

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Cahier d'acteur

Contact : Stéphane Astic - Conseiller Municipal Clamart

Présentation de l'auteur

Élu conseiller municipal à Clamart depuis 2020

Habitant depuis 25 ans dans le quartier Centre, j'ai travaillé pendant 20 ans à Paris dans plusieurs quartiers différents. J'ai expérimenté comme de très nombreux clamartois, les différentes solutions pour me rendre sur mon lieu de travail. Les nombreuses ruptures de charges, bus + train + métro, ou bus + métro ou bus + RER C, conduisent à des durées de trajets de plus d'une heure le plus souvent.

Dès lors, on ne peut que se réjouir de la perspective de travaux d'envergure et structurants pour combler les lacunes dont souffre notre commune, et contribuer à son désenclavement.

En quoi êtes-vous concerné par le projet ?

En tant que citoyen et en tant qu' élu, je suis concerné à la fois par l'emploi des deniers publics, les impacts sur le développement de la commune et l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Engagé pour l'amélioration du cadre de vie, l'efficacité de la dépense publique, j'attends que les choix de la collectivité privilégient des mesures en faveur de la transition écologique et des solutions durables, afin de réduire notre empreinte écologique ce qui inclut la question des mobilités.

Je soutiens à ce titre les projets de déploiement de transports en commun lourds qui peuvent permettre d'offrir des alternatives efficaces aux déplacements en véhicules personnels, sources à la fois de congestion de la circulation et d'émissions de gaz à effet de serre.

Le constat

Clamart est une des villes situées en deuxième couronne de Paris, parmi les plus mal desservies en transport en commun lourd dans les Hauts de Seine, au détriment des habitants qui se rendent à Paris centre, pour leur travail, leurs études, leurs activités culturelles et sociales. Cette situation pénalise aussi l'attractivité de notre ville pour accueillir des entreprises ou des administrations et motiver des habitants des autres villes à venir travailler dans notre cité.

Le projet de raccordement du T10 à la ligne 15 du métro du Grand Paris, devrait être une opportunité pour désenclaver la ville. Toutefois ce n'est que partiellement le cas, et il convient dès lors d'amender ce projet pour apporter une solution structurante aux clamartois pour les prochaines décennies.

Ce que j'ai noté lors de la prise de connaissance des documents de la concertation

La différence de budget entre les deux solutions est faiblement documentée, 700 M€ pour la solution en tunnel et 795 M€ pour la solution en surface. Dans le Document d'Objectif et de Caractéristiques

Principales (DOCP), on apprend que le coût d'acquisition des 70 emprises foncières nécessaires à la solution de surface serait de 655 M€, ce qui représenterait une destruction de 1500 à 2000 logements et impacterait de l'ordre de 3000 à 4000 habitants. Au-delà du coût, cette solution apparaît impraticable et on se demande pourquoi et comment elle a pu être retenue, en alternative crédible à la solution du tunnel.

Une échéance en 2032, apparaît peut-être optimiste au regard des délais d'instructions administratives, de déclaration d'utilité publique et d'acquisitions des emprises foncières. Pour mémoire, le dossier du Grand Paris Express a été initié en 2009 et ne sera achevé qu'en 2030.

Selon le dossier, la ville de Clamart va connaître une augmentation de plus de 20.000 habitants d'ici 2035, en revanche le nombre d'emplois dans la commune n'augmenterait que de 2.000 personnes. Où iront travailler les nouveaux habitants ? A Issy les Moulineaux, à Paris, à la Défense ?

Le dossier de présentation insiste sur la nécessité de connecter le T10 à la ligne 15 pour un accès plus rapide au quartier d'affaires de la Défense. Au cours des réunions publiques de la concertation, cet argument a été répété à de multiples reprises. Le DOCP avance l'idée que les emprises foncières préemptées seraient revalorisées du fait de la connexion du T10 à la ligne 15 connectée au quartier de La Défense. Toutefois, aucune donnée statistique fournie n'apporte de précision sur les flux existants de voyageurs entre la zone d'étude et le quartier de la Défense.

Le DOCP précise que le flux le plus important dans les deux sens est entre la zone d'étude et Paris. Pour autant, le document fait l'impasse sur cet aspect et n'apporte aucune précision sur le flux de circulation entre Clamart et Paris. Aujourd'hui l'accès à la capitale est assuré par la ligne N, et par les bus 189, 191 ou 190 connectés respectivement aux lignes de métro 12 et 13 et au RER C. Ce trajet Clamart – Paris avec plusieurs ruptures et correspondances, et des durées de transport allongées, est à la source de l'usage de moyens de transports individuels motorisés et de la congestion de la circulation à Clamart et dans les communes de la première couronne.

Pour quelles raisons le dossier polarise son attention sur la connexion avec le quartier de la Défense situé à plus de 15 km, et ignore le flux principal avec la ville centre (Paris) situé à 3 km ?

Dès lors on peut légitimement s'interroger sur la finalité de réaliser des travaux pendant plus de 10 ans, participer à la congestion de la ville, dépenser plus de 700 M€ et peut-être beaucoup plus, pour 3 km de tunnel sans répondre au besoin de désenclaver la ville, de réduire la circulation routière vers le centre de la métropole et sans aller jusqu'au bout de la réflexion en apportant une solution structurante pour les prochaines décennies.

Ce qu'on aurait pu attendre de cette concertation publique

On aurait préféré que cette concertation préalable s'appuie d'abord sur les besoins réels des habitants du bassin de vie, en intégrant l'évolution de l'habitat, de toutes les zones d'emplois, du pôle de centralité principal, et des flux de circulations, plutôt que chercher à justifier le prolongement d'une ligne de tramway quel qu'en soit le coût.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

On aurait apprécié que l'étude propose une comparaison de plusieurs solutions, chiffrées, entre des solutions de surface, bus à haut niveau de service, réalisation d'ouvrages d'art pour une circulation en partie aérienne, ou une combinaison de tracés en surface et en tunnel, afin que les citoyens décident et arbitrent entre différentes solutions, au regard du coût, de la complexité technique, de l'esthétique pour la ville et des conséquences environnementales.

On peut regretter que le dossier de présentation ait volontairement écarté des solutions techniques, mixtes, sans les avoir chiffrées pour n'offrir qu'une alternative entre un tracé qui s'avère impraticable, long et coûteux, et un trajet en sous-sol, qui ne solutionne pas complètement les besoins des habitants.

Présentation de votre position et de vos principaux arguments

Le désenclavement de la ville de Clamart est complexe, compte tenu :

- des coûts envisagés, de la durée du chantier à venir,
- de la topographie des lieux, de l'exiguïté de certaines rues,
- de l'impossibilité pratique de réaliser un tracé en surface,

Si la collectivité publique décide d'investir plus de 700 M€ pour prolonger le tracé du T10, alors le tracé en tunnel est le plus approprié. Pour autant est-ce la meilleure solution ?

Alors que les collectivités publiques veulent s'engager dans des travaux d'infrastructure lourds, longs et coûteux avec un parcours en sous-terrain sur une distance de 3 km, il est curieux de ne pas saisir cette opportunité pour allonger le parcours de 2 km ou 3 km supplémentaires.

Poursuivre le trajet jusqu'à une ligne de métro qui amène les voyageurs directement au centre de Paris contribuerait à boucler efficacement le trajet en le connectant au réseau de transport urbain le plus dense de la métropole.

La solution serait de prolonger le T10 en surface ou en souterrain depuis la gare de Clamart jusqu'à la station de métro Corentin Celton sur la ligne 12, puis jusqu'à la station Issy Val de Seine RER C et T2, pour desservir la zone d'emploi du Pont d'Issy en fort développement.

Dans cette situation le projet de connexion du T10 avec la ligne 15 serait assuré en direct et les habitants de Clamart qui vont endurer 10 ans de travaux disposeraient bien à l'arrivée d'une solution de connexion directe avec une ligne de métro qui dessert le centre de Paris,

Le coût global du projet s'en trouverait augmenté, toutefois les bénéfices pour la collectivité en seraient décuplés. Cette solution permettrait de désenclaver le centre de Clamart, d'améliorer l'attractivité des communes de la zone d'étude et aurait les avantages :

- d'alléger la circulation automobile,
- de réduire les pollutions
- de raccourcir les délais,
- d'améliorer le confort des usagers,
- d'apporter une plus grande capacité de transport

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Solution alternative

Quitte à faire le choix d'un tunnel, une solution alternative pourrait consister inversement à prolonger une ligne de métro jusqu'à Clamart, et assurer une interconnexion avec le T10 au Jardin Parisien.

Une ligne de métro desservant le centre-ville et la gare de Clamart depuis la station du Jardin Parisien serait reliée à un métro, à déterminer entre les lignes 8, 12 ou 13.

Avantage : Clamart serait désenclavé, avec un accès direct au centre de Paris depuis le centre de Clamart.

Les voyageurs du T10 en provenance du Sud des Hauts de Seine, Chatenay, Plessis, bénéficieraient également d'un accès au centre de Paris avec un seul changement, alors que dans la situation initiale, ils avaient un accès via la gare de Montparnasse puis un changement dans Paris, ou deux changements pour prendre le T6 puis la ligne 13.

Le choix de la ligne de métro à prolonger dépend des solutions techniques. Si on souhaite éviter le dédoublement des trajets sur les lignes 12 et 13, alors le choix pourrait se porter sur la ligne 8, soit une extension du tunnel de 3 km.

Conclusion synthétique

En l'état le projet de raccordement du T10 à la ligne 15 n'est pas satisfaisant, c'est un budget colossal, avec un cout de revient au km qui s'avérerait des plus élevés, sur un délai qui devrait dépasser la dizaine d'années.

Le projet présenté manque de vision prospective et tourne le dos à la centralité de Paris, ce qui est difficilement compréhensible.

En conséquence il est urgent d'adopter une vision plus large de la situation et des enjeux. Il est absolument nécessaire d'intégrer dans ce projet la dernière étape, et les 2 ou 3 derniers kilomètres pour raccorder le T10, pas seulement à ligne 15 mais aussi d'organiser une connexion avec un métro, pour desservir le centre de Paris :

- Soit en poursuivant le tracé du T10 vers Issy les Moulineaux
- Soit en inversant le process, en prolongeant une ligne de métro jusqu'à Clamart pour la connecter au T10 à la station du Jardin Parisien.