



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

COMPTE-RENDU

**Réunion publique d'ouverture
du mardi 7 mars 2023**

Concertation préalable

du 27 février au 24 avril 2023





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Intervenants :

Jean-Didier BERGER, Maire de Clamart

Georges SIFFREDI, Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine

Laurent PROBST, Directeur général d'Île-de-France Mobilités

Arnaud CROLAIS, Directeur des infrastructures

Yves DANTEC, Chef de Département projets de surface

Olivier MAHIEU, Chargé de projets tramway

Xavier SANCHEZ, Chargé de projets tramway

En présence des deux garantes de la concertation préalable :

Dominique GANIAGE et **Sylvie HAUDEBOURG**

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Nombre de participants : 290

Lieu : Salle Hunebelle, Place Jules Hunebelle, 92140 Clamart

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

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

1. Mot d'accueil

Marianne RIBOULLET ouvre la réunion par un mot de bienvenue. Cette réunion publique d'ouverture est la première des six rencontres publiques organisées dans le cadre du projet de prolongement du tram T10. Celui-ci fait l'objet d'une concertation préalable organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 27 février au 24 avril 2023.

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

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

Jean-Didier BERGER, Maire de Clamart, remercie le public pour sa participation. Il salue **Georges SIFFREDI** et **Laurent PROBST**, ainsi que les élus venus assister à la réunion. Il souligne la présence de **Carl SEGAUD**, maire de Châtenay-Malabry, et de **Benoît BLOT**, maire-adjoint à la Ville du Plessis-Robinson et vice-président du territoire.



Jean-Didier BERGER rappelle l'importance du projet de prolongement du tram T10 pour la Ville de Clamart. Celle-ci a pendant longtemps souffert d'une desserte insuffisante en transports en commun, une situation qui depuis quelques années s'est significativement améliorée, avec l'arrivée du tram T6 et le développement des bus mis en place par la RATP et par le territoire, avec l'aide de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités. La mise en service prochaine du tram T10 s'inscrit dans cette première phase de développement des transports en commun.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Le prolongement du tram T10 s'offre quant à lui comme une opportunité et un défi. Jean-Didier BERGER remercie à ce titre Georges SIFFREDI et Valérie PECRESSE, Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, d'avoir agi en faveur de ce projet. Celui-ci permettrait en effet de relier la gare « Grand Paris Express » de Clamart et la ligne 15 du métro, livrée d'ici à la fin du mandat en cours.

Il remercie enfin les deux garantes de la concertation préalable et souligne le travail déjà accompli dans ce cadre. Il rappelle les deux questions principales posées au public. La première concerne l'opportunité et l'utilité de la réalisation du projet. La seconde concerne ses modalités de réalisation, selon le scénario de référence en tunnel ou selon le scénario alternatif en surface. Il exprime pour sa part sa préférence pour le scénario de référence et encourage les participants à exprimer leurs avis et opinions dans toute leur diversité à l'occasion de cette concertation préalable, dans l'objectif de dégager ce qui constituera l'intérêt général pour l'ensemble des villes concernées par le projet, le territoire, le département, la région et l'ensemble des usagers.

Georges SIFFREDI rappelle la politique volontariste conduite par le Département en termes de transports en commun, mais également de mobilités douces. Il rappelle à ce titre la création de 120 km de pistes cyclables sur la durée du mandat. Il souhaite le meilleur maillage possible sur l'ensemble du département pour répondre aux besoins de déplacement de l'ensemble des concitoyens. Il rappelle que le sud du département (un territoire de 175 000 habitants pour 65 000 emplois) en particulier a longtemps souffert d'une faible desserte en transports en commun. Aujourd'hui, le trajet de Châtenay-Malabry à La Défense prend environ 2 heures. Le tram T10 et son prolongement permettra de mettre moins d'1 heure pour effectuer ce trajet. L'arrivée de ce moyen de transport permettra également d'inciter à l'installation d'entreprises, afin d'équilibrer le ratio entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois sur le territoire.

Georges SIFFREDI rappelle la genèse du projet de tram T10. A l'origine, il avait été envisagé de prolonger le Trans-Val-de-Marne. L'ensemble des maires concernés s'était opposé à ce projet pour porter un projet de tramway, traduit dans les prochains mois par la mise en service du tram T10. Dès l'origine, le prolongement de ce tram a été considéré comme indispensable à la mise en place d'un maillage complet pour le territoire. En opérant une jonction avec la ligne 15 du métro, le prolongement offrira ainsi ce maillage global et une mobilité facilitée notamment vers le nord, l'est et Paris.

Il souligne par ailleurs que ce projet s'inscrit dans les enjeux liés à la transition écologique, en tant que transport efficace permettant aux concitoyens de réduire leur usage de la voiture.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Laurent PROBST rappelle qu'Île-de-France Mobilités gère l'ensemble des transports en Île-de-France ainsi que la conception des nouveaux moyens de transport. Elle est présidée par Valérie PECRESSE, présidente de la Région Île-de-France, et rassemble également les Départements qui y jouent un rôle important. Île-de-France Mobilités, le Conseil régional et les Départements ont pour vision commune de développer massivement en petite couronne les transports en commun, pour offrir un maillage de même qualité que le maillage parisien, et offrir une qualité de transports en commun permettant aux usagers de réduire leur usage de la voiture. Le projet de tram T10, dont le premier tronçon sous maîtrise d'ouvrage conjointe avec le Département va s'ouvrir en juin 2023, est à ce titre un projet très important.

Il précise que le prolongement du tram T10 fait l'objet d'études d'ingénierie poussées depuis 2 ans. Le terminus est envisagé en gare de Clamart, qui constitue la gare la plus proche de la dernière station du premier tronçon. Plusieurs solutions sont envisagées, pour discussion avec l'ensemble des riverains et des usagers potentiels pour concevoir la meilleure solution possible. Le projet présenté à la concertation préalable n'est donc pas un projet abouti et peut être amené à évoluer.

Laurent PROBST remercie les financeurs, le Conseil régional et le Conseil Départemental, pour leur investissement en faveur du développement des transports. Il remercie également l'intégralité des communes concernées pour leur soutien au projet. Il remercie enfin les garantes de la concertation préalable, dont il souligne le rôle essentiel pour en faire ressortir la meilleure solution.

Dominique GANIAGE,

garante de la concertation, rappelle que la CNDP est une autorité administrative indépendante qui garantit le respect du droit à l'information et à la participation du public, inscrit à l'article 7 de la Charte de l'Environnement rendue constitutionnelle en 2005. Elle présente les 6 grands principes sur lesquels



s'appuie la CNDP : l'indépendance vis-à-vis de toutes les parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence sur son travail et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet, l'argumentation dans une approche qualitative et non quantitative des

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

contributions, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics. Elle explicite ensuite la finalité de la concertation préalable. Celle-ci doit permettre, en amont de la formalisation de la décision sur un projet, de débattre et s'exprimer sur son opportunité en lien avec les enjeux socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire, sur les solutions alternatives comprenant l'absence de mise en œuvre, sur les objectifs et caractéristiques principales du projet porté, et sur les modalités d'information et de participation du public lors de la phase suivant la concertation préalable si le projet est décidé. Ces éléments ont pour finalité d'éclairer le maître d'ouvrage sur son projet et sur la façon de le mener pour répondre au mieux aux attentes exprimées.

Sylvie HAUDEBOURG rappelle que les garantes ne prennent en aucun cas parti sur le fond du dossier. Elles n'ont ainsi pas vocation à donner leur avis sur l'opportunité du projet de prolongement du tram T10 ni sur la façon selon laquelle il faudrait le prolonger.

Elle détaille ensuite le rôle des garantes lors de la concertation préalable. Celles-ci garantissent le respect des principes de la CNDP et le fait que la concertation permettra à tous ceux qui le souhaitent de s'exprimer, donner un avis, faire des propositions et de débattre du projet présenté. Elles garantissent également la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations échangées. Sylvie HAUDEBOURG rappelle à ce titre qu'un travail est mené en lien étroit avec Île-de-France Mobilités sur l'élaboration du dossier de concertation mis à disposition du public et sur le dispositif mis en place pour la concertation préalable.

Elle précise qu'à l'issue de la concertation, les garantes restituent sous 1 mois les échanges dans le bilan de la concertation. Ce bilan restituera l'ensemble des arguments qui ont été échangés. Île-de-France Mobilités établira son propre bilan dans les 2 mois qui suivent la publication du bilan de la CNDP, et indiquera quelles suites elle souhaite donner au projet et comment elle répond aux préconisations des garantes.

Elle indique enfin que les deux garantes sont à la disposition du public pendant toute la durée de la concertation préalable. Les adresses des garantes sont disponibles sur le site internet de la concertation.

2. Présentation du projet

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

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

[La vidéo de présentation de projet](#) est diffusée.

L'équipe projet présente :

- L'organisation du projet
- Le territoire du projet
- L'essentiel du projet
- Le scénario en surface
- Le scénario en tunnel
- Les alternatives
- Le dispositif et les prochaines étapes de la concertation préalable

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



**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

3. Temps d'échanges

Carl SEGAUD, maire de Châtenay-Malabry, rappelle l'importance du projet pour les 35 000 habitants de sa commune. Ce dernier est attendu depuis longtemps, Châtenay-Malabry étant uniquement desservie par un réseau de bus. Il souligne que la jonction avec la ligne 15 du Grand Paris express est une attente très forte de la part des Châtenaisiens, représentant une ouverture à tout le réseau francilien. Il rappelle qu'il s'agit d'un retour aux sources pour la ville de Châtenay Malabry, un tramway étant présent sur la commune à la fin du 19^e siècle.

Le prolongement du tram T10 permettra de soulager le réseau de bus. Bien qu'éloignée de Clamart, le prolongement du tram T10 jusqu'à la ligne 15 est également une manière de soulager la ligne du RER B, qui dessert tout le sud de l'Île-de-France.

Il souligne l'installation sur la commune de l'atelier de maintenance et de remisage de Châtenay-Malabry et remercie à ce titre Georges SIFFREDI, ancien maire de Châtenay-Malabry, pour avoir fortement œuvré à son installation sur le territoire.

Pour finir, il partage son expérience des travaux en surface liés au tram T10 qui se sont déroulés pendant environ 5 ans sur la commune de Châtenay-Malabry. Il souligne les effets importants ressentis par les riverains, même dans la configuration de Châtenay Malabry, inhérents à un chantier en surface, et incite les participants à avoir ces éléments à l'esprit dans leur analyse des deux scénarios présentés à la concertation.

Benoit BLOT, adjoint au maire du Plessis Robinson, s'exprime en tant que représentant de la municipalité. Il représente également le sénateur Philippe PEMEZEZEC, qui n'a pas pu être présent pour cette réunion.

Il remercie la région Île-de-France dont l'action en faveur du développement des transports dans le sud du département des Hauts-de-Seine s'est accentuée ces dernières années. Il remercie également Georges SIFFREDI pour son implication dans le projet du tram T10 et pour le financement du développement des transports par le Département.

Il rappelle comme Carl SEGAUD l'état de saturation du RER B et souligne que le prolongement du tram T10 en gare de Clamart permettrait de désaturer le RER B. Il remercie à ce titre Jean-Didier BERGER pour son implication et sa mobilisation en faveur de ce projet.

Il précise que la municipalité exprime sa préférence pour le scénario de référence en tunnel, notamment pour son temps de trajet plus réduit. Il partage également son expérience des travaux en surface relatifs au tram T10 et rappelle, comme Carl SEGAUD, les nombreux effets inhérents à des travaux en surface. Il exprime enfin son souhait de voir le projet se concrétiser au plus vite.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



Un participant revient sur les incidences du projet sur le bâti, notamment en centre-ville, et demande comment limiter les impacts du projet sur le foncier. Il souhaite savoir si le tramway pourrait circuler dans la rue René Samuel sur une voie unique à double sens, comme cela est le cas sur certaines portions du tram T4, ou s'il existe d'autres alternatives du tracé en surface. Il propose également de passer sur le tracé du bus.

Un participant remercie les équipes pour ce projet et cette concertation. Il évoque le scénario en tunnel et souligne qu'une station à Lazare-Carnot permettrait de ne pas avoir d'ouvrage de service, de desservir le deuxième centre-ville de Clamart, et d'éviter un contournement par la gare.

Un participant évoque le coût environnemental du scénario en tunnel, notamment au regard du coût carbone du béton nécessaire, et se positionne contre le projet en souterrain. Il souhaite savoir en combien de temps le projet sera rentabilisé d'un point de vue écologique.

Une participante estime que le tunnel devrait passer rue Taboise le long de la maison Ferrari. Elle explique que de l'eau coule sous cette rue, et qu'il y a eu un effondrement au croisement entre la rue Taboise et la rue Fillassier et note la présence d'eau dans ses parkings. Elle souhaite savoir où sera situé l'arrêt centre-ville – Maire de Clamart.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Olivier MAHIEU, chargé de projets tramway, répond que les eaux souterraines et les impacts sur les sols font partie des enjeux pris en compte dans les études et rappelle que la concertation préalable est organisée en phase amont du projet. Des investigations complémentaires ont été menées à Clamart par Île-de-France Mobilités pour affiner la caractérisation du sol et des masses d'eaux souterraines, afin d'alimenter les prochaines phases d'études plus approfondies. La prise en compte des carrières souterraines est aussi un enjeu bien identifié pour le scénario en tunnel.

En ce qui concerne l'impact carbone du projet, il explique que le projet ambitionne de participer au maillage du réseau de transports en commun du territoire, dans le but d'offrir une alternative à la voiture individuelle sur le long terme. Il ajoute que le bilan carbone de l'opération sera réalisé durant la prochaine phase d'études, et sera partagé avec le public lors des prochaines étapes.

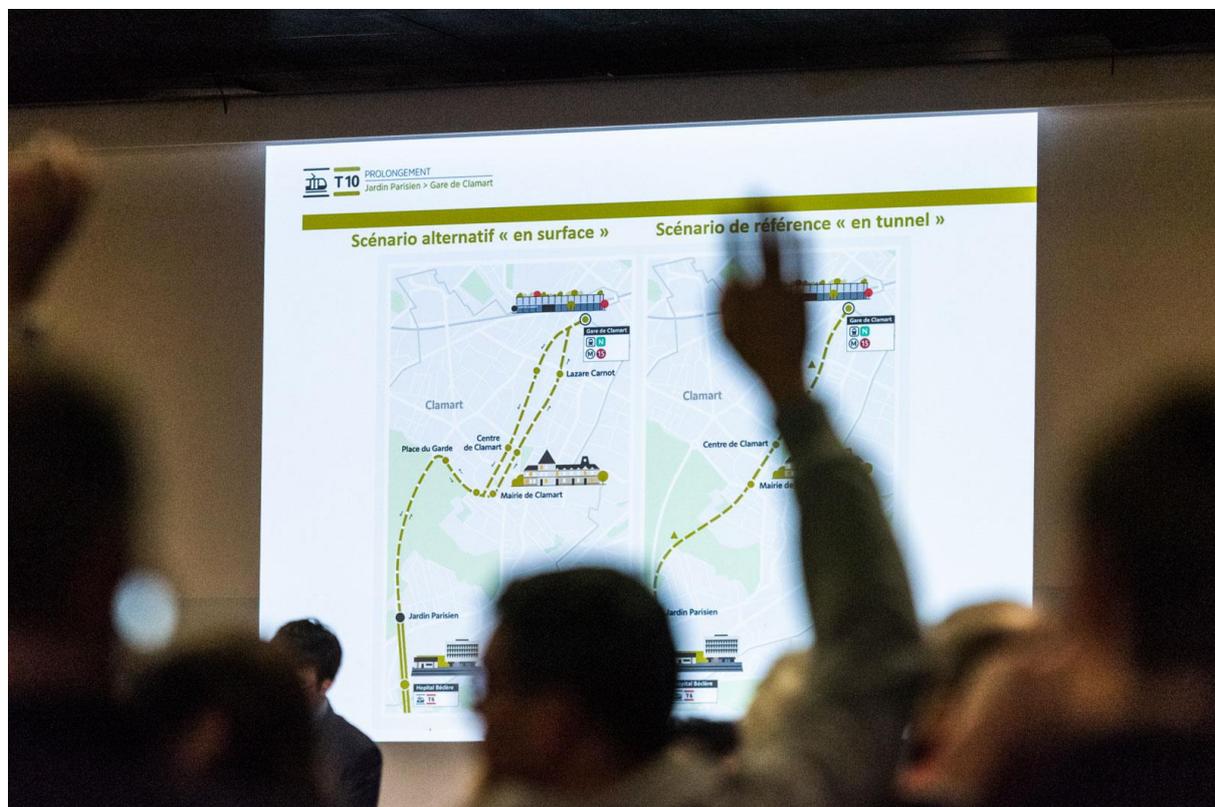
Concernant l'hypothèse d'une station à Lazare-Carnot pour le scénario en tunnel, il ne semble pas pertinent à ce stade de proposer une station supplémentaire dans ce secteur car elle présenterait un intérêt limité en termes de desserte, le secteur étant situé à moins de dix minutes à pied de la gare, et augmenterait la complexité et les impacts du projet compte-tenu de la densité du milieu urbain à cet endroit. Il précise que le tracé et les stations proposés pour le scénario en tunnel ne sont pas figés à ce stade et que la concertation est l'occasion d'échanger sur la localisation des stations et les conditions d'insertion des émergences en surface, l'objectif étant de limiter l'impact sur les parcelles privées et le bâti. Par ailleurs les emprises mobilisées pour les travaux sur l'espace public feraient l'objet d'une restitution qualitative.

Arnaud CROLAIS, directeur des infrastructures, répond au sujet du tram T4. Celui-ci circule sur une voie unique à double sens d'une longueur de 800 mètres uniquement, alors que le prolongement du T10 mesure plus de 3 kilomètres. Les tramways du T4 sont également espacés de 10 minutes, car ils ne peuvent pas se croiser, ce qui n'est pas envisageable sur la ligne T10 en raison des prévisions de fréquentation et de la fréquence envisagée. Cette voie unique est provisoire, car certains dévoiements concessionnaires n'ont pas pu être réalisés à temps. Ce mode de fonctionnement ne permet pas d'offrir une bonne desserte du territoire.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



Un participant remercie les équipes de la municipalité et d'Île-de-France Mobilités pour ce projet qui va participer au désenclavement de Clamart. Si une étude complète existe, il demande quelle est l'estimation de durée des travaux dans le cas du scénario en tunnel, et comment se fera la connexion avec la ligne 15 à la gare de Clamart. Il souligne que cet aspect serait fondamental sur le coût du projet.

Un participant regrette que le détail des tracés ne soit pas soumis à la concertation, et estime que le prolongement devrait continuer jusqu'à la Porte de Versailles ou jusqu'à Issy-les-Moulineaux en incluant l'hôpital Percy. Il appelle à éviter les virages serrés qui réduisent la vitesse du tramway, et déclare préférer pour cette raison le scénario en tunnel, qui permet au tramway de circuler en ligne droite. Il demande pourquoi ne pas envisager un tracé à deux branches. Il souhaite savoir si la station Bécclère pourrait être construite en souterrain pour que le tramway puisse circuler en ligne droite vers la gare de Clamart en évitant un virage à la station Jardin Parisien, station qui pourrait être aménagée au centre de ce dernier.

Un participant souhaite savoir si le tramway empruntera la rue Taboise.

Un participant questionne les équipes sur les critères de sélection pris en compte afin de déterminer le scénario retenu.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Un participant s'interroge sur l'impact du scénario en surface sur la forêt de Meudon. Cela ouvrirait-t-il la voie à y construire de part et d'autre de la départementale le long du secteur de la forêt ?

Une participante demande s'il est prévu de mobiliser dans le cadre du projet certains outils numériques, comme les « jumeaux numériques », afin de piloter plus efficacement le projet.

Une participante souhaite savoir quel sera l'impact du projet sur la forêt qui se situe à l'entrée du tunnel et au niveau des ouvrages annexes, et quelles seront les nuisances liées aux travaux, en particulier pour un chantier 7j/7 et s'étalant sur plusieurs années.

Olivier MAHIEU, précise que les modalités d'implantation de l'ouvrage de démarrage du tunnel ne sont pas encore déterminées et seraient approfondies dans les prochaines phases d'étude. Île-de-France s'attache dans le cadre des études à minimiser les impacts sur la forêt de Meudon, et met en œuvre la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC). Il existe par ailleurs des solutions de réduction des nuisances pour les riverains qui sont couramment mises en œuvre sur des chantiers similaires. Ces solutions pourront être abordées plus précisément avec le public dans la suite du projet selon les suites données à l'issue de la concertation. Le sujet pourra également être évoqué lors de la soirée décryptage, durant laquelle la société du Grand Paris partagera son retour d'expérience sur la ligne 15.

Il n'est pas prévu que le tramway emprunte la rue Taboise dans le cadre du scénario en surface. Concernant le tracé du tunnel, il sera approfondi dans les prochaines phases d'études selon les suites données au projet. Île-de-France Mobilités note la remarque concernant l'effondrement qui s'est produit par le passé dans le secteur de la rue Taboise. Les investigations complémentaires menées par Île-de-France Mobilités permettront d'affiner la caractérisation du sol et de nourrir les études de conception des ouvrages.

Au sujet de la connexion entre le T10 et la ligne 15 à la gare de Clamart, le temps de correspondance est estimé en première approche à environ 5 minutes pour le scénario en tunnel, et à 3 minutes pour le scénario en surface. La question du temps de correspondance et de la qualité des cheminements au terminus est cruciale dans la recherche d'une solution

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

attractive pour le prolongement du tram T10. Pour le scénario tunnel, la prochaine phase d'étude permettrait par ailleurs d'étudier la faisabilité d'une correspondance souterraine avec la ligne 15.

La sinuosité du tracé en surface est liée aux courbures des voiries existantes, que le tracé doit épouser dans la mesure du possible. La circulation en ligne droite du tramway permet une plus grande rapidité, cependant il n'est pas possible de déroger aux contraintes du territoire dans le cas du scénario en surface.

L'option d'un terminus du T10 à Issy-les-Moulineaux a également été envisagée par Île-de-France Mobilités. La présence des carrières souterraines en direction de cette gare implique d'implanter les stations intermédiaires à 60 mètres de profondeur au minimum sur ce secteur. A titre de comparaison, la profondeur moyenne des quais des gares du Grand Paris Express est de 29 mètres. La future gare Saint-Maur – Créteil a 52 mètres de profondeur constituera la station la plus profonde de France. Par ailleurs les contraintes du site au terminus à la gare d'Issy RER font qu'il n'est pas possible, au vu des analyses menées, d'implanter la station du T10 à courte distance de la station de la ligne 15, ce qui se traduirait par une correspondance dégradée. Enfin, le coût du projet serait plus élevé dans le cas d'un prolongement jusqu'à Issy-les-Moulineaux ou bien jusqu'à Porte de Versailles. Le choix a été fait par Île-de-France Mobilités de présenter à la concertation des scénarios faisables techniquement, et permettant un maillage satisfaisant avec la ligne 15.



Jean-Didier BERGER répond au sujet de l'urbanisation de la départementale, et s'oppose en tant que maire à une urbanisation de ce secteur proche de la forêt. Les documents et réglementations d'urbanisme protègent la forêt de Meudon de l'urbanisation.

Yves DANTEC, chef de département projets de surface, explique que cette phase de dialogue sera suivie par une concertation continue jusqu'à l'enquête publique. Celle-ci devrait avoir lieu en 2025 et sera suivie en cas de décision de poursuite de l'opération, en lien avec les financeurs, par la phase de conception détaillée puis par le lancement des travaux.

À date, la durée des travaux pour un scénario en tunnel est d'environ 5 ans. Cette durée dépend cependant de différents paramètres qui ne sont pas encore établis à ce stade du projet.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Arnaud CROLAIS précise que les critères de sélection de l'un ou l'autre des scénarios comprennent des critères de transport, de développement, de socio-économie, de retour du territoire sur le projet et de coût. A l'issue de la concertation préalable, un bilan sera réalisé par les garantes. Le bilan produit par les garantes et les expressions émises pendant la concertation alimenteront fortement cette décision, au regard des critères cités ci-dessus. Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, le projet est soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale qui permet d'éclairer la décision d'autorisation rendue suite au dépôt du dossier d'autorisation environnementale (DAE). Le SGPI se prononce quant à lui sur l'équilibre socio-économique du projet. Ces avis consultatifs sont le plus souvent délivrés en amont de l'enquête publique et permettent d'enrichir les débats lors de cette ultime phase de concertation qui précède une éventuelle Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

Yves DANTEC précise au sujet des outils numériques, que ces derniers changent les façons de travailler. Le développement du numérique a permis de créer l'outil BIM (Building Information Modeling). Ce dernier permet de modéliser des ouvrages tels que des gares ou des tunnels. Les équipes s'appuieront sur ces outils afin de créer des « jumeaux numériques », qui facilitent la réalisation des ouvrages.

Une participante, présidente de l'association des usagers des transports de Clamart et communes voisines, présente le point de vue de l'association sur le projet. L'amélioration des réseaux de transports collectifs permet de faciliter les déplacements, de désengorger les villes, et de limiter le coût écologique et économique lié à l'usage de la voiture. Ces transports doivent pouvoir être performants, fiables, réguliers, accessibles, confortables et sûrs. Elle explique que la ligne T10 est héritière de l'ancien projet Croix du Sud, et rappelle que la déclaration d'utilité publique (DUP) obtenue en 2016 pour le T10 portait sur un projet allant d'Antony, Croix de Berny à Clamart, Place du Garde. Le terminus en bas de la côte de l'avenue Claude Trébignaud permettait un accès facilité à cette ligne depuis le bas de Clamart, pour un public plus large. Ce projet comprenait également une piste cyclable et une réduction du nombre de voies de circulation automobile. La demande de la mairie de Clamart de garder 3 voies pour les voitures dans cette avenue, obligeant à détruire plus d'espace boisé que prévu, modifiait le projet et nécessitait une nouvelle enquête publique. Le projet du T10 a alors été arrêté en haut de la côte, en attendant la réalisation des études du prolongement. Ces études ont permis d'aboutir au projet présenté aujourd'hui. Elle appelle à réfléchir aux meilleures solutions pour améliorer le maillage du territoire, de manière ouverte et très large, y compris sur l'opportunité et les alternatives, et précise que l'association n'a pas choisi de solution et travaille sur les scénarios. Elle remercie les garantes.

Un participant explique avoir vécu la construction de beaucoup d'ouvrages en Seine-Saint-Denis, et estime que le scénario en tunnel présente des aléas plus importants et imprévisibles

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

que pour le scénario en surface. Il demande comment sont intégrés dans le dossier de concertation ces aléas et risques sur les solutions. Selon lui cela peut provoquer des retards de livraison. Il demande des explications complémentaires concernant l'impact du bilan carbone dans les critères de choix du scénario.

Une participante souhaite savoir quel sera l'emplacement du terminus en particulier par rapport au boulevard des Frères Vigouroux. Elle rappelle que pour la future gare de la ligne 15, une partie de la gare se trouve à Malakoff et une autre à Clamart. Elle souligne que des travaux sont subis depuis 5 ans.

Un participant interroge les équipes sur l'utilité de la proximité entre les stations Mairie de Clamart et centre-ville de Clamart.

Un participant demande quel sera le plan de circulation dans le centre de Clamart pendant les travaux, ainsi qu'à la livraison du projet dans le cas du scénario en surface. Il souhaite savoir si la circulation sera maintenue sur la rue René Samuel.

Un participant questionne les intervenants au sujet des éventuels impacts du projet sur le bâti de la rue Meudon.

Un participant évoque le scénario en surface, et exprime des inquiétudes au sujet de la sécurité des usagers de la rue piétonne, notamment des enfants. Il souhaite savoir si la rue piétonne sera rénovée, et quelles seront les mesures mises en place concernant les nuisances créées par le passage du tramway.

Un participant souhaite savoir pourquoi le prolongement est limité à ce tronçon, et propose d'étudier d'autres scénarios plus ambitieux concernant le maillage du territoire (Nord-Ouest, Issy-les-Moulineaux, centre de Paris). Il exprime des inquiétudes au sujet des ruptures de charge en gare de Clamart et de Montparnasse.

Un participant souhaite savoir quelles seront les nuisances liées aux bruits et aux vibrations lors de l'exploitation du tramway dans le scénario du tunnel notamment concernant les bâtiments annexes.

Un participant interroge les équipes au sujet du mode de calcul de l'impact environnemental du scénario en tunnel, notamment les impacts sur la forêt.

Une participante interpelle les garantes au sujet du texte de loi sur la concertation préalable, qui stipule que cette dernière doit permettre de débattre des solutions alternatives. Elle souhaite savoir quelle réunion permettra de débattre de ce point, et appelle à la prise en compte des risques. Elle souligne le manque d'espace d'interconnexion entre le métro 15 et le tramway T10.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Une participante souhaite savoir si les critères de décisions concernant le choix du scénario seront rendus publics. Elle demande pourquoi la fréquentation prévisionnelle est plus élevée pour le scénario en tunnel, alors que celui-ci comporte moins de stations que le scénario en surface.

Olivier MAHIEU indique que la fréquentation prévisionnelle plus élevée pour le scénario en tunnel s'explique par les temps de parcours réduits par rapport au scénario en surface. Le temps de trajet entre la station Jardin Parisien et la gare de Clamart est de 5 minutes pour le tramway en tunnel, contre 11 minutes pour le tramway en surface.

Yves DANTEC, précise au sujet des travaux et de leurs impacts que la problématique est générale, et concerne les deux scénarios. Île-de-France Mobilités est accompagné d'experts du centre d'étude des tunnels pour ce projet afin de maîtriser les risques et de prendre les décisions les plus pertinentes en matière de construction. Le retour d'expérience des différents maîtres d'ouvrage, tels que la Société du Grand Paris et la RATP, permet également de progresser dans la maîtrise des risques. Ces éléments seront approfondis en phase d'études ultérieure, au schéma de principe, qui prépare l'enquête publique. Ils seront précisés dans le dossier d'enquête publique. Des investigations géotechniques complémentaires ont déjà été menées afin d'anticiper cette phase de conception, qui permettra de maîtriser les problématiques à risques.

Arnaud CROLAIS ajoute au sujet des nuisances provoquées par le tramway que le tunnel sera situé à une profondeur de l'ordre de 30 mètres, sur des voies dotées de dispositifs d'absorption qui permettent d'éviter les impacts sonores de ce type d'infrastructure. Une des contraintes des tramways en surface est le bruit lié à sa circulation, qui n'est cependant pas plus impactant que celui des voitures. Cependant, dans une voie piétonne, il s'agit d'une contrainte supplémentaire qui vient impacter la qualité de vie des habitants et des usagers.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Olivier MAHIEU complète au sujet des conséquences sur la circulation et précise que ce sujet sera approfondi dans les phases ultérieures afin de limiter au maximum les nuisances. Il est possible par exemple de limiter l'impact des travaux sur la circulation en traitant d'abord un côté de la voirie puis l'autre, afin de maintenir une voie de circulation libre. Les impacts sur



la circulation seront plus lourds pendant et après les travaux dans le cadre du scénario en surface. Le plan de circulation dans le centre de Clamart devra être retravaillé. Une première analyse figure dans le DOCP. En revanche, le plan de circulation pourrait être maintenu pour le scénario en tunnel après les travaux liés aux émergences en surface.

Il poursuit au sujet du choix du positionnement des stations et explique que l'usage en milieu urbain est de prévoir des stations tous les 500 mètres environ pour une desserte optimale. Les stations Mairie de Clamart et Centre de Clamart sont espacées d'un peu plus de 400 mètres l'une de l'autre, et permettraient de mieux desservir le centre-ville de Clamart.

Concernant le terminus de la ligne, celui-ci se situera sur le Boulevard des Frères Vigouroux, avec une arrière-gare d'environ 100m de long dans le cas du scénario en surface. Pour le scénario en tunnel, plusieurs options d'implantation de la station souterraine sont étudiées au terminus, l'objectif étant qu'elle soit située au plus proche de la station de la ligne 15 afin d'optimiser la correspondance.

Arnaud CROLAIS ajoute au sujet du maillage du territoire que ce projet, en se connectant à la ligne 15, permet de rejoindre la ligne 14 en quatre stations. Ces interconnexions bénéficieront à Clamart, mais également à toutes les communes en amont du T10.

Concernant les critères pris en compte dans le choix du scénario, le coût du projet et les avis exprimés seront considérés. La décision du scénario interviendra à l'été selon le bilan de la concertation établi par les garantes. À la suite de cela, Île-de-France Mobilités prendra des engagements pour la suite des études. Un cycle de réunions sera prévu dans le cadre de l'enquête publique espérée à l'horizon 2025.

Sylvie HAUDEBOURG, précise que la concertation préalable prévoit de débattre des solutions alternatives au projet porté par le maître d'ouvrage. Le souhait de la CNDP est que les

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

participants débattent de ces alternatives avec le maître d'ouvrage. Celles-ci pourront être discutées dans le cadre de la rencontre du 22 mars (soirée débat), ainsi que sur le site internet du projet. Le prochain rendez-vous du 22 mars permettra de traiter plus en profondeur de l'opportunité du projet et des façons les plus pertinentes de répondre aux besoins.

Elle ajoute qu'au titre de la CNDP, les garantes se déclarent intéressées par les critères mis en avant par Île-de-France Mobilités à l'issue de ce projet concernant le choix du scénario. Une concertation continue, suivie par l'une des deux garantes aura lieu, afin de continuer à suivre la façon dont le public est associé à la poursuite du projet. La CNDP sera attentive à la décision prise à la fin de l'été.

Elle note que les participants ont été à l'écoute et respectueux de la parole de chacun. Elle constate également que l'éventail des préoccupations du public est extrêmement large, et que des réponses devront être apportées à l'ensemble de ces questions.

Laurent PROBST conclut et remercie les participants pour ces échanges. Il invite le public à continuer de participer, et souligne l'importance de l'expertise d'usage des habitants pour l'amélioration du projet

Marianne RIBOULLET conclut la réunion en remerciant les participants, et les invite à participer aux prochaines rencontres.

