris sans rupture de charge, ou bien les quartiers d'affaires comme la Défense sans repasser par Paris ...

Ce qui questionne le choix d>IDFM : pourquoi prolonger le TRAM T10 qui va connecter la ligne N jugée peu performante, plutôt que les lignes de métro 12 ou 8, ou se contenter de renforcer le réseau local de bus ? pourquoi ne pas projeter un prolongement du métro 4 pour l'interconnecter au T10 ? pourquoi ne pas projeter le passage sur rails du T6 en vue d'augmenter sa capacité d'emport ? L'absence de données comparatives sur d'autres solutions est pointé.

Les échanges montrent qu'il existe plusieurs échelles d'opportunité, en fonction du territoire considéré.

- Le désenclavement effectif des quartiers en lien avec le choix de l'interconnexion du T10 à la ligne 15 (gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart ou gare Issy-RER)

Le prolongement du T10 est réputé désenclaver la ville de Clamart, mais selon que l'interconnexion avec la ligne 15 s'effectue à Issy-RER ou Fort d'Issy-Vanves-Clamart, ce ne sont pas tous les quartiers qui bénéficieraient du tram.

Ainsi plusieurs participants considèrent que le choix d'une interconnexion à Fort d'Issy-Vanves-Clamart maintiendrait l'enclavement de certains quartiers, dont Percy-Schneider, desservi par des lignes de bus jugées insuffisamment performantes et adaptées aux besoins (dont l'accès aux personnes à mobilité réduite). La nécessaire complémentarité des modes de transport est mise en avant.

D'autres regrettent l'abandon d'un arrêt place du Garde dans l'option tunnel, alors que le réseau bus est saturé.

- La performance effective du prolongement du T10, en fonction des choix retenus pour l'implantation de la station Clamart et donc des temps de transferts d'un transport à l'autre.
- La place du bilan carbone dans le choix de l'option surface ou tunnel, et la possibilité de disposer en amont d'estimations.

IDFM s'est engagée à fournir des estimations sur les 2 options portées, avant la fin de la concertation préalable

- La gestion de l'exploitation et de la maintenance des divers modes de transport, dont les technologies apparaissent disparates

Soirée décryptage du 29 mars – Salle Hunebelle- Clamart

Le thème : « Mieux comprendre et questionner les effets du projet en phase chantier »

Environ une centaine participants

L'organisation : la participation du bureau d'études d'Ile de France Mobilité, de la Société du Grand Paris Express pour son retour d'expérience sur les tracés en souterrain et les impact chantier d'un tunnelier, et de la responsable du premier tronçon du tramway, en surface, pour son retour d'expérience du chantier

La tenue de la réunion : des explications apportées par les porteurs du projet et des retours d'expérience écoutées avec attention ; des discussions par table animées avec de nombreuses questions.

Les thématiques abordées ou les questions posées par les participants :

Des questions de méthode :

- Quels sont les critères de décision pour arbitrer entre l'option tunnel et l'option surface, et les critères qui conduiraient à l'abandon du projet de prolongement de TRAM (hors critères techniques) ? En effet, la possibilité de ne pas faire de projet n'apparaît pas comme une option claire dans la concertation
- Pourquoi IDFM n'a-t-il pas intégré l'étude d'autres solutions (BNS par exemple) ?
- Pourquoi IDFM écarte-t'il un scénario (surface) au nom des nuisances alors que l'autre (tunnel) en provoque beaucoup ?
- Qui décide in fine ?
- Pourquoi les aménagements urbains en cours dans la ville de Clamart ne favorisent-ils pas l'option surface ?

L'opportunité du projet :

- Une demande : accélérer les travaux pour que tous en profitent
- Il n'est pas démontré de bénéfice sur le désenclavement de Clamart pour ses habitants

Les impacts d'un projet :

Des demandes :

- Le bilan carbone comparé des 2 options tunnel et surface en intégrant tous les éléments
- Le coût comparé des 2 options en intégrant les incertitudes relatives à chacune d'entre elles

Les tracés du prolongement et les stations

Des demandes :

- Poursuivre le TRAM au-delà de la ligne 15
- Pourquoi ne pas envisager le prolongement des lignes de métro 4, 12 ou 13 comme alternative au projet de TRAM ?

Des questions opérationnelles :

- Les modalités de correspondance au niveau de la gare de Clamart avec la ligne 15 (correspondance pas prévue dans cadre des travaux de la L15)
- Alternative de l'emplacement de l'entrée du tunnel dans forêt
- Les modalités de parcours rue René Samuel (passage étroit)
- L'usage de la parcelle correspondant au terminus place du Garde (qui devient sans intérêt avec l'option tunnel)
- Etude de l'emprise sur le terrain à Maison du garde pour permettre de tourner facilement)
- Les modalités d'implantation des ouvrages annexes (option tunnel)
- La largeur de l'emprise entre les habitations (option surface)
- Pourquoi deux stations en centre ville ?
- Le détail du bilan « distance inter stations » versus « vitesse d'exploitation »
- La durée de la phase d'étude en lien avec la durée de l'incertitude sur les expropriations

Les travaux (selon les options, et particulièrement pour l'option tunnel)

- Les distances chantier-habitations
- Le bruit, les horaires des chantiers, les vibrations...
- L'implantation de la base de vie
- Les impacts des travaux sur le bâti et la mesure des éventuels dégâts : un état des lieux avant travaux ? quid si les impacts sont constatés tardivement ? (référence à l'immeuble le Trident à Boulogne et aux travaux de la ligne 15)
- Les durées de construction pour chaque type de travaux (entrée, station, gare...)
- Les modalités de déport de la circulation
- L'emprise au sol des travaux

L'option Surface

Ne semble avoir que des inconvénients : pourquoi est-elle présentée ?

- Des travaux sur tout le tracé
- La ville dénaturée
- Une moindre performance transport (plus lent, moins de voyageurs)
- Une cohabitation avec les autres usages plus compliquée (dont les commerces)
- Des nuisances sonores en exploitation
- Un impact sur la piétonisation
- Moins d'arbres après travaux
- Moins de places de stationnement après travaux
- Plus de fils visibles après travaux
- Des rues trop étroites, les clamartois ont-ils envie d'une ville reconfigurée ?
- De multiples expropriations et donc des délais et du contentieux prévisibles

Des questions et des propositions :

- Réduire à deux voies voitures et non 3 dans la forêt de Meudon
- La gestion du déplacement des réseaux sur la D2
- Où se fait le report de la circulation ?
- Les aménagements cyclables pour la solution en surface

L'option Tunnel

Les risques :

- Les carrières (comment les identifier ?)
- Le sujet « eau » lors du creusement du tunnel et le sujet « eau » en général (résurgences à la gare de Clamart et près de la place Hunebelle)
- L'évacuations des terres excavées (et la circulation camions)

A t'on l'expérience d'un creusement sur 3 km avec un tunnelier ? Un tunnelier pour un parcours si limité n'est- ce pas disproportionné ?

Les avantages : le trajet souterrain apporte plus de sécurité pour les piétons

Les demandes :

- Un retour d'expérience des habitants du tracé du Grand Paris Express
- Une vidéo 3D pour se rendre compte de l'impact tunnelier

Les questions

- Les impacts et les contraintes techniques à l'entrée et à la sortie du tunnelier
- Les impacts sur les habitations sur le tracé du tunnel : quelle profondeur entre les fondations des bâtiments et le haut du tunnel
- Les emprises sur la forêt, l'arrivée à la gare et celles des autres installations
- Les impacts sur le parc Maison blanche
- Les interactions avec l'ancienne ligne RTE (utiliser le tracé de l'ex ligne aérienne ?)
- L'évaluation des retards possibles dans les travaux sur la base de retours d'expérience (par exemple les retards sur la L15)

Les propositions :

- Décaler l'entrée du tunnel pour éviter les maisons (rue du vieux cimetière notamment)

Atelier contributif #1 du 6 avril – Maison des Associations- Clamart

Le thème : « Le tramway : surface ou tunnel ? »

L'objectif : « aborder collégalement et dans le détail les deux scénarios soumis à concertation ».

Une 60-aîne de participants

L'organisation :

11 tables de travail de 6 à 7 personnes au maximum, pour remplir des cartes collaboratives.

2 séquences de réflexion : les conditions d'insertion d'un projet et les modalités de réponse aux besoins de mobilité, précédées chacune d'une mise en perspective rapide des 2 sujets au regard des 2 options surface et tunnel ; passage sur demande de table en table des experts d'IDFM et du conseil départemental des Hauts-de-Seine (unité Etudes et Stratégies de Mobilité) pour répondre aux questions et préciser des points.

La tenue de la réunion : une participation active après un temps d'appropriation de l'exercice (qui ne permettait pas de revenir sur des questions d'opportunité ou d'alternatives, traitées dans des réunions précédentes). A noter une ambiance très bruyante due à la configuration de la salle, qui a gêné plusieurs participants.

L'analyse des points et des points faibles attribués à chaque option par les participants :

	Points forts attribués à l'option Tunnel	Points faibles attribués à l'option Tunnel	Points forts attribués à l'option Surface	Points faibles attribués à l'option Surface
Les conditions d'insertion				
Foncier	<ul style="list-style-type: none"> Moins impactant que le tracé en surface Un cadre de vie mieux maintenu 	<ul style="list-style-type: none"> Les vibrations (phase chantier et en exploitation) L'absence de localisation des bâtiments à exproprier L'impact sur les eaux souterraines 		<ul style="list-style-type: none"> Des impacts de grande ampleur dans une ville qui n'a pas besoin de rénovation urbaine, et touchant plusieurs immeubles de qualité Un centre ville « défiguré » Des restrictions supplémentaires de circulation sur les rues du centre ville, sans rapport avec les bénéfices aux clamartois
Mobilités douces et intermodalités	<ul style="list-style-type: none"> Mobilités douces préservées et favorisées 		<ul style="list-style-type: none"> Continuité des parcours cyclables possible 	<ul style="list-style-type: none"> Trop de pistes cyclables au détriment du stationnement
Travaux	<ul style="list-style-type: none"> Un moindre impact sur la vie en surface Moins polluant et bruyant que le chantier en surface 	<ul style="list-style-type: none"> Les risques sur le bâti : fissures Les risques sur les eaux souterraines Les risques d'augmentation du budget et des délais La capacité à trouver une emprise de 5 000 à 10 000 m² pour le chantier Mairie de Clamart 		<ul style="list-style-type: none"> Un chantier trop complexe Clamart en chantier permanent
Fonctionnalités urbaines	<ul style="list-style-type: none"> Ajoute des fonctionnalités sans en supprimer d'autres 	<ul style="list-style-type: none"> Présence de carrières sous le centre ville à partir de la rue Gabriel Péri Présence de ruisseaux souterrains dans le périmètre du tracé 	<ul style="list-style-type: none"> Offre le plus de stations Permet un réalignement des façades qui seraient réaménagées 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la cohabitation piétons/Tram dans les voies étroites Passage par une forêt classée
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Impacts moins importants sur la forêt 			<ul style="list-style-type: none"> Impact trop important sur la forêt, sur un axe routier vital avec ou sans TRAM Disparition des alignements d'arbres
La réponse aux besoins de mobilité				
Expérience voyageur	<ul style="list-style-type: none"> Rapidité et fiabilité des temps de parcours 	<ul style="list-style-type: none"> Accès plus difficile pour les personnes à mobilité réduite (PMR) Les temps d'accès aux stations 	<ul style="list-style-type: none"> L'agrément des trajets et des interconnexions La redynamisation des commerces de centre ville : accès, visibilité Un lien renforcé entre les 2 zones piétonnes du Centre ville et de la Gare La meilleure accessibilité des stations 	<ul style="list-style-type: none"> La dégradation de la performance du service par des aléas plus nombreux

	Points forts attribués à l'option Tunnel	Points faibles attribués à l'option Tunnel	Points forts attribués à l'option Surface	Points faibles attribués à l'option Surface
Cohabitation avec les autres modes	<ul style="list-style-type: none"> • Le maintien des voiries et des places de stationnement • La préservation du réseau bus (dont 190, 189, 162, 191) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le temps d'interconnexion TRAM/train N ou ligne 15 • La gestion des flux de voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Une circulation sécurisée des vélos sur la RD2 avenue Trébignaud • Des temps de correspondance plus court (sauf avec la L15) 	<ul style="list-style-type: none"> • Un effet « coupure » sur le quartier centre, et les difficultés induites sur les accès à des équipements (écoles, ...) • Les risques d'accidents (enfants en particulier) • L'accentuation des difficultés de circulation du fait des difficultés de cohabitation TRAM/pétons/cyclistes/automobilistes • Les gênes pour l'accès des livreurs et des véhicules des riverains • L'incompatibilité avec le maillage du réseau bus
Desserte (nombre de stations)	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Les habitants du quartier Place de Garde privés d'un accès rapide au TRAM (et en particulier pour les immeubles récents construits avant l'abandon de la station) 	<ul style="list-style-type: none"> • Un service aux usagers meilleurs avec plus de stations 	
Fiabilité du temps de parcours	<ul style="list-style-type: none"> • Fiabilité importante et meilleure garantie des temps de trajet 		<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'automatisation possible du fonctionnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Moindre garantie des temps de trajet (accentuée par le tracé non linéaire)
Temps de parcours et de correspondance		<ul style="list-style-type: none"> • Le risque d'un temps d'interconnexion important avec la L15 au terminus Gare de Clamart 		

Les questions posées, les points de vigilance signalés et les propositions formulées par les participants :

Les questions posées :

- Quelles données de bilan carbone et de comparaison des bilans entre les 2 options pour déterminer le moins coûteux ?
- Quelle offre de bus après la mise en service du TRAM ; quelles modalités d'interconnexion TRAM-bus ?
- Quelle évaluation des temps de parcours globaux selon les trajets empruntant divers modes (ex. : Béclère-Paris Centre, quartier Schneider-Issy les Moulineaux, Maison Blanche-Saint Denis, ...)
- Quelle comparaison des temps de trajet avec le TRAM, et avec d'autres modes de transport (bus, vélo, voiture intégrant de parcage, la marche à pied) ?
- Quelle prise en compte du télétravail dans les données de trafic et le dimensionnement des projets ?
- Quelles modalités de gestion et de calcul des pertes de valeurs des biens ou des dégâts éventuels causés par un projet ?
- Quelles modifications du PLU seront-elles nécessaires (en particulier pour les sites patrimoniaux remarquables ?)
- Quel processus de définition des emplacements à exproprier ?
- Les modalités des chantiers :
 - Quelle fréquence de rotation des camions, localisation de de l'usine de fabrication des voussoirs et de la zone de stockage des voussoirs ?
 - Quelle estimation des nuisances sonores et du niveau de vibrations ?
 - Quelles modalités d'évacuation des déchets .
 - Quelles distances entre les zones de chantier et les écoles ou immeubles riverains ?
- Option tunnel :
 - Quelles dispositions pour empêcher les intrusions d'animaux dans le tunnel ?
 - Quelle localisation exacte du terminus et quelles modalités d'arrivée à la gare de Clamart ? (surface ?, tunnel ?) et durée de la correspondance
 - Quelle possibilité de revoir le système des égouts pour une connexion souterraine T10/L15 ?
 - Quelle emprise au sol des émergences et des stations ? quelle emprise sur le foncier à Jardin Parisien lors du creusement du tunnel ?
 - Quelle localisation exacte des expropriations, avec une précision similaire à celle fournie pour l'option surface ?
 - Y a-t-il des nappes phréatiques en sous sol de la forêt ? connaît-on leur localisation ?
 - Quelle crédibilité des temps d'interconnexion T10/L15 ?
 - Quelle est la pente (moyenne et maximale) pour la portion Jardin Parisien-Mairie de Clamart ?
 - Quel emplacement de la base de vie
 - Quel serait l'impact de la prise en compte des carrières sur le coût du projet ?
- Option surface :
 - Quel intérêt de la station Centre de Clamart du fait de sa proximité avec Mairie de Clamart ?
 - Pourquoi conserver 3 voies de circulation avenue Trébignaud ? alors qu'il faudrait réduire la circulation routière et faire une piste cyclable

Les sujets d'inquiétude/points de vigilance :

- Les impacts du chantier sur la circulation routière, piétonne et cycliste
- Les impacts du TRAM sur le réseau de bus : lignes conservées, localisation des arrêts, ...
- La préservation de la forêt de Meudon ; les modalités de son reboisement
- Les modalités de restitution des emprises utilisées pour les travaux et les garanties sur leur renaturation
- Option tunnel :
 - La facilité effective d'utilisation par les PMR
 - L'éloignement du service rendu pour les habitants proches de la place du Garde, du fait de l'abandon de la station
 - Les interactions avec de futures tunnels routiers
 - Les impacts du chantier et du TRAM en exploitation sur le parc Maison Blanche
 - La capacité à faire un tunnel sous la forêt de Meudon du fait de son l'hydrogéologie
- Option surface : la cohabitation entre le TRAM, les voitures, les vélos et les piétons

Les propositions :

- Développer des modes de transport plus agiles qui s'adapteront plus facilement aux variations des besoins dans le futur (ex. bus électriques site propre)
- Poursuivre le T10 au delà de Gare de Clamart vers Porte de Versailles, et les métros 8 et 12
- Consulter les comités de quartier pour optimiser les impacts travaux
- Option tunnel :
 - Du fait de la proximité trop grande des stations Centre de Clamart et Mairie de Clamart (par rapport aux populations desservies, par rapport à la performance attendue du TRAM par les Clamartois ; parce que la majorité des usagers n'habitera pas Clamart)
 - supprimer la station Centre (réduction des coûts, des expropriations et des nuisances chantier ; amélioration de la performance), et prévoir 2 sorties pour la station Mairie
 - la déplacer vers le nord (par exemple : rue Pierre Louvrier); et éventuellement supprimer l'ouvrage annexe Lazare Carnot
 - Localiser la station Jardin Parisien vers la piscine
 - Prévoir une arrivée en souterrain pour le T10 à la gare de Clamart et un accès quai à quai en souterrain avec la L15
 - Intégrer la mise en œuvre de pistes cyclables, dont une avenue Trébignaud, et de locaux vélo au niveau des stations
 - Prévoir un mur anti bruit à l'entrée du tunnel
 - Démarrer le tunnel au niveau de Bécclère ou du stade de la Plaine, plutôt que Jardin Parisien, pour éviter les impacts sur la forêt de Meudon
 - Profiter des travaux pour mettre une partie de l'avenue Trébignaud en tunnel et recréer une continuité de la forêt
- L'option surface :
 - Ne faire qu'une seule voie de circulation (en particulier rue Samuel), en prévoyant des zones de croisement, pour limiter l'impact foncier
 - Alimenter le TRAM par le sol et sur batterie pour limiter l'impact foncier
 - Limiter le nombre de voies de circulation sur le trajet pour limiter l'impact foncier ; en particulier passer la RD2 à 2 voies sur l'avenue Trébignaud
 - Implanter la station Mairie sur l'emplacement du gymnase provisoire rue du Guet

Atelier contributif #2 du 12 avril – Maison des Associations- Clamart

Le thème : « les aménagements par secteur »

L'objectif : « aborder collégalement et dans le détail les deux projets dans leurs fonctionnalités transport ».

Une soixantaine de participants, la gestion active des inscriptions et l'extension de la jauge a permis à tous les inscrits de participer.

L'organisation :

11 tables de travail de 6 à 7 personnes au maximum, pour remplir des supports détaillés pour chaque scénario, avec des pages consacrées aux différents secteurs ou aménagements, et conçus de manière à faire apparaître les questions et propositions et à faciliter le travail collaboratif.

2 séquences de réflexion : une par option surface et tunnel avec des supports papier présentant, page par page, les grands éléments des tracés (tracé et stations pour l'option surface, départ tunnel, stations, ouvrages annexes pour l'option souterrain) ; séquences précédées chacune par une rapide présentation par les experts d'IDFM ; le passage sur demande de table en table des experts d'IDFM pour répondre aux questions et préciser des points.

La tenue de la réunion : une participation active. A noter l'option proposée de se répartir en deux salles pour pallier les critiques émises sur l'ambiance bruyante constatée lors de l'atelier précédente. Cette option n'a pas été utilisée et de fait le bruit a été minimisé par les participants eux-mêmes.

Analyse des contributions

Les participants se sont activement penchés sur les questions concrètes qui leur étaient posées. Quelques remarques générales ont été cependant formulées rejoignant en général celles qui ont pu être faites dans les contributions écrites.

Considérations ou questions générales

- « Un chantier pharaonique pour gagner 10 mn alors que le télétravail se développe »
- Nécessité pour pouvoir se prononcer de :
 - comprendre les données de fréquentation : quels nouveaux voyageurs, quel report modal ?
 - disposer de présentations d'alternatives (bus opérationnels, navettes...)
 - disposer d'une comparaison coût/ qualité de vie/ pertinence des solutions possibles : bus fonctionnels/ tram surface/ tram tunnel
- Quel impact sur la ville de Clamart ?
- D'autres solutions sont possibles et plus pertinentes par ex celle de la prolongation de la ligne 4 sur laquelle travaille la mairie de Châtenay-Malabry, celle d'une correspondance T6 à la station Béclère
- Question sur le maintien ou non des lignes de bus (189, 190, ...)
- Quelle vitesse des trams lorsqu'ils circulent en remontant la pente ?

Remarques sur le tracé en tunnel

En général

- Solution privilégiée ou considérée comme la moins pire
- Quels effets report des mesures de protection du tunnel contre l'eau ?

Sur la phase travaux

- Gestion des impacts et accès dans les zones de vie sociale (par exemple place de la Mairie) ou à proximité des écoles ?
- Quid des travaux quasi permanents : quelles mesures de protection notamment contre le bruit (mur anti bruit) ?
- Que deviennent les emprises travaux une fois ceux-ci achevés (notamment en zone boisée) ?
- Quid de l'ancienne ligne RTE ?

Le tracé

- Le tracé pourrait être modifié :
 - en suivant l'ancienne ligne RTE
 - avec un tracé alternatif plus rectiligne (cf. point de départ à Béclère)
 - demande d'une visualisation
- Souhait de conserver le projet de voie verte vélo en forêt même dans l'option tunnel
- Point de départ du tunnel
 - le positionner le plus en amont possible pour préserver la forêt
 - à la station-service
 - à proximité de l'hôpital Béclère en amont pour réduire l'impact sur la forêt et les riverains, réduire la pente, cela éviterait aussi la nécessité du premier ouvrage annexe
 - préservation de la forêt
 - attention à la zone pavillonnaire
 - préservation des aires sportives ou de détente

Les stations

- En général
 - indiquer la distance entre station sur le plan
 - avoir un écart minimal entre station de 700 m
- Nombre de stations
 - pourquoi des stations si rapprochées Mairie de Clamart et Centre de Clamart
 - Deux stations dans Clamart ne seraient-elles pas suffisantes ?
 - Avec des propositions d'abandon de l'une des stations, selon les participants, soit place de la Mairie, soit Centre de Clamart, soit de la placer entre les deux
 - en créer 3 ou 4 au lieu de 2
- Station Gare de Clamart
 - quel temps de correspondance ?

- quelle localisation de la sortie ?
 - Pourquoi pas une liaison souterraine à pied ?
 - Un accès direct en souterrain aux ligne 15 et N serait un gain de temps
 - Quel agencement ?
 - Quelle accessibilité ?
 - faut-il détruire une partie de la gare prévue pour la L 15 ?
 - un passage en dessous permettrait un prolongement ultérieur du T10.
- Station Jardin Parisien
 - à conserver
 - ou à supprimer pour un trajet plus rectiligne
 - Station Mairie de Clamart
 - Zone très fréquentée : quelle gestion des impacts, des accès, des travaux (camions, ...)
 - Risque d'un temps d'accès très long à la station
 - Pourrait être déplacée au gymnase provisoire du Guet, au niveau du Carrousel
 - Station Centre de Clamart :
 - Quel impact sur le patrimoine remarquable et le parc Maison Blanche ?
 - Ne pourrait-on pas la déplacer au nord ? par exemple rue Pierre Louvrier (évite de mettre en place second ouvrage annexe et pouvant se substituer aux deux stations)) ou au niveau de l'ancien Marionnaud ?
 - Présence de carrières de calcaire puis en dessous de gypse, ayant entraîné des problèmes dans des immeubles récemment construits ; risque d'inondation et de fragilisation du bâti compte tenu d'un sol gorgé d'eau/ carrières au niveau de l'école Jules Ferry

Les ouvrages annexes

- Quelle est leur emprise ?
- Privilégier les espaces libres (mais quel est le décalage possible par rapport au tunnel ?) ; il existe de tels espace au 128/128 bis av Jean Jaurès (cité deux fois) et un vieux box rue des Leux
- Le premier ouvrage annexe à des impacts forts sur la forêt : c'est une zone très fréquentée et une voie utilisée par les habitants de Jardin Parisien
 - Quelles mesures de réduction d'impact en phase chantier et exploitation ?
 - Quelle protection pour la faune ?
 - Le tunnel étant moins profond au départ, quels risques pour le bâti ?
- Déplacer la station Centre permettrait-il de supprimer le second ouvrage annexe ? ou faire de ce dernier une station ?

Remarques sur le tracé en surface

En général

- Une solution qui compromet radicalement la circulation dans Clamart, déjà très dense et qui deviendrait problématique ; où passerait le trafic dans les rues à deux voies de circulation ?
- Perte de places de stationnement pour les habitants qui souvent n'ont pas de parkings privés
- Transformation du centre-ville qui va perdre tout son charme et se voir doté de larges artères
- Impact foncier
 - Très lourd, trop d'immeubles détruits
 - Quid au regard du programme de réaménagement de la zone de la gare de Clamart (et les projets à venir), ne serait-il pas préférable de passer en souterrain ?
 - Comment se font les indemnités, quel est le budget prévu, qu'en est-il pour les locataires ?
 - Où se feront les relogements ou les réinstallations de commerce ?
- Des travaux sur tout le parcours
- Impact visuel de l'alimentation électrique
 - Pourquoi ne pas avoir prévu une alimentation par le sol ou par batterie sur certaines portions du tracé ?
- Quel impact sur la circulation des bus est-ouest ?

Le tracé

- Tronçon forêt
 - Impact sur circulation : contesté par certains, jugé trop faible par d'autres et considéré comme inopportun pour l'intermodalité et les transports propres
 - Impact sur la forêt,
 - Site classé indispensable, il serait inacceptable d'impacter 1, 5 ha de forêt
 - Pour le limiter, il faudrait n'avoir que 2 voies de circulation et revenir à la DUP de 2016. Aucun intérêt de passer à trois voies : aucune intersection sur cette route, la D906 a été passée à deux voies, sans bouchon, un passage à 2 voies routières serait plus sûr
 - Prévoir un mur anti bruit
 - Pente excessive avec risque pour le freinage par temps de pluie, neige...
 - Prolonger jusqu'à la place du Marquis et prendre avenue Vaillant Couturier (Cf. proposition sur rue de Meudon dans le même esprit)
 - Comment sera traité le carrefour avec la rue du Parc ? Demande de consulter les riverains sur un plan voiture
- Rue de Meudon
 - Rappel de la construction du stade qui modifie la rue, et laisse peu de place
 - Présence de maisons « classées », de bâtiments remarquables
 - Impact foncier important et inimaginable sur la partie nord de la rue : possibilité de réduire l'impact foncier
 - en mettant l'avenue P Vaillant Couturier à double sens ou en passant par cette dernière ce qui permettrait d'éviter le centre-ville
 - en rognant côté stade Hunebelle plutôt que sur le bâti
 - en mixant voie de circulation et voie de tram (cf. route du Pavé Blanc)
 - Mettre la piste cyclable dans la continuité de celle de la forêt, et non pas entre le tram et les voitures, ce qui n'est ni sûr ni agréable (Cf. solution retenue pour l'avenue René Samuel)
 - Comment se fait la jonction entre la rue de Meudon et l'avenue Jean Jaurès ?
 - Quid du stationnement, car de nombreux bâtiments n'ont pas de parking
- Avenue René Samuel
 - Trop étroite et commerçante, traversées piétonnes intenses, impossible d'imaginer le passage de deux voies de tram,
 - Le tournant à l'arrivée vers Mairie de Clamart paraît difficile pour un tram et donc source de surcoûts d'aménagement
 - Trop d'impact foncier ; présence d'un immeuble Art Déco au numéro 1
 - Pourquoi ne pas prévoir un trajet dissocié par rue P Vaillant Couturier pour éviter un double sens (cf. idem rue de Meudon) ?
 - Est utilisée par les voitures pour relier la rue de Meudon/ Victor Hugo
- Rue de Trosy
 - Quel impact du virage ?
- Avenue Jean Jaurès
 - Elle est piétonnisée : donc soit c'est incompatible, soit se pose la question de la disparition de cette piétonisation
 - Comment est gérée la proximité de l'école avec une sortie qui prendrait une grande partie de la rue ?
 - Où rouleront les bus ?
- Avenue Victor Hugo :
 - Les 15 m de passage prévu pour le tram paraissent improbables
 - Suppression de places de stationnement
- Rue de Vanves
 - En haut, présence du carrefour de la Fourche, quid de l'emprise ?
 - Où passeront les bus ?

- Boulevard des Frères Vigouroux
 - Aucune anticipation sur les projets immobiliers en cours

Les stations

Dans les zones contraintes pourquoi ne pas réduire la largeur en faisant des stations trottoir ?

- Station Jardin Parisien
 - A conserver
- Station Place de garde
 - Virage trop serré qui ralentit le tram
 - Nécessité d'agrandir la place
 - Impact sur la « Maison du Garde »
- Station Mairie de Clamart
 - Trop proche de la station Centre de Clamart
- Station Centre de Clamart
 - Incompatibilité entre les différentes mobilités (piétons, voiture, vélos)
 - A mettre à l'entrée du parc
 - Le parc Maison Blanche participe de la qualité de vie et ne doit pas servir de base arrière au chantier ; risque de voir la zone bétonnée au profit des promoteurs immobiliers
- Station Lazare Carnot
 - À déplacer rue Pierre Louvrier
- Station Gare de Clamart
 - Cette station correspond-elle bien à celle de la L 15 et de la ligne N ?
 - Éviter un passage par la rue

Réunion publique de clôture du 20 mars – Salle Hunabelle- Clamart

L'objectif :

Les garantes ont rappelé l'objectif de la réunion : non pas restituer les échanges (car le travail d'analyse de tous les échanges, questions et propositions reste à faire) mais dresser un premier bilan quantitatif de la participation, en partager des 1^{ers} enseignements généraux, aborder les prochaines étapes en vue d'une concertation continue ; et permettre au public de s'exprimer sur le projet et la concertation préalable avant sa clôture lundi 24 avril au soir.

Environ 150 participants

L'organisation :

- l'ouverture de la réunion par le maire de Clamart
- un 1^{er} bilan quantitatif et qualitatif par IDFM
- une intervention des élus de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson
- la présentation par 7 parties prenantes des points forts de leurs cahier d'acteur : la Société du Grand Paris, Vallée Sud Grand Paris, l'AUT Clamart, Vivre à Clamart, Sud Environnement, les Dérailleurs de Clamart, Clamart Citoyenne, la ville de Clamart
- des échanges avec les participants, avec la proposition d'aborder leur vision de la concertation passée et de celle à venir.

La tenue de la réunion : une grande écoute des interventions, et encore beaucoup d'opinions exprimées et de questions formulées, sur le projet et sur la concertation.

IDFM a fait état :

- dans 1^{er} bilan de la concertation préalable : d'un besoin de prolonger un lien vers le réseau de transport conforté par les échanges, avec les coûts associés et la temporalité comme principaux points de vigilance soulevés ; de solutions « au cœur des échanges » avec un mode TRAM jugé satisfaisant

mais la possibilité de solutions alternatives qui ont fait débat ; l'option tunnel globalement favorisée mais avec beaucoup de points de vigilance à prendre en compte et de pré requis à lever.

- S'agissant des critères de décision utilisés pour retenir un projet : des indicateurs liés au foncier, à « l'humain », à l'impact sur la ville, aux nuisances des travaux, aux incertitudes sur les données, à l'adéquation par rapport au besoin, et aux impacts sur les milieux naturels.

Les sujets abordés par les participants :

- Sur la concertation préalable
 - Un niveau de participation jugé faible par rapport aux 50 000 personnes potentiellement concernées par le sujet.
 - Un dossier de concertation et un DOCP jugés imprécis ce qui est facteur d'inquiétudes par rapport au projet.
 - Une communication de la mairie de Clamart assimilée à la propagande
- Sur la concertation continue si un projet se poursuit :
 - La demande de modalités plus interactives, qui permettent « d'intervenir sans subir », et d'une co-construction d'un projet
- Sur le projet de prolongement :
 - Sur l'opportunité et les familles de solutions : une question mal posée par IDFM, car elle éluderait l'importance de l'accès à Paris, qui serait le pôle d'attractivité à considérer ; faut-il désenclaver certains quartiers dans Clamart, ou bien désenclaver Clamart par rapport à Paris ?
 - Pourquoi pas un chantier en tranchée plutôt qu'en tunnel pour l'option tunnel, en référence à la construction du métro 1 à la fin du XIXème siècle (18 mois de travaux) ?
 - L'opinion que l'option en surface a volontairement été conçue pour ne pas être acceptable (« tuée par le dossier »)
 - Une proposition de tracé mixte surface/tunnel

Les rencontres de proximité

6 rencontres de proximité ont été organisées en différents lieux à Clamart, Châtenay-Malabry, au Plessis Robinson et à l'hôpital Béclère (situé au terminus du premier tronçon du tram).

Rencontre à la gare le 27 février de 8h30 À 10h

Elle a permis de toucher près de 450 personnes grâce à la distribution de flyers et d'échanger avec un cinquantenaire d'autres. Certaines personnes avaient fait le déplacement exprès, avec en tête parfois l'idée d'une configuration de la rencontre permettant plus d'échanges. La plupart avaient entendu parler du projet, certaines avaient en main le dépliant diffusé par la mairie, et venaient s'informer.

Les questions étaient d'information, d'interrogation parfois sur un projet qui apparaissait à certains comme déjà acquis, avec des options arrêtées (abandon d'un terminus à la gare d'Issy), des inquiétudes très concrètes sur les impacts immobiliers et les risques d'expropriation pour des personnes habitant le long du tracé en aérien.

Rencontre au marché de Trosy, à Clamart, le samedi 4 mars, de 9 h à 11h30

Le stand a accueilli environ 200 personnes, pour la quasi-totalité informée du projet, souvent là encore via la communication proactive de la mairie de Clamart. De nombreuses questions d'information ont été posées. Des interrogations sur le tracé ont été émises associées parfois avec des questions sur des alternatives.

Un certain nombre se sont interrogés sur la nécessité d'une concertation sur un projet jugé « ficelé », d'autres sur la politique active de développement urbain de la municipalité et l'effet d'accentuation que risquait d'apporter le projet sur cette dernière.

Rencontre au centre-ville de Châtenay-Malabry, le samedi 11 mars de 9h-11h

Le stand étant situé à côté d'un super marché et de boutiques alimentaires du centre ville, il a été possible d'aller à la rencontre de passants sur un périmètre assez large pour échanger avec eux voire les diriger vers le stand. Le public était de façon générale moins informé, mais s'est souvent montré intéressé par le sujet et a accepté de répondre sur ses pratiques de mobilité et sa vision du projet de prolongement de TRAM.

Le maire de la commune est venu sur le stand.

Rencontre au quartier Jardin Parisien de Clamart, le mardi 14 mars de 18h-20h

Les garantes n'ont pas pu se libérer pour cette rencontre.

Rencontre au marché du Plessis-Robinson, le vendredi 17 mars de 9h-11h

Cette rencontre a mobilisé moins de monde que les autres, environ 70 personnes. Ceci peut s'expliquer par le fait que l'emplacement du stand était moins central qu'au marché de Clamart, que le jour de semaine attirait moins de monde et qu'il s'agit d'un projet moins impactant.

Globalement le public s'est montré tout à la fois moins informé et moins intéressé. Une confusion a pu apparaître chez certains entre le premier tronçon du tram T10 dont la mise en service est attendue à brève échéance et dont les essais en cours, et son prolongement.

Le maire de la commune est venu sur le stand et y est resté assez longtemps.

Rencontre l'hôpital Bécélère de Clamart, le lundi 20 mars de 11h-13h

Le stand se situant à côté du bureau des admissions, il a été possible d'échanger avec des personnes venant à ou quittant l'hôpital, et des personnels hospitaliers. Si une part non négligeable des visiteurs venait d'autres parties de la région parisienne voire de province, et se sentait peu concernée, certains se sont intéressés au projet et se sont exprimés, ainsi que des personnels.

Une partie de l'équipe s'est déplacée dans le hall du restaurant d'entreprise, plus propice à des rencontres avec le personnel.

Les avis déposés sur le site de la concertation, les coupons T et les avis recueillis durant les rencontres de proximité

2 154 avis, questions ou propositions ont été déposés sur le site de la concertation, dont 1 645 rendus publics et 509 pour lesquels le rédacteur n'a pas demandé la mise en visibilité (soit 24 %).

1 090 cartes T ont été renvoyées à IDFM, et près de 200 contributions ont été recueillies en rencontres de proximité, sur les stands.

Les garantes ont pris connaissance de l'ensemble de ces éléments.

Il convient d'être prudent dans l'utilisation des résultats de toute analyse quantitative ou statistique qui serait élaborée à partir de ces contributions : rien ne permet d'affirmer que les contributeurs sont représentatifs des publics concernés ou impactés, plusieurs avis sont écrits « à l'emporte-pièce » et ne sont aucunement motivés, certains contributeurs ont pu déposer plusieurs avis, et d'autres ont pu être « enrôlés » pour faire « masse », etc.

Les garantes rappellent que la concertation préalable n'est ni un sondage représentatif, ni une consultation : c'est bien l'analyse des arguments portés à la concertation (et de leur profondeur et qualité) qui fait sens et doit amener un éclairage sur la façon dont le projet est vu, de la part des citoyens et organisations qui ont participé au débat.

S'agissant des avis dont la longueur n'était pas contingentée et pour lesquels il était possible de joindre une pièce jointe :

Seuls un tiers des rédacteurs ont indiqué leur commune de résidence, 80% résidant à Clamart, moins de 10% à Châtenay-Malabry et environ 5% au Plessis-Robinson. A la lecture des 2 autres tiers, on devine une grande majorité d'expressions clamartaises.

Les personnes qui se sont exprimées l'ont très majoritairement fait à titre particulier (même si certaines ont par ailleurs des fonctions électives ou associatives).

L'éventail des modalités d'expression est très large : de quelques mots à des développements assez importants autour de la problématique ou d'un projet. 35 pièces jointes ont été déposées en appui des avis.

On a noté l'évolution des contenus au fur et à mesure de la concertation et des réunions : de plus en plus documentés, et de plus en plus critiques.

Le flux de dépôt a été très rapidement important, dès les 1^{ers} jours de la concertation, démontrant une appropriation forte de cette disposition offerte au public.

S'agissant des coupons T et des contributions recueillies durant les rencontres de proximité :

La possibilité de participer via des coupons T a été très largement utilisée, puisque 1 090 coupons ont été reçus, soit un chiffre quasi équivalent à la moitié des avis formulés en ligne.

Sur le fond, ils se différencient assez peu de ces derniers.

On peut noter, cependant, le reflet d'une dimension générationnelle dans l'usage des médias de participation proposés : la question de l'accessibilité physique du tram pour les personnes âgées apparaît alors qu'elle est assez largement absente des avis déposés sur le site. Ces contributions sont plus que largement issues de Clamartois ; un certain nombre de Chatenaisiens se sont aussi exprimés, mais en proportion bien moindre ; les avis des habitants d'autres communes (Meudon, Le Plessis Robinson) sont à la marge en nombre.

De nombreuses contributions manuscrites (192) ont été aussi recueillies sur les stands. Elles sont, compte tenu de la formule, globalement moins argumentées, privilégiant telle ou telle option ou s'opposant au projet. Elles sont le reflet de l'emplacement des stands à Clamart assez largement, mais on peut noter que les habitants de Châtenay-Malabry se sont en proportion assez largement saisis de la faculté qui leur était offerte à cette occasion, ce qui a été plus limité au Plessis Robinson.

De nombreuses questions et demandes ont été adressées à IDFM dans ce cadre, et des propositions alternatives formulées. Ces données ont été consolidées dans le chapitre 4.1.

De multiples arguments et questions ont été déposés et soumis au débat, sur des thématiques très diverses :

La concertation préalable et son déroulement ont fait réagir

Si certains saluent la concertation mise en place et remercient IDFM et les garantes, plusieurs critiques lui sont adressées :

- La réalité et l'honnêteté de la concertation

Certains contributeurs ont estimé que la décision était déjà prise, transformant cette concertation en « simulacre ».

Plusieurs éléments ont été mis en avant :

- le différentiel de traitement ressenti entre les 2 options tunnel et souterrain, le scénario en surface étant plus précisément décrit dans son tracé et ses impacts potentiels, et l'impression qu'il était une solution repoussoir,
- la communication de la mairie de Clamart, les dispositions mises en place pour soutenir l'option tunnel et mobiliser les clamartois sur ce seul scénario (« matraquage », « lobbying », « publicité », ...), et l'intervention du maire de Clamart lors de la réunion de clôture.
- le manque de profondeur dans les informations fournies sur les alternatives, qui fait l'objet de critiques répétées.

Plusieurs contributeurs ont témoigné de leur déception de ne pas avoir pu se positionner entre les diverses solutions possibles (les 2 options surface et tunnel, voire les alternatives), par manque

d'informations approfondies, du fait de réponses jugées imprécises de la part d'IDFM, et de dispositifs donnant insuffisamment la parole au public.

- La faiblesse de la mobilisation des communes concernées au-delà de Clamart
- Le manque de visibilité sur les critères de décision à la suite de la concertation préalable

L'opportunité du prolongement a été largement abordée

Soit pour soutenir le principe d'un prolongement et éventuellement l'une des 2 options, parfois de façon très enthousiaste, au titre des considérations suivantes :

- L'amélioration de la performance du système de transport et du quotidien de ses usagers

Plusieurs usagers des transports se sont exprimés en mettant en avant leur expérience souvent négative (fiabilité, temps, confort, ...).

Au-delà, de nombreux contributeurs font valoir la nécessité de "boucler" le maillage au delà de la station Jardin Parisien pour rabattre les usagers vers le réseau francilien (projet "logique").

Ainsi le projet permettrait des gains de temps par rapport à l'utilisation du RER B, des bus (caractérisés par un manque de fiabilité et des dysfonctionnements en particulier de la ligne 191) ou de la circulation routière (pour les Clamartois et les Chatenaisiens).

Il améliorerait la fiabilité globale du système de transport en facilitant les trajets inter banlieues, l'accès aux pôles d'emploi et en particulier à la Défense ou aux aéroports depuis Clamart, Châtenay-Malabry ou le Plessis-Robinson, sans repasser par Paris. Il permettrait de ne plus utiliser son véhicule pour aller travailler même si on habite au centre de Clamart.

Il constituerait une alternative au RER B, et faciliterait l'accès à Paris, pour le Plessis-Robinson par exemple.

- La contribution à des transports durables

Le TRAM est considéré comme durable et propre, apte à porter les ambitions écologiques des Franciliens.

Le tramway est en effet crédité « un bilan écologique favorable à long terme , de par l'incitation pérenne créée pour substituer une partie du flux automobile par des transports en commun, plus économes et plus écologiques dans leur fonctionnement quotidien ».

La limitation de la circulation routière, en particulier vers Paris constitue même pour certains une condition sine qua non pour accepter le projet et ses impacts importants.

Toutefois des prérequis sont mis en avant pour accepter un tel projet, notamment l'option en tunnel : la préservation de la forêt de Meudon, la gestion du risque lié aux carrières, l'optimisation des correspondances et en particulier de la correspondance entre le T10 et la ligne 15 à la gare de Clamart.

- Le renforcement de l'attractivité de Clamart :

Il désenclaverait Clamart (en particulier les hauts de Clamart) et en améliorerait l'attractivité, avec une capacité renforcée d'accueil d'habitants et d'emplois (en particulier sur NOVEOS), et la valorisation du foncier local ; il favoriserait la redynamisation du centre ville de Clamart.

Clamart deviendrait plus attractif (car plus accessible) pour des nouveaux arrivants, en particulier des jeunes actifs avec famille.

Le projet présenterait par ailleurs un certain intérêt pour la fréquentation des commerces du quartier Gare.

Il améliorerait les fonctions urbaines clamartaises : création de liens entre le bas Clamart et le haut Clamart, capacité de relier les habitants du quartier gare aux infrastructures municipales plus au sud (piscine, stade, conservatoire, hôpital Béclère ...), facilitation de l'accès aux transport en commun pour les habitants du sud Clamart, et de Jardin Parisien.

L'option surface permettrait la requalification de certains axes notamment la RD2 et l'avenue Victor Hugo, ainsi qu'un accès direct à la gare depuis les différents quartiers de la ville.

De façon générale, les soutiens au projet reprennent à leur compte les avantages en avant par IDFM pour l'option tunnel.

Soit pour émettre des doutes, des critiques, voire s'opposer au projet, parfois de façon très virulente, pour les motifs suivants :

- Une justification socio-technico-économique insuffisante, considérée sur un périmètre trop restreint

Plusieurs contributeurs questionnent la justification du projet dans un contexte d'emplois qui seraient en baisse sur Clamart (les zones d'activités seraient remplacées par des zones d'habitats denses sur la commune) et de télétravail en hausse.

Il serait nécessaire de tenir compte de nouvelles habitudes de mobilité (mobilités douces) et de nouveaux comportements (télétravail) pour clarifier et confirmer le besoin d'un renforcement aussi structurant.

Il serait aussi souhaitable, pour quelques uns, d'agir sur la localisation des emplois pour réduire les besoins de mobilités et donc d'infrastructures lourde

Enfin l'ancienneté des données de mobilité, reconnue par IDFM, décrédibiliserait la démonstration de la justification portée en concertation.

Sur un autre plan, la justification du projet sur le long terme est questionnée, en regard des objectifs de neutralité carbone, de « zéro artificialisation nette », de réindustrialisation, de changement des pratiques agricoles, de sobriété énergétique, de gestion économe de l'eau, de la « ville du quart d'heure », de développement de la production électrique décarbonée et des énergies renouvelables non électriques. Serait-il durablement pertinent de développer « l'attractivité et la densification d'une région en grande dépendance énergétique, alimentaire, comme le souligne le SCOT » ?

Le projet présenterait un coût trop important en regard de la longueur du tronçon (de façon générale et eu égard aux ordres de coûts du Grand Paris Express ou d'autres TRAM récents), et du besoin de mobilité sur le sud des Hauts-de-Seine.

Le projet serait « démesuré » par rapport aux bénéfices rendus, estimés « infimes », du fait des interconnexions à venir jugées suffisamment dimensionnées (connexion T6/L15 en particulier, et T10 phase 1/RER B), ou d'un système de transport jugé suffisant (le réseau bus actuel serait en particulier adapté pour aller de Jardin Parisien à Clamart gare). Il maintiendrait des ruptures de charge dégradant le service rendu (à la gare de Clamart en particulier).

L'impact potentiel sur le coût des abonnements et titres de transport, ou sur les finances clamartaises (risque de plus d'impôts ou d'une aggravation de la dette municipale) est questionné, d'autant que les potentielles incertitudes sur les coûts sont pointées.

Plusieurs contributions estiment qu'il faudrait utiliser tout ou partie du budget consacré au prolongement pour servir d'autres causes (réhabilitation de logements, santé, un nouveau lycée, etc.).

- Une justification programmatique questionnée

La compatibilité avec le SDRIF est abordée sous 2 aspects :

la compatibilité avec un SDRIF 2013 représentatif du « monde d'avant » où « il faut créer toujours plus de logements et d'emplois (objectif : 70 000 logements/an en 2030 et 28 000 emplois/an) »,

et celle avec le SDRIF 2040 qui ne mentionnerait pas le projet alors que certaines lignes de métro seraient prolongées pour désengorger certaines villes (Châtenay Malabry par exemple).

- Un maillage cible en décalage par rapport aux besoins de mobilité

Certains contributeurs font valoir que le maillage avec la ligne 15 ne correspondrait pas aux besoins de mobilité, qui seraient plutôt l'accès au centre de Paris, via des lignes de métro. La connexion via la gare de Clamart et la ligne N serait moins performante pour accéder à Paris, le projet en l'état serait destiné uniquement aux Clamartois qui se rendent sur La Défense.

Pour d'autres, ce prolongement serait inutile pour les quartiers entre le centre ville et la gare de Clamart qui disposent d'un accès facile aux lignes N et 15, ainsi que pour les hauts de Clamart, du Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry, qui bénéficieraient d'un accès au RER B via le T10 phase 1, ou à la ligne 15 via le T6.

- Un projet incompatible avec la commune et les aspirations des habitants

Beaucoup de contributeurs jugent les nuisances liées aux travaux trop importantes pour être acceptables, dans une ville qui connaît déjà beaucoup de chantiers dégradant la qualité de vie, et qui n'aurait pas besoin de requalification urbaine (dans le cas de l'option Surface). Plusieurs contributeurs jugent très négativement l'ampleur des expropriations et les risques de dépréciation foncière. Les

risques induits de fragilisation du sous sol, en lien avec la présence de carrières sont mis en avant. Les effets sur la circulation routière conduiraient à des situations de blocage ingérables, en phase chantier ou en exploitation.

Au-delà, l'ampleur des impacts sur le tissu urbain serait contradictoire avec « l'identité de la commune » et les projets d'aménagement municipaux. Le projet risquerait d'aggraver la densification urbaine, jugée déjà trop importante par certains, avec le spectre d'une ville « dortoir » parfois mis en avant.

- Un bilan environnemental critiqué

Le bilan environnemental d'un prolongement est estimé disproportionné et inacceptable, en particulier pour l'option tunnel, avec ses impacts sur la forêt de Meudon, ses possibles effets sur nappes souterraines, son bilan carbone (« 40 000 tonnes de CO2 par km pour un métro - Cf. effectué par le cabinet de conseil Carbone 4 pour la SNCF - soit plus de 40 ans pour amortir ces émissions de CO2 ce qui amène bien au-delà de 2050 date à laquelle l'objectif est la neutralité carbone »).

Le sujet environnemental constitue ainsi le point d'entrée de plusieurs solutions alternatives visant à éviter de construire un transport « lourd ».

- Des projets alternatifs ignorés

La critique sur ce point est assez récurrente et a conduit plusieurs contributeurs à formuler des demandes à IDFM ou à proposer au débat des alternatives plus ou moins structurantes

Les fonctionnalités associées au TRAM et à son « écosystème » ont été abordées sous plusieurs angles

- Le point de connexion à la ligne 15

La connexion du T10 à la ligne 15 au niveau de la gare de Clamart ne va pas de soi et de nombreuses propositions alternatives sont faites pour une interconnexion à Issy-les-Moulineaux en particulier, qui présenterait des avantages plus importants : desserte de l'hôpital Percy, accès au bassin d'emplois Issy-Boulogne, accès au métro, ...

- Pourquoi arrêter le T10 Gare de Clamart ?

Pour plusieurs contributeurs, le T10 doit être poursuivi au-delà de gare de Clamart, à terme :

- vers le RER C ou la ligne 12 du métro à Issy-les-Moulineaux pour accéder à la zone d'emplois correspondante ou à la porte de Versailles,
- de la Croix de Berny vers l'aéroport d'Orly sans changement
- avec une branche vers la zone d'emploi et le centre commercial de Vélizy et vers le centre commercial Art de Vivre, Stellantis et l'aéroport de Villacoublay
- vers Vanves puis vers Coeurin-Celton et Issy-Val-de-Seine (ou Porte de Versailles), avec une mise en correspondance d'un maximum de lignes de transport lourdes etc.

De ce fait des mesures conservatoires devraient être prévues à la gare de Clamart.

- La performance et le service rendu

Des doutes sérieux s'expriment sur la performance de l'interconnexion entre la ligne 15 et le T10 à la gare de Clamart si elle n'est pas « directe », que les avis soient positifs ou négatifs sur le projet, d'autant qu'elle n'a pas été prévue côté L15.

Le choix des populations à desservir, et donc des quartiers à réellement désenclaver fait débat : le projet en l'état ne désenclaverait pas le quartier Percy-Schneider, et ne faciliterait pas l'accès à l'hôpital Percy (les "habitants de Percy encore une fois oubliés"). De même le secteur Place du Garde est considéré comme « spolié » du fait de l'abandon d'une la station : il faudrait la maintenir en l'absence de moyen de transport la reliant directement à la gare de Clamart, et de la densité de population.

Sur un autre plan, la compatibilité avec les personnes à mobilité réduite est questionnée, à partir du moment où le projet « ne prévoit pas un accès direct à Paris, c'est à dire sans correspondance et compatible aux PMR.

- Le nombre de stations à construire

Le sujet est particulièrement abordé pour l'option en tunnel, pour laquelle toute la gamme des avis apparaît : trop /suffisamment/pas assez de stations, ou des stations au mauvais endroit ...

Ainsi l'utilité de la station Centre de Clamart est questionnée, du fait de sa proximité avec la station Mairie de Clamart : elle desservirait les mêmes populations, réduirait la performance de circulation, augmenterait inutilement les coûts et les impacts urbains du projet. De façon plus radicale, c'est le choix de desservir la mairie et le centre de Clamart, posé comme un postulat « avec ses conséquences en termes de difficultés et de coûts plutôt que des solutions plus directes vers la gare de Clamart », qui est mis en cause.

A contrario, l'absence d'une station vers Lazare Carnot (prévue pour l'option en surface) suscite des critiques, à des motifs divers : un service inéquitable par rapport à l'accès à la gare pour le quartier, l'attractivité des commerces du quartier possiblement affectée, le maintien de l'usage de la voiture pour les résidents, ... Il est aussi suggéré de remplacer les ouvrages annexes par de véritables stations pour attirer plus de passagers.

L'emplacement des stations fait débat :

il faudrait déplacer la station Centre de Clamart à un emplacement plus équidistant entre Mairie de Clamart et la gare (pour desservir convenablement le quartier des Roissys), ou bien vers Lazare Carnot/Victor Hugo,

Un arrêt au niveau de l'école Jules Ferry permettrait de desservir le quartier gare.

il faudrait déplacer la station Mairie de Clamart sur l'emplacement du gymnase provisoire pour profiter d'une surface « bientôt disponible sans aucun problème foncier », et bénéficier d'un parking qui pourrait servir de parking relais pour voitures et vélos électriques.

Enfin il existerait un risque d'abandon de la station Jardin Parisien avec l'option tunnel, du fait de la difficulté qu'il y aurait à l'implanter près de l'entrée du tunnel, alors que cette station est jugée « très utile car 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 ».

- La place de la voiture avec le prolongement du T10

Si le TRAM en surface est vécu comme limitant de fait la circulation routière de par son emprise, l'option en tunnel suscite des questions : quelle place à la voiture, en lien avec la « promesse » usuelle d'un TRAM, à savoir l'augmentation de l'utilisation des transports en commun au service d'une ville « apaisée » au plan de la circulation routière ?

Les expressions s'avèrent contrastées entre les contributeurs qui saluent le maintien des voies de circulation et des places de stationnement permis par l'option tunnel, et ceux qui la déplorent et, pour certains proposent des adaptations du projet en surface pour le rendre moins impactant sur le bâti, au détriment des voies de circulation.

Le sujet apparaît particulièrement sensible sur la RD2, qui pour certains devrait pouvoir passer à 2 voies, que ce soit avec l'option en tunnel (« avoir l'audace de faire le prolongement en tunnel tout en supprimant la place dévolue à la voiture en surface »), ou avec l'option en surface : l'abandon du passage à 2 voies de l'avenue Claude Trébignaud dans ce scénario interpelle, tant pour des motifs d'impacts sur la forêt que par rapport au signal donné aux automobilistes.

- Les mobilités douces et le prolongement du T10 en tunnel

Plusieurs contributeurs demandent des garanties sur la mise en œuvre de voies cyclables et le soutien à l'utilisation du vélo. Par exemple avec le maintien d'une voie vélo « via le bois et le chemin du vieux cimetière pour rejoindre Clamart/conservatoire/mairie et centre », comme prévu dans le projet du T10 phase 1.

- L'évolution du réseau de bus avec un TRAM T10 complet

Des inquiétudes s'expriment sur les risques de disparition de lignes ou d'un service plus réduit.

Ainsi le tramway ne devrait pas remplacer les bus qui sont indispensables pour les trajets du quotidien et permettent un bon maillage au plus proche des besoins, qui desservent des quartiers périphériques ou excentrés (Schneider par exemple). Des arrêts fréquents doivent être maintenus pour permettre aux personnes à mobilité réduite de relier les différents points de la ville sans faire de marche exagérément longue.

Les impacts du projet ont suscité de multiples réactions, questions et inquiétudes

S'agissant de 2 options très différentes dans leurs impacts sur la ville, les Clamartois et l'environnement, et présentés avec des degrés de précision jugés différents, les impacts sont principalement abordés sous l'angle :

- du différentiel de nuisances en chantier et en exploitation
- du différentiel d'impacts environnemental (sur la forêt en particulier)
- du différentiel d'expropriations
- du différentiel d'impacts sur le centre ville ("défiguration" vs « préservation »)
- du différentiel de bénéfices pour certains quartiers (ex. quartier Schneider qui bénéficierait plus de l'option surface)
- du différentiel d'impacts sur la réduction de la circulation routière (en particulier sur la RD2) ; avec des avis contrastés sur la nécessité de travailler sur la réduction de la place de la voiture même avec l'option tunnel

Plusieurs points de vigilance sont signalés au maître d'ouvrage :

- les risques liés au sous sol et aux anciennes carrières, avec des témoignages (certains immeubles présentent déjà des fissures). Et ceci en particulier pour le passage d'un tunnelier.
- les difficultés potentielles liées à l'eau (présence de canaux - problèmes d'infiltrations – prise en compte du ru historique de Clamart – le risque de possibles perturbations de l'écoulement des eaux et du drainage de la forêt en contrebas)
- le niveau de vibrations en phase chantier avec le tunnelier et en exploitation
- l'impact possible du creusement du tunnel sur la forêt de Meudon (présence de ZNIEFF ; contre-exemple de la fin du tracé du T6 à Viroflay), et sur Parc Maison Blanche (« patrimoine remarquable pour la ville »)
- la gestion des incertitudes des propriétaires de logements possiblement concernés par les expropriations ("pris en otages"), tant que le tracé n'est pas définitivement défini, avec des biens difficilement vendables avant les travaux ; et après les travaux, des logements possiblement décotés en cas de TRAM en surface
- la capacité à libérer les surfaces requises pour créer une station souterraine, correspondant à une surface de 5 000 à 10 000m² (soit « un terrain mesurant jusqu'à 100mx100m - l'équivalent d'un stade de football ») et sur lequel « on rase tous les bâtiments existants ». Et cela sur tout le tracé et autour de la mairie (« Faut-il comprendre que la mairie sera rasée, avec tous les immeubles autour ? »)

Les cahiers d'acteur

La société civile et les collectivités ont contribué à alimenter l'analyse et la réflexion au travers des contributions longues : ainsi 21 cahiers d'acteurs ont été déposés, émanant de particuliers ou de parties prenantes.

Les garantes ont effectué en préalable de leur analyse une synthèse de ces contributions sur 3 axes :

- Les thématiques abordées, les avis exprimés, les analyses proposées par la contribution
- Les propositions de solutions ou les préconisations à IDFM
- Les questions posées ou les demandes

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
Châtenay Patrimoine Environnement (ACPE) (Association membre de Environnement 92, dans le réseau France Nature Environnement, dont l'objet est la préservation du patrimoine bâti, végétal et naturel et de l'environnement à Châtenay-Malabry)	<ul style="list-style-type: none"> - L'opportunité de lancer le projet de prolongement du T10 questionnée : <ul style="list-style-type: none"> o dans le contexte d'annulation de la DUP du T10 phase 1, en 2021, et de la « modification substantielle » du projet (changement de terminus) o alors que le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France est en cours de réécriture (« contexte prospectif inconnu »), et que « la crise sanitaire due à la pandémie de covid-19 a eu un impact significatif sur les pratiques de mobilités » - Vu de l'enquête publique sur le T10 en 2013 : un taux de rentabilité annoncé à « 5,5 à 7% pour le projet T10 après prolongement de la ligne » sur la base de 1^{ères} estimations du coût du prolongement s'établissant « entre 100 M€ et 180 M€ » → doute sur la capacité à atteindre sur l'ensemble du projet le taux de rentabilité annoncé en 2013, alors que « la non-atteinte d'un taux de rentabilité proche de 8 % est une des raisons pour laquelle la DUP a été annulée » - Une option tunnel dont la faisabilité est annoncée incertaine - Des études environnementales insuffisantes, avec : <ul style="list-style-type: none"> o des incertitudes concernant les atteintes au milieu naturel, o des risques environnementaux sont minimisés, o des compensations non explicitées (compensations locales, continuités écologiques, passages à faunes, impossibilité de restituer les services rendus à l'environnement par des arbres adultes) - La nécessité de considérer le projet de T10 dans sa globalité, du fait des impacts du prolongement sur la phase 1 (« doublement des trams en fréquence » et augmentation de la fréquentation en amont de Clamart) - L'absence d'anticipation des réserves foncières, « ce qui rend la réalisation du projet très contrainte et très coûteuse » 	<ul style="list-style-type: none"> - La nécessité de faire une étude d'impact environnementale sur l'ensemble du trajet du T10, pour tenir compte des conclusions du TA de Cergy Pontoise dans son jugement de juillet 2021, avec : <ul style="list-style-type: none"> o « une analyse approfondie des réseaux écologiques du Territoire Vallée Sud Grand Paris fortement fragmenté par l'urbanisation » o La cible d'un « rétablissement de la fonctionnalité des réseaux écologiques pour permettre la reconnexion de Paris à la première ceinture verte de l'Île de France » 	<p>Questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quels impacts du prolongement en amont de Clamart, du fait d'une fréquence doublée : <ul style="list-style-type: none"> o sur le Site de Maintenance et de Remisage (accueil de nouvelles rames)? o sur les cheminements piétons de Croix de Berny, et les dispositions de la station ? ⇒ nécessité d'inclure Antony et Châtenay-Malabry dans le périmètre des études - Quelle garantie « que l'emprise du SMR restera de 3,5 ha, étant donné les travaux supplémentaires, et ne débordera pas sur les 5 ha de la parcelle » ? - Les travaux récents d'enfouissement de la ligne électrique ont-ils tenu compte de la prolongation potentielle du tram ? - Le montant de 25 M€ HT correspondant au tronçon Jardin Parisien - Place du Garde n'est-il pas déjà provisionné par le projet T10 phase 1 ? Si le prolongement n'aboutit pas dans sa réalisation selon l'un des deux scénarios proposés, qu'en sera-t-il de la suspension de sa réalisation ? - Comment donner un avis sur le prolongement du T10 alors que les études ne sont pas toutes finalisées et parfois dans un contexte prospectif inconnu ? - Le dossier de concertation n'apporte pas de « clarification du contexte contentieux en cours portant sur la première phase de construction du tramway et son articulation avec la poursuite du projet du tramway » (Cf. lettre de mission du 13 juillet 2022 de la CNDP aux garantes) <p>Demande de communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'informations sur la rentabilité socio- économique du projet sur la prolongation et sur la globalité du tracé - des hypothèses retenues pour les trafics voyageurs et de lignes de bus prises en compte
Ville de Clamart	<ul style="list-style-type: none"> - Le diagnostic : un réseau routier « déjà congestionné aux heures de pointe » ; à l'horizon 2035 : 	<p>La préférence au scénario tunnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - interventions sur le paysage urbain limités - forêt de Meudon préservée intégralement 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<p>une « amplification de la congestion et un renforcement des points durs de circulations observés, notamment au croisement entre les D 2 et 906 (Sud de Clamart), dans le centre urbain d'Issy les Moulineaux et sur la RD130 (Vanves) » et des « difficultés de circulation pour les bus (allongement des temps de parcours, irrégularité) »</p> <p>41% d'emplois supplémentaires dans le Sud du Département (dont NOVEOS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un enjeu de meilleure desserte « des pôles urbains en plein développement, pour relier les habitants aux bassins d'emplois de Paris, de Boulogne-Billancourt et de La Défense » - Le besoin de « développer l'attractivité de la ligne en accroissant son interconnexion (donc sa rentabilité) » et « compléter le dispositif de transports en commun offert aux Clamartois, qui reste incomplet à l'heure actuelle » - Des avantages pour les clamartois : la boucle du tramway bouclée, le doublement de la fréquentation du T10, une alternative aux modes de transports existants, des temps de parcours raccourcis et fiabilisés pour le plateau de Clamart, le Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry, des gains de temps significatifs 	<ul style="list-style-type: none"> - impacts plus faibles sur le bâti - conséquences réduites sur la circulation routière (dont maintien des voies bus réservées et du plan de circulation routière) et sur le stationnement (720 places préservées) en phases travaux et exploitation - temps de correspondance plus long pour accéder aux quais de la future ligne 15 du métro par rapport à une correspondance en surface, mais compensé par la vitesse plus élevée - meilleure fiabilité des temps de parcours - une économie de 100M d'euros par rapport à l'option surface 	
<p>Vallée Sud Aménagement (société publique locale - ingénierie et pilotage des projets d'aménagement et de construction du Territoire Vallée Sud – Grand Paris)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une augmentation très importante de la population sur le territoire prévue (projections de population de l'IPR à l'horizon 2035 → « même après 2025, seules les franges Sud et Nord du territoire seront directement desservies par le réseau structurant le plus capacitair. 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 » - L'attractivité du territoire (capacité à attirer et retenir les entreprises, les investissements et les talents) : dépend notamment de la qualité de vie, la mobilité des talents, la qualité des infrastructures, l'accès aux bassins d'emploi → « Une meilleure intégration au Grand Paris Express est déterminante pour progresser sur ces critères, notamment à travers des temps de trajets raccourcis et des possibilités de mobilité nouvelles. » - Le prolongement du T10 : 	<p>La préférence au scénario tunnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - interventions sur le paysage urbain limités - forêt de Meudon préservée intégralement - impacts plus faibles sur le bâti - conséquences réduites sur la circulation routière - temps de correspondance plus long pour accéder aux quais de la ligne 15 du métro par rapport à une correspondance en surface, mais compensé par la vitesse plus élevée - meilleure fiabilité des temps de parcours - une économie de 100M d'euros par rapport à l'option surface - une « complexité maîtrisable » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ « 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 » ; limiter le rabattement par le RER B ○ Un levier pour favoriser « les opérations d'aménagement urbain en fournissant des fonds pour la construction de nouvelles installations, en attirant des investissements et en permettant la disponibilité de terrains » ○ « une alternative crédible à l'usage de la voiture » qui permet « d'envisager en conséquence une réduction des nuisances du trafic routier (pollution, bruit, pertes de temps liées à la congestion...) », et un levier pour « favoriser les mobilités actives et l'intermodalité quel que soit le scénario retenu » (a minima, pour l'option tunnel : « des aménagements plus ponctuels seraient réalisés aux abords des stations pour favoriser notamment l'accès des piétons et le stationnement des cycles ») 		
Vallée Sud Développement (société anonyme d'économie mixte locale)	Le prolongement du T10 : <ul style="list-style-type: none"> - un facteur d'amélioration de la qualité de vie des habitants en général (une alternative au tramway T6 aux habitants comme aux employés pour rejoindre Paris, de nombreux gains de temps du fait du maillage Ligne 15 / T10, un rabattement efficace vers Paris et l'ouest parisien dont la Défense, une meilleure desserte des lieux d'emploi) - un levier de croissance économique et d'accompagnement des perspectives d'augmentation « très importante du nombre d'emplois sur le Territoire, en particulier à Issy-les-Moulineaux (+18 000 emplois), Châtillon (+18 000 emplois), et dans le secteur du parc Novéos » (Cf. études Institut Paris Région) - des opportunités pour le développement d'une offre de commerces performante, en lien avec une population plus nombreuse et « à l'aise économiquement » 	La préférence au scénario tunnel : <ul style="list-style-type: none"> - une économie de 100 M€ par rapport au scénario « surface » - interventions sur le paysage urbain limités aux stations et ouvrages annexes - forêt de Meudon préservée intégralement - impacts plus faibles sur le bâti - conséquences réduites sur la circulation routière et le stationnement, et donc moins de nuisances préjudiciables à l'activité commerciale 	
Vallée Sud – Grand Paris (un des 12 Territoires qui composent la	- Nécessité de compléter un réseau de transports actuellement insuffisant, alors 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 » ; à l'horizon « 2025, seules les franges Sud	Le soutien au scénario tunnel : <ul style="list-style-type: none"> - une économie de 100 M€ par rapport au scénario « surface » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
métropole du Grand Paris)	<p>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. »</p> <ul style="list-style-type: none"> - La meilleure intégration au Grand Paris Express : déterminante pour progresser sur « la qualité de vie, la mobilité des talents, la qualité des infrastructures, l'accès aux bassins d'emploi » - Un enjeu du projet T10 : « 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 » - Le soutien au scénario tunnel : atouts environnementaux, alternative crédible à l'usage de la voiture et réduction des nuisances du trafic routier, mobilités actives et intermodalité favorisées 	<ul style="list-style-type: none"> - interventions sur le paysage urbain limités aux stations et ouvrages annexes - forêt de Meudon préservée intégralement - impacts plus faibles sur le bâti - conséquences réduites sur la circulation routière et le stationnement, - évitement des contraintes de pentes et des largeurs d'emprises en surface - un temps de correspondance plus long pour accéder aux quais de la future ligne 15 du métro par rapport à une correspondance en surface, mais compensé par la vitesse plus élevée 	
Vallée Sud – Habitat (organisme public de gestion et de développement du logement social du Territoire Vallée Sud – Grand Paris)	<p>Le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un « impact tant sur la façon de concevoir nos futures réalisations, que sur la qualité de vie de nos locataires » - favorable au développement du parc de logements sociaux, en raison du dynamisme économique qu'il génèrera (gains de temps et nouvelles opportunités de déplacement ; accès aux bassins d'emplois de Paris, de Boulogne-Billancourt et de La Défense) - des effets favorables sur les opportunités de construction de logements sociaux du fait du dynamisme économique généré par le projet (potentielle augmentation des revenus des ménages, ce qui peut les aider à accéder à des logements plus chers, en formule LLI (Logement Locatif Intermédiaire) ; attractivité des investissements y compris dans le secteur de la construction de logements sociaux ; disponibilité de terrains pour la construction de logements sociaux) - création d'un contexte favorable aux opérations d'aménagement urbain - amélioration des conditions de vie des locataires de logements sociaux (rabattement efficace vers Paris et l'ouest parisien dont La Défense ; accès facilité au 	<p>Le soutien au scénario tunnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une économie de 100 M€ par rapport au scénario « surface » - interventions sur le paysage urbain limités aux stations et ouvrages annexes - forêt de Meudon préservée - impacts plus faibles sur le bâti - conséquences réduites sur la circulation routière et le stationnement 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	réseau existant (RER B, Train N, ligne 13 du métro) et au réseau métropolitain du Grand Paris Express)		
Vallée Sud – Mobilités (société d'économie mixte prestataire de services dans le domaine du stationnement public ou privé, et dans l'accès aux ressources énergétiques propres)	<ul style="list-style-type: none"> - La qualité de la desserte en transports en commun ; un facteur de satisfaction important pour les habitants - Un réseau de transports insuffisant, alors 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 » ; à l'horizon « 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. » - Le projet : <ul style="list-style-type: none"> o développement de l'attractivité de la ligne en accroissant son interconnexion (donc sa rentabilité), et complétion du dispositif de transports en commun offert aux Clamartois ; o levier de réduction de la congestion routière mise en évidence par le modèle routier départemental, o un levier de meilleure desserte des pôles urbains en plein développement (bassins d'emplois de Paris, de Boulogne-Billancourt et de La Défense), et d'accès au parc d'activités Novéos (+ de 10 000 emplois – densification prévue) o un facteur de protection de l'environnement (alternative crédible à l'usage de la voiture et réduction des nuisances du trafic routier ; mobilités actives et l'intermodalité favorisées) 	<p>Le soutien au scénario tunnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une économie de 100 M€ par rapport au scénario « surface » - moindre impact environnemental que le scénario « surface » (sur le centre ville de Clamart, sur la circulation en centre ville, sur la circulation des bus, sur les places de stationnement – 720 au total impactés par l'option « surface ») 	
Conseillers municipaux du groupe Clamart Citoyenne	<ul style="list-style-type: none"> - Le soutien au développement des transports collectifs, et à développement des transports collectifs - La nécessité d'améliorer le maillage et les interconnexions avec les autres moyens de transports structurants (ligne N, ligne M15 et M12, T2...) - La concertation préalable : <ul style="list-style-type: none"> o des salles « sous-dimensionnées », des « inscriptions en ligne très rapidement closes », une limitation « de l'accès aux informations, des réponses aux questionnements et de façon générale de l'expression des habitants » 	<ul style="list-style-type: none"> - La réalisation du tronçon en surface entre Jardin Parisien et Place du Garde (évaluée à environ 25 M€ HT), couplée à un réseau de BHNS, en site propre, entre place du Garde/stade Hunebelle et gare de Clamart (tel que prévu initialement). - La combinaison de solutions moins coûteuses et moins longues à mettre en œuvre : « renforcement du réseau de bus local, du tram T6, utilisation de bus à haut niveau de service, éventuellement en site propre, prolongement du 	<p>Demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mener une évaluation globale de l'impact des choix proposés au public, et non « une vision purement limitée à Clamart » - Mettre à disposition la documentation relative aux solutions alternatives non retenues - Considérer de façon plus approfondie des solutions alternatives et leur combinaison : « renforcement du réseau de bus local, du tram T6, utilisation de bus à haut niveau de service, éventuellement en site propre,

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ « Tous les canaux institutionnels utilisés pour présenter le projet de liaison souterraine de façon favorable ou le soutenir clairement » → « une campagne de communication institutionnelle partielle et partielle, de nature à fausser la qualité des débats » ○ l'organisation des différents ateliers et réunions publiques « qui permettent dans une certaine mesure de rétablir les équilibres » ○ Un choix réduit à 2 possibilités (surface ou tunnel) ; l'option tunnel « évoquée sous un jour très favorable » ; les difficultés et incertitudes pas présentées de façon très détaillée ; les solutions alternatives pas suffisamment abordées et évaluées. <p>- Le projet (Cf. DOCP)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ des conséquences en termes d'expropriations floues (stations, ouvrages annexes, aérations...) ○ avec l'augmentation de la population clamartoise : l'augmentation des déplacements pendulaires et le besoin de moyens de transport coûteux en investissement et exploitation → un « modèle de ville pas soutenable à long terme » ○ interconnexion avec la ligne 15 : « les provisions nécessaires à une connexion efficiente avec le tramway n'ont pas été prises » ○ profondeur des stations : -20 à -40 m . → baisse de l'attractivité et contraintes fortes sur l'exploitation (entretien des ascenseurs et escaliers mécaniques permettant l'accès aux quais par exemple). ○ les nuisances du chantier sur plusieurs années ○ une estimation des coûts incertaine ; une « incertitude technique forte sur la réalisation du projet en tunnel » 	<p>tram T10 vers la gare d'Issy RER, ou vers la place du Garde ... »</p>	<p>prolongement du tram T10 vers la gare d'Issy RER, ou vers la place du Garde, ... »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualiser le taux de rentabilité du projet tunnel, en tenant compte de stations profondes et d'une attractivité moindre, et de temps de transfert T10 / M15 « significativement augmentés » en l'absence de « provisions nécessaires à une connexion efficiente » - Minimiser les expropriations de riverains, et leur bonne information <p>Questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Possibilité d'interactions avec le réseau électrique THT récemment enfoui : quelles implications pour le projet en termes de délais et surcoûts éventuels ? - Le financement : quelles sources de financement, dans un contexte où « l'état et la région se renvoient perpétuellement la balle pour renflouer IDFM dont l'équilibre financier ne semble pas assuré, restent pour l'instant assez hypothétiques » ; quels arbitrages seraient nécessaires pour financer ce projet ? <p>- Points de vigilance à approfondir :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les conséquences sur les habitations riveraines du passage en souterrain au voisinage de la nappe phréatique et du ru historique de Clamart ○ Les niveaux de bruit/vibrations et de pollutions atmosphériques (ventilations et autres) dans les habitations après mise en service ○ L'empreinte carbone des deux scénarios
<p>Société du Grand Paris (établissement public dont la mission est de piloter le déploiement et le</p>	<p>Le prolongement du tramway T10 en gare de Fort d'Issy – Vanves – Clamart</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'inscrit pleinement dans la continuité du schéma d'ensemble du Réseau de transports du Grand Paris, en proposant une nouvelle correspondance avec la ligne 15 et une nouvelle centralité, et en complétant l'offre de rabattement vers la future ligne 15. 	<p>Point d'attention ; la jonction avec la ligne 15 (qui suit un axe Est-Ouest à ce niveau vs une axe sud/nord-est pour le T10)</p> <p>2 scénarios possibles à approfondir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mise en parallèle du tunnel du tramway T10 avec celui de la ligne 15 Sud : 	<p>→</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
financement du Grand Paris Express)	<ul style="list-style-type: none"> - accompagne la mutation d'un quartier de gare : En termes d'intermodalité et d'accessibilité du territoire, le terminus actuel du T10 à la station « Jardin Parisien » ne permet qu'une correspondance avec le réseau de bus. En se connectant au réseau du Grand Paris Express ainsi qu'à la ligne N du Transilien, le T10 renforcerait la desserte en transports lourds du quartier de gare de Fort d'Issy – Vanves – Clamart en pleine mutation avec des projets urbains en cours portés par les collectivités locales. - accompagne l'accessibilité du territoire et développe la mobilité durable - favorise les transports en commun et limite l'étalement urbain, en cohérence avec les enjeux climat-énergie. : <p>La solution tunnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des avantages en matière de maîtrise foncière (pas d'acquisition en surface, seulement en tréfonds) - Une technique maîtrisée, et courante Aujourd'hui les méthodes de réalisation ne sont plus une contrainte qui limite l'ampleur d'un projet. Des études préliminaires sur le contexte géologique et hydrogéologique, les déplacements et vibrations induits et la sensibilité des constructions avoisinantes aux tassements et vibrations permettent d'identifier les incertitudes résiduelles. En phase travaux, les tunneliers exercent une pression de confinement sur le front de taille et sur les parois du tunnel limitant fortement la convergence du terrain (→déplacements en surface millimétriques). 	<p>Une correspondance vraisemblablement optimisée ... mais la nécessité d'adapter le tracé du tunnel en intégrant un rayon de courbure suffisant ⇒ Impact sur le tracé bien en amont de la gare</p> <p>2. Perpendicularisation des 2 tracés avec deux configurations possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le terminus du T10 et son arrière-garde localisé au sud de la ligne 15 Sud : Export de contraintes techniques de la ligne 15 Sud sur les ouvrages du tunnel du T10 relativement faible... Mais des correspondances relativement longues et un fort impact sur les aménagements autour de la gare ○ Le terminus du T10 localisé indifféremment au sud ou au nord de la ligne 15 Sud, et l'arrière-garde servant de puits de sortie du tunnelier localisée au nord de la ligne 15 Sud Des contraintes plus importantes sur le T10 : le tunnel devrait « plonger » pour passer sous le tunnel de la ligne 15 sud, en prenant une marge nécessaire et suffisante afin de ne pas endommager l'infrastructure de la ligne 15 Sud (a minima un toit de tunnel à 40 m de profondeur) → une longueur de la correspondance relativement longue 	
Vivre à Clamart (Association dont l'objectif est la préservation de la qualité de vie la protection de l'environnement, à Clamart et dans les communes environnantes)	<p>La concertation Utile, mais des réunions trop centrées sur Clamart alors que les utilisateurs potentiels résident pour une bonne part dans d'autres communes</p> <p>La solution « tracé en surface »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Rejet du passage à 3 voies de la RD2 dans la forêt de Meudon, 2 voies étant suffisantes 	<p>Un avis défavorable sur les deux solutions proposées</p> <p>Les demandes :</p> <p>a) Que les travaux prévus en phase 1 se poursuivent de la station provisoire « Jardin Parisien » au terminus « Place du Garde », en surface, tels que définis dans le projet ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2016, sans adjonction d'une voie routière</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Constat d'un manque d'anticipation du projet conduisant à des expropriations importantes et onéreuses dans la ville de Clamart <p>La solution « tracé en souterrain »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Manque de précision et de visualisation des impacts, notamment sur le démarrage en forêt de Meudon, qui risque d'être significatifs (yc sur le quartier Jardin Parisien, Site Patrimonial Remarquable) ○ Risque de suppression de la station Jardin Parisien, utile à la desserte de plusieurs lieux ○ Interrogation sur l'estimation du coût <ul style="list-style-type: none"> ▪ omet la possibilité 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 ▪ ne précise pas le montant retenu pour aléas (10% serait insuffisant) <p>Les prévisions de fréquentation : interrogation sur</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ l'utilisation d'un modèle qui ne tient pas compte de la transformation des mobilités des franciliens ○ la dynamique de croissance de la population de Clamart (utilisation de la base 2017 et non 2020, montrant un ralentissement de la croissance ○ La dynamique des emplois, qui semble en contradiction avec le développement des logements sur des parcelles réservées antérieurement à des zones d'activités <p>Une rentabilité incertaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un taux de retour sur investissement qui risque d'être très faible alors que la DUP du premier tronçon a été annulée entre autres pour une insuffisance de rentabilité 	<p>supplémentaire le long de la D2, Avenue Trébignaud.</p> <p>Cette station « Place du Garde » permettrait de desservir le centre-ville et le futur complexe sportif Hunebelle, une partie des habitants du quartier Percy-Schneider et ceux des nouveaux immeubles construits près de la Place du Garde.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) Si le besoin d'un prolongement s'avérait nécessaire, que les études pour son prolongement vers Paris soient ensuite reprises et entendues à toute autre solution qui prendrait en compte l'évolution des besoins de mobilités et des modes de déplacement à l'horizon 2035.</p> <p>Et qu'une étude d'impact globale couvrant le parcours T10 dans son intégralité (Phase 1, et Phase 2), soit réalisée.</p>	
<p>Pierre Peltier Habitant de Clamart</p>	<p>Les objectifs du projet tels que compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ desservir les nouveaux quartiers du plateau de Clamart, du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry, ○ les rapprocher de la Défense et de Boulogne-Billancourt, 	<p>Compte tenu des atouts de la station Pont de Sèvres (un terminal de bus bien dimensionné ; une liaison en voie rapide - Nationale 118 - vers Vélizy 2 qui est proche de ces nouveaux quartiers) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Créer un bus à haut niveau de service entre la station Malabry du T10 et la station Pont 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ leur permettre un accès rapide à la ligne 15 du futur métro, ○ obtenir des gains de temps conséquents 	<p>de Sèvres (sur ligne 15) via Vélizy 2, empruntant principalement la N118 à partir de Vélizy 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ niveau de service supérieur aux lignes de bus traditionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) ; performances proches de celles des tramways ; coût moindre (quelques dizaines de millions) ; un trajet de 15 mn entre la station Malabry et Pont de Sèvres ○ Aucun impact sur les centres urbains du territoire ○ Accès au Métro 15 du Grand Paris par Pont de Sèvres et Châtillon Montrouge ○ Accès facile aux lignes de métros 13 et 9 ○ Pour relier L'Hôpital Béclère à la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart : mettre en place une navette passant par la place Marquis et Percy ○ Désenclavement du quartier Percy-Schneider mal desservi par les transports en commun, le bus 189 assurant déjà ce rôle à l'est du centre ville 	
<p>Sud Environnement (Coordination d'associations travaillant sur le maintien de la biodiversité et du changement climatique, actives sur le territoire de Vallée Sud Grand Paris et les communes limitrophes de l'Essonne et du Val de Marne)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - S'agissant du 1er tronçon du T10 <ul style="list-style-type: none"> ○ le dossier aborde insuffisamment l'annulation de la DUP et les motivations du jugement ○ l'étude d'impact et les mesures de compensation relatives au 1er tronçon contestées (continuités écologiques estimées médiocres sans fondement, compensations faites en grande partie loin des espaces impactés) - Les éléments du dossier soulèvent des interrogations : <ul style="list-style-type: none"> ○ qualification de la localisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du tramway comme en entrée de ville alors qu'il est construit en forêt ○ objectifs réels du projet : « permettre un grand développement de la densification en assurant un minimum de desserte des projets de logement par les transports en commun. » 	<ul style="list-style-type: none"> - Prioriser la prolongation de la ligne de métro 4 automatisée de Bagneux à Châtenay-Malabry <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour offrir « une liaison rapide aux habitants du sud du Territoire, non seulement vers la ligne 15 mais surtout directement vers Montparnasse, Saint Michel et les gares de l'Est et du Nord » ○ Pour desservir le quartier des Mathurins à Bagneux (6500 logements et 4000 emplois), enclavé, et dont la desserte est actuellement prévue par des aménagements de voiries et la mise en service d'un bus à haut niveau de service en site propre qui impliquerait la suppression de bâtiments et d'une partie d'un parc ○ Pour soulager la charge de la ligne RER B « en réutilisant la partie de la ligne entre 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ option surface : un « cavalier à un projet d'élargissement à 3 voies de la D2 » ? ○ option tunnel : insuffisance d'information sur les impacts en forêt, empêchant de se prononcer ○ absence de mention du projet de prolongement de la ligne 4 alors qu'il est inscrit dans le SCoT du Grand Paris et devrait être prioritaire 	<p>Bourg la Reine et la Gare du Plessis-Robinson, sans supprimer les stations desservies jusque là par le RER B, ainsi que la correspondance avec le RER à Bourg-la-Reine »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour donner « un accès aux populations du Nord du Territoire à l'Arboretum, à la vallée au Loup et au-delà à la forêt de Verrières » <p>- Achever le T10 « sauf si l'étude d'impact à réaliser montrait qu'il est incompatible avec la préservation de l'environnement », pour « compléter utilement la desserte du sud du Territoire Vallée Sud Grand Paris »</p>	
<p>AUT Clamart (Association d'usagers des transports de Clamart et des communes voisines)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sur la concertation <ul style="list-style-type: none"> ○ une difficulté à intervenir lors de la réunion publique d'ouverture ○ des « interventions très insistantes de la mairie de Clamart en faveur de l'option en tunnel », en dehors de la concertation préalable menée par IDFM (documents municipaux, réunions en comités de pilotage de quartier, pétition lancée puis clôturée, banderoles promotionnelles, argumentation erronée) ○ concertation élargie à l'opportunité, mais incomplète ou insuffisante sur les autres solutions possibles (autres scénarios tram, bus, raccordement à Issy et non Clamart, ...), dans la comparaison entre les 2 scénarios, et dans l'association des autres communes concernées - Dans le dossier de la concertation et le DOCP : <ul style="list-style-type: none"> ○ Des erreurs et des informations datées, ○ Des données relatives au comportement des usagers basées sur l'enquête transports de 2010 (quid prise en compte COVID, prix des carburants, sensibilité au changement climatique ?) ○ Des données de dynamique de populations et d'emplois « surprenantes » et en contradiction avec les constats récents ○ Des prévisions de fréquentation surévaluées par rapport à la zone de desserte - Les scénarii : 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans un 1er temps : <ul style="list-style-type: none"> ○ Terminer rapidement le projet prévu en 2016, en gardant le tracé conçu alors, avec 2 voies de circulation sur la RD2 pour les voitures, camions, bus (et non pas 3) ○ Retravailler l'intermodalité place du Garde, (parking sécurisé de vélos, navettes rapides vers la gare, maintien du 189) ○ Objectif : élargir le potentiel de clamartois utilisant le T10 vers les zones d'activités Novéos, de Châtenay et de la Croix de Berny, ainsi que vers le T6 et le RER B, et faciliter l'accès à pied ou à vélo à Place du Garde - A plus long terme : évaluer le besoin d'un moyen plus structurant sur la base « d'études actualisées et précisées, avec l'ajout d'un scénario détaillé vers Issy-les-Moulineaux ou même au-delà » ; évaluer l'intérêt d'un prolongement de la ligne 4 de métro de Bagneux (avec la ligne 15) à Châtenay-Malabry ou d'autres possibilités de lignes de transport, comme par exemple un bus à haut niveau de service (BHNS) jusqu'au Pont de Sèvres via la RN118 	<ul style="list-style-type: none"> - Incertitude technique sur la solution tunnel (du fait d'une compétence moindre pour IDFM que pour que SGP) - Nécessité d'un bilan carbone pour comparer les deux options et évaluer l'avantage apporté en matière environnementale, en analyse du cycle de vie

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inquiétudes sur les travaux dans une ville « saturée » (notamment autour de la gare), et sur l'offre de bus en cours de travaux et après mise en service (en particulier sur la ligne 189) ○ Le scénario en surface : un « scénario repoussoir » prenant sur la forêt de Meudon pour laisser 3 voies de circulation sur la RD2 (2 dans la DUP initiale de 2016) et détruisant 70 bâtiments ; des difficultés importantes sur el tracé en ville ; «une solution est difficile à mettre en œuvre en l'état actuel de la situation » ○ Le scénario en tunnel : un scénario de référence « trompeur », des « problèmes réels apparus au fur et à mesure des échanges et des compléments apportés et surtout expliqués par IDFM » : expropriations, impacts sur les secteurs du Parc de la Maison Blanche et Lazare-Carnot, surface des stations et émergences, impacts de la tranchée de départ du tunnel, interactions avec le sous-sol clamartois (caractéristiques hydrogéologiques et géologiques, carrières) bilan carbone ○ coûts très élevés et incertains notamment pour la solution tunnel, largement supérieurs aux coûts moyens des tramways pour une fréquentation limitée, interrogeant sur la pertinence socio-économique du projet ○ des options alternatives non détaillées : terminus à Issy-les-Moulineaux, amélioration ou renforcement du réseau de bus <p>- En conclusion : aucune des 2 options souhaitable</p>		
<p>Touche pas à ma Ville de Clamart (Association regroupant les riverains du quartier Jardin Parisien, sur les sujets environnement et qualité de vie)</p>	<p>- Une concertation partielle qui ne permet pas aux citoyens de se prononcer sur un projet études non finalisées et informations essentielles absentes du DOCP)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Difficulté à participer aux réunions sur inscription ○ Absence de scénarios alternatifs ○ Plutôt un recueil d'avis qu'un dialogue ○ Informations approximatives et contradictoires lors des réunions (par ex. : les emprises au sol) 	<p>- Scénario tunnel</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Préservation de la forêt de Meudon yc la parcelle située en face du quartier Jardin parisien ; respect des règles émises par l'inventaire des ZNIEFF » en forêt de Meudon ○ Alternatives à l'emplacement de l'entrée du tunnel côté forêt : déport de la base vie en face Nord- Ouest du côté du Stade de la 	<p>- La rédaction et la diffusion d'un nouveau DOCP :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Intégrant les impacts structurants d'analyse ○ Comparant le scénario tunnel au scénario initial de tracé en surface limité à 2 voies de circulation pour les voitures, ○ Réintégrant d'autres alternatives (dont un prolongement vers la gare d'Issy-les-Moulineaux qui avait été étudié)

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ « Il est demandé de se positionner sur un projet dont l'analyse de la complexité sera approfondie dans le cadre d'études techniques ultérieures, une fois la décision du scénario choisie » ○ « Propagande » de la Mairie de Clamart (tracts, banderoles, dossier spécial ...) avec des données erronées et une présentation trompeuse de la solution tunnel (« la forêt de Meudon sera préservée intégralement » par ex) ; déséquilibre des informations présentées sur les deux options - Un « DOCP incomplet et partial » <ul style="list-style-type: none"> ○ Contexte de la suspension des travaux entre Jardin parisien et Place du Garde non exposé (tracé initial en surface prévu à 2 voies de circulation pour limiter la coupure de la forêt de Meudon, et suspendu sur demande de la mairie pour conserver 3 voies routières, et justifier l'option tunnel du prolongement) ○ Absence d'analyse d'impact détaillée pour chaque scénario, et de précisions sur les impact fonciers et sociétaux (chantier et exploitation) ○ Implantation de la base vie trop impactante et contraire aux règles de la ZNIEFF ○ Différentiel de précision entre les options tunnel et surface - Proposition d'une analyse en propre des impacts des travaux d'un point de vue environnemental et sociétal (rythme, émergences, base de vie, ouvrages annexes, stations, bruit et vibrations, coûts, bilan carbone) 	<ul style="list-style-type: none"> plaine, ou recul du démarrage du tunnel au niveau de Béclère, ○ Alternatives à l'ouvrage annexe à Jardin Parisien ○ Préservation de la Place Maurice Gunsbourg, lieux de vie fréquenté ○ Mur anti-bruit au démarrage du tunnel - Scénario Surface <ul style="list-style-type: none"> ○ Revenir au projet initial (2 voies et non 3 en forêt de Meudon) avec comme avantage de favoriser le report modal ○ Circulation alternée sur la portion Pace du garde- rue de Meudon ○ Alimentation par le sol ave R Samuel et rue de Torcy, pour réduire l'impact foncier 	<ul style="list-style-type: none"> - Des garanties pour la préservation de la forêt de Meudon, incluant la parcelle du Bois située en face nord-est du quartier Jardin parisien - La mise en place d'un dialogue pour « comprendre et évaluer les ajustements qui pourraient permettre aux citoyens de limiter les désagréments » - Des informations précises <ul style="list-style-type: none"> ○ sur les travaux, leur rythme, leurs impacts & les actions pour les réduire, l'implantation des émergences, ○ la gestion des flux à la gare de Clamart ○ les montant des provisions pour risque dans la version tunnel qui présente de fortes incertitudes de coûts ○ le bilan carbone des solutions et notamment du tunnel
<p>Pierre Toulouse (Consultant mobilité ; habitant de Vanves)</p>	<p>Une présentation du projet « insincère », dévalorisant à l'excès l'option surface avec le souci de ne pas limiter la circulation automobile :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'objectif de réduction de la part de l'automobile devrait conduire à minorer les difficultés entraînées par l'option surface sur la circulation routière et privilégier une solution pesant sur cette dernière pour accentuer le recours au TRAM (côté forêt et côté gare de Clamart, en lien avec les projets de réaménagement des rues Larmeroux et Marcheron à Vanves) - Un modèle de trafic qui valorise essentiellement les gains de temps et pas l'attractivité de la solution surface 	<p>Prolongation place du Garde avec deux voies de circulation et desserte par bus vers Etienne Dolet (ligne 13), ou vers la gare de Clamart, ou vers Corentin Celton (trajet du 189) ; par des bus à haut niveau de service sur un trajet en site propre non dissocié et sans maintien de la circulation générale</p> <p>Ou</p> <p>Liaison directe vers Pont de Sèvres par réservation d'une voie sur la nationale 118</p> <p>Ou</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<p>(vue sur extérieur, accès facile, nombre plus élevé de stations, régression de la circulation automobile) ; des données de mobilités datées (pré-COVID)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caractère dépassé de l'attention portée à la préservation des places de stationnement, qui induisent des expropriations dépassant les besoins réels - Des estimations de coûts opaques : coût de l'option tunnel sous évalué (référence aux coûts pour la SGP faussée du fait d'un milieu urbain très dense et d'un tracé court sans les mêmes économies d'échelle) ; coût de l'option surface lié pour les 3/4 au foncier sans garantie sur la juste valorisation et la possible revalorisation après la construction du TRAM (Cf. SGP) 	<p>Remise à double sens de circulation de la rue Jean Jaurès et réservation de la rue Curie et de l'avenue Victor Hugo au TRAM (circulation en mixité avec le Tram réservée aux seuls riverains ; existe dans de nombreuses villes - Orléans, Besançon, ... ; proposé sur la section René Samuel - Troisy)</p>	
<p>Nathalie Launay (Elue Génération.S du Conseil Municipal du Plessis-Robinson sur la liste Ambition Citoyenne)</p>	<p>Un DOCP incomplet et biaisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peu de références à l'annulation de la DUP du T10 1er tronçon, et sans exposé des motivations ; et au contexte de suspension des travaux entre Jardin Parisien et Place de Garde (maintien de 3 voies de circulation) - Maintien de 3 voies de circulation sur la RD2 pour l'option surface, en décalage avec « le SRCE et le code de l'environnement » - Absence d'objectivité sur l'impact environnemental du scénario tunnel sur la forêt de Meudon (impact réel sur le milieu naturel d'un ouvrage annexe non précisé) - Absence de prise en compte de l'évolution des comportements mobilité (vélos, covoiturage, auto partage) et de l'effet du télétravail - Interrogation sur l'évaluation de la dynamique des emplois notamment sur le Plessis Robinson et pas de prise en compte des besoins de mobilité autres que domicile travail qui peuvent être orientés nord-sud plus que est-ouest - Un bénéfice réduit à un gain de temps limité, incertain compte tenu des conditions d'arrivée à la gare de Clamart et ne répondant pas aux attendus de départ 		<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser une étude d'impact sur l'ensemble du projet phase1 et 2 en prenant en compte les réseaux écologiques du territoire Vallée Sud, en vue de rétablir la fonctionnalité des réseaux écologiques pour permettre la reconnexion de Paris à la première ceinture verte de l'Ile de France - Réexaminer l'option en surface avec 2 voies et non 3 en traversée de la forêt de Meudon - Prendre en compte l'impact de ces nouvelles mobilités douces, et des nouveaux comportements des franciliens en matière de télétravail. - Réintégrer le scénario d'arrivée à Issy les Moulineaux à partir de la place du Garde avec la traversée préliminaire de la forêt de Meudon comme prévu par la DUP en phase 1, « plus intéressant 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 »
<p>Pierre Astic (Conseiller municipal de Clamart)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Clamart : une des villes de 2^{ème} couronne « parmi les plus mal desservies en transport en commun lourd dans le 92, au détriment des habitants qui se rendent à Paris centre, pour leur travail, leurs études, leurs activités culturelles et sociales » ; une attractivité « pénalisée » 	<p>Organiser une connexion avec un métro qui amène les voyageurs directement au centre de Paris, en prolongeant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le T10 en surface ou en souterrain depuis la gare de Clamart jusqu'à la station Coentrin 	<p>Pourquoi se polariser sur la connexion avec le quartier de la Défense situé à plus de 15 km, et ignorer le flux principal avec la ville centre (Paris) situé à 3 km ?</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<p>...mais un projet de T10 qui ne désenclaverait que partiellement la ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un différentiel de coût « faiblement documenté » entre les 2 options ○ La solution en surface « impraticable » (coût, destruction massive de bâtiments) ○ Des délais optimistes « au regard des délais d'instructions administratives, de déclaration d'utilité publique et d'acquisitions des emprises foncières » (Cf. Grand Paris Express) ○ Des prévisions de croissance emplois/habitants sur Clamart mal justifiées ○ L'absence de justification du flux de passagers vers la Défense, et d'information sur celui possible vers Paris <p>- Une concertation qui aurait dû partir des « besoins réels des habitants du bassin de vie, en intégrant l'évolution de l'habitat, des zones d'emplois, du pôle de centralité principal, et des flux de circulations, plutôt que chercher à justifier le prolongement d'une ligne de tramway quel qu'en soit le coût. » ; l'absence de comparaison de la solution TRAM avec des solutions alternatives mixant divers modes de transport</p>	<p>Celton sur la ligne 12, puis jusqu'à la station Issy Val de Seine RER C et T2, pour desservir la zone d'emploi du Pont d'Issy en fort développement.</p> <p>Ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - une ligne de métro (8, 12 ou 13) jusqu'à Clamart, et assurer une interconnexion avec le T10 au Jardin Parisien 	
<p>AUT FNAUT Ile de France (Branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT))</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Déploie : <ul style="list-style-type: none"> ○ Que seul le rabattement vers une gare de la future ligne 15 du métro ait été prise en compte, et non l'accès à Paris, qui aurait aussi dû être un enjeu majeur de ce projet, ou à la zone d'Issy en fort développement ○ Que la solution vers la gare d'Issy n'ait pas été présentée ○ Que le seul tracé proposé à la concertation, vers la gare de Clamart, « se soit résumé à un choix binaire : 100 % en surface ou 100 % à grande profondeur ». - Inquiétude sur l'avenir du projet au regard de son coût au km, et du trafic prévisionnel, ce qui pourrait empêcher son financement - Des critiques sur les options portées et des risques d'impasse technique et financière : 	<p>Un 3^{ème} scénario vers Clamart gare « alliant les avantages des deux propositions tout en s'efforçant d'en éliminer les inconvénients »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tracé mixte semi-enterré (« succession de sections en surface lorsque la voirie le permet reliées entre elles par des tunnels de faible longueur et à faible profondeur » pour éviter des « acquisitions foncières disproportionnées ») (solution adoptée par le SYTRAL pour le futur tramway express de l'ouest lyonnais) - « Réassociant les deux itinéraires aller et retour du scénario en surface en superposant les deux voies sur les tronçons les plus contraints, l'une restant en surface, l'autre étant construite à faible profondeur en tranchée couverte - Utilisant la trouée de l'ancienne ligne RTE en forêt de Meudon pour un passage en souterrain peu profond 	<p>Remettre sur la table l'hypothèse Issy-les-Moulineaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Car ISSY RER sera un « grand pôle multimodal » - Car « il est très probable qu'à moyen terme, la ligne de métro 12 sera prolongée jusqu'à Issy RER, voire au-delà, donnant un accès direct au réseau du métro parisien » - Car un terminus du T10 à Issy RER permettrait « aux Isséens de joindre les secteurs riches en emplois situés le long du premier tronçon du T10 » et d'accéder à la forêt de Meudon, « de desservir l'Hôpital d'Instruction des Armées Percy, pôle fortement générateur de déplacements et des quartiers d'habitat collectif à forte densité comme le quartier des Epinettes et le Belvédère », - Avec un tracé mixte semi-enterré « tenant compte des difficultés supplémentaires propres à cette liaison » (dénivelé, carrières)

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'option surface : choix d'un matériel roulant large (gabarit de 2,65 m) préalablement à toute réflexion sur ses difficultés d'insertion urbaine ○ L'option tunnel : « des gares à grande profondeur peu attractives pour les petits parcours, nécessitant des chantiers en pleine ville très longs (6 à 7 ans), très pénalisants pour les riverains et à des coûts disproportionnés pour une ligne de tramway » ; absence d'étude sur l'arrivée complexe à la gare de Clamart (correspondance souterraine et arrière gare) 	<ul style="list-style-type: none"> - Supprimant « les ouvrages auxiliaires qui nécessitent des chantiers de longue durée (6 ans) situés dans des secteurs sensibles, la forêt de Meudon et le centre-ville et générant des coûts importants » - Maintenant 5 stations 	
<p>Josette BASCHET (habitante du quartier Percy Schneider à Clamart)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le quartier Percy Schneider : « un quartier excentré et mal desservi par les transports en commun et les services publics, en limite de commune et de territoire » - Un « prix à payer en termes de changement de ville, d'expropriations et de nuisances, d'atteinte à la nature, de budget est effarant, quelque soit le scénario présenté retenu » : sensibilité des habitants, expropriations, travaux de grande ampleur, « l'attaque inadmissible de la forêt et de sa faune », la « lourdeur des choix opérés et des normes en cours, totalement inadaptés à la densité particulière du Bas Clamart » - « L'identité de la ville et les attentes des habitants » : aucune demande pour une restructuration forte comme celle que peut amener le projet de tramway - Le projet de prolongement : « une utilité publique incontestable pour les communes du plateau qui ne sont desservies à ce jour que par des bus et pour compléter la ligne du RER B pour une desserte beaucoup plus rapide vers les bassins d'emploi de Boulogne, Issy et La Défense » ; des « difficultés techniques et les angoisses des habitants qui en découlent sont certainement sous évaluées » - L'option tunnel : une « nouvelle amputation de la forêt dans la zone du Jardin Parisien » - Une concertation <ul style="list-style-type: none"> ○ qui n'a pas permis de débattre des propositions des habitants et de leurs associations, malgré le travail fourni ○ des « collectivités porteuses qui ont disposé de moyens colossaux pour présenter leur projet et en faire la publicité » et qui sont à la fois contributrices 	<p>Une solution mixte, consistant en un trajet aérien dans le bois, jusqu'à la Place du Garde, et une poursuite en souterrain, sous la ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Portion en surface : une station et un terminal bus au point bas ; en suivant l'avenue Trébignaud réduite à 2 voies de circulation routière ; en reportant la piste cyclable sur la route forestière qui existe déjà à l'ouest → améliorer la desserte pour les habitants de quartiers excentrés, avec une connexion facile avec les bus et le parking en construction sous Hunebelle - Portion en tunnel : un TRAM qui ne doit pas ressembler à un RER, avec des stations éloignées ; la limitation des emprises travaux nécessaires aux stations et émergences 	<ul style="list-style-type: none"> - Préciser certains sujets peu abordés en concertation : <ul style="list-style-type: none"> ○ le « devenir des parcelles libérées après travaux et leur impact sur l'évolution de la ville », ○ les « infrastructures de rabattement vers le TRAM, parkings et futures lignes de bus », ○ les coûts complets du projet (intégrant les recettes liées à la cession ultérieure des terrains restitués), ○ les « répercussions sur l'ensemble de la ligne T10 et les travaux complémentaires indispensables ailleurs qu'à Clamart » du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs et l'allongement de la ligne ○ les plans de circulation routière et de desserte bus et parkings ; ○ le maillage complet prévu pour le sud des Hauts de Seine ○ les interactions avec le projet de piétonisation du centre ville ○ les modalités de référés préventifs ○ la prise en compte des risques « eau » et « carrières » - Maintenir l'accès aux cahiers d'acteurs après la concertation préalable - Concrétiser le principe de co-construction pour la suite des réflexions, avec l'appui des garantes de la concertation (par ex. une réunion pour analyser les propositions du public)

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA ou aux garantes
	<p>du projet et parties prenantes ; le ressenti d'un « grand déséquilibre entre la place laissée aux collectivités porteuses du projet et les moyens donnés aux habitants pour s'exprimer »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ qui a permis « de bien comprendre les points forts du projet et de ses 2 scénarios ». ○ en réunion de clôture, des collectivités territoriales qui ont « validé le scénario privilégié en tunnel, sans le moindre amendement » et sans écouter les habitants ni tenir compte des contributions déjà publiées 		<ul style="list-style-type: none"> - La capacité à entendre « les réactions très négatives des habitants et de leurs associations environnementales » questionnée - la nécessité d'offrir au bas de Clamart « des services nouveaux en matière de desserte », pour l'option tunnel et « d'améliorer significativement la répartition des stations déjà peu nombreuses »
<p>Les Dérailleurs de Clamart (Association pour la promotion du vélo et des circulations douces à Clamart et dans ses environs)</p>	<p>De façon générale : prendre en compte les aménagements prévus par le Plan Vélo VSGP, le tracé d'une ligne de RER Vélo le long de la D2, les aménagements cyclables de la phase 1 du T10 (en les améliorant pour se rapprocher aux mieux des préconisations actuelles du CEREMA)</p> <p>En cas de TRAM en surface :</p> <ul style="list-style-type: none"> - matérialiser les voies cyclables structurantes par des pistes sécurisées et séparées du trafic motorisé, conformément aux préconisations du CEREMA - sur les voies étroites : modifier le plan de circulation pour réduire la vitesse et la densité du trafic motorisé. ; implémenter le concept de « Vélorue » - éviter les ronds-points et giratoires dont le rayon ne permet pas l'implémentation d'un anneau cyclable protégé - prévoir des bordures de piste chanfreinées (chutes), le traversées des fils d'eau sans ressaut, des rayons de courbure compatibles des déplacements à vélo, des différences de niveau entre trottoir, piste et chaussée (différencier les espaces) - traiter les arrêts de bus (quai, continuité des pistes protégées, emplacements dédiés aux stationnements aléatoires) <p>En cas de TRAM en tunnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prévoir des aménagements cyclables similaire en surface permettre la circulation des vélos dans le tunnel 	<p>Préconisations à IDFM</p>	
<p>Hôpital Antoine-Béclère AP-HP</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet qui permettrait de « rapprocher encore plus notre offre de soins de la population clamartoise », de « faciliter l'accès aux soins » pour lutter contre les inégalités en santé, qui rendrait « l'hôpital Antoine-Béclère AP-HP « plus accessible aux patients et aux visiteurs, mais aussi plus attractif pour les professionnels habitant le secteur ou Paris » - Un projet qui permettrait de « relier la banlieue ouest desservie par la ligne N », de donner « un accès plus facile aux villes limitrophes », d'offrir « plus de possibilités de déplacements aux personnes effectuant des allers-retours de banlieue à banlieue » de faciliter les trajets vers la capitale - Un projet qui serait « d'une grande aide pour le recrutement du personnel (médical et paramédical) - Un projet qui accompagnerait « la réduction de l'impact écologique des déplacements », la fluidification des axes routiers (N 118, RD 906...), et qui permettrait à certains professionnels de passer de la voiture aux TC - Des travaux auraient un impact négatif sur l'environnement, avec des arbres qui devraient être abattus ; attention « à l'aménagement au point de vue environnemental », pour ne pas dénaturer le paysage et conserver des « poumons de verdure » - Un projet qui permettrait « le confort de la régularité des horaires », de ne « s'inquiéter de la circulation, des temps de trajet et de garer la voiture », qui faciliterait les déplacements des professionnels 	<p>Témoignages de membres du personnel</p>	

