



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

COMPTE-RENDU

Atelier 1 du jeudi 6 avril 2023

Concertation préalable

du 27 février au 24 avril 2023





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Intervenants :

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

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

En présence des garantes de la concertation préalable :

Dominique GANIAGE

Sylvie HAUDEBOURG

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Nombre de participants : 70

**Lieu : Maison des Associations (Salle Albert Camus), 13 BIS rue de Bièvres,
92140 Clamart**

Durée de la réunion : 2h00 – de 18h à 20h00

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

1. Mot d'accueil

Marianne RIBOULLET introduit la réunion par un mot de bienvenue. L'objectif de ce premier atelier est de contribuer autour de la question : « le tramway : surface ou tunnel ? ». Pour cela, les participants sont installés par table de six, afin de faciliter les échanges et les contributions collectives. Les supports proposés permettront de noter les idées, observations, questions ou points d'attention. Toutes les contributions récoltées lors de l'atelier seront ensuite intégrées dans le compte rendu puis dans le bilan de la concertation.

Les règles indispensables à la bonne tenue de cette soirée sont rappelées.

L'animatrice détaille ensuite le déroulé de l'atelier qui s'articule autour de deux séquences collaboratives :

- Les conditions d'insertion du tramway sur le territoire
- Les besoins de mobilité sur le territoire

Olivier MAHIEU, Chargé de projets tramway remercie les participants pour leur participation. Il précise que l'atelier va permettre de travailler sur l'analyse des avantages et inconvénients des deux solutions présentées en concertation. En effet, les deux scénarios sont techniquement faisables mais présentent des effets et des caractéristiques différents sur le territoire. L'enjeu est donc de croiser les usages, les besoins de mobilité et les spécificités du territoire.

Il revient ensuite rapidement sur les principales composantes et caractéristiques des deux scénarios.

Dominique GANIAGE, garante de la concertation, rappelle que le cheminement sur le projet se poursuit. Beaucoup d'informations ont été données au cours des précédentes réunions, le format de l'atelier va maintenant permettre de formuler des questions et des contributions et de permettre aux participants de s'approprier le projet de manière plus approfondie. C'est aussi l'opportunité pour les personnes présentes d'apporter leur expérience d'usage et leur connaissance du territoire.

Marianne Riboullet réalise ensuite un sondage : « **Participez-vous pour la première fois à une rencontre de la concertation ?** » Plusieurs personnes n'ayant encore jamais participé, la vidéo de présentation de projet est diffusée.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

2. Tunnel/surface : quelles conditions d'insertion sur le territoire ?

Afin d'apprécier le niveau de connaissance des participants au sujet des travaux, ils sont invités à participer au sondage suivant, à mains levées :

« **Avez-vous participé à la soirée décryptage ?** »

Il ressort qu'environ la moitié des participants a participé à la soirée décryptage.

Olivier MAHIEU, Chargé de projets tramway, présente les conditions d'insertion des deux scénarios au regard de plusieurs critères :

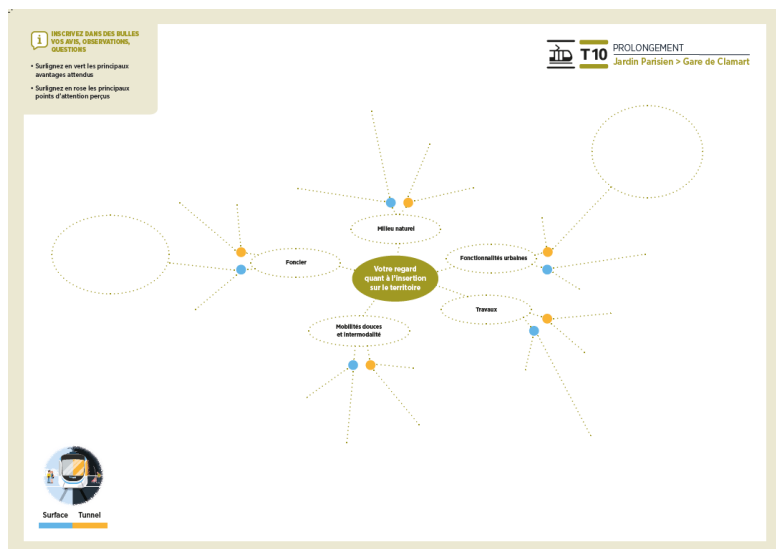
- Foncier
- Travaux
- Fonctionnalités urbaines
- Mobilités douces et intermodalité
- Milieu naturel.

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

TEMPS COLLABORATIF : votre regard quant à l'insertion sur le territoire

Marianne RIBOULLET remercie **Olivier MAHIEU** et lance le premier temps collaboratif. Les participants vont contribuer sur une carte collaborative : « Votre regard quant à l'insertion sur le territoire ». Sur chaque thématique, ils sont invités à noter leurs questions et observations en fonction de chaque scénario. Ils peuvent ensuite surligner les avantages en vert et leurs inquiétudes en rose.

Pendant le temps collaboratif, les experts passent de table en table afin d'apporter des compléments d'information.



Les éléments indiqués ci-dessous visent à fournir une vision synthétique des contributions exprimées. Les cartes collaboratives complétées par les participants sont fournies en annexe.

Mobilités douces et intermodalité :

Au sujet des mobilités douces et de l'intermodalité, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**

Des souhaits concernant :

- Des mobilités douces préservées et une continuité des cheminements cyclables maintenue.
- L'aménagement de pistes cyclables sur la RD2 qui va permettre leur sécurisation.
- La limitation à deux voies de circulation sur l'avenue Trébignaud avec l'ajout d'une piste cyclable.

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- Une crainte de pistes cyclables trop nombreuses aux dépens des places de stationnement.
- Des aménagements pour les modes actifs dans le centre-ville, qui nécessiteraient des démolitions.
- L'intermodalité avec les bus, à la mise en service du projet.
- De possibles perturbations sur la circulation et des risques d'accidents

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

- La sécurisation aux abords des zones scolaires.

- **Pour le scénario en tunnel :**

Des souhaits concernant :

- Le développement de pistes cyclables et stationnements vélos
- Une attention particulière à porter au maintien du réseau bus et au repositionnement des arrêts de bus.

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- L'intermodalité avec les bus, la ligne N et la future ligne 15.
- Les modalités de correspondance entre la gare de Clamart et le tramway souterrain.
- La localisation de la gare d'arrivée.

- **Pour les deux scénarios :**

- Une attention particulière à porter au maillage des bus existants.

En synthèse :

Le sujet des mobilités douces et de l'intermodalité fait débat parmi les participants. Certains souhaitent que les aménagements cyclables prévus dans le cadre du scénario en surface soient aussi prévus dans le cadre du scénario en tunnel, et de manière plus générale que la place de la voiture soit diminuée en faveur des mobilités douces. D'autres expriment au contraire des inquiétudes quant à la réduction de l'offre de stationnement.

De plus, d'autres sujets d'inquiétude et de questionnement sont évoqués (intermodalité avec les lignes existantes, gestion des flux voyageurs...)

Travaux

Au sujet des travaux, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- Une durée des travaux sur certaines zones perçue comme moins longue dans ce scénario.

- Un scénario jugé par certains comme trop complexe et peu viable, notamment en termes de travaux.
- La durée des travaux par rapport aux bénéfices apportés par le tramway aux Clamartois.
- La réglementation des nuisances lors des chantiers.
- Des travaux impactant tout le linéaire.
- La proximité entre les chantiers et les habitations.

- **Pour le scénario en tunnel :**

Des souhaits concernant :

- Un scénario permettant une meilleure préservation de la qualité de vie en surface durant les travaux (bruit, évacuation des déchets et pollution).
- Une vigilance particulière à porter sur la localisation de l'entrée du tunnel (proposition de déplacement de l'entrée au niveau de la station hôpital Bécclère).
- L'implication des comités de quartier dans l'appréhension et la gestion des impacts des travaux.
- La protection et le reboisement de la forêt

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- Les risques de fragilisation du bâti pendant les travaux, notamment avec le passage du tunnelier.
- La localisation de l'usine de fabrication et de la zone de stockage du matériel de chantier, et les possibles interactions avec le parc Maison Blanche
- Les nuisances sonores, notamment avec le passage des poids lourds et à l'entrée du tunnelier. Le souhait d'un mur anti-bruit est exprimé.
- Les surfaces concernées par le chantier, en particulier place de la Mairie et à Jardin Parisien avec le creusement du tunnel.
- La bonne prise en compte de la présence d'eaux souterraines pour la réalisation des travaux.
- L'impact des travaux des ouvrages annexes en surface.
- Les contraintes d'arrivée en surface à la gare de Clamart, notamment lié à la remontée en surface pour effectuer la correspondance.
- L'avenir des emprises résiduelles après les travaux et de leur constructibilité.
- Le nombre de stations

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

- **Pour les deux scénarios :**

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- Le coût et de la durée des travaux.
- Un éventuel dépassement du budget et des délais annoncés.
- Les impacts des travaux sur la circulation.
- L'impact des travaux sur le centre-ville.
- Une remise en question de l'équité des présentations des incidences des deux scénarios.

En synthèse :

Sur la thématique des travaux, le scénario en tunnel semble plus opportun pour les participants. Néanmoins, le coût, la durée et les impacts des travaux sont des sujets d'inquiétude pour les deux scénarios, notamment dans le centre-ville de Clamart. Des craintes de dépassement des délais et budgets initiaux sont également formulées. Dans le cas du scénario en tunnel, les inquiétudes se concentrent autour du risque de fragilisation du bâti et les nuisances sonores à l'entrée du tunnel.

Fonctionnalités urbaines

Au sujet des fonctionnalités urbaines, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**

Des souhaits concernant :

- Une attention particulière à porter à l'accessibilité des cheminements pour les PMR et les enfants.
- Un scénario qui permettrait le réaménagement des voiries, un réaligement des façades et la réorganisation du plan de circulation.
- La localisation de la station Mairie de Clamart

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- La végétalisation prévue.
- Les perturbations de la circulation et les risques d'accidents liés au tramway, notamment dans la zone piétonne de Jean Jaurès.
- Les impacts sur le centre-ville et sur les stationnements.

- Le maillage avec le réseau de bus
- **Pour le scénario en tunnel :**
 - Un scénario qui apporte de nouvelles fonctionnalités tout en préservant les fonctionnalités existantes. Des questionnements sur le nombre (vs l'utilité) et l'emplacement des stations (Mairie de Clamart et Jardin Parisien)

En synthèse :

Au sujet des fonctionnalités urbaines, le scénario en surface suscite davantage de réactions que le scénario en tunnel. En effet, bien que le réaménagement des voiries existantes soit apprécié, des inquiétudes sont exprimées au sujet de l'accessibilité pour les PMR, les perturbations de la circulation, l'impact sur le stationnement ou encore la cohabitation avec les autres usages de l'espace public.

Milieu naturel

Au sujet du milieu naturel, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**

Des souhaits concernant :

- La limitation du nombre de voies de circulation routière sur la RD2 afin de limiter les impacts sur la forêt.

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- La préservation et le reboisement de la forêt, du parc Maison Blanche, et des alignements d'arbres.
- Le devenir du parc Maison Blanche.

- **Pour le scénario en tunnel :**

Des souhaits concernant :

- L'aménagement de l'entrée du tunnel au niveau de l'hôpital Béclère, côté stade, pour limiter les impacts sur la forêt et les habitants.

- L'enfouissement de l'avenue Trébignaud afin de redonner sa continuité à la forêt.

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- Les interactions avec la forêt de façon générale
- La disparition de lieux de rencontres dans la forêt (jeux pour enfants et terrain de pétanque).
- Les impacts de l'ouvrage annexe sur le milieu naturel dans le secteur Jardin Parisien.
- Les impacts sur les nappes phréatiques et les études réalisées à ce sujet.
- Les interfaces avec les carrières souterraines à Clamart.
- Le reboisement du site de l'ouvrage annexe « Bois de Clamart » et de l'entrée du tunnel.

- **Pour les deux scénarios :**

- Des questionnements autour de l'impact carbone et environnemental.

En synthèse :

Les contributions témoignent d'inquiétudes liées à la préservation, la restitution des espaces et milieux naturels et aux émergences des stations pour le scénario tunnel. Des questionnements sont formulés au sujet des impacts carbone des deux projets.

Foncier

Au sujet du foncier, il ressort :

- **Pour le scénario en surface**

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- Un centre-ville fortement impacté, avec des élargissements nécessaires de certaines portions de rues.
- Le nombre d'expropriations et les pertes de valeur foncière du fait des travaux ou du passage du TRAM
- Un scénario perçu par certains comme inadapté au contexte de Clamart.
- Les impacts sur les habitants et les commerces.
- La nécessité de modifier le PLU notamment pour les bâtiments inscrits

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Des souhaits concernant :

- Une alimentation du tramway par le sol ou par batterie, afin de limiter les impacts sur le bâti en évitant une ligne électrique aérienne de contact.
 - La limitation du nombre de voies de circulation routière afin de limiter les impacts fonciers (proposition de circulation alternée sur certaines portions comme sur l'avenue René Samuel).
- **Pour le scénario en tunnel**
- Des questionnements au sujet des indications sur les impacts fonciers dans le dossier de concertation.
 - Un scénario apprécié pour ces impacts moindres sur le foncier et qui permet la préservation du cadre de vie.
- **Pour les deux scénarios**

Des demandes de précisions :

- Sur les emplacements des acquisitions foncières, le calendrier et l'emprise au sol de chaque émergence.

Des questionnements et des inquiétudes concernant :

- La mise en comptabilité avec le PLU.
- Les impacts sur le prix du foncier, et des questionnements sur les dédommagements éventuels prévus.
- Le logement et les commerces.
- La disparition de l'identité « villageoise » de Clamart.
- La localisation des stations
- La nécessité de modifier le PLU notamment pour les bâtiments inscrits

En synthèse :

Les contributions mettent en avant le scénario du tunnel en raison de son moindre impact sur le foncier. Plusieurs points d'attention sont soulevés, en particulier au sujet des expropriations, des nuisances en phase de chantier et des interactions avec les eaux souterraines..

3. Tunnel/surface : quelle offre de mobilité ?

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Xavier SANCHEZ, Chargé de projets tramway présente les caractéristiques des scénarios en termes de service de mobilité :

- Cohabitation avec les autres modes
- Fiabilité du temps de parcours
- Desserte
- Temps de parcours et de correspondance
- Expérience voyageur

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

TEMPS COLLABORATIF : votre regard quant à l'offre de mobilité

Marianne RIBOULLET remercie **Xavier SANCHEZ** et lance le second temps collaboratif. Les participants vont pouvoir contribuer sur une nouvelle carte collaborative : « Votre regard quant à l'offre de mobilité ». Sur chaque thématique, ils sont invités à noter leurs questions et observations en fonction de chaque scénario. Ils peuvent ensuite surligner les avantages en vert et leurs inquiétudes en rose.

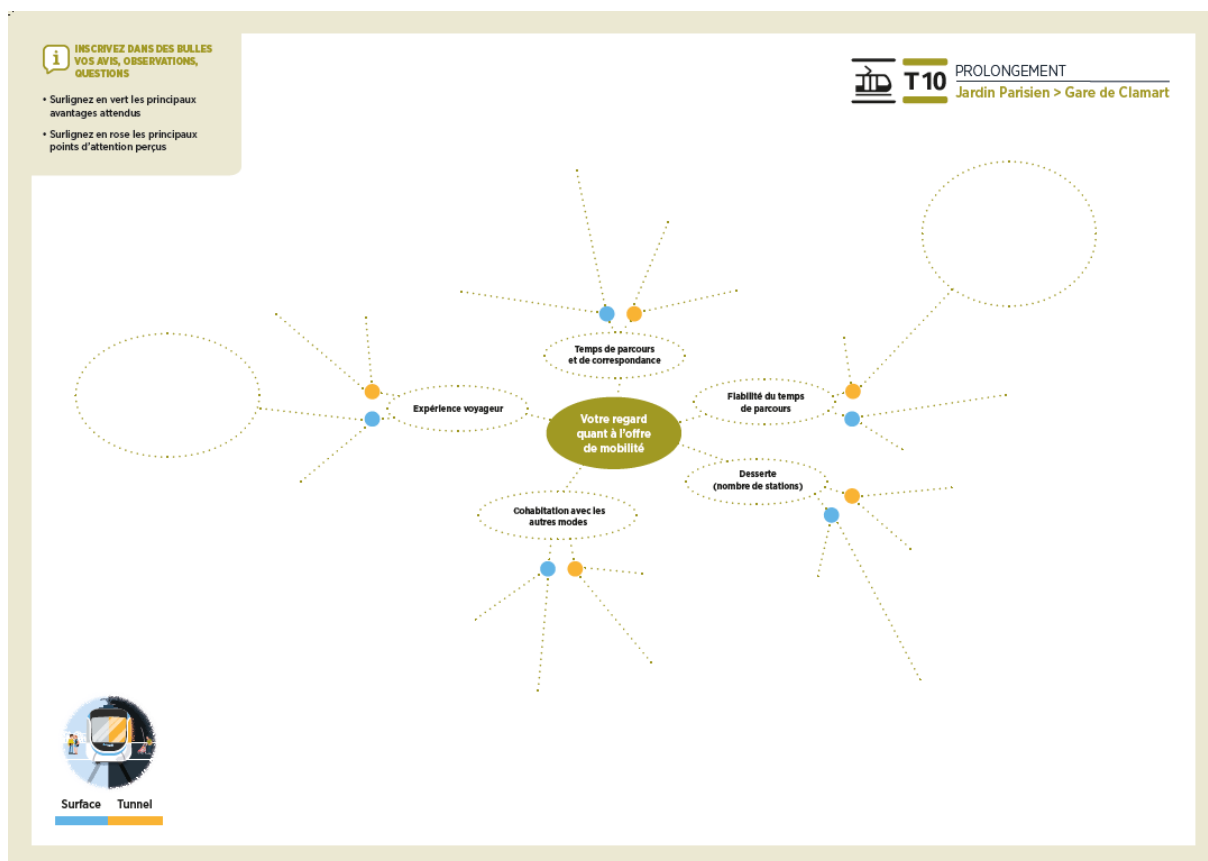
Pendant le temps collaboratif, les experts passent de table en table afin d'apporter des compléments d'information.



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



Les éléments indiqués ci-dessous visent à fournir une vision synthétique des contributions exprimées. Les cartes collaboratives complétées par les participants sont fournies en annexe.

Cohabitation avec d'autres modes

Au sujet de cohabitation avec d'autres modes, il ressort :

- **Pour le scénario en surface**

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- Un risque d'encombrement des voiries et de congestion routière.
- Les accès livraison et riverains.
- Les études menées.
- Les conflits d'usages sur les voies partagées.
- l'effet de coupure susceptible d'être généré par le tramway et aux difficultés d'accès en voiture à certaines rues.
- la sécurisation des déplacements pour les enfants.

- **Pour le scénario en tunnel :**

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Des souhaits concernant :

- Un scénario qui permet un impact moindre sur la circulation routière.
- Une attention particulière à porter à l'interface avec le futur métro 15.
- Le développement et d'amélioration des cheminements pour les modes actifs et les bus.
- La conservation des places de parking est appréciée.

Des questionnements concernant :

- La gestion des flux voyageurs.
- L'avenir de la ligne 189 et la possibilité qu'elle rejoigne la station Corentin Celton ou le T2

En synthèse :

Le scénario en surface suscite des inquiétudes au sujet de ses impacts sur la circulation et le stationnement, notamment vis-à-vis des riverains et des livraisons, ainsi qu'au sujet des éventuels conflits d'usages et de la sécurité des cheminements. La coupure créée par le tramway dans le quartier est également un sujet d'inquiétude. Ses bénéfices par rapport à la circulation des vélos et aux temps de correspondance sont toutefois soulignés.

Le scénario en tunnel semble moins impactant pour les autres modes de transports, notamment sur la circulation routière et les stationnements, mais semble moins performant au plan de l'interconnexion avec la ligne 15.

Desserte (nombre de stations)

Au sujet de la desserte, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**
 - Un meilleur accès aux services en raison d'un plus grand nombre de stations.
- **Pour le scénario en tunnel**

Des souhaits concernant :

- Le déplacement de la station « Jardin Parisien » au niveau de la piscine.
- Une station au niveau de la Place du Garde.
- Des arrêts Mairie et Centre-ville jugés trop proches. Certains participants souhaitent déplacer la station « Mairie » sur l'emplacement du gymnase provisoire rue du Guet, et la station « Centre » plus au nord. D'autres

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

souhaitent fusionner les deux arrêts en une seule station à mi-chemin entre les stations de la mairie et de la gare.

Des points d'attention concernant :

- Un avis favorable au scénario en tunnel sous réserve d'une meilleure répartition des stations.

- **Pour les deux scénarios :**

- Le nombre de stations
- Un minimum de 700 mètres entre les stations pour maintenir une bonne fréquence.

En synthèse :

La desserte est globalement jugée comme faisant débat. Pour les deux scénarios, il ressort des contributions une demande d'espacement des stations de 700 mètres et la fusion des stations mairie et centre-ville de Clamart.

Fiabilité du temps de parcours

Au sujet de la fiabilité du temps de parcours, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**

Des inquiétudes concernant :

- La fiabilité et la longueur des temps de parcours.
- Une circulation en surface rendant le tramway sensible aux aléas climatiques.
- Les conflits d'usages et leur impact sur le temps de parcours.

- **Pour le scénario en tunnel :**

Des avantages perçus :

- Un scénario permettant des temps de parcours plus fiables et plus rapides.
- Un scénario permettant de réduire les temps de trajets.

Des questionnements et interrogations :

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

- Quant au risque d'intrusion d'animaux dans le tunnel.
- **Pour les deux scénarios :**
- Une fréquence de passage jugée convenable par certains.

En synthèse :

Selon les participants, le scénario en tunnel permet des temps de parcours plus fiables et plus rapides, contrairement au scénario en surface plus sensible aux aléas climatiques et aux conflits d'usages.

Temps de parcours et correspondance

Au sujet du temps de parcours et de correspondance, il ressort :

- **Pour le scénario en surface :**
- Les correspondances sont plus courtes dans ce scénario, à l'exception de celle avec la ligne 15.
 - Une meilleure accessibilité.
- **Pour le scénario en tunnel :**

Des avantages concernant :

- Un scénario qui permet un temps de parcours « plus optimisé ».
- Un prolongement pratique et rapide pour les habitants du haut de Clamart et de Chatenay.
- Un scénario qui propose « une vraie connexion au réseau métropolitain ».
- Un scénario qui préserve le réseau bus

Des questionnements concernant :

- Le mode de calcul des temps de correspondance et de parcours.
 - La correspondance souterraine au niveau du métro 15
- **Pour les deux scénarios :**
- Un souhait de comparaison entre les temps de trajet avec différents modes de transports possibles.
 - Une priorité à donner aux temps de parcours et à leur fiabilité.

- En intégrant le temps de correspondance avec la ligne 15, certains participants jugent que la différence de temps de parcours global entre les deux scénarios est faible.
- Des précisions sont attendues au sujet du temps de parcours global.

En synthèse :

Les temps de parcours apparaissent plus longs dans le scénario en surface, néanmoins les participants estiment que les temps de correspondance seront raccourcis dans ce scénario. Les participants considèrent que la fiabilité des temps de parcours et la réduction des temps de correspondances constituent une priorité pour le projet.

Expérience voyageur

Au sujet de l'expérience voyageur, il ressort :

- Pour le scénario en surface :

- Un scénario qui permet une « visite touristique » de Clamart, ainsi qu'une meilleure visibilité des commerçants et donc le développement de l'attractivité commerciale.
- La circulation en surface est jugée plus « agréable » et permet d'éviter les sensations d'inconfort et de claustrophobie.
- Un scénario qui permet de faire un lien entre les zones piétonnes (Gare et Centre-ville) et de limiter la baisse de fréquentation d'une des zones au profit de l'autre.
- Le tramway en surface permet de créer une animation du quartier, de développer les commerces, et de recréer du lien entre le haut et le bas de Clamart.

- Pour le scénario en tunnel :

- Une absence d'aménagement et donc de continuité de l'espace entre le centre-ville et le haut de Clamart.
- Un scénario jugé plus pratique et plus accessible par certains, tandis que d'autres considèrent que celui-ci est moins accessible pour les PMR.
- Un scénario défavorable aux habitants de la place du Garde qui s'est fortement urbanisée

En synthèse :

Le scénario en surface offre une expérience voyageur plus plaisante que le scénario en tunnel selon les participants. Ils mettent en avant la « promenade touristique » effectuée par le tramway dans

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Clamart et a contrario l'inconfort lié au fait d'être en tunnel. Certains participants estiment que les possibilités de développement de l'attractivité commerciale et les liens créés entre les zones piétonnes et avec le haut de Clamart seront plus importante dans le cadre du scénario en surface. L'absence d'aménagement en surface dans le cas du scénario en tunnel ne permet pas cette continuité. Ce dernier est également jugé par certains comme étant moins accessible pour les PMR.

Marianne RIBOULLET met fin au temps collaboratif et remercie les participants pour la richesse des contributions. Elle remercie également les experts pour les apports techniques apportés.

Xavier SANCHEZ présente la suite de la concertation.

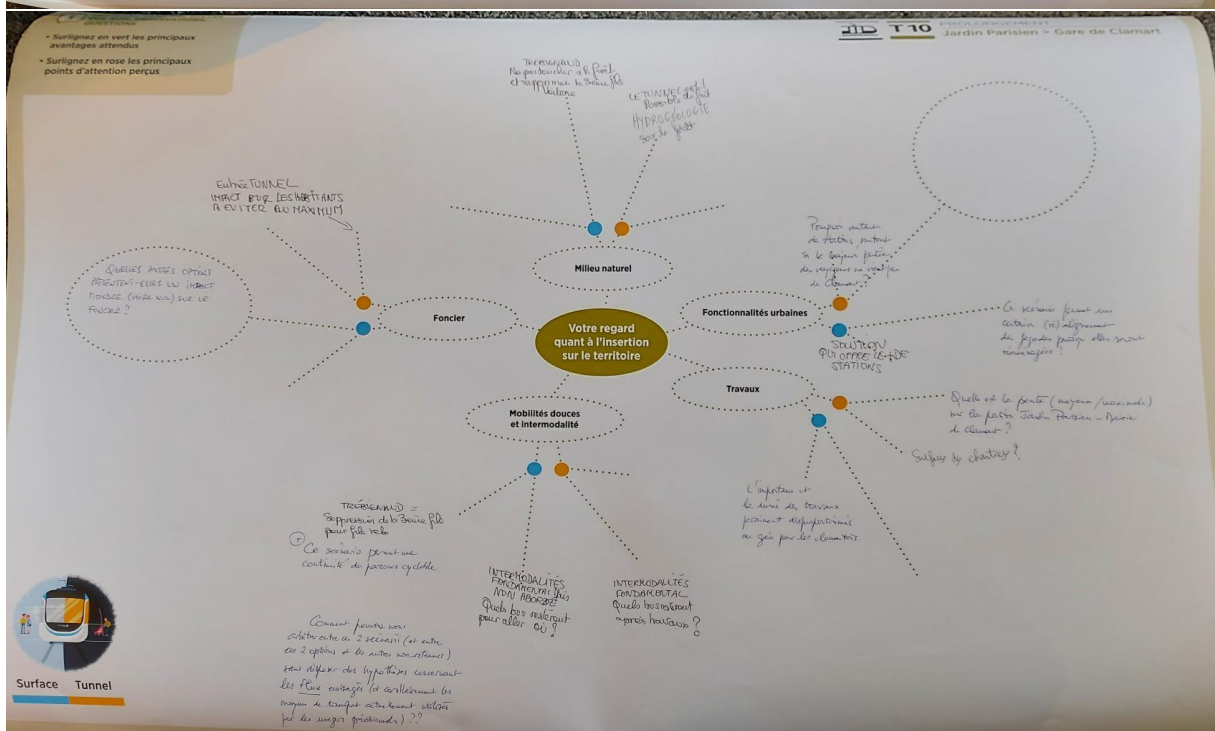
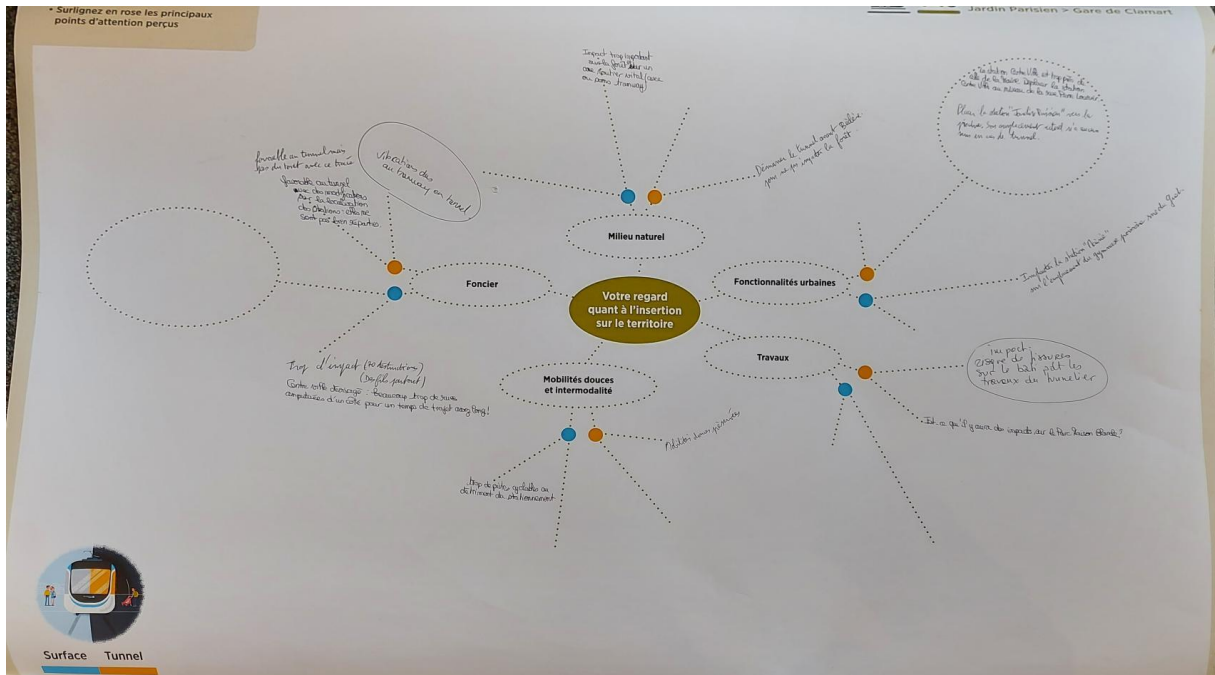
L'animatrice clôture l'atelier.

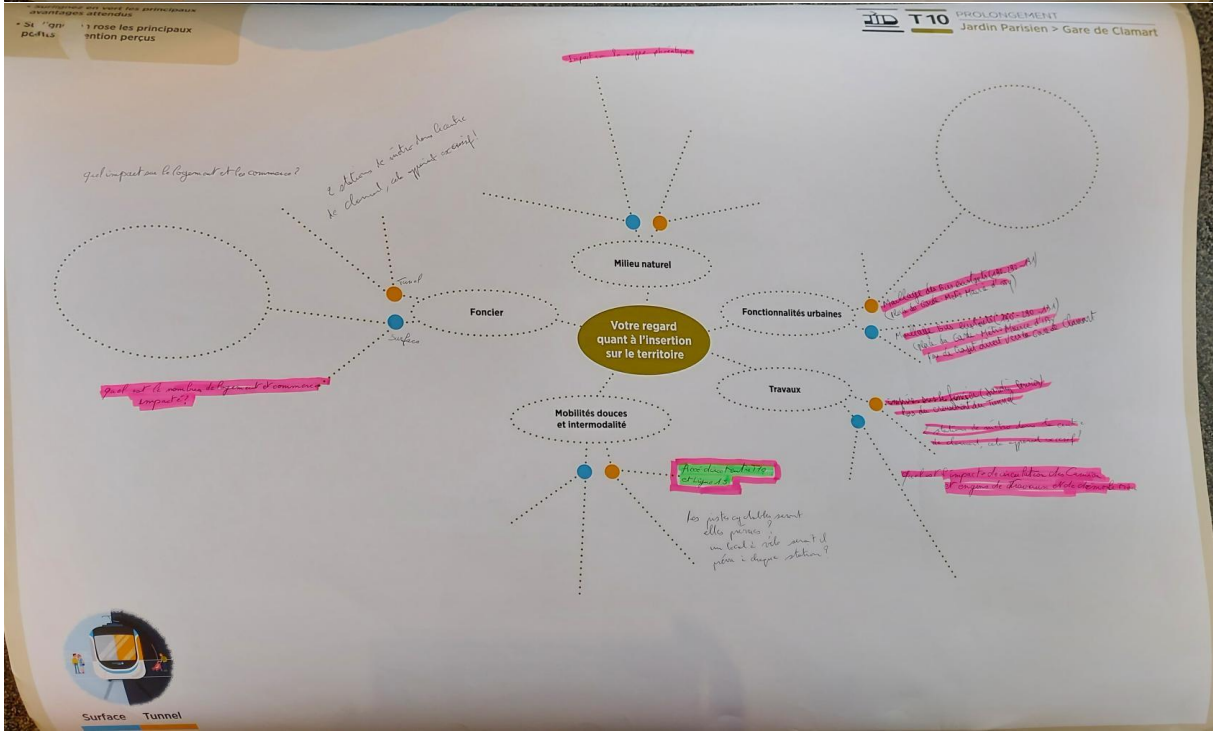
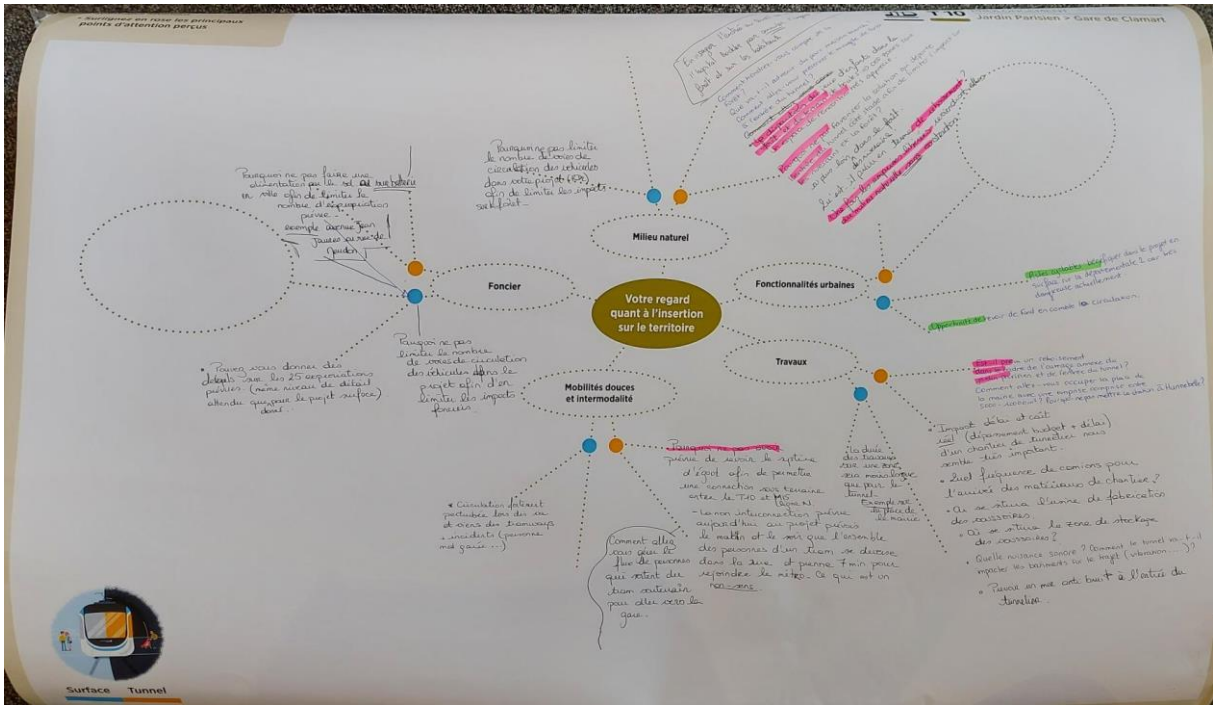
A la fin de l'atelier, les participants peuvent naviguer dans la salle pour regarder les contributions des autres tables. Ils peuvent également y réagir en ajoutant des notes sur des post-its.



ANNEXES

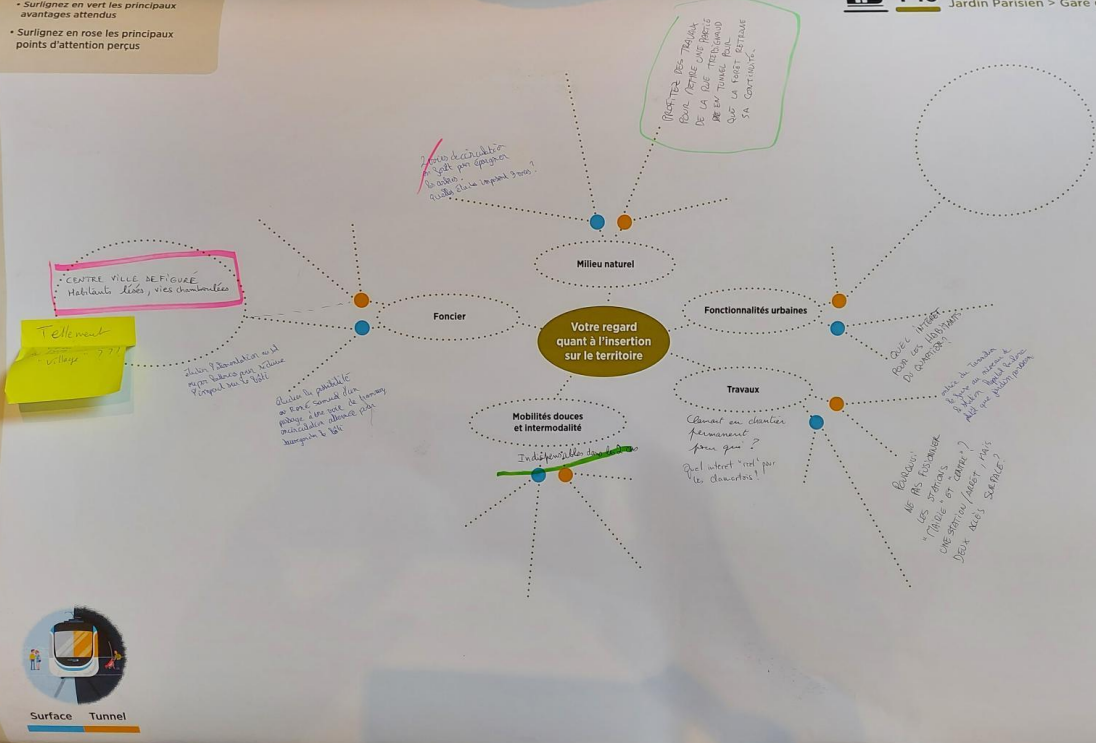
Cartes collaboratives « Votre regard quant à l'insertion sur le territoire »





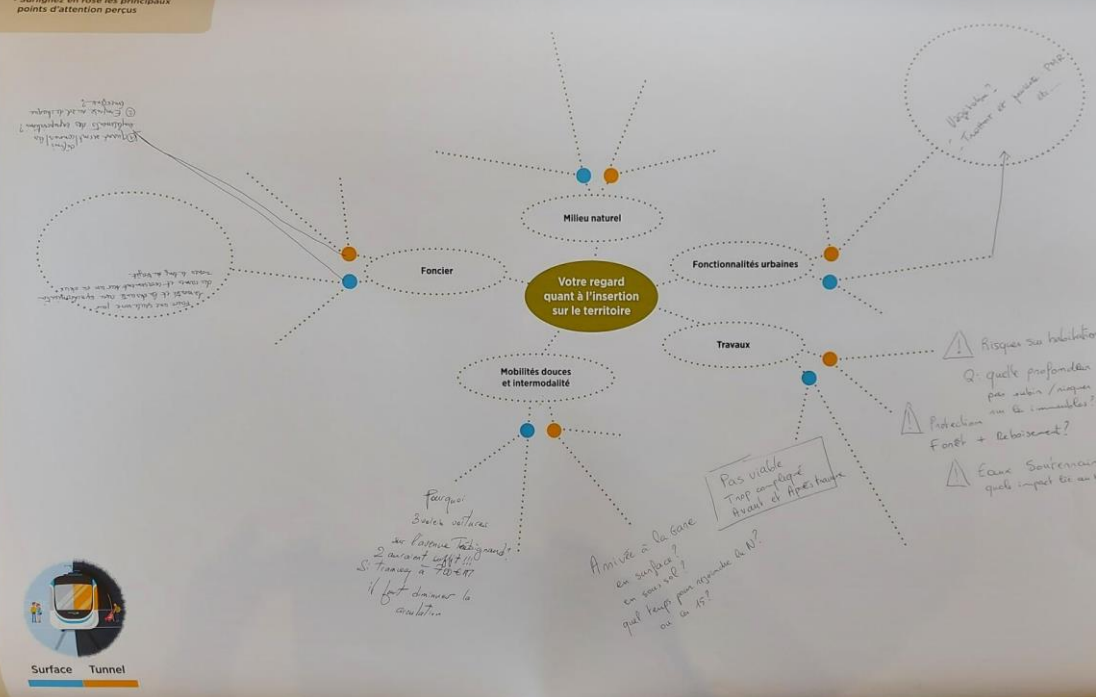
UNE SÉRIE D'OBSERVATIONS
QUESTIONS

- Surlignez en vert les principaux avantages attendus
- Surlignez en rose les principaux points d'attention perçus

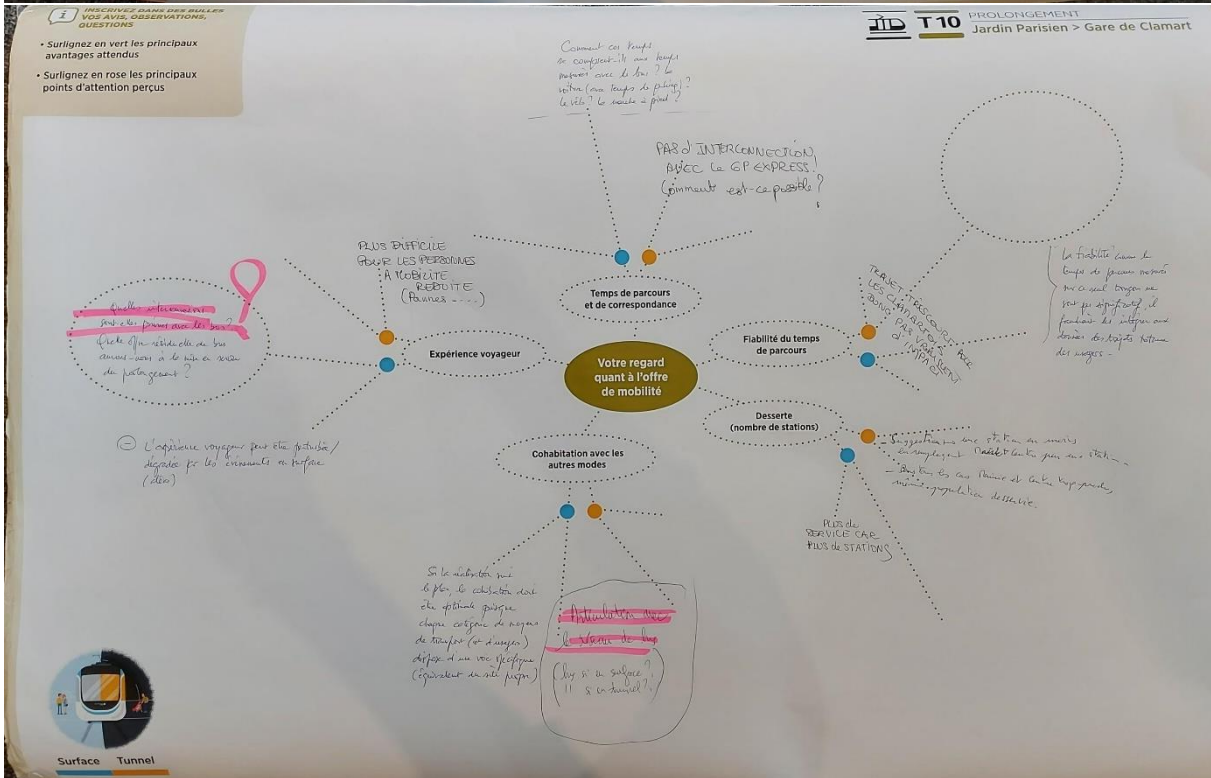
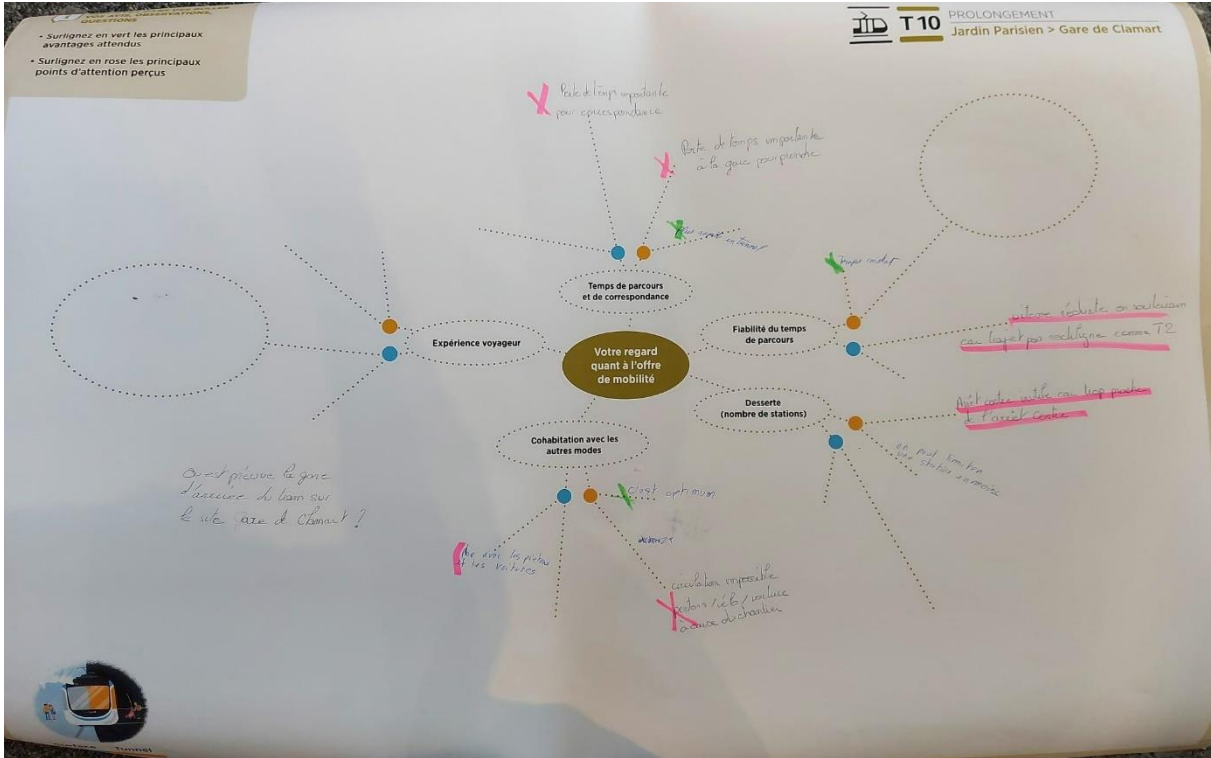


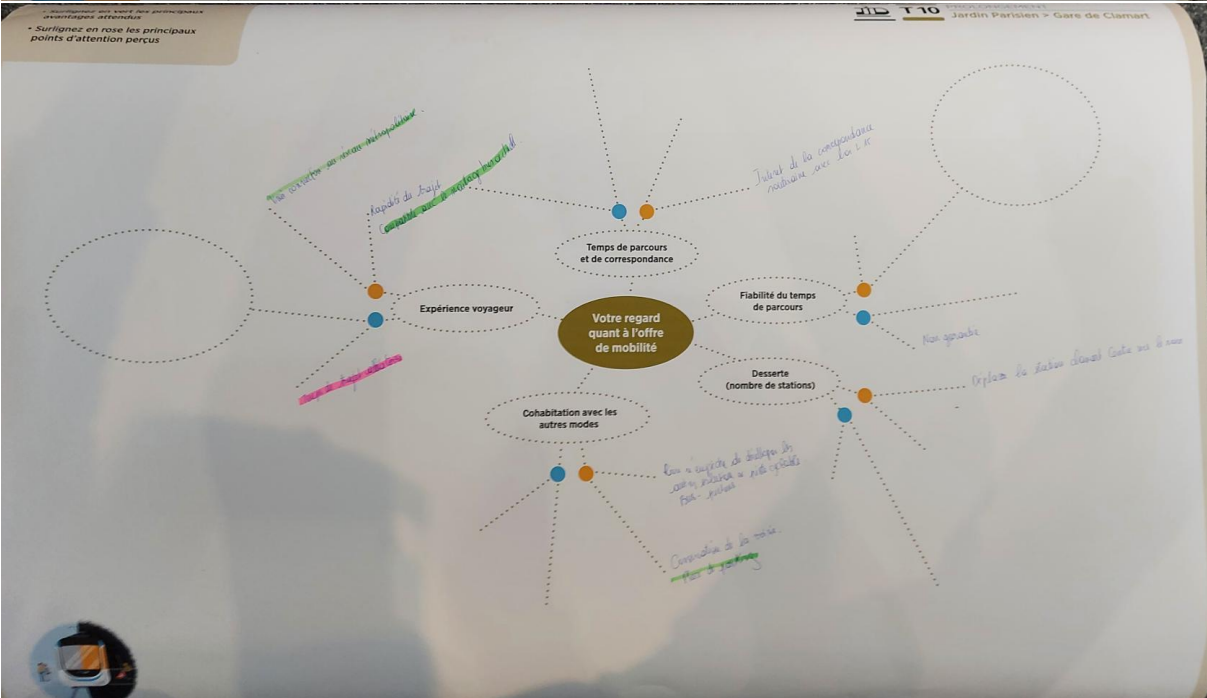
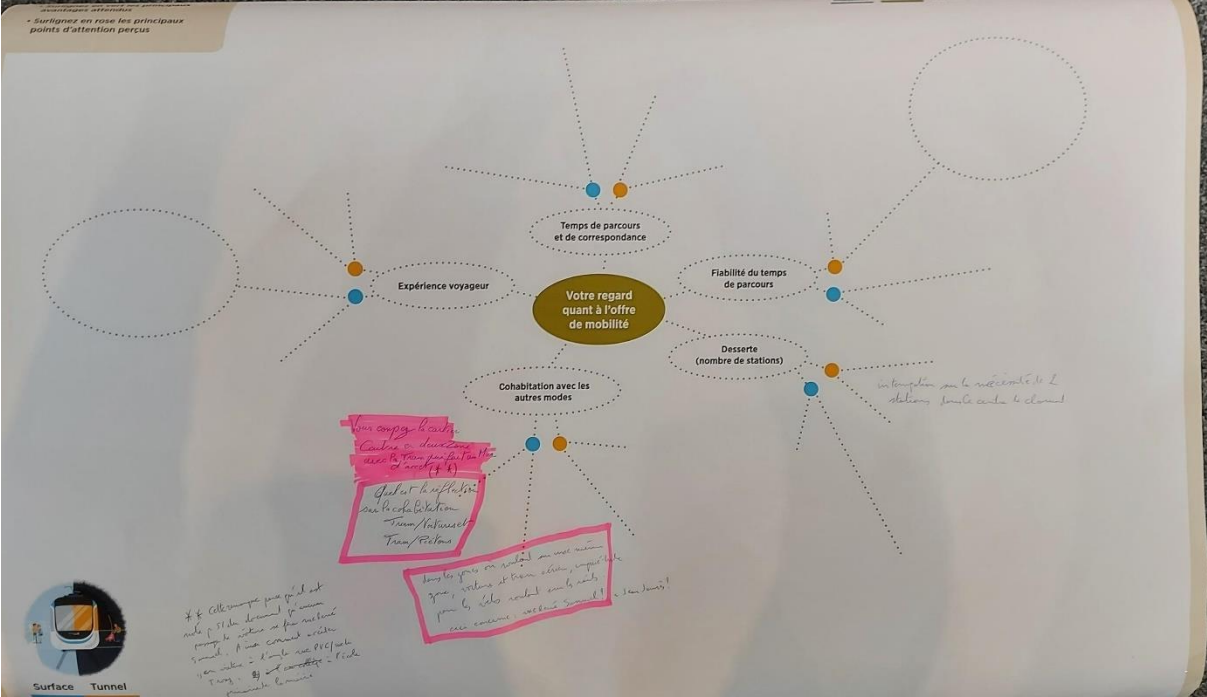
UNE SÉRIE D'OBSERVATIONS
QUESTIONS

- Surlignez en rose les principaux points d'attention perçus

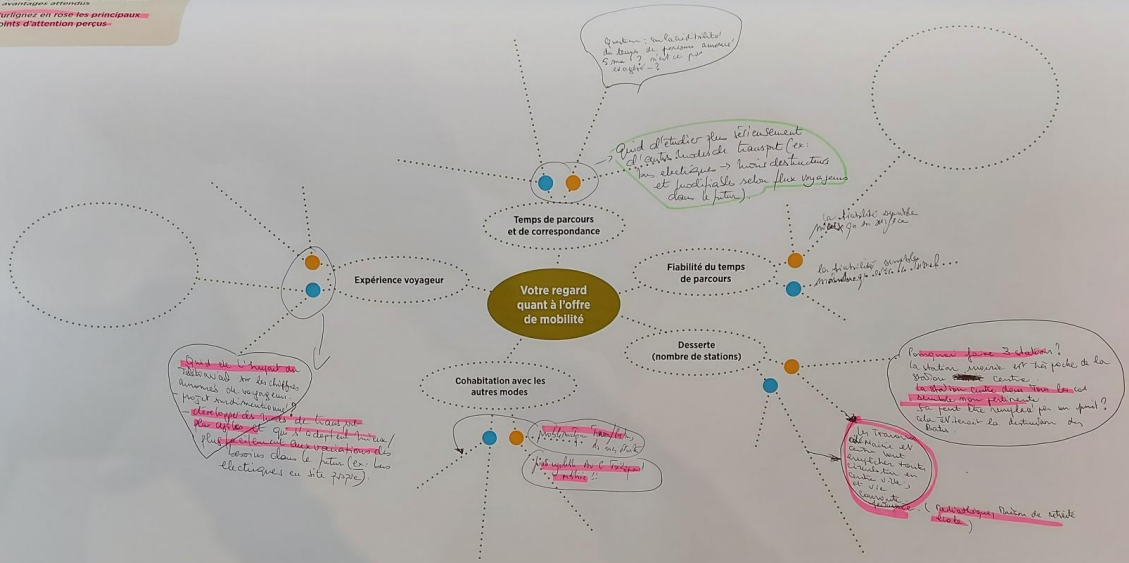


Cartes collaboratives « Votre regard quant à l'offre de mobilité »





Surignez en vert les principaux axes thématiques
Surignez en rose les principaux points d'attention perçus



Surignez en vert les principaux axes thématiques
Surignez en rose les principaux points d'attention perçus

