

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Cahier d'acteur

Contribution J. BASCHET, à titre personnel

Contact :

Josette BASCHET

9 rue Edouard

92140 CLAMART

Présentation de l'auteur

Clamartoise depuis 1988, j'habite le quartier Percy Schneider. J'ai 66 ans.

J'ai participé, avec enthousiasme, à cette concertation préalable pour la prolongation du TRAMWAY T10, et à 5 des réunions de travail.

Je suis une citoyenne lambda qui n'appartient à aucun mouvement politique, à aucune association environnementale. Mais j'aime la ville de Clamart telle qu'elle est à ce jour et je m'intéresse à la vie locale.

En quoi êtes-vous concerné par le projet ?

J'habite le Bas Clamart, dans un quartier excentré et mal desservi par les transports en commun et les services publics, en limite de commune et de territoire.

Je circule en vélo ou en transports en commun, et je souhaite une amélioration des transports, pour mon quartier, pour les communes du plateau, pour l'ensemble des Hauts de Seine.

Mais pas à n'importe quel prix.

Présentation de votre position et de vos principaux arguments

L'utilité publique de l'amélioration des transports en commun du sud du département me semble évidente. J'ai donc participé avec beaucoup d'intérêt à cette concertation.

IDFM présente un projet constitué de 2 scénarios, l'un entièrement en tunnel, dit scénario de référence plébiscité par les collectivités unanimes, l'autre entièrement en surface.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Mais le 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.

Les défauts rédhibitoires du projet

Les défauts rédhibitoires du projet ont été pointés par les habitants et détaillés tout au long des séances et des 5 semaines. Ils portent notamment sur :

- L'absence de prise en compte de la sensibilité des habitants et de leur souci de ne changer ni la ville, ni la forêt
- Les expropriations et l'impact énorme de la phase travaux, qui génère beaucoup d'angoisse pour les personnes potentiellement concernées en sus de celles directement frappées
- L'attaque inadmissible de la forêt et de sa faune, dans les deux scénarios, pour faire du lourd, du béton, du large, du colossal
- L'impression qu'il faut passer très vite sous Clamart pour raccourcir les temps de trajet, sans tenir vraiment compte des besoins de mobilité des habitants du centre, mais aussi des quartiers excentrés de la ville
- La lourdeur des choix opérés et des normes en cours, totalement inadaptés à la densité particulière du Bas Clamart. Faut-il changer la ville ou faut-il changer les normes ? Comment gagner en agilité ? Comment fait-on ailleurs (Lisbonne, Hong Kong,...)

Points auxquels on peut ajouter des aspects qui sont peu ou pas évoqués, comme si ils ne faisaient pas partie intégrante du projet, notamment :

- Le devenir des parcelles libérées après travaux et leur impact sur l'évolution de la ville
- Les infrastructures de rabattement, parkings et futures lignes de bus
- Le budget complet de l'opération, comprenant les autres coûts (réseaux, notamment), mais aussi 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
- Les autres éléments du maillage complet prévu dans le sud des Hauts de Seine.

Des propositions nombreuses, une implication très forte des habitants et des associations pendant les 5 semaines

Des propositions de modifications et des aménagements plus ou moins importants ont été proposés par les habitants au cours des réunions. Je retiendrai pour ma part qu'il paraît évident que la solution en tunnel ne doit pas être appliquée telle que, sauf à vouloir changer la ville et la rebâtir et de disposer d'argent gratuit (apporté par les contribuables).



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Si c'est le cas, qu'on nous le dise clairement !

Ma proposition, une solution mixte

Je porte une proposition mixte, consistant en un trajet aérien dans le bois, jusqu'à la Place du Garde, et une poursuite en souterrain, sous la ville.

- *Le trajet à travers la forêt en aérien jusqu'à la Place du Garde, se ferait en respectant au maximum le bois et les riverains du Jardin Parisien, et en créant une station et un terminal bus au point bas. En suivant l'avenue Trébignaud, sans l'élargir pour une 3^{ème} voie voiture ; en reportant la piste cyclable sur la route forestière qui existe déjà à l'ouest pour le même parcours ; sans déranger l'habitat des renards et les habitudes de promeneurs. Ce trajet améliorera la desserte pour les habitants de quartiers excentrés mais aussi les autres, avec une connexion facile avec les bus et le parking en construction sous Hunebelle. Il s'agit d'une ré-étude qui peut être rapidement menée, sans report excessif.*
- *Le trajet sous la ville en souterrain avec une bonne desserte des riverains, mais sur la base d'études complémentaires importantes visant à réduire considérablement les impacts à savoir, notamment : des infrastructures pensées différemment pour ne pas modifier la ville ; exproprier moins, encore moins; une meilleure desserte des riverains (tronçon de 800 m sans station après le terminus, station en doublon Mairie/Centre) ; présenter clairement le devenir des parcelles restituées et l'urbanisme après travaux ; limiter les nuisances pendant la phase de construction. La reprise de ce dossier pour viser un «non impact » est lourde mais nécessaire pour ne pas concrétiser des aberrations.*

En outre, les études finales doivent inclure, notamment : le budget total de l'opération (coûts hors collectivités, recettes de cession des terrains libérés); l'impact sur le reste de la ligne T10 du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs et l'allongement de la ligne ; les indispensables plans de circulation routière et de desserte bus et parkings ; le maillage complet prévu pour le sud des Hauts de Seine.

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

La conclusion des collectivités porteuses du projet : ne pas tenir compte du travail des 5 semaines de la concertation

Les contributions des habitants et de leurs associations sont nombreuses, diverses. Elles sont artisanales en comparaison des documents émanant d'IDFM et des collectivités. Elles sont parfois contradictoires.

Mais c'est le fruit d'une implication et d'un travail remarquable sur une très courte durée, qui ne doit pas être négligé.

Et pourtant, malgré tous les défauts pointés, toutes les remarques, toutes les propositions, on constate que les collectivités ont validé leur projet initial de scénario en tunnel, dit scénario de référence. Sans en changer une virgule ! Comme si ces 5 semaines n'avaient pas existé !

Incroyable !

Leur satisfaction d'avoir fait le bon choix et qu'il n'y a rien à ajouter transparait très clairement lors de la réunion de clôture du 20 avril et est confirmée à la lecture de leurs cahiers d'acteur.

Conclusion synthétique

A quoi donc ont servis ces 5 semaines ? Où est la CO CONSTRUCTION annoncée par les garantes ?

Remarques sur la méthode de cette concertation

En termes de méthode, on a pu constater que la part prépondérante des interventions, au cours des réunions, était accordée aux collectivités porteuses.

Il a été impossible de débattre des propositions des habitants et de leurs associations. A peine une sélection a-t-elle pu être présentée, à une heure tardive et en toute fin de la réunion de clôture. C'est très peu pour de la co-construction.

Les collectivités porteuses ont disposé de moyens colossaux pour présenter leur projet et en faire la publicité. Les habitants avaient, en comparaison, très peu de temps et des moyens dérisoires.

Etrangement, les collectivités interviennent à la fois en tant que parties prenantes au projet quelles cofinancent, et en tant que contributeurs extérieurs. N'est ce pas leur donner 2 fois la parole ?

Et ensuite

La CO CONSTRUCTION annoncée par la SNDP repose donc entièrement sur les cahiers d'acteur et sur le travail de synthèse des garantes, seuls vecteurs permettant de faire connaître les positions des habitants, quelles qu'elles soient.

Les cahiers d'acteurs seront publiés pendant la durée de la consultation. Seront-ils disponibles ensuite ? Il faut l'espérer, car à ce jour, dimanche 23 avril, les publications des associations ne sont



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

pas encore disponibles (sauf 1), contrairement à celles des collectivités ? Où l'on voit que les moyens des uns et des autres ne sont pas du tout les mêmes !

Merci à la CNDP et à IDFM de nous avoir permis de nous exprimer.

Courage aux garantes pour le travail colossal qui les attend, car la production a été très riche ! Et merci à elles pour la grande qualité de leur contribution !

Merci de votre attention.

NOTA : Dans les AVIS du site de la consultation préalable, j'ai déposé le 23 avril un document beaucoup plus long, détaillant mes remarques et propositions, tant sur le fonds du projet que sur la méthode de la co-construction dans le cadre de ce projet. J'espère qu'il sera utile.

Josette BASCHET
9 rue Edouard
92140 CLAMART

Clamart, le 20 avril 2023

**PROLONGATION TRAMWAY T10
CONTRIBUTION A LA CONCERTATION PREALABLE - AVRIL 2023**

Madame, Monsieur,

Clamartoise depuis 1988, j'habite le Quartier Percy Schneider, dans sa partie en limite de la commune de Meudon (quartier entre la place du Garde, le bois et l'avenue Henri Barbusse). J'ai 66 ans et je circule essentiellement en vélo et en transports en commun, en Ile de France.

J'ai participé à 5 réunions dans le cadre de cette concertation.

Cette concertation me permet d'exprimer mes remerciements, mon analyse et mes alarmes face aux propositions qui nous sont faites, et de développer une contre proposition mixant les deux scénarios.

Mon texte comprend deux parties :

- une synthèse de 6 pages
- un document détaillé plus complet, développant mes motivations.

Bien sûr, comme toutes les contributions des habitants, ce travail reste très artisanal par rapport à celles des collectivités porteuses du projet.

Merci de votre attention.

Josette BASCHET

ooo000ooo

DOCUMENT DE SYNTHÈSE

La qualité des réunions, des documents fournis et de l'organisation, la présence des garantes, le respect mutuel sont des points très forts du processus engagé. Soyez en tous chaleureusement remerciés, organisateurs comme habitants.

Cependant, un grand déséquilibre a marqué l'ensemble des débats, pourtant nombreux, entre la place laissée aux collectivités porteuses du projet et les moyens donnés aux habitants pour s'exprimer.

Ce déséquilibre peut miner la confiance des habitants dans le processus, d'autant plus que les représentants des collectivités, dans la réunion finale, ont montré qu'ils étaient tout à fait persuadés de leur bon choix, le scénario de référence en tunnel.

Je fais donc part aussi de mes remarques et suggestions sur la méthode, pour tendre vers la CO-CONSTRUCTION annoncée par les garantes.

1. Le prolongation du tramway T10 proposé

La concertation préalable a vraiment permis de bien comprendre les points forts du projet et de ses 2 scénarios.

Les présentations sont incontestablement intéressantes et bien faites, mais très techniques.

Mais elles ne tiennent pas suffisamment compte du cœur du problème, la compréhension de l'esprit la ville et de ses habitants, qui permettrait de mieux co-construire le projet.

Les collectivités porteuses du projet ont-elles bien anticipé et entendu les réactions très négatives des habitants et de leurs associations environnementales ?

Ne sont-elles pas dans le déni sur ce point et bien trop satisfaites du projet de référence qu'elles privilégient ?

1.1. Une vraie utilité publique et une belle opportunité pour Clamart

Le projet présente 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.

Pour le Bas Clamart, des services nouveaux en matière de desserte peuvent et doivent aider les habitants à accepter les nuisances très prégnantes (expropriations, impact des différents chantiers en surface et en durée).

Pour ce faire, le choix du mode tramway doit rester cohérent jusqu'à son terminus à la gare. Le T10 ne doit pas se transformer en RER qui passe en express sous Clamart sans s'arrêter.

La problématique est bien de rendre ce projet encore moins lourd, encore moins impactant. Or le dossier ne s'inspire aucunement des réalisations légères qui peuvent être faites ailleurs.

Enfin, il n'est rien dit sur le maillage du transport en bus qui accompagnera le projet (ou non !).

1.2. Le scénario tramway en surface

C'est le scénario le plus agréable pour les voyageurs, en particulier dans la traversée du bois, et le plus efficace pour le transport des riverains, avec 5 stations bien réparties sur le trajet.

Pourtant ce scénario est présenté comme un repoussoir, en ne montrant que ses inconvénients.

Dans le Bas Clamart très dense, on voit qu'il est impossible de faire circuler un tramway en surface sans modifier considérablement, soit l'urbanisme et sacrifier définitivement de nombreux riverains (expropriations ou gêne en phase travaux et en fonctionnement ultérieur), soit les normes.

Par contre, au travers du bois, la solution aérienne est très intéressante, à condition de suivre le trajet de l'avenue Trébignaud.

C'est un itinéraire sans impact écologique majeur, à condition : de ne pas élargir encore la tranchée existante (pas de seconde file voiture ; report de la piste cyclable sur la route forestière existant à l'ouest; de respecter l'habitat de la faune locale; de ne pas faire de percée spécifique à travers bois.

1.3. Le scénario tramway en tunnel , dit scénario de référence, privilégié par les collectivités

Dans le Bas Clamart très dense, le trajet souterrain présenté trouve tout son sens pour réduire au maximum les nuisances de fonctionnement aux riverains et les expropriations.

A condition cependant d'améliorer significativement la répartition des stations déjà peu nombreuses (3 stations seulement, doublon Mairie/Centre; 800 m sans station après la gare) ; de clarifier très vite l'impact des expropriations et du devenir des parcelles après travaux ; de retravailler les conditions de la phase travaux.

Par contre, dans le bois, ce scénario conduit à des aberrations : nouvelle amputation de la forêt dans la zone du Jardin Parisien ; voyage souterrain alors qu'il serait merveilleux en surface ; création d'une nouvelle tranchée pour l'entrée du tunnel ; morcellement des parcelles forestières; nuisances inadmissibles aux riverains du Jardin Parisien ; construction en plein bois d'un ouvrage annexe de sécurité et de son indispensable voirie d'accès.

1.4. Des normes françaises totalement inadaptées à la situation

Les normes françaises apparaissent totalement inadaptées à la densité effective à Clamart. Est-il possible d'obtenir des dérogations ?

Comment pratique-t-on à Lisbonne, à Hong Kong, et ailleurs, lieux tout aussi urbanisés et plus pentus que Clamart ? Ce point n'est pas abordé.

Comment ne pas voir que le projet présenté est massif, lourd, et ne tient pas compte de réalisations plus agiles ?

1.5. Les modalités de réalisation

Le projet présente les grandes difficultés de réalisation liées aux caractéristiques du sous sol (carrières, eaux souterraines).

Mais il souffre aussi de nombreux autres (très gros) défauts, notamment : le grand nombre d'expropriations nécessaires sur le parcours en ville ; l'absence de connexion directe prévue à la Gare ; les difficultés de circulation automobile pendant les travaux puis en fonctionnement ; la création de très grandes zones de travaux (5000 à 10 000 m² par station, plus encore pour l'entrée du tunnel ; l'absence d'information sur le devenir de ces zones après travaux ; la très longue durée de chantier (5ans) .

Enfin, rien n'est indiqué en matière de redistribution des transports bus et de rabattage vers les stations. Or un projet est un ensemble, et les « détails » de ce type sont très importants pour la qualité de vie du projet final.

2.L'identité de la ville, les attentes des habitants de Clamart et les difficultés techniques du parcours

La présentation du projet ne donne pas forcément l'impression que l'identité de la ville et les attentes des habitants aient été suffisamment comprises. Il en est de même pour les difficultés techniques du parcours.

2.1. L'identité de la ville et les attentes des habitants

Si l'on peut venir au Bas Clamart par hasard, on y reste pour de bonnes raisons liées à la qualité de l'urbanisme (quartiers pavillonnaires majoritaires, pierre meulière, petits immeubles disséminés dans la ville) que l'on veut préserver, ainsi qu'à la proximité du bois accessible de toute part.

Il n'y a clairement aucune demande pour une restructuration forte comme celle que pourrait amener le projet de tramway, qu'il soit aérien ou non. A moins que notre maire bâtisseur veuille changer la ville sans le dire!!!!

Intégration douce !!!... Il faut donc que le projet s'intègre dans le cadre existant.

Une acceptation des nuisances très fortes (expropriations, durée du chantier, emprise énorme des travaux en surface à chaque extrémité du tunnel et pour les stations,...) peut cependant être obtenue.

A certaines conditions. Il faut en particulier que tous les clamartois y trouvent une nette amélioration de leur offre de transport, avec des gares en nombre suffisant, et bien réparties sur le trajet, et que les caractéristiques de la ville n'en soient pas altérées.

2.2. Les difficultés techniques du parcours semblent largement sous estimées

Les difficultés techniques et les angoisses des habitants qui en découlent sont certainement sous évaluées.

Même si les sujets principaux (carrières, eaux souterraines) sont abordés, les habitants connaissent bien le contexte et les difficultés réelles qui en découlent.

Des points doivent être complétés pour rendre le projet acceptable, notamment : les expropriations ; l'emplacement et la surface des zones travaux ; l'emplacement du terminus Gare et son impact sur le réseau d'eau et les collecteurs saturés; la correspondance directe ou non avec le réseau METRO/SNCF ; l'impact sur la circulation en ville (bus et véhicules) compte tenu de la piétonisation

en cours du Centre Ville et du quartier Gare ; l'impact des ouvrages annexes de sécurité sur leur environnement immédiat ; l'impact possible de futurs « frontis » de surface sur les rails et les ballasts.

3. Une contre proposition mixant les 2 scénarios proposés

Pour emporter l'adhésion des Clamartois au projet, il semble qu'il y a un intérêt à :

- Ce que les clamartois trouvent des avantages certains en termes de desserte de proximité
- Mixer les 2 solutions proposées, afin de diminuer au maximum les nuisances annoncées, à savoir :
 - o *Un tramway en surface à travers le bois*, le long de l'avenue Trébignaud, avec une station Place du Garde, permettant la réalisation d'une vaste station de bus Avec le moins d'impact possible sur le bois, grâce à une entrée en tunnel longeant l'avenue Trébignaud, le report de la piste cyclable sur la route forestière existant à l'ouest, la suppression de la 3^{ème} voie voitures ...
 - o *Une ré-étude totale de la solution en tunnel*, utilisé sous la ville seulement. Pour ajouter plus d'« agilité » et de « cœur ». Avec de meilleures stations pour un meilleur service aux riverains, une correspondance directe à la gare, une bien meilleure maîtrise des expropriations et de l'impact sur la ville, l'annonce claire du devenir des terrains restitués,...

4. Sur la méthode de co-construction annoncée par les garantes

Les garantes nous ont annoncé un parcours de CO-CONSTRUCTION, mot qui n'a d'ailleurs jamais été repris par les porteurs du projet.

Au cours du processus, les porteurs du projet ont bénéficié de moyens professionnels et de beaucoup de temps de préparation (plusieurs années).

Les habitants, eux, n'ont eu que 5 semaines pour découvrir le projet, l'analyser, restituer cette analyse et bâtir leurs contre propositions. Sans aucun moyens ni aucune aide.

Au cours des réunions programmées, les collectivités ont monopolisé le temps de parole, et aucune réunion n'a été programmée pour analyser les contributions de la population, pourtant très investie.

Au cours de la réunion de clôture, la parole a enfin été laissée aux habitants et à leurs associations, mais de manière minimale et en toute fin de réunion (4 minutes par intervenant).

Les collectivités territoriales ont eu la parole bien avant en tant que contributeurs, alors qu'elles sont parties prenantes du dossier présenté, et déjà représentées par IDFM. Elles ont validé intégralement, comme un seul homme, leur projet privilégié, le scénario en tunnel. Sans la moindre demande de modification ou de complément. Cette attitude montre qu'elles n'ont pas écouté les habitants ni tenu compte des contributions déjà publiées. Un peu hallucinant, tout de même !!!

Les habitants comptent donc énormément sur les garantes et leur travail de synthèse pour se faire entendre et, peut être, infléchir la position des porteurs du dossier.

Nous les remercions par avance du travail énorme qui les attend, compte tenu de la richesse et de la diversité des contributions.

Merci d'avance à elles pour cette prise en compte, afin de tendre vers la CO-CONSTRUCTION qu'elles nous ont annoncée.

5. Conclusion du document de synthèse

Les présentations du projet ont été très riches, mais très techniques, et ont grandement monopolisé le temps de parole.

Il manquait une analyse préalable de l'âme de la ville et des attentes des habitants.

L'implication des habitants a été massive, soit individuellement, soit au travers de collectifs associatifs. De nombreuses contributions ont été faites (3000 au moins), pour certaines très riches. Certaines ont pu être présentées très succinctement lors de la réunion de clôture du 20 avril.

Resteront-elles disponibles après le 24 avril ?

Dans les contributions, il a judicieusement été proposé de commencer par la réalisation d'une partie aérienne, allant jusqu'à la Place du Garde et sa station. En améliorant grandement le projet en limitant au maximum les impacts sur la forêt.

Et de reprendre complètement les études pour la partie en tunnel sous la ville, pour une proposition moins dévastatrice et offrant de meilleurs services aux usagers clamartois.

Malheureusement, aucun scénario alternatif n'a pu être débattu sur le mixage et l'amélioration des 2 scénarios proposés.

La part laissée à l'expression orale des habitants a été globalement minime, malgré leur très fort investissement et la qualité de leur travail, et en dépit du grand nombre de réunions.

Lors de la réunion de clôture, les collectivités territoriales ont validé le scénario privilégié en tunnel, sans le moindre amendement. Comme un seul homme ! Ont-elles même écouté les habitants et tenu compte des contributions déjà publiées ?

Cela est bien dommage pour la suite du processus et la prise de décision, car on ne les sent pas du tout prêtes à anticiper des aménagements au projet qu'elles proposent.

Nous comptons donc beaucoup sur l'aide des garantes et leur rapport de synthèse pour faire entendre l'ensemble de nos analyses, de nos angoisses et de nos contre-propositions.

Nous les en remercions par avance pour leur aide à une véritable CO-CONSTRUCTION du projet définitif.

DOCUMENT DETAILLE**PLAN****1. Prolongation du tramway T10**

1.1 Une vraie utilité publique

- Une vraie alternative à la ligne du RER B et à l'amélioration du maillage
- Des crédits pour les transports en commun de notre secteur, à ne pas négliger
- Des prévisions de développement étonnantes

1.2 Une belle opportunité pour Clamart

- Connexion avec la ligne 15 du métro GPE et la gare SNCF
- Amélioration de la desserte sera-t-elle effective ?
- Aucune info sur le « rabattage » vers les stations de la nouvelle ligne
- Impact de la piétonisation du centre ville et de la Gare de Clamart

1.3 Des risques importants du sous-sol peu estimés

- Carrières
- Eaux souterraines
- Des effondrements de surface courants
- Conclusion sur les risques du sous sol

1.4 Des perspectives sous-jacentes inadmissibles pour les habitants de Clamart

- Non à un TRAM qui deviendrait un RER dans sa partie souterraine
- Non à un TRAM qui détruirait la ville et la forêt
- Non à une avenue Trébignaud encore élargie
Non aux emprises travaux gigantesques en zone dense (de 5 0000 à 10 000 m2
autour de chaque station, plus encore au débouché des tunnels)
- Conclusion

1.5 Des parkings de rabattement suffisants ?

1.6 Un bilan financier tronqué

- Les coûts annoncés n'incluent pas le déplacement des réseaux
- L'option à 90 millions du scénario en tunnel
- Les recettes de cession des terrains non mentionnées

2. Deux scénarios proposés. Une solution mixte jamais évoquée**3. Le scénario du tramway en surface**

- Conserver impérativement l'urbanisme de Clamart Village
- Des normes incompatibles avec une ville dense ; faut-il changer la ville ou faut-il changer les normes ?
- Que du bonheur pour les passagers
- Trop de nuisances pour les riverains

- Il nous faut une très bonne desserte, avec beaucoup de stations
- Inutile et nuisible d'élargir l'avenue Trébignaud
- Un coût surprenant, assez proche de la version en tunnel
- Conclusion sur le scénario en surface

4. Scénario du tramway en tunnel, dit de référence, privilégié par les collectivités

- Une attention aux riverains insuffisante
- Des expropriations qui restent trop nombreuses
- Des stations en nombre insuffisant
- Entrée du tunnel à Jardin Parisien
- Station Gare de Clamart
- Aucune station pendant les 800 premiers mètres à partir de la Gare
- Stations en nombre insuffisant au total mais 2 stations beaucoup trop proches

5. Ebauche d'une solution intermédiaire, un tramway partiellement en surface, partiellement en tunnel

- Le tramway doit rester aérien le plus longtemps possible, jusqu'à la place du Garde
- Surtout, ne pas élargir l'avenue Trébignaud
- Surtout, pas de tranchée supplémentaire à travers bois
- Oui à une station place du Garde
- La suite du parcours en souterrain
- Suppression de l'ouvrage annexe prévue dans le bois
- Des coûts probablement moindres que dans les scénarios proposés

6. Une méthode de concertation qui doit être améliorée pour une véritable CO-CONSTRUCTION

- Un déséquilibre de moyens et de temps entre les porteurs de projets et les habitants
- L'objet des réunions, à élargir
- Un temps de parole très majoritairement donné aux porteurs du projet
- La réunion de clôture et le « poids » des collectivités locales
- Une intervention des habitants programmée en toute fin de réunion et à une heure tardive
- La prise de décision
- La suite de la concertation
- Conclusion sur la méthode : des progrès importants à faire pour réussir la co-construction

7. Conclusion générale

ooo000ooo

CONTRIBUTION DETAILLEE

ooo000ooo

Cette concertation préalable a été très riche, de part la qualité des présentations écrites et orales, du nombre de réunion, de l'animation des réunions et des débats, du respect réciproque, de la disponibilité et la proximité des experts et des garantes.

Soyez en tous chaleureusement remerciés, organisateurs comme participants.

Cependant, au final, la part laissée aux habitants reste faible comparée au poids de la prestation des collectivités porteuses du projet. Il y a un déséquilibre profond, à plusieurs niveaux.

J'ajoute donc, à mes remarques et propositions sur le fonds, quelques constatations et propositions sur la méthode, pour tendre vers la CO-CONSTRUCTION souhaitée/annoncée par les garantes .

1. Prolongation du tramway T10

Ce projet est une vraie opportunité de développement et de participation à une solution d'intérêt général dépassant le cadre de notre commune, mais aussi d'attractivité future.

Cependant, la configuration de la commune rend l'exercice techniquement périlleux, du fait d'un sous sol spécifique et sujet à effondrements, et humainement difficile, du fait d'un bâti dense et d'enjeux écologiques et environnementaux forts.

1.1 Une vraie utilité publique

Les présentations de la 1^{ère} réunion (Mr Siffredi , maires de Châtenay-Malabry et du Plessis Robinson) et les documents remis ont permis de bien comprendre l'intérêt général de cette prolongation pour l'ensemble du sud des Hauts de Seine.

Une vraie alternative à la ligne du RER B et une amélioration du maillage

Ce projet représente une vraie alternative pour les utilisateurs du RER B pour la desserte vers la zone d'emploi centre et nord des Hauts de Seine (Boulogne, la Défense,...).

Il apparait comme une vraie nécessité pour les communes qui ne sont desservies actuellement que par des bus, y compris le Haut Clamart. La connexion à la ligne 15 est un choix qui paraît judicieux du fait de son itinéraire en boucle le long de la Seine.

La construction d'une ligne T10 amputée de son dernier tronçon et son terminus provisoire à la station Jardin Parisien, pour encore au moins 10 ans, est un choix politico/financier du passé qui reste très difficile à comprendre.

Certains clamartois semblent très réticents à l'idée de participer à cette opération d'envergure départementale, qui serait plus utile à d'autres qu'à eux-mêmes et qui ne générerait que des nuisances.

Je ne partage pas cette opinion et pense qu'un peu de solidarité entre communes ne peut pas nuire. D'autant que les clamartois pourront aussi bénéficier des services nouveaux, à condition cependant que leurs demandes soient écoutées.

Des crédits pour les transports en commun de notre secteur, à ne pas négliger

Aujourd'hui, il semble que des crédits pour des transports en commun pour notre secteur soient disponibles. C'est une opportunité d'évolution de l'offre et des comportements de transports qu'il ne faut pas négliger.

Ceci est particulièrement important pour le type de quartier, pavillonnaire et loin du centre, que j'habite. En effet, faute de transports efficaces mais aussi faute de parkings suffisants près des grosses stations, nombre d'habitants du quartier fait ses trajets entièrement en voiture.

Les prévisions de développement

Les prévisions de développement d'emplois sur les communes limitrophes au T10 semblent beaucoup moins crédibles que celles du développement de logements supplémentaires.

En effet, de nouveaux logements sont déjà en projet, en cours de construction ou livrés récemment.

On constate aisément, un peu partout aux alentours et à Clamart, une transformation de pâtés de maison entiers ou d'avenue.

Hier consacrés soit à l'activité, soit à la mixité logement/ activités, soit aux bureaux, abritant de nombreuses petites entreprises, en particulier dans le bâtiment.

Aujourd'hui entièrement transformés en secteurs de logement, résidentiels avec jardin en pied d'immeubles, avec quelques commerces de proximité, et ce y compris dans la zone Novéos.

Combien d'emplois de proximité ont ainsi été supprimés ces dernières années et sont en cours de transformation ?

Où donc seront situées les entreprises de demain, puisque le foncier disponible se réduit?

1.2 Une belle opportunité pour Clamart

Le trajet retenu traverse une grande partie de Clamart. C'est à la fois une belle opportunité et une terrible contrainte.

Il faut donc que les habitants, compte tenu de leurs besoins, puissent :

- subir le moins de conséquences négatives
- bénéficier du maximum d'apports positifs.

La connexion avec la ligne 15 du métro GPE et la gare SNCF

C'est une belle opportunité pour tous, à condition cependant :

- que des bus de « rabattement » vers les stations du TRAM ou la gare soient mis en place, à partir de tous les quartiers.
- que la correspondance soit rapide et aisée. Pourtant il n'ai pas indiqué qu'il soit prévu une interconnexion directe avec la nouvelle à la gare de Clamart !!!!!

Vraiment surprenant, alors même que les deux lignes (métro GPE et TRAM T10) étaient à l'étude pendant la même période !!!!!

La SGP, présente à la réunion de clôture, se veut rassurante et indique que la connexion « va de soit ». Est-ce nouveau ? En tout cas, ce n'était pas dans le dossier.

L'amélioration de la desserte sera-t-elle effective ?

Elle touchera bien sûr, d'abord, les habitants du Haut Clamart pour leurs trajets Centre ville et Gare.

Mais ce devra aussi être vrai pour les habitants du Bas Clamart, y compris ceux qui vivent loin du centre-ville, y compris dans les quartiers excentrés à plus faible concentration de population.

Par exemple, depuis mon quartier, il faut actuellement prendre 2 bus pour se rendre à la gare SNCF. Sinon, près de 30 mn de marche à pied. La desserte peut donc s'améliorer considérablement, si des solutions d'approche simples et rapides sont mises en place.

Aucune info sur le « rabattement » vers les stations de la nouvelle ligne

Le dossier présenté ne comporte aucune analyse des compléments ou modifications des moyens de transports connexes qui seront (ou non) mis en place pour rejoindre cette nouvelle ligne. Encore trop tôt, nous répondra-t-on.

Comment se rendra-t-on vers ces gares ? Mystère ! Ni lignes de bus, ni parkings, ni plan de circulation pendant et après les travaux !

C'est un projet de transport global, dont tous les éléments dépendent pourtant de IDFM.

Pourquoi ces éléments ne sont-ils pas au dossier ?

Comment donner un avis sur le projet, en l'absence de ces informations ?

Piétonisation du centre ville et du quartier Gare

La piétonisation du centre ville et du quartier de la gare est en cours actuellement et donc en étude depuis longtemps. Pourtant, il n'en est pas fait mention dans le cadre du projet de nouveau transport en commun.

De fait, elle a déjà pour effet de reporter les arrêts de bus dans un périmètre qui les éloignent des futures stations des transports par rail.

N'est-on pas en train de perdre par cette piétonisation, les gains en temps de transport et facilités d'accès que l'on tente de gagner de l'autre ?

Enfin, la piétonisation va rendre la circulation très difficile pendant les travaux, autant pour les véhicules des particuliers, pour les bus, que pour les engins des chantiers.

Aucun plan de report de circulation n'a été fourni, aucune vision d'impact n'est donc, à ce stade, possible.

1.3 Des risques techniques importants

Les présentations qui nous ont été faites survolent presque allègrement les difficultés liées au sous sol clamartois, au motif que des études complémentaires seront réalisées.

Avec l'expérience de GPE, on sait faire !!!

Même avec une amélioration constante des techniques utilisées et cette expérience GPE bienvenue, la population ne peut que s'inquiéter des percements qui seront effectués sous ses pieds, que ce soit du fait des carrières et des eaux souterraines.

Les carrières

Contrairement à ce qui a été dit en réunion, les carrières ne sont certainement pas toutes identifiées. Sinon, le Service des Carrières ne demanderait pas aux particuliers d'effectuer des forages à chaque permis de construire.

Donc, le trajet prévu ne semble pas du tout être à l'abri de surprises.

Si le tunnel doit passer en grande profondeur sous la ville, donc au-delà des carrières, il n'en est pas de même pour :

- les stations, qui devront être suspendues dans « l'entre deux » qui n'est pas forcément solide, et les avoisinants peuvent subir des dommages lors des creusements
- les entrées et sorties de tunnel, qui par construction, finiront bien par rejoindre un niveau proche du sol naturel, et passeront à travers des zones de carrière
- les ouvrages annexes.

Enfin, quels périmètres et quel type de constructions seront concernés par les référés préventifs aux avoisinants ?

Sur quelle durée les outils d'évaluation des impacts seront-ils maintenus chez les riverains, y compris longtemps après travaux ?

Les eaux souterraines

De l'eau en quantité très importante circule sous le bois et sous la ville.

Nombre de maisons possèdent des pompes de relevage pour éviter les crues.

Tout le monde connaît le cas de maisons très saines inondées suite à des travaux faits à proximité (pour notre quartier, autour de la maison de retraite Sainte Emilie, après travaux d'agrandissement).

Les études du BRGM ne couvrent pas tout le parcours du TRAM (par exemple dans le bois). Sont-elles suffisantes pour évaluer la quantité d'eau qui serait détournée par les nouvelles constructions, en particulier un tunnel de cette ampleur et de cette longueur ?

Enfin, le terminus côté Gare est au point le plus bas de la pente. Les collecteurs des eaux pluviales sont déjà saturés et les eaux remontent dans les caves (notamment avenue Jean Jaurès). Qu'en sera-t-il si de nouveaux ouvrages coupent les circulations d'eau et les détournent vers les points déjà saturés ?

Les effondrements de surface, frontis, courants

En surface, tout le monde connaît, à Clamart, les effondrements de terrain, touchant nos jardins et/ou fissurant des constructions.

Dans quelle mesure les rails et les ballasts pourront-ils être déplacés par ces effondrements de surface ? Dans quelle mesure cela peut conduire à l'arrêt de la ligne ?

Aucune mention n'est faite de l'impact de ces effondrements de surface.

Mystère, le sujet n'est pas évoqué !

Au contraire, le dossier laisse à penser que les carrières ne sont qu'un problème de profondeur intermédiaire (20 à 40 mètres), alors que les « frontis » de surface sont monnaie courante à Clamart.

Conclusion sur les risques du sous sol

Sur des désordres possibles liés aux carrières, aux frontis et aux eaux souterraines, les dossiers ne sont pas à hauteur des interrogations légitimes des habitants.

1.4 Des perspectives sous-jacentes inadmissibles pour les habitants de Clamart

Plusieurs éléments militent en faveur d'une réduction des services rendus aux riverains du dernier tronçon du tramway T10 : le fait d'être en fin de ligne T10, proche du but (correspondance METRO/SNCF) ; le coût élevé de réalisation du projet, dans son ensemble et pour chacune des stations ; la volonté de réduire les temps de trajet ,...

On le voit déjà dans le scénario de référence, où le tronçon avant le terminus Gare de Clamart fait 800 m. Apparemment, la marche à pied est bonne pour nous !

De même, la proposition prévoit des expropriations massives, y compris dans le scénario souterrain.

Cela montre que les intérêts supérieurs tendent à oublier les intérêts des Clamartois et leur droit à préserver leur cadre de vie et à améliorer, eux aussi, leurs conditions de transport.

Il est donc opportun de dénoncer, dans le détail, quelques dérives qui pourraient bien venir modifier le projet.

NON à un TRAM qui se transformerait en RER dans sa section souterraine

Les propos tenus en réunion par les élus des communes du plateau montrent que certains de leurs objectifs sont totalement en contradiction avec une bonne desserte des Clamartois.

Plus rapide et moins cher (pas de stations) le tramway pourrait être donc sans arrêt à Clamart (ou presque) : suppression de la station place du Garde, suppression du doublon en centre ville (CENTRE/MAIRIE), 800 m sans station dans le 1^{er} tronçon.

D'autant plus facile que le parcours serait en souterrain, donc invisible aux habitants. Economie de stations, rapidité, ...

Mais les clamartois du centre, comme ceux des quartiers excentrés, ont aussi besoin d'une amélioration de leurs transports en commun, de leur desserte vers la gare de Clamart, vers Boulogne et vers La Défense.

Donc, NON au TRAM qui ne fait que passer à Clamart, mais qui coûterait moins cher à la collectivité !

NON à un TRAM qui détruirait la ville ou la forêt

Clamart est typique et personne ne demande sa transformation radicale grâce à l'arrivée du tramway.

Pour les « modernes », de grands nouveaux quartiers sont en construction dans le Haut Clamart et de nombreux petits immeubles, bien intégrés, apparaissent au fil des années dans le Bas Clamart.

Pour les « anciens » qui ne demandent et ne souhaitent pas de révolution, une intégration douce du nouvel outil dans leur cadre de vie convient, surtout si elle s'accompagne de nouveaux services leur facilitant la vie.

L'arrivée du tramway doit se faire sans douleur, sans cris, sans spoliations. Et avec des garanties sur le fait de ne pas trop changer la ville.

En ville :

- l'impact des expropriations doit être maîtrisé
- les études doivent impérativement inclure le devenir des parcelles qui seront restituées à l'issue de la phase travaux. On peut d'ors et déjà prévoir/obtenir un engagement de restitution/reconstruction éventuelle à l'identique (typologie de la parcelle, hauteur et gabarit des constructions, ...) pour ne pas changer la ville

En forêt :

- Les défenseurs de la forêt demandent qu'il ne soit pas du tout touché aux arbres de notre merveilleux environnement. Il est clair que le futur tramway ne doit pas détruire les parcelles ni les morceler, doit préserver l'habitat des hôtes de nos bois (en particulier celui des renards), ni empêcher la traversée des animaux d'une partie du bois à l'autre...
- La même approche doit s'appliquer pour les humains : pas de saccage de leur habitat :
 - pour le Jardin Parisien, et contrairement à ce qui semble bien prévu dans le projet : pas d'ouvrage au ras des maisons en limite de forêt ; conservation de l'aspect du quartier ;
 - pour l'entrée du tunnel, pas de barrière infranchissable sur 300 mètres pour dans l'axe est/ouest ; pas de saccage du bois par la zone travaux, conduisant à une urbanisation ultérieure des surfaces
 - pour tout le monde, mieux vaut encore toucher quelques arbres que de gêner à vie le quotidien des habitants.

En milieu dense et riche comme le nôtre, la méthode ERC (Eviter, Réduire, Compenser) n'est peut être pas suffisante.

C'est un objectif NO IMPACT qu'il faut avoir, même si des concessions seront inévitablement nécessaires !

Même pendant la phase travaux, l'impact doit être réfléchi dans le sens du NON IMPACT. Forts de l'expérience de la portion terminée de la ligne T10 et de celle de GPE, mais en tenant beaucoup plus compte des caractéristiques de la ville à conserver intacte, de la densité et de la proximité des avoisinants.

NON à une avenue Trébignaud qui serait encore élargie

Quel que soit le scénario retenu, il n'est pas pensable d'élargir encore l'avenue Trébignaud, qui défigure déjà horriblement le bois. Cette demande du maire de Clamart ne permettra pas d'écluser la circulation automobile qui veut rejoindre Issy les Mx, car c'est l'avenue Henri Barbusse qui est saturée. Il faut détourner cette circulation et non créer une nouvelle attractivité !

Grâce au tramway, il serait possible de réduire la circulation de transit empruntant l'avenue, ainsi que son impact visuel :

- dans le scénario en surface, en réduisant la place de l'automobile et en créant une file végétalisée pour le tramway

- dans le scénario en tunnel, en profitant de l'espace libéré pour végétaliser aussi l'une des files, transformée en tapis vert piétonnier.

NON aux emprises travaux gigantesques en zone dense (de 5 0000 à 10 000 m2 autour de chaque station, plus encore au débouchés du tunnel)

Dans le même sens, il paraît inenvisageable d'avoir, à chaque station, une emprise travaux de 5000 à 10 000 M2, comme annoncé. Cela veut dire :

- expropriations et destruction en masse de patrimoine typique du centre ville,
- travaux et nuisances très fortes pendant 5 ans,
- enfin revente de terrains et transformation du centre ville.

Là encore, on peut rappeler qu'un engagement de restitution à l'identique des terrains libérés peut /doit être obtenu dans le cadre même du projet. C'est un point majeur du projet, même s'il ne relève pas d'IDFM.

Conclusion sur les risques techniques

Pas d'expropriations massives, pas de destruction de la ville actuelle ni de la forêt !

Pas de zones travaux géantes impossibles sans expropriation et transformant la ville après restitution!

Calme, continuité, douceur, convivialité ! C'est pour cela que nous avons choisi Clamart et que nous voulons que la ville ne change pas (trop).

1.5. Des parkings de rabattement suffisants ?

L'arrivée d'une nouvelle ligne conduit à l'arrivée de nouveaux voyageurs. Une part non négligeable viendra en voiture, électrique ou pas. L'utilisation des transports en commun, sur une partie au moins des trajets, n'est possible que s'il existe des places de stationnement suffisantes aux alentours des stations.

- A la Gare de Clamart, le parking prévu par SGP sera-t-il suffisant ?

- Au Jardin Parisien, aucun parking n'a été envisagé. Est-ce bien raisonnable ?

- A la Place du Garde, un grand parking va être créé sous le stade Hunebelle. Cet investissement ne perd-il pas une bonne part de son sens s'il n'y a pas de station de tamway Place du Garde ?

Ce point relatif aux parkings de rabattement n'est pas du tout évoqué dans le dossier.

Pourquoi ?

1.6. Un bilan financier tronqué

Le chiffrage du projet est indispensable pour une meilleure appréhension de l'opération, en particulier pour les citoyens.

Cependant, le chiffrage présenté dans le dossier est tronqué et laisse penser qu'une partie importante du dossier financier nous est occultée.

Il manque, pour le moins, l'estimation des coûts supportés par les concessionnaires, mais aussi celle des recettes d'investissement liées à la cession des parcelles restituées après travaux.

Les coûts annoncés n'incluent pas le déplacement des réseaux

Les présentations nous ont permis de comprendre que les coûts avancés n'incluaient que les charges directes supportées par les collectivités (hors matériel roulant, comme précisé).

Ils n'incluent donc pas le déplacement des réseaux, à la charge (obligatoire) des concessionnaires. Et peut être d'autres coûts importants (hors matériel roulant).

Il est tout de même surprenant que le budget ne soit pas présenté en coût complet, même estimé ! Il n'y a pas que la charge des collectivités publiques qui compte !

Les experts du dossier sont totalement capables d'en faire un chiffrage approximatif, ou, mieux encore, de le demander aux concessionnaires!

Combien de dizaines de millions faut-il encore ajouter à l'enveloppe déjà énorme pour connaître le coût réel de l'opération?

C'est comme le coût d'une maison neuve était présenté SANS sa viabilisation, SANS les taxes d'urbanisme, ... C'est une méthode de marchand de tapis, combattue par toutes les associations de consommateurs !

Le coût est un indicateur indispensable pour donner un avis éclairé. Et les charges des concessionnaires, même si elles « n'intéressent » pas les collectivités publiques, se retrouveront dans nos factures, comme les charges des collectivités se retrouvent dans nos impôts !

Que faut-il penser de cette omission? A qui et à quoi sert un budget tronqué à la population ?

L'option à 90 millions du scénario en tunnel

La version tramway en tunnel présente, en option, un coût supplémentaire de 90 millions d'euros. Il semble bien que cette option soit « obligatoire » si l'on ne veut pas détruire de grands pans de forêt.

Cette option renchérit le budget du scénario en tunnel , dit de référence, de façon considérable (de l'ordre de 15%), pour le rendre supérieur à celui de la version aérienne !!!

Donc l'inverse, en termes de coûts, et en termes d'image, de ce qui est annoncé !!!!!

Que faut-il en penser ?

A qui et à quoi sert de présenter un coût réduit aux habitants ?

Les recettes des cessions des terrains restitués après travaux non mentionnées

La restitution des terrains après travaux générera des recettes importantes (ou non) pour les collectivités cédantes. Elles sont très importantes dans ce type d'opérations et permettent de couvrir une partie significative du coût des opérations, comme on l'a beaucoup lu dans le dossier du GPE.

Leur montant sera lié au devenir des terrains après la phase travaux.
Elles doivent faire l'objet de transparence de la part des collectivités, comme pour le SGP.

Et les collectivités planchent déjà sur le sujet, c'est certain.

Pourtant, leur existence n'est pas évoquée, encore moins évaluée. Pourquoi ?

2. Deux scénarios proposés - Une solution mixte jamais évoquée, mais présentant pourtant de nombreux avantages

Deux scénarios détaillés, en surface et en tunnel, sont présentés séparément dans l'étude. Ils apportent une solution unique appliquée à l'ensemble du trajet :

- soit tout aérien,
- soit tout tunnel.

Pourtant, le tramway pourrait :

- rester aérien pendant la traversée du bois, où il n'y a aucune nuisance aux riverains et de l'espace
- devenir souterrain en arrivant Place du Garde, avec une station supplémentaire.

Pourquoi cet engouement pour le tout souterrain affiché par les collectivités ?

Celui-ci ressemble tant à l'engouement Pasqua pour le projet Muse 30 ans en arrière. Muse était un projet de tunnel routier Clamart place du Garde/ Issy les Moulineaux, d'un coût estimé de 40 milliards d'euros à l'époque. Ce projet a été abandonné en 1997, en grande partie sous la pression des habitants.

Le projet proposé aujourd'hui concerne les transports en commun, mais l'appétit pour les tunnels est resté entier.

Des propositions alternatives et structurées (itinéraire, mode aérien plus léger...) ont été faites en réunion. Elles auraient pu faire l'objet de mini-études et d'analyse par les experts, pour une réunion de restitution et un débat à la clôture de la consultation.

Cela n'a pas été le cas.

Pourquoi donner aussi peu d'espace à la restitution des projets alternatifs au cours des réunions?

3. Le scénario du tramway en surface

Cette concertation a permis de mieux comprendre les innombrables difficultés liées à la réalisation d'un trajet en surface en milieu dense, sauf à raser et reconstruire une bonne partie du centre ville de Clamart.

3.1. Conserver impérativement l'urbanisme de Clamart Village

Les habitants de Clamart sont attachés à la « forme » de leur ville et de leurs 2 centre-ville, qui ont la chance d'avoir échappé et survécu aux grands aménagements et percées qui ont frappé et défiguré Meudon ou Sèvres (Meudon : voie rapide F18 ; Sèvres : 4 voies pour rejoindre Versailles), puis à Muse (tunnel routier vers les quais de Seine à Issy les Mx, projet Pasqua).

Seule l'avenue Trébignaud a été percée, malheureusement.

Aucune raison de continuer, d'amplifier§

Si Clamart peut garder son caractère village et échapper à l'urbanisme façon années 1960/1970, tant mieux !!!!

3.2. Des normes de Sécurité incompatibles avec une ville dense . Faut-il changer la ville ou changer les normes ?

Grace au dossier, il a été possible de comprendre que la largeur de la voirie utilisée et la présence systématique de la piste vélo le long du tramway étaient rendus nécessaires par la sécurité (distances à la ligne électrique et approche de secours).

Cependant, ces normes, apparemment systématiquement appliquées sur la totalité du parcours, rendent la création de ce type de transport de surface impossible dans des villes denses.

On peut tout de même poser la question de la modification ou de l'adoucissement partiel des normes actuelles et le retour sur expériences à l'étranger!

Comment peut-on avoir des normes tellement draconiennes qu'elles bloquent toute évolution sauf à tout raser, et rendent les projets financièrement extrêmement difficiles à réaliser !!!!

Au lieu de changer la ville, changeons les normes !

Comment donc fait les villes de Lisbonne pour garantir la sécurité des riverains, des piétons et des passagers, alors que voitures et trams utilisent souvent les mêmes voies étroites.....

3.3. Que du bonheur pour les passagers

Voyager en surface est, incontestablement, d'un confort bien supérieur au tunnel, même le plus moderne qui soit.

En particulier la traversée du bois, qui est la partie la plus agréable de tout l'itinéraire du tramway T10 de Clamart à Antony.

3.4. Trop de nuisances pour les riverains

En dehors de la traversée du bois :

- les expropriations seront nombreuses, trop nombreuses, ... 70 bâtiments, dont 60% de collectif, cela fait très mal. Donc inenvisageable dans la mesure où une alternative souterraine semble possible !
- pour les riverains qui ne seraient pas expropriés, mais « seulement » impactés, l'étroitesse des voies rendra la présence du tramway aérien beaucoup trop prégnante sur un très long trajet hors bois : vis-à-vis très important sur de nombreux logements , horaires, bruit, lumière, accès difficile aux logements, aux parkings et aux livraisons...).

3.5. Il nous faut aussi une très bonne desserte, avec beaucoup de stations

Un vrai tramway, c'est un peut lent, mais cela dessert bien la ville avec de nombreuses stations.

Ce n'est pas un RER, fait pour les longs trajets rapides.

5 stations pour le Bas Clamart, il n'y a rien d'extraordinaire, il n'y a rien de trop. C'est parfait.

Mais tels que présentée dans les documents, la solution en surface est ressentie comme ralentissant le rythme, pénalisant les voyageurs... Un défaut de plus....

3.6. Inutile et nuisible d'élargir l'avenue Trébignaud

La largeur de l'avenue est suffisante pour le passage du tramway et d'une file de voiture.

Les difficultés de circulation évoquées par le maire de Clamart sont liées à l'étroitesse de l'avenue Henri Barbusse jusqu'à Issy les Mx. Le problème ne sera pas résolu par un élargissement dans le bois.

En outre, une voie cyclable existe dans le bois, en utilisant la route forestière allant de la place du Garde à la station service du plateau, en entier à l'ouest de l'avenue.

Sécurisée car en cul de sac pour les voitures, cette voie peut être aménagée à peu de frais et sera bien plus agréable qu'un trajet en bord en bord de route.

C'est d'ailleurs la voie qui est utilisée actuellement par tous les cyclistes qui se rendent sur le plateau à partir de l'avenue Henri Barbusse. Il n'y a rien à inventer, et bien moins à dépenser !

Inutile de détruire la forêt et l'habitat de la faune locale (en particulier les terriers des renards, sur la rive ouest, dans le bas de l'avenue).

3.7. Un coût surprenant, assez proche de la version tunnel

Du fait de la séparation des voies aller et retour dans 2 rues différentes sur une bonne partie du parcours, obligatoire, le coût de construction n'est pas discriminant et ne permet pas de véritablement différencier les 2 projets.

La voie de surface, de par sa conception, ne permettrait pas d'économie !

3.8. Conclusion sur le scénario en surface

Bien que la plus agréable de loin pour les voyageurs, il est impossible, malheureusement, de soutenir la solution en surface telle que présentée.

Du fait de la configuration de Clamart, des nuisances aux riverains et des nombreuses expropriations prévues, mais aussi des choix faits par les experts dans sa configuration en particulier dans le bois.

Mais aussi du fait de son application à la totalité du parcours.

Cependant, la solution aérienne peut (et devrait) être retenue pour la traversée du bois, compte tenu de ses nombreuses qualités :

- coût plus modeste, car hors expropriations
- absence totale de nuisances aux riverains,
- qualité du parcours, beau, vert et écologique pour les voyageurs
- desserte d'un quartier (autour de la Place du Garde) démunie de service public.

4. Le scénario tramway en tunnel, dit scénario de référence, favori des collectivités

Le scénario en tunnel, retenu par défaut, présente lui aussi des inconvénients majeurs.

Une attention aux riverains insuffisante dans l'étude ; une emprise des travaux très prégnante, en termes de durée et de surface utilisée ; l'absence d'information sur la circulation en ville pendant les travaux et après piétonisation des 2 centres ; l'insuffisance du nombre de stations pour une bonne desserte utile aux habitants ; l'aberration du souterrain choisi pour traverser le bois sont des points qui sont choquants pour les habitants et qu'il serait indispensable de corriger dans l'étude finale.

4.1. Une attention aux riverains insuffisante

Compte tenu de l'urbanisation très dense du Bas Clamart, un projet en tunnel trouve tout son sens.

Le scénario proposé, dit scénario de référence, reste extrêmement lourd et impactant sur son environnement immédiat.

Les collectivités sont très satisfaites de leur projet, une évidence puisqu'elles ont été parties prenantes à tous les niveaux.

L'attention aux riverains, à leurs préoccupations et à leurs alarmes n'a pas été anticipée, n'est pas ressentie comme véritablement forte. En tout cas, elle n'est pas prégnante dans les documents remis.

Des expropriations qui restent très nombreuses ; des terrains restitués dont on ne connaît pas le devenir

Les expropriations prévues restent très nombreuses, tant pour les stations que pour les ouvrages annexes et les entrées et sorties du tunnel.

Leur impact est impossible à évaluer. Chacun cherche désespérément à savoir s'il sera concerné.

A la fin des travaux, rien n'est dit sur le devenir des terrains libérés. C'est consternant.

Tous ces mouvements sont de nature à changer considérablement la ville et la vie de nombreux habitants.

C'est une situation anxiogène, qui aurait du être mieux traitée.

Des stations en nombre insuffisant

Le caractère RER pris par le projet de tramway souterrain se confirme à la lecture comparée des deux scénarios présentés, avec 3 stations seulement dans le Bas Clamart, au lieu de 5 dans le scénario aérien.

Résultat, une bien moins bonne desserte de proximité de la ville que la version aérienne. A savoir :

- *Suppression de la station Place du Garde*, qui permettait, en surface, de desservir d'autres quartiers et d'autres populations bien moins avantagées en matière de service public
- *Pas de station pendant les 800 premiers mètres* à partir du terminus de la gare métro/SNCF. Pourquoi n'est-il pas proposé de gare à mi chemin entre la mairie et la gare métro/SNCF ? Mystère ! Aucune explication convaincante n'a été donnée.
- 2 stations mieux réparties permettraient peut être d'éviter la construction de l'ouvrage annexe prévu à Lazard Carnot.
- 2 stations en centre ville, très proches l'une de l'autre et desservant le même public. Pourquoi cette proposition étrange et incompréhensible ? Aucune explication convaincante ne nous a été donnée.
- Au contraire, ce doublon conduit à proposer de supprimer l'une des deux gares (Mairie ou Centre), pour économiser l'argent des contribuables et l'impact travaux.

Il ne resterait donc plus que 2 stations dans le Bas Clamart contre 5 dans la version aérienne.

Les clamartois peuvent admettre de supporter le poids des travaux s'ils trouvent, en retour, un avantage dans une très bonne desserte.

Pas de RER express sous les pieds des habitants!!!!

Entrée du tunnel au Jardin Parisien

L'itinéraire choisi passe sous la forêt, et va directement de Jardin Parisien à la Mairie.

Il va créer une nouvelle tranchée dans le bois pour réaliser l'entrée du tunnel (200 mètres, ou plus), tranchée qui viendra s'ajouter à celle de l'avenue Trébignaud.

On regrette qu'aucun plan de la zone n'ait été donné, mais on peut déjà imaginer que le secteur sera totalement et dramatiquement modifié :

- tout franchissement sera empêché par les barrières sécurisant la rampe tunnel /surface
- un morcellement du bois en petites parcelles sera inévitable sur la zone
- la zone d'entrée du tunnelier puis les ouvrages définitifs seront forcément très proches des habitations et immenses.

L'aménagement proposé près de la station Jardin Parisien ne peut qu'être rejeté.

Et comment ne pas imaginer l'abomination de la phase travaux, avec l'entrée du tunnelier à ce niveau !

Station Gare de Clamart

Plusieurs points négatifs relatifs à l'arrivée à la gare paraissent avoir été minorés :

- Aucune connexion directe au réseau METRO/ SNCF n'est prévue dans les scénarios proposés, compromettant, dans la phase terminus, la rapidité du changement de mode de transport
- La piétonisation en cours du secteur Gare n'est pas mentionné
- Aucune attention n'a été apportée à l'impact du tunnel et de la station sur un réseau de récupération des eaux totalement surchargé dans le secteur, avec des remontées d'eau dans les caves de certaines rues
- Aucun plan de circulation futur n'est donné.

Aucune station prévue pendant les 800 premiers mètres à partir de la gare métro/SNCF

Pourquoi n'est-il pas proposé de gare à mi chemin entre la mairie et la gare métro/SNCF ? Pourquoi la desserte des riverains n'est elle pas plus centrale dans cette fin de parcours ? Mystère ! Aucune explication convaincante n'a été donnée.

Une station intermédiaire permettrait certainement d'éviter la création de l'ouvrage annexe de sécurité prévu rue Lazare Carnot.

Certes, son emplacement sera difficile à trouver. Pourtant, il existe actuellement, entre les avenues Victor Hugo et Jean-Jaurès, un grand terrain vacant précédemment occupé par une entreprise. Pourquoi ce terrain, idéalement situé ne serait-il pas préempté tant qu'il est temps ?

Des stations en nombre insuffisant au total mais deux stations beaucoup trop proches l'une de l'autre

Le caractère RER pris par le projet de tramway souterrain est patent en comparant les 2 scénarios tunnel, avec 3 stations seulement dans le Bas Clamart, au lieu de 5 dans le scénario aérien.

- *Suppression de la station Place du Garde*, qui permettait, en surface, de desservir d'autres quartiers et d'autres populations bien moins avantagées en matière de service public
- *2 stations en centre ville, trop proches l'une de l'autre* et desservant le même public. Pourquoi cette proposition étrange et incompréhensible ? Aucune explication convaincante ne nous a été donnée.

Au contraire, ce doublon conduit à proposer de supprimer l'une des deux gares Mairie ou Centre, pour économiser l'argent des contribuables et l'impact travaux.

Il ne resterait donc plus que 2 stations dans le Bas Clamart contre 5 dans la version aérienne.

Résultat, une bien moins bonne desserte de proximité de la ville que dans la version aérienne, sauf à considérablement mieux répartir les stations le long du trajet .

Ce projet ne peut pas être accepté tel que par les clamartois.

5. Ebauche d'une solution intermédiaire, mixant surface et tunnel

Une idée force peut être retenue de chacun des scénarios proposés, à savoir :

- un tramway en surface à travers le bois
- un tramway en souterrain sous la ville.

5.1. Le futur tramway doit rester aérien le plus longtemps possible, c'est-à-dire jusqu'à la place du Garde.

C'est la partie du trajet du T10 la plus belle, la plus agréable, la plus verte !

Pourquoi en priver les voyageurs !

Pourquoi un voyage souterrain sans agrément, à une époque où l'on parle et rêve de vert, et qu'aucun riverain ne serait dérangé !

Il sera bien temps, arrivé à la place du Garde, de s'engouffrer dans le souterrain bien moins sympathique, mais dont la longueur, dans cette nouvelle proposition, serait raccourcie.

Messieurs les techniciens, préférez vous décorer les murs du tunnel avec des faux arbres ?

En outre, le scénario des collectivités ne peut être retenu en l'état. Il faut profondément le remanier.

5.2 Surtout, ne pas élargir l'avenue Trébignaud

Les raisons sont nombreuses :

- Limiter la circulation des voitures dans le bois. L'ajout d'une voie voiture dans le bois ne permettra en aucune mesure de régler le problème de l'étroitesse de l'avenue Henri Barbusse dans son trajet vers Issy les Mx.
- Ne pas nuire à la faune locale, en particulier l'habitat des **renards** dont les terriers sont creusés dans les talus sableux qui bordent le bas de l'avenue, côté ouest notamment
- Ne pas couper d'arbres, où le moins possible

- Faciliter l'accès pompiers /sécurité
Dans le bois, la circulation aérienne du tramway se fera sans danger, car sans façades , sans riverains, avec une voie voiture permettant l'accès des secours. Rien à voir avec l'accès compliqué dans un tunnel.
- Utiliser la voie cyclable existante : La piste cyclable existe déjà dans le bois, avec une circulation extrêmement réduite (cul de sac), en site protégé. Elle démarre à la station essence du plateau et va jusqu'au parking de la Place du Garde. Pourquoi faudrait-il abattre des arbres quand on possède déjà une route forestière qui peut être aménagée ?

5.3. Surtout, pas de tranchée supplémentaire à travers bois

L'entrée du tunnel pourra se faire le long de l'avenue Trébignaud, en suivant la pente et en empiétant au minimum sur les arbres.

Dans cette partie basse du bois, à l'est de l'avenue Trébignaud et au dessus de la maison forestière, la circulation piétonne est déjà impossible, du fait de la présence du collecteur des eaux pluviales qui créé un fossé profond.

Il n'y aurait donc ni parcellisation de la forêt, ni changement des habitudes des promeneurs.

La piste cyclable, reportée sur la route forestière, ne conduira pas non plus à élargir la tranchée existant dans le bois.

5.4 Oui à une station Place du Garde

Oui , les habitants excentrés peuvent avoir une station.

Cette station qui permettrait une meilleure desserte des riverains excentrés, et la réalisation d'une vraie station de bus spacieuse, pour les bus de rabattement vers la nouvelle ligne.

5.5. La suite du parcours en souterrain, à partir de la station Place du Garde

Puisqu'il passe en profondeur, le tramway souterrain trouvera naturellement sa place sous le stade Hunebelle ou la ville avant de rejoindre la mairie.

Il n'y aurait donc aucune expropriation dans la rue de Meudon et la rue Samuel, aucun changement dans le tracé des rues, aucune démolition d'immeubles dans cette partie de la ville.

5.6. Suppression de l'ouvrage annexe prévu dans le bois

La réalisation du tramway aérien jusqu'à la place du Garde permet d'éviter la création de l'ouvrage de sécurité prévu au milieu du bois, mais aussi de la voirie indispensable pour l'accès des secours à cet ouvrage.

5.7. Des coûts très probablement moindres que dans les scénarios proposés

Plusieurs postes d'économie apparaissent immédiatement :

- Tracé aérien dans le bois bien moins onéreux qu'en souterrain, les deux voies étant réalisées dans la même avenue
- Un ouvrage annexe économisé
- Une voie cyclable moins onéreuse, car la structure existe déjà.

6. Une méthode de concertation qui doit être améliorée pour passer à une véritable co-construction

Le processus de la concertation préalable est un plus indéniable pour l'expression des habitants concernés par le projet. Il permet d'anticiper l'enquête publique.

Merci donc à IDFM, s'il est vrai que cet organisme s'est volontairement soumis à cet exercice et à toutes les collectivités d'y avoir mis des moyens importants.

Les habitants sont donc enthousiastes et les participants actifs ont été nombreux.

Pourtant, on a pu constater un grand déséquilibre, (malgré le nombre important de réunions), entre les parties, à savoir :

- D'un côté, la force de frappe du groupe des collectivités porteuses du projet
- De l'autre, les faibles possibilités d'expression des habitants.

Cela tient à plusieurs points de méthode mais aussi au planning très court de la phase de discussion (5 semaines).

6.1. Un déséquilibre de moyens et de temps entre porteurs du projet et habitants

Du côté des collectivités porteuses

Les éléments transmis par les collectivités ont été élaborés dans un cadre professionnel, avec des moyens et un temps de préparation très important. Certains experts disent travailler sur le projet depuis 2 ans, d'autres y réfléchissent depuis plus longtemps encore (direction IDFM, département, ...).

Les documents fournis, l'organisation mise en place attestent de ces moyens.

Du côté des habitants

A côté, les habitants ne disposent absolument pas des mêmes moyens, et encore moins du même temps de travail (même réunis en association).

En 5 semaines, ils doivent d'abord prendre connaissance des documents diffusés seulement en début de parcours, puis élaborer leur contribution.

Ce n'est bien sûr pas négligeable. Mais c'est extrêmement court pour élaborer des contre propositions « qui tiennent la route ».

D'autant qu'il n'est prévu pour eux ni moyens, ni assistance dédiée.

La production des habitants va donc être artisanale, éparpillée, moins bien présentée, moins exhaustive. Elle sera donc facilement critiquable, moins claire, moins facilement utilisable de part son caractère forcément parcellaire et non abouti.

Heureusement, les garantes, avec un travail colossal dans un temps très court (bravo !), se sont engagées à restituer l'ensemble des avis, pour une prise en compte dans la prise de décision et la site du processus. Qu'elles soient entendues !

C'est un 1^{er} déséquilibre important.

6.2. L'objet des réunions, à élargir

Les réunions ont toutes eu pour objet d'analyser et de commenter les éléments exposés par les collectivités porteuses du projet.

Aucune réunion n'a été prévue pour faire la réciproque et analyser les propositions du public.

Ni les propositions des particuliers, ni même celles des principales associations d'environnement de Clamart, très représentatives d'une partie de la population, et qui ont pourtant participé de manière active et constructive au projet.

Pourquoi ?

Il eu été intéressant de travailler sur les contre propositions formulées par les habitants.

C'est un second déséquilibre, très important d'une co-construction.

6.3. Un temps de parole très majoritairement réservé aux porteurs du projet

Sur 5 semaines, le temps de parole a été essentiellement accordé aux porteurs du projet et aux collectivités territoriales.

Pour les écrits, par contre, plus de place est laissée aux habitants, mais dans un temps très limité pour des non professionnels.

Ce 3ème déséquilibre a bien été perçu par les garantes, qui ont demandé, lors de la réunion finale, à ce que certains collectifs viennent présenter très rapidement leur contribution (4 minutes par intervenant).

6.4. Un avis demandé aux habitants d'entrée de jeu, sans leur présenter les contre-propositions et sans l'analyse des garantes

Une analyse des contributions va être préparée par les garantes. Elle complètera et synthétisera les contributions.

Ce rapport, ou au moins sa synthèse, auraient dû être communiqué aux habitants AVANT de leur demander de formaliser leur avis définitif.

En effet, en l'état, ceux-ci ne se sont prononcés qu'au vu des positions des collectivités.

Ce n'est pas un processus bien équitable.

C'est un 4^{ème} déséquilibre, très préjudiciable pour la suite.

6.5. La réunion de clôture et le poids des collectivités

Lors de la réunion finale, le déséquilibre de temps de parole est apparu de manière criante :

- Les collectivités ont toutes pu exprimer leur avis, sans qu'aucune sélection ne soit faite entre elles.
Leurs interventions ont donc été redondantes, et étaient toutes en faveur du scénario privilégié par le dossier de concertation (scénario de référence en tunnel). Sans aucune remarque, sans aucune critique (à l'exception du délai de réalisation par le maire du Plessis).

Ce n'est pas un hasard.

En effet, les collectivités sont parties prenantes du projet présenté. Elles ont déjà intégré leurs demandes et validé la solution finale. Elles font partie des groupes qui travaillent le dossier depuis des mois, des années.

Fallait-il donner la parole aux collectivités en tant que contributeurs, alors qu'elles sont parties prenantes du projet ?

Certains propos, malencontreux sans doute, ont bien montré :

- que le dossier était déjà «plié» sur son principe
- que les intervenants des collectivités étaient tous ensemble ravis de leur scénario « dit de référence », qu'ils anticipaient déjà sa réalisation, et que seuls des détails pouvaient encore être modifiés par les habitants.

Pour exemples, notamment :

- Intervention du maire de Clamart extrêmement satisfait que les contributions (lesquelles, celles des collectivités ?) soient en faveur du

projet. Et ce bien avant que les associations et habitants aient fini de s'exprimer et bien avant la clôture du processus

- annonce par IDFM de discussions qui seront ouvertes aux riverains du Jardin Parisien sur le trajet précis de l'entrée du tunnel

Tout cela jusqu'à une heure tardive où les interventions des associations et des habitants ont fait voler en éclat les « supposés » consensus et acceptation massive du scénario de référence.

6.6 Une intervention orale des habitants programmée à une heure tardive, en toute fin de réunion de clôture

Enfin, les habitants ont pu présenter oralement leur point de vue. A la demande, semble-t-il, des garantes.

Aucune intervention du public n'a soutenu le scénario de référence tel quel, contrairement à l'autosatisfaction unanime des collectivités.

Quelques associations (7, sélectionnées par les garantes car les contributeurs étaient nombreux), ont été appelées à la tribune pour s'exprimer ; et quelques participants individuels ont pu prendre la parole.

Une bonne partie du public était déjà partie.

Mais ce temps d'intervention était globalement très limité par rapport au total des heures de réunion consacré à l'expression des collectivités parties prenantes!!

Pourtant, les associations ou groupes présents s'étaient beaucoup investis et étaient très représentatifs d'une partie importante de la population.

Et pas de débat contradictoire !

Donc, un 5^{ème} déséquilibre, qui nous éloigne encore de la co-construction.

6.7. La prise de décision

La prise de décision ne sera pas collective. Cela a été clairement expliqué.

Elle reposera sur les collectivités seules, porteuses du projet initial et du scénario de référence, représentées par IDFM.

Officiellement, la décision sera prise fin mai. Mais n'est-elle pas déjà scellée ? (cf ci-dessus, réunion de clôture) .

Rien de plus normal, si l'on n'avait pas cette étrange sensation que l'essentiel est déjà décidé et que cette formalité de consultation, est pour elles, enfin terminée.

Passons aux choses sérieuses et continuons maintenant entre nous ! Voilà ce que nous avons ressenti !

Nous attendons tout du rapport et du poids des garantes dans la suite du processus.

6.8. La suite de la concertation

On nous a bien sûr rappelé que la concertation se poursuivrait dans les mois à venir. Mais sans préciser que pour la validation de l'essentiel, c'était terminé ! Que la messe était dite.

Et que la suite ne porterait que sur le projet choisi par les collectivités.

Seules les garantes ont précisé que tous les points de vue seraient retenus dans leur rapport final, à égalité de traitement, qu'ils émanent des collectivités, des groupes associatifs ou des particuliers.

6.9. Conclusion sur la méthode : des progrès importants à faire pour réussir la CO-CONSTRUCTION

A l'issue des 5 semaines du processus et de l'ensemble des prises de parole de ce projet, on est tout de même assez loin :

- de l'ambition affichée par les garantes en matière de co-construction.
- d'une équité entre les participants.

7. Conclusion générale du document détaillé

J'ai beaucoup apprécié de travailler sur ce dossier et j'espère avoir fait une ébauche de contre-proposition qui sera utile.

Cependant, la réunion de clôture m'a beaucoup déçue, compte tenu :

- de la part prépondérante donnée jusqu'au bout aux porteurs du dossier, collectivités incluses
- de l'attitude des élus, affichant leur (auto) satisfaction, annonçant la validation par tous de leur projet privilégié, bien avant l'heure.

J'avoue avoir perdu une bonne part de ma confiance quant à leur respect de l'esprit du processus de CO-CONSTRUCTION.

J'ai donc vraiment hésité à envoyer ma contribution, ne croyant plus trop à son utilité. J'espère néanmoins qu'elle servira à l'amélioration du processus pour d'autres dossiers.

Je souhaite beaucoup de courage aux garantes pour la rédaction de leur rapport final. Elles, au moins, croient au principe de la CO-CONSTRUCTION.