



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

COMPTE-RENDU

Réunion publique de clôture
du jeudi 20 avril 2023

Concertation préalable
du 27 février au 24 avril 2023





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Intervenants :

Arnaud CROLAIS, Directeur des infrastructures

Yves DANTEC, Chef de Département projets de surface

Olivier MAHIEU, Chargé de projets tramway

Xavier SANCHEZ, Chargé de projets tramway

En présence des deux garantes de la concertation préalable :

Dominique GANIAGE et **Sylvie HAUDEBOURG**

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Nombre de participants : 150

Lieu : Salle Hunebelle, Place Jules Hunebelle, 92140 Clamart

Durée de la réunion : 2h30 – de 19h à 21h30

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

1. Mot d'accueil

Marianne RIBOULLET ouvre la réunion par un mot de bienvenue. Cette réunion publique de clôture est la dernière des six rencontres publiques organisées dans le cadre du projet de prolongement du tram T10. Elle précise que ce n'est pas une réunion de bilan, puisqu'il est encore possible de donner son avis sur le projet jusqu'à la fin de la concertation préalable le 24 avril 2023, mais cette réunion va permettre de dresser un état intermédiaire de la participation et de la concertation.

L'animatrice rappelle les règles indispensables à la bonne tenue de la réunion (dialogue, partage d'expérience, écoute et respect mutuel) et précise que celle-ci est enregistrée.

Elle détaille le déroulé de la réunion et présente les deux garantes de la concertation, ainsi que les intervenants qui seront amenés à prendre la parole.

Jean-Didier BERGER, Maire de Clamart, se réjouit de la tenue de la concertation, de sa qualité et de son ampleur. Cette concertation est la première aussi suivie, et avec autant de contributions (près de 3000) pour la ville de Clamart. De plus, cette concertation a passionné, les avis sont argumentés, précis et documentés.

Il remercie :

- Les garantes, pour leur sérieux.
- Les équipes d'Ile-de-France Mobilités, mobilisées pour répondre aux questions.
- Les partenaires : Georges SIFFREDI, président du Département ; Carl SEGAUD, Maire de Chatenay-Malabry ; Benoit BLAUD, Maire adjoint du Plessis-Robinson et la Société du Grand Paris.

Jean-Didier BERGER rappelle que ce projet majeur va permettre de relier le territoire et les communes limitrophes de la gare du transilien. Celle-ci va devenir à terme une gare du Grand Paris, en étant reliée à la ligne 15. Cette amélioration des transports, de la rapidité et de la fluidité va notamment permettre l'augmentation du nombre d'emplois (+40% dans le sud du département). De plus, le développement de transports plus écologiques permet de répondre aux objectifs ambitieux, issus des textes nationaux et internationaux, du Plan Climat Air Energie Territorial.

Il conclut qu'une large majorité des avis soutient le projet de prolongement du tramway ainsi que l'option en souterrain, solution plus écologique, moins chère et plus facile à mettre en œuvre.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Arnaud CROLAIS, Directeur des infrastructures, rappelle qu'Ile-de-France Mobilités est venue à la rencontre des habitants de Clamart mais aussi du Plessis-Robinson et de Chatenay-Malabry. Il ajoute que les avis reçus sont très riches et qualitatifs, notamment grâce aux formats de contribution proposés pendant la concertation. Ces avis vont permettre de nourrir la suite de la concertation ainsi que les études qui vont être menées afin de prendre une décision pour la suite. Cette soirée représente un point d'étape pendant laquelle les points saillants qui vont nourrir la décision vont être exposés. Il remercie l'engagement de tous et ajoute qu'une certaine visibilité est donnée ce soir aux cahiers d'acteurs, offrant une pluralité des expressions.

Yves DANTEC, Chef de Département projets de surface, souligne également la qualité des cahiers d'acteur et remercie pour la quantité des contributions en ligne qui permettront en effet de nourrir la prise de décision.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation, revient sur l'historique du projet.

En 2022, Ile-de-France Mobilités a saisi la Commission Nationale du Débat Public en amont de toute décision formelle sur le projet à retenir. La CNDP a décidé d'une concertation préalable avec garants dont le rôle est de garantir l'information et la participation du public afin d'améliorer la décision que prendra Ile-de-France Mobilités.

Elle précise que la concertation préalable est une première phase dans un processus de dialogue qui peut durer jusqu'à plusieurs années sur certains projets. Enfin, cette réunion de clôture n'est pas une réunion de restitution car la concertation préalable n'est pas terminée et le travail d'analyse n'est pas encore finalisé. Cette réunion va permettre de dresser un premier bilan quantitatif de la concertation, de partager des enseignements importants et les prochaines étapes en vue de la concertation continue mais aussi de permettre une nouvelle fois le dialogue et l'expression des participants.

2. Rétrospective de la concertation

Dominique GANIAGE, garante de la concertation, explique que la concertation a été très riche et dense, et a fortement mobilisé le public, les acteurs institutionnels et le maître d'ouvrage. Elle en profite pour remercier le maître d'ouvrage pour son implication et son attachement à essayer de répondre un maximum aux questions. Elle remercie également le public et les différents acteurs du territoire pour leur temps, leurs contributions, la participation et les échanges.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Avec Ile-de-France Mobilités, les garantes ont essayé de rendre le dispositif divers et participatif afin que tout le monde puisse trouver des modalités de participations qui lui correspondent.

Elle rappelle les objectifs de la concertation préalable qui étaient de :

- Echanger sur les objectifs du projet et de son opportunité.
- Imaginer les meilleures solutions pour le territoire.
- Proposer des alternatives.
- Examiner les enjeux socio-économique et environnementaux.
- Discuter des suites de la concertation.

Elle conclut que dans le cadre d'une concertation préalable, en amont du projet, il n'est pas possible de répondre à toutes les questions, les études n'étant pas finalisées.

L'équipe projet d'Île-de-France Mobilités s'installe à la tribune :

- **Arnaud CROLAIS**, Directeur des infrastructures
- **Yves DANTEC**, Chef de Département projets de surface
- **Olivier MAHIEU**, Chargé de projets tramway
- **Xavier SANCHEZ**, Chargé de projets tramway



Olivier MAHIEU, chargé de projets tramway, revient sur le dispositif d'information, de contribution et de rencontre mis en œuvre pendant la concertation préalable.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Xavier SANCHEZ, chargé de projets tramway, fait un retour sur les grands sujets abordés lors de la concertation.

Le détail de cette présentation est à retrouver dans le support en annexe.

Georges SIFFREDI, président du conseil départemental des Hauts-de-Seine, réagit à la rétrospective de la concertation. Il rappelle que le projet a permis l'expression des citoyens, avec plus de 3000 avis recueillis et 1000 personnes rencontrées, sur un bassin de vie comprenant 200 000 habitants. Il ajoute qu'il est prévu 80 000 voyageurs par jour sur la ligne. La concertation permet de lever certaines appréhensions, qui sont légitimes dans cette phase de concertation préalable. Les études commencent et ne permettent pas toujours d'apporter des réponses concrètes aux questions, ce qui peut être parfois frustrant pour les participants. Cependant, la concertation va continuer et des réponses plus précises pourront être apportées au fur et à mesure.

Il ajoute que ce projet représente une opportunité de mailler le sud du territoire. En 2030, les voitures seront de plus en plus électriques mais l'idée est tout de même d'en diminuer l'utilisation. Cela ne peut pas se faire sans le développement des transports en commun. Ces transports permettront de se rendre au travail mais aussi de desservir les activités, services, lieux de culture ...

Georges SIFFREDI explique que son rôle est de se projeter dans l'avenir pour voir comment développer au mieux le territoire, notamment économiquement. Pour cela, il faut développer les transports afin que des entreprises puissent s'implanter sur le territoire.

Benoît BLOT, 2^{ème} adjoint au maire du Plessis Robinson, apporte son regard, très positif sur la concertation et remercie pour son organisation. Il félicite les équipes pour cette concertation menée jusqu'au Plessis-Robinson. Même si tout le monde n'a pas donné son avis, les habitants savent que le projet existe. Vu du Plessis Robinson, l'extension donne tout son sens au tramway T10, pour se rendre à la gare de Clamart.

Il ajoute que la ville du Plessis-Robinson est favorable au projet et plus particulièrement à la solution en tunnel, moins chère, plus rapide et générant moins de perturbations pendant les travaux et l'exploitation. Cependant, la durée de réalisation du projet lui apparaît comme trop longue.

Marianne Riboullet propose ensuite au public de prendre la parole afin de s'exprimer sur son vécu de la concertation.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

A VOUS LA PAROLE

Un participant, habitant de Clamart, aurait souhaité que les rencontres soient filmées et mises en ligne sur le site internet d'Ile-de-France Mobilités ou de la ville de Clamart.

Un participant, habitant de Clamart, demande si 3000 avis semblent suffisants sur un bassin de population de 200 000 personnes. Il note des imprécisions dans le dossier de concertation, notamment concernant l'emplacement des stations et leur impact sur le foncier. Enfin, il souhaiterait des précisions sur les expropriations.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation, répond que la CNDP ne demande pas un nombre d'avis précis mais un dispositif d'information et d'association permettant d'embarquer les participants. Elle ajoute que la participation est un acte personnel qui ne consiste pas à voter mais à contribuer, écrire un avis ou encore consacrer une soirée. Les garantes considèrent que la participation a été importante car de nombreux arguments sont ressortis des échanges et donnent de la matière pour formuler les points de vigilance et thématiques que le maître d'ouvrage va traiter dans la suite du projet.

Arnaud CROLAIS, Directeur des infrastructures, explique que la participation sur le projet est un record pour Ile-de-France Mobilités. C'est surtout la richesse des échanges et des arguments qui est importante pour nourrir le processus.

Il explique que les craintes au sujet des expropriations ont bien été entendues. Il précise que l'identification des besoins foncier est plus aisée sur le scénario aérien, les rues qu'emprunteraient le tramway étant déjà existantes. Sur le scénario tunnel, ce travail est plus compliqué car le tracé peut évoluer en fonction des études et opportunités.

3. Les contributions des parties prenantes

Les parties prenantes s'installent à la tribune :

- **Charles-Emmanuel THURET** Société du Grand Paris
- **Jean-Didier BERGER**, Président EPT Vallée Sud Grand Paris
- **Marie-Catherine POIRIER**, Présidente AUT Clamart
- **Daniel COLLEAUX**, Vivre à Clamart
- **Pierre SALMERON**, Sud Environnement
- **William SERRANO**, Déralleurs de Clamart
- **Roland RABEAU**, Clamart Citoyenne
- **Serge KEHYAYAN**, Ville de Clamart

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



Les garantes introduisent la séquence. En complément de l'analyse réalisée par Ile-de-France Mobilités, il est intéressant de donner la parole aux organisations ayant fait le choix de déposer [un cahier d'acteur](#), afin d'avoir un regard sur les visions contrastées sur le projet. L'idée est d'être concis et de présenter les points forts des contributions.

Charles-Emmanuel THURET prend la parole au nom de la Société du Grand Paris, qui a déposé la contribution a deux titres :

- En temps que partenaire du projet, pour soutenir un projet d'interconnexion entre un mode ferré lourd et le Grand Paris Express.
- Comme témoin de son expérience. Il explique que la méthode de creusement par tunnelier est aujourd'hui la plus sécuritaire et efficace pour créer des infrastructures de transport souterraine. La SGP a réalisé plus de 90 km de tunnels souterrains sur les 200 km de tunnels au total. Cela prouve l'efficacité des machines et la sécurité liée à ces creusements, en amont, pendant et après les travaux. La SGP témoigne également au sujet du délai. Il donne l'exemple de la ligne 14 débutée en fin d'année 2018 et qui sera mise en service dans quelques mois pour les jeux olympiques.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Jean-Didier BERGER, président de l'EPT Vallée Sud Grand Paris, remercie les acteurs du territoire ayant participé à l'élaboration des cahiers d'acteur. Il rappelle que la commune de Clamart fait partie d'une intercommunalité de 400 000 habitants et 11 villes. Cette intercommunalité intervient dans plusieurs domaines concernés par le projet de prolongement du T10 :

- Le développement économique. Ce projet permettra d'attirer davantage d'emplois dans le sud du département.
- Les transports. Le prolongement du T10 va fluidifier la circulation routière et permettre une desserte locale en bus plus efficace ainsi qu'une meilleure connexion entre les différents modes de transport.
- Le développement durable, avec l'obligation d'élaborer un PCAET. Pour atteindre les objectifs, le territoire doit avoir une offre de transports collectifs étoffée. Ce prolongement permet de relier les différentes centralités entre Antony, la gare de Clamart et Paris de façon pertinente.

A travers ces compétences, l'EPT a étudié les deux scénarios et soutient le scénario de référence qui présente moins d'inconvénients (sur le foncier, le stationnement ou encore la forêt) ainsi qu'un temps de parcours et un coût moindres.

Marie-Catherine POIRIER, Présidente de l'AUT Clamart, rappelle que l'association a participé à toutes les réunions. Elle remercie les garantes pour leur travail et leur réactivité. Elle regrette la communication de la mairie de Clamart qui prône l'option en tunnel avec un affichage de temps de trajet ne prenant pas en compte le temps de correspondance. Elle ajoute que le dossier présente des données anciennes et non actualisées.

L'association note des inquiétudes sur la phase travaux et leurs conséquences. De plus, des travaux sont déjà prévus vers 2030 par SNCF Réseaux à la gare de Clamart.

Au sujet des scénarios, celui en surface ne paraît pas acceptable en l'état car il impacte 1,5 hectares dans la forêt de Meudon avec la réalisation de 3 voies de circulation au lieu des 2 prévues dans la DUP de 2016 et la destruction de 70 bâtiments. Le scénario de référence, en tunnel, présente des incertitudes dues aux caractéristiques du sous-sol clamartois et prévoit la destruction de 25 bâtiments. De plus, il impacte des espaces verts comme le jardin du conservatoire et le parc de la maison blanche, mais aussi la forêt avec la réalisation d'une tranchée ouverte puis couverte depuis le Jardin Parisien. De plus, le bilan carbone est estimé plus important pour cette option avec les ouvrages souterrains en béton.

L'association souligne aussi les coûts engendrés par ce projet qui en feraient le tramway le plus cher par kilomètre réalisé avec un ratio de 230 millions d'euros minimum.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Elle conclut que les deux options ne semblent pas souhaitables à ce stade, cependant l'association estime nécessaire l'amélioration du réseau et propose de terminer le projet prévu en 2016 :

- en gardant le tracé avec deux voies de circulation routière en traversée de la forêt de Meudon
- en travaillant sur l'intermodalité à la place du Garde afin d'élargir la population qui pourrait utiliser le T10.

Elle ajoute que les études doivent être actualisées et complétées en tenant compte des enseignements de cette concertation préalable et que le travail doit continuer dans le cadre de la concertation continue qui a été annoncée.

Daniel COLLEAUX, secrétaire général de l'association Vivre à Clamart prend la parole. L'association a étudié le DOCP et estime que les deux solutions ont beaucoup d'impacts environnementaux et sociétaux. L'association s'interroge sur la possibilité effective de compenser les impacts du projet dans le cadre de la démarche ERC.

Daniel COLLEAUX ajoute que la première phase du projet a été à peine rentable et s'interroge sur l'intérêt socio-économique du prolongement.

Cependant, il rejoint l'AUT et explique qu'il ne faut pas attendre 2032 pour avoir une liaison jusqu'à la gare de Clamart et pour desservir le quartier Percy-Schneider. Il propose d'attendre 2 à 3 ans afin d'avoir un retour d'expérience sur le T10 et d'étudier des solutions alternatives.

Il ajoute que l'association avait répondu à des enquêtes publiques au sujet de la gare de Clamart afin que la SGP prenne des dispositions pour accueillir un futur tramway mais que ces éléments n'ont pas été pris en compte.

Pierre SALMERON, Président de Sud Environnement, précise que l'association regroupe les associations environnementales du Sud de Paris, de la vallée de la Bièvre et de la forêt de Verrières. Elle est agréée au niveau régional.

Il explique que l'association a porté un recours contre la Déclaration d'Utilité Publique du tramway T10 qui a été ainsi annulée. Il ajoute que le projet n'est pas un prolongement mais un achèvement et nécessite donc une étude d'impact globale et non réduite au territoire clamartois.

Pour l'association, une alternative n'a pas été envisagée, bien qu'approuvée par la Métropole du Grand Paris : le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Chatenay-Malabry. Ce prolongement donnerait accès à de nombreux espaces verts tels que le parc de Sceaux, la Vallée aux loups ou encore la forêt de Verrières. Il donnerait également accès à la ligne 15 et aux gares Montparnasse, du Nord et de l'Est avec une cadence rapide.

William SERRANO, des Dérailleurs de Clamart explique que l'association a pour objet la promotion du vélo à Clamart et ses environs. Il rappelle que les deux scénarios nécessitent des aménagements protégés et séparés pour gérer les flux. Le point de vigilance est de ne pas retarder les projets en cours comme les Plans Vélos, le RER vélo ou encore les connexions avec les aménagements cyclables de la phase 1 du T10.

Pour l'association, ce projet est une formidable opportunité de compléter le maillage vélo du territoire dans le respect du CEREMA. Si l'option en tunnel était retenue, l'association propose d'y prévoir un aménagement cyclable.

Roland RABEAU, de l'association Clamart Citoyenne s'associe aux remerciements au sujet de la concertation. Il précise que le groupe soutient le développement des transports collectifs, en particulier bas carbone. Il rappelle que le projet engendre de forts impacts et un coût élevé. Clamart Citoyenne considère ne pas avoir assez d'informations pour prendre une décision et donne plusieurs exemples :

- Les impacts sont abordés très rapidement, en particulier pour la solution tunnel.
- Les solutions alternatives sont mentionnées mais leur abandon n'est selon lui pas justifié.
- Les hypothèses sont basées sur des données et modèles anciens.
- Le DOCP ne mentionne pas le prolongement de la ligne 4 alors que celui-ci apparaît dans le SDRIF.

Il ajoute que le dépliant et la documentation donne l'impression d'un choix binaire entre le tunnel, solution de référence et la surface, irréalisable.

Enfin, la communication institutionnelle très intense et partielle altère selon lui la qualité des débats.

Il conclut qu'il est prématuré de prendre une décision et qu'il faut procéder à de nouvelles études. Le panel de solutions alternatives doit être revu notamment l'option d'un tracé jusqu'à place du Garde avec l'amélioration des transports en surface pour se rendre à la ligne 15.

Serge KEHYAYAN, adjoint au maire de la Ville de Clamart, remercie les garantes pour leur travail. La ville de Clamart a beaucoup étudié les différentes options et trouve que celle en tunnel est la plus robuste. Le tramway en surface est très vite apparu comme compliqué en termes d'intégration dans l'espace urbain (expropriation, stationnement, mobilités ...)

Il explique que l'option en souterrain présente moins d'impacts et offre un trajet rapide entre le Jardin Parisien et le Grand Paris Express ou la ligne N du transilien. La ville défend donc la solution en souterrain, avec des améliorations à apporter sur les émergences ou encore son intégration dans l'espace. Cette option va permettre d'aérer l'espace urbain sans créer

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

d'engorgement du trafic routier. La ville de Clamart est convaincue qu'il faut développer les mobilités et défend donc ce projet en tunnel.

Marianne Riboullet remercie toutes les parties prenantes pour leur prise de parole.

Arnaud CROLAIS apporte son regard sur les prises de parole des parties prenantes. Les échanges montrent la complexité du projet et n'en ignore pas les impacts. En effet, il n'existe pas actuellement un projet en surface de cette ampleur en France. Il ajoute que si les parisiens utilisent moins la voiture, c'est grâce au réseau de transport très dense et que les ruptures de charges sont pénalisantes et que c'est ce qui est recherché aujourd'hui avec ce projet. De plus, le Grand Paris Express est un changement de paradigme avec des déplacements imaginés de banlieue à banlieue et non plus uniquement en radial vers Paris.

Il conclut que la forte attente sur les enjeux de mobilité est partagée et que les études vont être complétées en 2025/2026 pour aller vers une Déclaration d'Utilité Publique., mais que le projet ne serait pas poursuivi en l'absence de rentabilité socio-économique.

Yves DANTEC constate une convergence sur le besoin de répondre aux enjeux de mobilité quand bien même des alternatives sont évoquées. Elles sont pour lui complémentaires.

Il ajoute que les études ne sont pas achevées et vont se poursuivre, notamment au sujet des impacts environnementaux et du bilan carbone, sur lesquels il a noté une forte attente. Au sujet du foncier, il faudra ajuster les travaux et les tracés pour minimiser les impacts, avec un dispositif de concertation continue pour trouver les solutions adaptées.

Au sujet de l'articulation du projet avec le T10 actuel, Ile-de-France Mobilités se soumettra aux demandes de l'autorité environnementale.

4. Et après ? Les prochaines étapes.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation, présente la suite de la concertation préalable.

Arnaud CROLAIS complète ces propos au sujet de la suite de la concertation.

Ile-de-France Mobilités s'appuiera sur les sujets abordés durant la concertation, à savoir : le foncier, le cadre de vie, les travaux, le milieu naturel, l'opportunité du projet et son mode. Afin de prendre la décision de poursuite du projet en Conseil d'Administration

Il formule le souhait que la concertation se poursuive de manière approfondie.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Marianne Riboullet propose ensuite au public de prendre la parole afin de s'exprimer sur ses attentes pour la concertation à venir.

A VOUS LA PAROLE

Un participant, habitant de Clamart, est étonné du délai annoncé pour les travaux. Il prend l'exemple du métro 1 réalisé en 1899 en 15 mois avec un système de tranchées ouvertes et se demande pourquoi ce n'est pas étudié pour ce prolongement.

Un participant, habitant de Clamart, partage l'idée de développer les mobilités douces sur la commune et partage les interventions qui ont eu lieu ce soir. Il ajoute que le DOCP manque de précisions et que les éléments y sont présentés pour favoriser le scénario en tunnel. Il dénonce la communication de la commune sur les impacts environnementaux et le bilan carbone, et donne l'exemple du Grand Paris et de ses 40 000 tonnes de CO₂/km, amortis en 40 ans.

Il demande comment la concertation continue va permettre d'interagir, d'avoir les retours d'information et de poursuivre les échanges.

Un participant, de la France insoumise Malakoff, explique que le T10 est un projet important pour réduire la place de la voiture. La France insoumise Malakoff ne se prononce pas encore entre les deux projets et souhaite la poursuite des études. Elle souhaite un prolongement jusqu'à Issy les Moulineaux à Corentin Celton, afin d'avoir une meilleure connexion et de rentrer dans Paris. Il est important de ne pas négliger les lignes de bus, notamment la 191.

Enfin, il dénonce la décision de supprimer 5 arrêts de bus à Clamart sans concertation.

Un participant habitant Vanves, explique que Vanves est impactée par la circulation automobile qui vient de Clamart vers Paris. Il est surpris par la présentation des variantes qui montre très négativement la solution en surface et se questionne au sujet des coûts liés au foncier et au sujet des plus-values des parcelles une fois le tramway construit.

Un participant représentant des habitants du Jardin Parisien, critique la manière dont ont été présentées les solutions. Il demande comment peuvent intervenir les habitants pour ne pas subir le projet et pour agir sur la décision. L'entrée du tunnel se trouve à proximité de sa maison.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Une participante, habitante de Percy Schneider, remercie pour la concertation très bien organisée mais a l'impression que le projet a déjà été choisi.

Elle propose une autre solution :

- Un projet en surface dans la forêt afin de profiter du site magnifique, en empruntant l'avenue Trebignaud et la voie cyclable sur la route forestière.
- Puis un tunnel dans Clamart.

Elle demande si les avis seront encore visibles sur le site internet après le 24 avril.

Un participant, conseiller municipal à Clamart, remercie les garantes et les intervenants d'Ile-de-France Mobilités.

Il considère que la problématique a mal été posée, en termes de désenclavement (ville ou quartiers) et d'accès à Paris, et propose de prolonger une des lignes de métro jusqu'au Jardin Parisien ou place du Garde / stade Hunneville.

Arnaud CROLAIS explique qu'Ile-de-France Mobilités a étudié la solution avec une tranchée mais les impacts seraient trop importants sur le foncier.

Il précise que l'ordre de grandeur de construction d'un tramway en surface est d'environ 10 000 tonnes équivalent CO2 par kilomètre contre 30 000 tonnes pour un tunnel. Cette différence de 20 000 tonnes correspond à l'équivalent de la consommation annuelle de 1700 personnes. Le bilan carbone du projet retenu sera réalisé dans le cadre de la suite des études et intégré dans l'analyse.

Au sujet de la solution en tunnel, la position de l'entrée est un élément important à travailler. D'autres emplacements ont été étudiés et le travail au sujet de l'emplacement du démarrage du tunnelier et des stations va se poursuivre dans le cadre de la concertation continue.

Dominique GANIAGE conclut en ajoutant que les interventions montrent une attente de co-construction sur le projet. Tout ce qui peut être co-construit devra être mis sur la table dans le temps de la concertation continue.

Arnaud CROLAIS explique que la volonté d'Ile-de-France Mobilités est de s'inscrire dans cette co-construction avec le territoire et les habitants. C'est pour lui la clé de la réussite du projet.

Marianne RIBOULLET remercie les participants et clôt la réunion.