



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

# PRÉSENTATION DU PROJET

## 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Situées au sud du département des Hauts-de-Seine, les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart constituent un territoire dynamique. De nombreux projets d'aménagement et d'infrastructures vont y voir le jour dans les prochaines années, créant de nouveaux logements, bureaux et équipements générateurs de déplacements.

C'est dans ce secteur, entre La Croix-de-Berny à Antony et la place du Garde à Clamart, sur une longueur de plus de 8 kilomètres, que va être réalisé le tramway dont ce DOCP est l'objet.

## 2. HISTORIQUE DU PROJET

Inscrit au SDRIF<sup>1</sup> de 1994, le projet de la Croix-du-Sud, qui prévoyait le croisement de deux lignes de transports en commun à Clamart, a été en partie repris en 2000 par le projet de réalisation du tramway T6, qui constitue l'une des deux branches prévues. La seconde branche se concrétise par le projet de tramway Antony-Clamart et permet la poursuite, sous une nouvelle forme, de la Croix-du-Sud.

Depuis 2005, ce projet est porté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine, qui a mené de nombreuses études sur le secteur : recherche d'itinéraires, contraintes et enjeux d'insertion, perspectives concernant la fréquentation, analyses techniques et environnementales. Le STIF a, quant à lui, réalisé en 2004, l'Étude du schéma des infrastructures en transports collectifs du secteur « Val de Seine étendu » ainsi que des premières prévisions de trafic en 2010.

### 2.1. LES PORTEURS DU PROJET

Le STIF est maître d'ouvrage des phases d'études préalables et de la concertation,

1. – SDRIF : Schéma Directeur des Transports d'Île-de-France.

en étroite collaboration avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine. Pour les phases ultérieures et jusqu'à la mise en service, la maîtrise d'ouvrage sera partagée entre :

- le STIF pour le système de transport,
- le Conseil Général des Hauts-de-Seine pour les aménagements urbains et la coordination des maîtres d'ouvrage.

Le Conseil Général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France se sont associés pour financer ce projet dans le cadre du CPRD<sup>2</sup> pour la période 2009-2013. L'enveloppe financière qui y est prévue, d'un montant total de 225 M€ (aux conditions économiques de janvier 2008), se décompose de la manière suivante :

- la Région : 78,75 M€ (35 %)
- le Département : 146,25 M€ (65 %)

Les acteurs locaux situés sur le tracé du tramway sont également partenaires du projet :

- la commune d'Antony ;
- la commune de Châtenay-Malabry ;
- la commune du Plessis-Robinson ;
- la commune de Clamart ;
- la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre ;
- la communauté d'agglomération Sud-de-Seine.

Une participation forte des partenaires a été recherchée dès le début de l'élaboration du présent dossier. Des comités techniques et des commissions de suivi<sup>3</sup> sont ainsi organisés régulièrement par le STIF afin d'informer et d'impliquer les acteurs locaux, dans l'objectif de définir un projet partagé.

### 2.2. OBJECTIFS

Le territoire concerné directement par le projet de tramway est en cours de mutation et de densification en logements. Il connaîtra dans la prochaine décennie un développement important d'emplois, en particulier dans la zone d'activités de Novéos, où seront implantées de nouvelles entreprises.

2. – CPRD : Contrat Particulier Région-Département, outil de programmation financière, complémentaire du Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

3. – Les commissions de suivi rassemblent les maîtres d'ouvrage, les financeurs, les élus et services techniques des communes et des communautés d'agglomération.

Par ailleurs, le réseau de transport structurant (lignes de RER, de métro et de tramway), bien que présent sur le secteur, reste très périphérique et strictement orienté vers Paris.

Le projet de tramway Antony-Clamart a donc vocation à répondre aux objectifs suivants :

- Développer l'offre de transport en commun avec un mode de déplacement durable qui renforcera les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers

le réseau structurant existant (RER B et TVM) ;

- Accompagner les projets de développement du territoire ;
- Offrir un service de grande qualité aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable ;
- Améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway.



## 3. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES POLITIQUES GLOBALES D'URBANISME ET DE TRANSPORTS

### 3.1. INSCRIPTION AU SDRIF

Après une concertation auprès des élus des départements d'Île-de-France, de la Région et de la population francilienne, le SDRIF a été adopté par les élus régionaux le 25 septembre 2008, puis validé par l'Assemblée nationale le 31 mai 2011.

Au regard des perspectives d'évolution de la région à l'horizon 2030, des infrastructures en site propre complémentaires au réseau existant seront nécessaires. Ils viseront à désenclaver certains quartiers, desservir des zones éloignées et irriguer en profondeur de vastes zones de développement. Le schéma directeur a ainsi prévu le développement d'un réseau de transports en commun en site propre en rocade en proche et moyenne couronne dont le tramway « La Croix-de-Berny à Antony Place du Garde à Clamart » fait partie.

### 3.2. PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE

Le PDUIF en vigueur, adopté en 2000 par l'État, a, pour la première fois dans un document de planification régionale, prôné la réduction de l'usage de la voiture. La Région a adopté en février 2012 un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020. Il a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part, et la protection de l'environnement et la santé d'autre part, dans les limites des capacités de financement.

Les actions préconisées favorisent les modes doux, une augmentation de l'attractivité des transports en commun, une optimisation du partage de la voirie et une rationalisation des flux de marchandises.

Le projet de tramway Antony (La Croix-de-Berny) Clamart (place du Garde) est situé dans un secteur aujourd'hui principalement desservi par des bus, en lien avec des axes structurants régionaux. Il permettra d'augmenter la part modale des transports en commun et répond, en ce sens, aux objectifs de mobilité durable affichés par le PDUIF. De plus, la requalification des voies lors de l'arrivée du tramway favorisera les modes doux et permettra d'optimiser le partage de l'espace public.

### 3.3. PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

Sur le secteur étudié, deux Plans Locaux de Déplacements (PLD) déclinent le PDUIF en apportant des éléments détaillés à l'échelle des collectivités concernées :

- Le **Plan Local de Déplacements des Hauts-de-Seine** concerne les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson. Il a été adopté en 2006. Plusieurs objectifs sont mis en avant. À l'échelle locale, l'objectif est d'améliorer les transports collectifs et les circulations douces. À l'échelle régionale, il s'agit de faciliter l'accessibilité du territoire et en particulier celle des zones d'activités.
- La **commune de Clamart** s'est également dotée d'un plan de déplacements, approuvé et mis en place dans le Bas Clamart en 2006. Il vise d'une part à créer des quartiers apaisés en zone 30 et à canaliser la circulation de transit sur les grands axes et d'autre part, à favoriser l'utilisation des transports en commun et autres modes alternatifs à la voiture.

Les collectivités se sont ainsi engagées sur la réalisation, la mise en œuvre et le financement des actions qui sont de leur ressort sur les territoires concernés.

### 3.4. RÉSERVES FONCIÈRES

Le PLU de Châtenay-Malabry étant en cours de révision, le Conseil Général des Hauts-de-Seine a posé des réserves d'élargissement sur l'avenue de la Division Leclerc pour le projet de tramway, afin de s'assurer que les nouvelles constructions présentent un alignement sur l'avenue qui soit compatible avec le projet de tramway. Aucune réserve foncière n'est actuellement inscrite dans les PLU des autres communes concernées.

## 4. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES LOIS ISSUES DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Ce projet de création d'une ligne de tramway s'inscrit dans les principes du Grenelle de l'Environnement, dont l'un des objectifs est le développement des transports collectifs urbains et périurbains, afin de :

- faire évoluer la part modale du non routier et du non aérien ;
- lutter de ce fait contre la pollution de l'air, en réduisant notamment l'émission de gaz à effet de serre (GES).

## 5. SYNTHÈSE DES ÉTAPES D'INFORMATION ET DE CONCERTATION DU PROJET

Les principales étapes de dialogue et d'information jusqu'à l'enquête publique sont décrites ci-après.

- L'année 2012 est dédiée à la préparation de la concertation :
  - Les différents partenaires se rencontrent régulièrement pour échanger sur les études techniques en cours et discuter ensemble des principales caractéristiques du projet qui constitueront le DOCP et seront soumises à la population ;
  - Sur la base du DOCP approuvé par son Conseil, le STIF saisira la CNDP<sup>4</sup> ;
  - La CNDP rendra sa décision quant aux modalités de déroulement de la concertation.

La concertation devrait se dérouler au 1<sup>er</sup> semestre 2013 et fera l'objet d'un bilan.

Sur la base du bilan de la concertation, une nouvelle phase d'étude, plus approfondie, sera engagée, aboutissant à l'élaboration du dossier dit « schéma de principe »<sup>5</sup>.

Enfin, le projet sera soumis à enquête publique.

4. – CNDP : Commission Nationale du Débat Public. La saisine de la CNDP est obligatoire dans le cas du projet de tramway Antony-Clamart du fait d'un coût global estimé supérieur à 300 millions € HT (article 128-1 du Code de l'Environnement).

5. – Schéma de principe : l'objectif du schéma de principe est d'arrêter le programme fonctionnel de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation.