

# **Touche pas à ma ville de Clamart**

## **Avis sur le projet de prolongement du tramway T10**

---

*A l'attention de Mesdames les Garantes de la CNDP*

Clamart le 19 avril 2023

### **1. Introduction**

« Touche pas à ma ville de Clamart », association Loi 1901, est un collectif regroupant les riverains du quartier Jardin Parisien, soucieux de leur environnement et de leur qualité de vie. Son objet est d'informer les habitants de Clamart des travaux envisagés dans le cadre du prolongement du tramway T10, de protéger la ville de Clamart des nuisances associées à ce prolongement, ou de s'y opposer le cas échéant ainsi que de défendre en justice l'ensemble de ses membres.

Pour ces différentes raisons, les membres du collectif ont participé à toutes les réunions de la concertation publique du 27/02/23 au 24/04/23, étudié notamment l'intégralité du DOCP, mais aussi sa version synthétique, les cahiers d'acteurs publiés sur le site de la concertation, les rapports des élus locaux et des communes avoisinantes.

De ces analyses, le collectif a dressé les constats détaillés dans la suite de ce document.

### **2. DOCP incomplet et partial :**

Nous tenons à rappeler que l'objectif d'un DOCP est de « présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Et donc les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet ».

Beaucoup d'éléments fondamentaux ayant des impacts structurants sur l'analyse du projet de prolongement du tramway T10 sont absents du DOCP, et ne permettent pas aux Clamartois de se forger un avis objectif et éclairé.

- Absence de contexte de la suspension des travaux entre Jardin parisien et Place du Garde. En effet, le tracé initial en surface était prévu avec 2 voies de circulation pour les voitures afin de limiter au maximum l'aggravation de la coupure de la forêt de Meudon.

M. Jean-Didier Berger a souhaité suspendre les travaux du tramway pour réclamer l'extension des voies de circulation à 3 voies de voitures, nécessitant une emprise plus large du projet de tramway sur la route départementale D2, et donc le déboisement de plus de 1,5 hectares de forêt. Cet argument sera d'ailleurs ensuite repris par le Maire pour faire prévaloir le scénario en tunnel face au tracé en surface, arguant de préserver la forêt de Meudon.

- Absence d'analyse détaillée de l'impact environnemental de chaque scénario présenté,
- Absence des impacts environnementaux, sociétaux et fonciers des emprises en surface des chantiers liés à la création d'un tunnel, de stations sous-terraines et d'ouvrages annexes du scénario en tunnel.

## **Touche pas à ma ville de Clamart**

### **Avis sur le projet de prolongement du tramway T10**

---

Par ailleurs, nous remarquons que la concertation n'a pu être menée dans une démarche totalement impartiale :

- Nombreuses difficultés pour assister aux réunions de la concertation :  
Chaque réunion était accessible uniquement sur inscription (à l'exception des réunions d'ouverture et de fermeture) avec seulement 80 places disponibles, pour une ville de plus de 50 000 habitants. Beaucoup de Clamartois n'ont pas pu assister aux réunions et n'ont donc pas pu participer à la concertation publique.
- Propagande menée par la Mairie de Clamart :  
Distribution de tracts et d'un dossier spécial sur le prolongement du tramway T10, dans les boîtes aux lettres des habitants de Clamart au cours des mois de février et mars 2023, avec un manque d'objectivité flagrant entre les 2 scénarii proposés, saupoudrés de messages marketings « trompeurs » pour orienter et manipuler le choix des Clamartois.
- Affichage de banderoles dans toute la ville de Clamart faisant apparaître des temps de parcours erronés pour rejoindre la future gare de Clamart.
- L'intégralité des réunions ont eu lieu sur la commune de Clamart alors que le prolongement du T10 concerne l'ensemble de la ligne à venir de par ses enjeux.
- Fort déséquilibre des informations présentées entre les deux versions : le scénario en surface a été relativement détaillé afin de mettre en avant le plus grand nombre d'inconvénients ; alors que les impacts du scénario en tunnel ne sont pas aussi clairement précisés afin de ne mettre en avant que les désavantages du scénario en surface et les avantages du scénario en tunnel. Le DOCP est clairement à charge contre le scénario en surface, et ne présente pas d'autres alternatives à ces 2 options.
- L'absence de scénario alternatif du type de ceux envisagés en amont de cette concertation, comme le rattachement à Issy-les-Moulineaux ou des trajets évitant le centre-ville.
- L'absence de dialogue pour comprendre et évaluer les ajustements qui pourraient permettre aux citoyens de limiter les désagréments. En effet, la concertation s'est limitée à recueillir les avis sans ouvrir le dialogue. Une boucle de discussion pour évaluer les alternatives est absente du processus de concertation

**Il est donc impossible de demander un avis aux citoyens pour se prononcer sur un tel projet, alors même que les études ne sont pas finalisées et que des informations essentielles sont absentes du DOCP (seulement 10 pages consacrées aux « impacts significatifs du projet »).**

**Nous demandons la rédaction et la diffusion d'un nouveau DOCP :**

- **Intégrant les impacts structurants sur l'analyse du projet cités ci-dessus,**
- **Comparant le scénario tunnel au scénario initial de tracé en surface limité à 2 voies de circulation pour les voitures,**
- **Réintégrant d'autres alternatives à ces 2 scénarii, comme par exemple un prolongement vers la gare d'Issy-les-Moulineaux qui avait été étudié.**

### **3. Impact environnemental non fourni :**

## **Touche pas à ma ville de Clamart**

### Avis sur le projet de prolongement du tramway T10

---

Comme énoncé précédemment, l'ajout d'une 3<sup>ème</sup> voie de circulation au scénario en surface pour traverser la forêt de Clamart, biaise totalement l'étude comparative avec le scénario en tunnel. Cette étude est d'autant plus faussée, que le DOCP ne précise pas l'impact réel sur le milieu naturel du scénario en tunnel concernant (i) l'ouvrage d'entrée en tunnel, la tranchée de descente en tunnel et l'implantation de la base vie du tunnelier dans le quartier du Jardin parisien, ni de l'ouvrage annexe qui restera implanté définitivement dans la forêt de Meudon.

**Nous demandons à ce que les impacts environnementaux de chaque scénario soient évalués précisément, et comparés au scénario avec le tracé initial en surface (à 2 voies de voitures).**

#### **4. « La forêt de Meudon intégralement préservée » alors qu'elle est plus que jamais en danger !**

« La forêt de Meudon préservée intégralement » est le message martelé dans la propagande diffusée par la Mairie de Clamart pour recueillir les suffrages en faveur du scénario en tunnel.

- *Extrait du cahier d'acteur de la Ville de Clamart publié sur le site internet de la concertation publique (page 3 - paragraphe « Notre préférence pour le scénario de référence » :*

...

« Le passage en tunnel présente des avantages déterminants :

- Des interventions sur le paysage urbain limités aux stations, à l'entrée du tunnel et aux ouvrages annexes.
- La forêt de Meudon **préservée intégralement.** »

...

- *Extrait du dossier spécial prolongement Tramway T10 publié par la ville de Clamart en mars 2023 et distribué dans toutes les boîtes aux lettres des Clamartois (page 8 – Titre UN SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE EN TUNNEL LOGIQUE, PRÉSERVANT L'EXISTANT, MOINS CHER)*

...

« La forêt préservée. »

...

Aucune justification, ni garantie, n'ont été fournies lors des réunions de la concertation pour confirmer la sauvegarde de notre forêt, alors même qu'un chantier nécessitant une emprise en surface de plus de 10 000m<sup>2</sup> pour la création du tunnel va être mis en place aux abords de la forêt, ainsi qu'un autre ouvrage annexe nécessitant une emprise de plus 5 000m<sup>2</sup> au cœur même de la forêt.

**Nous demandons des garanties pour que la forêt de Meudon puisse effectivement être préservée du prolongement du tramway T10, incluant la parcelle du Bois située en face nord-est du quartier Jardin parisien.**

#### **5. Analyse détaillée des travaux pour les 2 scénarii du prolongement en tramway (tunnel et surface) :**

Dans l'exposé qui suit nous allons, pour les deux scénarii, exposer les impacts des travaux que ce soit d'un point de vue environnemental et sociétal.

### **5.1. Scénario en tunnel :**

#### **5.1.1. Les impact travaux**

##### **5.1.1.1. Le rythme des travaux :**

Il est indiqué dans le DOCP qu'une attention particulière serait portée à l'organisation des chantiers implantés au niveau des émergences, et en particulier au droit de l'ouvrage de démarrage du tunnelier (le puit d'entrée situé à proximité Nord-est de la station Jardin parisien).

Cet ouvrage va générer de fortes nuisances aux riverains 24h/24, 6 jours sur 7 pendant 5-7 ans minimum sans tenir compte des retards éventuels :

- Va et vient des camions afin de faire transiter le matériel, d'évacuer les déblais... Ces va et vient auront lieu du lundi au samedi.
- Bruits générés par les ouvriers.
- Distribution des voussoirs dans le tunnel : mise en place d'une grue, déplacement dans le tunnelier des voussoirs...
- Stockage et déplacement du matériel : il a été spécifié qu'il fallait 50 voussoirs par jour. Cela va nécessiter des espaces conséquents et un fret associé.
- Etc...

*(Source slide 25 Support Soirée de décryptage : Mieux comprendre et questionner les effets du projet en phase chantier – Le phasage : les grandes étapes).*

##### **5.1.1.2. L'implantation des émergences :**

- **Jardin Parisien** : cette station sera certainement la plus impactée car elle prévoit l'installation des infrastructures nécessaires à la réalisation des travaux à savoir usine de production de voussoirs, site de gestion des déblais, appareils de manutention du tunnelier, base vie des ouvriers (*source page 60 du DOCP*).

Il nous a été précisé lors des réunions d'échanges avec l'équipe projet que l'implantation dépasserait 10 000m<sup>2</sup>. (*source : page 24 Support soirée de décryptage : Mieux comprendre et questionner les effets du projet en phase chantier*).

La solution présentée indique que cette base vie serait potentiellement installée à proximité des habitations située en face nord est de la station jardin parisien dans la forêt de Meudon.

Actuellement les habitations à proximité de cette zone sont classées dans les sites patrimoniaux remarquables et la forêt située en face Nord Est de la station jardin parisien est identifiée en ZNIEFF de type I pour la forêt de Meudon et le Bois de Clamart soit « *secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable et accueillant au moins une espèce (faunistique ou floristique) ou habitat écologique patrimonial* » et en ZNIEFF de type II pour la forêt domaniale de Meudon soit « *grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Il s'agit d'ensembles naturels étendus dont les équilibres généraux doivent être préservés.* **Cette notion d'équilibre n'exclut pas qu'une zone de type II fasse l'objet de certains aménagements sous réserve du respect des écosystèmes.** »

**La solution proposée en l'état ne respecte pas les règles émises par l'inventaire des ZNIEFF. A ce jour sur la zone potentielle d'implantation évoquée dans le DOCP il existe une parcelle de bois d'environ 9000m2 selon le cadastre.**

De plus, si cette zone est déboisée que va-t-il se passer une fois les travaux achevés ? En effet, dans le dossier DOCP ([page 112](#)) il est indiqué que les emprises libérées à la suite du chantier des stations pour le scénario en tunnel pourront constituer des opportunités de valorisation foncière.

**Le bois n'est pas à vendre.** Il s'agit de l'oxygène que nous respirons !

Nous tenons à souligner que l'information relative à l'emprise au sol des chantiers n'a été clarifiée, uniquement grâce au collectif « Touche pas à ma ville de Clamart », qui a fortement insisté lors des réunions de la concertation pour que l'ensemble des participants puissent comprendre de quoi il s'agissait. En effet, les supports de présentation utilisés lors des réunions réduisaient volontairement les impacts des travaux d'un chantier en tunnel, certainement pour ne pas alarmer les riverains.

**Des alternatives existent à cette implantation :**

- la première alternative, présentée dans le DOCP, consiste à déporter la base vie en face Nord-Ouest du côté du Stade de la plaine. Cette solution réduirait l'impact sur les riverains du Jardin parisien, ainsi que sur la forêt. Cette solution présenterait un surcoût de 90 Millions d'euros comme indiqué dans le dossier.
- la seconde alternative serait de reculer le démarrage de l'ouvrage au niveau de l'hôpital Béclère. A cet endroit, il n'y a ni riverain, ni forêt. La zone ne comporte pas, à notre connaissance, de pentes bloquantes, et elle ne perturberait pas la circulation.

Cette solution permettrait de limiter :

- les contraintes liées à la présence de la station-service en face Nord Est de la station jardin parisien,
- l'impact au niveau du carrefour avenue Claude Trébignaud et Rue du Parc,
- l'impact entre l'intersection Avenue de la porte de Trivaux et Avenue Claude Trebignaud.

Par ailleurs, elle nécessiterait de revoir l'implantation des rails déjà posés à la station jardin Parisien. Nous pensons cependant que la station jardin parisien reste utile de par la présence du stade de la Plaine.

**Nous tenons à souligner une nouvelle fois, pour des raisons d'impartialité, que le nombre d'arbres abattus et de surface d'espaces boisés dans la version surface sont indiqués de manière claire et précise ; alors que dans la version tunnel, l'implantation de l'ouvrage ne sera précisée que dans le cadre de la suite des études techniques.**

**Ce manque d'informations et d'objectivité dans la présentation induit en erreur les auditeurs et les lecteurs quant aux caractéristiques du projet.**

- **Ouvrage Annexe jardin parisien** : cet ouvrage va également être très impactant pour les citoyens car à ce jour il est prévu de l'implanter au niveau du terrain de pétanques, de la zone d'activités réservée aux enfants et à proximité du parcours sportif du Bois de Clamart. Cette zone est actuellement un lieu de rencontres très apprécié des Clamartois. C'est également un lieu de passage menant via la route du vieux cimetière au centre-ville. Condamner cette zone serait dramatique pour les Clamartois et autres visiteurs du bois.

## **Touche pas à ma ville de Clamart**

### Avis sur le projet de prolongement du tramway T10

---

Par ailleurs, nous tenons une nouvelle fois à souligner les approximations des présentations lors des réunions de la concertation.

En effet, lors de la première soirée de décryptage du 29 mars, il nous a été indiqué que l'emprise au sol d'un ouvrage annexe représente environ 5 000m<sup>2</sup> de surface, soit environ l'équivalent de 25 terrains de tennis simple (*Source : Construction Installations Sportives | Court de tennis | Stratogreen.fr*).

Cependant, lors de l'atelier du 13 avril : « Quels aménagements » il a été indiqué une emprise au sol de 2 000m<sup>2</sup> (*source : indiqué dans le support de présentation de l'atelier du 13 avril*).

Lors de ce même atelier, il est indiqué à l'auditoire que cet ouvrage serait positionné en lisière de forêt. Nous ne considérons pas que cet espace soit en lisière de forêt. L'emplacement de cet ouvrage fait également partie de l'inventaire des ZNIEFF de type I.

Ces informations sont encore une fois le reflet que cette concertation comporte des informations insuffisantes et très approximatives, pour pouvoir émettre un avis objectif et éclairé. Les informations communiquées dans le cadre de la version en tunnel sont présentées de telle manière à ce que les riverains minimisent les réels impacts en surface d'un chantier en tunnel.

Cet ouvrage soulève également des questions quant à l'évacuation des déblais. Actuellement la route du vieux cimetière située en parallèle de la rue des Marronniers et l'avenue des Platanes est une zone piétonne très empruntée des promeneurs et des enfants. L'avenue des platanes est à sens unique en grande partie.

La route du vieux cimetière a été bétonnée lors du retrait des lignes électriques afin de faciliter le trajet des camions. Des arbres ont également été retirés durant ces travaux, occasionnant des nuisances sonores considérables pour les riverains du quartier Jardin parisien par la proximité de la route départementale 2. La plupart des arbres se trouvant à proximité des lignes électriques enfouis ne seront pas restaurés.

En conclusion, au-delà des 2 000 ou 5 000m<sup>2</sup> de surface nécessaire à l'implantation de l'ouvrage, ce dernier va perturber encore plus la vie des riverains du quartier du Jardin parisien. Nous ne pourrons certainement plus emprunter la route du vieux cimetière (parallèle à l'avenue des platanes) et l'espace de vie autour du terrain de pétanques actuel disparaîtra.

- **Station Mairie de Clamart** : il est indiqué dans le dossier de concertation que la station pourrait être implantée dans le centre historique de Clamart à proximité de la place Maurice Gunsbourg.

Cette zone est actuellement très fréquentée par les Clamartois, et comporte de nombreux commerces et écoles élémentaires, nécessitant le trajet de nombreux enfants au quotidien.

Planter une station nécessiterait une emprise chantier de 5 000 à 10 000 m<sup>2</sup> en surface.

Nous ne comprenons pas comment la vie quotidienne actuelle de cette place va pouvoir perdurer pendant les travaux.

Aujourd'hui, la place est un lieu de vie incontournable des Clamartois, où les gens apprécient prendre un café, les enfants jouent librement. C'est également un lieu de passage et de circulation entre le haut de Clamart et le centre-ville.

**Limiter l'accès à cette place ou à l'avenue Jean Jaurès serait dramatique tant pour les riverains que pour les commerçants.**

## **Touche pas à ma ville de Clamart**

### Avis sur le projet de prolongement du tramway T10

---

- **Station Centre de Clamart** : Cette station serait située à proximité du parc Maison Blanche. Une nouvelle fois la question se pose de l'emprise au sol des travaux car ils nécessitent toujours une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m<sup>2</sup>.

Le parc Maison Blanche est classé, et possède une forte valeur patrimoniale tant par la présence du parc que par les bâtiments inscrits au site Patrimonial Remarquable (comme vous l'indiquez d'ailleurs dans vos dossiers).

Etant donné la surface étroite des rues présentes à l'Ouest du parc Maison Blanche, nous nous interrogeons fortement sur l'emprise du chantier.

Il est simplement indiqué dans le DOCP : « Une minimisation des impacts sur le bâti existant sera recherchée dans les études ultérieures... ».

**Le terme minimisation est à notre sens très insuffisant par rapport à l'impact d'une telle emprise au sol.**

- **Station Gare** : Les habitants de la gare subissent depuis de nombreuses années les travaux relatifs à l'arrivée de la ligne 15.

De plus, le scénario en tunnel ne permet pas l'interconnexion entre le tramway et le métro ligne 15. Cette absence d'interconnexion a plusieurs impacts :

- Un temps d'accès supplémentaire aux quais de 2 minutes environ est à prévoir, ainsi qu'un temps de correspondance de 5 minutes pour remonter en surface, pour ensuite redescendre en sous-sol pour regagner le métro. Soit un temps total de trajet entre la station jardin Parisien et Gare de Clamart de 12 minutes contre 14,5 minutes pour le trajet surface.

- Un flux de voyageurs importants en sortie de tramway. Ces voyageurs vont sortir d'une « bouche de tramway » pour rentrer dans une « bouche de métro ». **Quid de la gestion de la circulation des piétons, des voitures et des accès PMR.**

#### **5.1.1.3. Impact sonore, vibrations et lumineux :**

Différentes études ont été menées afin de mettre en avant les impacts d'un tunnelier :

[https://www.carsat-ra.fr/files/live/sites/carsat-ra/files/pdf\\_illustrations/entreprise/Documentation/BTP/Travaux%20souterrains/nuisances-physiques-creusement-tunnels-sp1183.pdf](https://www.carsat-ra.fr/files/live/sites/carsat-ra/files/pdf_illustrations/entreprise/Documentation/BTP/Travaux%20souterrains/nuisances-physiques-creusement-tunnels-sp1183.pdf)

Celles-ci montrent que creuser un tunnel n'est pas sans impact pour les personnes habitant aux émergences.

**Il nous a été confirmé par l'équipe projet qu'il n'existait pas légalement de seuil acoustique. Cette limite étant établie par les personnes présentes sur le chantier.**

**L'information a également été confirmée dans le livre blanc du grand Paris qui précise la chose suivante :**

---

## **5. Aspects juridiques**

---

Pour obtenir moins de bruit, il est important de marier incitations et obligations. La législation actuelle est peu contraignante et peu appliquée. Les abus touchent souvent les plus démunis ; qui n'ont pas les moyens ni la force de se défendre. Il convient donc de les protéger. Les chantiers assument souvent à la marge leurs engagements en matière de bruit et ce sont finalement les Maîtres d'Ouvrages qui portent la responsabilité des nuisances produites par les premiers. Il serait possible de casser ce cercle vicieux et de le remplacer par un cercle vertueux, gagnant gagnant. L'entreprise s'engagerait et rendrait compte de ses engagements directement auprès des riverains et le Maître d'Ouvrage encadrerait la démarche.

Source :

[https://issuu.com/sgparis/docs/1022-livre\\_blanc\\_\\_silence\\_chantier/58](https://issuu.com/sgparis/docs/1022-livre_blanc__silence_chantier/58)

**Cependant aucun mur anti-bruit n'est évoqué dans le dossier. Seule la précision de limiter les nuisances est abordée.**

### **5.1.2. Le montant des travaux :**

Le coût d'investissement du projet en version tunnel est présenté comme un atout dans le DOCP. Cependant, il est important de préciser que la plupart des projets de cette ampleur sont assujettis à des dépassements budgétaires.

Par ailleurs, les coûts exprimés dans cette étude tiennent compte des conditions économiques de 2021, et ne tiennent pas compte du contexte inflationniste actuel des matériaux. Cela reste donc une estimation arrêtée au stade de la faisabilité avec une marge de manœuvre de +/- 20%, ce qui n'est pas négligeable.

Le coût du projet en tunnel est actuellement estimé à 700 millions d'euros HT (hors matériel roulant), il pourrait ainsi atteindre aisément le montant de 840 millions d'euros HT (hors matériel roulant). **Soit un coût au kilomètre en fourchette intermédiaire de 225 millions d'euros HT et en fourchette haute de 258 millions d'euros HT.**

Nous ne parlerons pas de la fourchette basse, car cela ne fait pas partie des mœurs de réduire le coût d'un tel projet de 20 %.

De plus, le scénario en tunnel comporte bien évidemment plus d'incertitudes budgétaires que celui en surface, du fait que le budget soit établi sur la base d'hypothèses non vérifiées par des études techniques à ce stade, et que les aléas sont plus fréquents sur des ouvrages enfouis.

Pour comparaison le projet du Grand Paris express dépasse très largement le budget initial :

(Source : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/277104-grand-paris-express-augmentation-des-couts>)

*« Le groupe de travail parlementaire du Sénat s'est appuyé sur les travaux menés par le Cour des comptes qui avaient réévalué à 34,6 milliards d'euros à la fin de l'année 2017 le coût de financement du Projet du Grand paris Express (GPE) contre 22,6 milliards d'euros en mars 2013. » **Ce qui représente une augmentation du budget de 53,1%***

*« La commission révèle plusieurs facteurs à l'origine de l'augmentation des coûts :*

- *la sous-évaluation de certains besoins techniques ;*

## **Touche pas à ma ville de Clamart**

### Avis sur le projet de prolongement du tramway T10

---

- *l'ajout de 16 gares supplémentaires (52 gares prévues en 2013) ;*
- *l'ampleur du projet et la volonté de réaliser des mises en service avant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 à Paris qui ont entraîné des hausses de prix.*

*Au 30 juin 2020, le coût global est estimé à 42 milliards d'euros dont près de la moitié ont déjà été engagés (19,2 milliards d'euros) »*

Il est également précisé par le journal le moniteur ([Source : https://www.lemoniteur.fr/article/grand-paris-express-ce-que-dit-la-cour-des-comptes.1944814](https://www.lemoniteur.fr/article/grand-paris-express-ce-que-dit-la-cour-des-comptes.1944814)) : « Plusieurs facteurs cumulatifs ont participé au dérapage des coûts du GPE. En premier lieu, un certain nombre de besoins avaient manifestement été sous-évalués à l'instar de l'évacuation des déblais, des évaluations géotechniques (le sous-sol francilien est particulièrement difficile). ».

Le GPE est un projet de très grande ampleur, d'où l'ampleur des dépassements.

Pour le parcours en version tunnel, il est abordé dans le DOCP ([page 102](#)) que le contexte local d'insertion du projet est fortement contraint, notamment en raison de la nature du sous-sol à cause de la présence de carrières.

**Cependant, il est quand même demandé à chacun de se positionner sur un projet dont l'analyse de cette complexité sera approfondie dans le cadre d'études techniques ultérieures, une fois la décision du scénario choisie.**

**Ainsi, la conclusion apportait en page 129 du DOCP selon laquelle le scénario en tunnel est moins onéreux, est erronée.**

#### **Provisions sur risques et aléas :**

Pour la version tunnel, il est indiqué que l'estimation produites tient compte des provisions pour risques spécifiques liées à l'incertitude géotechniques. Cependant, sauf erreur de notre part, nous n'avons pas connaissance dans ce DOCP du pourcentage que représente cette provision sur risques et aléas.

Le rapport de la cour des comptes ([Source : https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris\\_1.pdf](https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf) en page 42) indique la chose suivante :

« Tous les grands projets d'infrastructures de transport incluent, dans l'estimation des coûts, des provisions pour risques identifiés et des provisions pour aléas et imprévus. Elles sont destinées à s'ajouter au strict coût technique et ont vocation à être progressivement consommées ou reprises au fil de l'avancement de la réalisation du projet et de la survenance – ou non – de ces risques et aléas. »... « Au stade des études préliminaires, la Société du Grand Paris a retenu un taux de provisions pour aléas et imprévus (PAI) de 20 % »

Cependant cette provision ne respectait pas les normes de provisions techniques recommandées par le CETU pour les tunnels :

**Tableau n° 3 : normes de provisions techniques recommandées par le CETU pour les tunnels**

Niveau d'études	Niveau de provision recommandé pour le coût prévisionnel des travaux		
	Somme à valoir (SàV)	Provision pour risques identifiés (PRI)	Somme SàV + PRI
Études préliminaires	20 %	< 30 %	30 à 50 %
Avant-projet	10 %	< 15 %	20 à 25 %
Projet	< 5 %	< 10 %	5 à 10 %

Source : CETU, Document d'information sur le prix des tunnels, avril 2016.  
SAV : somme à valoir ; PRI : provision pour risque identifié.<sup>29</sup>

**Ce point doit donc être clarifié afin de tenir compte des aléas déjà possiblement identifiés sur la ville de Clamart.**

**Les exemples ne manquent pas dans le cadre de tunnelier :**

- Immeuble le Trident à Boulogne Billancourt
- Effondrement de la chaussée sur 5 mètres de large dans le cadre du tunnelier de Nice...

### **5.1.3. Impact environnemental**

Le béton reste aujourd'hui largement critiqué pour son impact environnemental. Majoritairement composé de ciment, ce matériau s'avère très polluant puisqu'il représente 7 % des émissions mondiales de CO2 selon un rapport de l'Association mondiale du béton et du ciment (GCCA), publié en 2021.

Dans le cas du Grand Paris, selon une étude commandée par la SNCF au cabinet de conseil Carbone 4, la seule construction émettra jusqu'à 40 000 tonnes de CO2 par kilomètre de tunnel. Les trois quarts de ces émissions seront dus aux matériaux utilisés pour les parois du tunnel, le béton et l'acier. Vient ensuite, pour 12 %, l'énergie consommée par le tunnelier et les autres engins de chantier. La fabrication de ces machines a aussi produit du CO2. Carbone 4 a donc attribué à leur usage une quantité de CO2, qui atteint 10 % des 40 000 tonnes. Le transport des déblais, souvent par la route, est le dernier émetteur, avec 4 %. Pour Hélène le Têno, consultante de Carbone 4, « une telle quantité de carbone émise à la construction est difficile à amortir par la suite ».

Les émissions de CO2 évitées grâce au report des automobilistes et des usagers de bus sur le métro ne suffiront pas à compenser le creusement du tunnel, même après quarante ans d'utilisation. Un meilleur calcul consisterait à opter pour des infrastructures moins consommatrices de matériaux et d'énergie, comme des métros aériens ou des trams-trains, utilisant si possible des voies existantes. Il suffirait alors de vingt ans pour compenser les émissions.

Source : <https://www.usinenouvelle.com/article/le-tunnel-creuse-le-bilan-carbone-du-grand-paris.N148393>

## **5.2. 4.2- Scénario en surface**

### **5.2.1. Les impacts travaux**

#### **5.2.1.1. Le Rythme des travaux :**

Comme exposé dans les supports de communication, les deux scénarii vont générer des nuisances inévitables pour les riverains tant pour le scénario en surface que pour le scénario en tunnel.

Cependant, une distinction non négligeable s'impose entre les deux scénarii :

Le scénario en surface prévoit des travaux sur l'ensemble du tracé. Cependant, il est important de préciser que les travaux ne seront pas subis sur l'ensemble du tracé durant les 5 années de travaux car ils se dérouleront au fur et à mesure de l'avancement des travaux préparatoires et des travaux relatifs au tramway.

Effectivement, les travaux se déplacent toujours au fur et à mesure de l'avancement de ces derniers. Ce qui est assez peu exposé lors des soirées de décryptage. Cette solution présente donc un avantage certain, car elle ne reposera pas pendant 7 ans sur les mêmes riverains à proximité des points d'émergence du scénario en tunnel.

**La durée des travaux est quant à elle réduite et davantage maîtrisable** dans la version surface pour les raisons suivantes :

- les périodes travaillées s'étendent 5 jours/7 de 8h00 à 18h durant 5 ans (hors aléas exceptionnels)
- les travaux ne comportent pas ou peu d'aléas géotechniques comme la version en tunnel.

L'impact sur l'environnement social et écologique :

#### **- Portion Jardin Parisien/Place du garde**

La réalisation de cette portion prévoit différents aménagements très impactant car il a été demandé de maintenir par le Maire, M. Berger, 3 voies de circulation pour les voitures sur la route départementale 2. Cependant le maintien de ces 3 voies nécessiterait le déboisement de 1,5 hectares dans la forêt de Meudon.

Nous ne sommes pas en accord avec cette proposition pour différentes raisons :

- Cette zone est identifiée en ZNIEFF de type I et type II. Elle doit donc être préservée.
- Nous constatons aujourd'hui de nombreux embouteillages lorsque la route départementale 2 est réduite à une seule voie au niveau de la station-service en montant de la place du garde à la station jardin parisien.
- Actuellement il y a 4 voies sur quasiment l'intégralité de cette portion et les automobilistes dépassent largement les 70 km/heure alors que nous sommes en agglomération.

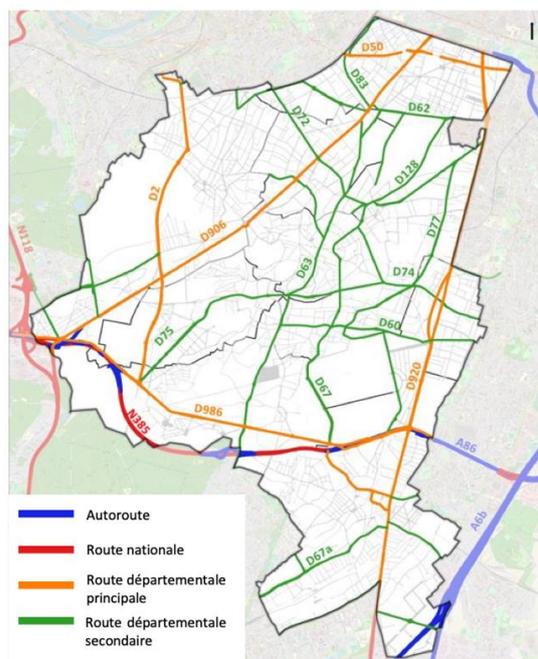
Nous demandons donc à revenir au projet initial, qui ne comportait que 2 voies voitures sur la route départementale 2. Ces 2 voies seraient d'ailleurs largement suffisantes dès lors que le tramway devrait réduire l'utilisation des véhicules pour se rendre du haut au bas de Clamart.

## Touche pas à ma ville de Clamart

### Avis sur le projet de prolongement du tramway T10

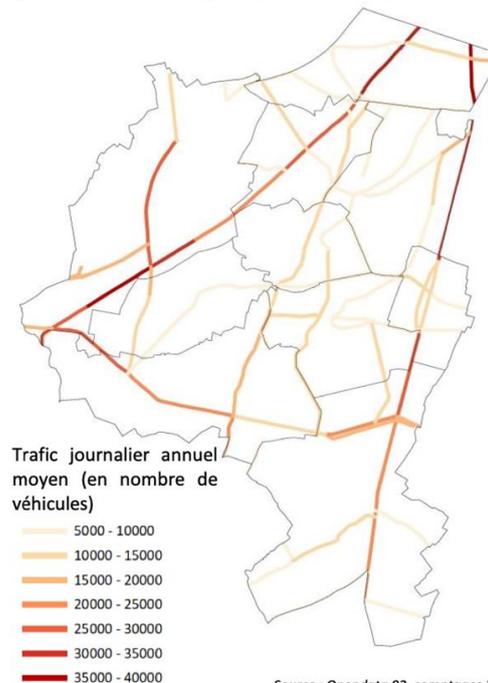
Le scénario en surface prévoit une fréquentation par jour de 48 000 voyageurs uniquement pour le prolongement. Actuellement, cette départementale accueille 25 000 à 30 000 voyageurs jours selon la source suivante : [https://vsgp-plui.concertationpublique.com/wp-content/uploads/2022/04/1-DIAG-partie-TERRITORIALE\\_fevrier-2022.pdf](https://vsgp-plui.concertationpublique.com/wp-content/uploads/2022/04/1-DIAG-partie-TERRITORIALE_fevrier-2022.pdf) page 158

Le maillage viaire



Sources : BD Topo, OSM

Le trafic routier sur les principaux axes viaires



Source : Opendata 92, comptages 2019

Cette solution permettrait donc de :

- préserver la forêt de Meudon du déboisement pour créer la 3<sup>ème</sup> voie de circulation pour les voitures,
- favoriser les déplacements urbains avec des moyens de mobilité douce, comme le vélo sur les pistes cyclables,
- réduire les nuisances sonores liées à la circulation des voitures, constatées pour cette portion de départementale supérieure à 65 DB(A) de par la migration de la circulation en face ouest de la départementale,
- réduire la vitesse de circulation des voitures ne respectant pas à ce jour les limitations,
- protéger et sécuriser les piétons pour traverser la route départementale 2.

Nous tenons à rappeler qu'à proximité de cette départementale se situe une entrée du stade de la plaine ainsi que des habitations.

# Touche pas à ma ville de Clamart

## Avis sur le projet de prolongement du tramway T10

### Nuisances sonores



De  
aux  
rout  
calm  
(qua  
sont

#### De nombreuses sources de nuisances sonores

-  Un réseau routier et ferroviaire relativement dense engendrant de fortes nuisances sonores ( $\geq 65$  dB(A) Lden)
-  Des nuisances liées à un aéroport pris en compte par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
-  Des zones de calme en milieu urbain à préserver

Source : dernière page du document : <https://vsqp-plui.concertationpublique.com/wp-content/uploads/2021/11/VSGP-Synthese-diagnostic-PLUi-2021.pdf>

En comparaison, la RD 906 comportait auparavant 4 voies de circulation, avant l'arrivée du Tramway T6 qui a permis de fluidifier la circulation et de créer des pistes cyclables.

Ce sujet est d'ailleurs abordé dans le dossier de la concertation publique du PLUI :

[https://vsqp-plui.concertationpublique.com/wp-content/uploads/2022/04/1-DIAG-partie-TERRITORIALE\\_fevrier-2022.pdf](https://vsqp-plui.concertationpublique.com/wp-content/uploads/2022/04/1-DIAG-partie-TERRITORIALE_fevrier-2022.pdf) en page 97

## **Touche pas à ma ville de Clamart**

### **Avis sur le projet de prolongement du tramway T10**

---

« La RD 906 a été rénovée, accueillant le tramway T6 et étant le support d'alignements d'arbres, permettant le partage de la voirie entre les différents usagers, et la rendant plus agréable. De nouvelles pistes cyclables ont été aménagées. »

- **Portion Place du Garde/rue de Meudon**

Nous considérons l'impact sur le bâti très important sur cette portion.

Afin de réduire l'impact sur le bâti, il pourrait être envisagé une solution de circulation alternée comme c'est le cas actuellement sur le Tram T6 entre la station Pavé Blanc et Georges Millandy. Cela permettrait de n'avoir qu'une seule voie de tramway et de maintenir deux voies de circulation.

- **Portion Avenue René Samuel/Rue du Troisy**

Comme indiqué dans le DOCP, cette section présente une emprise très faible (12 mètres sur l'avenue René Samuel). Afin de limiter l'impact sur le foncier, il pourrait être envisagé une alimentation par le sol comme précisé en page 90 du DOCP. Cette solution permettrait ainsi de s'affranchir des 7 mètres nécessaires à la défense incendie.

Cependant, nous ne considérons pas qu'il soit trop contraignant de limiter l'accès à cette rue aux résidents et aux vélos car des alternatives existent dans les rues alentour pour rejoindre le rond-point situé à proximité du stade Hunnebelle.

- **Portion Avenue Jean Jaurès vers Jardin parisien**

Cette portion comporte également des contraintes liées à la largeur des voies. Les solutions alternatives à la ligne aérienne de contact pourraient certainement également s'appliquer à cette zone.

Par ailleurs nous tenons à souligner qu'une école se trouve au 7 avenue Jean Jaurès, il s'agit de l'école élémentaire Saint Joseph, accueillant des classes de maternelle et de primaire. Actuellement lors de la sortie des classes, les piétons et les vélos ne parviennent pas à circuler en toute sécurité. Il convient donc de prévoir des aménagements pour sécuriser la circulation des piétons et des nombreux enfants (de 3 ans à 11 ans).

- **Portion Boulevard frères Vigouroux**

Les habitants de cette portion ont déjà été fortement touchés par le prolongement de la ligne 15. Des expropriations sont à présents à prévoir.

**Malgré des impacts fonciers, qui peuvent toutefois être limités comme l'indique le DOCP en limitant les expropriations de 70 à 40 bâtiments, voir encore moins grâce aux solutions proposées dans ce manifeste, la solution en surface présente des avantages certains, notamment économiques, par la présence d'un tramway en surface, qui permettrait de desservir le centre-ville et de stimuler l'attractivité des commerces sur son tracé.**

## **6. Conclusion**

**Pour conclure, nous ne pouvons qu'émettre un avis défavorable sur le projet en l'état et demandons à ce que :**

- Le DOCP soit réécrit en tenant compte de nos remarques formulées au point 1.
- Les impacts environnementaux de chaque scénario soient évalués précisément, et comparés au scénario avec le tracé initial en surface (limité à 2 voies de voitures sur la route départementale 2).
- Toutes les garanties soient prises pour préserver et conserver en l'état la forêt de Meudon du prolongement du tramway T10, incluant la parcelle du Bois située en face nord-est du quartier Jardin parisien et les alentours de l'ouvrage annexe situé au terrain de pétanques.
- A minima toutes les options de la page 5 (« Des alternatives existent à cette implantation ») soient considérées, étudiées et mises en œuvre pour préserver le quartier Jardin parisien des nuisances des travaux pendant toute la durée du chantier. Mais également que toutes les mesures soient prises (mur anti-bruit, protections, etc.) et mises en place pour protéger la quiétude tant recherchée par les habitants de ce quartier.
- Toutes les incohérences d'implantations soulevées par ce manifeste soient éclaircies (entrée en tunnel au Jardin parisien, ouvrage annexe dans la forêt, place Maurice Gunsbourg, Parc Maison Blanche, les écoles à proximité des chantiers, etc.), prises en compte et modifiées en tenant compte de la sécurité des Clamartois, de la préservation de la forêt et de la limitation des nuisances des travaux aux points d'émergence.  
Ce projet d'envergure doit être mûrement réfléchi en reposant sur des études techniques de faisabilité pour que la population Clamartoise puisse y adhérer.
- Le choix du projet de prolongement du tramway T10, ne doit pas se restreindre uniquement aux 2 scénarii proposés dans le DOCP, nous obligeant ainsi à choisir entre « la peste et le choléra ». Par ailleurs, tous les citoyens doivent pouvoir être en mesure de faire un vrai choix éclairé, établi sur des arguments objectifs et exhaustifs, et non pas un lobby favorisant le tunnel à des fins purement politiques.