



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

COMPTE-RENDU

Réunion publique du 17 octobre 2023





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Intervenants :

Jean-Didier BERGER, Maire de Clamart

Yves DANTEC, Direction des infrastructures – Île-de-France Mobilités

Olivier MAHIEU, Chargé de projets tramway – Île-de-France Mobilités

Xavier SANCHEZ, Chargé de projets tramway – Île-de-France Mobilités

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 : de 19h à 21h30

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Mot d'accueil

Marianne RIBOULLET introduit la réunion par un mot de bienvenue pour tous les participants. Elle rappelle que la réunion de clôture de la concertation avait eu lieu le 20 avril 2023.

Elle détaille ensuite les principaux objectifs de cette réunion publique :

- Réaliser une présentation des enseignements de la concertation préalable en termes d'orientations pour Île-de-France Mobilités;
- Permettre aux garantes de présenter leur bilan de la concertation préalable, leurs prescriptions à l'issue de celle-ci et l'avis de la CNDP ;
- Retracer le processus ayant permis une prise de décision sur le scénario retenu pour la poursuite des études ;
- Présenter les engagements pris par Île-de-France Mobilités pour la suite de la concertation en lien avec la CNDP ;
- Présenter les modalités de la poursuite des études et leur articulation avec la concertation continue.

L'animatrice rappelle les règles permettant la tenue d'une réunion publique dans des conditions propices au dialogue.

Propos introductifs

Jean-Didier BERGER, maire de Clamart, introduit la rencontre et exprime sa satisfaction de pouvoir à nouveau accueillir une réunion dans le cadre de la concertation.

Il se félicite qu'Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France et le département des Hauts-de-Seine investissent encore massivement sur le territoire après l'arrivée du T6, du T10 et le développement du réseau de bus local. Ces projets s'inscrivent dans une volonté de développement des transports publics en région Île-de-France et permettent un rayonnement au-delà des communes concernées. Il salue par ailleurs l'inscription du projet de prolongement du tram T10 dans le cadre du Plan Climat-Air-Energie Territorial et le fait que le projet bénéficie de financements régionaux essentiels afin de mener la transition écologique.

Il remercie les deux garantes de la concertation préalable, et rappelle que celle-ci a permis de nourrir une décision fondée sur l'expression de la majorité grâce à de nombreux échanges et contributions.

Il conclut en exprimant sa volonté que la concertation puisse se poursuivre dans les mêmes conditions et remercie le public venu en nombre.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

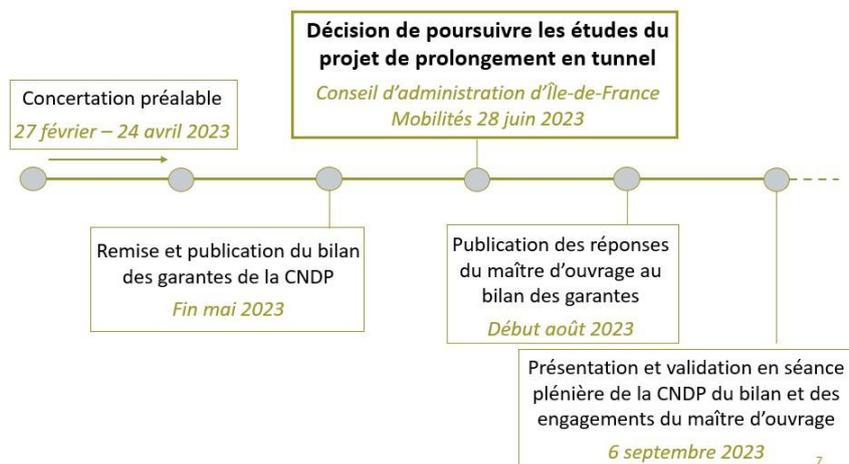
Yves DANTEC, de la direction des infrastructures d'Île-de-France Mobilités, remercie l'ensemble des participants, les garantes de la CNDP, les mairies et l'ensemble des partenaires du projet d'avoir mené ce travail collaboratif lors de la concertation préalable. Celle-ci a permis de mener un travail conséquent pour présenter un bilan consolidé et tirer des enseignements, en lien étroit avec les garantes de la CNDP. La forte implication et la mobilisation lors de la concertation préalable ont ainsi été essentielles pour appréhender les points d'attention et de sensibilité des habitants du territoire.

Le matériau contributif recueilli au cours de la concertation préalable représente ainsi un point de départ permettant d'orienter les études à venir. Depuis avril, sur la base de l'analyse des contributions émises lors de la concertation, Île-de-France Mobilités a pris la décision de poursuivre les études du scénario en tunnel et d'écarter le scénario en surface, tels que présentés à la concertation préalable. En lien avec les questionnements et attentes recueillis, Île-de-France Mobilités s'est notamment fixée comme engagement de rechercher toutes les optimisations possibles au regard des variantes proposées lors de la concertation, avec un niveau d'exigence élevé dans la maîtrise des impacts potentiels.

La nouvelle phase d'études et de concertation qui s'ouvre permettra de poursuivre le développement du projet et d'apporter progressivement les réponses aux questionnements émis par le territoire. Elle permettra en particulier d'approfondir certaines variantes et alternatives et d'effectuer un travail de terrain pour prendre en compte les complexités du territoire et les thématiques importantes aux yeux du public, qui sera associé à toutes les étapes clés.

Il rappelle que cette soirée est ainsi une réunion de méthode pour fixer le cap de travail collectif, notamment pour l'année 2024.

Il conclut en rappelant les étapes suivies jusqu'à présent et invite les participants à consulter les bilans de la concertation, celui des garantes de la Commission nationale du débat public comme celui d'Île-de-France Mobilités, pour des éclairages techniques plus précis. Les bilans sont disponibles sur le site Internet dédié au projet.



Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation préalable, rappelle les valeurs guidant le travail de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et notamment la transparence, y compris sur le travail des garants et garantes, et le respect d'un haut niveau d'exigence vis-à-vis des maîtres d'ouvrage. Cette réunion publique de restitution, explique-t-elle, permet de s'inscrire dans cette exigence de transparence et à Île-de-France Mobilités de rendre compte de la concertation préalable. Cette réunion permet également une transition entre la concertation préalable et la concertation continue et la nouvelle phase d'élaboration du projet qui mèneront à l'enquête publique.

Première partie : retour sur la concertation préalable

Olivier MAHIEU, chargé de projet tramway chez Île-de-France Mobilités, présente au public les grands enseignements de la concertation préalable.

Il rappelle les données chiffrées de la concertation préalable et les 12 rencontres organisées.

- 12 rencontres organisées à Clamart, Châtenay-Malabry et au Plessis-Robinson ;
- + de 1200 participants aux rencontres ;
- + de 15000 visites sur le site Internet ;
- + de 3400 contributions écrites ;

- 21 cahiers d'acteurs.

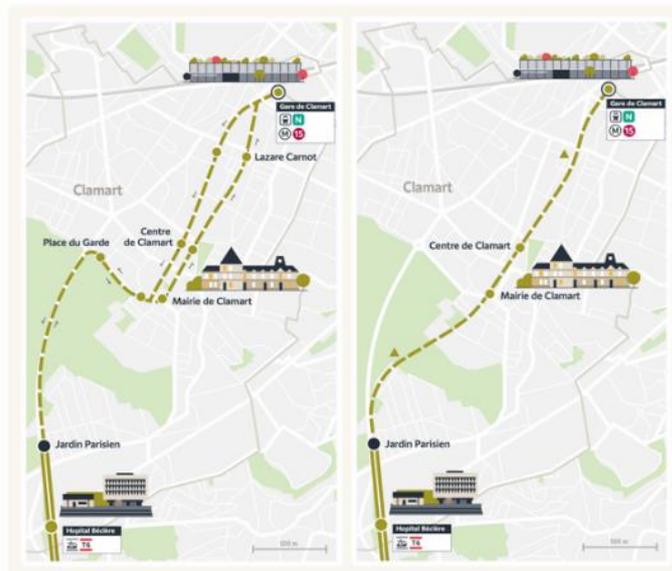
Les 12 rencontres organisées lors de la concertation préalable



Les deux scénarios qui avaient été proposés lors de la concertation préalable, construits avec le même niveau de détail technique et d'approfondissement, l'un préférentiel et l'autre alternatif, sont rappelés au public, ainsi que leurs caractéristiques.

Scénario alternatif « en surface »

Scénario de référence « en tunnel »



17/10/2023

Olivier MAHIEU présente ensuite les principaux enseignements que le maître d'ouvrage a tirés de cette concertation.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

- Un besoin de compléter l'offre de mobilité sur un territoire dynamique ;
- La soutenabilité du scénario en surface, tel que présenté à la concertation préalable, fortement remise en question au regard de ses incidences sur le tissu urbain ;
- Le scénario en tunnel : une solution partagée par une majorité de participants malgré sa complexité technique ;
- Des propositions de variantes aux scénarios proposés et d'alternatives au mode tramway.

Suite à cette présentation, **Dominique GANIAGE** présente le bilan de la concertation préalable, réalisé par les garantes et la CNDP.

- Le droit à l'information et à la participation a été respecté : des informations nombreuses et éclairantes largement relayées localement, une équipe projet dans une posture à la fois pédagogique et d'écoute, un dispositif conçu dans le respect des préconisations des garantes, une expression individuelle ou collective de publics très divers, une participation importante et dynamique.
- Les arguments recueillis : un éventail très important de thématiques, significatives des nombreux points de questionnements liés à la préparation d'un projet de tramway dans un tissu très urbanisé (concertation, gouvernance du projet, opportunité du projet, impacts du projet, fonctionnalités, propositions alternatives).

Elle conclut sa présentation en saluant la qualité de la concertation, considérée comme efficace et pertinente par les garantes. Elle rappelle que des réponses précises qui ne pouvaient être apportées au stade précédent de l'élaboration du projet sont attendues pour la prochaine phase sur un certain nombre de sujets.

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

Temps d'échange n°1 : comment avez-vous vécu la concertation ?

Marianne RIBOULLET propose au public de s'exprimer sur la concertation passée. Constatant qu'aucune personne ne souhaite s'exprimer dans ce temps d'échange, elle introduit la deuxième partie de la réunion publique.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Deuxième partie : la poursuite du projet et de la concertation à venir

Sylvie HAUDEBOURG introduit cette deuxième partie de la réunion en rappelant les recommandations que les garantes du débat public ont faites au maître d'ouvrage dans le cadre de leur bilan de la concertation préalable.

Les 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 ;
2. S'engager à examiner et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public ;
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 ;
4. Exposer les critères utilisés dans le processus de décision et de façon générale le processus de décision et son calendrier.

Les recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis et contributions :

1. Organiser une réunion publique de bilan ;
2. Exposer les engagements d'Île-de-France Mobilités de 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. Evaluer la nécessité d'un dialogue spécifique sur le quartier de la gare de Clamart ;
3. Proposer des pistes pour aborder la gestion des évolutions du système de transport à terme en vue de concrétiser les objectifs de décarbonation et de désenclavement territorial mis en avant dans le projet ;
4. Etudier les modalités d'un site Internet plus fonctionnel pour la concertation continue ;
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.

Suite à cette présentation, **Yves DANTEC** prend la parole et rappelle que le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités a délibéré en faveur de la décision prise de poursuivre les études du scénario en tunnel et d'écarter le scénario en surface.

Il présente au public les engagements pris par Île-de-France Mobilités pour la concertation continue :

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

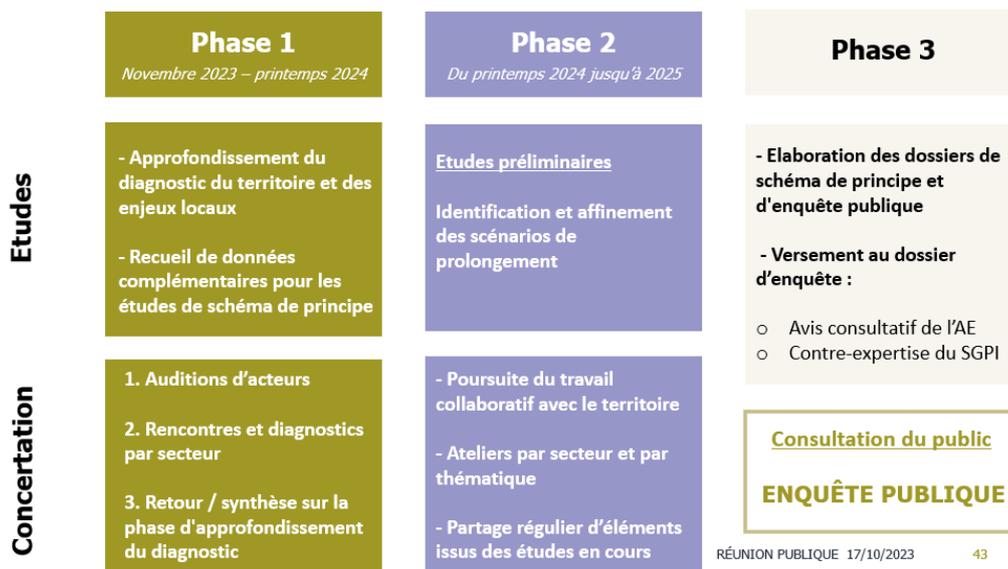
- Poursuivre le projet de prolongement en tunnel en recherchant toutes les optimisations possibles au regard des variantes proposées lors de la concertation ;
- Examiner et évaluer dans le cadre de la suite des études les nouvelles alternatives proposées par les participants pendant la concertation ;
- Intégrer les enjeux environnementaux et fonciers dans la poursuite des études ;
- Mettre en place un travail itératif avec le public, à la fois sur les secteurs concernés par le projet mais aussi sur les thématiques à enjeux, avec des restitutions intermédiaires de ce dialogue tout au long du projet afin d'alimenter les études.

Il précise aussi que l'ensemble des recommandations des garantes a fait l'objet de réponses précises annexées au bilan du maître d'ouvrage consultable sur le site internet dédié au projet.

Sylvie HAUDEBOURG prend la parole pour présenter l'avis émis par la CNDP sur les engagements pris par Île-de-France Mobilités et le processus de concertation continue à venir menée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Elle indique qu'elle a été nommée par la CNDP pour poursuivre le suivi du projet et de veiller à ce que la bonne information et la bonne participation du public soient garantis d'ici à l'enquête publique.

Xavier SANCHEZ, chef de projet tramway chez Île-de-France Mobilités, présente le mode opératoire concret pour la suite du projet. Il détaille les différentes phases et l'articulation entre les études et la concertation qui permettra aux acteurs et habitants du territoire de s'exprimer sur les variantes et alternatives au scénario retenu.

- Une première phase d'approfondissement du diagnostic territorial permettant de saisir les points d'attention sur le terrain.
- Une phase plus longue permettant de développer et d'approfondir le projet, de mener des études techniques sur des thématiques et des critères précis. Des solutions concrètes seront envisagées en lien avec le public dans l'objectif d'aboutir à un projet qui corresponde dans sa conception à ce qui a été exprimé.
- Une dernière phase, durant laquelle le projet consolidé lors des phases 1 et 2 fondera le contenu du dossier définitif soumis à l'enquête publique.



Le site internet et les lettres d'informations seront les principaux outils permettant de s'informer le long de ces phases.

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

L'animatrice clôt ce moment de présentation de la réunion et redonne la parole au public.

Temps d'échange n°2

Un participant, habitant du centre de Clamart, souligne en préambule de son intervention le caractère complet et travaillé du bilan de la concertation d'Île-de-France Mobilités. Il considère cependant que certaines propositions sont trop rapidement évacuées. Il cite les arguments du maître d'ouvrage justifiant de ne pas retenir l'alternative proposée consistant à prolonger la ligne T10 vers la Porte de Versailles : celui sur la nature de la pente entre la gare de Clamart et la gare de Versailles est, selon lui, caduc en raison du caractère souterrain du projet. Pour la même raison, la densité du bâti n'entrerait pas en ligne de compte. Enfin, la présence des carrières ne lui semble pas non plus un argument convaincant, l'aménagement de l'Avenue Victor Hugo ou les travaux du Grand Paris Express ayant pu se faire dans ces conditions.

Yves DANTEC rappelle que le projet a été pensé pour répondre à l'objectif de relier le T10 à la future ligne 15 du Grand Paris Express. De manière générale, il indique qu'Île-de-France

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Mobilités s'attachera à présenter plus en profondeur, les enjeux techniques ayant conduit à ne pas retenir les solutions alternatives dans la phase de concertation à venir.

Un participant indique avoir participé à de nombreuses réunions lors de la phase de concertation préalable. Il rappelle que parmi les plus de 3000 personnes ayant contribué, toutes n'ont pas participé aux réunions de la concertation : le niveau d'information était donc, selon lui, différent selon les personnes. Il ajoute que les cahiers d'acteurs présentés en réunion de clôture de la concertation soulevaient des points de sensibilités sur les deux scénarios présentés et relevaient la disparité de maturité des deux solutions proposées. Il souhaite ainsi connaître les arguments et critères qui ont permis à Île-de-France Mobilités de choisir le scénario tunnel plutôt que d'autres scénarios alternatifs.

Un participant indique que, selon lui, la question précise de la connexion au niveau de la gare de Clamart n'a pas été étudiée suffisamment, notamment via une correspondance en souterrain et qu'un certain flou persiste sur ce sujet. Il souhaiterait connaître la faisabilité technique, le temps de parcours et les coûts estimés associés à cette connexion.

Une participante indique ne pas comprendre en quoi le projet serait profitable à la ville de Clamart. , D'une part, selon elle, le tracé en souterrain n'entraînera aucune retombée positive pour les commerces. Ensuite, les habitants du quartier Jardin Parisien disposent déjà de connexions au T6 et au T10 tandis que le centre-ville de Clamart, qui se trouve à 1,5km de la gare, est déjà connecté au réseau de transport ferré via les bus. De ce fait, elle estime que le coût du projet est important au regard des gains pour les Clamartois qui, selon elle, auraient davantage souhaité un meilleur maillage du réseau de bus et une augmentation des fréquences de passage. Sur ce point, elle indique craindre une baisse de la qualité de l'offre bus à la suite de la mise en service du prolongement, du fait d'un report des financements sur le T10, de rationalisation des lignes, etc.

Elle ajoute qu'elle s'inquiète du temps d'interconnexion entre la ligne T10 et la future ligne 15 du métro en gare de Clamart, ayant l'expérience d'ascenseurs souvent lents et peu accessibles en période de pointe.

Enfin, elle souhaite savoir quelle est la place du consensus dans la concertation.

Sylvie HAUDEBOURG prend la parole pour répondre sur la question de la place du consensus dans la concertation. Pour la CNDP, la concertation ne constitue pas la recherche d'un consensus. Il s'agit d'un travail d'échange avec le territoire pour améliorer une décision, en partageant les enjeux auxquels doit répondre le projet et en identifiant les points de vigilance à prendre en compte. A l'issue de la concertation préalable, un arbitrage reste nécessaire pour former la décision. Cet arbitrage revient au maître d'ouvrage, qui doit motiver les choix ayant mené à cette décision en indiquant en quoi elle tient compte de la concertation, des sujets abordés, et des avis et propositions formulés.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Yves DANTEC indique que l'arbitrage se fait sur la base d'un certain nombre de critères. Il cite notamment la performance du système de transport, l'accessibilité, les impacts sur le bâti, les sujets environnementaux ainsi que les coûts.

OLIVIER MAHIEU rappelle que pour ce type de projet, il est habituellement étudié dans un premier temps un scénario en surface, qui constitue le mode naturel de poursuite d'un projet de tramway et à ce titre la solution la plus évidente. Néanmoins, l'étude des spécificités du territoire, de ses contraintes, de l'occupation en surface, la présence d'espaces naturels ont poussé à présenter le scénario « tunnel » comme celui de référence, choix confirmé par la majorité durant la phase de concertation préalable.

L'animatrice précise que ce choix a pu se faire après la prise en compte d'avis et de nombreux débats et rappelle les chiffres présentés : parmi près de 2000 avis exprimant une préférence pour l'un des deux scénarios, 90% se prononcent en faveur du scénario en tunnel.

Olivier MAHIEU précise que le sujet de la connexion avec la ligne 15 constitue un enjeu majeur de la suite des études, pour proposer une correspondance optimale entre les deux modes de transports, condition importante de l'attractivité du projet. Ceci inclut de fait la question des ascenseurs, qui feront partie des études de conception plus détaillées.

Yves DANTEC rappelle que les enjeux auxquels doit répondre le projet peuvent être complètement différents en fonction des sensibilités de chacun. Il prend pour exemple le souhait d'un participant de voir le T10 prolongé vers Versailles, en profondeur : un tel parti pris, explique-t-il, aurait pour conséquences immédiates une réduction de l'efficacité de la correspondance en gare de Clamart et une augmentation des enjeux sur les remontées en surface, notamment dans l'usage des ascenseurs. Il insiste sur l'importante diversité des avis selon les acteurs et parties prenantes, comme en témoignent les précédentes contributions. Il indique qu'un projet implique de fait des compromis et que le rôle du maître d'ouvrage est de proposer la meilleure des solutions en ayant une analyse globale de l'ensemble des dimensions du sujet. Enfin, il ajoute que la restructuration de l'offre de transport se fait en moyenne un an avant la mise en service d'une nouvelle ligne afin que les modifications proposées correspondent au mieux aux besoins des territoires. Il explique que ces questions pourront faire l'objet ultérieurement de dispositifs d'information sur le travail effectué par Île-de-France Mobilités et de concertation futurs afin de pouvoir prendre en compte les besoins et attentes du territoire, mais aussi de présenter les enjeux annexes : accessibilités pour tous, avancée de la transition énergétique et remplacement progressif du matériel roulant, tout en privilégiant l'amélioration de la qualité de service. Une attention particulière devra être portée sur l'éclairage à effectuer sur ces enjeux, notamment à l'échelle des quartiers.

Un participant souhaiterait savoir à quel moment, lors des trois prochaines phases présentées préalablement, les habitants des quartiers concernés auront connaissance des lieux d'entrée

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

et de sortie du tunnel, ainsi que le positionnement des deux gares et leur nature, de surface ou souterraine.

Un participant, conseiller municipal de Clamart, souhaite évoquer les solutions alternatives et souhaite en savoir plus sur les critères qui ont permis de les disqualifier. De son point de vue, elles l'ont été sur la base d'hypothèses pouvant être réinterrogées, par exemple celles relatives à l'estimation de la fréquentation sur la base de données anciennes ne tenant pas compte du développement des pratiques de télétravail. De plus, il indique que certaines variantes possibles au projet, par exemple par la connexion à la ligne 15 ou la ligne 4, n'apparaissent pas dans le document de réponse au bilan des garantes du débat public.

Il ajoute que le T10 n'apparaît pas dans le Schéma directeur environnemental d'Île-de-France (SDRIF-E) et souhaite que le maître d'ouvrage apporte des éclaircissements.

Il indique qu'il avait participé à l'enquête publique organisée sur la 1^{ère} phase de développement du T10. Selon lui, le maître d'ouvrage indiquait que l'optimisation du T10 nécessitait une station Place du Garde et que son prolongement ne poserait pas de difficultés insurmontables, ce qui, pour lui, questionne la façon dont a été menée l'évaluation des diverses solutions possibles.

Il exprime ses craintes sur le dépassement du budget annoncé et indique que, selon lui, d'autres solutions n'ont pas été suffisamment étudiées.

Enfin, il souhaiterait savoir si le financement du projet de prolongement impliquerait que d'autres projets ne soient pas financés, notamment sur le secteur de Clamart ou au niveau régional.

Des participants souhaitent connaître la localisation précise des puits d'aération (ouvrages annexes) prévus dans le quartier de la gare et dans le bas Clamart.

Un participant souhaite savoir si les hypothèses de fréquentation et le dimensionnement de la future ligne 15 du métro permettent d'absorber le trafic prévu sur le nouveau tronçon de la ligne T10.

Pour répondre aux questions sur les variantes et alternatives, **Xavier SANCHEZ** rappelle qu'il sera nécessaire pour l'enquête publique de disposer d'un dossier traitant ces sujets à un niveau de détail suffisant, en particulier pour un projet de l'ampleur du projet de prolongement du T10.

Ainsi, il précise que la phase 1 (telle que précisée dans le support de la présentation) permettra de poursuivre le diagnostic territorial pour approfondir avec le territoire les enjeux auxquels doit répondre le projet et les points d'attention à prendre en compte dans le cadre de la suite des études.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

La poursuite des études aura lieu pendant la seconde phase. L'objectif sera alors de parvenir au projet le plus optimisé possible, pour en réduire les incidences négatives, sur la base des éléments définis dans le cadre de la première phase. Le projet sera alors à un niveau d'études plus avancées, qui permettront de répondre aux différents questionnements posés par les participants.

Par ailleurs, **Xavier SANCHEZ** précise que les travaux d'Île-de-France Mobilités seront soumis au contrôle et à la vigilance d'autorités indépendantes : l'Autorité environnementale qui évaluera la pertinence du projet eu égard à la protection de l'environnement et la contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement, autorité administrative sous l'autorité du Premier Ministre qui s'assurera de la rentabilité socio-économique du projet.

Yves DANTEC précise par ailleurs que le tram T10 fait bien partie du prochain Schéma directeur d'Île-de-France en projet.

Concernant le financement des transports publics, il explique le principe de la contractualisation entre l'Etat, la Région (appelé contrat de plan Etat-Région) et le bloc local (généralement les départements) dans le cadre d'une feuille de route globale qui représente un budget de 8 à 9 milliards à l'échelle de l'Île-de-France. Au regard de la durée de réalisation du projet, le financement du tram T10 a vocation à être réparti sur deux contrats de projets (les études sur le CPER 2024-2027, et les travaux sur le CPER 2028-2031 en fonction de l'accord qui sera trouvé entre les financeurs, et si le projet fait bien l'objet d'une DUP à ce moment) .

La succession des mises en service des lignes de tram T4, T9, T13 et 10 et bientôt T12 montre qu'il y a la possibilité d'articuler et de financer plusieurs projets dès lors qu'ils sont d'utilité publique, le rôle du maître d'ouvrage étant de démontrer cette utilité.

Concernant les problématiques de prise en charge des flux supplémentaires par les lignes existantes à l'horizon du projet, **Yves DANTEC** explique que le dimensionnement des lignes repose sur les prévisions de fréquentation sur le réseau réalisées à l'aide de modèles intégrant les évolutions du territoire. Différentes confrontations et modèles ont fait intervenir les gestionnaires de réseaux interconnectés (SNCF, RATP, SGP...) qui ont pris les marges de sécurité conservatoires nécessaires afin de pouvoir envisager des développements de l'offre de transports et une montée en charge du trafic sur le long terme.

Concernant la connexion entre le terminus du T10 et la gare de Clamart, il explique qu'il est essentiel d'atteindre la meilleure performance sur la correspondance vers la ligne 15 et la ligne N. Une connexion en tunnel entre 2 gares contiguës constitue une solution, qui est complexe techniquement ; il faut alors envisager d'autres solutions pour réduire le temps de transfert (par exemple des tunnels tangentiels).

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Un participant demande s'il est possible de prévoir des stations de tramway supplémentaires, par exemple à Lazare Carnot.

Une participante regrette qu'ait été présentée à la concertation préalable une version selon elle trop peu développée des deux scénarios. Elle demande des précisions sur les prochaines étapes d'association des publics à l'élaboration d'une version plus approfondie du projet.

Une participante s'inquiète que le tracé choisi implique une pente trop importante pour le tramway et ne comprend ainsi pas le choix effectué de partir du quartier Jardin Parisien. Elle ajoute que le tracé passera en-dessous de nombreuses maisons de ce quartier.

Une participante souhaite savoir où se situera précisément l'entrée du tunnel, notamment par rapport au bois et aux habitations du quartier Jardin Parisien, et si cela entraînera des expropriations.

Un participant constate qu'il n'y a pas eu d'avis sur le projet de la part des communes de Vanves et Malakoff qui pourraient être confrontées à certains effets liés au prolongement du tram T10.

Un participant, habitant du quartier Jardin Parisien, explique que sa maison se situe à proximité de l'emplacement envisagé pour l'ouvrage d'insertion du tunnel. Il souhaite connaître les mesures qui permettront d'éviter les impacts sur les habitations à proximité. Il souhaite aussi savoir comment seront pris en compte les avis du public et comment s'impliquer, en particulier dans les études techniques.

Un participant rappelle que le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) établit le nombre de bâtiments impactés à 25 et souhaite savoir s'ils ont déjà été précisément identifiés, auquel cas il faut publier l'étude correspondante.

Un participant souhaite savoir pourquoi un tracé s'arrêtant à Place du Garde n'a pas été retenu. De son point de vue, un tel tracé (un passage en tranchée ouverte) serait plus simple à mettre en œuvre et éviterait de passer sous la forêt et d'impacter le bâti dans le quartier Jardin Parisien.

S'agissant du démarrage du tracé à Jardin Parisien, **Xavier SANCHEZ** explique qu'il est dans un premier temps nécessaire de procéder à l'enfoncement progressif de la ligne de tramway, pour l'amener à une profondeur compatible avec le fonctionnement d'un tunnelier. Cela nécessite de réaliser une tranchée ouverte et une tranchée couverte, d'une longueur de 260m sur le secteur de Jardin Parisien. Selon l'analyse des contraintes de pentes du milieu naturel réalisée par le bureau d'études techniques, il apparaît préférable de procéder au démarrage du tunnel au niveau de Jardin Parisien plutôt que Place du Garde.

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Sylvie HAUDEBOURG sollicite Île-de-France Mobilités afin de savoir si ce point pourra faire l'objet d'échanges avec le territoire dans le cadre de la suite des études, et si les études réalisées peuvent être publiées. .

Xavier SANCHEZ répond qu'il est bien prévu d'échanger sur cette question dans le cadre de la phase 2 de la concertation continue.

Concernant les questions sur les prochaines phases d'études lors de la concertation continue, **Yves DANTEC** rappelle que la phase 1 constituera une analyse par secteur et par thématique et aura pour objectif de dresser un diagnostic très fin de l'ensemble des points d'attention importants pour le territoire, qui serviront de données d'entrée pour la poursuite des études. Ces études feront l'objet d'échanges réguliers avec le territoire en phase 2, afin que chacun puisse en appréhender les avantages et les inconvénients, dans la perspective de continuer à optimiser le projet et en réduire les impacts négatifs.

Sylvie HAUDEBOURG prend la parole pour apporter une réponse sur les possibilités que donne la concertation de faire évoluer le projet. Elle rappelle que le Code de l'environnement porte le principe de concertations préalables avant que soient prises des décisions, mais demande que soient portés au débat des projets avec un certain niveau de détail (principales modalités et principaux impacts). Ces exigences nécessitent que le maître d'ouvrage approfondisse suffisamment le projet porté à la concertation, sans que cela préjuge du projet qui sera décidé et surtout réalisé. Les garants savent que l'élaboration de telles infrastructures « linéaires » nécessite des itérations parfois nombreuses avec les parties prenantes et publics concernés, sur des durées parfois longues, pour en affiner les tracés et les diverses modalités. En tant que garante, elle s'assurera que l'élaboration du projet tient compte de ces échanges et itérations.

Répondant à la question sur la participation des communes de Vanves et Malakoff, **Yves DANTEC** explique qu'en amont de la concertation, le projet fait principalement l'objet d'échanges avec les villes concernées directement. Les villes à proximité sont davantage incluses dans les phases ultérieures pour échanger plus précisément sur les sujets qui émergeraient en fonction du scénario retenu (connexion aux autres modes de transports, incidences sur la circulation routière, etc.). Des échanges ont toutefois déjà bien eu lieu avec les communes de Vanves et Malakoff dans le cadre de la précédente phase d'études. Il conclut sur ce point en indiquant qu'il est prévu qu'Île-de-France Mobilités rencontre prochainement la mairie de Malakoff pour rééchanger sur le projet.

Olivier MAHIEU poursuit en indiquant que l'emplacement exact et le nombre de stations pourra refaire l'objet d'échanges dans le cadre de la prochaine phase d'études. Il rappelle toutefois qu'il y a un équilibre à trouver entre la finesse de la desserte, les incidences sur le territoire et le coût du projet. En effet, la construction d'une station supplémentaire mobilise

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

une emprise au sol supérieure à celle d'un ouvrage annexe, nécessite des travaux supplémentaires à proximité des habitations, augmente la complexité et le coût du projet, etc.

Par exemple dans le secteur de Lazare-Carnot, Île-de-France Mobilités a à ce stade estimé qu'au regard de la proximité avec la gare de Clamart et les caractéristiques de l'environnement urbain, les incidences supplémentaires liés à l'aménagement d'une station seraient excessives au regard des gains apportés par le projet.

L'animatrice remercie les intervenants pour leurs réponses et les participants pour ce temps d'échange conséquent. Elle invite **Sylvie HAUDEBOURG** puis **Yves DANTEC** à conclure la réunion.

Sylvie HAUDEBOURG souligne l'importance de maintenir une relation de confiance entre le porteur de projet et le public pour la phase de concertation continue qui débute. Elle indique que son rôle de garante sera de veiller à ce que les attentes et préoccupations de chacun soient entendues par le maître d'ouvrage, que celui-ci devra restituer les conclusions de son diagnostic du territoire et des enjeux locaux prévu lors de la prochaine phase pour permettre la tenue d'une concertation mobilisatrice et qui enrichisse le projet.

Yves DANTEC conclut la réunion en rappelant le travail important restant à effectuer pour le maître d'ouvrage, les projets tels que celui-ci étant longs et complexes. Il rappelle que l'ensemble des questions posées trouveront des précisions et réponses au cours des prochaines phases.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

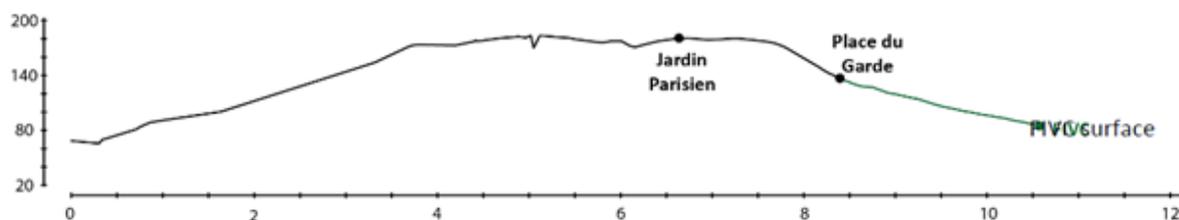
Annexe

Les éléments suivants issus des études menées dans le cadre du DOCP, viennent compléter la réponse concernant la localisation de l'entrée du tunnel apportée lors de la réunion publique.

Un tunnelier a besoin de disposer d'une couverture (épaisseur de terre au-dessus) suffisante pour pouvoir fonctionner, au minimum égale au diamètre du tunnel. En l'état, il est donc nécessaire d'amener le tracé à une profondeur de 15m à l'entrée du tunnel par rapport au terrain en surface via une tranchée ouverte puis couverte. La profondeur du tunnel augmente ensuite progressivement en aval en direction de la gare de Clamart.

Au niveau de la Place du Garde, le terrain est en pente descendante alors qu'il est relativement plat dans le secteur de Jardin Parisien. De ce fait, la longueur de la tranchée qui serait nécessaire pour amener le tracé à une profondeur suffisante au regard des contraintes précédentes serait plus importante à partir de la Place du Garde qu'à partir de Jardin Parisien.

A titre illustratif, le schéma ci-dessous traduit les pentes naturelles du terrain sur l'ensemble du linéaire du T10 entre Antony et Clamart pour le scénario de prolongement en surface présenté à la concertation préalable, desservant la station Place du Garde.



De plus, la réalisation d'une telle tranchée nécessiterait une emprise au sol élargie par rapport à l'insertion d'une plate-forme de tramway en surface, dans un secteur bordé par la forêt de Meudon et une zone densément bâtie (rue de Meudon de faible gabarit). Ces impacts seraient renforcés par l'implantation de la zone de chantier nécessaire à la réalisation de l'ouvrage en entrée du tunnel.

Ainsi, l'implantation de l'entrée du tunnel au niveau de Jardin Parisien a été privilégiée au regard des contraintes techniques liées au tramway et au tunnelier et des caractéristiques de l'environnement traversé.

La concertation préalable a mis en évidence l'importance des questionnements autour des modalités d'enfouissement du tunnel dans le cadre du projet. Ce sujet fera l'objet d'études approfondies dans le cadre de la prochaine phase du projet, et d'un atelier spécifique dans le cadre de la prochaine étape de la concertation.