

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Contribution de la Ville de Clamart

**Nom de l'organisme : Ville de Clamart****Contact :** Laure Montassar, Laure.Montassar@clamart.fr

Présentation de l'auteur

Clamart est une commune des Hauts-de-Seine de 53 740 habitants (population légales au 1^{er} janvier 2020 en vigueur à compter du 1er janvier 2023), située entre 62,90 et 174 m d'altitude, composée de 7 quartiers, répartis sur 858 hectares dont 230 hectares de forêt, à 9,5km du centre de Paris. 3 fleurs au concours des villes et villages fleuris récompensent la Ville. Clamart est jumelée avec les villes de Lüneburg (Allemagne), Scunthorpe (Grande-Bretagne), Majadahonda (Espagne), Artachat (Arménie) Penamacor (Portugal).



En quoi êtes-vous concerné par le projet ?

Le projet de prolongement de la ligne de tramway T10 est situé sur le territoire de la commune.

La Municipalité de Clamart est naturellement partie prenante de tous les projets de développement prévus sur le territoire communal et impactant la qualité de vie des habitants.

Présentation de votre position et de vos principaux arguments

Notre soutien au projet lui-même

Une offre de transports en commun complète à Clamart, une ligne de tramway plus attractive

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

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Des risques de congestion diminués

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

Une meilleur desserte des lieux d'emploi

L'un des enjeux du projet est de mieux desservir des pôles urbains en plein développement, pour relier les habitants aux bassins d'emplois de Paris, de Boulogne-Billancourt et de La Défense.

D'ici 2035, il est attendu 41% d'emplois supplémentaires dans le Sud du Département, un chiffre qui illustre le dynamisme économique du territoire. Le parc d'activités Novéos par exemple, au sud de Clamart et au Plessis-Robinson, compte à lui seul plus de 10 000 emplois. Il devrait continuer à se densifier à l'horizon 2035, ce qui augmentera les besoins de mobilité vers ou depuis ce secteur.

Les avantages concrets pour les Clamartois

La boucle du tramway bouclée

Le prolongement complèterait le maillage en transport en commun du territoire en assurant un rabattement efficace vers Paris et l'ouest parisien dont La Défense. Les usagers seraient reliés facilement au réseau existant (RER B, Train N, ligne 13 du métro) et au réseau métropolitain du Grand Paris Express.

Un doublement de la fréquentation

Quel que soit le scénario considéré, le prolongement du tram T10 permettrait un doublement de la fréquentation de la ligne par rapport à la fréquentation envisagée pour le T10 en terminus à « Jardin Parisien » (10 500 voyageurs contre 5 100 en heures de pointe).

Une alternative aux modes de transports existants

Le prolongement permettrait de rendre le réseau de transports collectifs plus robuste en offrant une alternative au tramway T6 aux habitants comme aux employés pour rejoindre Paris.

Des temps de parcours raccourcis et fiabilisés

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.

Des gains de temps significatifs pour les Clamartois

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.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Notre préférence pour le scénario de référence

Nous approuvons vivement la déclaration d'Ile-de-France Mobilités : « *le scénario « en tunnel », techniquement plus complexe, permettrait de réduire les incidences négatives du projet pour le Territoire. Pour cette raison, Ile-de-France Mobilités le considère comme le scénario de référence.* »

Le passage en tunnel présente des avantages déterminants

- Des interventions sur le paysage urbain limités aux stations, à l'entrée du tunnel et aux ouvrages annexes.
- La forêt de Meudon préservée intégralement.
- Des impacts plus faibles sur le bâti.
- Pendant les travaux, des conséquences réduites sur la circulation routière et sur le stationnement, sans conséquence par la suite.
- L'implantation en tunnel permet de s'affranchir 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 celui-ci serait compensé par la vitesse plus élevée. De plus, la circulation du tramway en tunnel offrirait une meilleure fiabilité des temps de parcours.
- Il permettrait une économie de 100M d'euros par rapport à l'option surface.

A contrario, le scénario alternatif présente des inconvénients non négligeables

- Le tracé traverserait le centre-ville de Clamart, où il intercepterait 5 périmètres de protection de monuments historiques et nécessiterait l'abattage de 270 arbres d'alignements (280 plus petits pouvant être replantés).
- Il traverserait également la forêt de Meudon, où il nécessiterait la suppression de 1,5 hectares de surface boisée.
- Du fait de l'étroitesse des rues empruntées, il nécessiterait de nombreuses acquisitions foncières et la démolition d'environ 70 bâtiments (dont 70 % de collectifs).
- Plusieurs rues devraient être mises en sens unique ou fermées à la circulation. Ces évolutions entraîneraient des reports de circulation vers les rues attenantes.
- En phase d'exploitation, il impacterait la circulation des bus du fait de la suppression des voies dédiées.
- Il impliquerait la suppression de la quasi-totalité des places de stationnement sur les axes empruntés par le tramway (720 places au total), sans possibilité de restitution.
- Le temps de correspondance avec la ligne 15 du super métro serait moins élevé mais la vitesse serait réduite du fait de la circulation sur la voirie et du nombre de stations plus élevé.

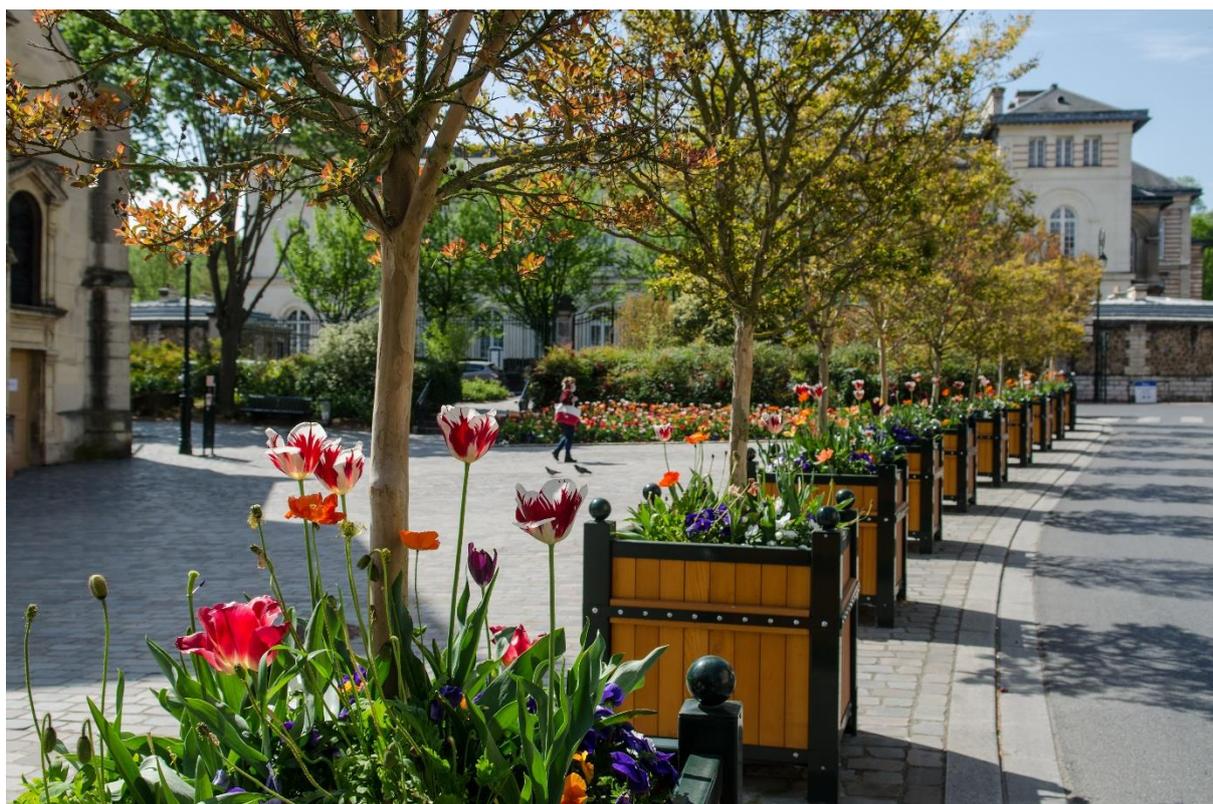
**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Conclusion synthétique

1. Le nouveau Tramway T10 sera mis en service en 2023, avec comme terminus la station Jardin Parisien située à Clamart. C'est une bonne nouvelle pour notre Ville et ses habitants.
2. **Nous soutenons le projet consistant à relier cette ligne à la future gare de la ligne 15 du Grand Paris express (Fort d'Issy – Vanves – Clamart), qui est porteur de qualité de vie accrue pour les Clamartois, à plusieurs titres développés ci-avant.**
3. **Deux scénarios sont proposés. Notre préférence va nettement à celui dit « de référence », qui verrait la ligne passer en tunnel après la station Jardin Parisien et continuer en souterrain jusqu'à la gare de Clamart. Il est moins cher et préserve l'existant.**



Le prolongement de la ligne de tramway T10 en souterrain permettra de « boucler la boucle » de l'offre de transports en commun à disposition des Clamartois, avec un impact mineur sur l'environnement et la beauté de la Ville.