

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Votre contribution



Nom de l'organisme : PELTIER Pierre - Individuel

Contact : pierrpeltier@hotmail.com

Présentation de l'auteur

J'habite Clamart dans le quartier Gare depuis plus de 30 ans. Je suis marié avec 3 enfants.

En quoi êtes-vous concerné par le projet ?

Ce projet concerne la ville où je vis et que je souhaite préserver.

Présentation de votre position et de vos principaux arguments

Si j'ai bien compris, l'objectif principal est de :

- desservir les nouveaux quartiers du **plateau de Clamart, du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry,**
- de les rapprocher de la **Défense** et de **Boulogne-Billancourt,**
- leur permettre un accès rapide à la ligne 15 du futur métro,
- d'obtenir des gains de temps conséquents pour leur déplacement.

Quatre stations de la future ligne 15 sont assez proches de ces nouveaux quartiers :

- Châtillon Montrouge (Ligne 13)
- Fort d'Issy – Vanves – Clamart (Ligne de Train N)
- Issy RER (RER C)
- **Pont de Sèvres** (Ligne 9)

La station Châtillon Montrouge est déjà reliée aux nouveaux quartier par le T6. Les études dans le dossier de la Concertation n'évoquent que les stations Fort d'Issy – Vanves – Clamart et Issy RER difficilement accessibles en raison de la densité de l'urbanisme, toute nouvelle liaison nécessitant de défigurer Clamart ou Issy-les-Moulineaux.

Par contre, il n'est fait mention nulle part de la station **Pont de Sèvres**.

Cette station **Pont de Sèvres** possède un terminal de bus bien dimensionné, elle est reliée par une voie rapide, la Nationale 118, à Vélizy 2 qui est proche de ces nouveaux quartiers. Des bus, comme la ligne 291, relie déjà aujourd'hui Vélizy 2 au Pont de Sèvres en 14 minutes.

Vélizy 2 est à 6 minutes du Pavé Blanc de Clamart.

La solution la plus efficace, **facile à mettre en œuvre, d'un coût réduit**, pour désenclaver les nouveaux quartiers du **plateau de Clamart, du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry**, est de mettre en place un **BHNS (bus à haut niveau de service)** qui emprunterait la Nationale 118 sur une voie réservée en propre dans chacun des deux sens de circulation. Le BHNS assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus traditionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways.

Le BHNS pourrait même se prolonger jusqu'à Châtenay-Malabry (ligne **T10, Station Malabry**) pour desservir la Butte Rouge, les nouveaux quartiers de Châtenay-Malabry et le quartier **Noveos**, les relier **en liaison directe** au Pont de Sèvres **en 15 minutes environ**. Cette liaison supplémentaire, déjà envisagée sur le projet « **Croix du Sud** » en 1994 (Dossier de concertation Page 21), rapprocherait nettement ces territoires de la **Défense** et de **Boulogne-Billancourt**.

Pour relier L'Hôpital Béclère à la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart, une navette passant par la place Marquis et Percy permettrait de désenclaver le quartier Percy-Schneider mal desservi par les transports en commun, le bus 189 assurant déjà ce rôle à l'est du centre ville.

L'avantage de cette solution est :

- Aucun impact sur les centres urbains du territoire, pas de destruction d'immeubles et des années de travaux ;
- Un coût de quelques dizaines de millions pour le matériel roulant et la liaison **Vélizy 2 – Châtenay-Malabry** au lieu de près d'un milliard d'euros ;
- Accès au Métro 15 du Grand Paris facile au **Pont de Sèvres et Châtillon Montrouge**
- Accès facile aux lignes de métros 13 et 9 ;
- La voie rapide Nationale 118 existe déjà et ne nécessite pas de se lancer dans un grand chantier ;
- Au Pont de Sèvres et à Vélizy 2, des gares pour les bus existent déjà ;
- Vélizy 2 est déjà relié au T6 ;
- Un prolongement du BHNS jusqu'à Châtenay-Malabry sur des voies existante de la A86 et la 118 est envisageable et prévu dans le projet « Croix du Sud » (Dossier de concertation P21) ;

- Accès plus rapide des nouveaux quartiers vers la Défense et Boulogne-Billancourt (ambition précisée Page 27 et Page 86 du dossier de Concertation), meilleure solution que de passer par la station Fort d'Issy – Vanves – Clamart ;
- Désenclavement du quartier de Percy-Schneider ;
- Désenclaver grâce au BHNS la zone commerciale et d'activités de Vélizy-Villacoublay en créant une liaison rapide vers Paris ;
- La possibilité d'ajouter un arrêt pour une correspondance avec le T2 avant de traverser le Pont de Sèvres.

Autres remarques :

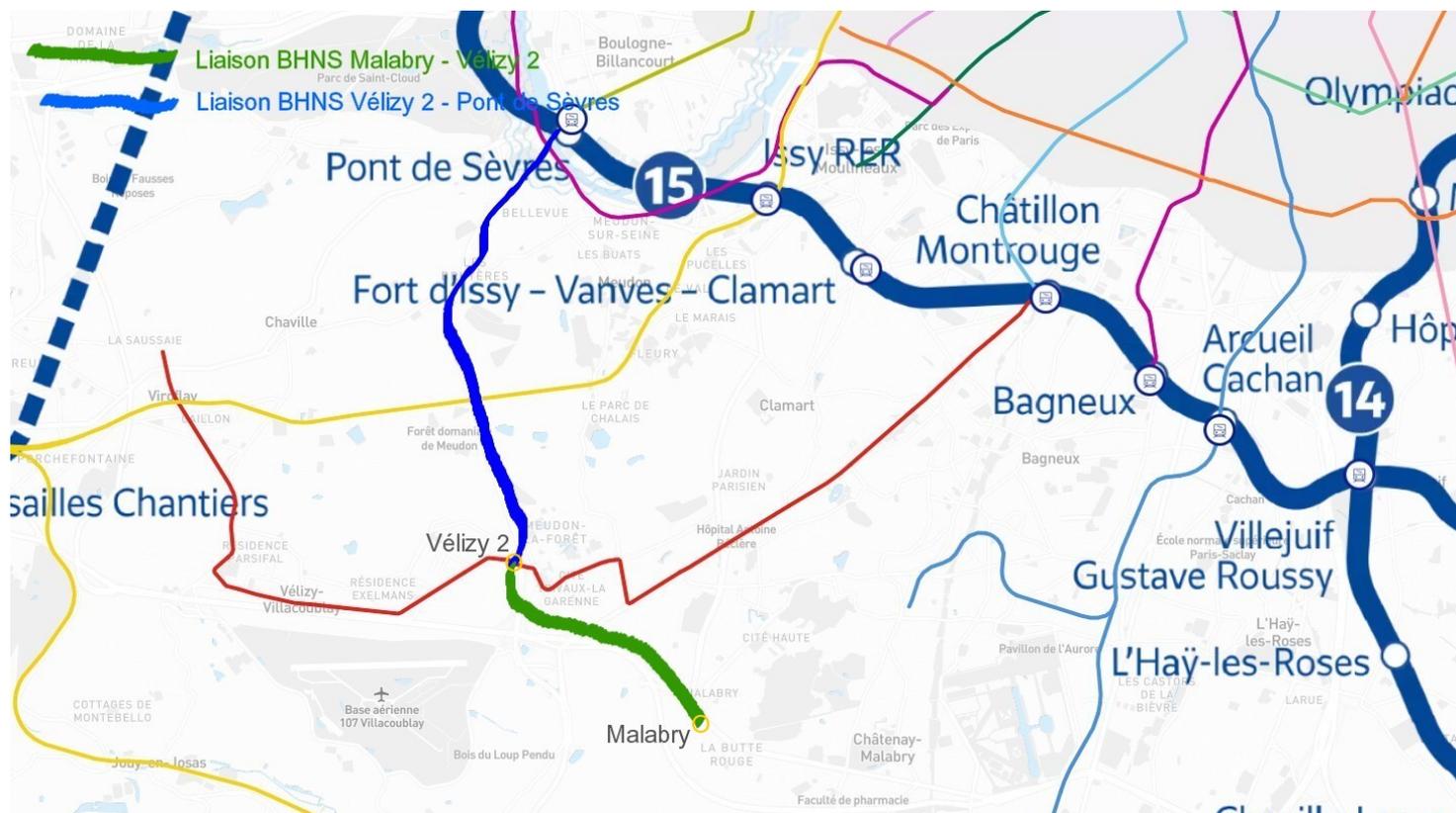
- L'évacuation du tunnelier à la fin du chantier n'est pas évoquée,
- Le croisement perpendiculaire d'un tunnel T10 et du tunnel de la ligne 15 présente des difficultés techniques très importantes (creuser jusqu'à 40 mètres de profondeur).

Annexe 1 - Carte du projet

(Origine : <https://www.societedugrandparis.fr/ligne-15-sud>)

En VERT : la liaison BHNS Malabry (station du futur T10)– Vélizy 2

En BLEU : la liaison BHNS Vélizy 2 – Pont de Sèvres empruntant la Nationale 118





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Annexe 2 - Carte des transports en 2022

(Origine : RATP - Haut de Seine Sud secteur4.1666688634.pdf)



Sur cette carte, on peut constater un nombre important de liaisons par bus empruntant la **Nationale 118** entre Vélizy et le Pont de Sèvres.

Conclusion synthétique

Je souhaite qu'une étude sérieuse soit entreprise pour évaluer l'intérêt et le coût de la liaison Châtenay-Malabry – Vélizy 2 - Station Pont de Sèvres avec un **BHNS** (bus à haut niveau de service).