



Concertation sur le projet de prolongement du tram T10

Observations des conseillers municipaux du groupe *Clamart Citoyenne*

Le contexte

Le projet dont il est question ici a pour objet le prolongement du tramway T10 qui relie actuellement Antony (Croix de Berny) à Clamart (Jardin Parisien). Ce prolongement consisterait à relier la station Jardin Parisien à la gare de Clamart (ligne métro 15 et ligne SNCF N).

Il s'agirait donc ici de la dernière phase d'un projet déjà ancien (1994 !), dont l'historique est repris, assez succinctement, dans le [Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales](#) fourni par Île-de-France-Mobilités (IDFM) dans les documents du dossier de concertation.

Une [description](#) plus détaillée de cet historique peut être trouvée dans l'avis de l'Association des Utilisateurs des Transports Clamart (**AUTC**), qui rappelle que le projet devait initialement aboutir en bas de l'avenue Trébignaud (place du Garde) au centre de Clamart. C'est à la suite de la demande de la mairie de Clamart de modifier ce projet initial pour conserver [3 voies pour les voitures](#) dans cette avenue, nécessitant ainsi de déboiser une partie de la forêt de Clamart, qu'une nouvelle enquête publique a été rendue nécessaire et que Le T10 a donc été arrêté au Jardin Parisien dans l'attente de ses résultats.

De son côté l'Association Châtenay Patrimoine Environnement (**ACPE**) a déposé un [avis défavorable](#) sous la forme d'un cahier d'acteur. Dans ce document l'ACPE, pourtant favorable à un projet de transport public, rappelle les raisons qui l'ont amenée à émettre un avis défavorable lors de l'enquête publique de 2015 (voir également les [observations](#) déposées alors par le groupe Clamart Citoyenne). Cet avis a été suivi d'un recours gracieux, sans effet, puis d'un recours contentieux et le 21 juillet 2021 le Tribunal administratif de Cergy Pontoise a annulé la déclaration d'utilité publique du projet (DUP). Le jugement était exécutoire mais [les travaux se sont poursuivis](#) !

La concertation

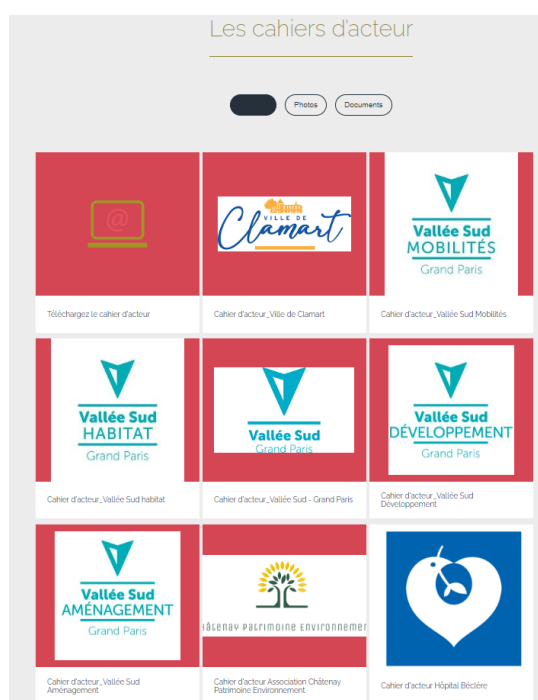
La concertation est organisée, du 27 février au 24 avril 2023, par Île-de-France Mobilités sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP). Cette saisine était obligatoire de par le code de l'environnement.

Six réunions publiques / ateliers ont été organisés dont quatre nécessitant une inscription préalable via un formulaire en ligne.

Compte tenu de l'affluence, les salles retenues se sont révélées sous-dimensionnées et surtout les inscriptions en ligne ont été très rapidement closes. Vu l'importance du sujet traité, cela est assez regrettable car **limitant l'accès aux informations, les réponses aux questionnements et de façon générale l'expression des habitants.**

Les documents fournis au public

Les documents mis à la disposition du public, et parfois même apportés directement dans leurs boîtes aux lettres, sont très nombreux. **Tous les canaux institutionnels ont été utilisés pour présenter le projet de liaison souterraine de façon favorable ou le soutenir clairement** (Région, Département, Territoire, Communes...) : affichage public, plaquettes d'information, sites internet, journaux, six cahiers d'acteurs dans les documents de la concertation et même un [vœu « surprise »](#) en conseil municipal de Clamart !



Dans cette documentation le projet de prolongement du T10, et surtout le choix qui s'offre aux habitants se résume à trancher entre deux possibilités : un tramway qui passerait en surface dans le centre de Clamart ou en souterrain. La deuxième possibilité étant évoquée sous un jour très favorable. Les difficultés et les incertitudes associées à chacune des solutions ne pas sont présentées de façon très détaillées, l'étude n'étant peut-être pas suffisamment avancée. **Les solutions alternatives non retenues ne sont pas suffisamment abordées et évaluées.**

Le dépliant IDFM, préfacé par Valérie Pécresse, ne mentionne que deux scénarios et passe sous silence la possibilité de renforcement du réseau de bus local, du tram T6, l'utilisation de bus à haut niveau de service (BHNS) dans le prolongement du tram T10, éventuellement en site propre, le prolongement du tram T10 vers la gare d'Issy RER, ou vers la place du Garde et toutes les combinaisons envisageables de ces moyens... ou d'autres.

Cette présentation ne permet pas réellement de conduire, dans le cadre de la concertation, un débat et une participation d'un public réellement « éclairé » sur les tenants et aboutissant du projet, même si les différents ateliers et réunions publiques permettent dans une certaine mesure de rétablir les équilibres.

Le site d'Île-de-France Mobilités

Ce [site spécifique](#) présente le projet, les deux tracés, la concertation, l'agenda des ateliers et réunions publiques ainsi qu'un formulaire en ligne permettant de recueillir les avis du public.

La page [« Découvrir le projet »](#) déroule trois objectifs :

- 1- Mieux connecter le territoire au réseau de transports en commun d'Île-de-France, en offrant notamment une nouvelle correspondance avec la future ligne 15 du métro

- 2- Découpler l'usage des transports en commun dans le sud du département des Hauts-de-Seine grâce à un mode de transport décarboné
- 3- Accompagner le développement urbain, démographique et économique du territoire en misant sur les transports en commun

La page [« La concertation »](#) présente celle-ci et donne notamment accès à un document détaillé :

[Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales \(DOCP\)](#)

dont l'objectif est d'exposer « l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet ».

Analyse du DOCP

Ce document présente de façon relativement détaillée (134 pages) le contexte du projet et les différentes contraintes afférentes. Il ne rentre malheureusement pas dans le détail de l'évaluation des solutions alternatives et se concentre principalement sur l'évaluation comparative des deux scénarios retenus : surface ou souterrain.

Les **importants impacts écologiques** (scénario surface et souterrain) et les **contraintes techniques et patrimoniales** sont passés en revue, les conséquences en termes d'**expropriations** restent floues (stations, ouvrages annexes, aérations...). Parmi les points à relever au fil de ce document, on note :

p 41 :

En dépit des dénégations répétées du maire de Clamart la population de la ville va effectivement connaître une croissance tout à fait singulière pour atteindre 72 400 habitants avant 2035 alors que dans le même temps les emplois n'augmenteront que de 10%. La transformation en cours de Clamart en **ville dortoir** est ainsi clairement confirmée.

Commune	Population actuelle (2017)	Population en 2035	Croissance 2017-2035
Chatillon	37 400	42 800	+14%
Clamart	53 000	72 400	+37%
Malakoff	30 700	35 700	+16%
Fontenay-aux-Roses	24 600	29 000	+18%
Le Plessis-Robinson	29 100	42 000	+44%
Issy-les-Moulineaux	68 500	77 500	+13%
Meudon	45 400	49 400	+9%
Vanves	27 700	31 700	+14%
Total	316 400	380 500	+20%

Commune	Emplois actuels ¹	Emplois en 2035	Croissance Actuel-2035
Châtillon	13 400	31 200	+133%
Clamart	20 400	22 400	+10%
Malakoff	15 200	20 300	+34%
Fontenay-aux-Roses	7 700	7 900	+3%
Le Plessis-Robinson	13 500	17 300	+28%
Issy-les-Moulineaux	51 900	69 800	+34%
Meudon	17 000	25 400	+49%
Vanves	7 900	8 500	+8%
Total	147 000	202 800	+38%

Cette évolution, implique l'augmentation des **déplacements « pendulaires »** (logement-activité) et nécessite toujours plus de moyens de déplacement, en commun dans le meilleur des cas, dans un environnement de plus en plus contraint. Ces moyens de transports mobilisent des financements importants pour leur mise en place mais également pour leur fonctionnement et leur maintenance. Il est bien évident que cette forme de « cavalerie » devra tôt ou tard prendre fin car le modèle de ville qu'elle implique et les moyens financiers nécessaires pour le maintenir ne sont pas soutenables à long terme.

p 68 :

- Une topographie marquée, avec un **dénivelé et des pentes importants** ;
- Un **contexte géologique contraignant**, recensant plusieurs masses d'eau souterraines et de nombreuses carrières souterraines ;
- Un patrimoine culturel remarquable, notamment avec le **centre-ville classé** de Clamart, qu'il convient de préserver ;

- Un **patrimoine naturel riche**, notamment la forêt de Meudon, à protéger ;
- Un **risque technologique** présent (à confirmer au cours des études ultérieures), avec de nombreux sites identifiés comme BASOL ou BASIAS ;

p 89 :

Les interactions possibles avec le **réseau électrique THT** récemment enfoui sont notées. Le DOCP reste cependant assez évasif sur les implications pour le projet en termes de délais et surcoûts éventuels.

p 98 :

On relève qu'en dépit des engagements pris lors de l'enquête publique sur l'implantation de la gare « ligne 15 » de Clamart, **les provisions nécessaires à une connexion efficiente avec le tramway n'ont pas été prises**. C'est regrettable, porte préjudice aujourd'hui, et diminue la confiance que le public peut avoir dans la conduite de ces opérations.

« ...Toutefois, il est à noter que la conception de cette gare n'intégrait pas de mesures conservatoires en ce sens » !

P 99 :

La profondeur de l'ouvrage nécessitera, pour accéder aux voies, de descendre de 20 à 40m soit 7 à 14 étages, ce qui **diminue l'attractivité des stations et induit des contraintes fortes sur l'exploitation** (entretien des ascenseurs et escaliers mécaniques permettant l'accès aux quais par exemple).

Nom de l'ouvrage	Type d'ouvrage	Profondeur indicative
Bois de Clamart	Ouvrage annexe	-35 à -40 m
Mairie de Clamart	Station	-20 à -25 m
Centre de Clamart	Station	-20 à -30 m
Lazare Carnot	Ouvrage annexe	-30 à -35 m
Clamart - Gare (avec une configuration en avant-gare)	Station	-20 à -25 m

p 104 :

« Des nuisances fortes sont à prévoir autour de l'ouvrage de démarrage du tunnelier (bruit, vibrations, poussières), dont **l'activité 6 jours sur 7 va durer plusieurs années**. Des nuisances moins fortes seront ressenties à proximité des chantiers des stations et ouvrages annexes. »

« Afin de réaliser les différents ouvrages, un nombre non négligeable de traitements de terrain devra probablement être réalisé pour réduire les risques liés à la géotechnique complexe du site : injections de carrières, étanchements, etc. Ces travaux seront réalisés avec toutes les mesures nécessaires pour réduire les risques de pollution des sols et des nappes souterraine ».

p 107 :

Les coûts d'investissement présentés, **795 M€ HT et 700 M€ HT**, font apparaître de fortes incertitudes, notamment pour le scénario en souterrain. Les pratiques constatées dans ce domaine, et notamment à Clamart, mettent en évidence des **dépassements importants** et quasi-systématiques. Il est donc fort probable que les coûts réels soient bien supérieurs à ces estimations.

On note au passage que la **réalisation du tronçon en surface entre Jardin Parisien et Place du Garde** est évaluée à environ 25 M€ HT. Ce qui, conjugué à un **réseau de BHNS, en site propre, entre place du Garde/stade Hunabelle et gare de Clamart** (tel que prévu initialement) en ferait une solution particulièrement économique et rapide à mettre en œuvre. **Elle mérite en tout cas d'être sérieusement évaluée.**

Par ailleurs, **l'origine précise et la solidité du financement du projet** alors que l'état et la région se renvoient perpétuellement la balle pour [renflouer IDFM](#) dont l'équilibre financier ne semble pas assuré, restent pour l'instant assez hypothétiques.

Dans ces conditions, juger de façon pertinente de l'intérêt de ce projet nécessiterait de savoir **à quels autres projets de transports publics IDFM devrait renoncer pour financer celui-ci**. Ne seraient-ils pas plus utiles à l'intérêt général et même plus prosaïquement à celui des Clamartois qui seront fort probablement amenés à les utiliser ?

p 108 :

Le calendrier de l'opération est exposé de façon très sommaire, table sur une dizaine d'années avant la mise en service quel que soit le scénario retenu (à l'exception des solutions alternatives) et il est assez probable que ce délai soit dépassé. L'exemple des dépassements de coûts et des retards de mise en service du Grand Paris Express en est une illustration éclairante.

p 129 :

Le DOCP conclut par :

« *Pour ces raisons, Ile-de-France Mobilités privilégie le scénario en tunnel.* »

Quelques remarques :

Les conséquences sur les habitations riveraines du passage en souterrain au voisinage de la [nappe phréatique](#) et du ru historique de Clamart ne sont guère évoquées.

Les niveaux de [bruit/vibrations](#) et de pollutions atmosphérique (ventilations et autres) dans les habitations après mise en service ne sont pas évoqués.

L'empreinte carbone des deux scénarios n'est pas fournie.

Les avis déposés via le formulaire en ligne

De nombreux avis en faveur du tunnel sur le cahier de concertation : à prendre avec précaution puisque, compte-tenu de la nature des informations dispensées, les habitants sont amenés à penser qu'ils n'ont le choix qu'entre tunnel et surface, que les inconvénients respectifs ne sont pas facilement accessibles, et que les solutions alternatives sont rapidement écartées.

L'avis de la ville de Clamart

[Cet avis](#), très favorable, est exprimé sous la forme d'un cahier d'acteur, il est vraisemblablement appuyé, sans que mention en soit faite, sur le vœu voté lors du conseil municipal du 16 février 2023.

Voir [nos remarques](#) sur ce vœu.

Notre conclusion

Clamart Citoyenne soutient le développement des transports collectifs car ils jouent un rôle important dans la diminution de la congestion urbaine, de la pollution, de la diminution des gaz à effet de serre et viennent compenser, dans une certaine mesure, les effets de l'inflation et de la hausse du coût des carburants. Nous encourageons donc la mise en place de moyens de transports plus écologiques, comme les bus électriques, tramways, métros, trains et mobilités douces. Nous sommes convaincus que des transports en commun durables et efficaces sont essentiels pour lutter contre le changement climatique et pour améliorer la qualité de vie des habitants de notre région.

Nous sommes attachés à la défense de l'**intérêt général**, plutôt qu'à une vision purement limitée à Clamart, et considérons donc que l'impact des choix qui sont proposés au public doit être évalué de façon globale. Les Clamartois, dont les déplacements ne s'arrêtent pas aux frontières de notre commune, devraient d'ailleurs bénéficier également de cet élargissement de la réflexion sur le projet proposé.

Clamart Citoyenne considère que la ligne T10 ne peut avoir pour terminus la station du Jardin Parisien et que des **améliorations du maillage et des interconnexions** avec les autres moyens de transports structurants (ligne N, ligne M15 et M12, T2...) doivent être apportées.

En ce qui concerne la concertation qui est actuellement conduite, même si Clamart Citoyenne, ses adhérents et ses élus y participent activement, nous regrettons une campagne de communication institutionnelle partielle et partiale, de nature à fausser la qualité des débats. Nous tenons néanmoins à remercier les deux garantes de la concertation désignées par la CNDP pour leur rôle dans ce processus et l'organisation des différents ateliers et réunions publiques qui permettent dans une certaine mesure de rétablir les équilibres.

Pour les solutions alternatives non retenues, sans que les raisons en soient suffisamment présentées, **nous demandons que la documentation afférente soit mise à la disposition du public. Nous demandons également que l'éventail des moyens envisageables soit élargi** (renforcement du réseau de bus local, du tram T6, utilisation de bus à haut niveau de service, éventuellement en site propre, prolongement du tram T10 vers la gare d'Issy RER, ou vers la place du Garde...) et **que soient également considéré les combinaisons envisageables de ces moyens**, dont la mise en place pourrait être beaucoup moins coûteuse et plus rapide que les dix années actuellement prévues. L'enjeu, aussi bien en termes de fonctionnalités que financier, mérite mieux qu'une concertation trop étreinte.

Concernant plus spécifiquement le **scénario « en tunnel »** mis en avant par la mairie de Clamart et la région Île-de-France, **un certain nombre de points sont à rappeler** qui ne sont pas suffisamment approfondis dans la documentation ou nécessitent très probablement des compléments d'étude ou d'information :

- Le tracé comporte des dénivelés et des pentes importantes dans un contexte géologique contraignant, recensant plusieurs masses d'eau souterraines et de nombreuses carrières mal connues. Le DOCP note que « *D'un point de vue géotechnique global, la station implantée dans le secteur de la mairie de Clamart s'avère techniquement complexe, tout comme la station terminus Clamart -Gare.* ». Les études n'étant pas finalisées, **il subsiste donc une incertitude technique forte sur la réalisation du projet en tunnel.**
- La profondeur de l'ouvrage nécessitera, pour accéder aux voies, de descendre de 20 à 40m soit 7 à 14 étages, ce qui diminuera l'attractivité des stations et induira des contraintes fortes sur l'exploitation. Ceci se cumulera avec le fait que, les provisions nécessaires à une connexion efficace avec le tramway n'ayant pas été prises, les temps de transfert T10 / M15 seront significativement augmentés. Le **taux de rentabilité** de la ligne devrait donc en être affecté et **devrait être actualisé.**

- Des **nuisances fortes** sont à prévoir autour de l'ouvrage de démarrage du tunnelier (bruit, vibrations, poussières), dont l'activité 6 jours sur 7 va durer plusieurs années. Les conséquences sur les habitations riveraines du passage en souterrain au voisinage de la nappe phréatique et du ru historique de Clamart ne sont guère évoquées de même que les **niveaux de bruit/vibrations** et de **pollutions** atmosphérique (ventilations et autres) dans les habitations après mise en service ne sont pas fournis.
- Les conséquences en termes **d'expropriations** sont peu explicitées (stations, ouvrages annexes, aérations...). **Nous demandons une meilleure information des riverains sur ce point** et que les études conduites aient la volonté d'en minimiser l'étendue. Aussi bien en ce qui concerne les habitations que l'environnement et le patrimoine.
- **L'origine précise et la solidité du financement du projet restent incertaines** et il semble difficile de juger de façon pertinente de la pertinence de ce projet sans savoir **à quels autres projets de transports publics IDFM devrait renoncer pour financer celui-ci.**

Nous sommes face à un projet d'un coût très élevé, **700 M€ HT** (pour 3km !) comportant de fortes incertitudes techniques et financières surtout lorsque comparé à d'autres solutions rejetées sans en détailler vraiment les raisons (par exemple revenir au tracé initial du T10 est assez rapide, ne comporte guère de risques techniques et est évalué à 25 M€ dans le DOCP, compléter ce dispositif par des BHNS en site propre semble possible). **Nous demandons à ce que cette solution alternative soit sérieusement évaluée.**

Les élu-e-s du groupe Clamart Citoyenne au conseil municipal :

Didier DINCHER, Agnès HARTEMANN, Pierre CARRIVE, Nathalie MANGÉARD-BLOCH, Philippe SAUNIER, David HUYNH et Roland RABEAU

Fait le 30 mars 2023

Contact : contact@clamart-citoyenne.fr