

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Contribution de Vallée Sud Aménagement

**Nom de l'organisme : Vallée Sud Aménagement****Contact :** Nelly Pinaud - nelly.pinaud@valleesud-amenagement.fr

Présentation de l'auteur

Vallée Sud Aménagement est une société publique locale créée à l'initiative des communes de Clamart et Fontenay-aux-Roses en 2016. Notre mission est d'assurer l'ingénierie et le pilotage des projets d'aménagement et de construction du Territoire Vallée Sud – Grand Paris.

En quoi nous sommes concernés par le projet

Notre mission consiste à aider les collectivités locales du Territoire, à concevoir et réaliser des lieux de vie agréables et en phase avec les attentes des habitants. La possibilité de relier à terme le réseau de transports en commun existant au métro du Grand Paris est un élément structurant de notre réflexion et de notre façon d'envisager l'avenir.

Présentation de notre position et de nos principaux arguments

Pour répondre aux attentes des habitants, il faut compléter un réseau de transports actuellement insuffisant

Plus que jamais, en Région parisienne et particulièrement sur notre territoire, la qualité de la desserte en transports en commun est un facteur de satisfaction important pour les habitants. Or la situation actuelle, même en intégrant les évolutions prévues à court terme, présente des manques notoires :

- Deux gares du réseau francilien : « Clamart » et « Issy-RER » ;
- Deux lignes de tramway : le tram T2 à Issy-les-Moulineaux et le tram T6 au Sud de Clamart ;
- À Clamart, un réseau de bus constitué de 17 lignes de bus et 3 lignes Noctilien ;
- La nouvelle ligne de tram T10, opérationnelle en 2023
- La ligne 15 du Métro, qui desservira les gares d' « Issy » et de « Clamart », prévue pour une mise en service en 2025

Ajoutons que Les projections de population de l'IPR à l'horizon 2035 font état d'une augmentation très importante de la population sur le territoire.

Le diagnostic est clair : même après 2025, seules les franges Sud et Nord du territoire seront directement desservies par le réseau structurant le plus capacitaire. Sur le reste du territoire, notamment depuis le centre-ville de Clamart, les usagers, dont le nombre est attendu en hausse, devront utiliser le bus ou leur voiture pour accéder à ce réseau.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Compléter le dispositif de transports en commun à disposition des habitants du Territoire est d'ailleurs la raison pour laquelle le prolongement de la nouvelle ligne de tramway jusqu'au futur métro a été envisagé dès les premières études concernant le projet de Tram T10 entre Antony et Clamart.

Plus le Territoire est attractif, mieux nous remplissons notre mission

Acteur du développement, il nous revient de concevoir, aménager et construire les quartiers attendus par nos concitoyens, tout en préservant la qualité de vie appréciée des habitants. Notre pôle construction intervient aussi bien en maîtrise d'ouvrage directe que sous mandat pour la construction d'équipements publics répondant aux attentes des collectivités locales et de leurs habitants :

- Réalisations d'ouvrages publics.
- Amélioration, rénovation, réhabilitation de tous immeubles, bâtiments ou ouvrages de toutes natures.
- Suivi financier, juridique et administratif.

Notre capacité à réussir est liée à l'attractivité du Territoire au sens de sa capacité à attirer et retenir les entreprises, les investissements et les talents. Celle-ci dépend notamment de facteurs directement impactés par le projet de prolongement du T10, comme la qualité de vie, la mobilité des talents, la qualité des infrastructures, l'accès aux bassins d'emploi. Une meilleure intégration au Grand Paris Express est déterminante pour progresser sur ces critères, notamment à travers des temps de trajets raccourcis et des possibilités de mobilité nouvelles.

Des temps de trajets raccourcis

Or l'un des enjeux du projet est bien de mieux desservir des pôles urbains en plein développement, pour relier les habitants aux bassins d'emplois de Paris, de Boulogne-Billancourt et de La Défense.

À l'horizon 2035 par exemple, en l'absence du prolongement du T10, un voyageur au départ de la station « Malabry » sur le T10 emprunterait :

- Pour se rendre à La Défense : la ligne 15 (via le T6 ou le bus) ;
- Pour se rendre à l'Est de Paris : le RER B (via le T10 en correspondance à La Croix-de-Berny) ;
- Pour se rendre à Créteil : en premier lieu le RER B (via le T10 en correspondance à La Croix-de-Berny), puis la ligne 15 ;
- Pour se rendre à Montparnasse : la ligne N (via le bus)
- Pour se rendre à Vélizy-Villacoublay : le T6 (via le T10). Au-delà des gains de temps pour les usagers des transports en commun, le prolongement offrirait de nouvelles opportunités de déplacements sur l'ensemble de la zone d'activité de Vallée Sud habitat.

Le prolongement modifierait considérablement le choix d'itinéraire de ce voyageur partant de la station Malabry. L'accès à une grande partie du territoire francilien se ferait désormais par la Ligne 15, ce qui illustre les nouvelles opportunités de déplacements offertes par le maillage entre le T10 et cette ligne. Le rabattement vers le RER B serait désormais plus efficace uniquement pour se rendre dans l'Est parisien ou dans les zones situées au voisinage immédiat de cette ligne.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Des conditions plus favorables à l'exercice de notre activité

Un dynamisme économique accru est de nature à favoriser les opérations d'aménagement urbain en fournissant des fonds pour la construction de nouvelles installations, en attirant des investissements et en permettant la disponibilité de terrains. De plus, ces opérations peuvent également stimuler l'économie locale en créant des emplois.

Nous soutenons également le projet pour ses vertus environnementales

Vallée Sud Habitat est engagé dans une démarche active de protection de l'environnement. A titre d'exemple, à Clamart, notre projet de construction du centre de sports et loisirs Hunebelle a intégré dès sa conception un objectif de haute qualité environnementale, reconnu par la certification Effinature.

C'est pourquoi, nous sommes sensibles aux atouts environnementaux du projet de prolongement du T10 :

L'amélioration du maillage du réseau de transports collectifs permettrait de proposer une alternative crédible à l'usage de la voiture et d'envisager en conséquence une réduction des nuisances du trafic routier (pollution, bruit, pertes de temps liées à la congestion...).

Selon l'issue donnée au projet, des études de circulation ad hoc pourront être réalisées dans les prochaines phases d'études pour apprécier localement les effets du projet sur le trafic routier. Le bilan socio-économique du projet serait par ailleurs consolidé en intégrant le report modal induit.

En outre, le projet permettrait de favoriser les mobilités actives et l'intermodalité quel que soit le scénario retenu :

- Dans le cas du scénario « en surface », des aménagements cyclables seraient réalisés le long du tracé et un soin particulier serait apporté aux cheminements piétons dans le cadre du réaménagement urbain ;
- Dans le cas du scénario « en tunnel », des aménagements plus ponctuels seraient réalisés aux abords des stations pour favoriser notamment l'accès des piétons et le stationnement des cycles.

Le scénario de référence est le plus pertinent

Nous sommes familiers des contraintes d'aménagement en général et connaissons bien les enjeux spécifiques à notre Territoire dans ce domaine.

Certes, au premier abord, l'implantation d'un tramway en surface peut sembler être un choix « logique », présentant a priori des avantages de coût de réalisation moindre et l'opportunité de réaménager l'espace public pour valoriser l'environnement urbain : aménagement d'itinéraires cyclables, traversées piétonnes, plantations d'arbres, etc.

Mais ce scénario, dit « alternatif », présente des inconvénients majeurs. Il traverserait le centre-ville de Clamart, où il intercepterait 5 périmètres de protection de monuments historiques et nécessiterait l'abattage de 270 arbres d'alignements (280 plus petits pouvant être replantés). Il traverserait également la forêt de Meudon, où il nécessiterait la suppression de 1,5 hectares de surface boisée.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Il générerait également davantage d'atteintes à la qualité de vie : plusieurs rues devraient être mises en sens unique ou fermées à la circulation, la circulation des bus serait altérée du fait de la suppression des voies dédiées, et il entraînerait la suppression de la quasi-totalité des places de stationnement sur les axes empruntés par le tramway (720 places au total), sans possibilité de restitution.

De plus, même si cela est contre-intuitif, il est d'un coût légèrement plus élevé.

A contrario, tout en étant légèrement moins onéreux (100 M€ par rapport à la solution en surface, le surcoût de la construction étant compensé par l'absence de coûts d'expropriation), le scénario de référence présente des avantages déterminants à nos yeux :

- Des interventions sur le paysage urbain limitées aux stations, à l'entrée du tunnel et aux ouvrages annexes.
- La forêt de Meudon préservée intégralement. Celle-ci constitue un élément marquant du territoire et une composante indissociable du cadre de vie des habitants. Elle sépare le bas de Clamart, zone d'urbanisation historique, et le plateau, secteur en pleine mutation.
- Des impacts plus faibles sur le bâti.
- Pendant les travaux, des conséquences réduites sur la circulation routière et sur le stationnement, sans conséquence par la suite.
- L'implantation en tunnel permet de s'affranchir des contraintes de pentes et des largeurs d'emprises en surface*.
- Un temps de correspondance plus long pour accéder aux quais de la future ligne 15 du métro par rapport à une correspondance en surface, mais celui-ci serait compensé par la vitesse plus élevée. De plus, la circulation du tramway en tunnel offrirait une meilleure fiabilité des temps de parcours.

* Le territoire dans lequel s'inscrit le projet de prolongement du T10 est caractérisé par plusieurs spécificités marquées dont une forte déclivité (coteau d'Issy) entre la plaine de la Seine au Nord et le plateau de Clamart au Sud.

Conclusion synthétique

OUI AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T10, CAR LE PROJET EST ATTENDU PAR LES HABITANTS DU TERRITOIRE ET CONTRIBUERA A RENDRE PLUS AGREABLES LES LIEUX DE VIE QUE NOUS AMENAGEONS.

EN TANT QUE SPECIALISTE DES QUESTIONS D'AMENAGEMENT, NOUS SOUTENONS LE SCENARIO DE REFERENCE, CONSIDERANT QUE SA COMPLEXITE EST MAITRISABLE, ET QU'IL EVITE LES NUISANCES POUR LA QUALITE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT INHERENTES AU SCENARIO ALTERNATIF.