



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

COMPTE-RENDU

**Atelier 2 du jeudi 13 avril
2023**

Concertation préalable
du 27 février au 24 avril 2023





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Intervenants :

Olivier MAHIEU, Chargé de projets tramway – Ile-de-France Mobilités

Xavier SANCHEZ, Chargé de projets tramway – Ile-de-France Mobilités

Simon LAVOINE, Chargé d'études amont de transport

Sébastien BADENS, Chef du service études amont de transport - Ingérop

En présence des garantes de la concertation préalable :

Dominique GANIAGE

Sylvie HAUDEBOURG

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Nombre de participants : 60

**Lieu : Maison des Associations (Salle Albert Camus), 13 BIS rue de Bièvres,
92140 Clamart**

Durée de la réunion : 2h00 – de 18h à 20h00



1. Mot d'accueil

Marianne RIBOULLET introduit la réunion par un mot de bienvenue. Elle rappelle l'objet de cet atelier, dédié aux aménagements par secteur, et son principe : des temps contributifs, précédés de temps de présentation.

Les règles indispensables à la bonne tenue de cette soirée sont évoquées.

Avant de lancer l'atelier et afin de mieux connaître les participants et leur niveau de connaissance du projet, l'animatrice réalise un sondage à main levée. « **Qui n'était pas présent la semaine dernière au premier atelier ?** » Dans la salle, la moitié des participants n'a pas participé à l'atelier du 6 avril « le tramway : surface ou tunnel ? »

L'animatrice détaille ensuite le déroulé de l'atelier qui s'articule autour de deux séquences collaboratives :

- Les aménagements en surface
- Les aménagements en tunnel

Olivier MAHIEU, chargé de projets tramway, remercie les participants pour leur participation et rappelle l'importance de l'expression de chacun à ce stade du projet. L'objet de l'atelier est rappelé : les principes d'aménagement proposés en surface et en tunnel, secteur par secteur. Pour chaque séquence, une courte présentation sera faite auprès des participants, afin de leur donner des clés de compréhension et des éléments qui permettront d'alimenter les échanges. L'objectif est de maximiser les temps d'échanges pour que les participants puissent noter leurs observations sur les supports fournis et que les experts puissent répondre à leurs questions.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation, remercie les participants pour l'intérêt porté à ce projet ainsi qu'à la concertation préalable. Elle rappelle qu'elles ont, avec Dominique GANIAGE, été nommées par la Commission Nationale du Débat Public pour garantir la bonne participation et la bonne information des citoyens concernés par ce projet, mais aussi leur capacité à pouvoir contribuer à l'amélioration de toute décision qu'Île-de-France Mobilités voudrait prendre à la suite de cette concertation préalable. Ce dernier atelier représente une occasion de travail et d'échanges mais aussi une capacité à délivrer des informations, des points de vigilance des questions ou encore des propositions à destination du maître d'ouvrage. Elle rappelle qu'il s'agit du second et dernier atelier collaboratif.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Marianne RIBOULLET demande ensuite aux participants si certains participent pour la première fois à une rencontre. Plusieurs personnes n'ayant encore jamais participé, la vidéo de présentation de projet est diffusée.

2. Scénario surface, quels aménagements ?

Olivier MAHIEU, chargé de projets tramway, rappelle que la conception d'un projet de transport en surface consiste à croiser les besoins de mobilité sur un territoire avec ses spécificités. Il revient ainsi sur :

- Les contraintes dans la conception de ce scénario
- Le tracé proposé en surface
- Les stations
- Les aménagements par section

Le détail de cette présentation est à retrouver dans le support en annexe.

TEMPS COLLABORATIF

Marianne RIBOULLET lance le premier temps collaboratif. Chaque table dispose d'une frise avec 12 sections. Pour chaque section, les participants peuvent réagir sur la coupe de l'existant mise au regard de la coupe projetée dans le cas du scénario en surface. Une carte du tracé est également disponible pour permettre aux participants de contribuer au sujet des stations.

Elle rappelle que les experts sont disponibles pour répondre aux questions et notamment pour aider à décrypter les coupes proposées.

Considérations ou questions générales indépendantes des scénarios tunnel ou souterrain

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- Le chantier pharaonique pour le gain du projet
- La nécessité pour pouvoir se prononcer de comprendre les données de fréquentation (nouveaux voyageurs, report modal), de disposer de présentations d'alternatives (bus opérationnels, navettes...) et d'une comparaison coût/ qualité de vie/ pertinence des solutions possibles

- Le maintien ou non des lignes de bus (189, 190 ...)
- La vitesse des tramways lorsqu'ils circulent en remontant la pente

Des demandes ou propositions concernant :

- Le prolongement la ligne 4 sur laquelle travaille la mairie de Chatenay Malabry
- Une correspondance T6 à la station Béclère

Sur l'option surface en général

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- La circulation dans Clamart
- Les pertes de places de stationnement pour les habitants qui souvent n'ont pas de parkings privés
- La transformation du centre-ville qui aura de larges artères
- L'impact foncier :
 - Jugé trop important
 - Quid du regard du programme de réaménagement de la zone de la gare de Clamart (et les projets à venir) ?
 - Les indemnisations, le budget prévu, et la situation des locataires
 - Les relogements ou les réinstallations de commerce
 - Les travaux sur tout le parcours
- La pollution visuel de l'alimentation électrique
Une alimentation par le sol ou par batterie sur certaines portions du tracé
- La circulation des bus est-ouest

Au sujet de l'avenue Claude Trébignaud, il ressort :

Des inquiétudes et des questionnements concernant :

- La pente, les virages et l'impact sur la circulation
- L'impact sur la forêt et le terrain de la maison du garde
- Le passage à une circulation à 3 voies et proposition de revenir au projet figurant dans la DUP du premier tronçon de n'avoir que 2 voies de circulation
- La voie verte pour les vélos si le scénario choisi est celui en tunnel



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

- Une volonté de garder la station Jardin Parisien
- La possibilité d'implanter un mur anti bruit pour les riverains
- Questions sur l'ancienne ligne RTE, une utilisation possible ?
- L'impact sur la circulation contesté par certains, trop faible par d'autres et considéré comme inopportun pour l'intermodalité et les transports propres

Proposition de prolonger jusqu'à la Place du Marquis et prendre Avenue Vaillant Couturier

Au sujet de la rue de Meudon, il ressort :

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- Le foncier et le bâtiment classé ou remarquable)
- Les places de parking
- La nécessité de maintenir deux voies de circulation routière, et la configuration des aménagements cyclables proposée (bandes cyclables bilatérales versus piste cyclable bidirectionnelle)

Des demandes ou propositions concernant :

- Une emprise davantage prise du côté du stade et non des bâtiments
- Le passage par la rue Paul Vaillant Couturier pour réduire l'impact foncier et éviter le passage en centre-ville
- Une circulation mixte voitures / tramway pour limiter les expropriations

Au sujet de l'avenue René Samuel, il ressort :

Des inquiétudes et questionnements concernant :

- Le foncier, la présence d'immeuble remarquable, et les dédommagements
- La circulation automobile, le stationnement, le passage des bus et l'angle à aborder par le tramway
- La sécurité des traversées piétonnes

Des propositions concernant :

- Un trajet dissocié par la rue Paul Vaillant Couturier ou la réalisation de stations trottoirs
- Une approbation de la bande cyclable à côté du trottoir

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Au sujet de la rue de Troisy, il ressort :

- Des questionnements sur les places de parking, les courbes de la voirie existante et la rue qui est actuellement utilisée dans les deux sens.

Au sujet de la rue Pierre et Marie Curie, il ressort :

- Un questionnement sur la gestion du trafic automobile avec une seule voie de circulation

Au sujet de l'avenue Jean Jaurès, il ressort :

- Une incompatibilité avec la rue piétonne actuelle.
- Des propositions pour alimenter le tramway par le sol ou par batterie.
- Des questionnements sur la gestion de la proximité avec l'école Jules Ferry.
- Des questionnements sur l'impact foncier pour les personnes concernées mais également pour les commerces.

Au sujet de l'avenue Victor Hugo, il ressort :

- Une trop grande proximité entre la station Mairie de Clamart et Centre de Clamart
- Des observations et inquiétudes sur le changement de cadre de vie lié à ce scénario, avec des rues larges et bétonnées et l'impact potentiel sur le parc maison blanche pour le chantier.
- Des questionnements sur la suppression du stationnement et sur le passage des bus
- Une demande de prise en compte d'un scénario supplémentaire avec une meilleure rotation des bus, et une proposition de correspondance T10-T6 au niveau de Béclère à la place du prolongement.

Au sujet de l'avenue Jean Jaurès, il ressort :

- Une interrogation sur les conditions de circulation des bus dans cette configuration.

Au sujet de la rue de Vanves, il ressort :

- Des questions sur les limites d'emprises, et la circulation des bus.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Au sujet du boulevard des frères Vigouroux, il ressort

- Des questions sur le temps d'accès aux lignes 15 et N au terminus
- Des inquiétudes sur l'impact foncier, notamment en lien avec les projets en cours
- Une proposition pour des stations trottoirs pour limiter la largeur d'emprise

SUR LA CARTE DU TRACE (implantation des stations)

- Indiquer la distance entre station sur le plan
- Avoir un écart minimal entre station de 700 m

Au sujet de la station Place du Garde, il ressort :

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- L'intermodalité avec les vélos.
- L'impact sur la forêt, le bâti, la maison du garde, la circulation et les courbes que prendrait le tramway.
- Des propositions de tracés alternatifs.

Au sujet de la station Mairie de Clamart, il ressort :

- Une trop grande proximité avec la station Centre de Clamart.
- Des inquiétudes sur les impacts sur la zone piétonne et la qualité de vie des habitants.
- Des questionnements sur les modalités de maintien des entrées de parking pendant et après les travaux.

Au sujet de la station centre de Clamart, il ressort :

- Une station trop proche de la station Mairie de Clamart et des propositions de réagencement du tracé.
- Des difficultés en termes de cohabitation des usages entre les piétons, les voitures, le tram, le vélo et les commerces.
- Des questionnements sur la proximité avec le parc Maison Blanche et les possibles impacts sur ce dernier.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Au sujet de la station Lazare Carnot, il ressort :

- Des observations positives sur l'utilité de la station et son positionnement pour certains. A l'inverse, d'autres participants émettent des observations mettant en avant une distance trop faible entre cette station et la gare, ne justifiant pas son utilité.
- Des interrogations sur la circulation routière dans le secteur.

Au sujet de la gare de Clamart, il ressort :

- Des questionnements sur l'interconnexion avec le métro 15 et la ligne N.
- Des inquiétudes sur l'impact foncier et la modification de la ville liée à ce projet.
- Des attentes sur un passage qui évite la rue.

Au sujet de l'implantation des stations, autres observations, il ressort :

Des questionnements concernant :

- Les stations trop proches les unes des autres.
- Le cadre de vie : poteaux et fils, travaux, arbres, circulation, nouveau tracé.

Des inquiétudes concernant :

- L'impact sur le bâti et le parc Maison Blanche.
- La circulation et le stationnement automobile.
- Les conséquences d'un tramway : bruit, visuel.

Des propositions :

- Pour avoir davantage de bus.
- Sur le cadre de vie : poteaux et fils, travaux, arbres, circulation, nouveau tracé.

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

3. SCÉNARIO TUNNEL, QUELS AMÉNAGEMENTS ?

Xavier SANCHEZ, chargé de projets tramway, rappelle que le contexte très particulier du territoire est à prendre en compte pour le scénario tunnel, et le détaille.

Il revient ensuite sur :

- Le tracé proposé
- Les stations
- Les ouvrages annexes
- L'entrée du tunnel

Le détail de cette présentation est à retrouver dans le support en annexe.

Marianne RIBOULLET explique que, la station en tant que tel étant un ouvrage structurant, les participants ont la possibilité de contribuer sur chacune des stations.

TEMPS COLLABORATIF

Marianne RIBOULLET explique que le principe de ce deuxième temps collaboratif est le même que le premier : une carte des stations à compléter et une frise où il est possible de s'exprimer sur chacune des stations.

Au sujet du démarrage du tunnel, il ressort :

Des questionnements et inquiétudes concernant :

- L'impact sur la forêt .
- Les nuisances subies par les habitants.
- Le départ en zone pavillonnaire et les impacts associés.
- L'emplacement de démarrage du tunnel au niveau de Béclère.
- La pente, la circulation, l'implantation de l'ouvrage et son aspect visuel.
- Des demandes d'informations concernant les insertions réelles mais aussi les propositions d'alternatives concernant notamment le site d'installation du chantier et le tracé du tunnel.
- Les mesures de protection du tunnel contre l'eau.



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

- Les mesures de protection contre les nuisances sonores en phase travaux.
- Les emprises travaux, notamment dans les espaces boisés.
- L'ancienne ligne RTE.

Au sujet de la station Jardin Parisien, il ressort :

- Une station à conserver.
- Une station à supprimer pour un trajet plus rectiligne.

Au sujet du premier ouvrage annexe, il ressort :

- Une question générale sur l'emprise de ces ouvrages.

Des questionnements et inquiétudes liées à l'impact sur la forêt, sur la faune, sur les habitants et sur la prise en compte des contraintes associées notamment :

- Des questionnements sur les mesures de réduction d'impact en phase chantier et exploitation.
- Des questionnements sur la protection pour la faune.
- Des inquiétudes liées à l'impact sur le bâti.
- Des propositions de modification du tracé pour ne pas impacter le bâti ou supprimer cet ouvrage.

Au sujet de la station « Mairie de Clamart », il ressort :

Des questionnements et interrogations concernant :

- Le chantier.
- L'impact sur la ville.
- La proximité de la station avec celle « Centre de Clamart ».
- Des propositions de relocalisation de cette station.
- L'accessibilité (temps d'accès très long).

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Au sujet de la station « Centre de Clamart », il ressort :

Des questionnements et interrogations concernant :

- Une station trop proche de la station « Mairie de Clamart ».
- Le foncier, la circulation et la ville.
- Les expropriations.
- La base chantier.
- Les carrières et les nappes d'eau souterraines.

- Le patrimoine remarquable et le parc Maison Blanche.

Une proposition concernant :

- Le déplacement de la station au Nord à Pierre Louvrier (évitant le second ouvrage annexe et pouvant se substituer aux deux stations)) ou au niveau de l'ancien Marionnaud.

Au sujet du deuxième ouvrage annexe, il ressort :

Des questionnements et interrogations concernant :

- Des questionnements sur les acquisitions foncières et la manière dont elles ont été estimées.
- Des questionnements sur les précautions à prendre vis-à-vis de l'école à proximité.
- Des inquiétudes sur l'impact foncier associé.
- Des questionnements sur la surface impactée et l'implantation exacte de l'ouvrage.
- Des demandes de privilégier les emplacements libres de construction dans l'espace bâti (certains sont cités).

Des suggestions concernant :

- La suppression et le remplacement de cet ouvrage par une station ou en décalant la station « Centre de Clamart ».

Au sujet de la station « Gare de Clamart », il ressort :

- Un souhait d'optimisation de la correspondance avec la ligne 15.
- Un souhait de privilégier une station souterraine pour les interconnexions.
- Des questionnements sur la sortie du tramway et les accès aux lignes N et 15.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

CARTE DU TRACE

Au sujet du nombre de stations, il ressort :

- Une proximité entre les deux stations « Centre de Clamart » et « Mairie de Clamart » qui n'est pas justifiée et des propositions de suppression pour n'avoir qu'une station.
- Des propositions pour garder le même nombre de stations avec une répartition différente pour mieux desservir le territoire.

Au sujet de l'emplacement global des stations, il ressort :

Des questionnements et interrogations concernant :

- Une station « Centre de Clamart » trop proche de la station « Mairie de Clamart »
- L'impact sur le bâti, sur le parc Maison Blanche et sur la forêt.
- L'accès aux personnes à mobilité réduite, sur le maintien des lignes de bus et sur la correspondance avec la ligne 15.

Des suggestions concernant :

- Des tracés alternatifs : déplacer la station « Centre de Clamart » plus au nord entre la gare et la mairie avec la suppression de l'ouvrage annexe Lazare Carnot du fait de cette nouvelle répartition ; commencer le prolongement dès la station Béclère.

Autres observations

Sur le tracé, il ressort des questions et observations sur :

- La correspondance avec la ligne 15.
- Les carrières, les inondations, la durée du chantier, les modalités d'accès.
- Les chiffres de fréquentation prévisionnelle.
- L'impact sur la forêt et sur le bâti.

4. La concertation préalable

Marianne RIBOULLET met fin au temps collaboratif et explique aux participants qui le souhaitent qu'un temps est gardé après cette conclusion pour leur permettre de poser leurs dernières observations et regarder ce qui a été inscrit par les autres tables. Elle rappelle que

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

le projet en est aujourd'hui à sa 5^e rencontre de la concertation préalable et que de nombreux événements sont encore à venir dans le futur du projet.

Xavier SANCHEZ rappelle ensuite la date de la réunion de clôture, le 20 avril, et son objet : apporter un regard croisé sur le déroulé de la concertation. Il remercie les participants pour leur mobilisation et les encourage à déposer leur avis et souligne que de nombreux avis ont déjà été reçus en ligne et via les coupons T.

Marianne RIBOULLET rappelle la date limite de dépôt d'avis fixée au 24 avril à minuit et l'intégration de ces derniers au bilan de la concertation.

Dominique GANIAGE, garante de la concertation, souligne l'attention, l'animation et la mobilisation sur le travail proposé pour cet atelier. Elle souligne que, dans l'éventualité où les participants n'auraient pas pu aller au bout de leurs remarques en raison du temps imparti, ils peuvent les prolonger sur le site en déposant un avis. Elle remercie à nouveau les participants pour leur mobilisation et leurs contributions, qui seront lues avec attention.

Olivier MAHIEU remercie les participants pour les échanges, denses et enrichissants. Il rappelle que le projet est aujourd'hui en phase amont et que tous les éléments ne sont pas figés. Des coupes ont été présentées pour la solution surface afin de donner aux participants une idée des problématiques que l'on peut rencontrer pour restituer les usages et intégrer la plateforme du tramway ou encore les aménagements cyclables. Ces profils doivent être pris avec précaution, étant amenés à évoluer selon l'issue donnée à la concertation dans les prochaines phases d'études.

L'enjeu d'intégrer les différents éléments et retours de la concertation dans les prochaines phases d'études, afin de proposer une solution qui soit la meilleure possible, est rappelé. Ile-de-France Mobilités reviendra vers les participants dans le cadre de la concertation continue, afin de continuer à construire le projet en concertation avec le territoire.

Marianne RIBOULLET invite les participants à la réunion publique de clôture du 20 avril et clôture cet atelier.

Centre de Clamart

Vos observations :

Incompatibilité piétons, voitures, tram, vélo.

Place du Garde

Vos observations :

- Virage trop serré qui ralentit le tram
- Il faut agrandir la place
- Impact sur la saison du garde?

Stations, autres observations :

continuer le tracé jusqu'à place marquis puis prendre rue Paul Vaillant Couturier-

Pas de poteaux et fils plein les rues et dégradation des façades pour les accrocher.
Rue de Mendon: attention à tout le trafic à venir pour le stade: entrée du parking ----

Gare de Clamart

Vos observations :

LA STATION CORNÉES POUR CELLE DU M15 ET M1 ? SANS SORTIR DANS LA RUE

Lazare Carnot

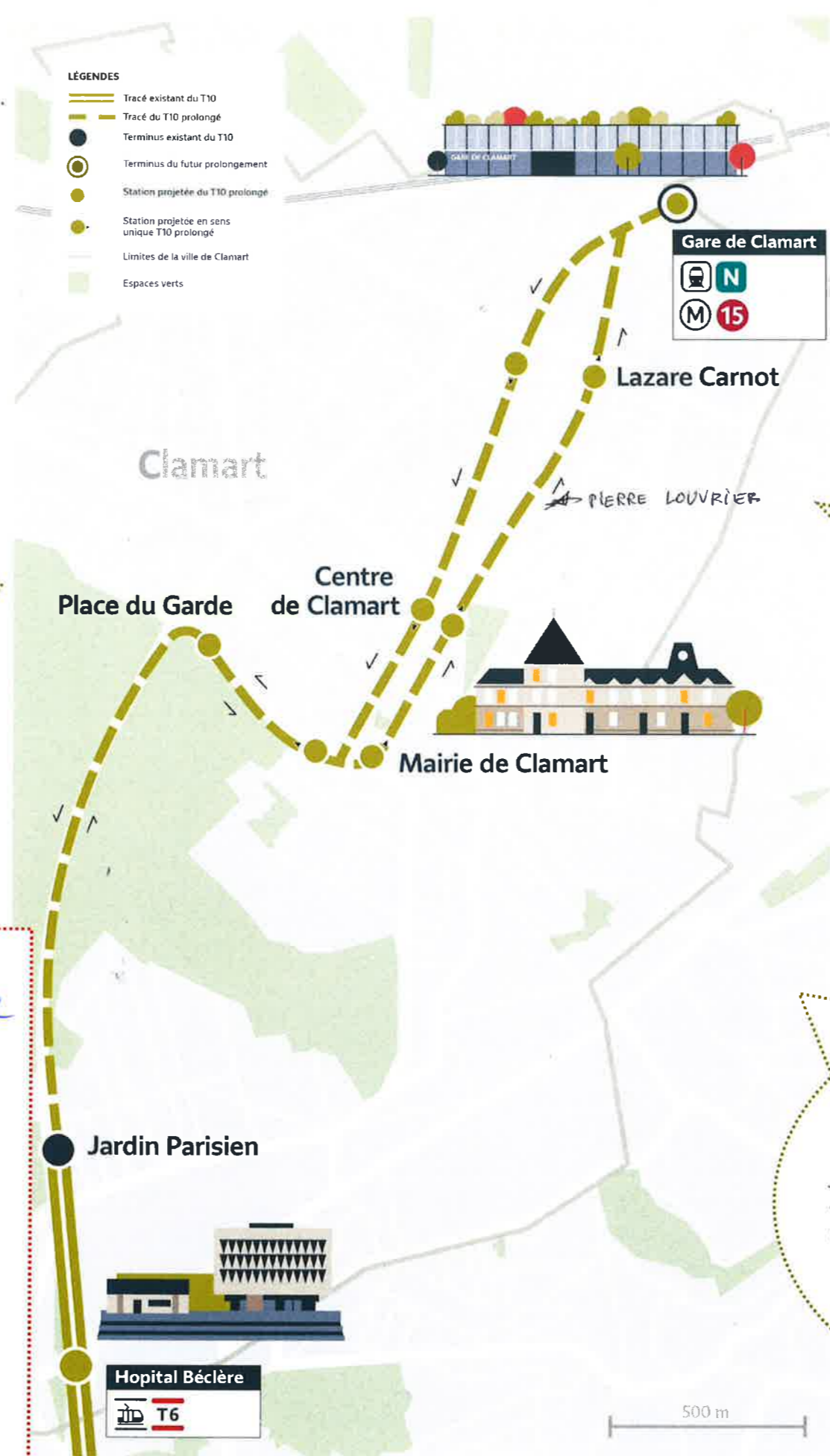
Vos observations :

Déplacer la station à "Pierre Louvrier"

Mairie de Clamart

Vos observations :

Stations Noire et centre trop proches: ~~place~~
~~de la Noire à la place~~
Indiquer les distances entre stations sur le plan: pas d'écart < 700 m!



Centre de Clamart

Vos observations :

Station à mettre "à" l'entrée du parc.

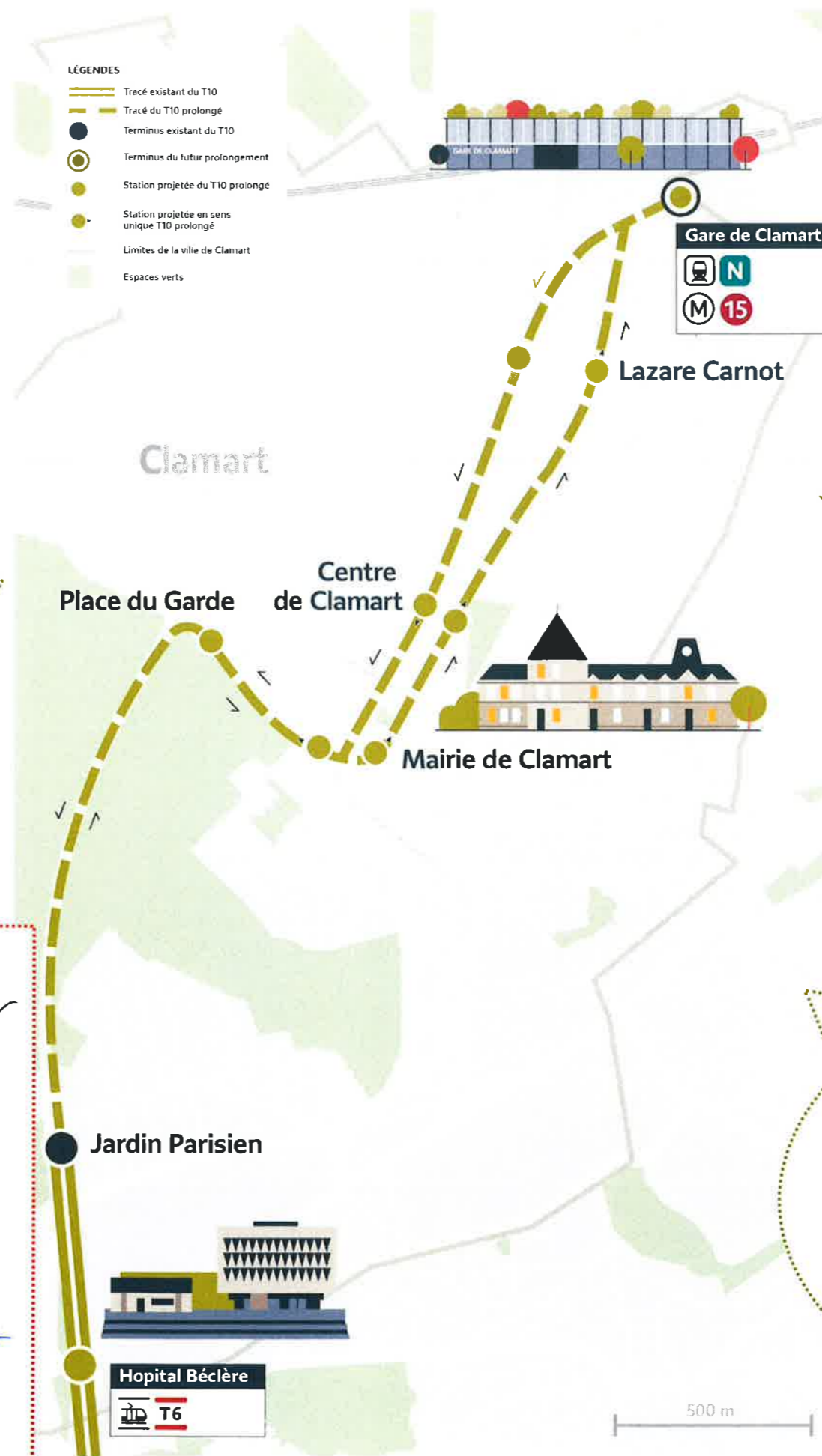
Place du Garde

Vos observations :

Stations, autres observations :

Je ne vois pas un tracé qui obligerait par exemple Rue SAMUEL à être en maximum d'immeubles. De plus pas de travaux en surface sur tout le parcourt!

La solution "aérienne" semble compromettre radicalement la circulation dans Clamart qui est déjà très dense et devient problématique.



Gare de Clamart

Vos observations :

Lazare Carnot

Vos observations :

Bon positionnement!

Mairie de Clamart

Vos observations :

Centre de Clamart

Vos observations :

*proximité avec station
10ème Clamart 4 top poche -
Attention proximité parc
Maison de la -*

Gare de Clamart

Vos observations :

Place du Garde

Vos observations :

Lazare Carnot

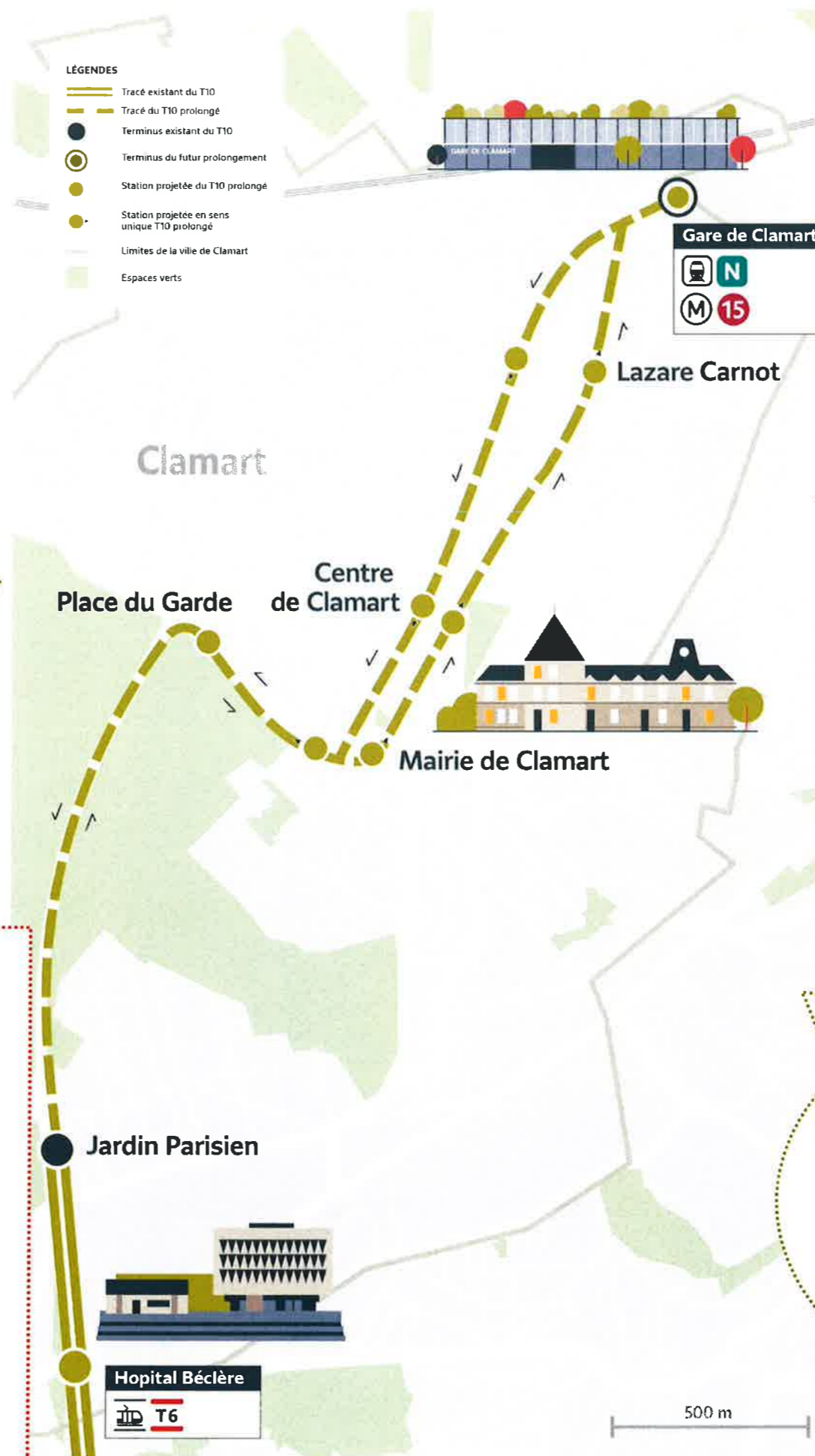
Vos observations :

Stations, autres observations :

Mairie de Clamart

Vos observations :

*On se réserverait la station
Centre (réparation sans Tracy/Samuel
mais sans V. Hugo / J. Zaveres) ??*



Centre de Clamart

Vos observations :

Le Centre est très dense aujourd'hui, un tramway perturbera le commerce

Place du Garde

Vos observations :

Un tracé par place Moyris et rue Paul Vaillant Coturien semble présenter un peu moins d'inconvénients

Stations, autres observations :

- Plus aucun stationnement

PAS DE SCENARIO EN SURFACE

Gare de Clamart

Vos observations :

Lazare Carnot

Vos observations :

Une station utile.

Mairie de Clamart

Vos observations :

Dispersion pure et simple de la zone piétonne existante et envisagée.

⇒ le scénario en surface fait disparaître la ville de Clamart !



Centre de Clamart

Vos observations :

Gare de Clamart

Vos observations :

Comment

Place du Garde

Vos observations :

Stations, autres observations :

*Stations Centre de Clamart et
mairie de Clamart sont
trop proches.
Pourquoi pas une station entre
les 2 communes.
~~Trop~~
Plus assez de stationnement à
la mise en oeuvre.*

- LÉGENDES**
- Tracé existant du T10
 - Tracé du T10 prolongé
 - Terminus existant du T10
 - Terminus du futur prolongement
 - Station projetée du T10 prolongé
 - Station projetée en sens unique T10 prolongé
 - Limites de la ville de Clamart
 - Espaces verts



Lazare Carnot

Vos observations :

Mairie de Clamart

Vos observations :

*Trop d'impacts sur les déplacements
piétons dans le centre ville.
Complicé de trouver un emplacement
pour les stations.*

Centre de Clamart

Vos observations :

trou grande proximité de la station avec celle de la Mairie

Gare de Clamart

Vos observations :

La zone étant actuellement en totale modernisation, seul le Bd des Frères Vigoureuse permettait d'accueillir un terminus en surface. Cependant, cette option n'est pas optimale dans le cadre de l'interconnexion avec le M15 dont la station est prévue en sous terrain. De même pour la ligne N dont la voie ferrée se situe de l'autre côté du programme immobilier (BNP) de refaçon de la place de la gare.

Place du Garde

Vos observations :

Lazare Carnot

Vos observations :

Stations, autres observations :

Mairie de Clamart

Vos observations :



Centre de Clamart

Vos observations :

- Impact sur le jardin Kléber ?

Gare de Clamart

Vos observations :

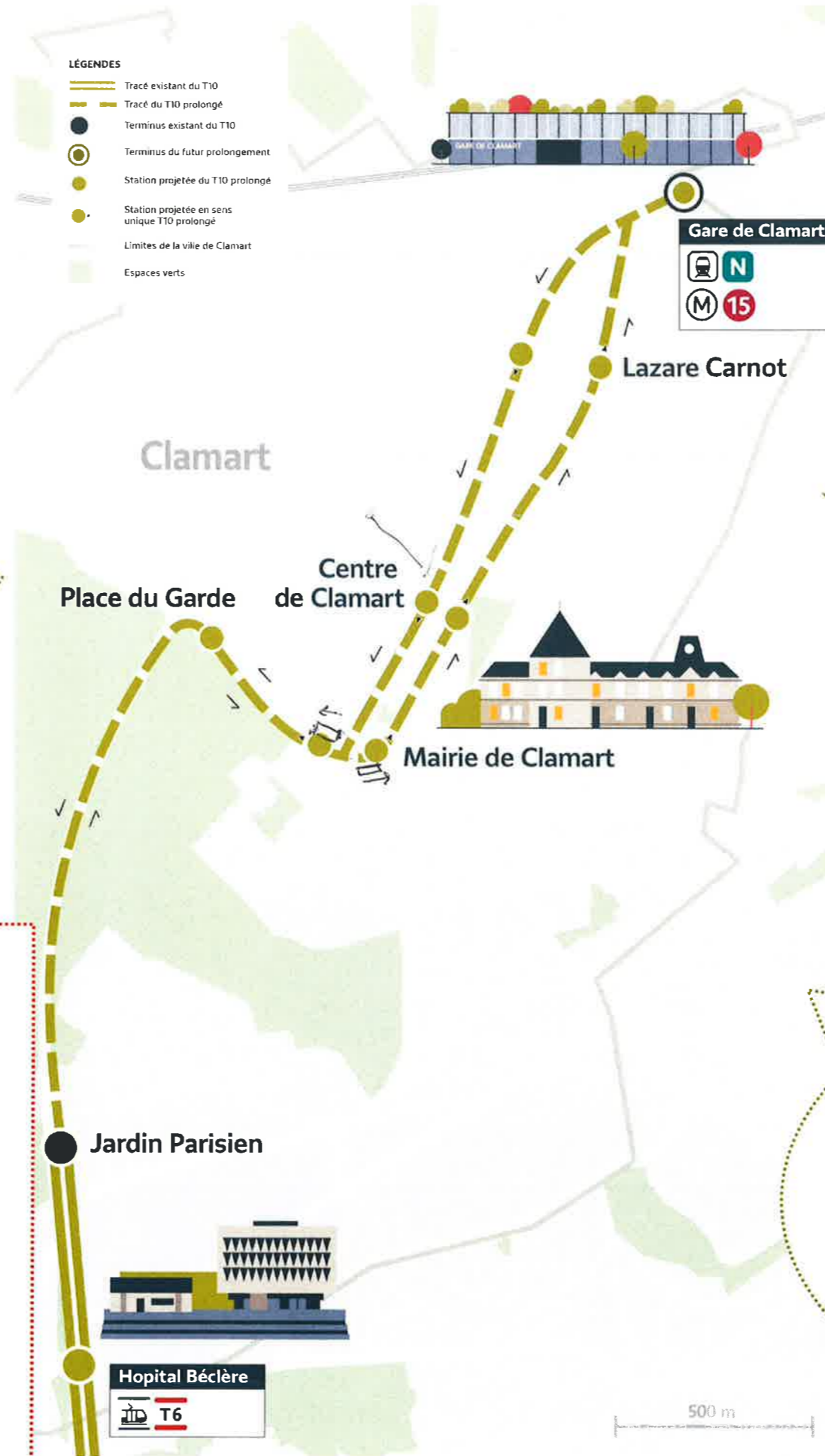
quel est le schéma de liaison de cette station terminale avec l'entrée du métro M15 et l'axe de la gare SNCF ?

Place du Garde

Vos observations :

- Intermodalité vélos (P Véligo par exemple)

Stations, autres observations :



Lazare Carnot

Vos observations :

Quelle est l'utilité de cette station compte tenu de la distance à la gare (<500m) et du temps de trajet /attente / correspondance ? Sur un temps total optimal de 8 minutes (attente / montée / trajet / correspondance), une zone de près de 600 m de rayon autour de la gare invalide l'usage du tram (sauf pour une desserte très locale de moins de 100m : école ?)

Mairie de Clamart

Vos observations :

impact sur le fonction. de la rue piétonne - Jeu Jaurès -

Centre de Clamart

Vos observations :

Station à mettre "à" l'entrée du parc.

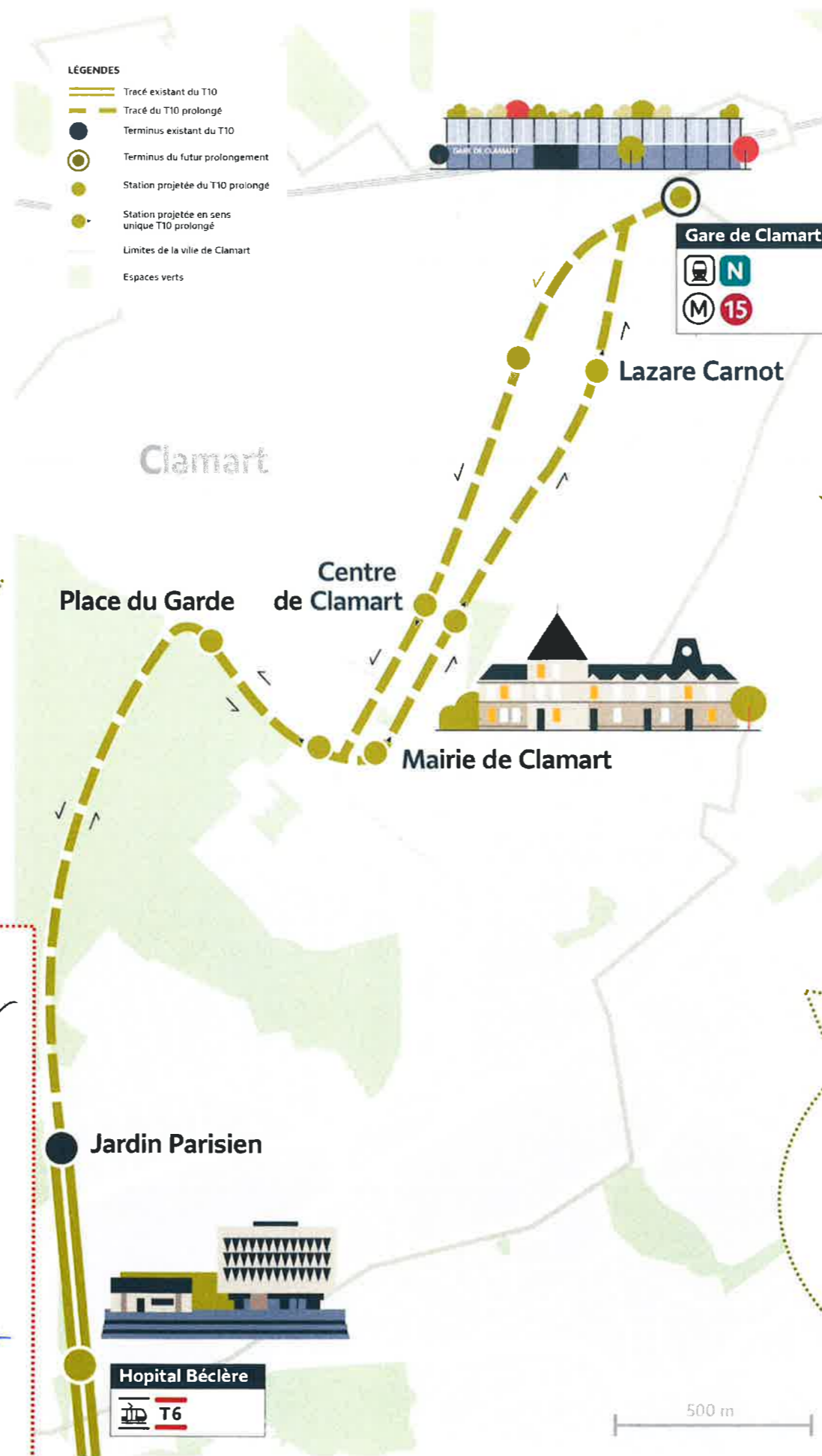
Place du Garde

Vos observations :

Stations, autres observations :

Je ne vois pas un tracé qui obligerait pas à couper Rue SAMUEL à distance maximum d'immeubles. De plus pas de travaux en surface sur tout le parcourt!

La solution "aérienne" semble compromettre radicalement la circulation dans Clamart qui est déjà très dense et devient problématique.



Gare de Clamart

Vos observations :

Lazare Carnot

Vos observations :

Bon positionnement!

Mairie de Clamart

Vos observations :

Centre de Clamart

Vos observations :

*proximité avec station
10ème Clamart 4 top poche -
Attention proximité parc
Maison de la -*

Gare de Clamart

Vos observations :

Place du Garde

Vos observations :

Stations, autres observations :

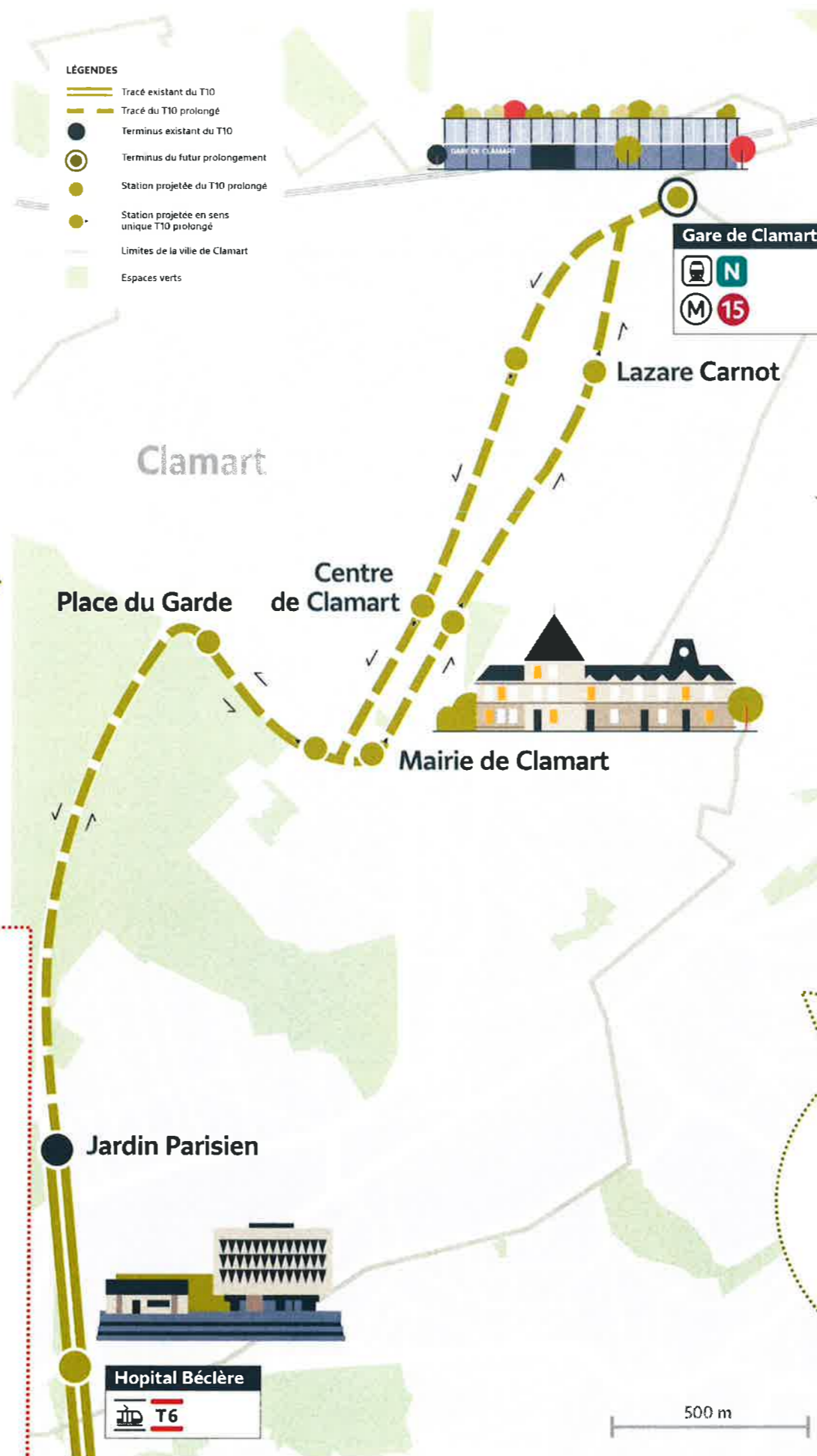
Lazare Carnot

Vos observations :

Mairie de Clamart

Vos observations :

*On se réserverait la station
Centre (réparation sans Tracy/Samuel
mais sans V. Hugo / J. Zaveres) ??*



Centre de Clamart

Vos observations :

Le Centre est très dense aujourd'hui, un tramway perturbera le commerce

Place du Garde

Vos observations :

Un tracé par place Moyris et rue Paul Vaillant Coturien semble présenter un peu moins d'inconvénients

Stations, autres observations :

- Plus aucun stationnement

F PAS DE SCENARIO EN SURFACE

Gare de Clamart

Vos observations :

Lazare Carnot

Vos observations :

Une station utile.

Mairie de Clamart

Vos observations :

Disposition pure et simple de la zone piétonne existante et envisagée.

⇒ le scénario en surface fait disparaître la ville de Clamart !



Centre de Clamart

Vos observations :

Gare de Clamart

Vos observations :


Comment

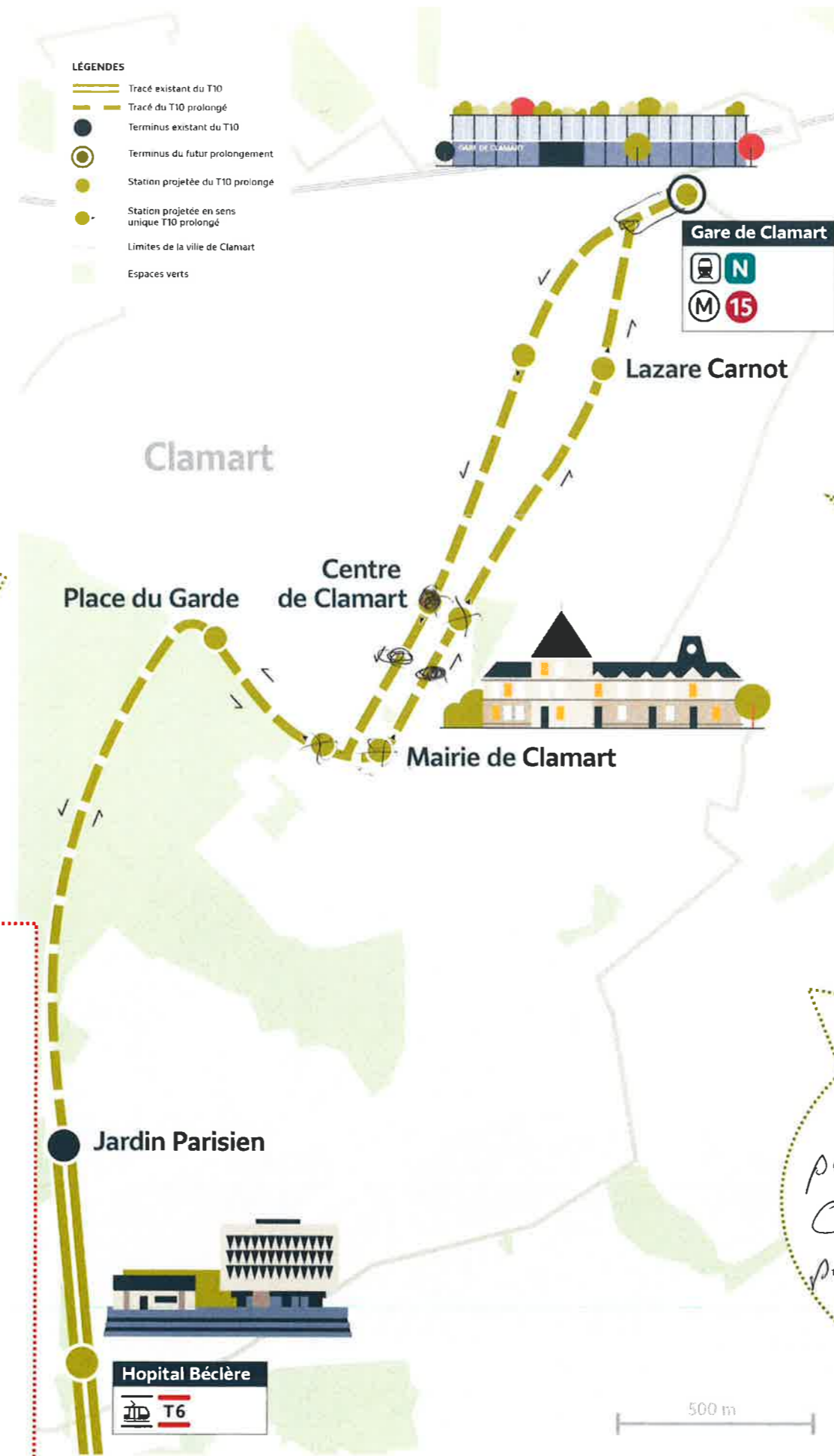
Place du Garde

Vos observations :

Stations, autres observations :

*Stations Centre de Clamart et
mairie de Clamart sont
trop proches.
Pourquoi pas une station entre
les 2 communes.
~~Trop~~
Plus assez de stationnement à
la mise en oeuvre.*

- LÉGENDES**
-  Tracé existant du T10
 -  Tracé du T10 prolongé
 -  Terminus existant du T10
 -  Terminus du futur prolongement
 -  Station projetée du T10 prolongé
 -  Station projetée en sens unique T10 prolongé
 -  Limites de la ville de Clamart
 -  Espaces verts



Lazare Carnot

Vos observations :

Mairie de Clamart

Vos observations :

*Trop d'impacts sur les déplacements
piétons dans le centre ville.
Complicé de trouver un emplacement
pour les stations.*

Centre de Clamart

Vos observations :

trou grande proximité de la station avec celle de la Mairie

Gare de Clamart

Vos observations :

La zone étant actuellement en totale modernisation, seul le Bd des Frères Vigoureuse permettait d'accueillir un terminus en surface. Cependant, cette option n'est pas optimale dans le cadre de l'interconnexion avec le M15 dont la station est prévue en sous terrain. De même pour la ligne N dont la voie ferrée se situe de l'autre côté du programme immobilier (BNP) de refaçon de la place de la gare.

Place du Garde

Vos observations :

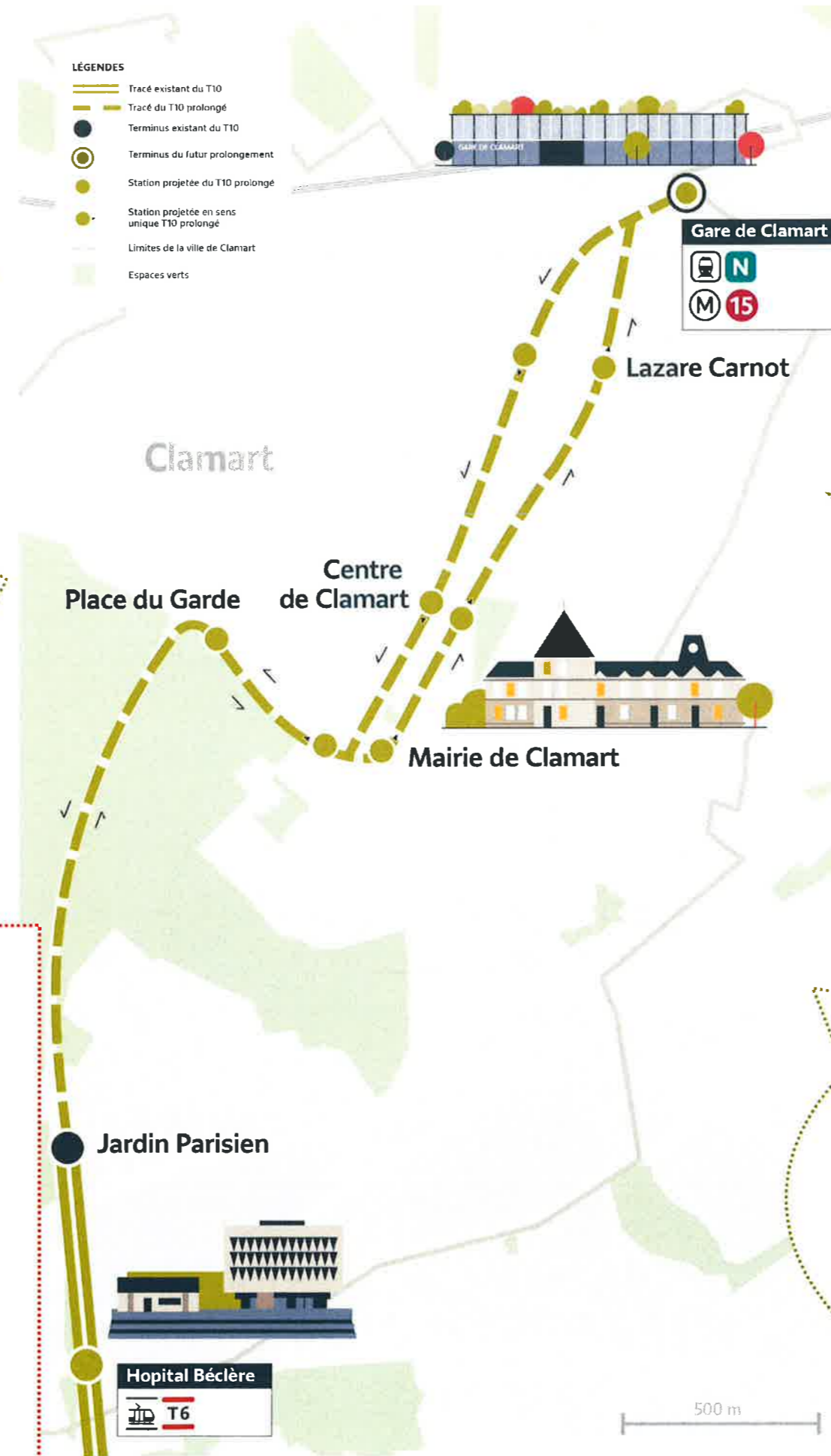
Lazare Carnot

Vos observations :

Stations, autres observations :

Mairie de Clamart

Vos observations :



Centre de Clamart

Vos observations :

- Impact sur le jardin Kléber ?

Gare de Clamart

Vos observations :

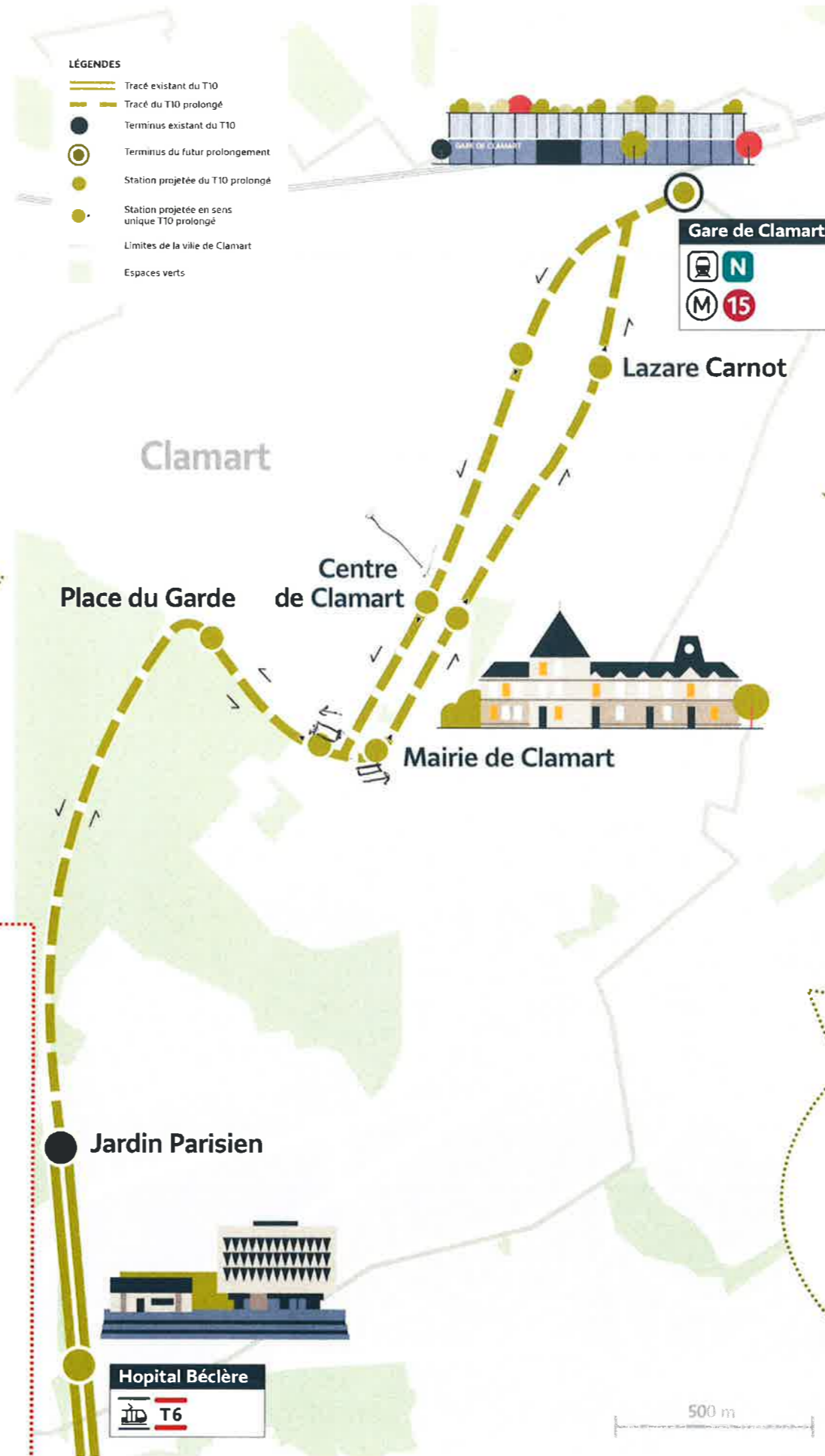
quel est le schéma de liaison de cette station terminale avec l'entrée du métro M15 et l'axe de la gare SNCF ?

Place du Garde

Vos observations :

- Intermodalité vélos (P Véligo par exemple)

Stations, autres observations :



Lazare Carnot

Vos observations :

Quelle est l'utilité de cette station compte tenu de la distance à la gare (<500m) et du temps de trajet /attente / correspondance ? Sur un temps total optimal de 8 minutes (attente / montée / trajet / correspondance), une zone de près de 600 m de rayon autour de la gare invalide l'usage du tram (sauf pour une desserte très locale de moins de 100m : école ?)

Mairie de Clamart

Vos observations :

impact sur le fonction. de la rue piétonne - Jeu Jaurès -

Centre de Clamart

Vos observations :

Augmenter le nombre de bus en circulation suffirait largement, pas besoin de ces travaux et de ce T10

Place du Garde

Vos observations :

Il faut épargner la forêt et ne pas faire de cet endroit un chantier

Plus de circulation routière sur les 2 axes... de bâti ne serait alors pas touché.

Stations, autres observations :

Pertinence d'avoir des stations aussi proches les uns des autres ?

Ex: Mairie de Clamart et Centre de Clamart. ou encore Lazare Carnot et gare de Clamart.

→ Faire moins de stations ?
→ Station ~~à~~ Centre de Clamart seule inutile



Gare de Clamart

Vos observations :

→ Il s'agit ici d'un projet qui remodelé totalement la cité de Clamart -

Lazare Carnot

Vos observations :

Ce projet a notamment pour vocation d'être une alternative à la voiture. Dès lors, pourquoi ne pas abandonner la circulation routière sur les 2 voies. Aucun impact sur le bâti.

Mairie de Clamart

Vos observations :

Question: Quel est de l'utilisation des entrées de parking (rue Patrice) pendant et après les travaux. Qualité de vie des résidents (Bruit/vibration poussière...)?

Plus de Bus serait suffisant
Ne pas toucher au Parc Marceau Blanche, indispensable à la qualité de vie du centre

Centre de Clamart
Vos observations :

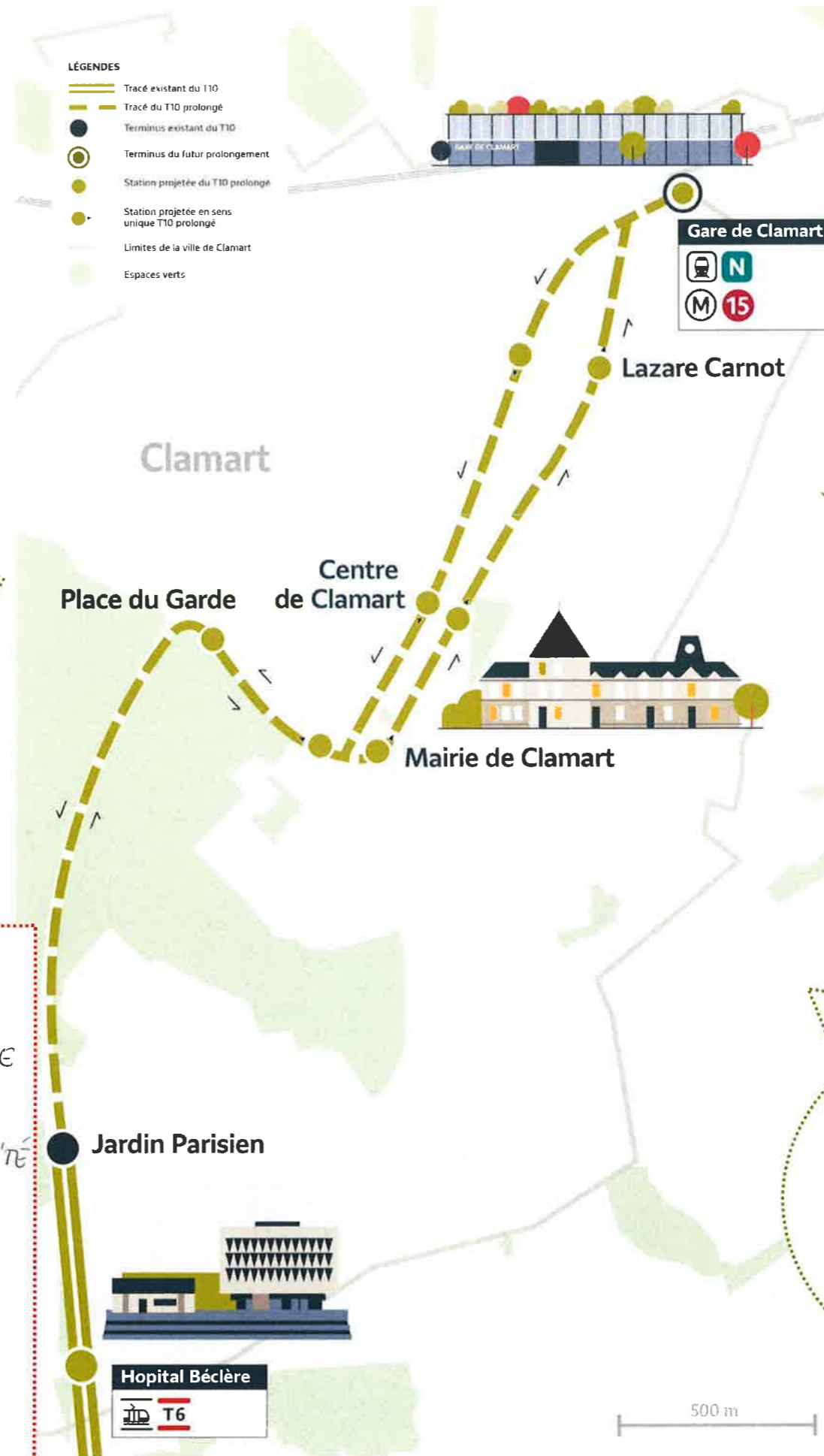
Station trop proche de la station Mairie de Clamart, proposition de déplacer la station Centre de Clamart au niveau de la rue Pierre Louvier et en supprimant la Station Lazare Carnot qui serait trop près de celle de Pierre Louvier. Donc 3 stations au lieu de 4.

Place du Garde
Vos observations :

Générant des difficultés de circulation

Stations, autres observations :

LE TRACÉ ENVISAGÉ DANS LE CENTRE VILLE EN SURFACE N'EST PAS ENVISAGÉ DANS CERTAINES RUE QUI SONT TROP ÉTROITE. LES CONSÉQUENCES SUR LA QUALITÉ DE VIE SERAIENT VRAIMENT DÉGRADÉES



Gare de Clamart
Vos observations :

Impact Foncier TROP IMPORTANT

Lazare Carnot
Vos observations :

À DEUX VOITURES ON NE PASSE PAS
AUSOIN HUI DEJA

Mairie de Clamart
Vos observations :

Centre de Clamart

Vos observations :

Pourquoi si proche de la station Mariva ?

Gare de Clamart

Vos observations :

Place du Garde

Vos observations :

Stations, autres observations :



Lazare Carnot

Vos observations :

La distance entre Lazare Carnot et Gare de Clamart est à peine supérieure à 500 m, cette distance n'est-elle pas un peu courte ?

Mairie de Clamart

Vos observations :

Il y a à peine 500 m entre Mairie de Clamart et Centre de Clamart, la distance n'est-elle pas un peu courte ?

Centre de Clamart
Vos observations :

Gare de Clamart
Vos observations :

Place du Garde
Vos observations :

Lazare Carnot
Vos observations :

Stations, autres observations :

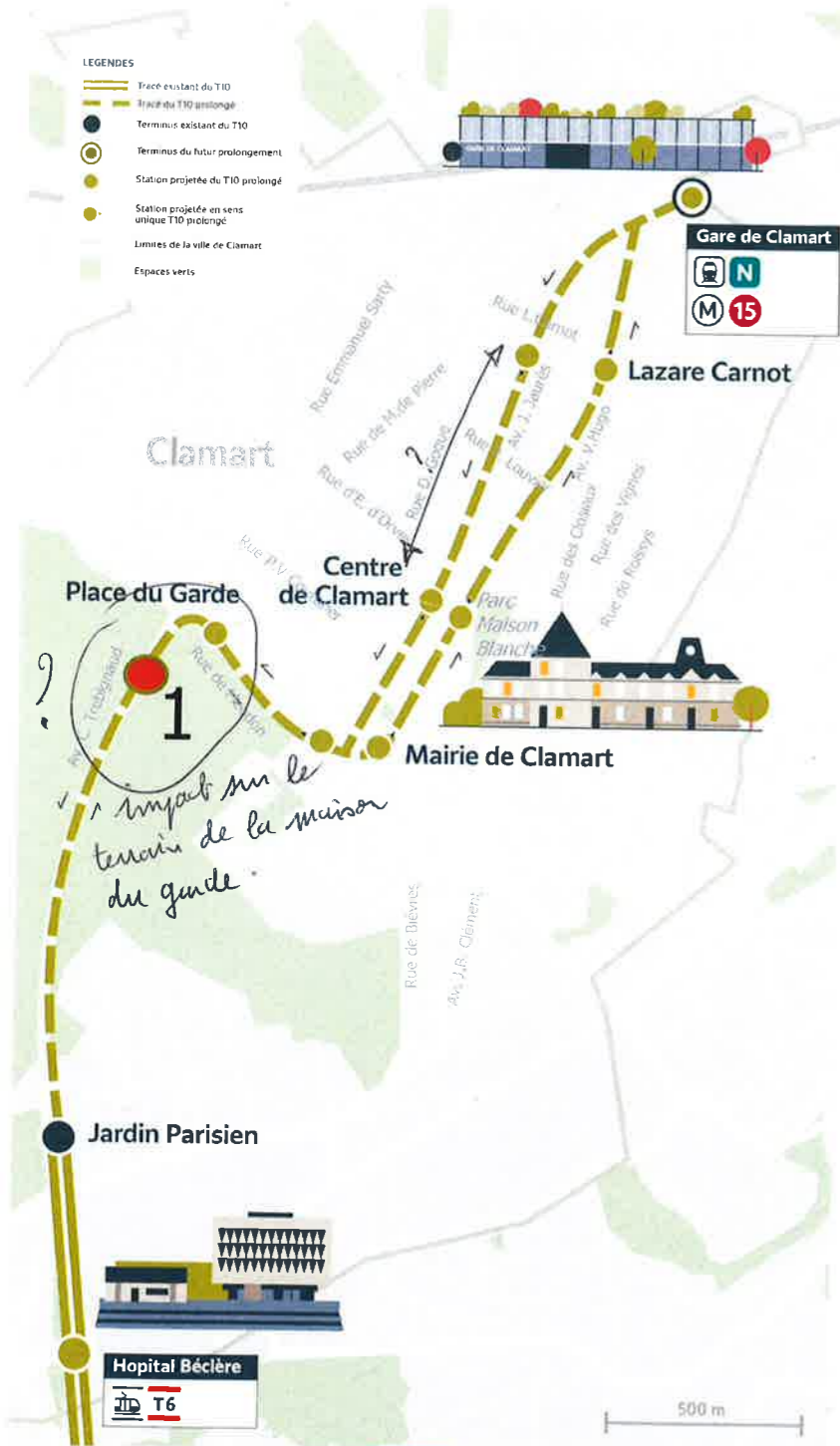
Impact Foncier catastrophique ! où vont aller les gens délogés.
Places de parking supprimées +
le moitié des arbres supprimée +
Nuisance sonore aux arrêts des stations.
Pollution visuelle
Vibrations : impact sur les bâtis
Vive la Navette électrique ! ok (H)



Mairie de Clamart
Vos observations :

Avenue Claude Trébignaud

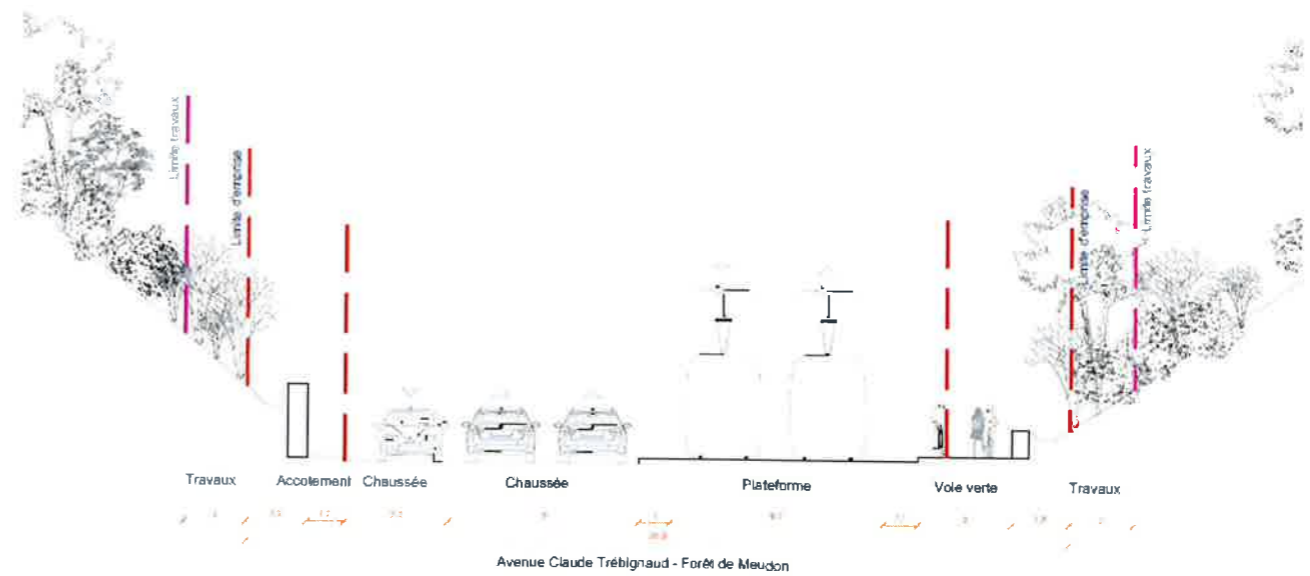
1



Aujourd'hui



Demain

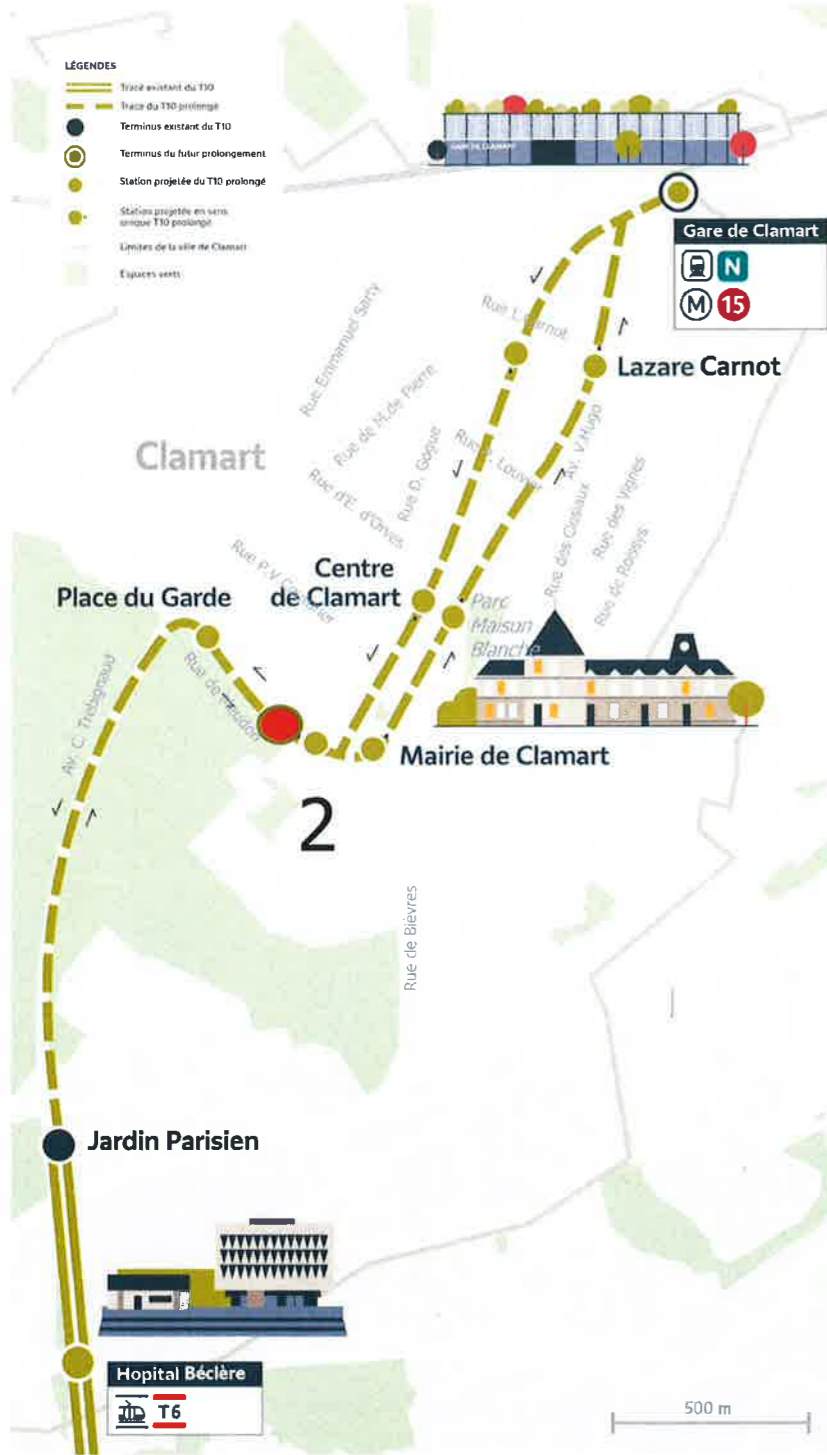


Vos observations :

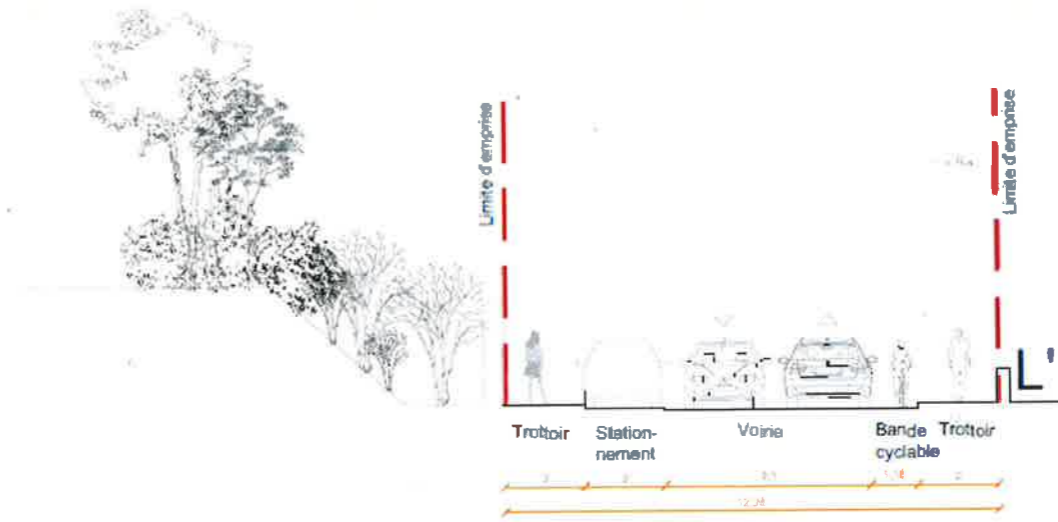
- Pente trop forte sur Trébignaud. Attention au freinage ou patinage surtout si gel/neige/pluie.
- Pas de virages qui ralentissent le trajet.
- Forêt impactée.
- Circulation impactée.
- Impact sur le terrain de la maison du garde.



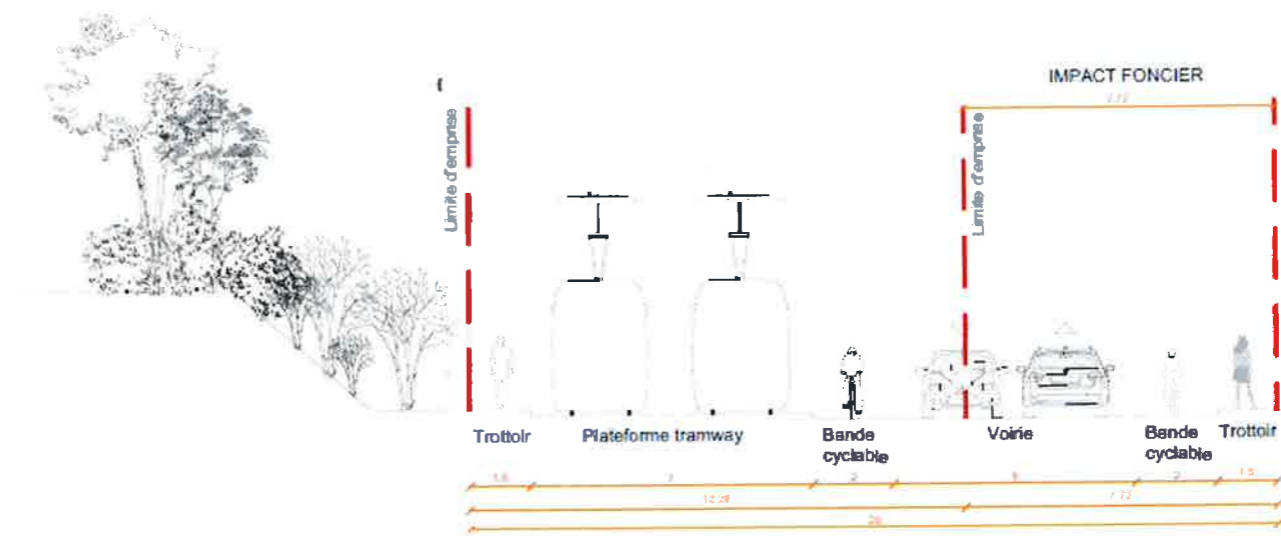
Rue de Meudon



Aujourd'hui

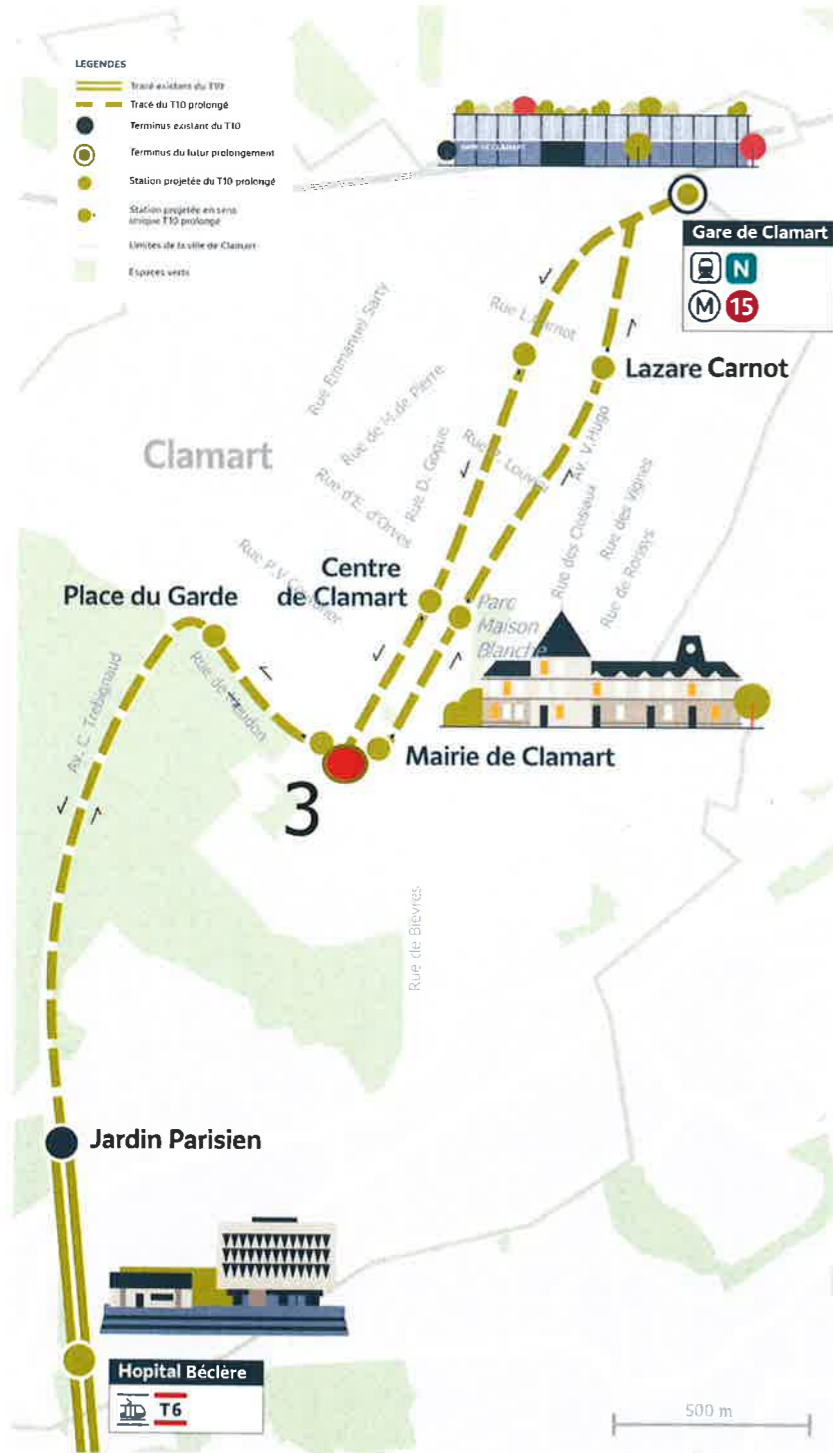


Demain

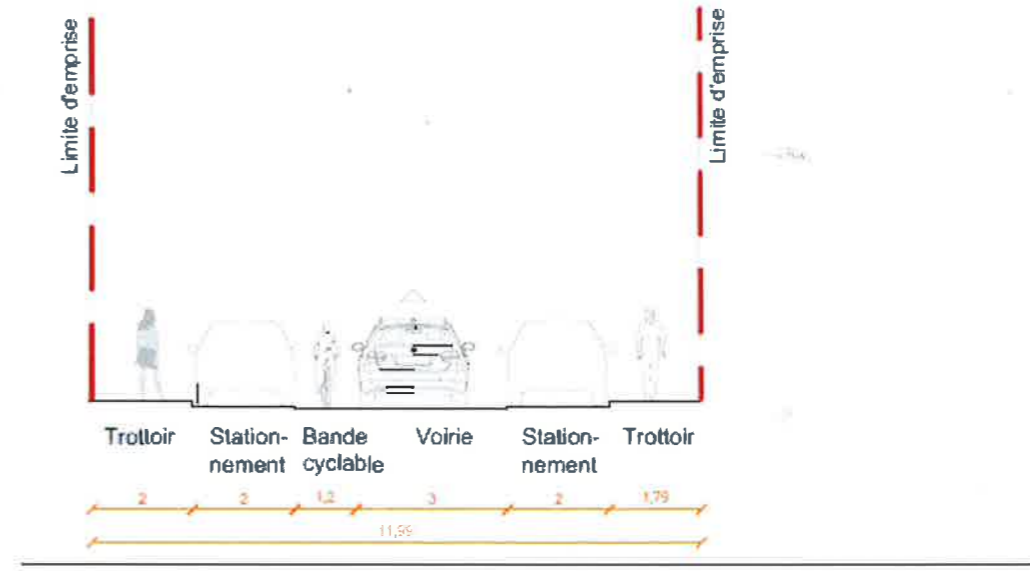


Vos observations :

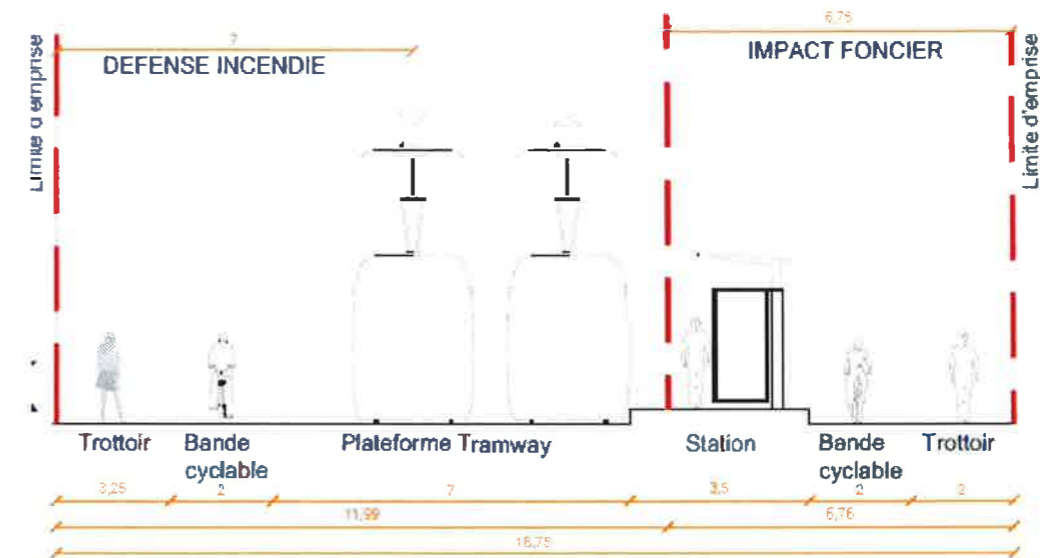
Attention au stade d'une belle en travaux : modif de l'existant.



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

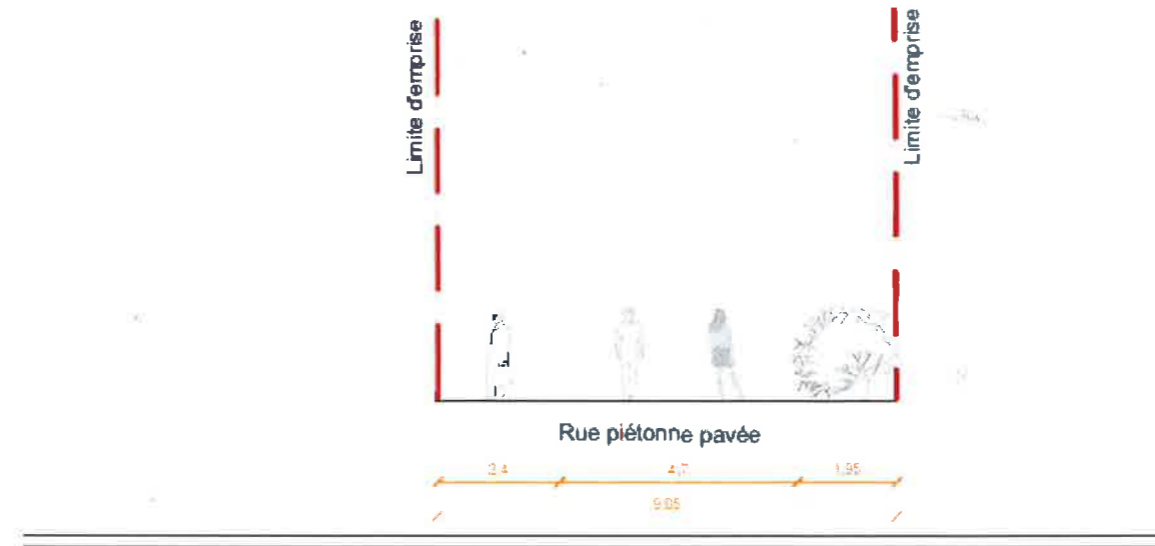
Trop étroit et dangereux (boulangeries, restaurants ...), traversées piétons intenses.

Avenue Jean Jaurès

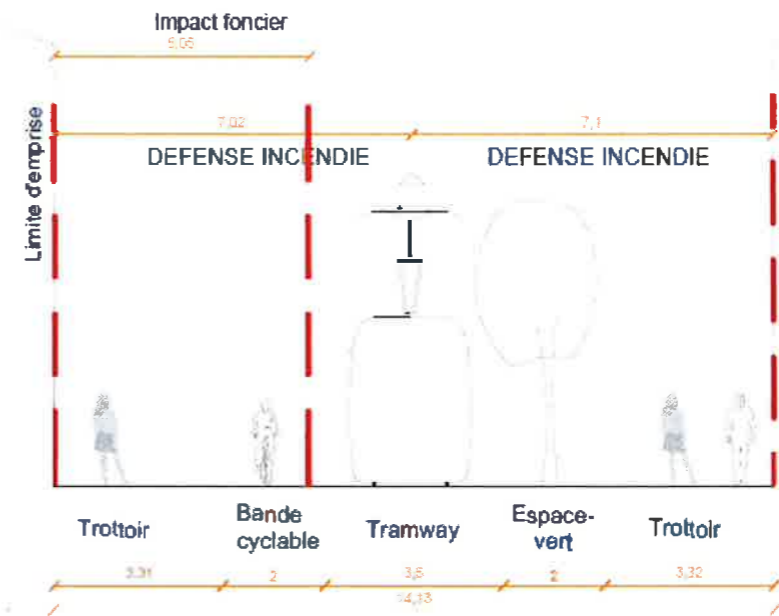
6



Aujourd'hui



Demain

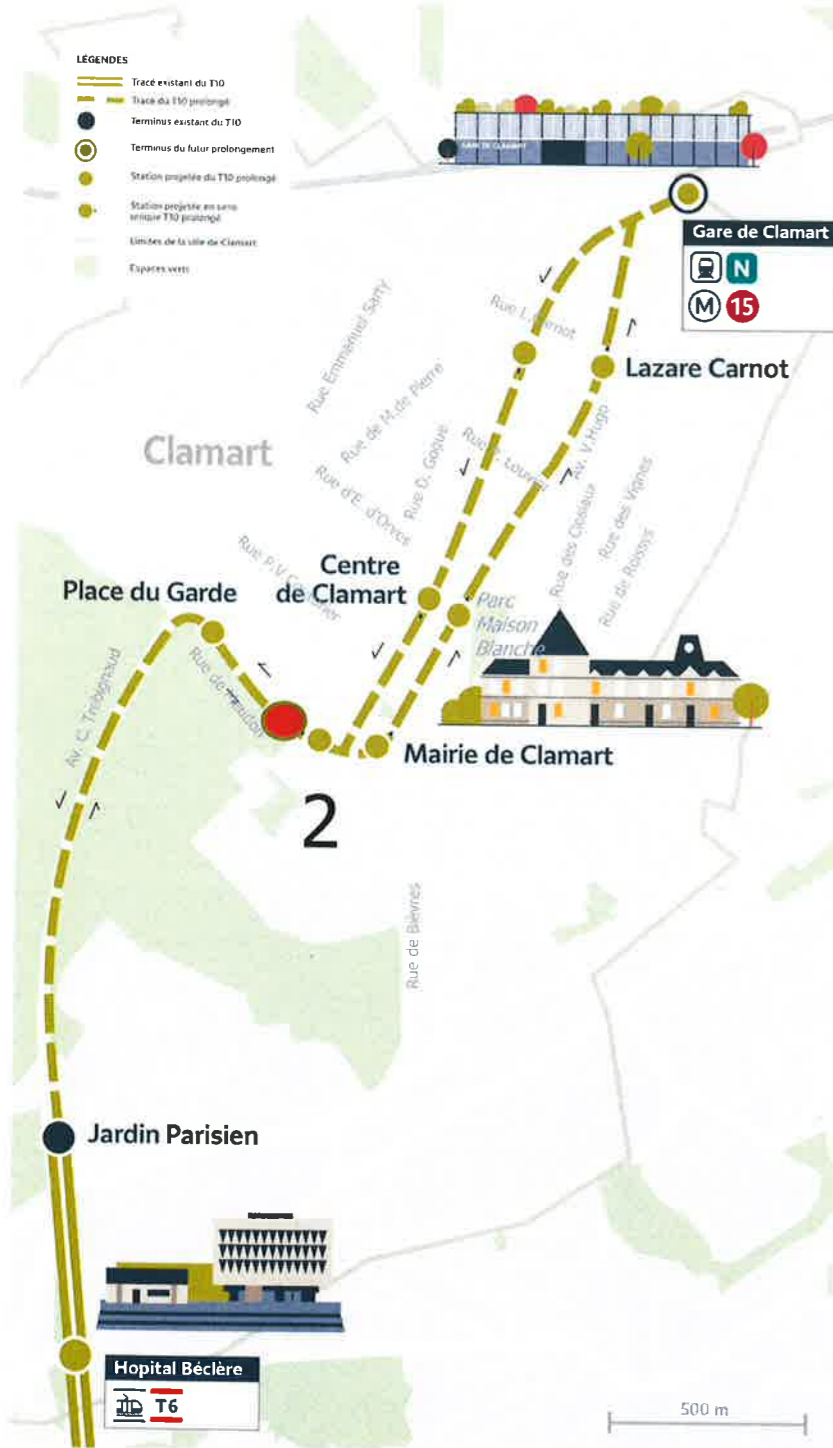


Vos observations :

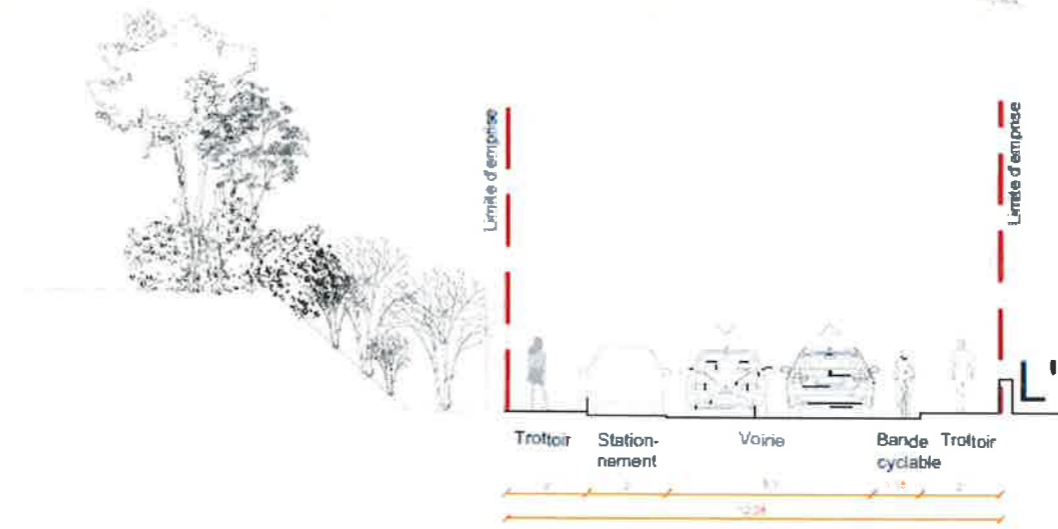
Incompatible avec la rue piétonne actuelle.

Rue de Meudon

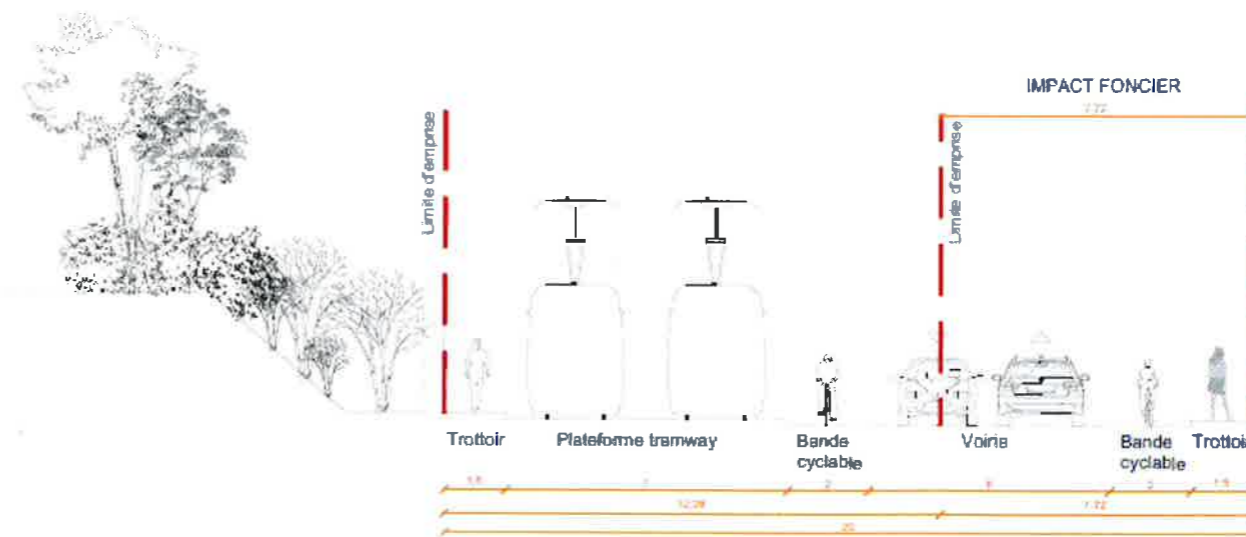
2



Aujourd'hui



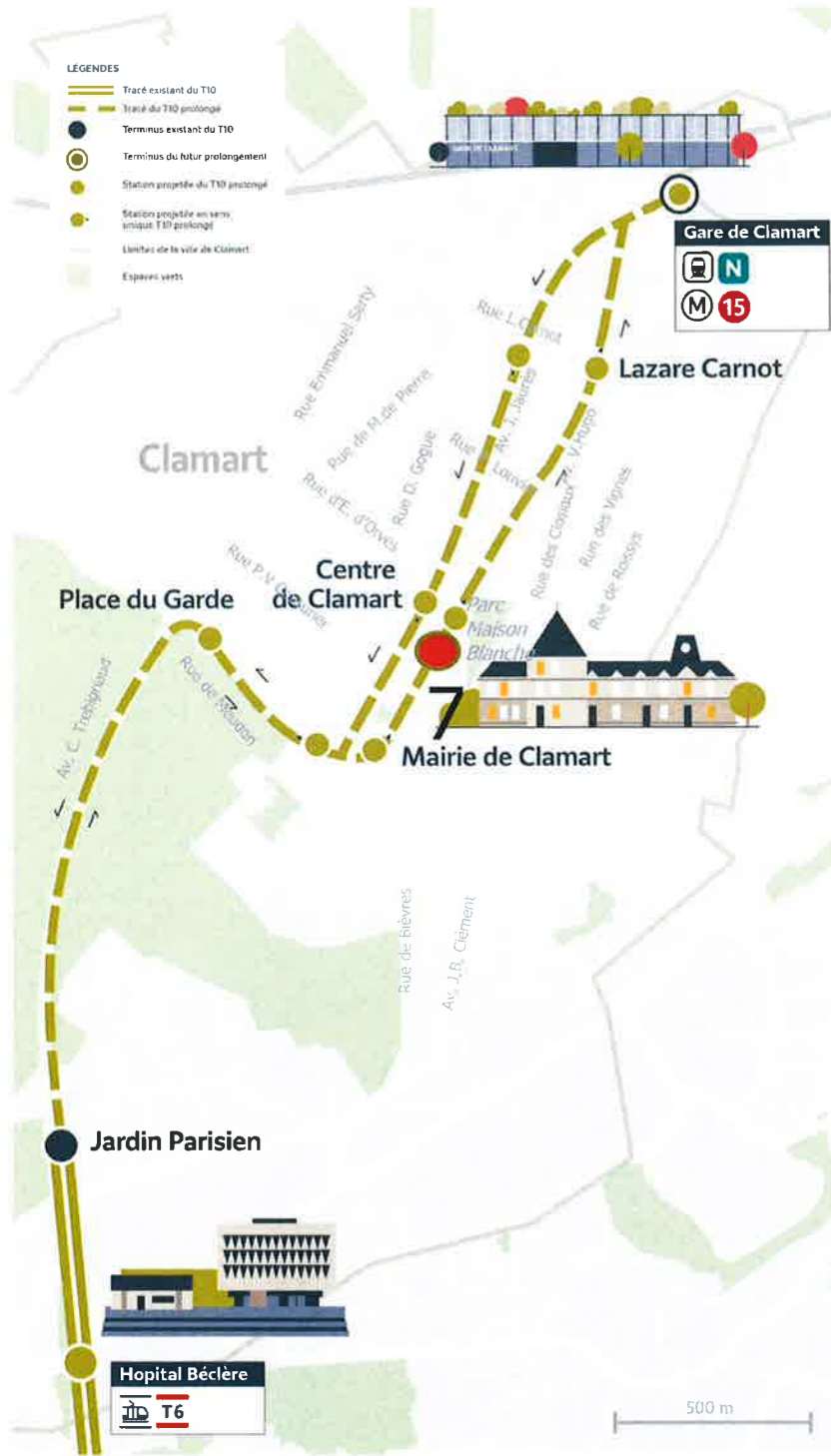
Demain



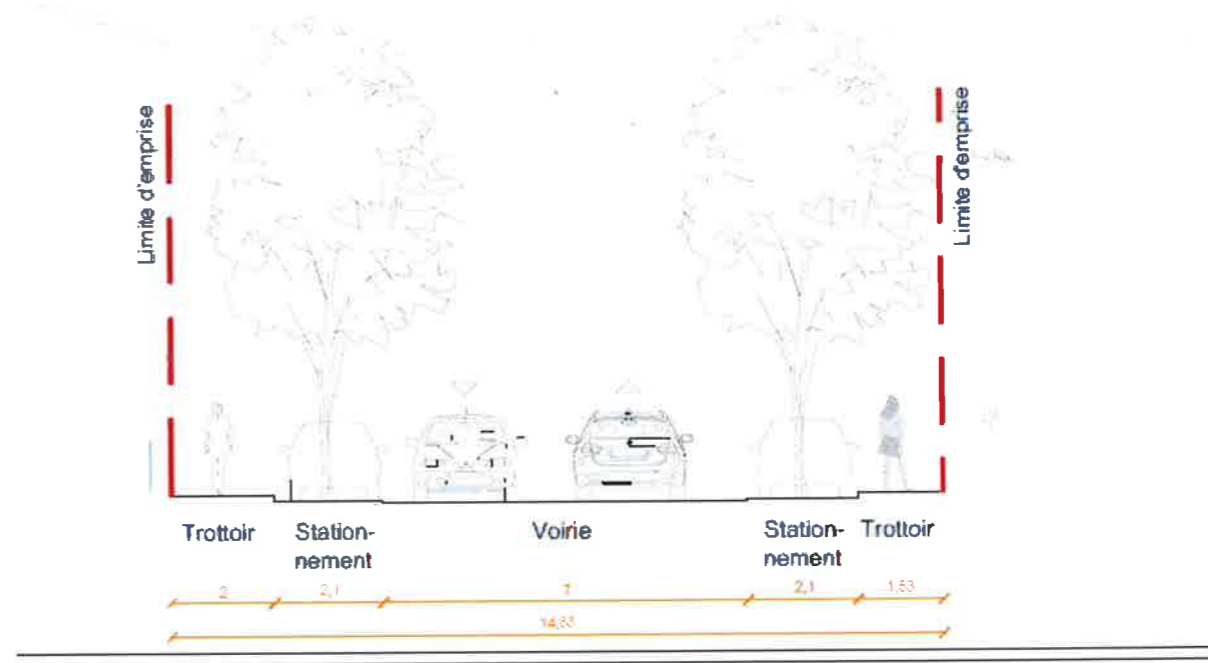
Vos observations :

On rappelle les faits interrogations à Clamart lors des décisions pour l'aménagement du stade. Nous demandons que l'emprise dans le rue de Meudon soit, au moins en partie, prise en compte stable et non coté laté.

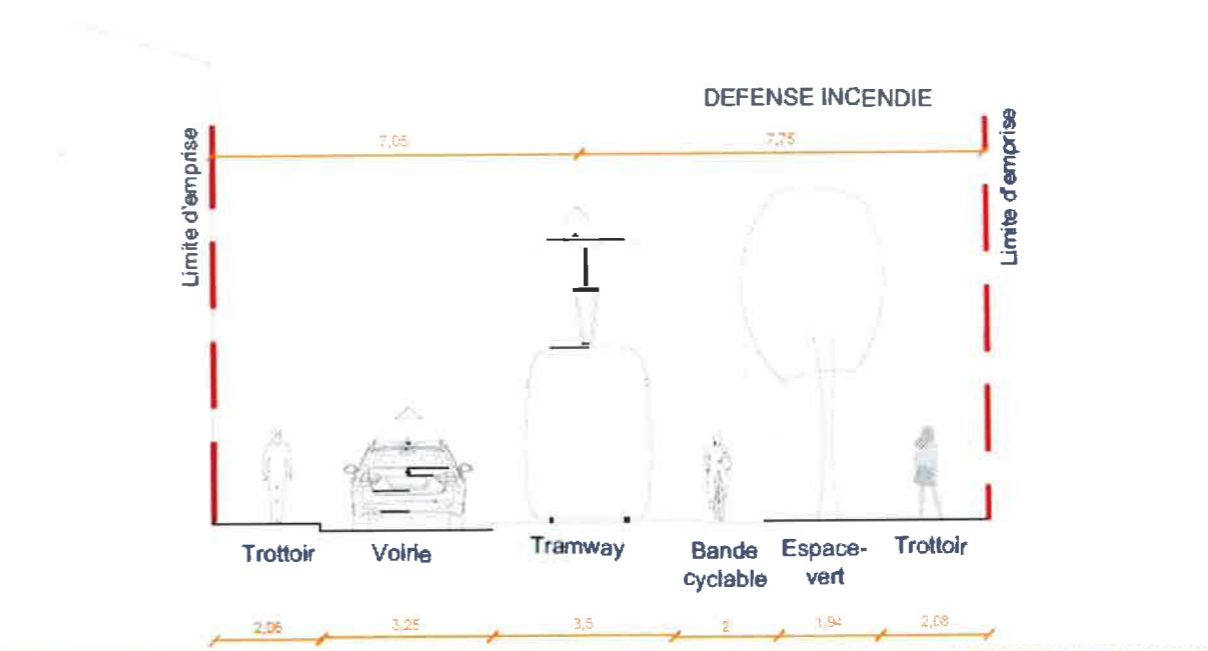
Avenue Victor Hugo



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

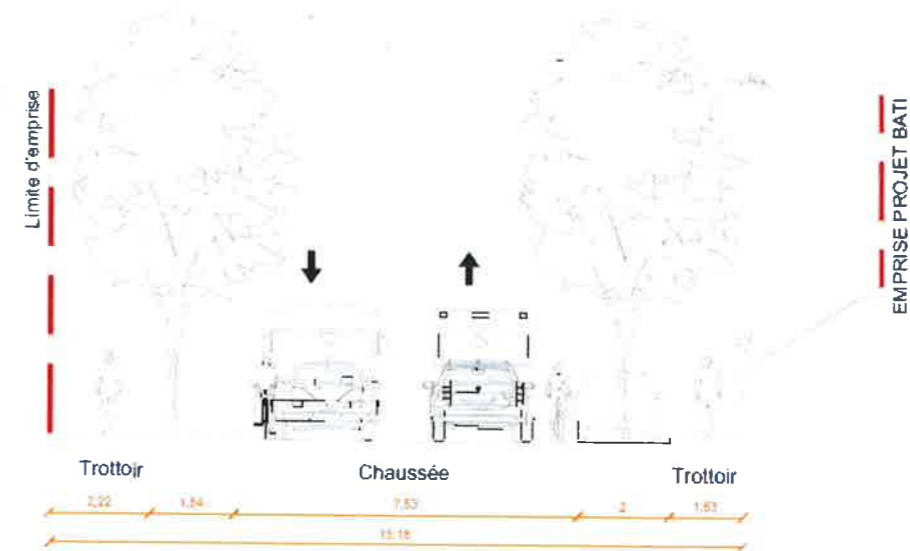
Très grande proximité de la station du parc Maison Blanche avec celle de la Mairie de Clamart.

Boulevard des frères Vigouroux

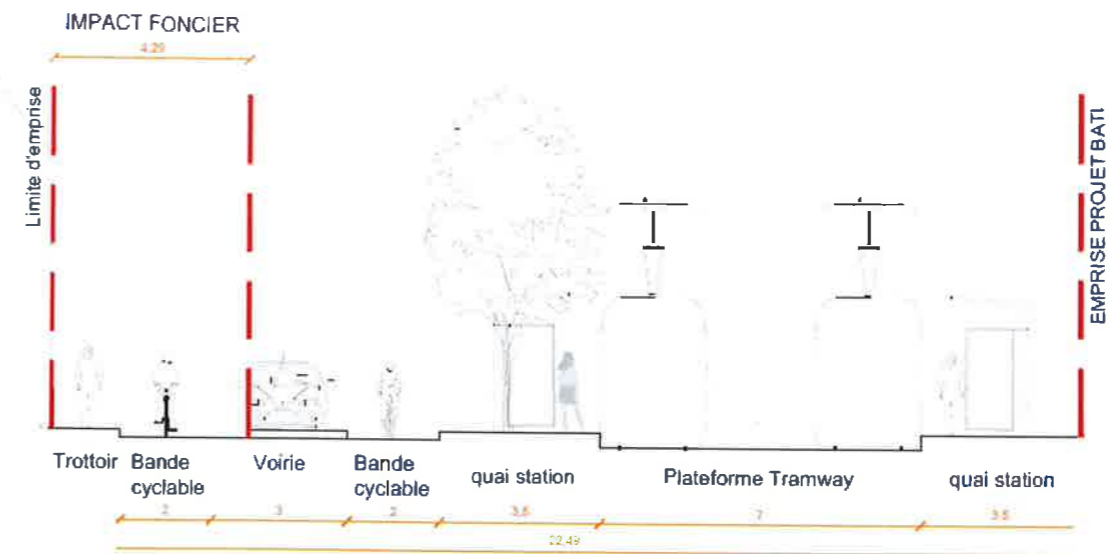
12



Aujourd'hui



Demain



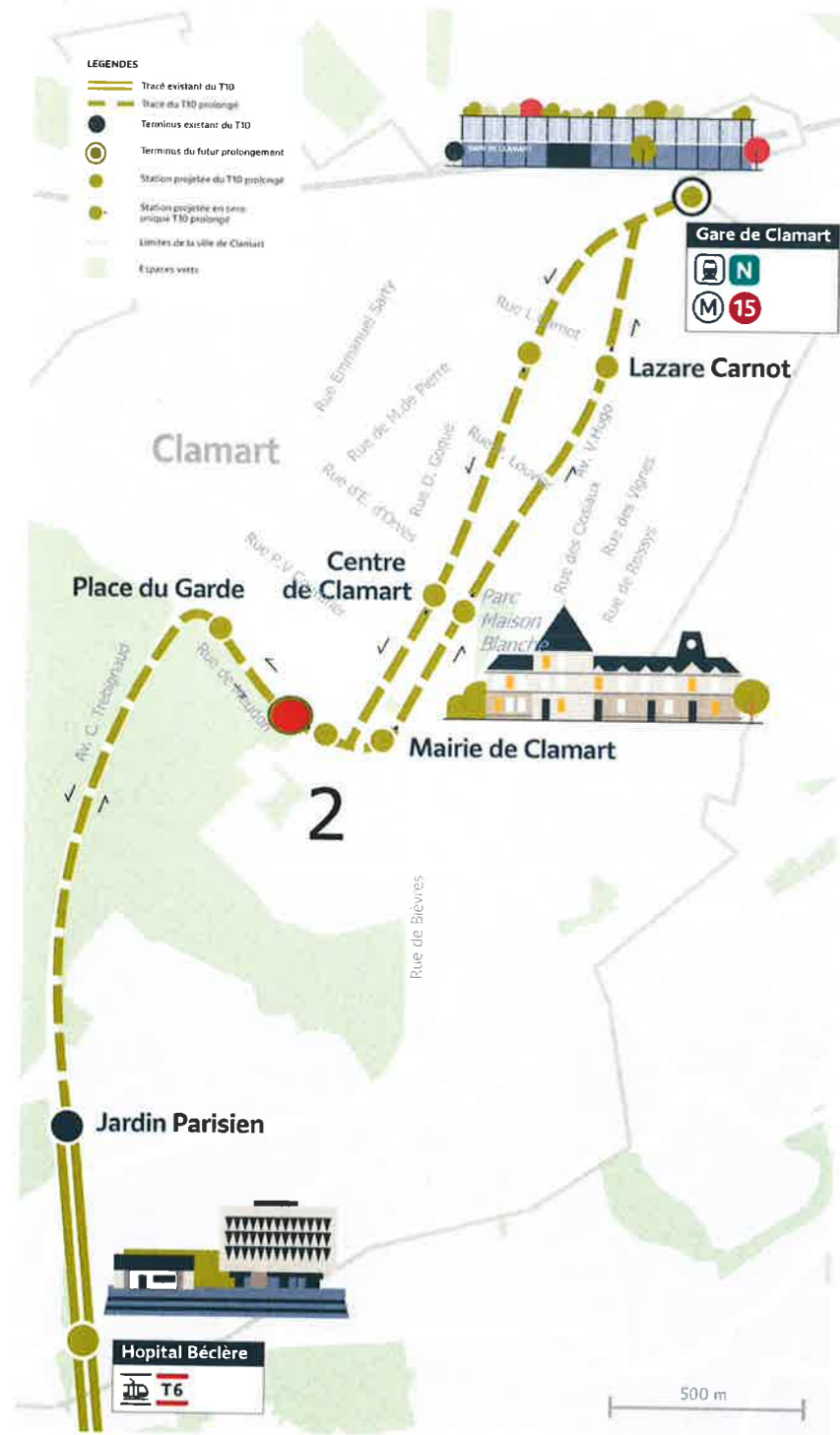
Vos observations :

L'impact foncier de ce scénario en surface s'ajoute à la complète refaçon de la zone de la gare de Clamart, pour laquelle de nombreux programmes immobiliers neufs sont en cours de réalisation. Sans oublier les autres aménagements envisagés tels que la pépinière d'entreprise, les espaces cultivés et autres.

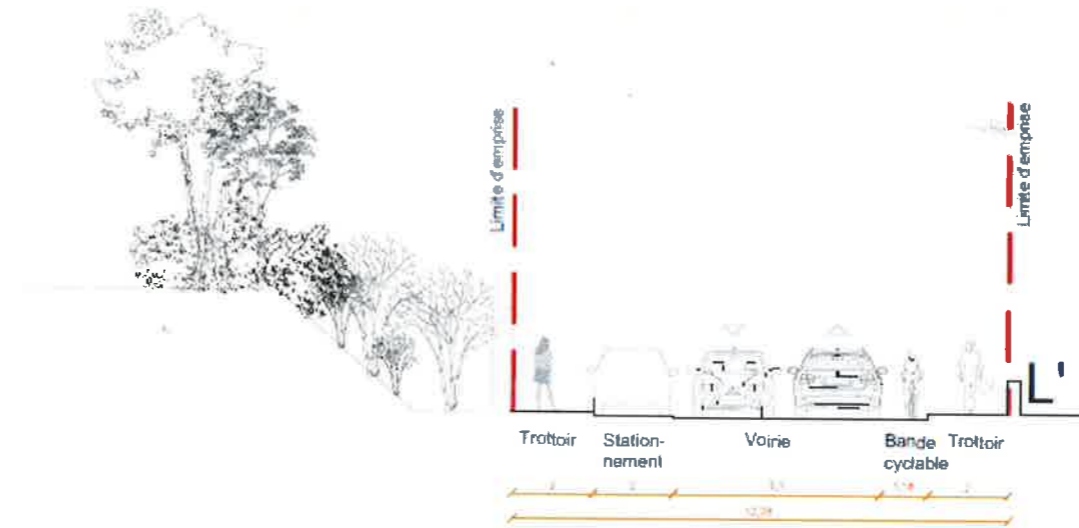
Ne serait-il pas préférable de passer en sous-terrain en assurant à la fois que le projet de refaçon de la gare aboutisse et qu'indépendamment nous puissions assurer en parallèle une connexion en sous-sol avec le métro 15 des GPE.



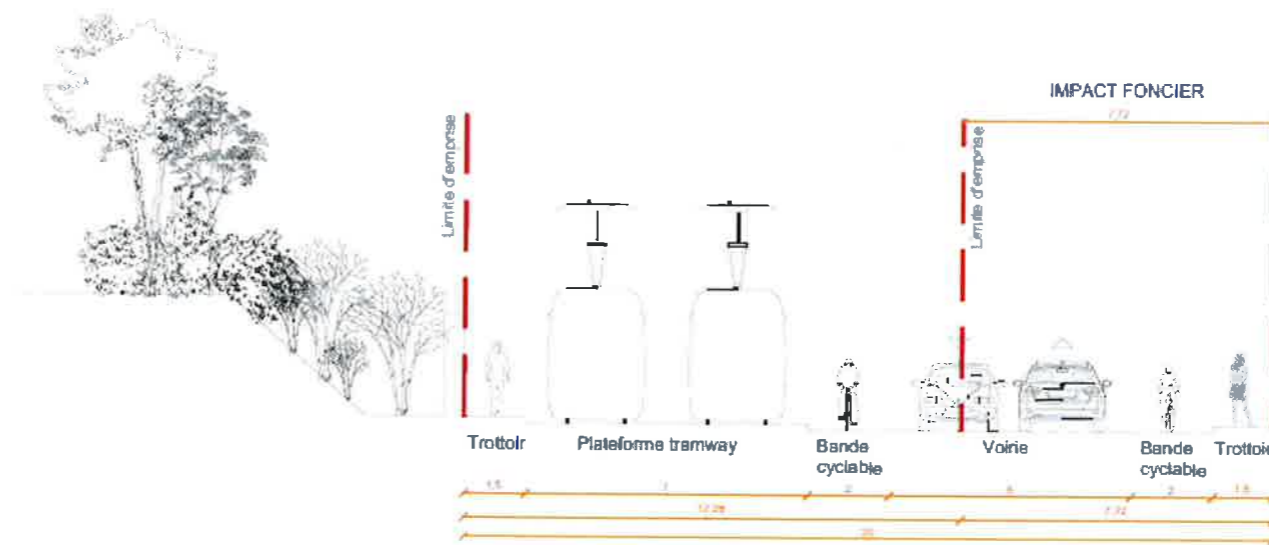
Rue de Meudon



Aujourd'hui



Demain

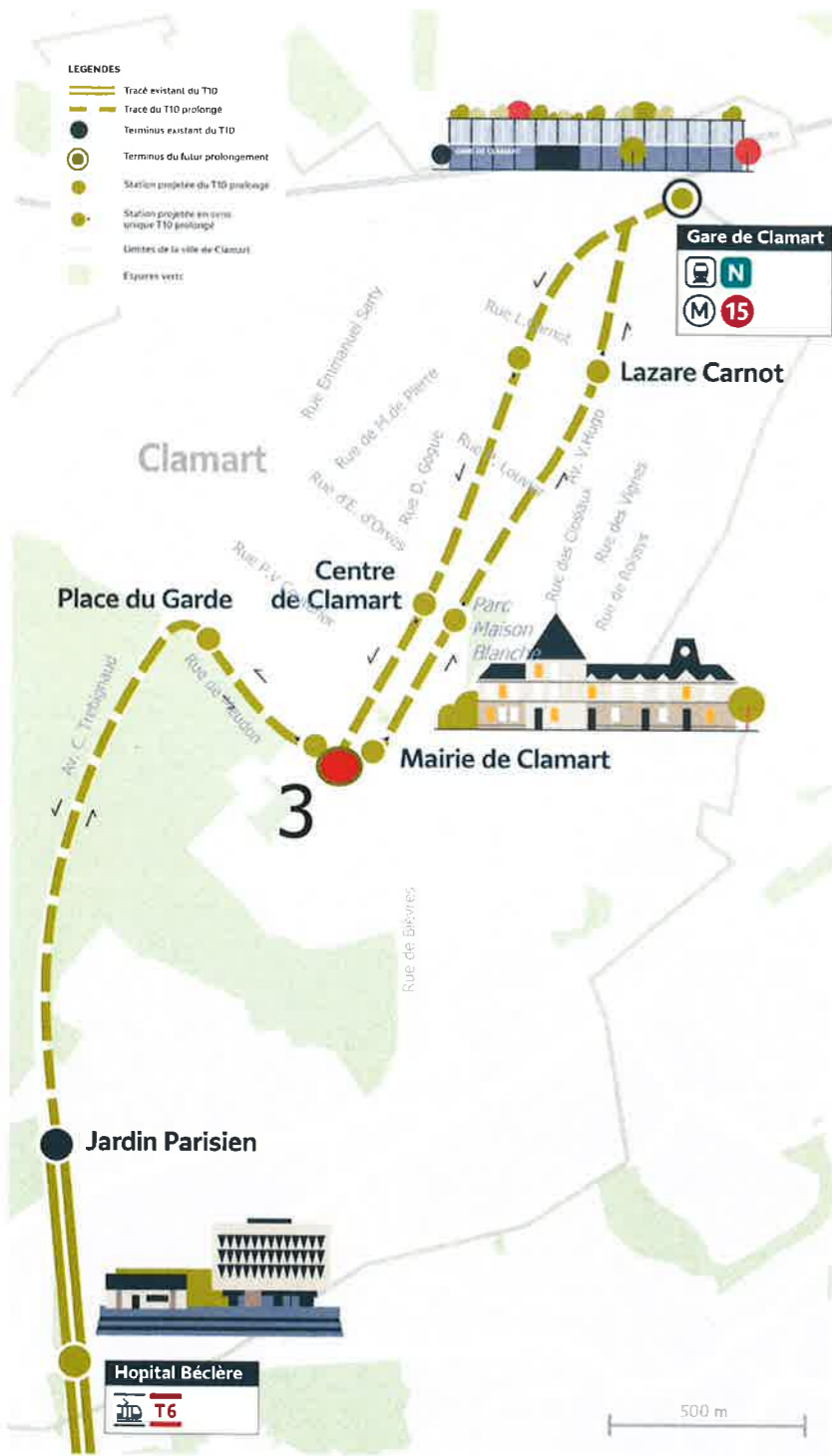


Vos observations :

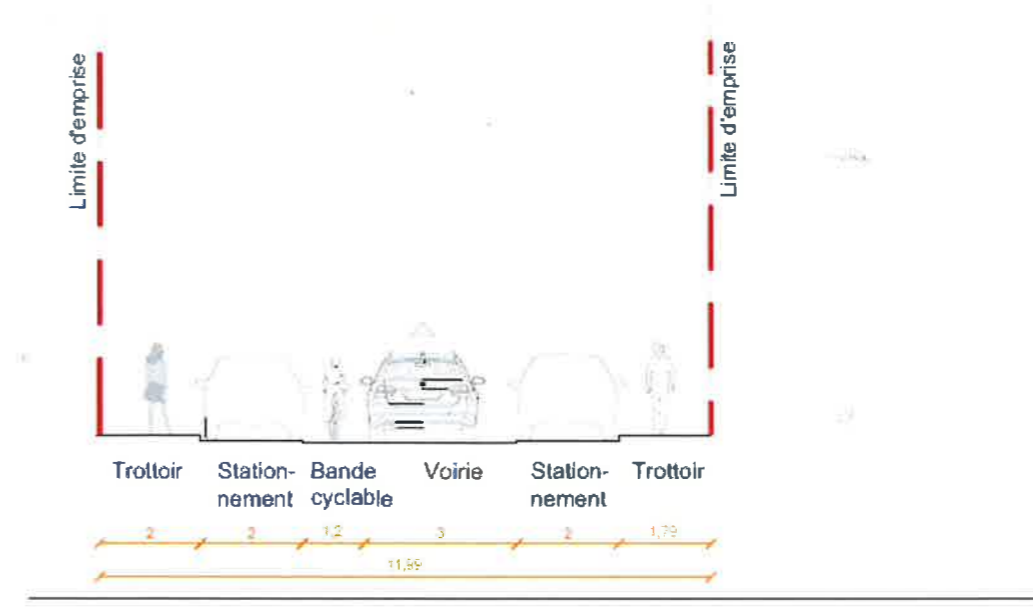
Maison "daxée" (avec tour) face à l'actuelle bande avec le futur?

Avenue René Samuel

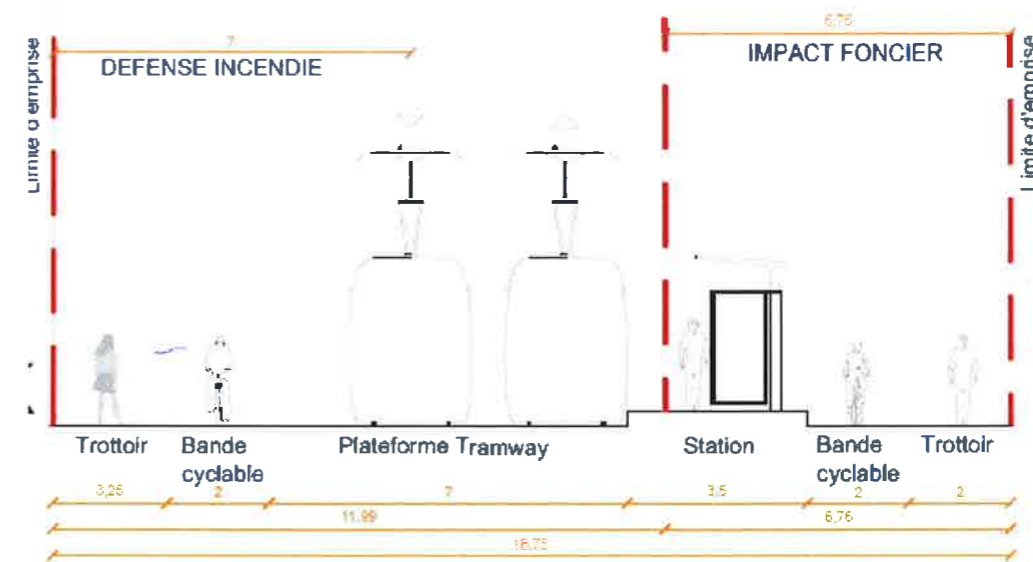
3



Aujourd'hui



Demain

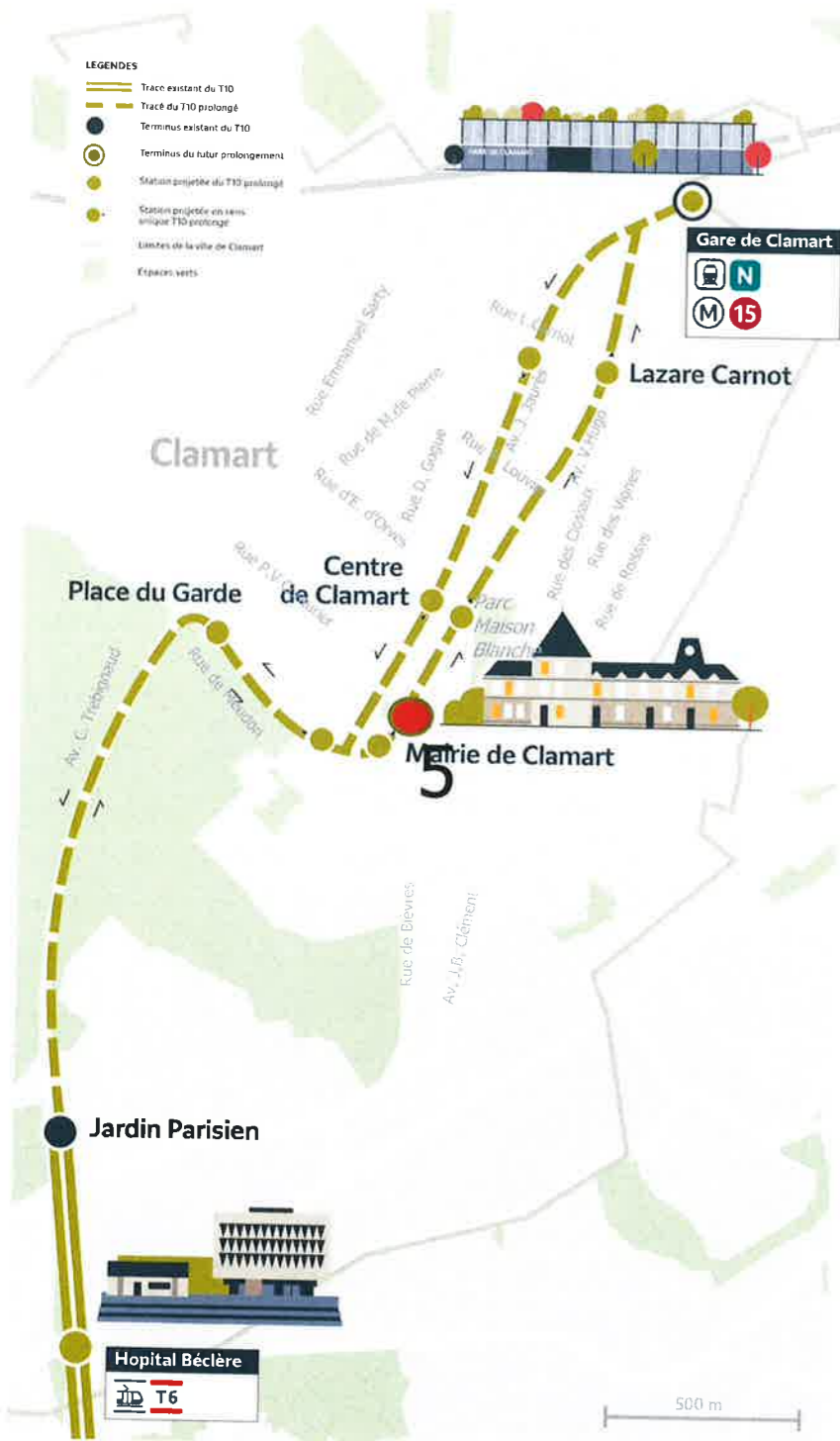


Vos observations :

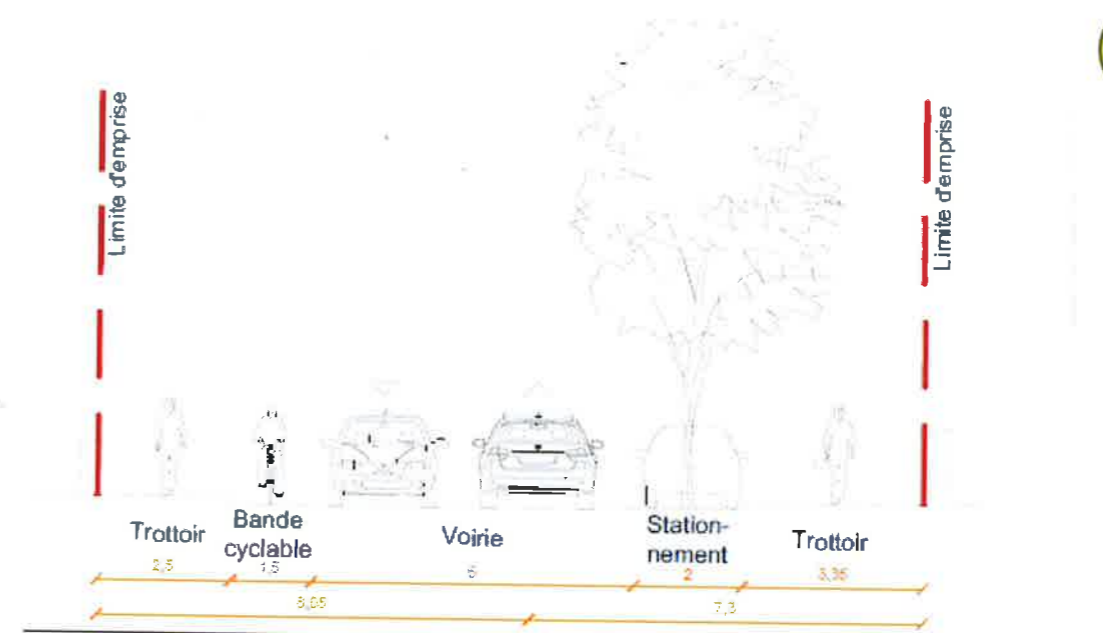
*ou la circulation automobile se ferait ?
Et la perte des places de stationnement auto des habitants ?*

Rue Pierre et Marie Curie

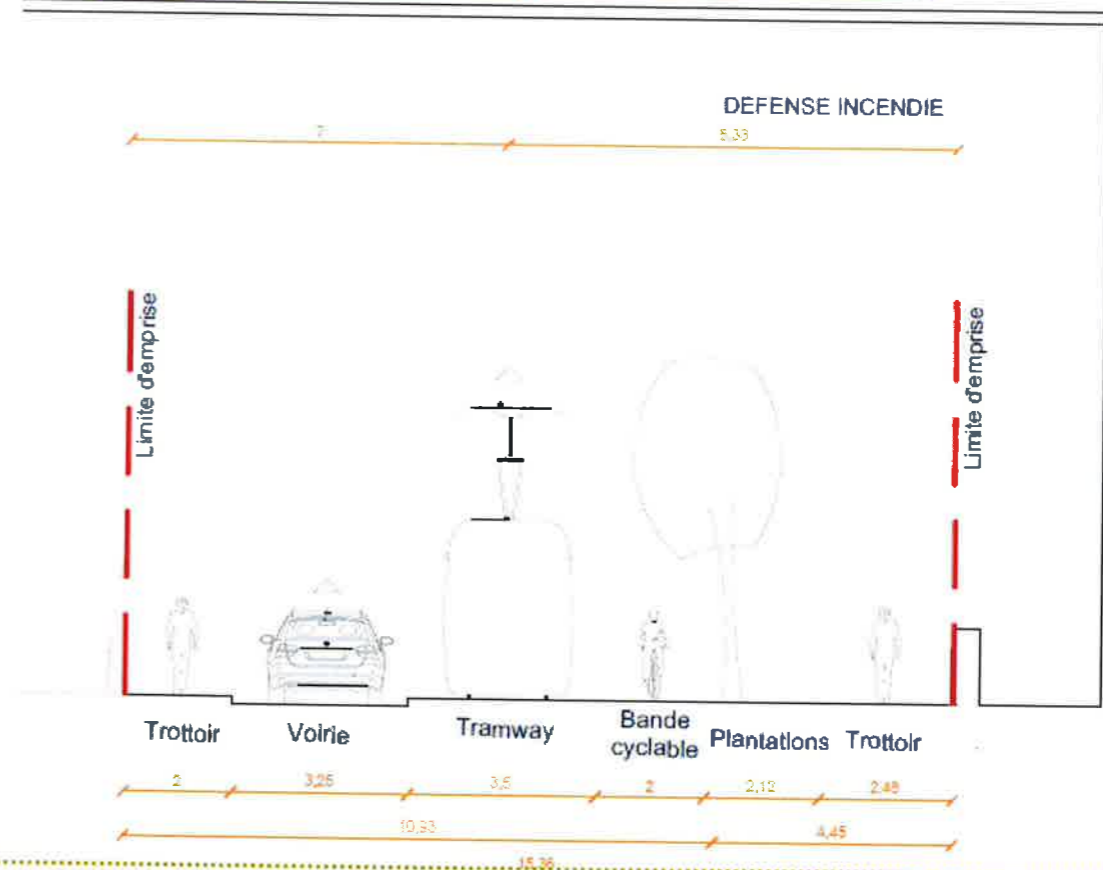
5



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

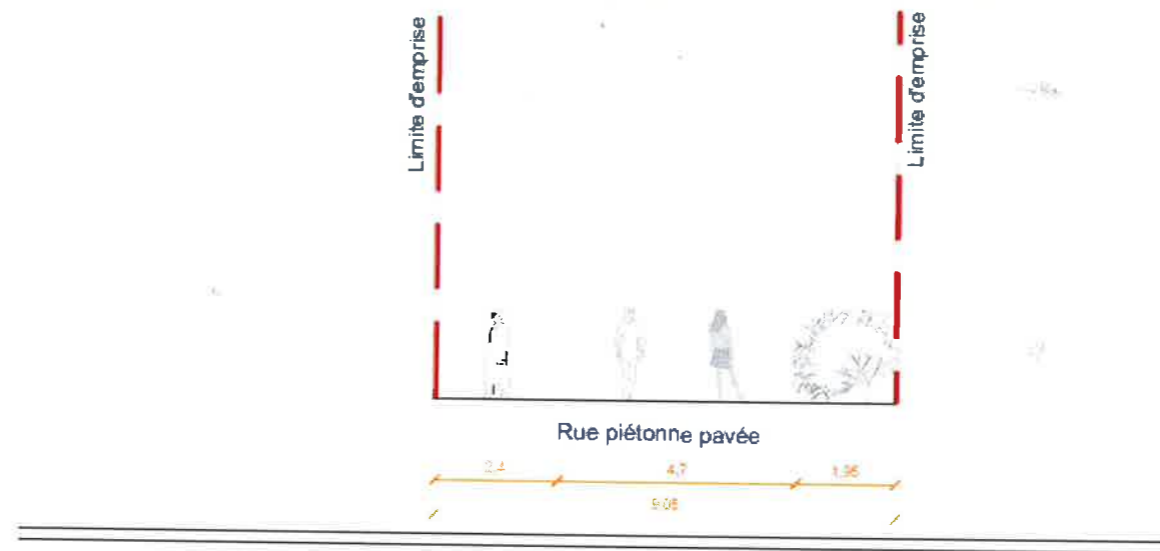
↓ quelle voie circulation donc on passe de l'ancien vers l'autre vers ?

Avenue Jean Jaurès

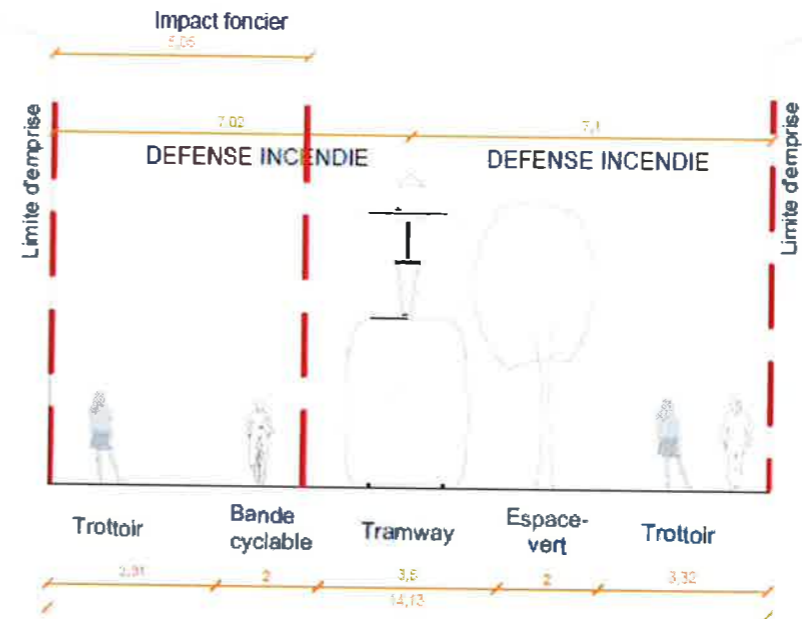
6



Aujourd'hui



Demain

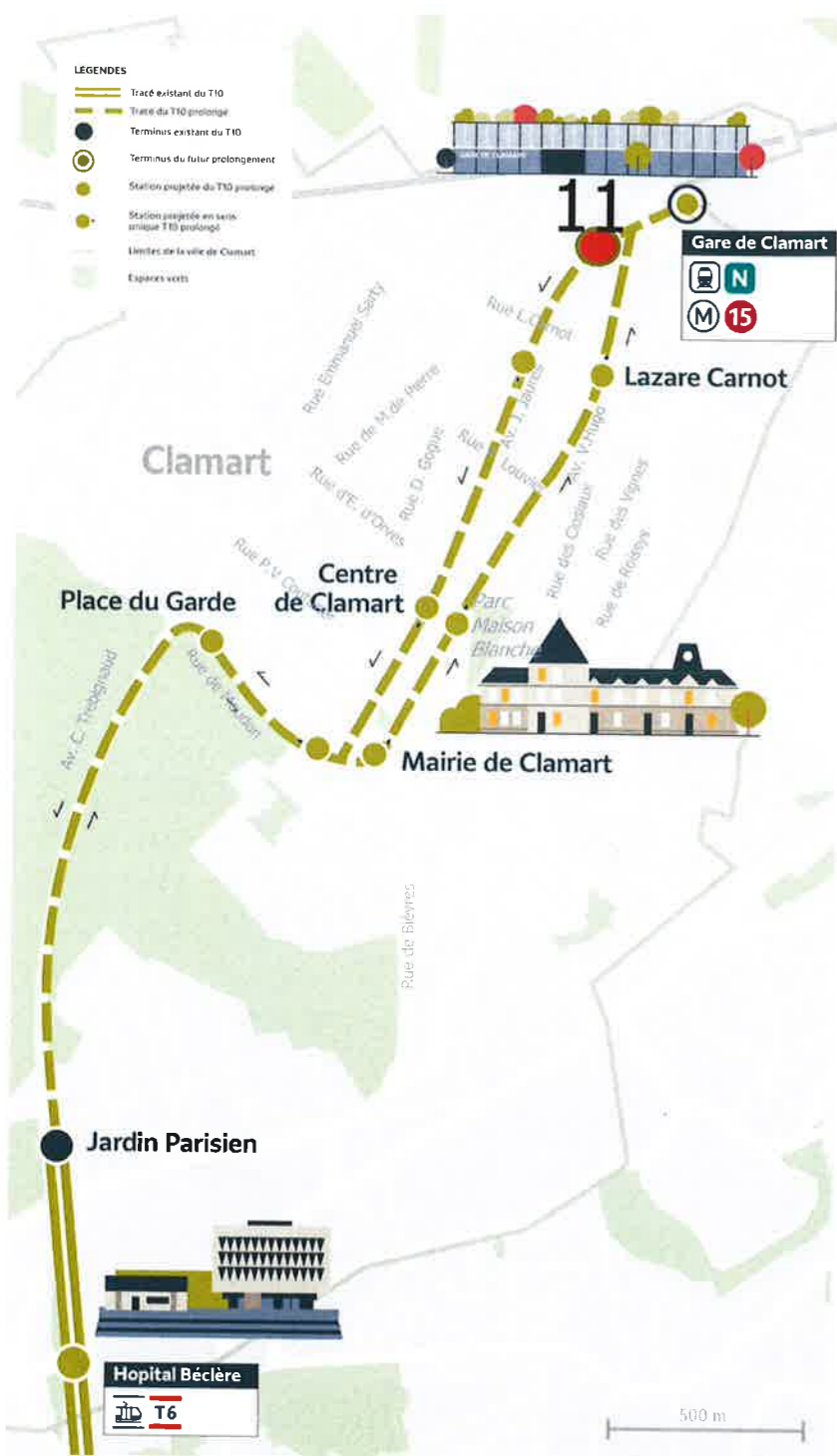


Vos observations :

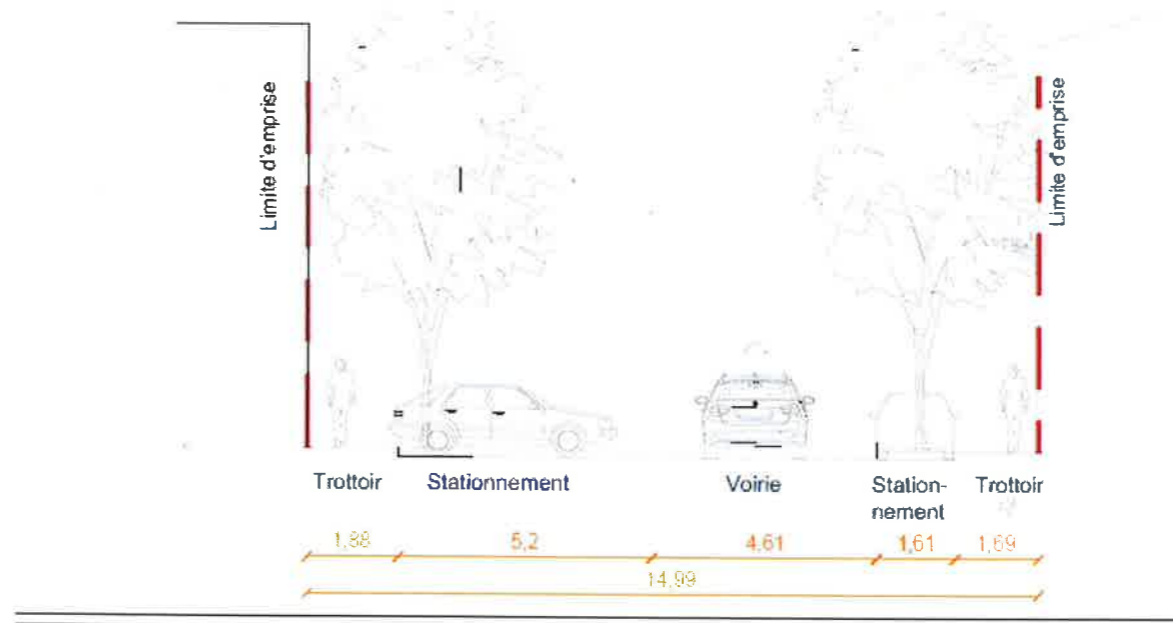
*Le point de la rue Jean Jaurès, n'est-ce pas le seul point ?
Comment se rejoint de la rue J. Jaurès et rue Péclet ?
Rue piétonne est-elle par le Centre ville ?*

Rue de Vanves

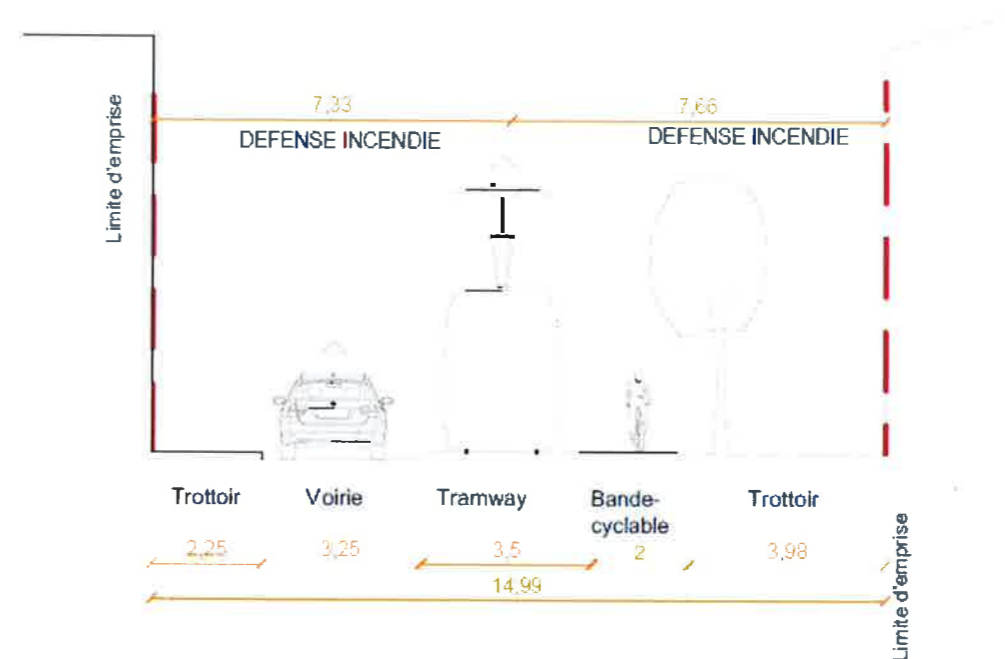
11



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

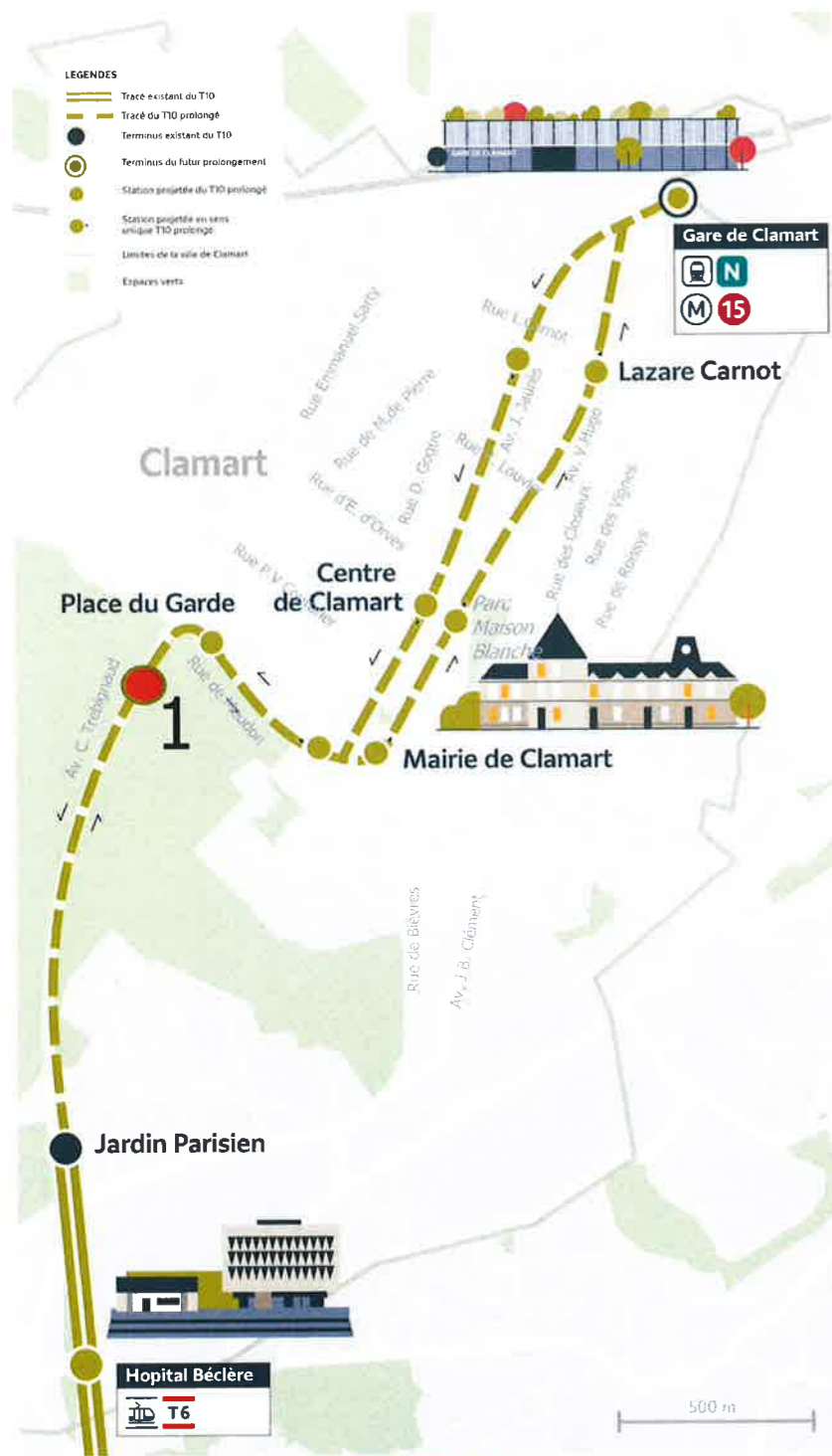
*En Haut de la Rue de Vanves, Comme pour La Touche??
 Circites d'emprise = 0*



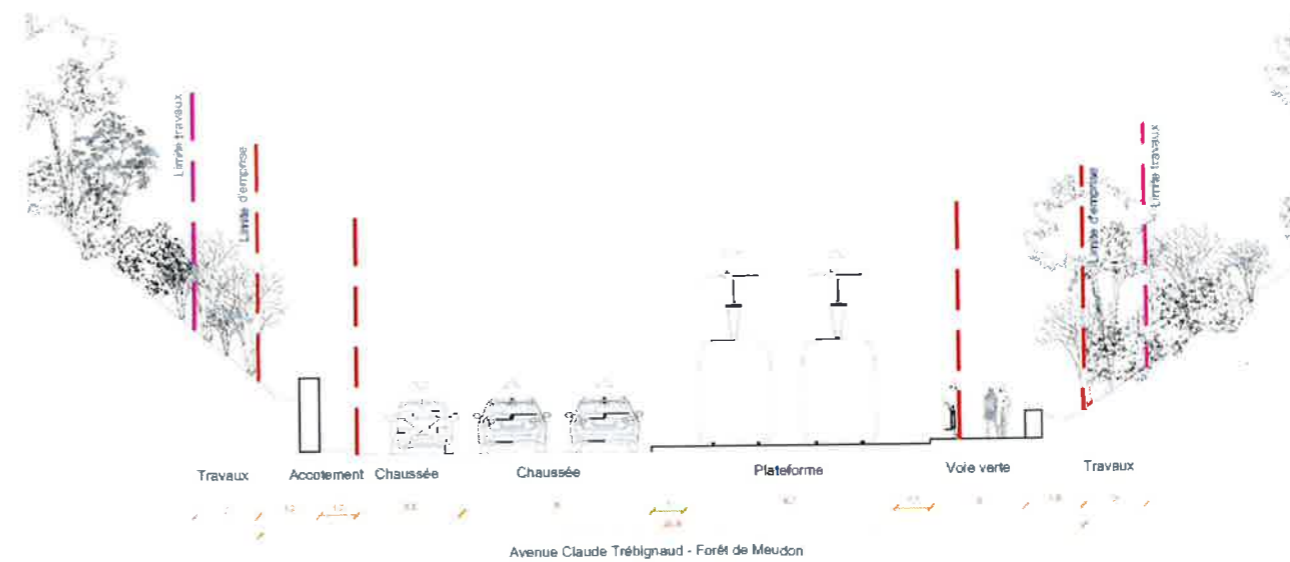
Avenue Claude Trébignaud

1

Aujourd'hui



Demain

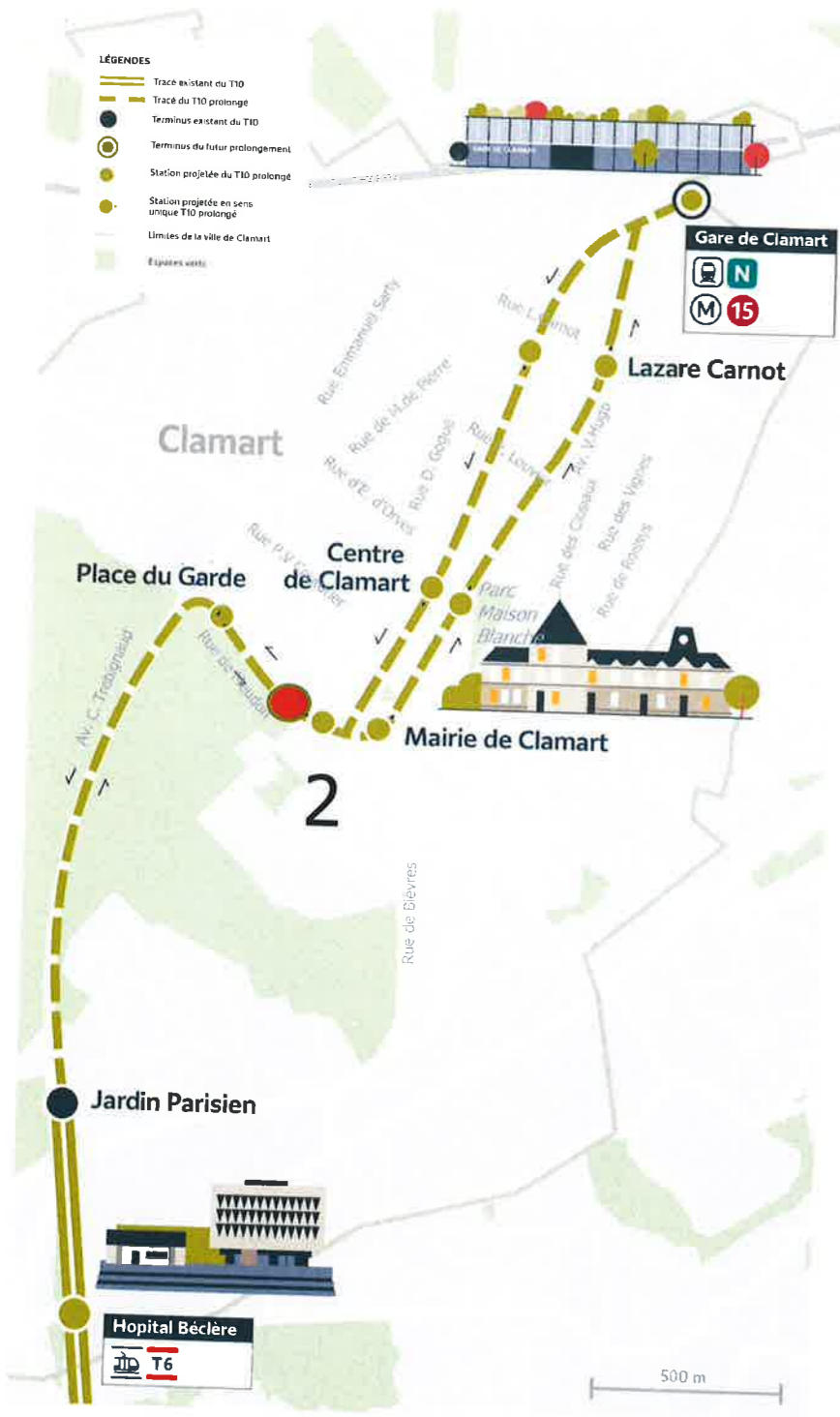


Vos observations :

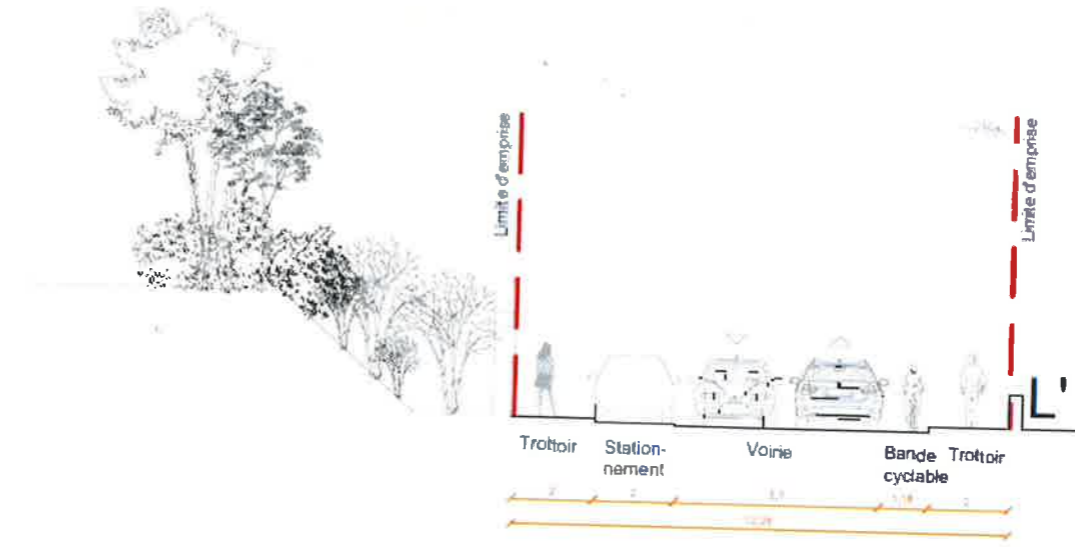
- Impact sur la forêt
- faible réduction de l'emprise de la voiture



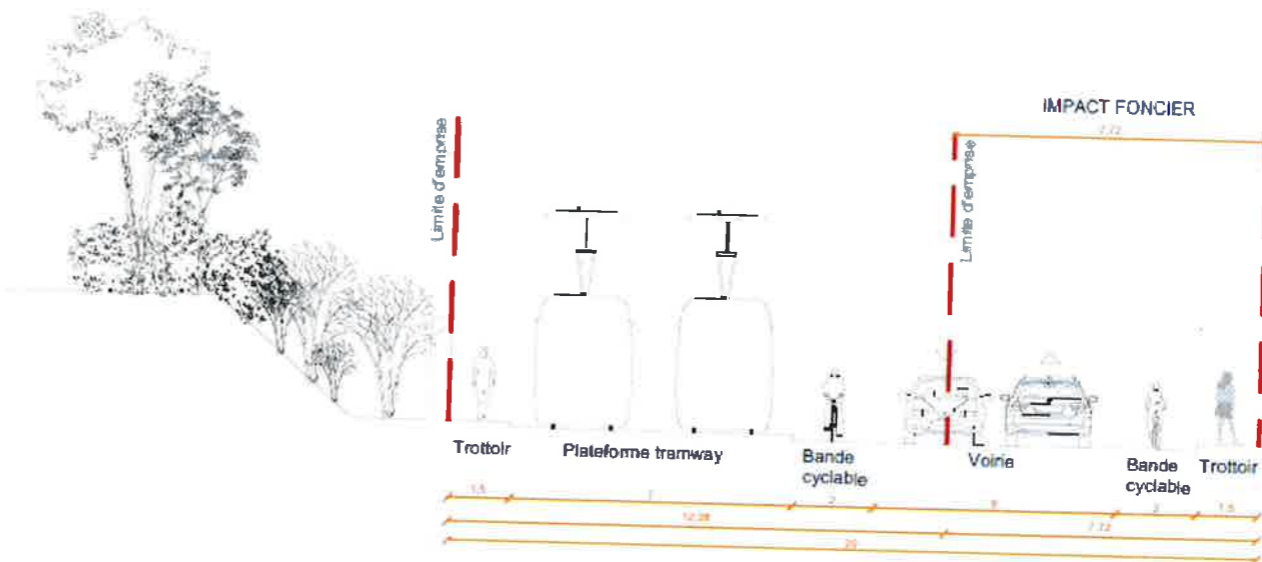
Rue de Meudon



Aujourd'hui



Demain

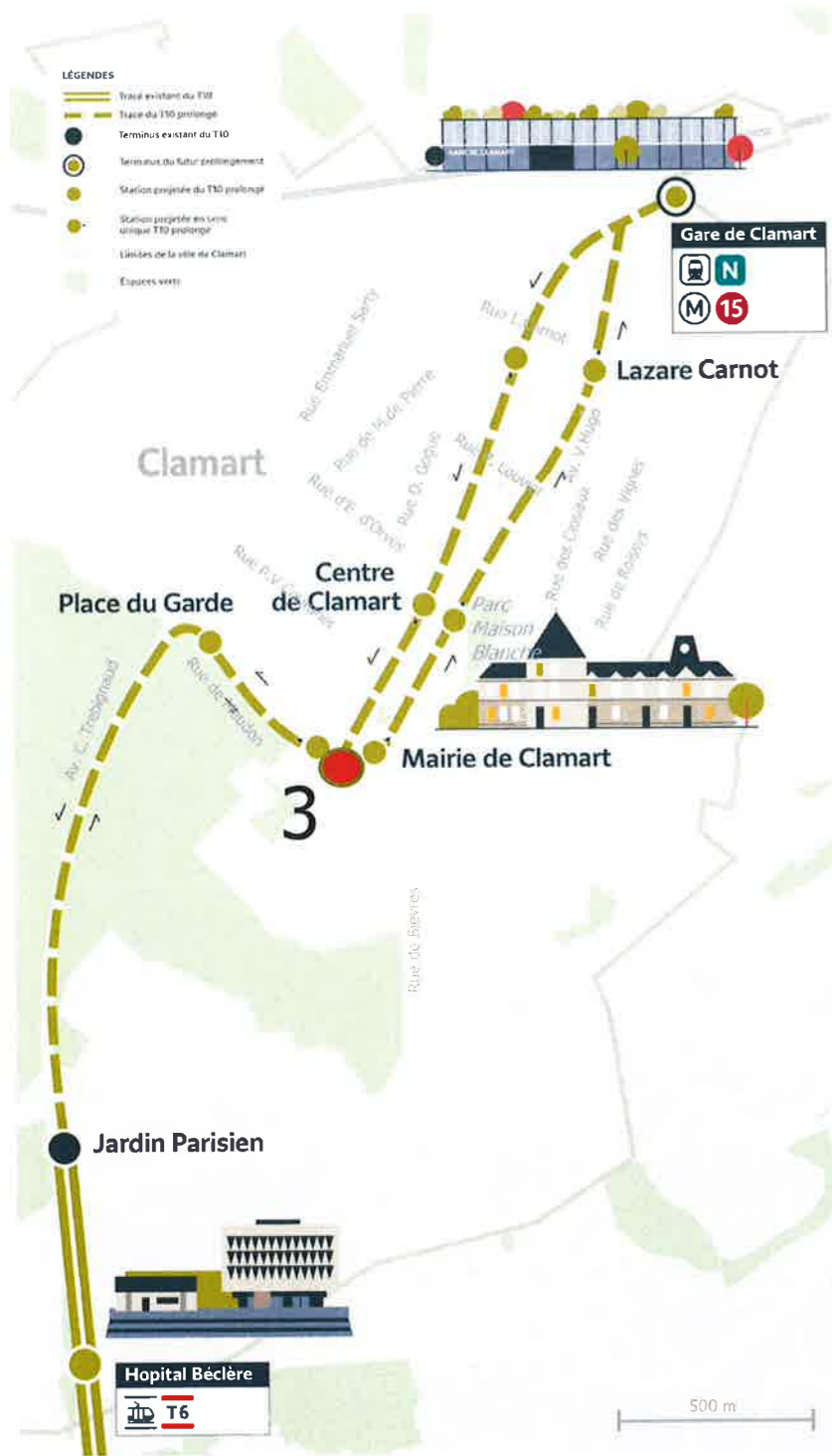


Vos observations :

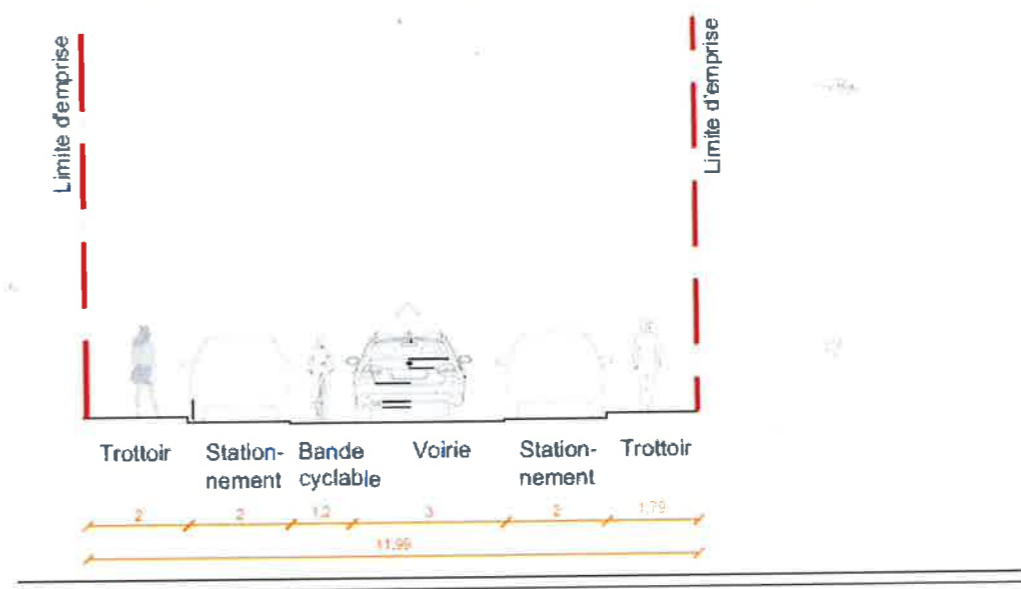
- Impact foncier important/inimaginable sur la rue Nord de la rue.
- faiblement remarquable impacté.

Avenue René Samuel

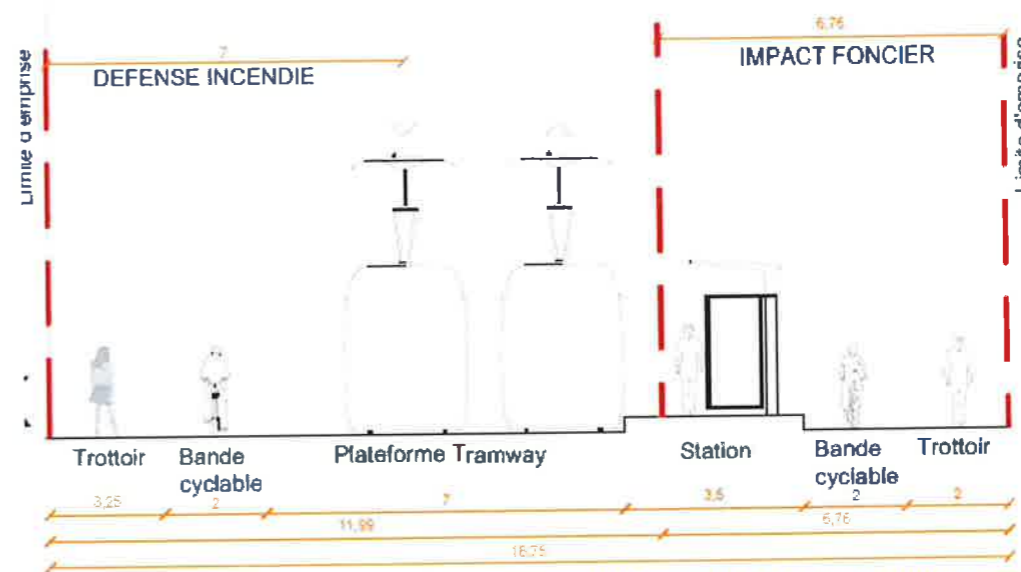
3



Aujourd'hui



Demain

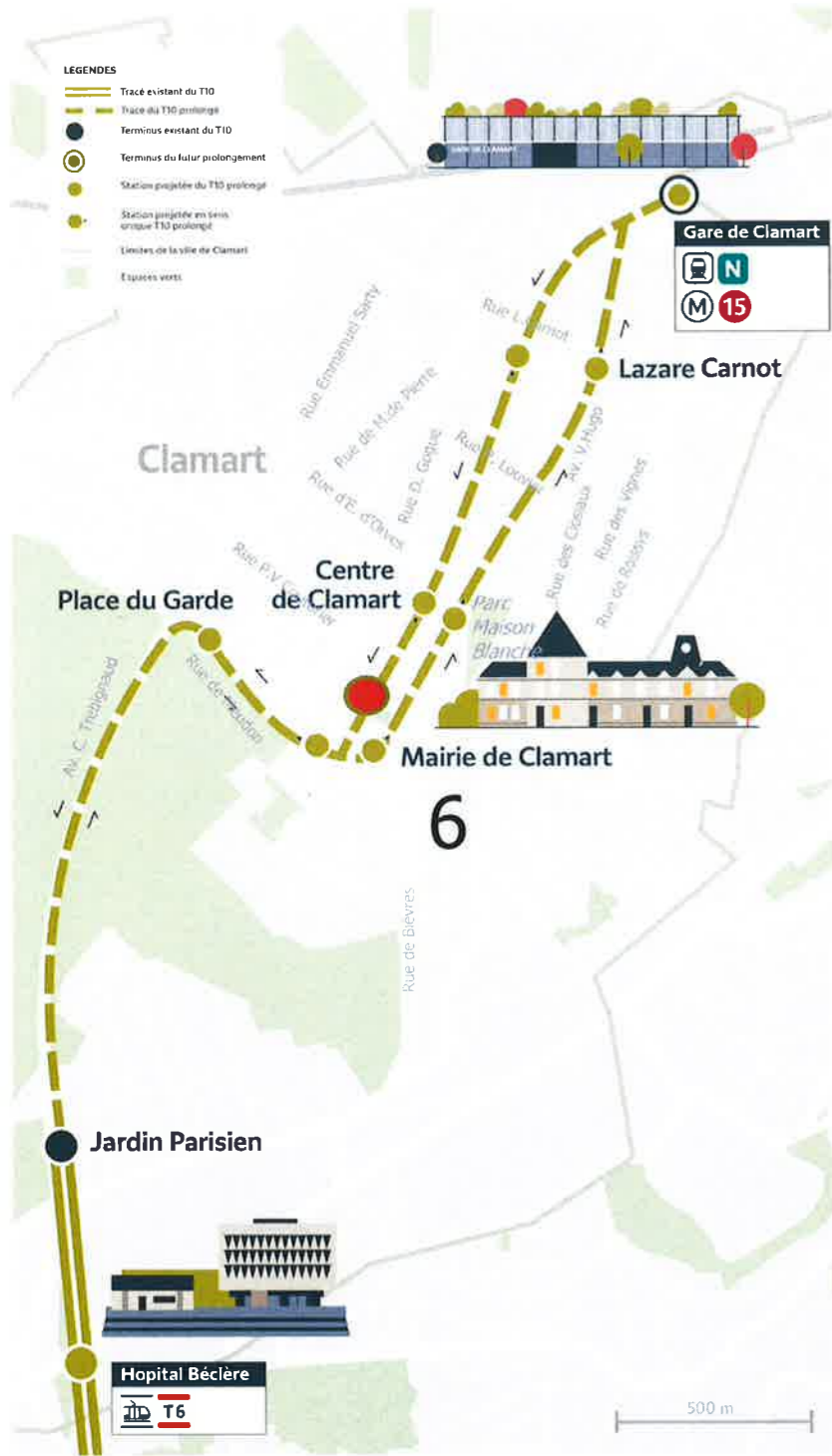


Vos observations :

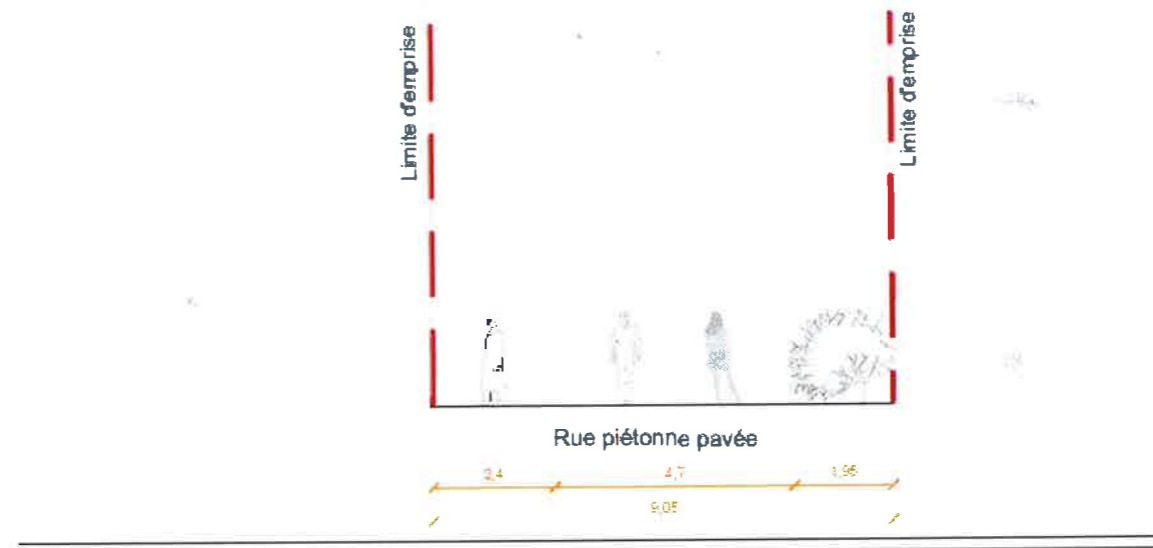
Il s'agit d'engager le passage sur la rue de 2 voies de tram

Avenue Jean Jaurès

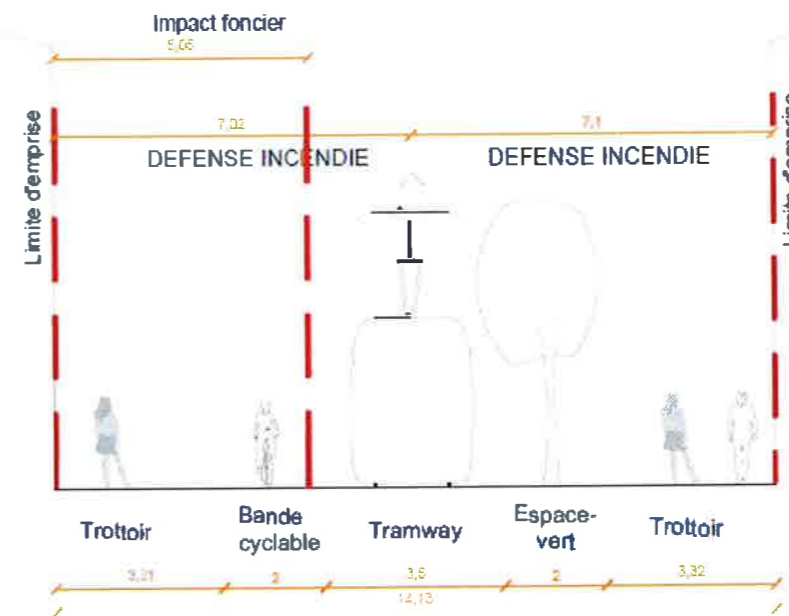
6



Aujourd'hui



Demain

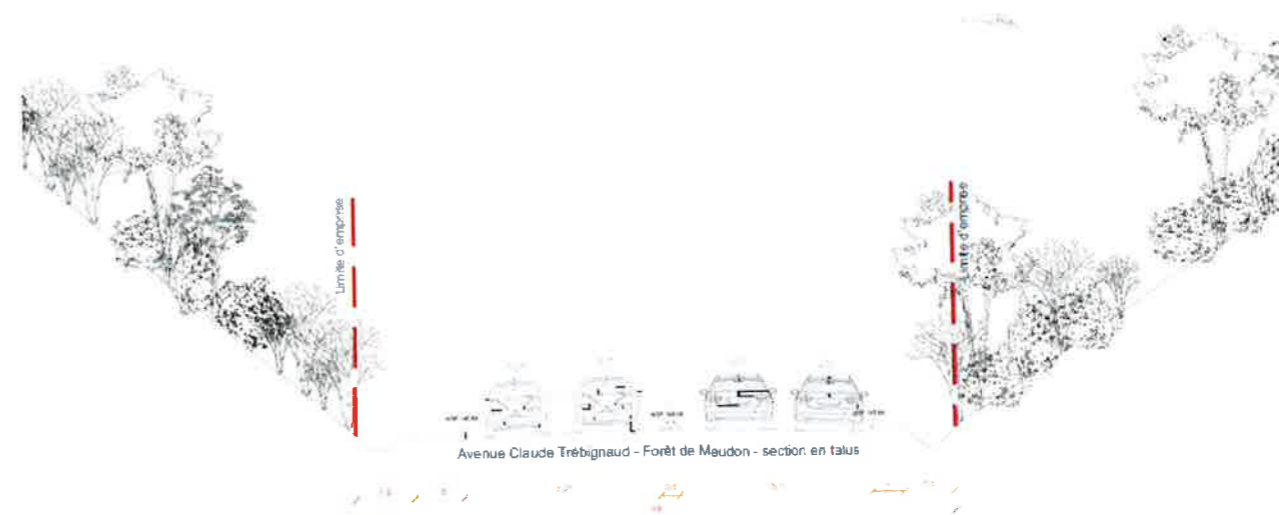


Vos observations :

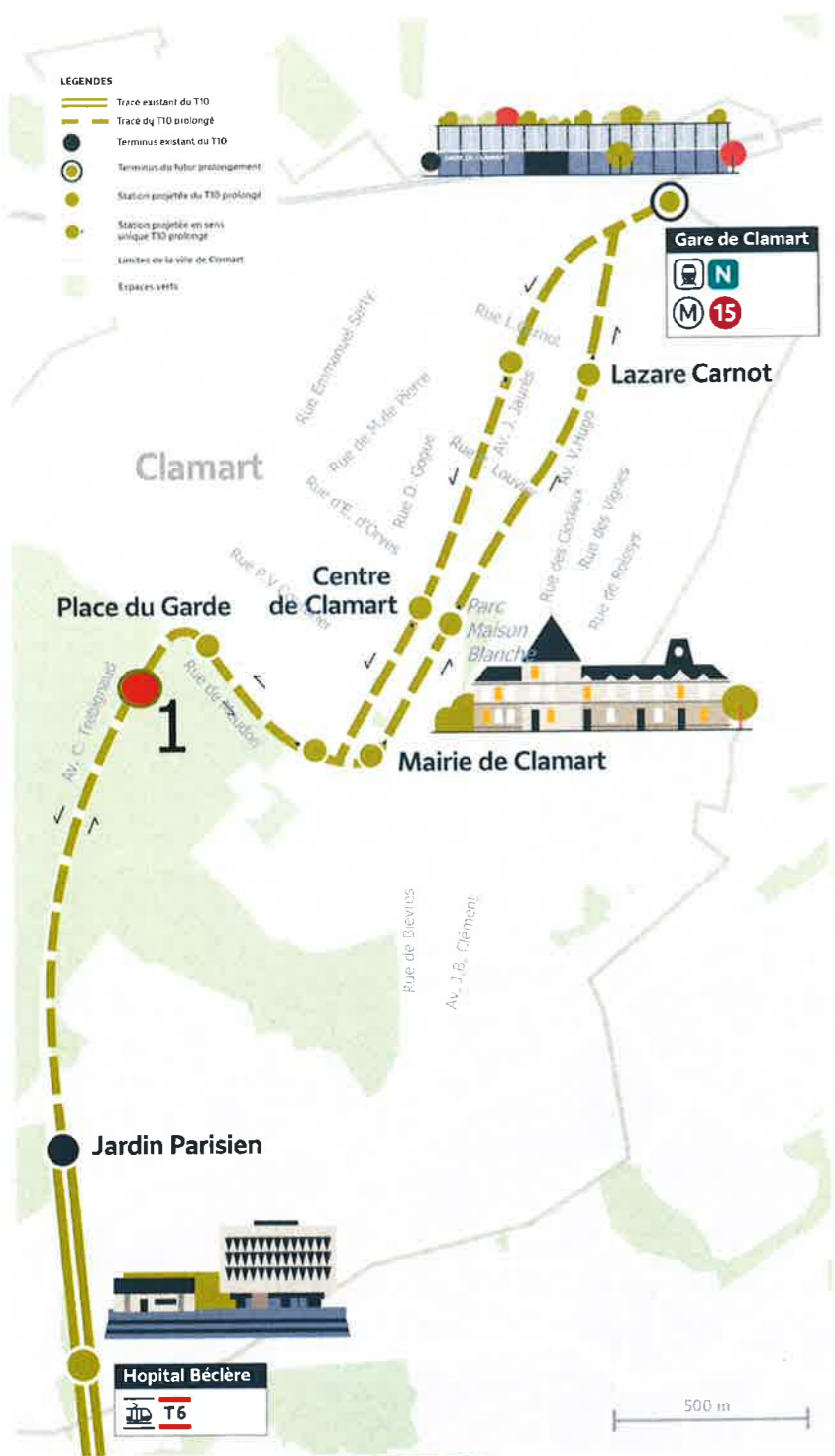
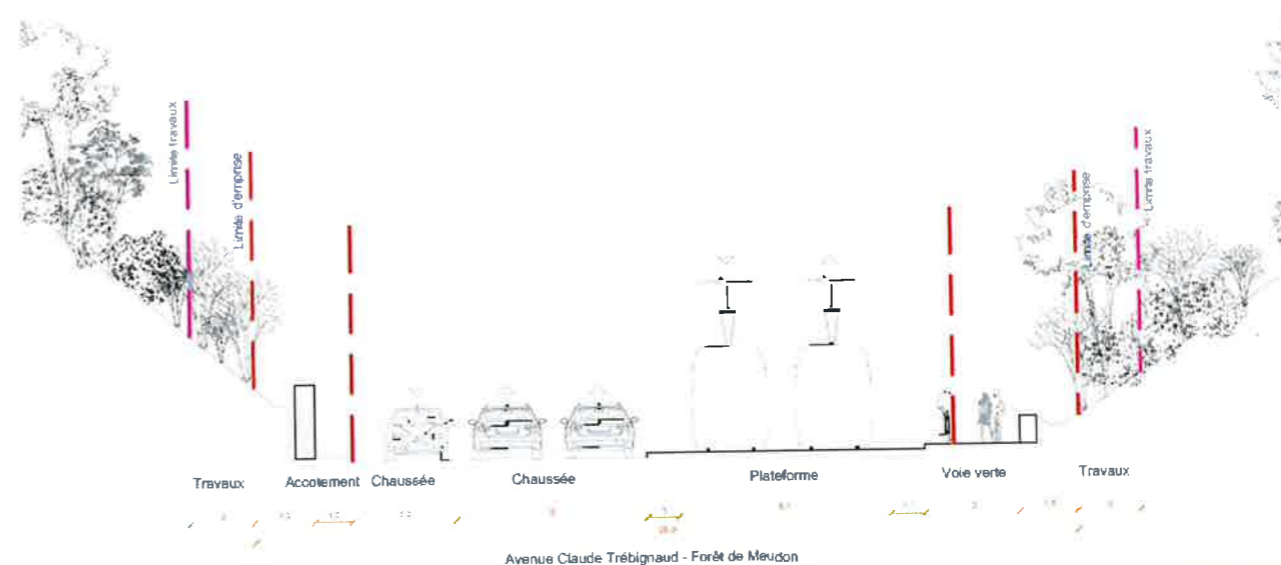
Risque sec les piétons avec 1 tram toutes les 5 min

Avenue Claude Trébignaud

Aujourd'hui

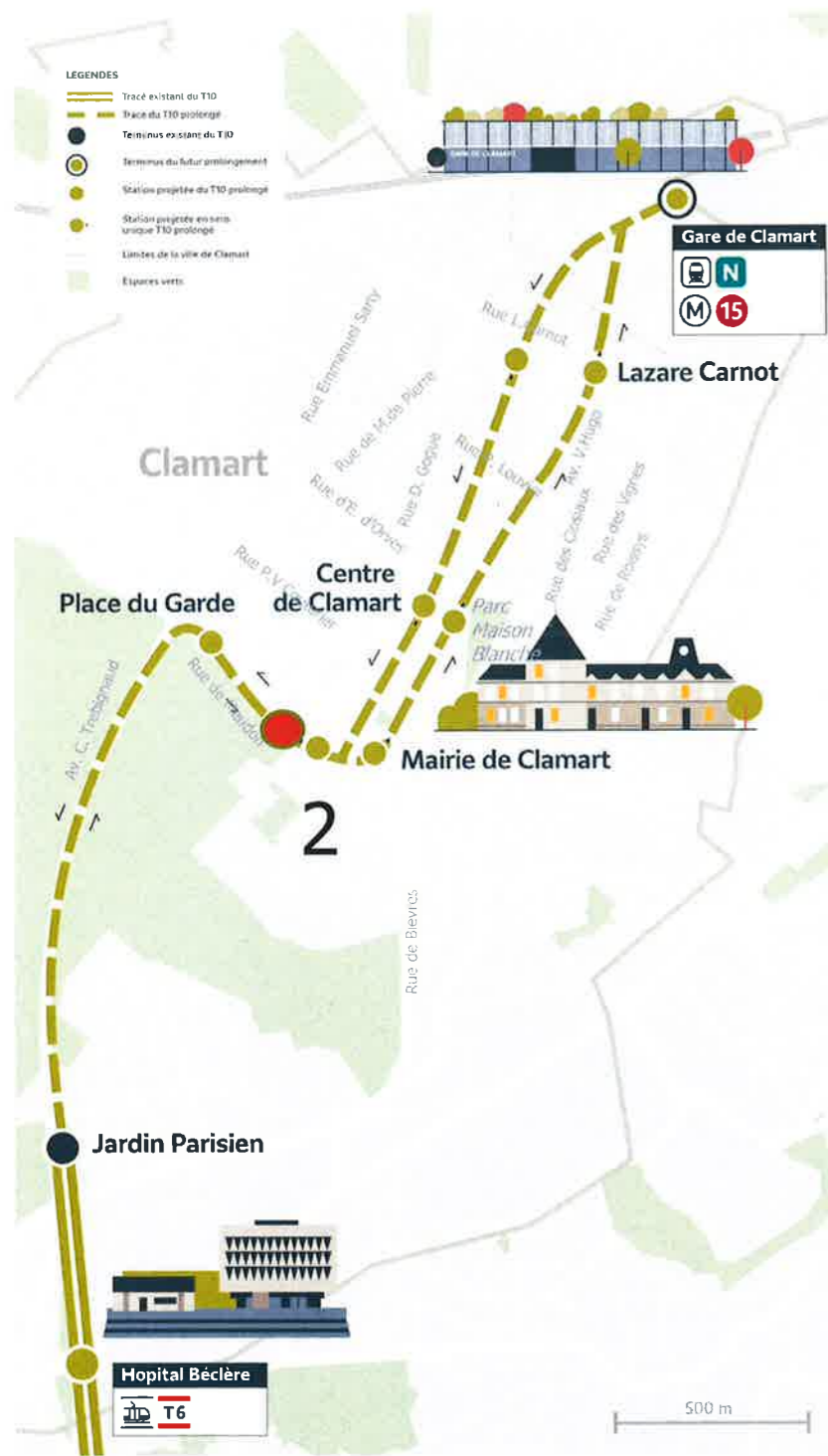


Demain

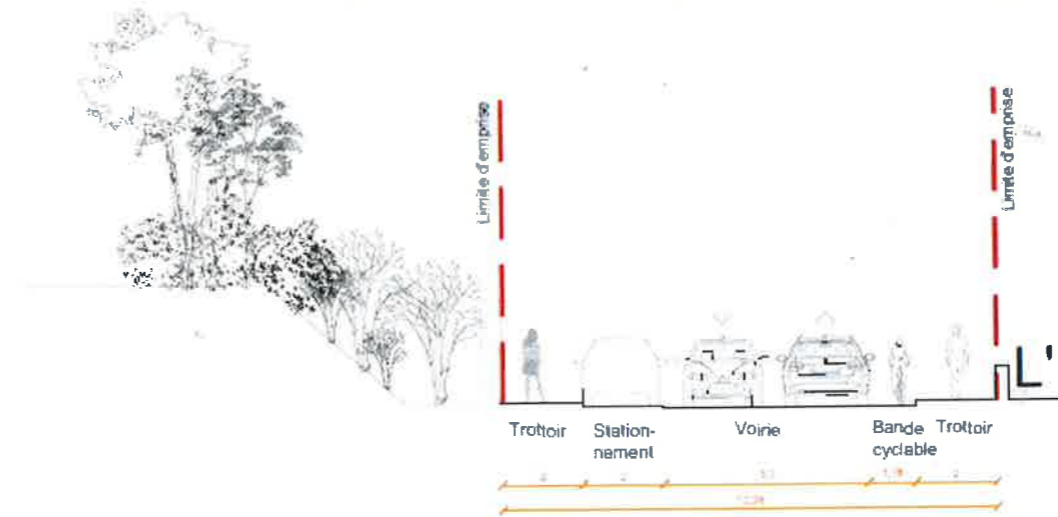


Vos observations :
 en ne conservant que 2 voies de circulation on éviterait d'empiéter sur la forêt.

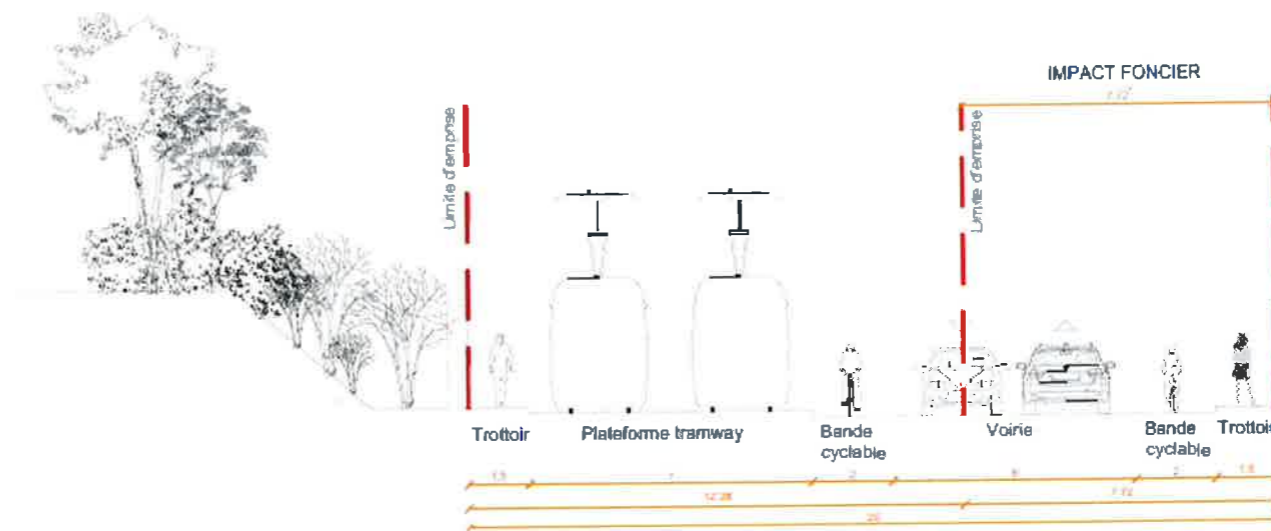
Rue de Meudon



Aujourd'hui



Demain

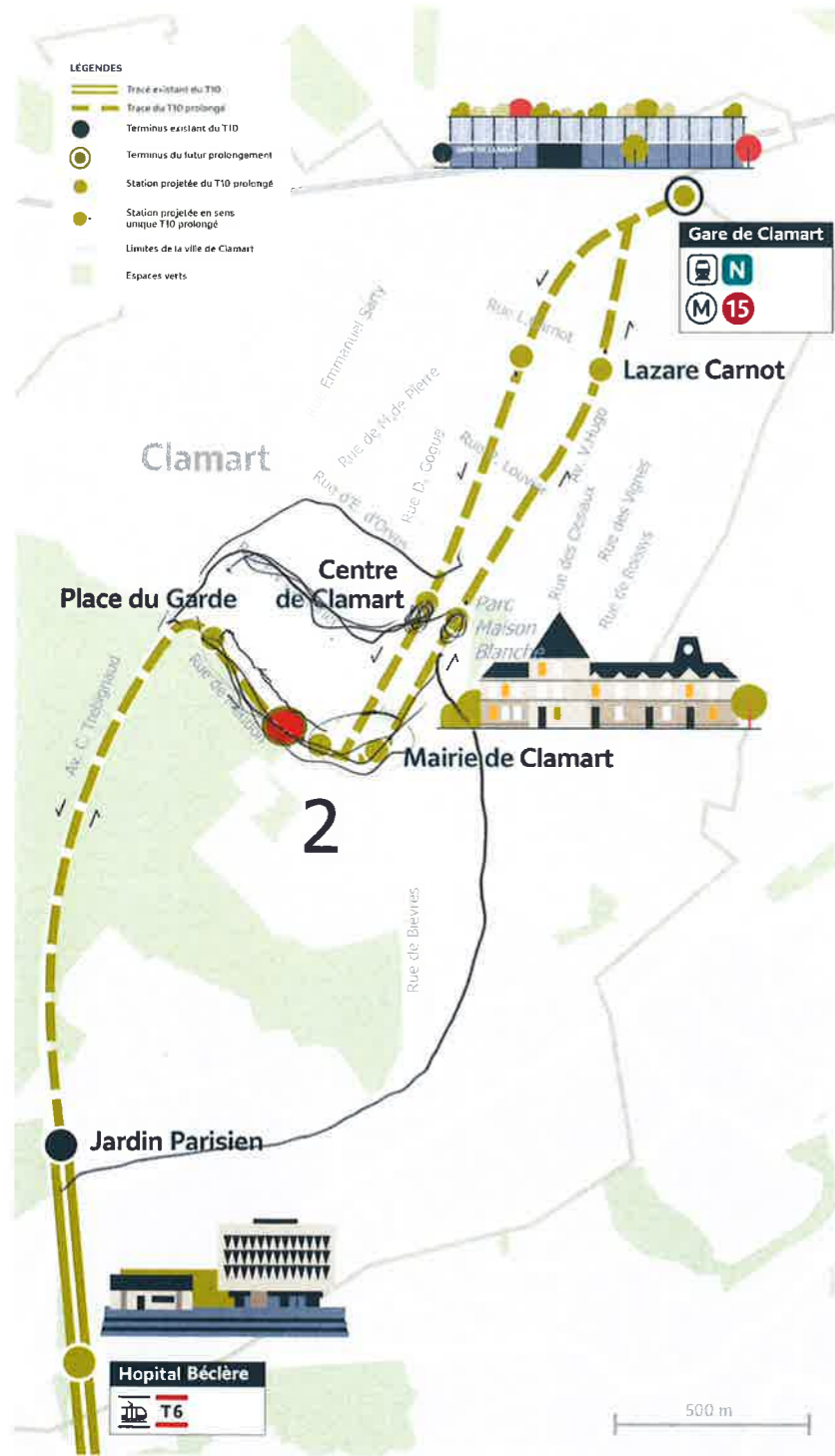


Vos observations :

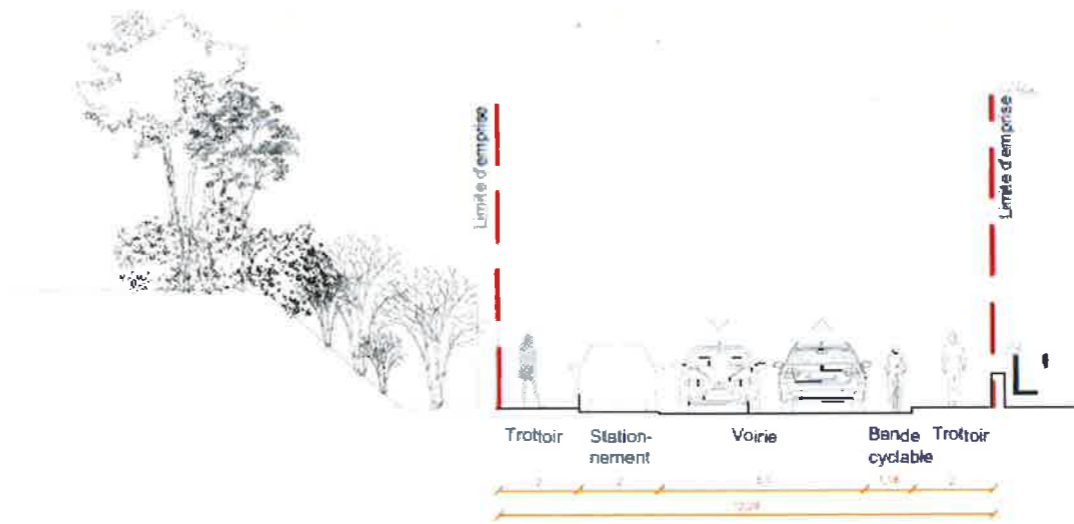
en recourant à la circulation peut valant continuer dans un sens on permettrait de ne maintenir la circulation auto rue de meudon que dans l'autre sens ce qui réduirait l'impact foncier.

Rue de Meudon

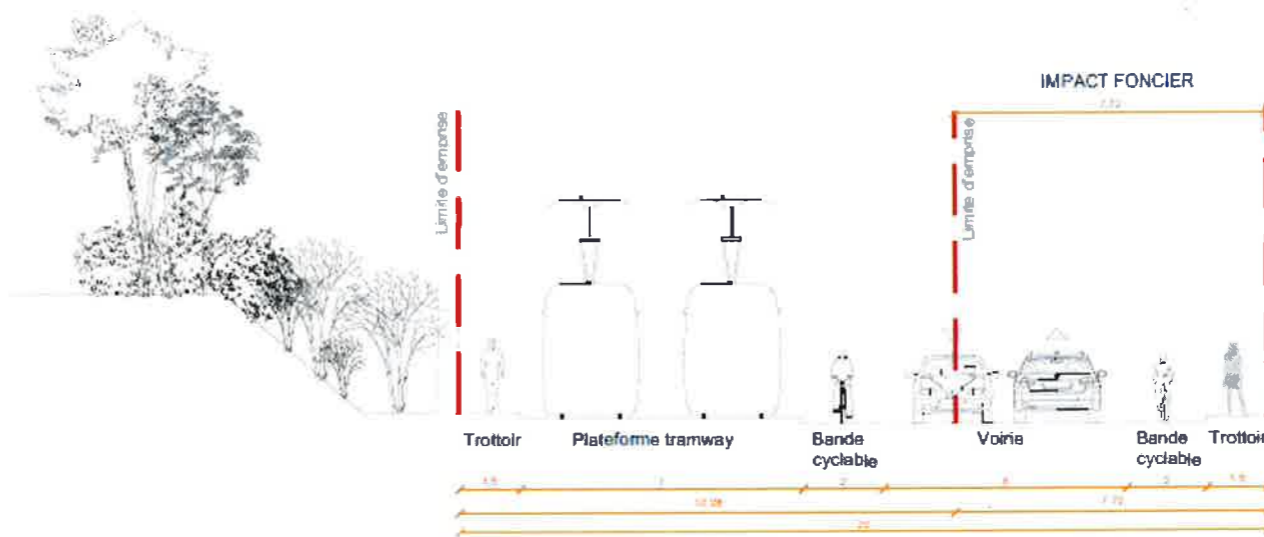
2



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

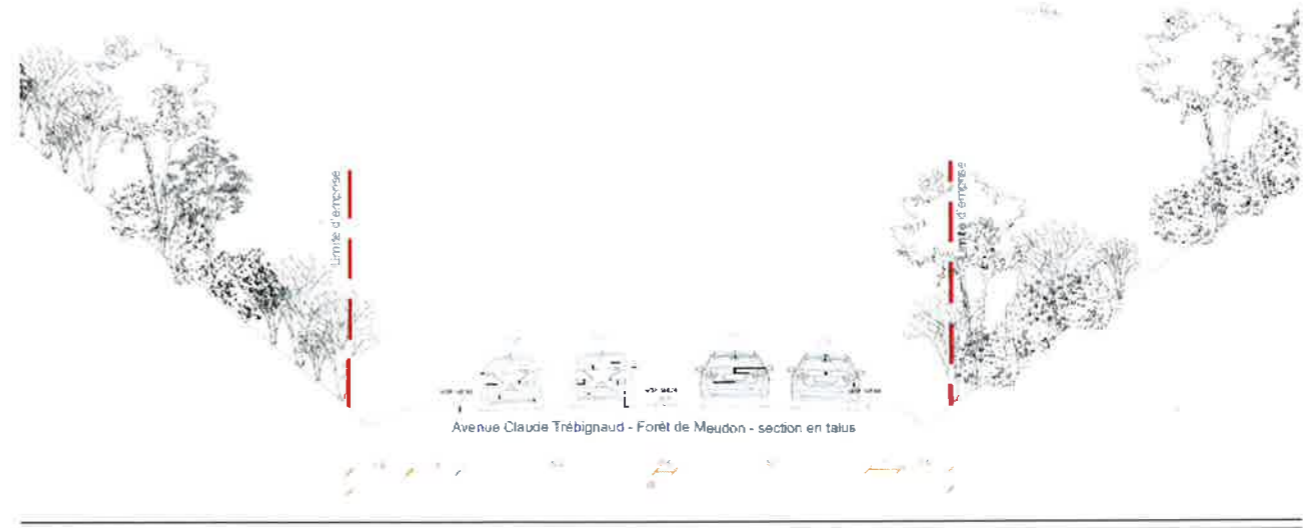
- Possibilité de dissocier le tramway en passant par la rue Paul Vaillant Cousturier et éviter le passage par le centre ville piéton.

Avenue Claude Trébignaud

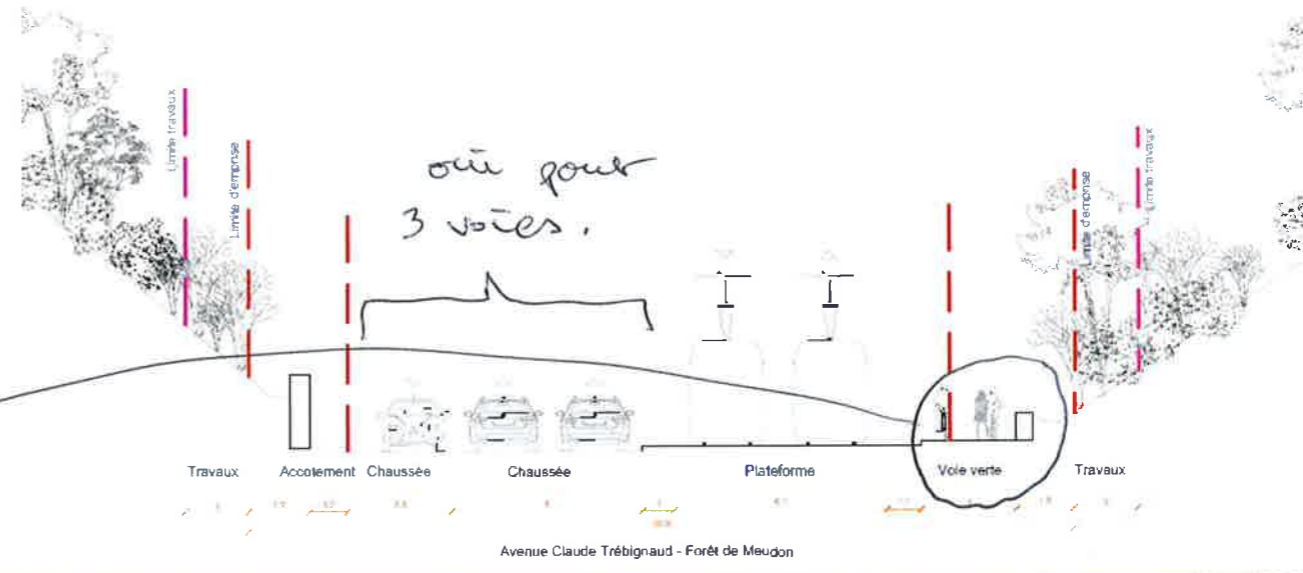
1

on ne veut pas en surface de toute façon!

Aujourd'hui



Demain



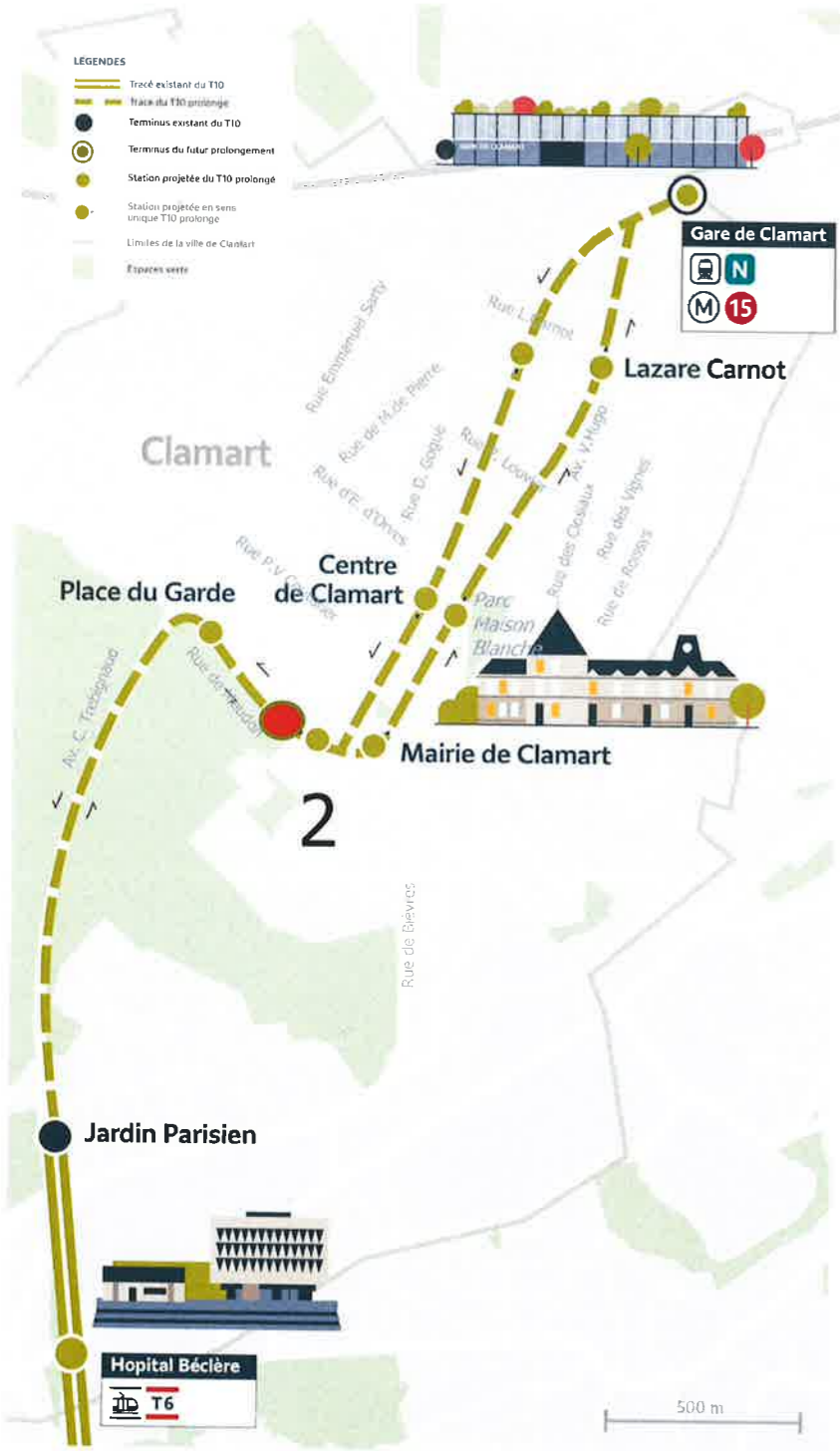
Vos observations :

- Comment sera traité ce carrefour Trébignaud / rue du parc ?
[consultez les riverains proches (rue de parc, rue des épis d'or) sur un plan = voitures, piétons, accès au stade à pied ...]
- oui, bien! Et si c'est en tunnel, on aura quand même cette voie verte (vivement souhaitée) pour des vélos
- oui, conservez la station Jardin Parisien

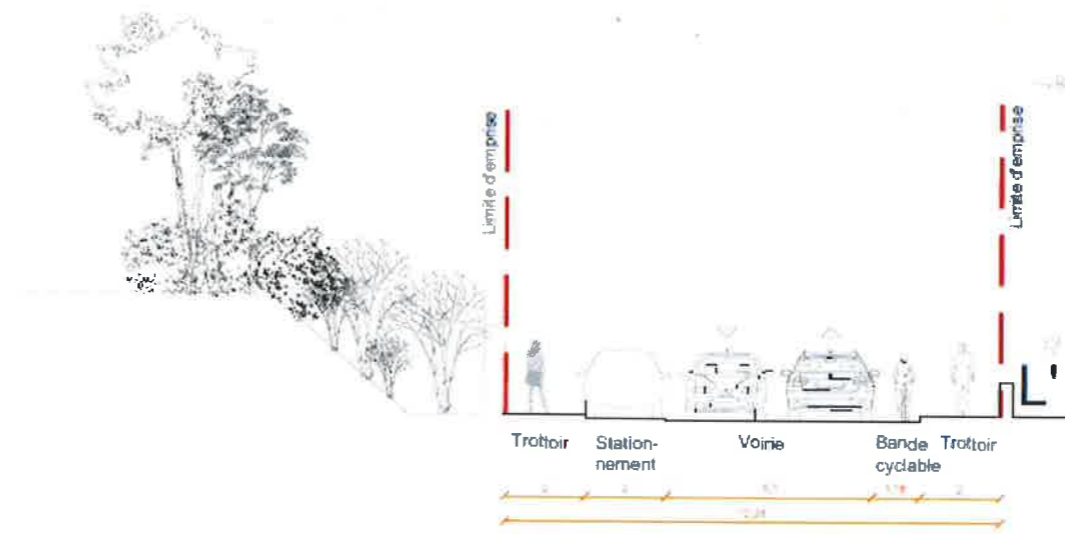


Rue de Meudon

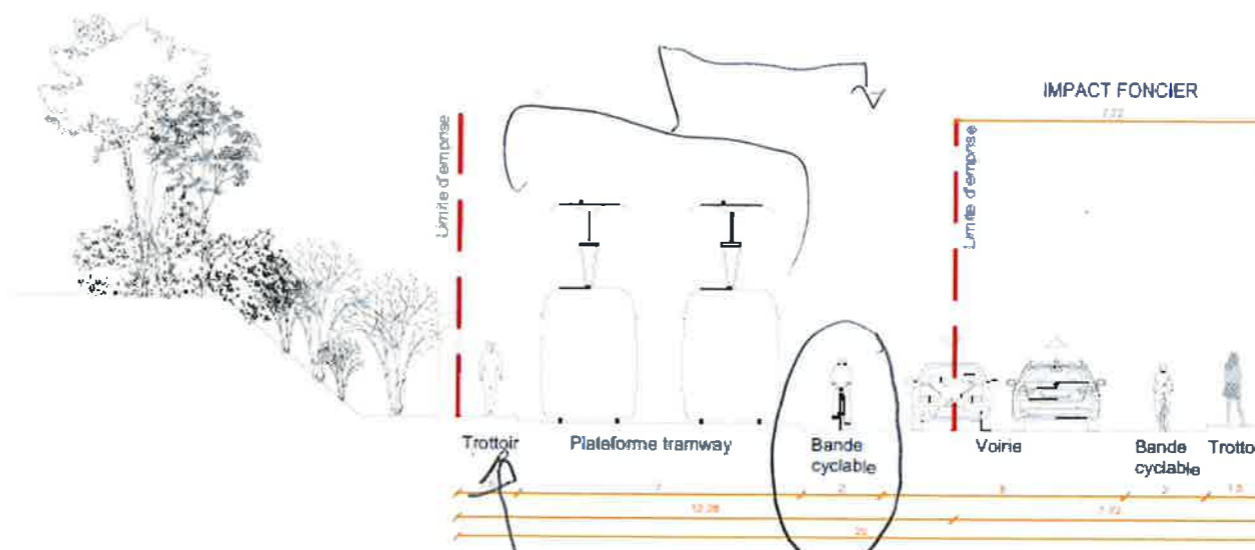
2



Aujourd'hui



Demain

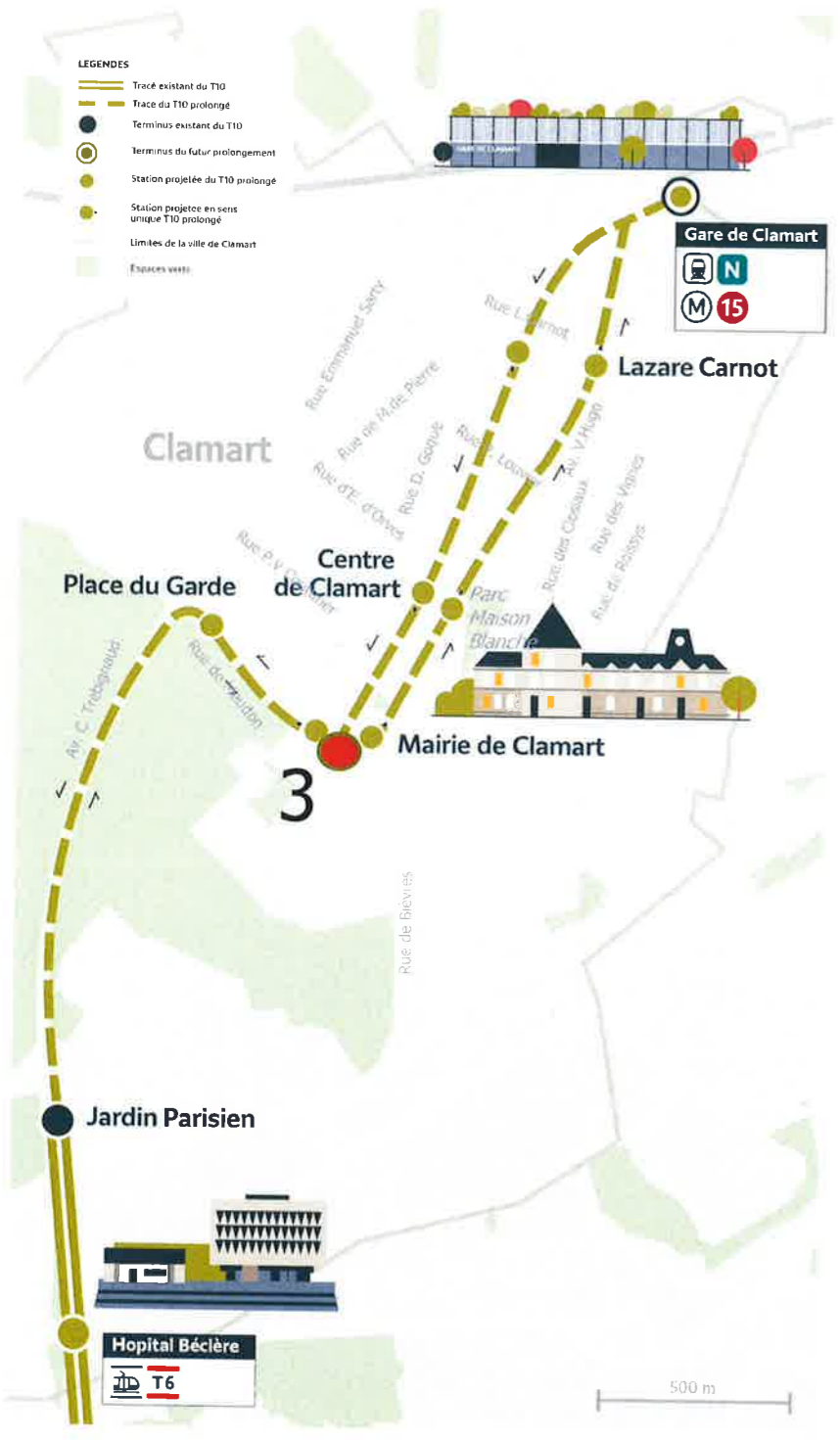


Vos observations :

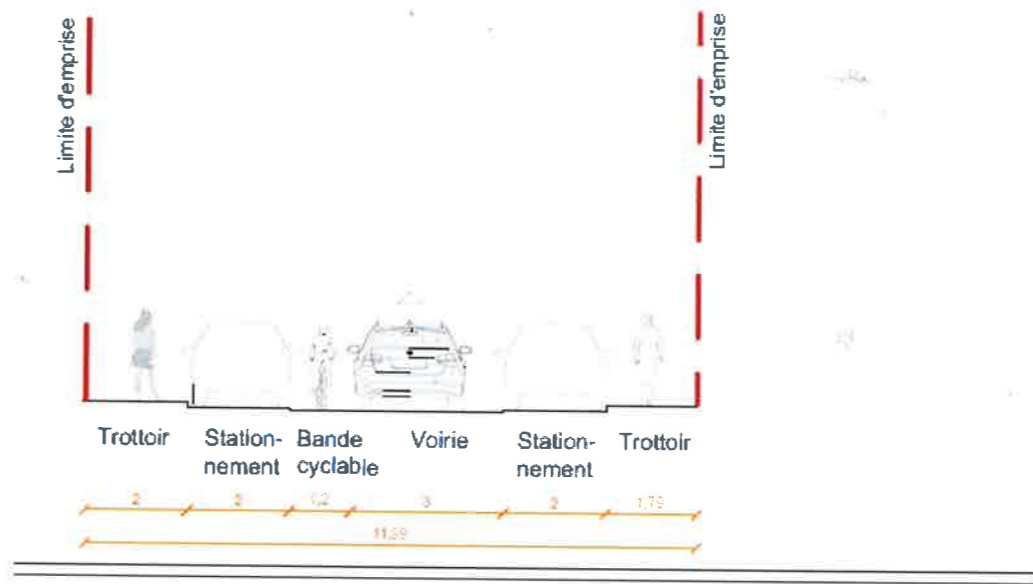
pas sûr et pas
certain pour les vélos
SVP on ne peut pas mettre les
vélos ici? (plutôt qu'entre
le tram et les voitures) dans
la continuité de la descente
vélo le long de la forêt

Avenue René Samuel

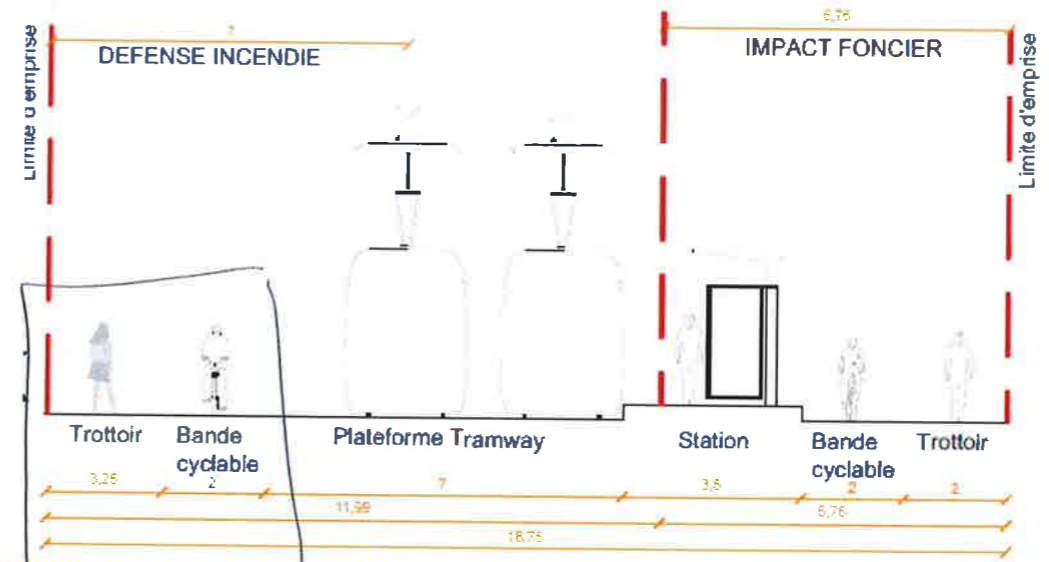
3



Aujourd'hui



Demain

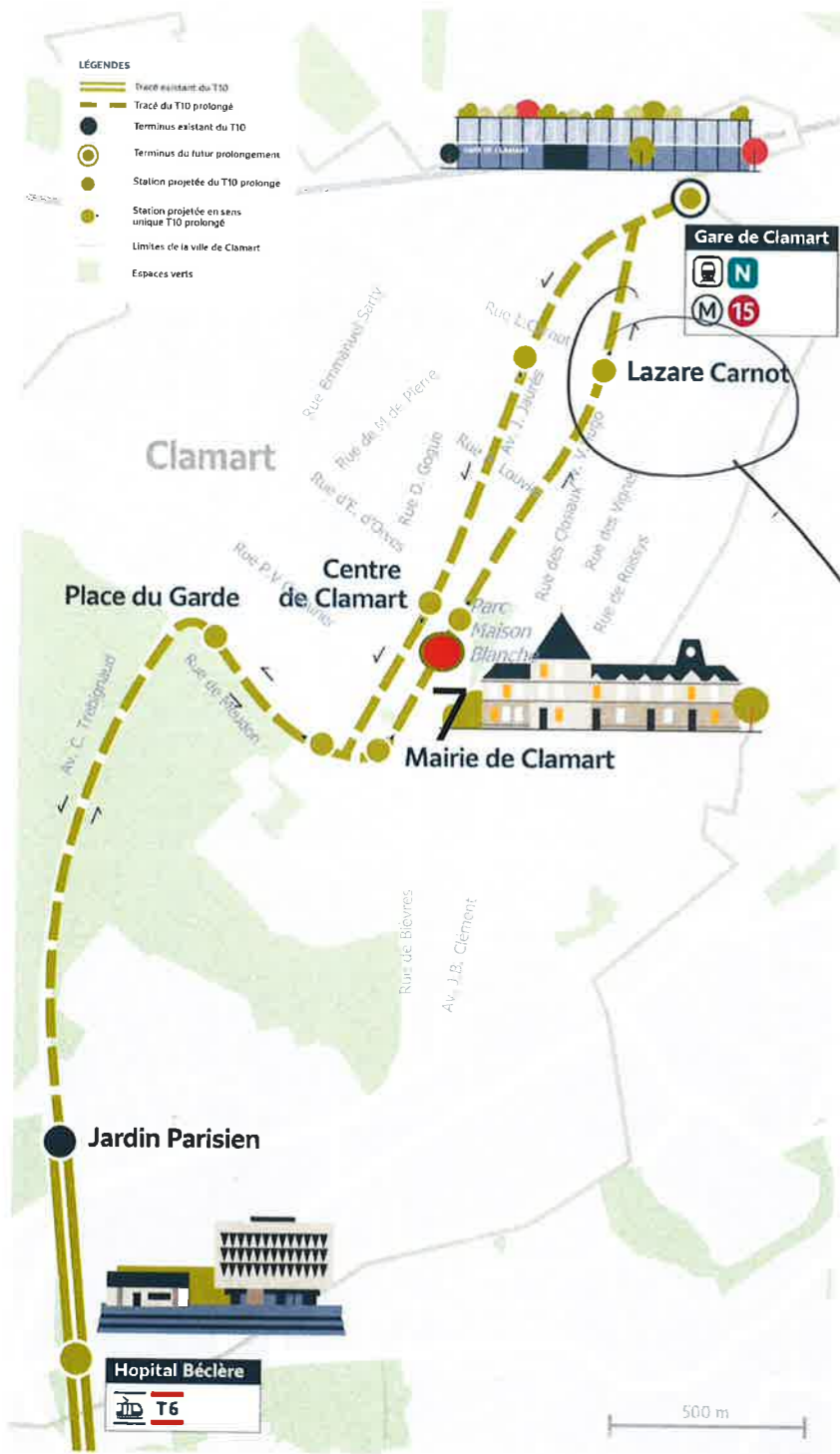


Vos observations :

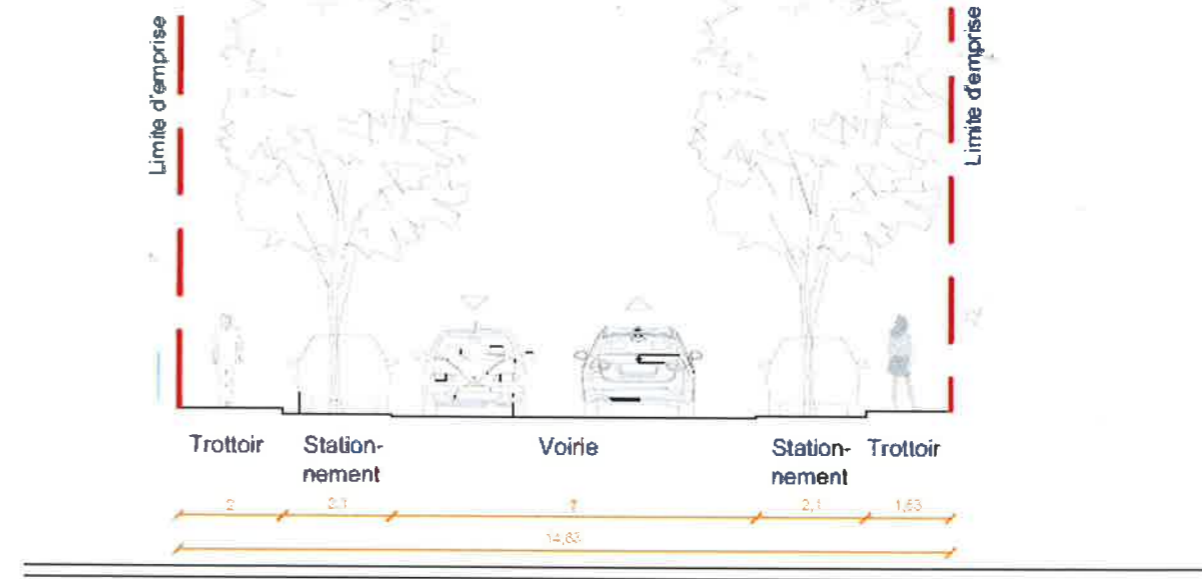
OK

Avenue Victor Hugo

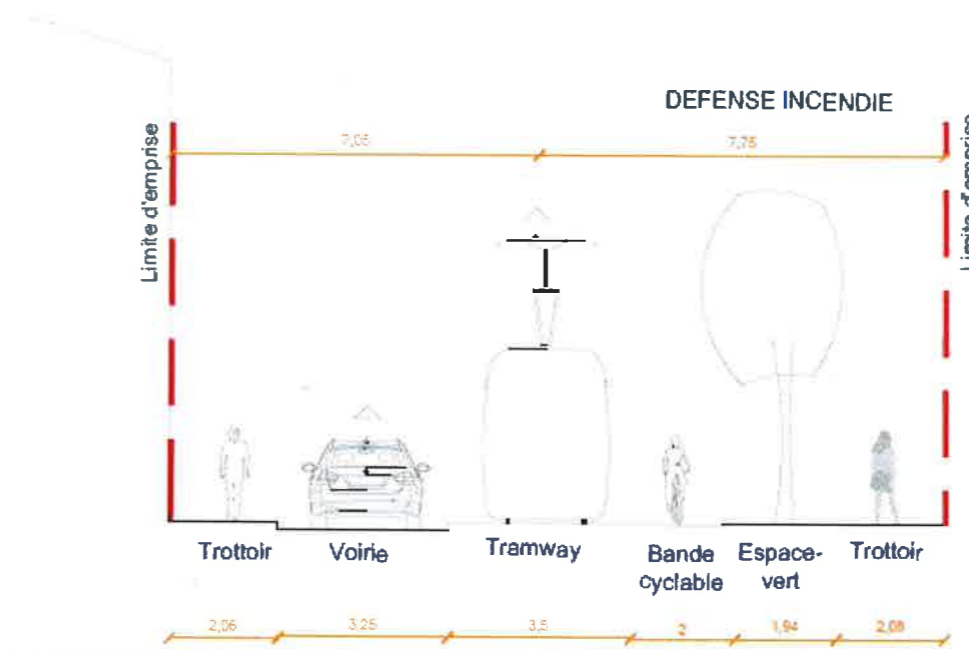
7



Aujourd'hui



Demain

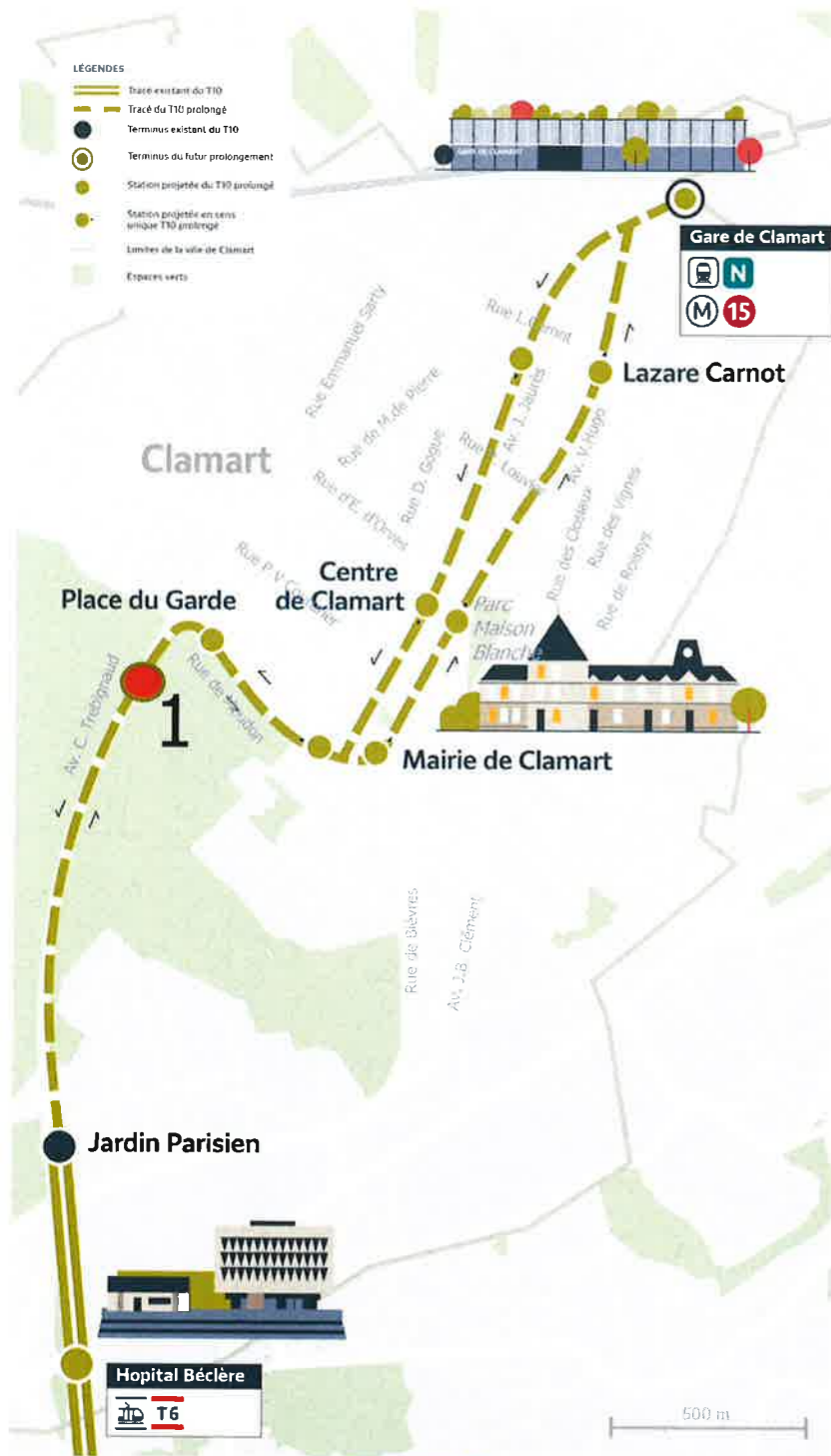


Vos observations :

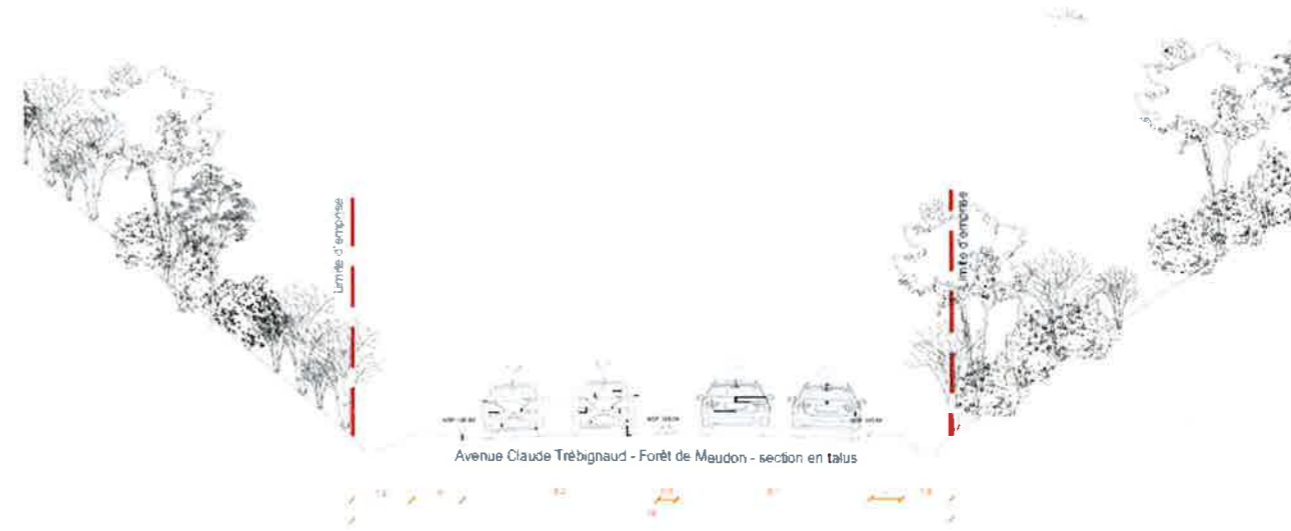
A la zone Carnot / Victor Hugo
15m de largeur semble improbable - - -

Avenue Claude Trébignaud

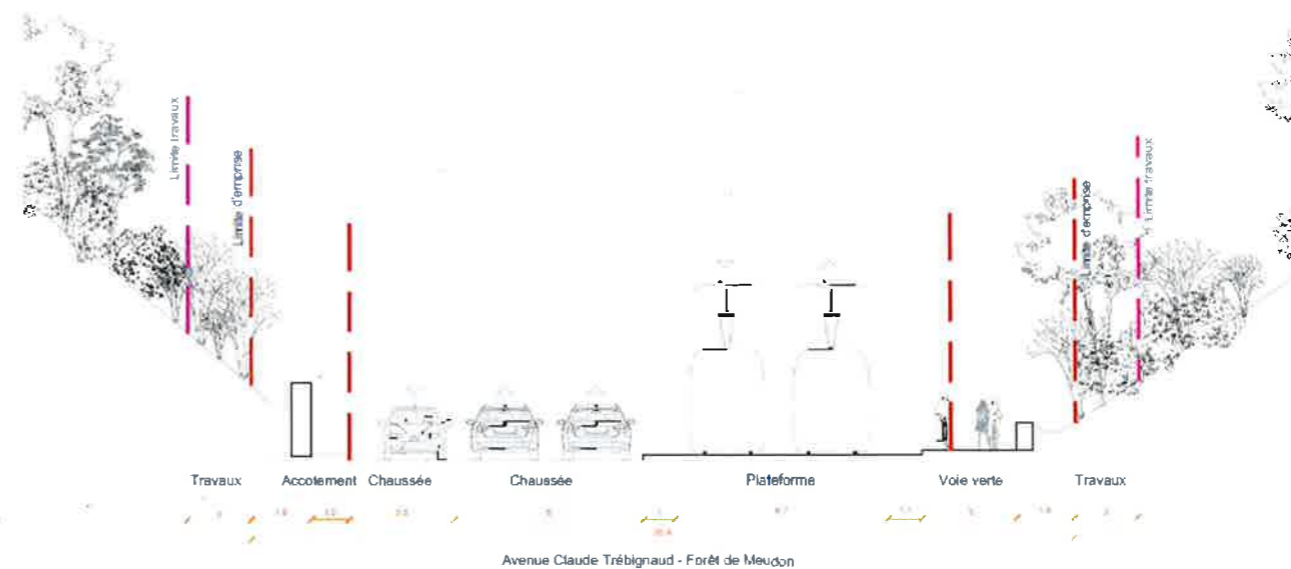
1



Aujourd'hui



Demain



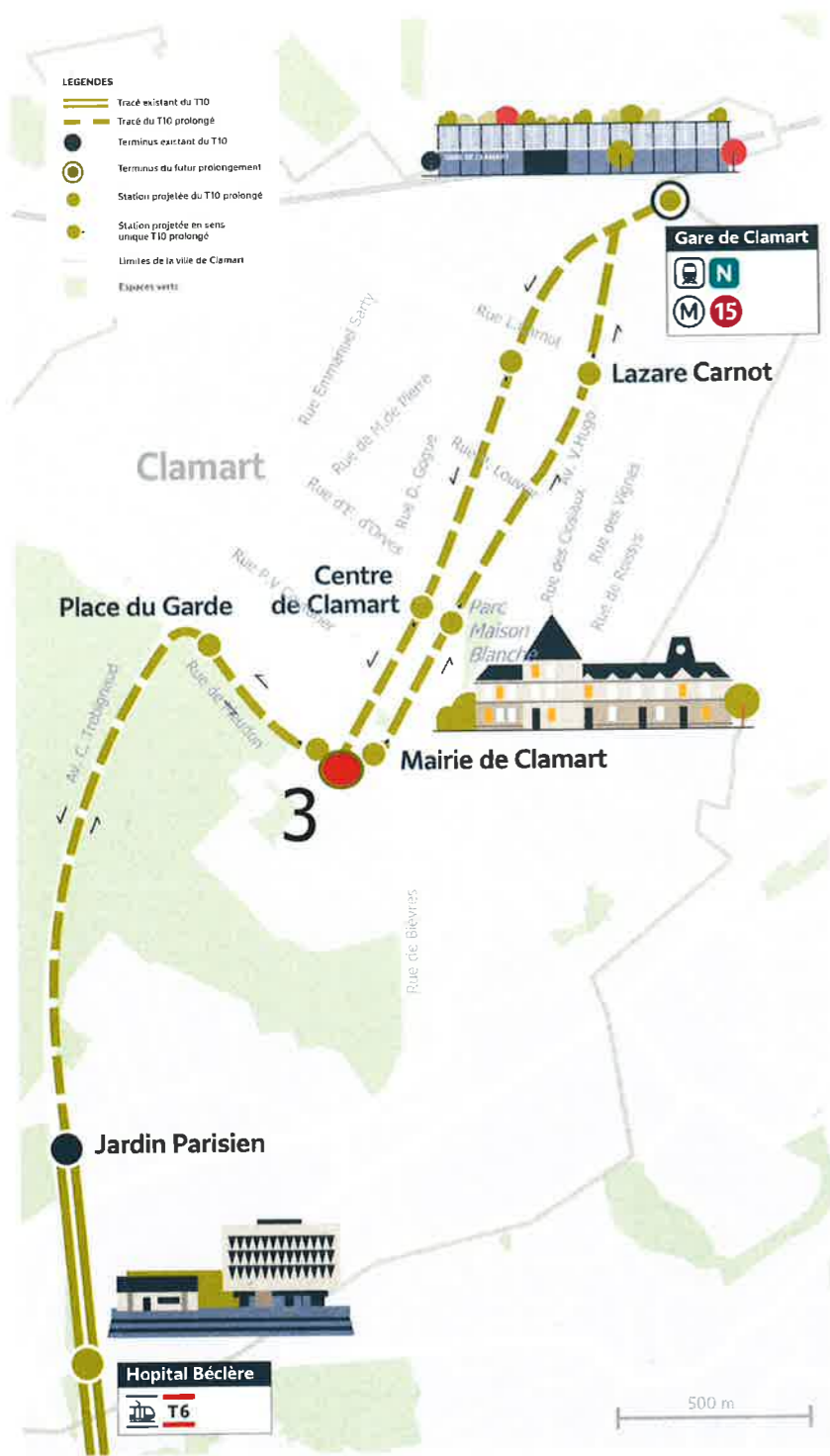
Vos observations :

Cette proposition nous paraît biaisée = elle ne tient pas compte de la DUP de 2016 2x1 voie routière, limitant l'emprise sur la forêt.
 Ce projet impacte 1,5 hectares de forêt → c'est inacceptable.
 De plus, 3 voies routières ne nous semble pas opportun pour ce qui concerne l'intermodalité et les transports "propres".

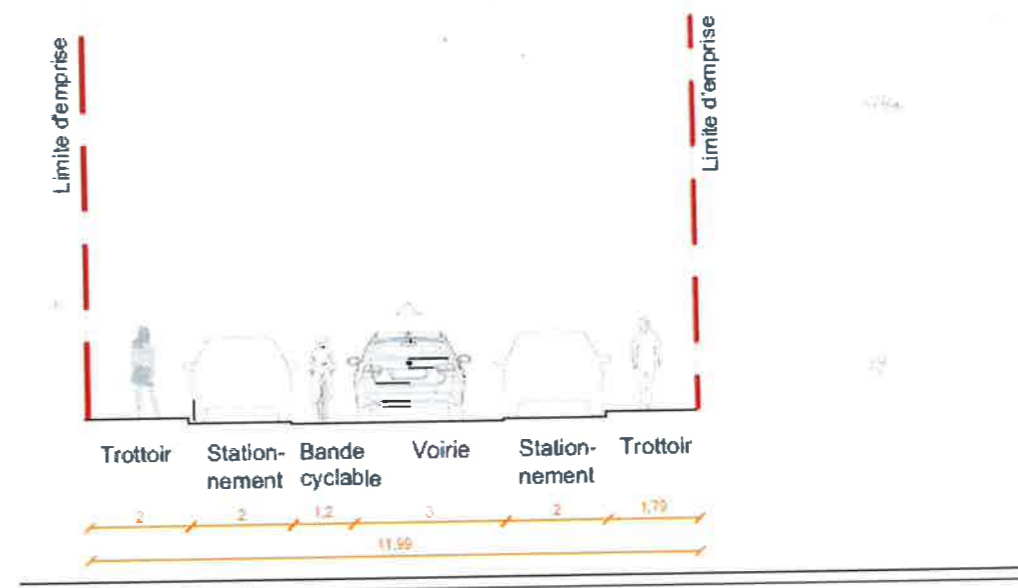


Avenue René Samuel

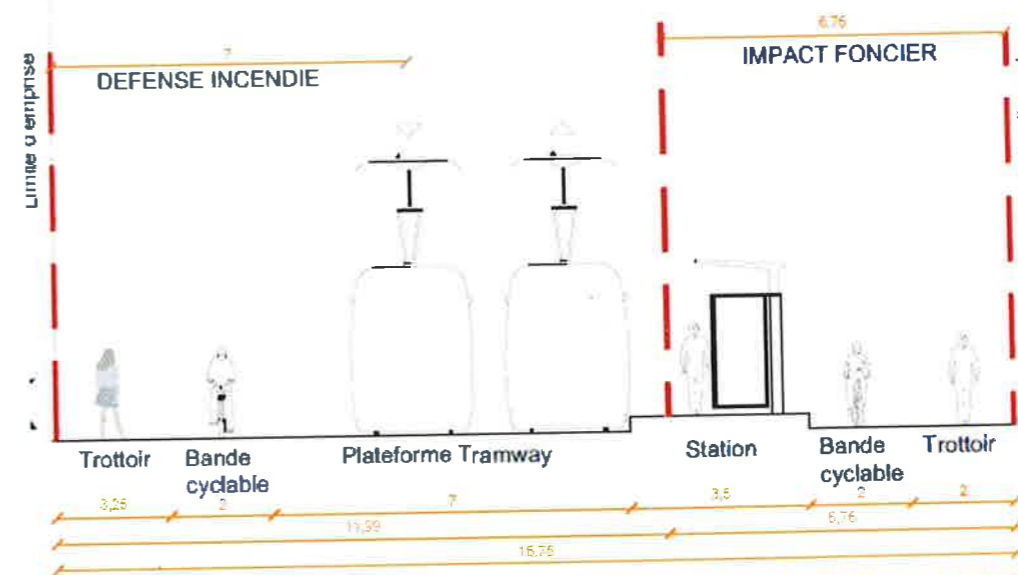
3



Aujourd'hui



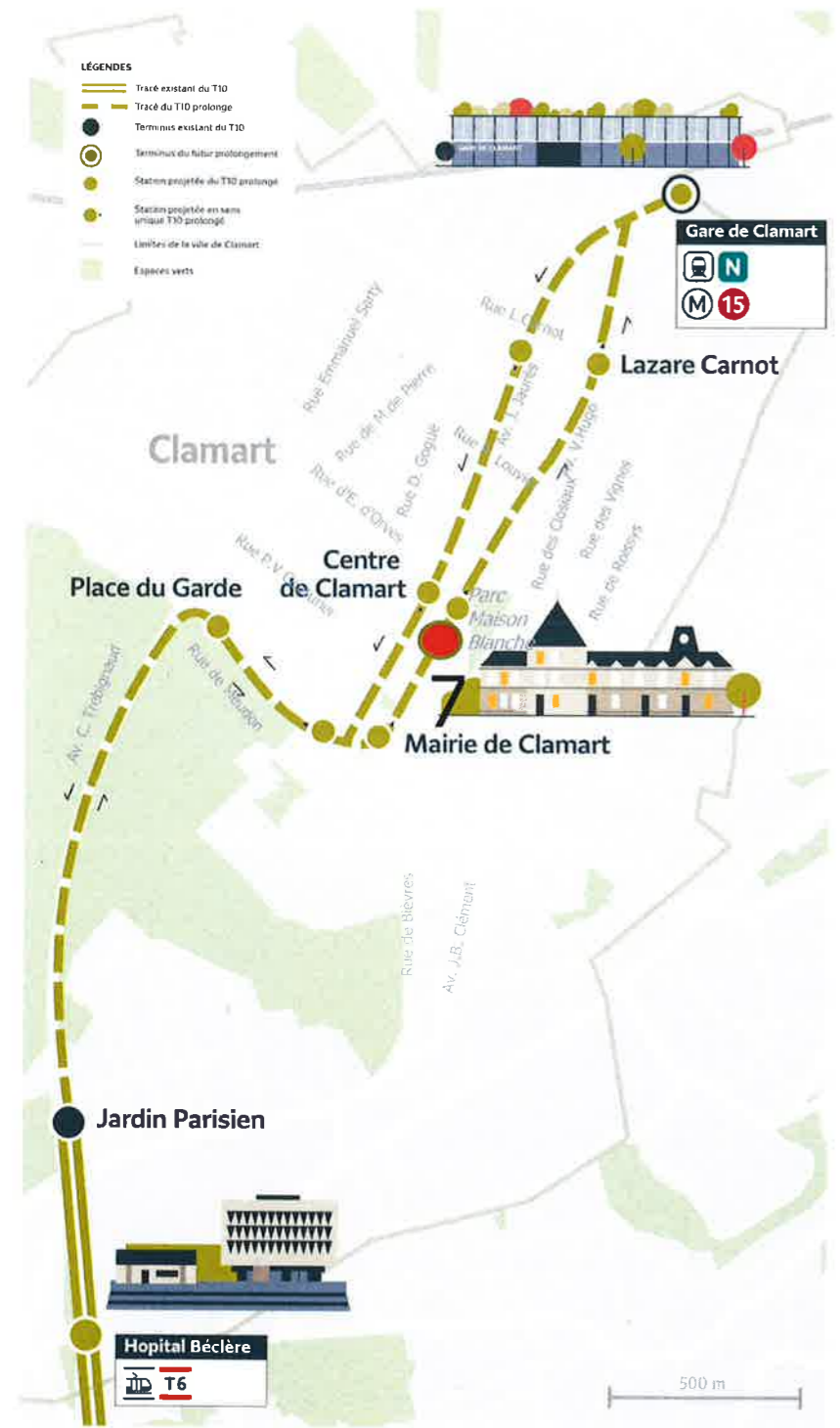
Demain



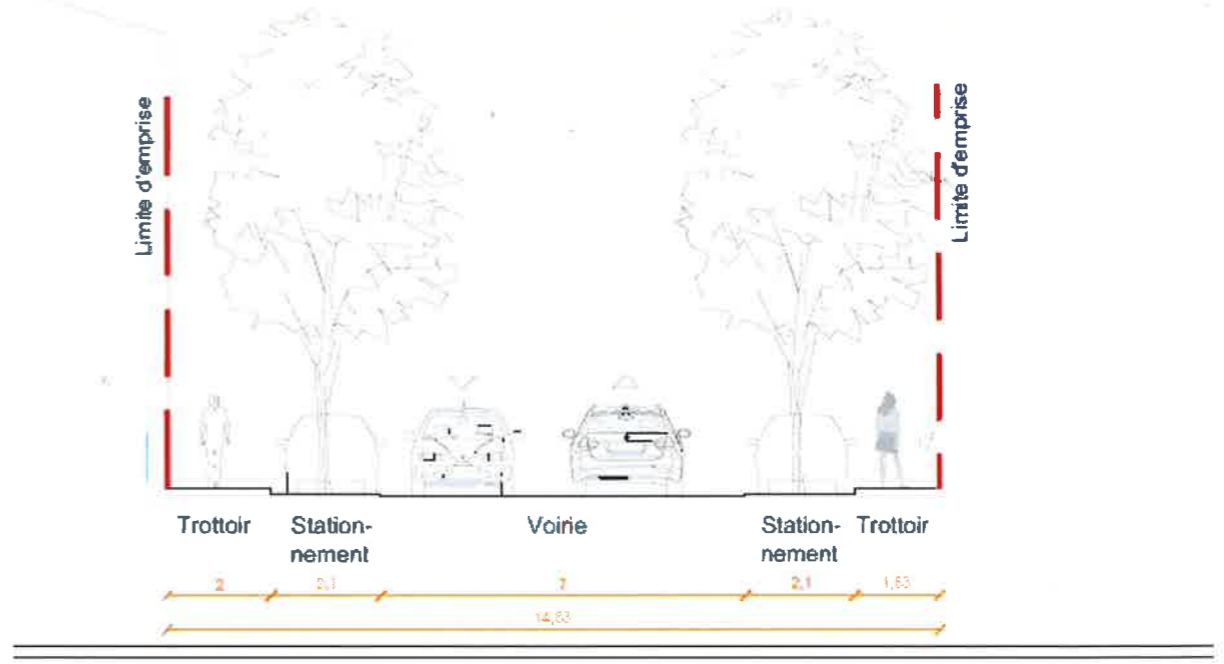
Vos observations :

- Beaucoup d'inquiétude pour ce qui concerne l'impact sur le foncier, notamment l'immeuble Art déco du 1 av. René Samuel. Quid du budget alloué aux dédommagement / indemnisation ? (et impact sur les locataires)
- le schéma au "3" monte l'angle difficile à aborder pour le tram.
- Cela risque d'entraîner des coûts supplémentaires d'aménagement.

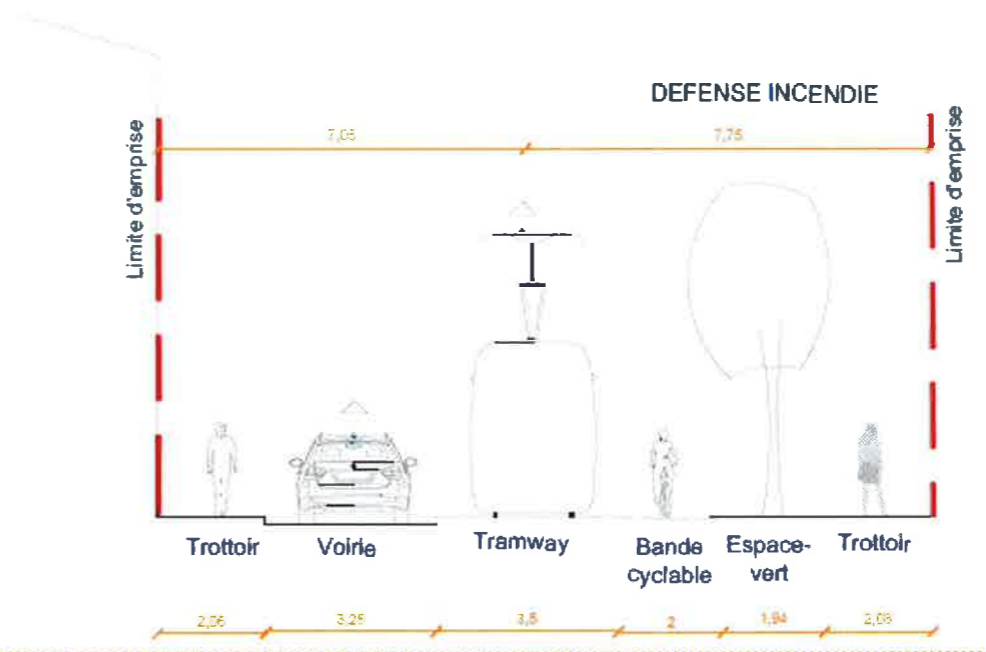
Avenue Victor Hugo



Aujourd'hui



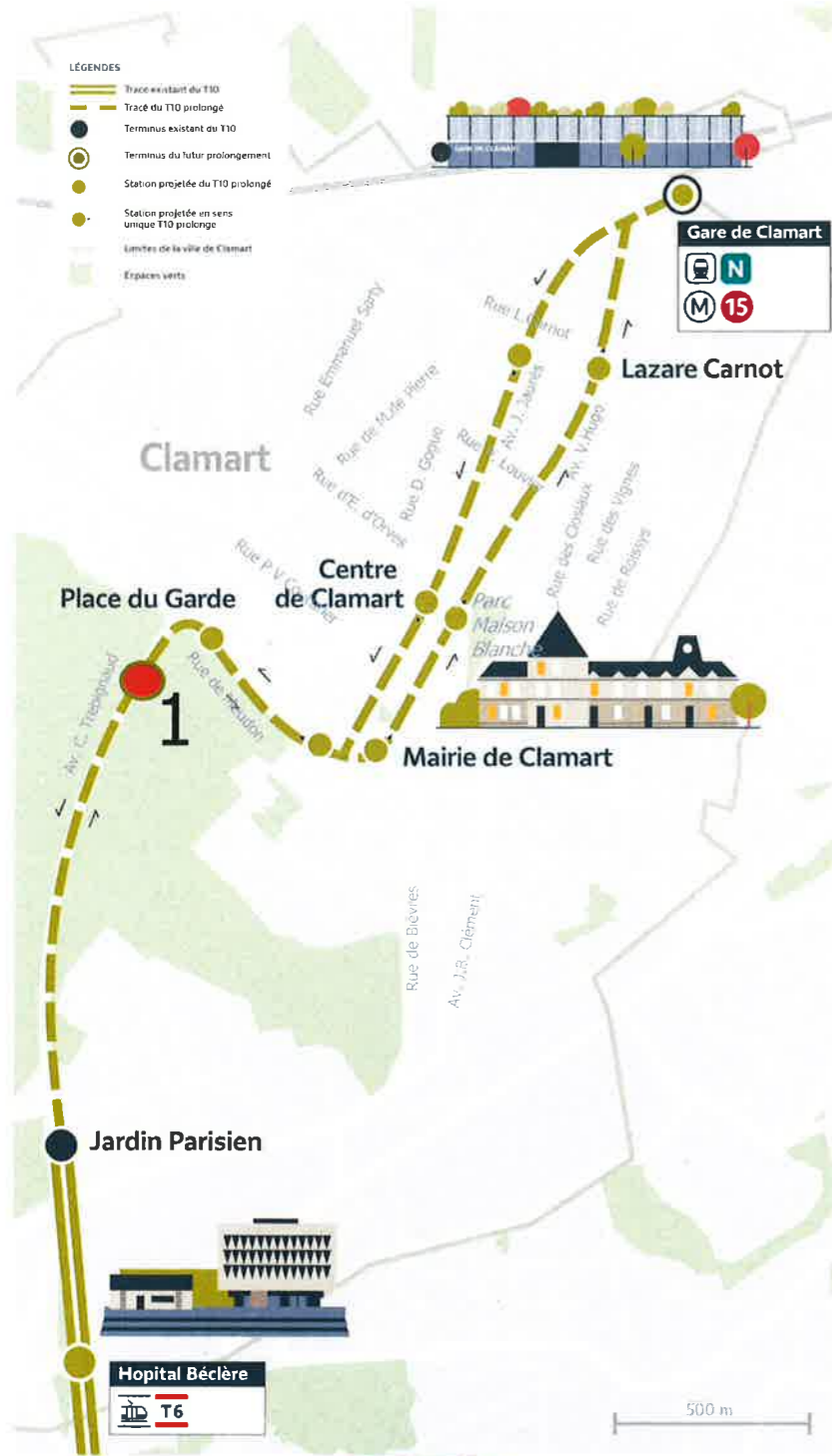
Demain



Vos observations :

Suppression des 2 voies de stationnement

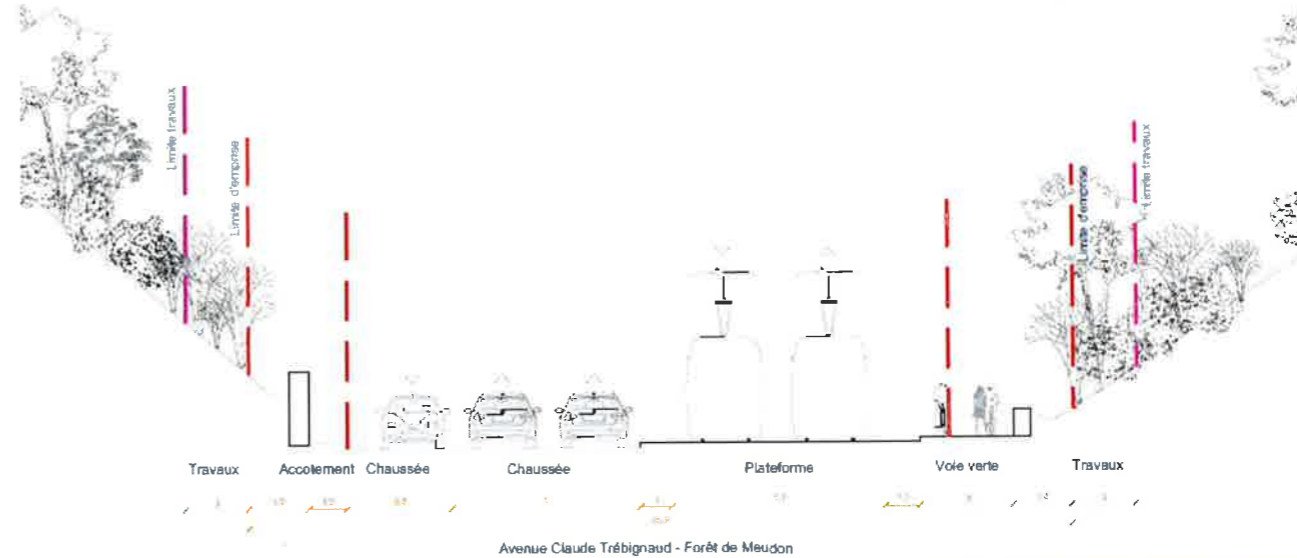
Avenue Claude Trébignaud



Aujourd'hui



Demain

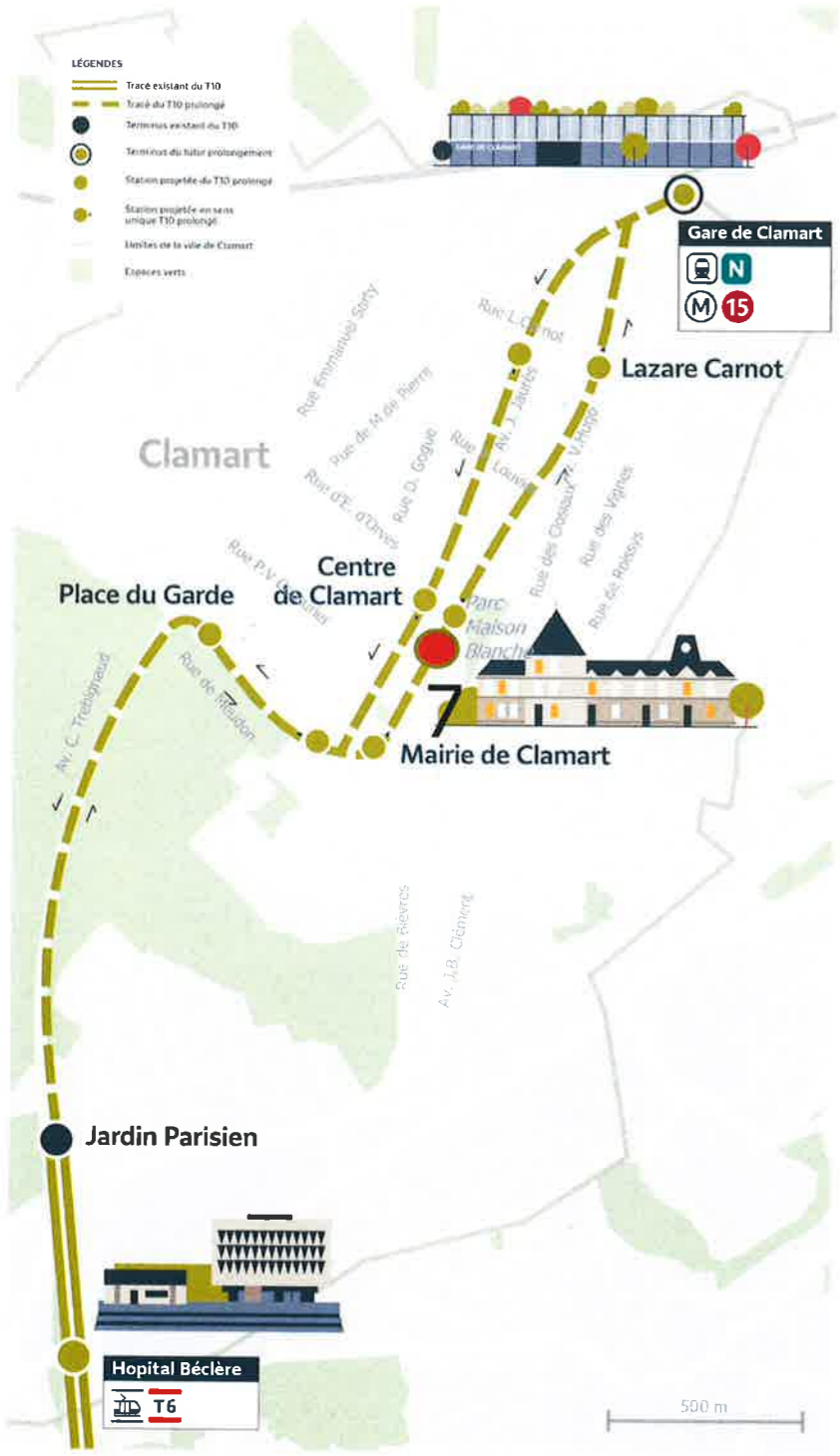


Vos observations : La forêt est un site classé, indispensable à la qualité de vie des Clamartois, qui ne doit pas être détruite. Or la limite des travaux empiète largement dessus.



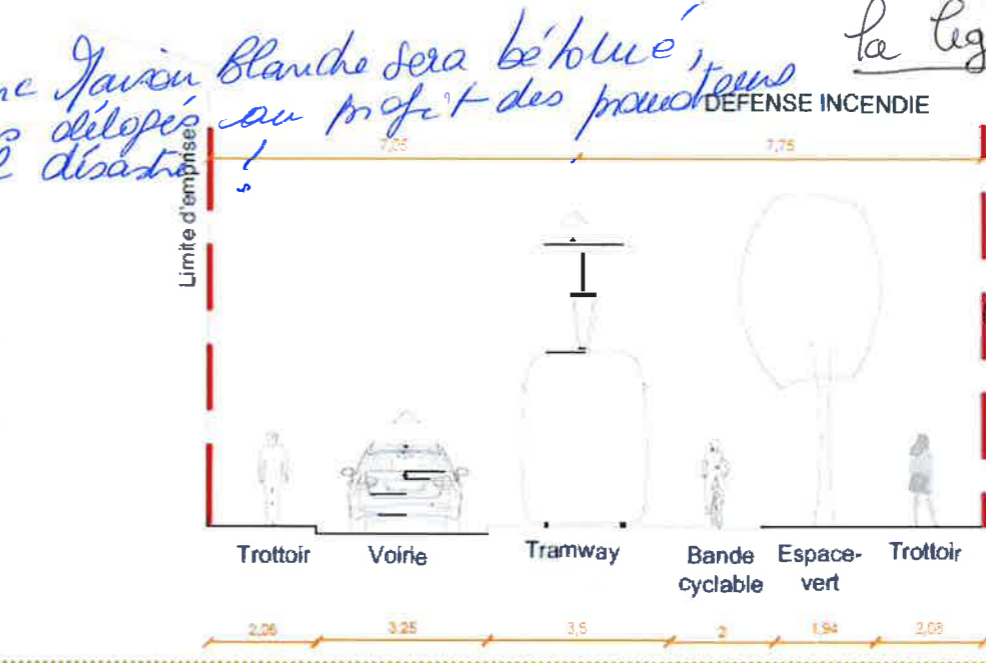
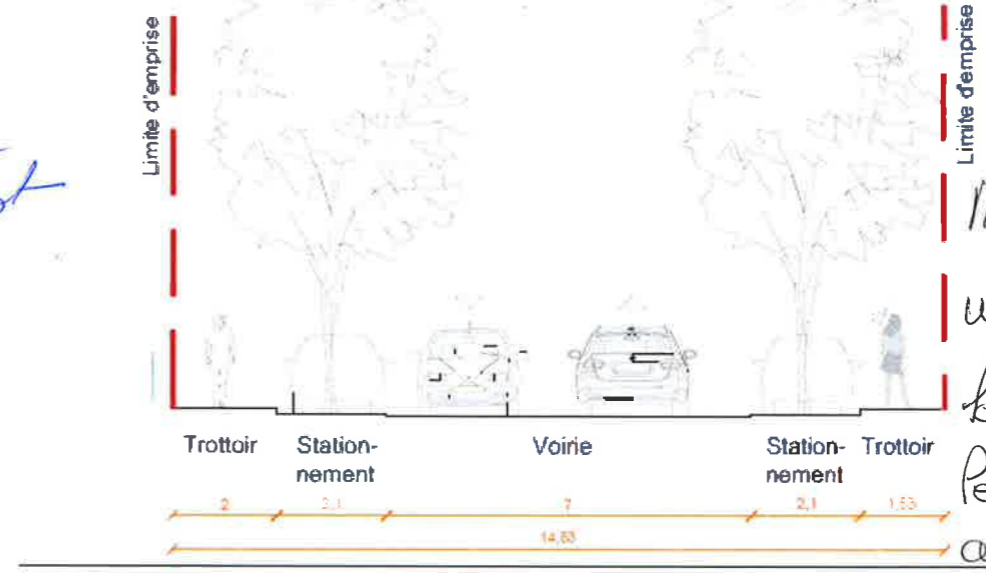
Avenue Victor Hugo

Un chantier pharaonique pour gagner 10 minutes alors que le réseau se développe ?



Aujourd'hui
 l'habitat autour du parc Maison Blanche est agréable et vert

Demain
 l'habitat autour du parc maison blanche sera bétonné, les propriétaires immobiliers, quel désastre!
 Une correspondance T10 - T6 au milieu de Béclère serait plus pertinente



à Mairie de Chateaufort - Malabry travaille sur un projet qui aura le même but (soulager le RER B et permettre aux gens de Chateaufort de prendre le métro => prolonger la ligne 4 du métro jusqu'à Chateaufort - Malabry en passant par Robinson (c'est dans la presse), mieux que le T10, à privilégier.

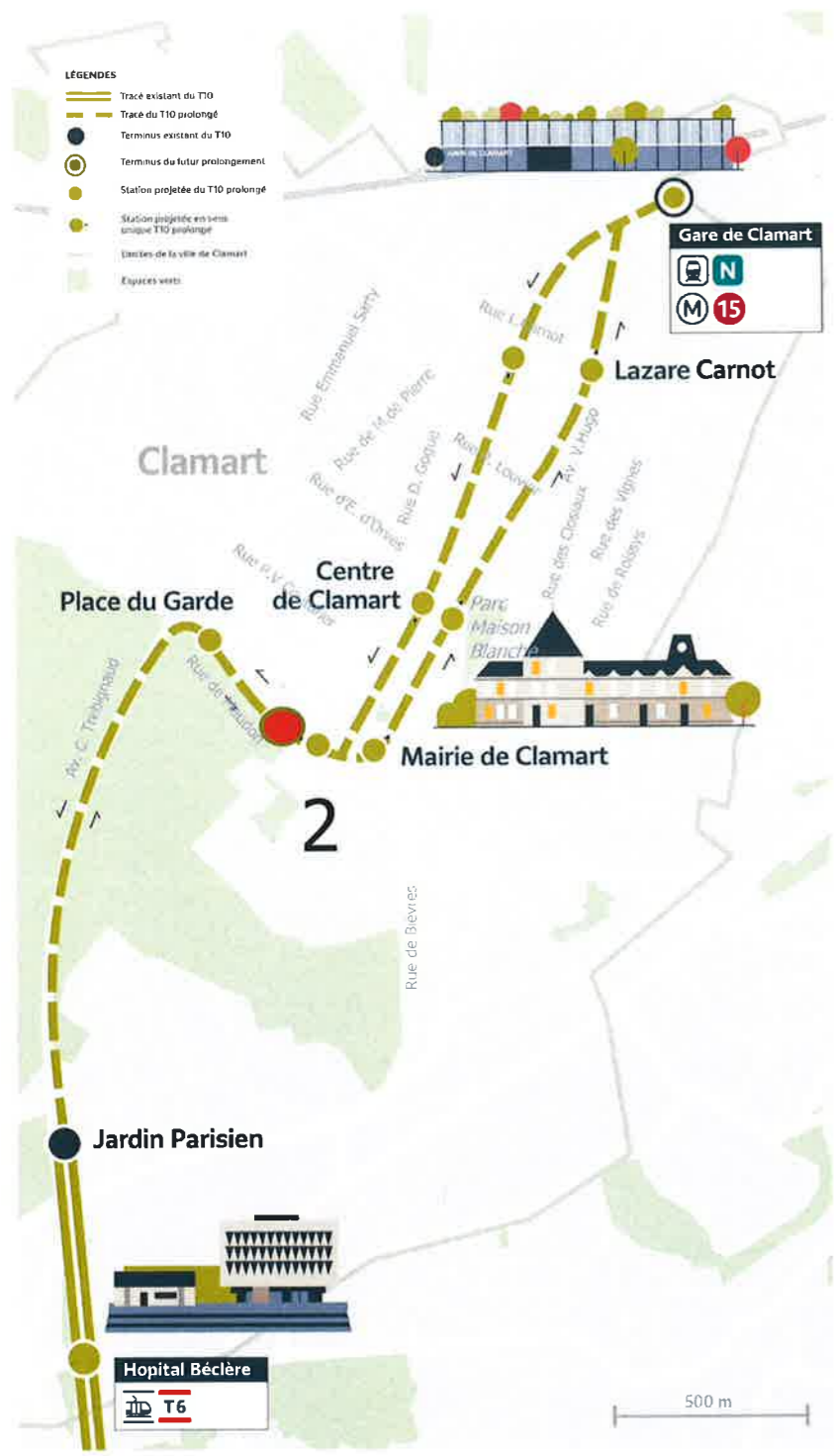
Vos observations : Il m'est pas pertinent de faire 2 stations, Mairie et Centre, aussi proches l'une de l'autre. L'arrêt Mairie est suffisant.

3 scénarios à prendre en compte
 • l'existant : bus -> à améliorer en terme de rotations
 • Tram aérien
 • Tram souterrain

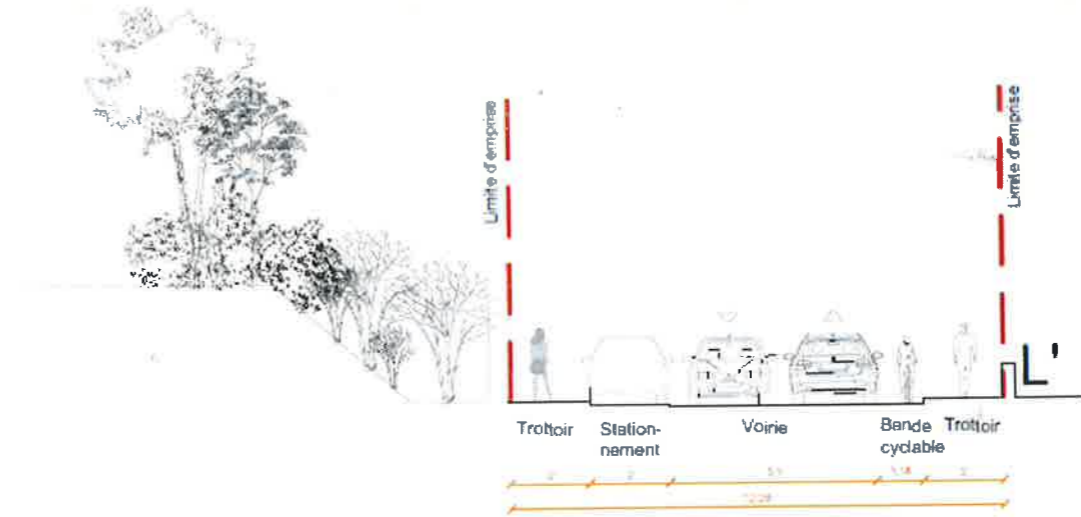
comparaison
 -> coût
 -> Qualité de vie
 -> portance

Le parc Maison Blanche participe à la qualité de cadre de vie de Clamart, il ne doit pas servir de base arrière au chantier.

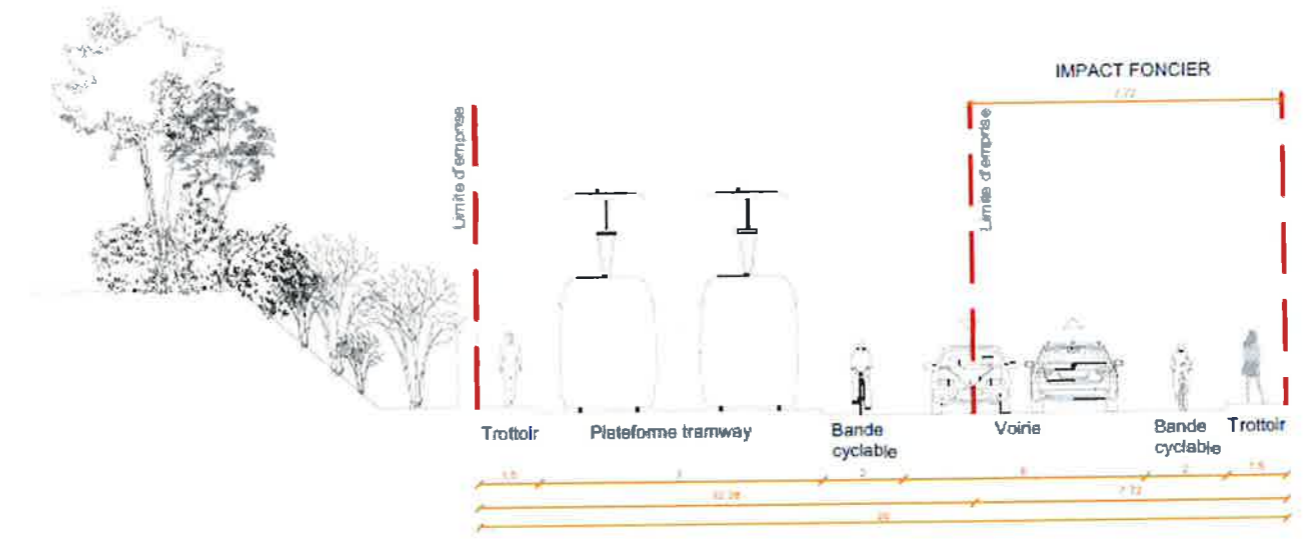
Rue de Meudon



Aujourd'hui



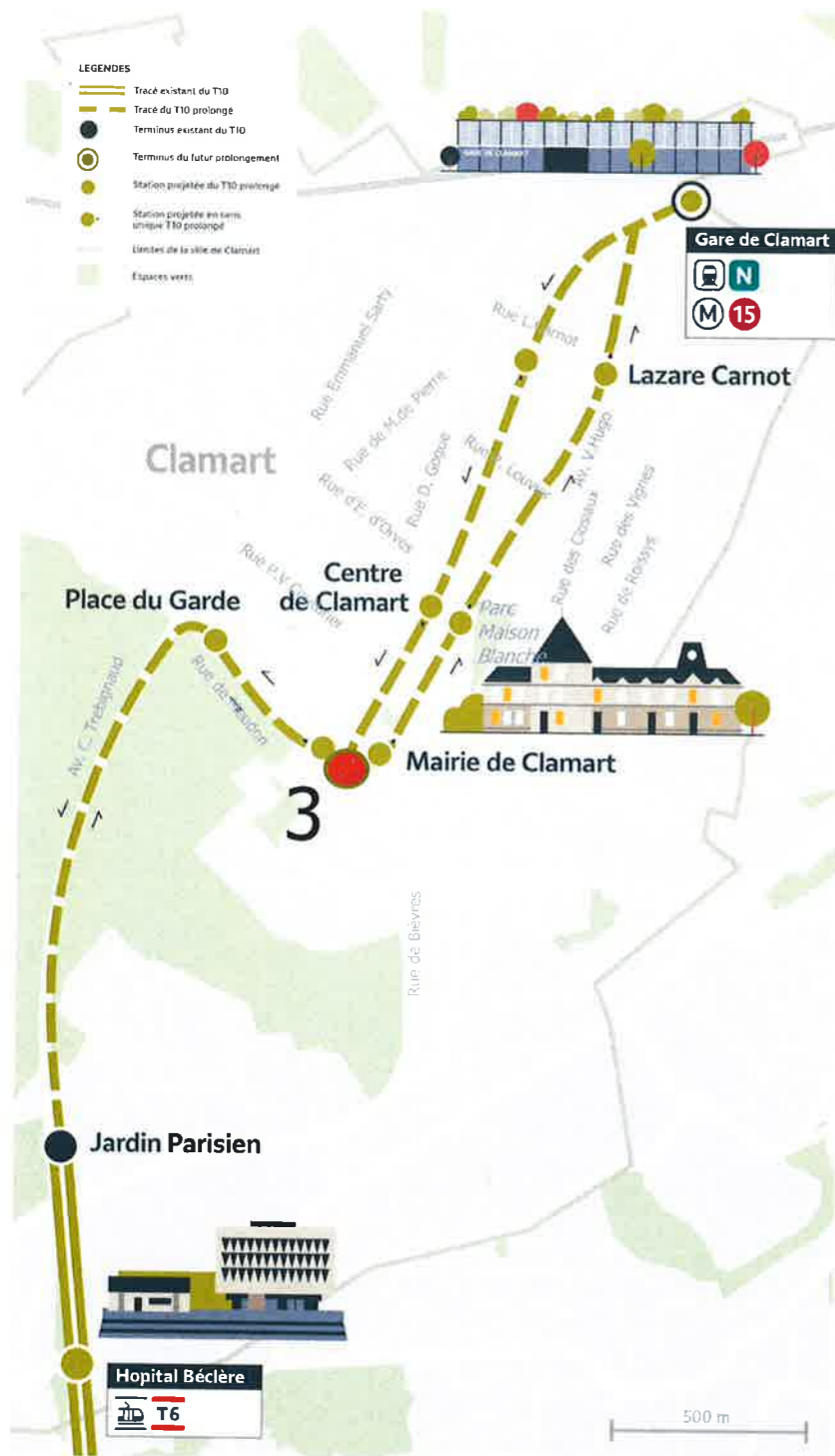
Demain



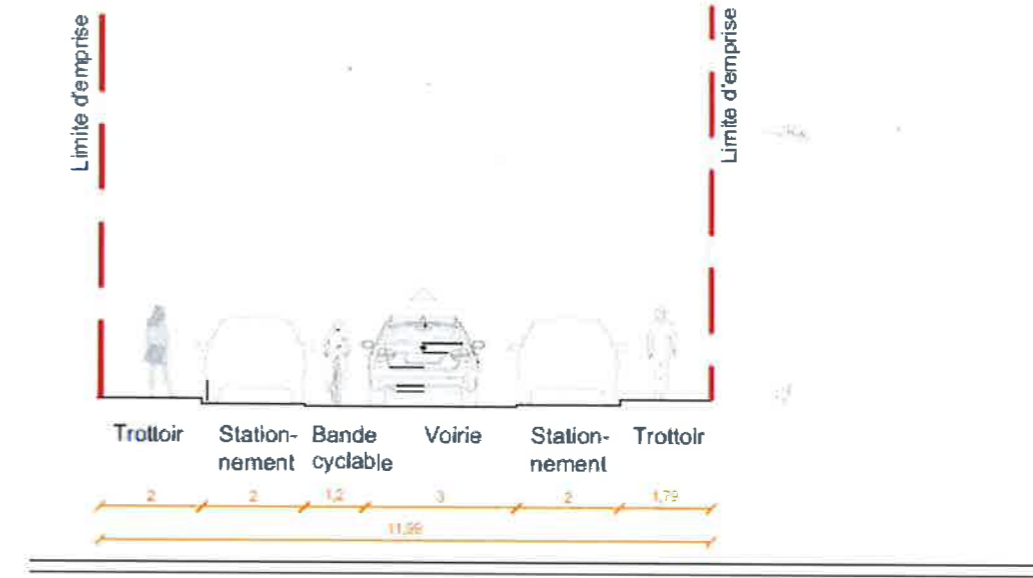
Vos observations :

Beaucoup d'impact foncier pour les riverains alors que le nouveau complexe sportif ~~prend~~ ne laisse pas de place

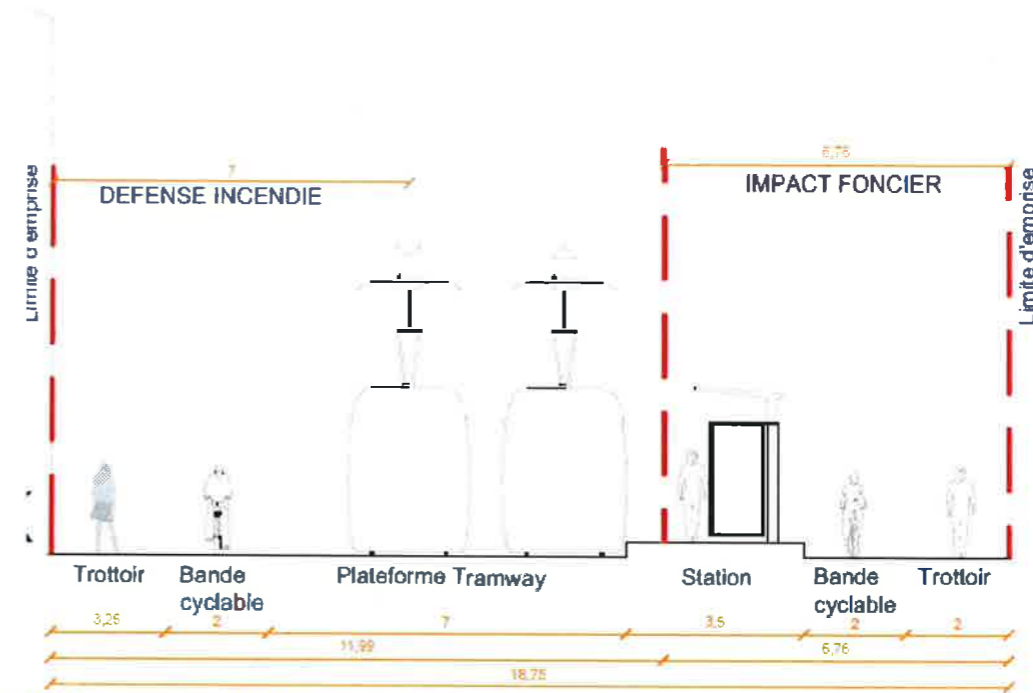
Avenue René Samuel



Aujourd'hui



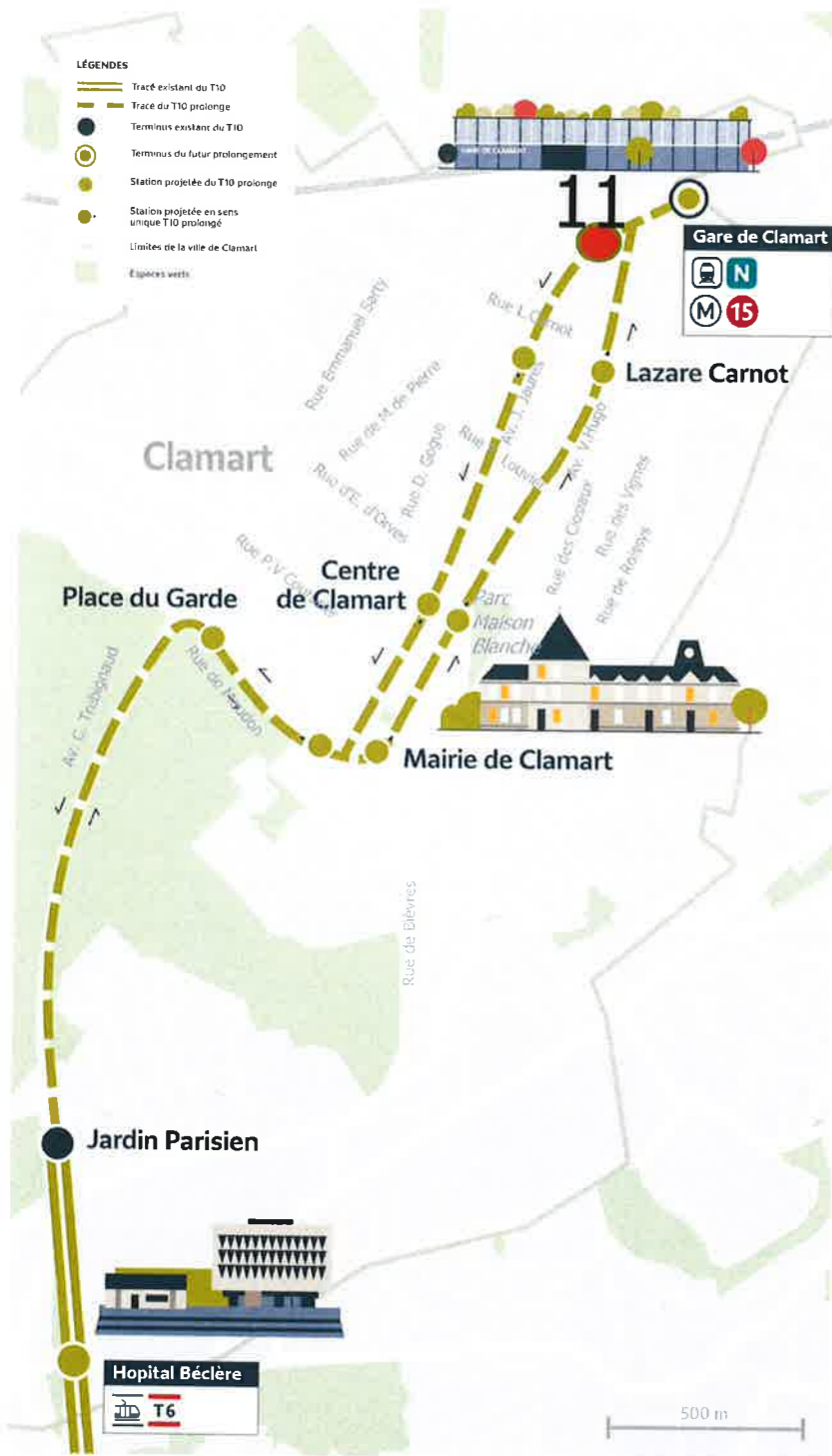
Demain



Vos observations :

Qui passeront les bus EST-OUEST?
 Beaucoup d'impact foncier.

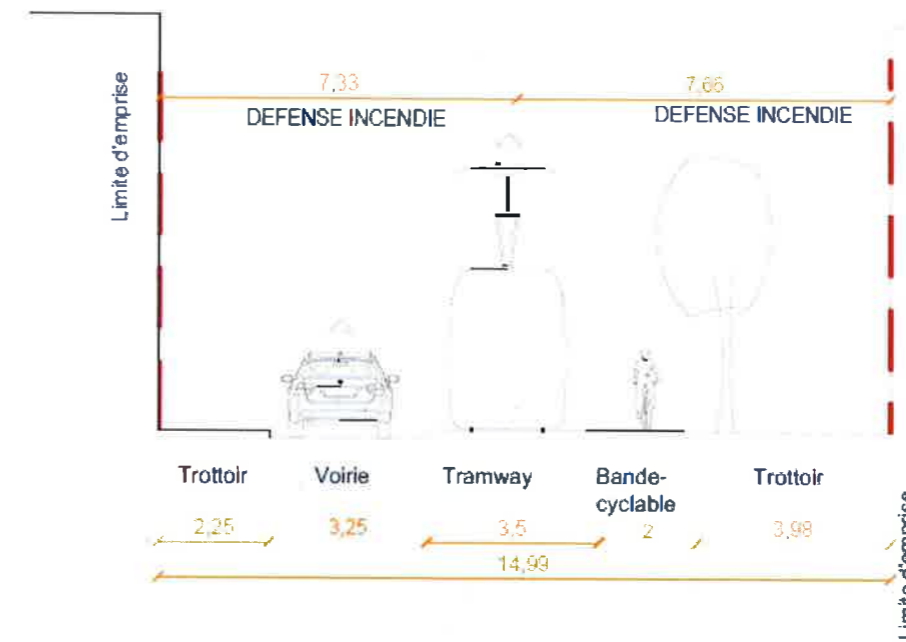
Rue de Vanves



Aujourd'hui



Demain

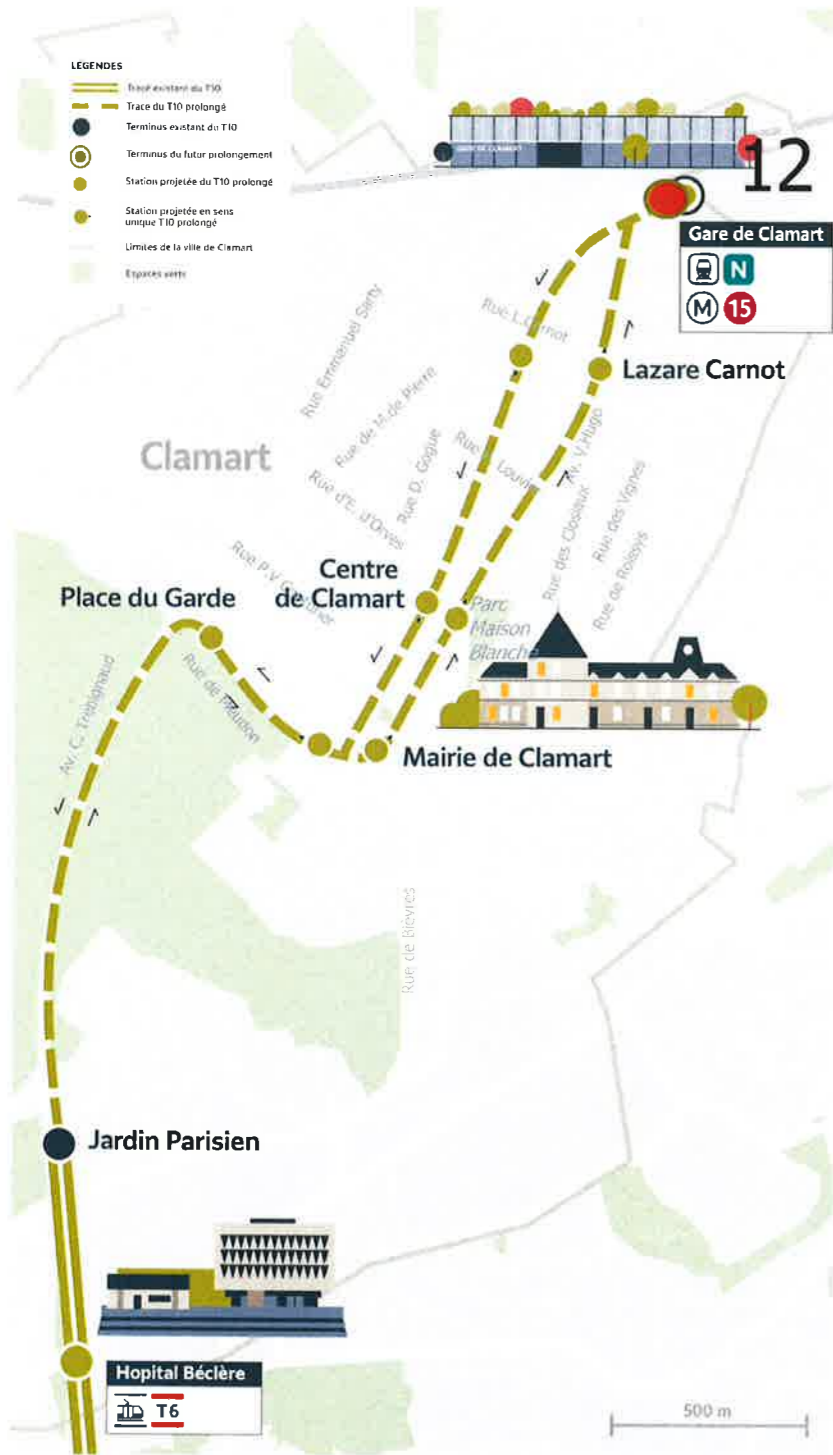


Vos observations :

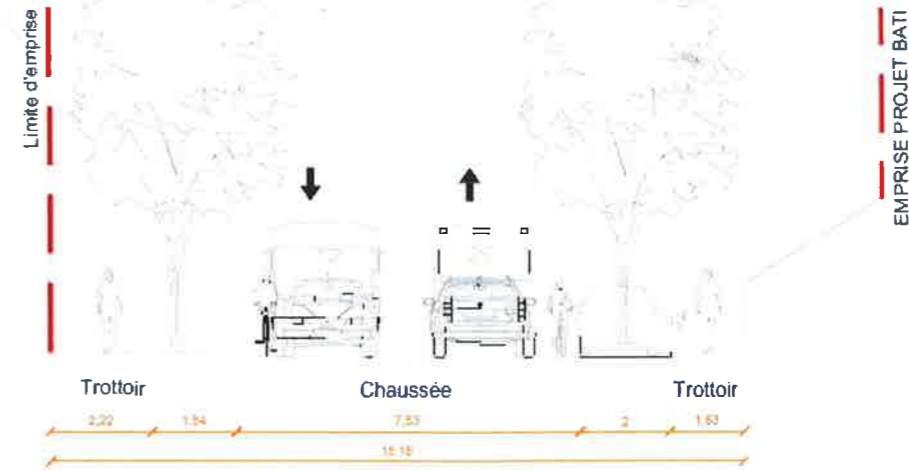
temps d'accès aux lignes 15 et N ?



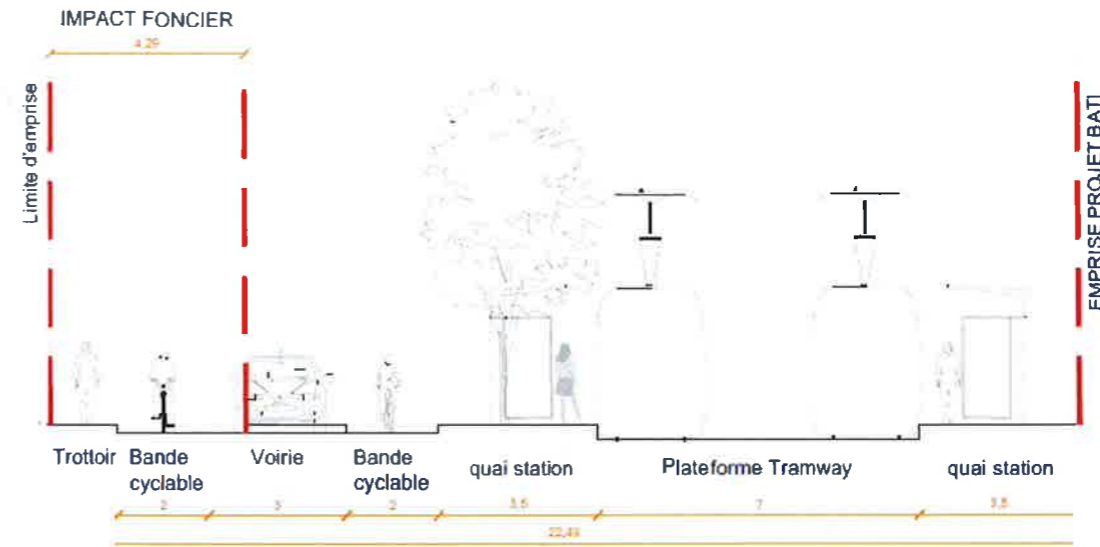
Boulevard des frères Vigouroux



Aujourd'hui



Demain

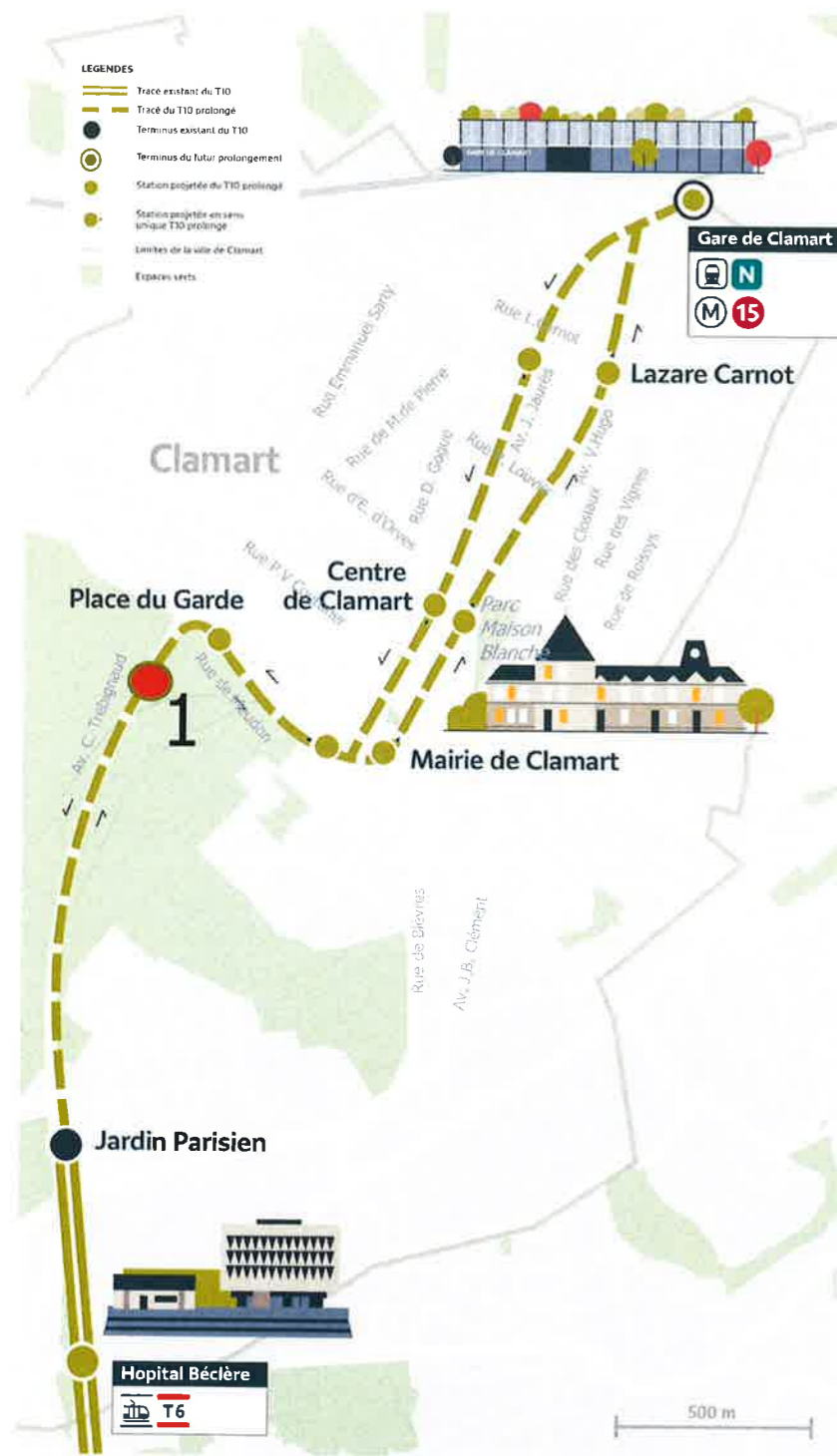


Vos observations :

Impact foncier : aucune anticipation avec les projets en cours.



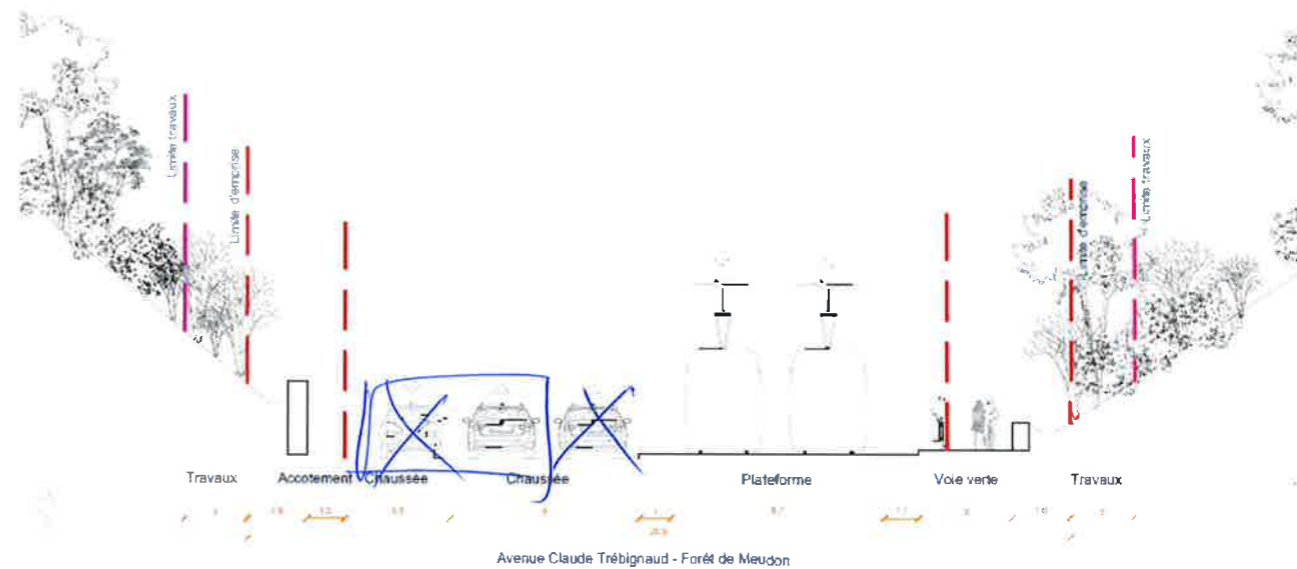
Avenue Claude Trébignaud



Aujourd'hui

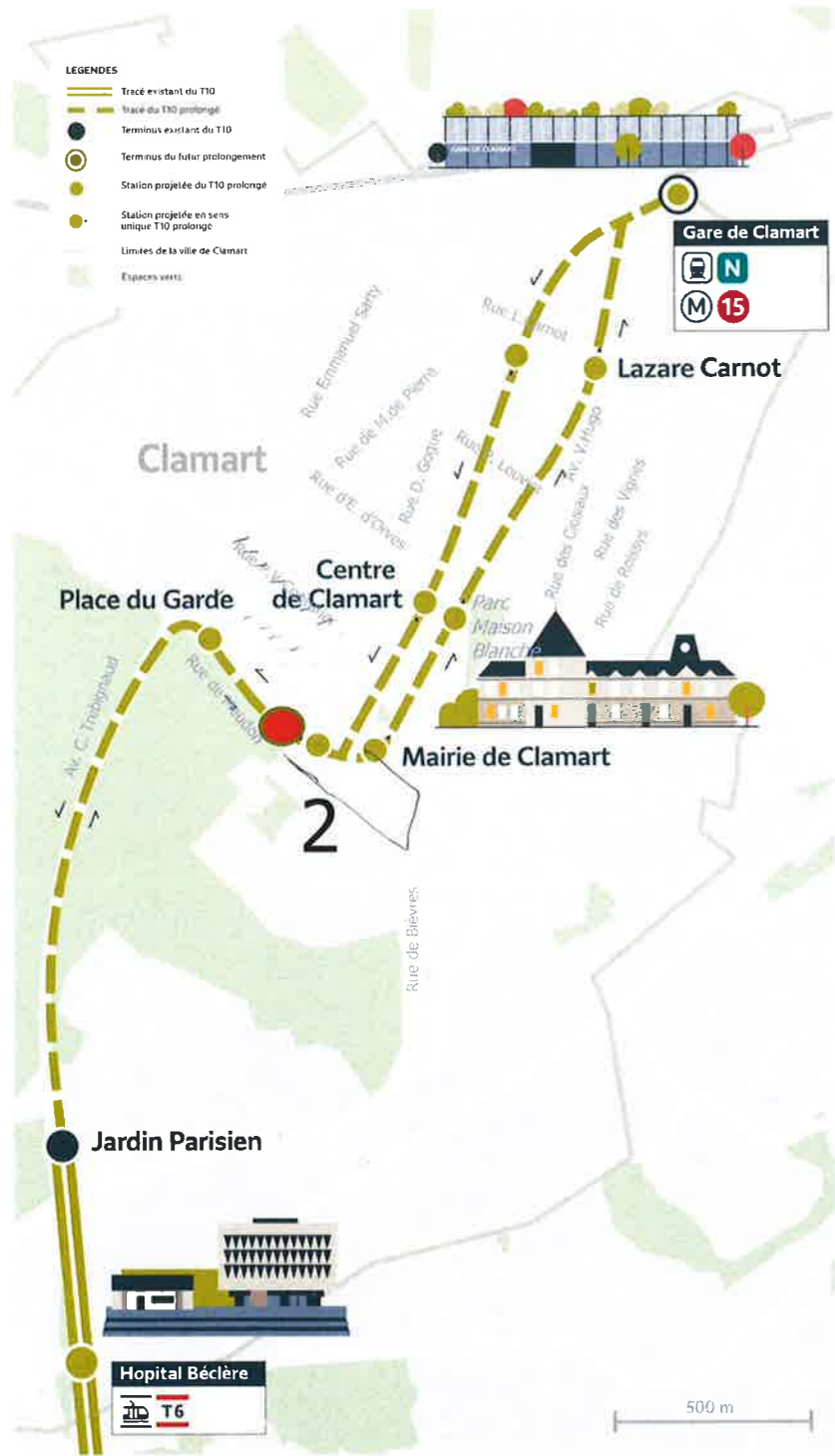


Demain

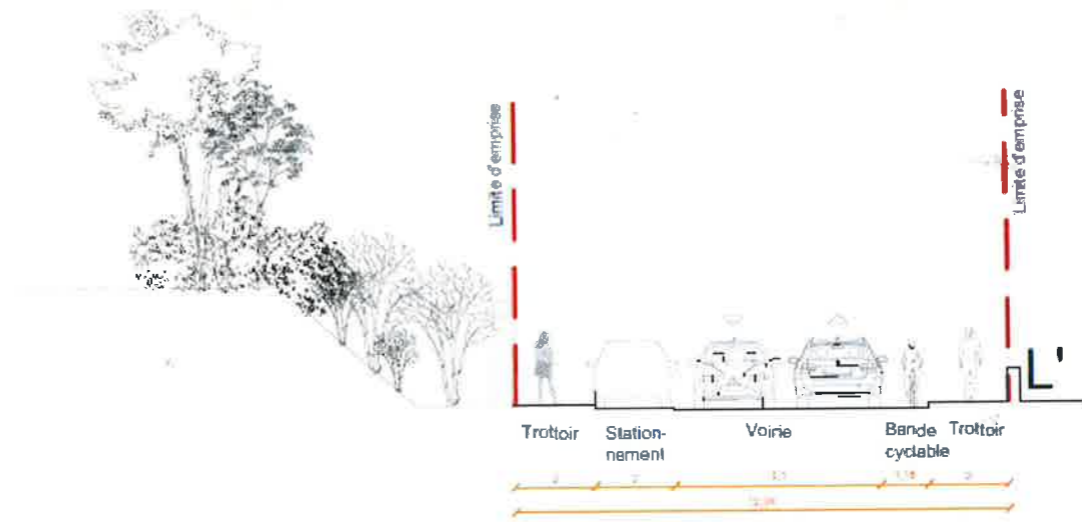


Vos observations : Aucun intérêt de passer demain à 3 voies -
 Ce tronçon ne possède aucune intersection -
 Pour exemple sur le D906 qui a été réduite, aucun bouchon n'est observé -
 Cela permettrait également plus de sécurité sur cet axe aujourd'hui très dangereuse pour les riverains et promeneurs.
 - Demain, l'implantation d'un mur anti bruit serait nécessaire au vu des nuisances sonores supérieures à 65dB constatées dans le cadre de la carte du PLU.

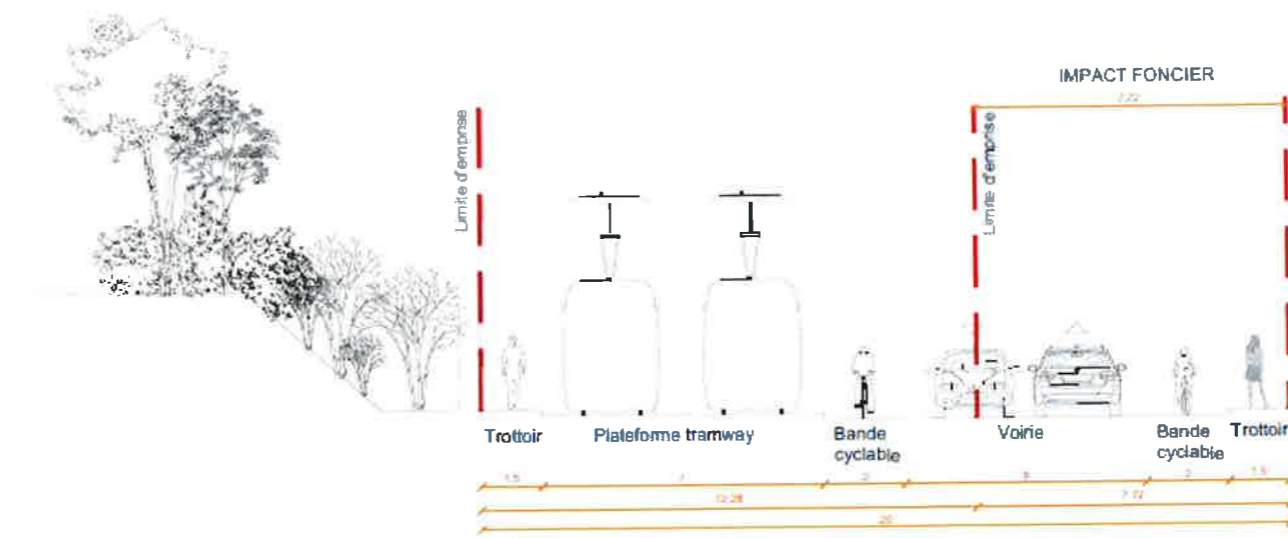
Rue de Meudon



Aujourd'hui



Demain



Pourquoi ne pas prévoir de rogner plus côté Stade Hunnebel.

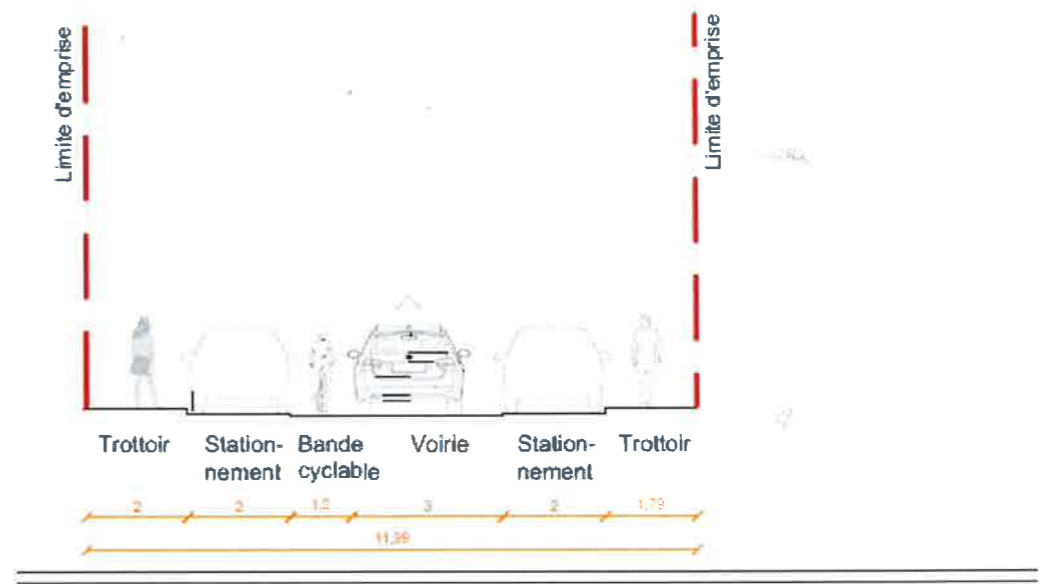
Vos observations :

Pourquoi garder deux voies de circulation routière ?
 Pourquoi ne pas mettre les deux voies cyclables d'une à côté de l'autre ?
 Pourquoi ne pas confondre la circulation des voitures et du tramway (cf route du pavé blanc).
 Cela limiterai les impacts des propriétés 711 du DCCP.
 Po (dont le tour cané ?)

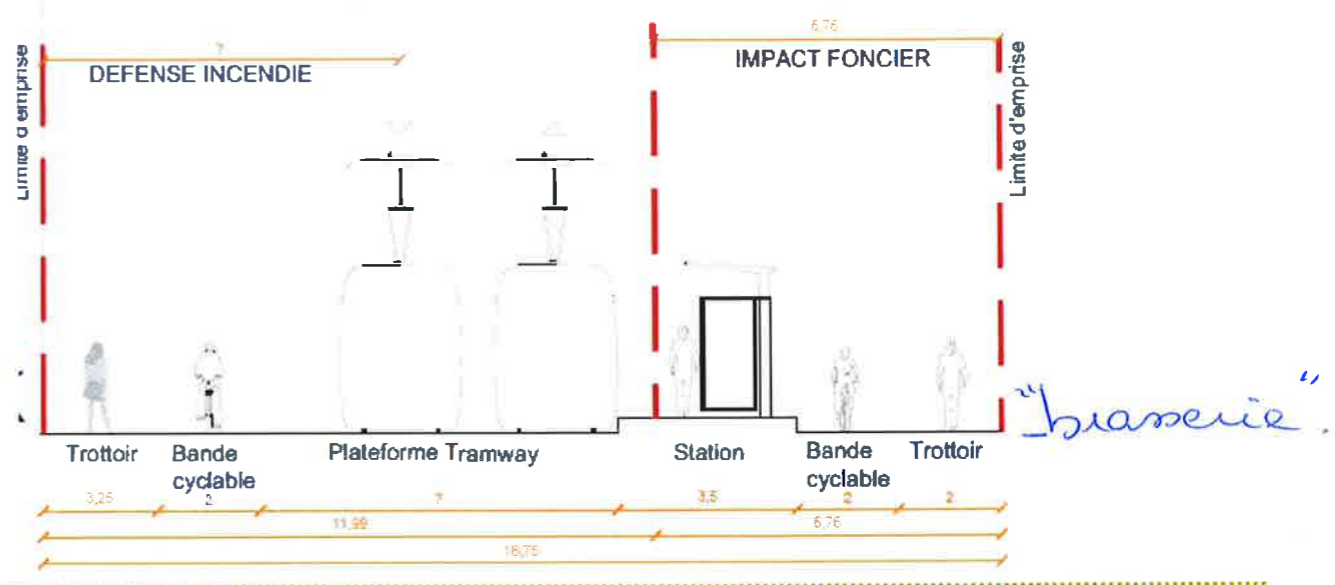
Avenue René Samuel



Aujourd'hui



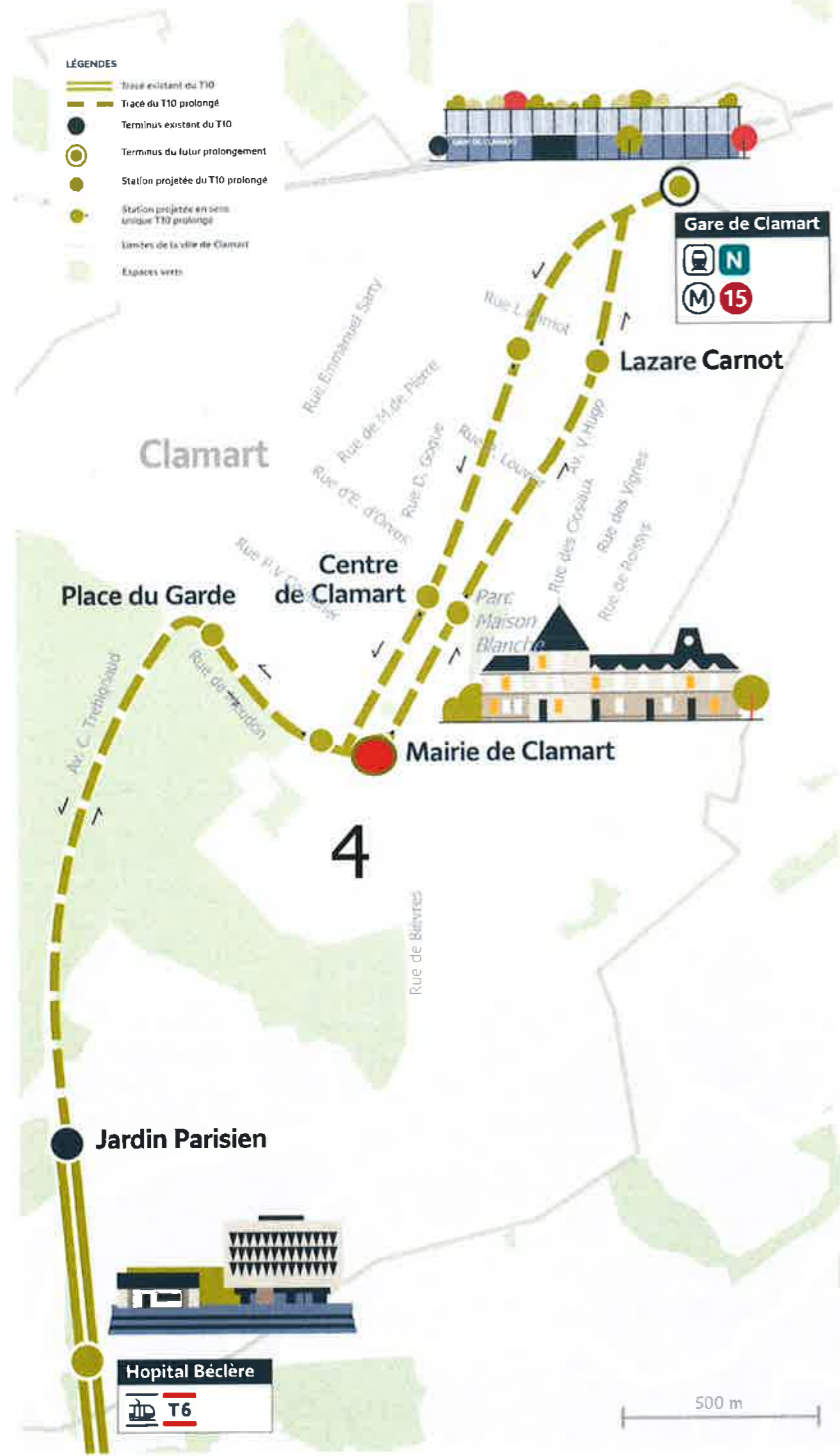
Demain



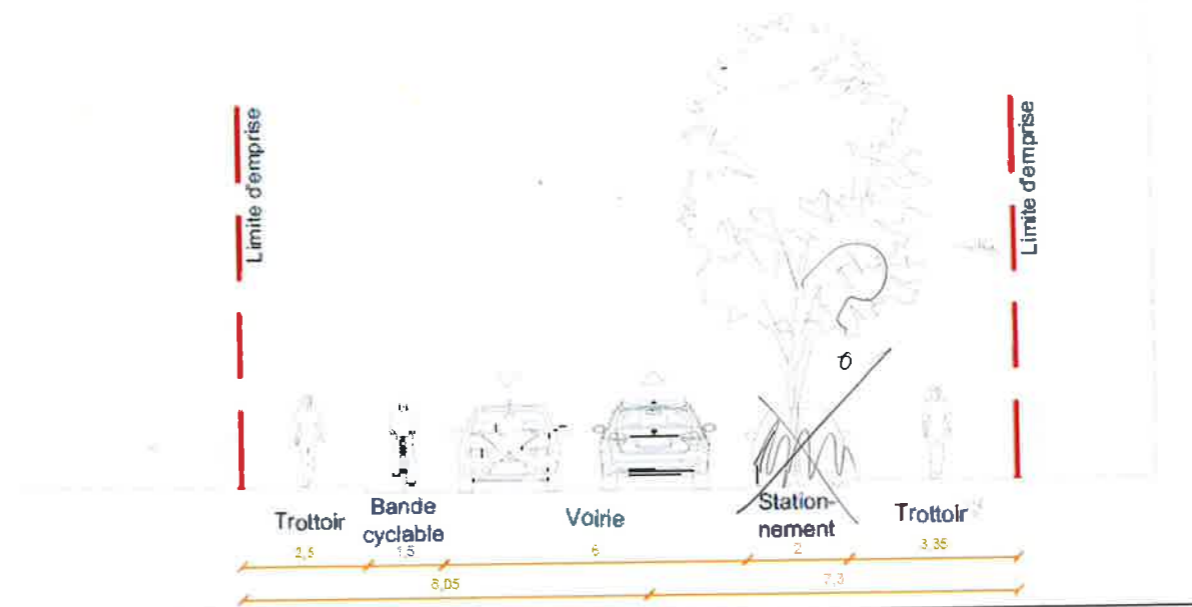
Vos observations :

- idee n°2 -
- ⊕ Pourquoi ne pas avoir prévu un trajet dissocié par la rue Paul Vaillant coturières afin d'éviter un double sens rue Neudon + René Samuel.
- Pourquoi ne pas limiter les largeurs de stations en station trottoir pour limiter l'impact.

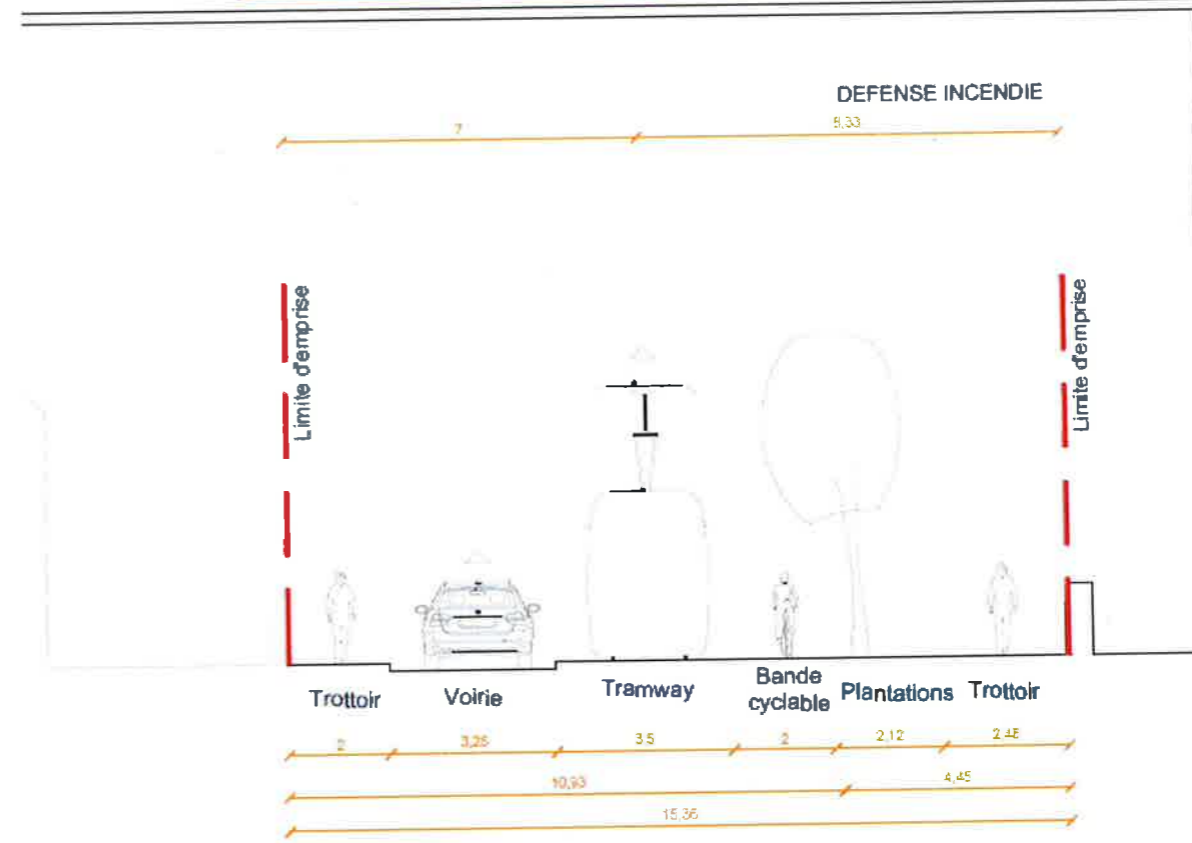
Rue de Trosy



Aujourd'hui



Demain

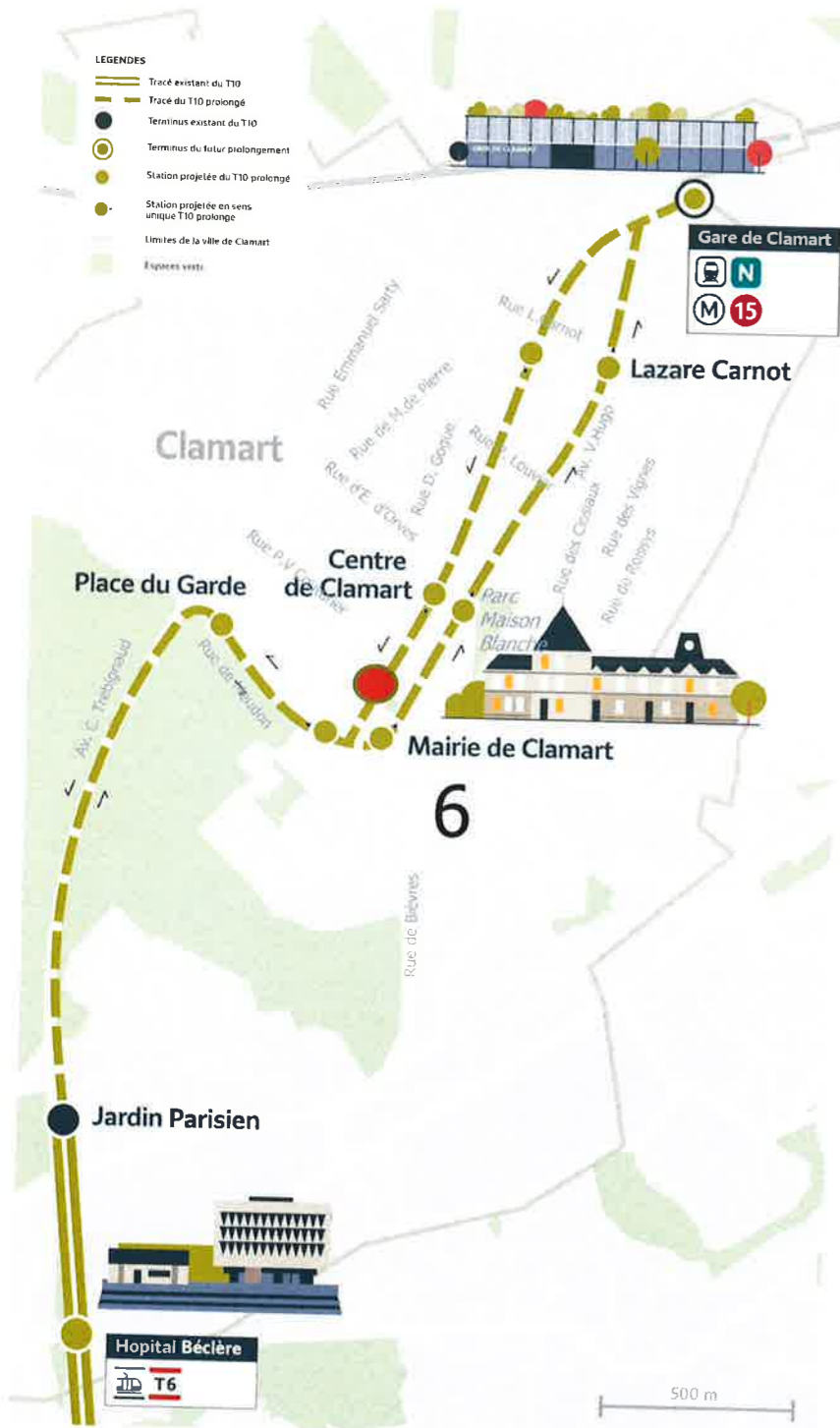


Vos observations :

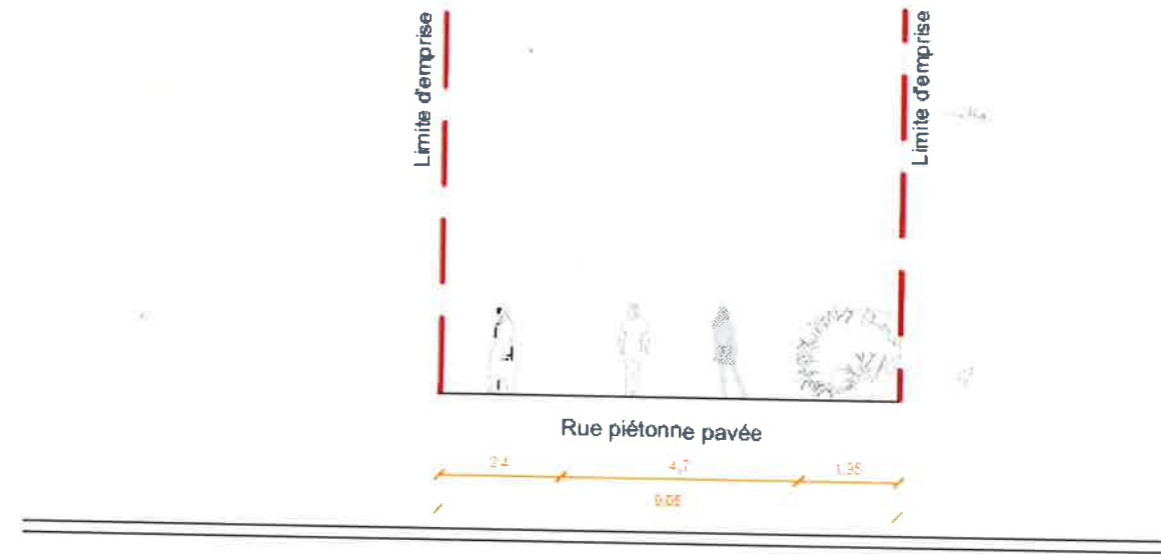
Quel impact pour prendre les vieilles ?

Avenue Jean Jaurès

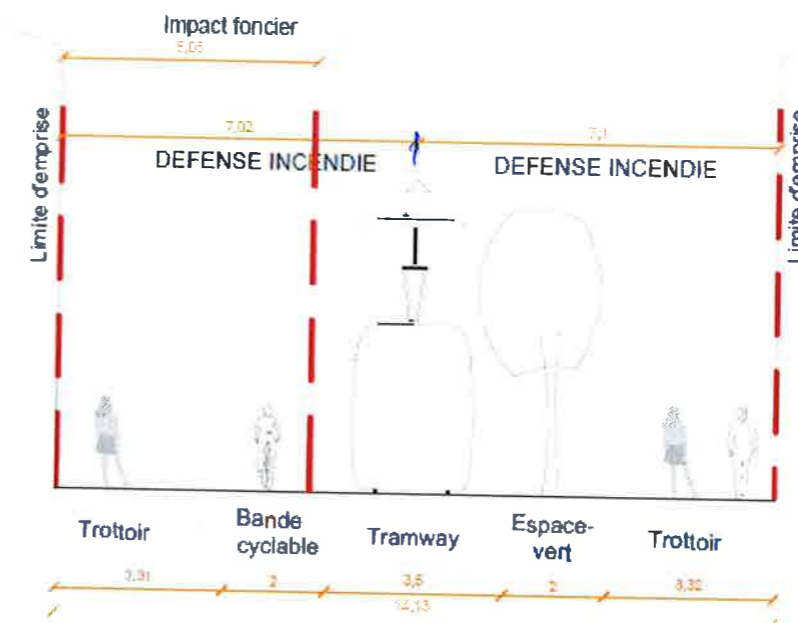
6



Aujourd'hui



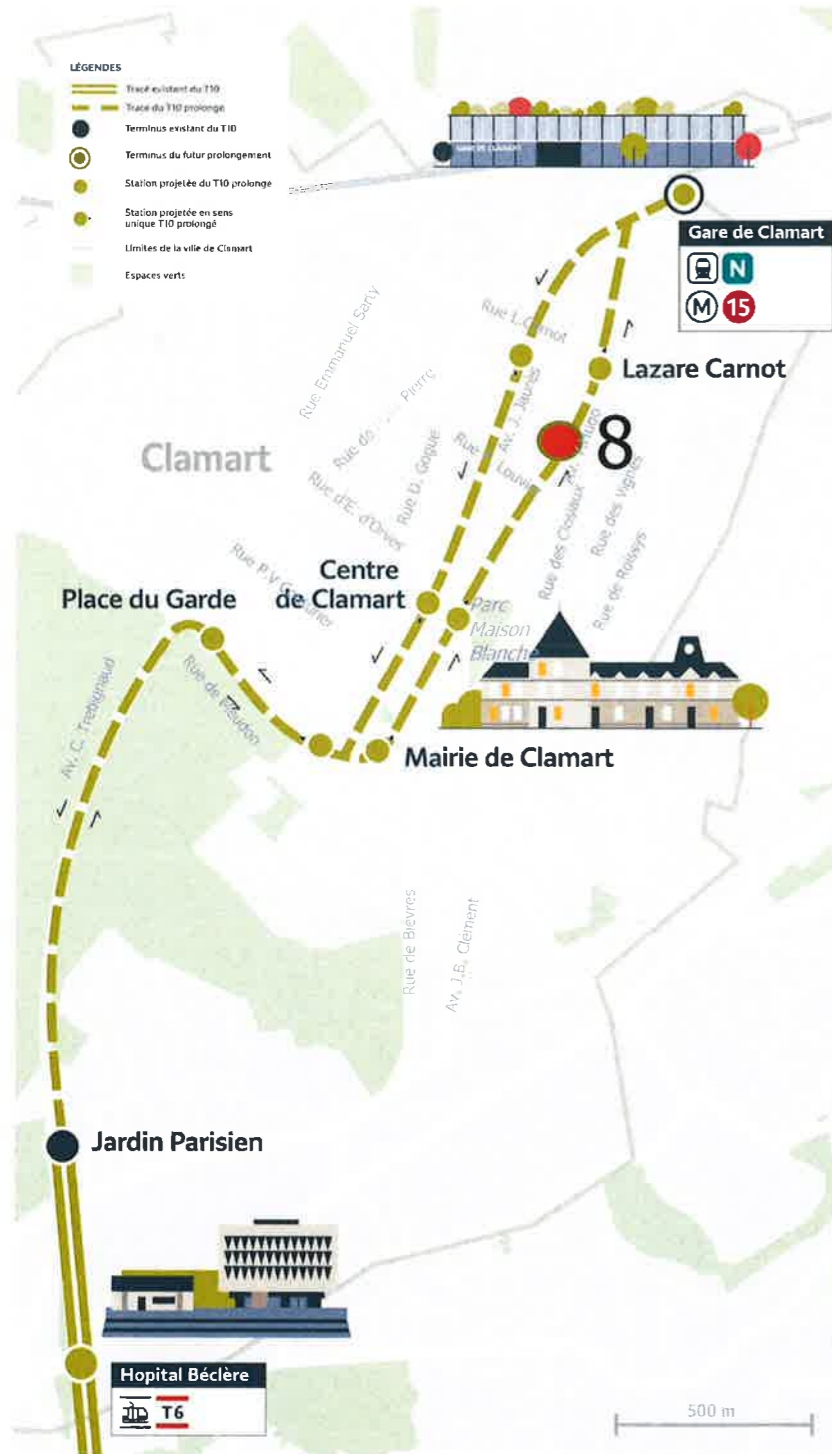
Demain



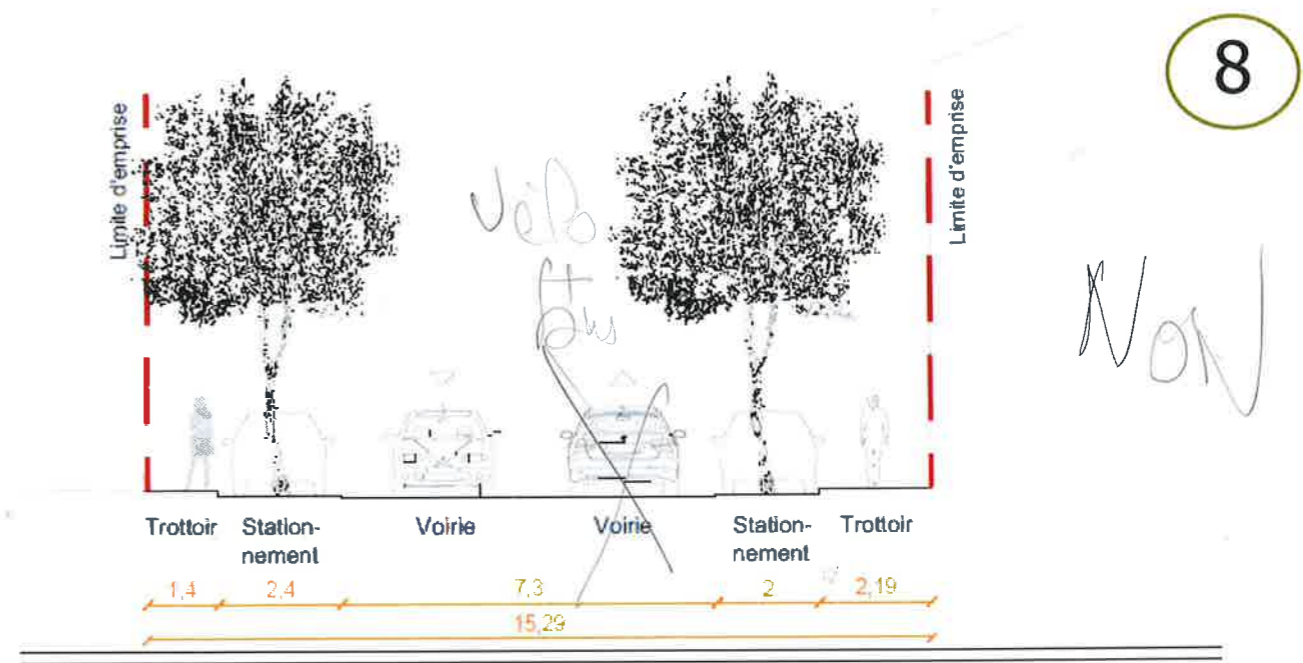
Vos observations :

Pourquoi ne pas alimenter les tramway par le sol ?
 — " — ne pas prévoir une zone où les tramways sont sur batterie -
 Comment allez vous gérer la proximité avec l'école ?
 Aujourd'hui la sortie d'école prend une grande partie de la rue.

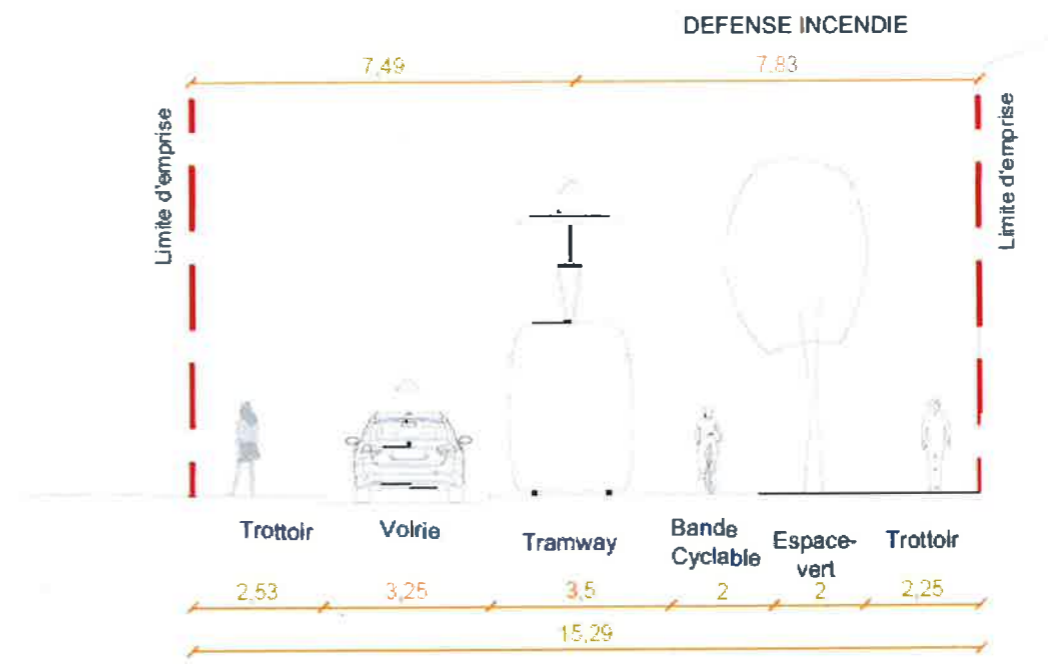
Avenue Victor Hugo



Aujourd'hui

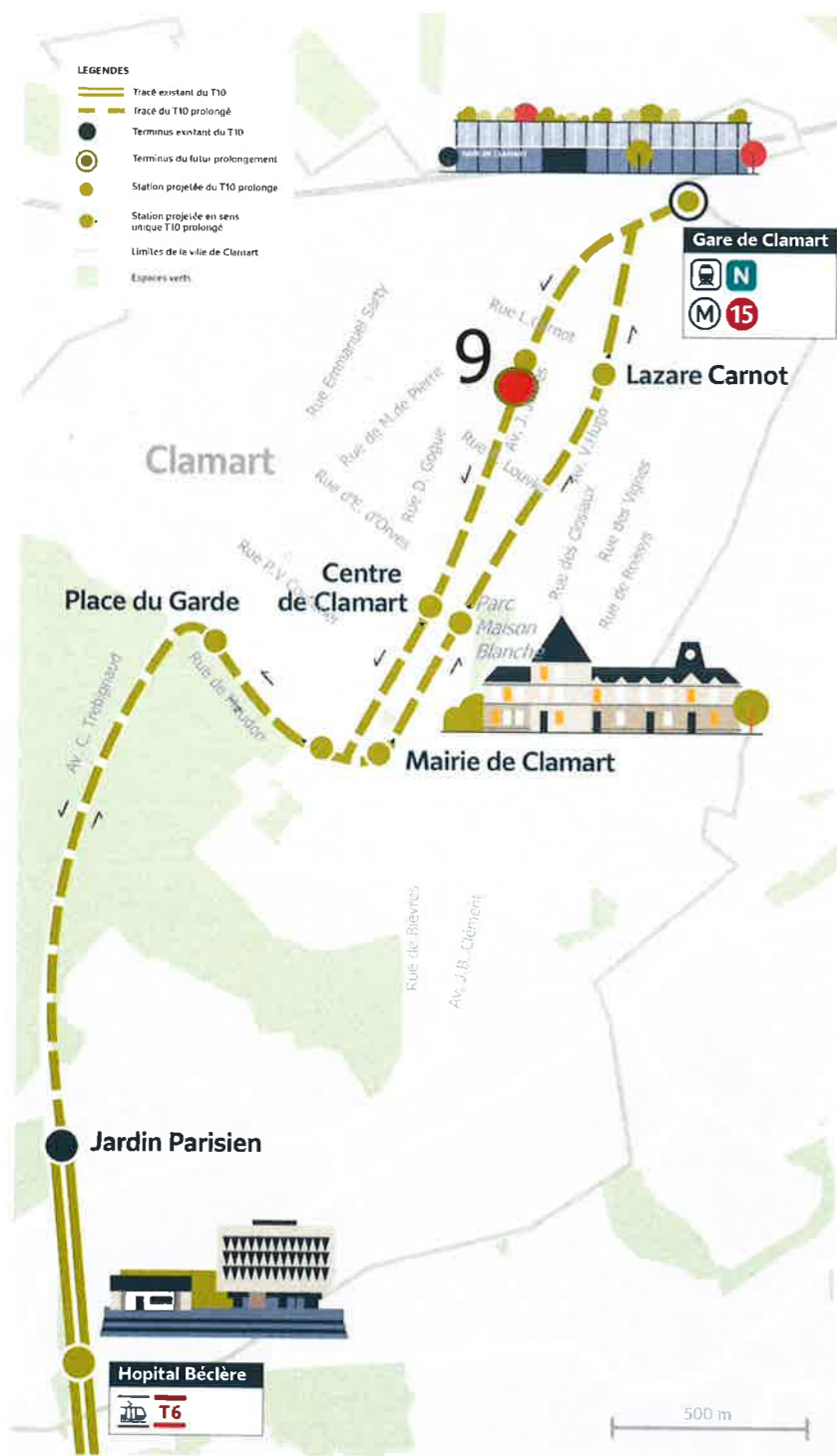


Demain

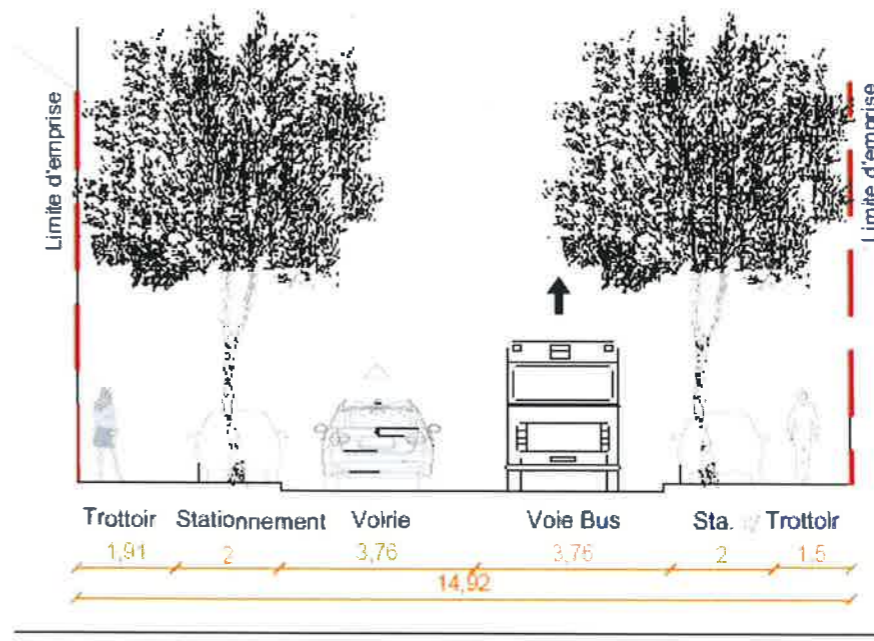


Vos observations :

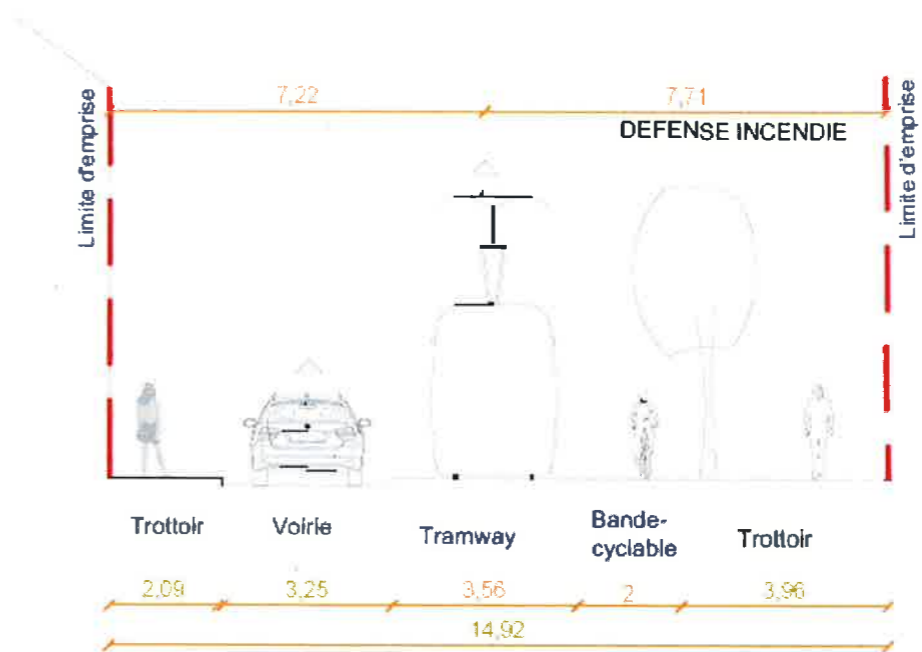
Avenue Jean Jaurès



Aujourd'hui



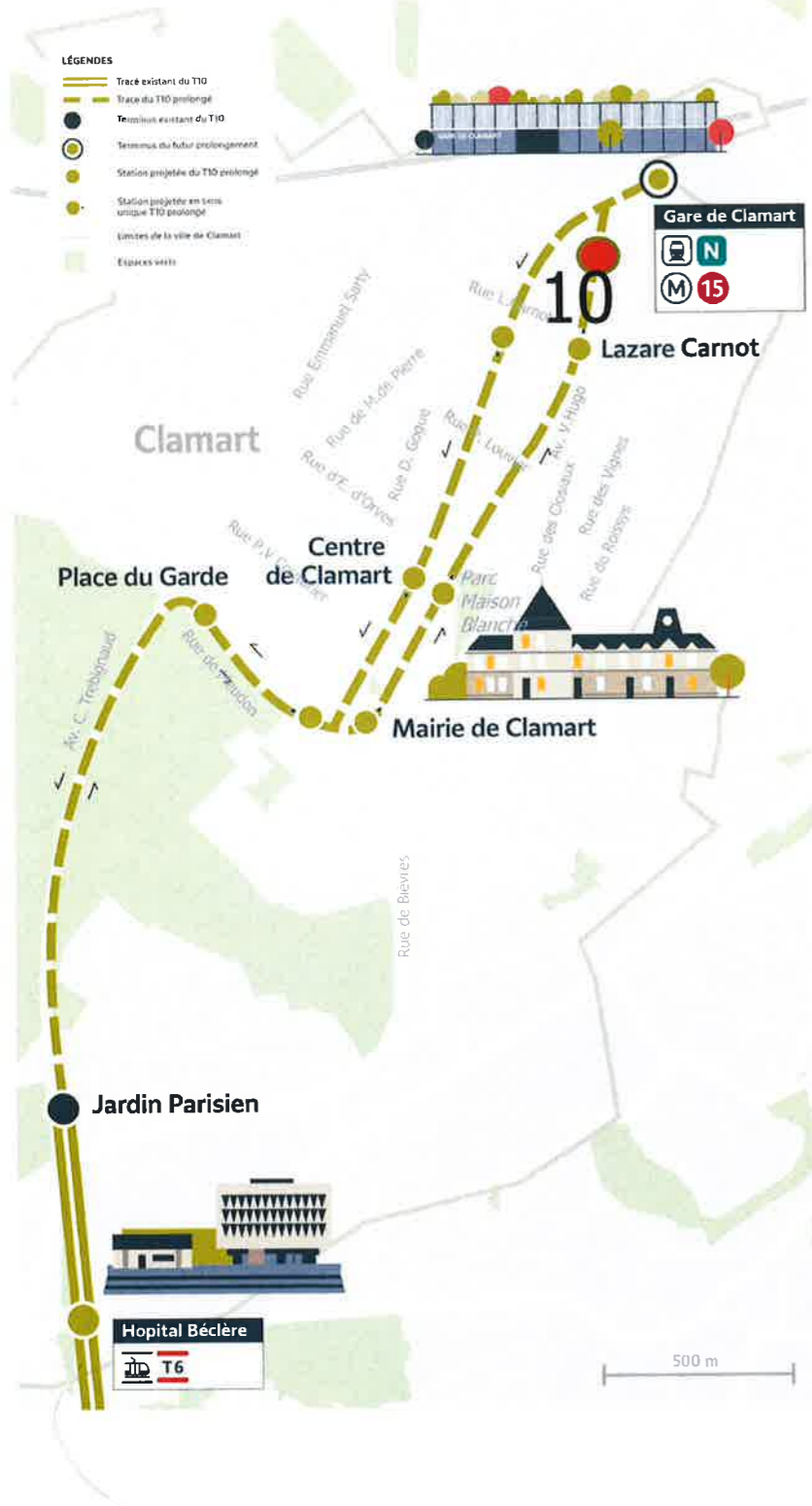
Demain



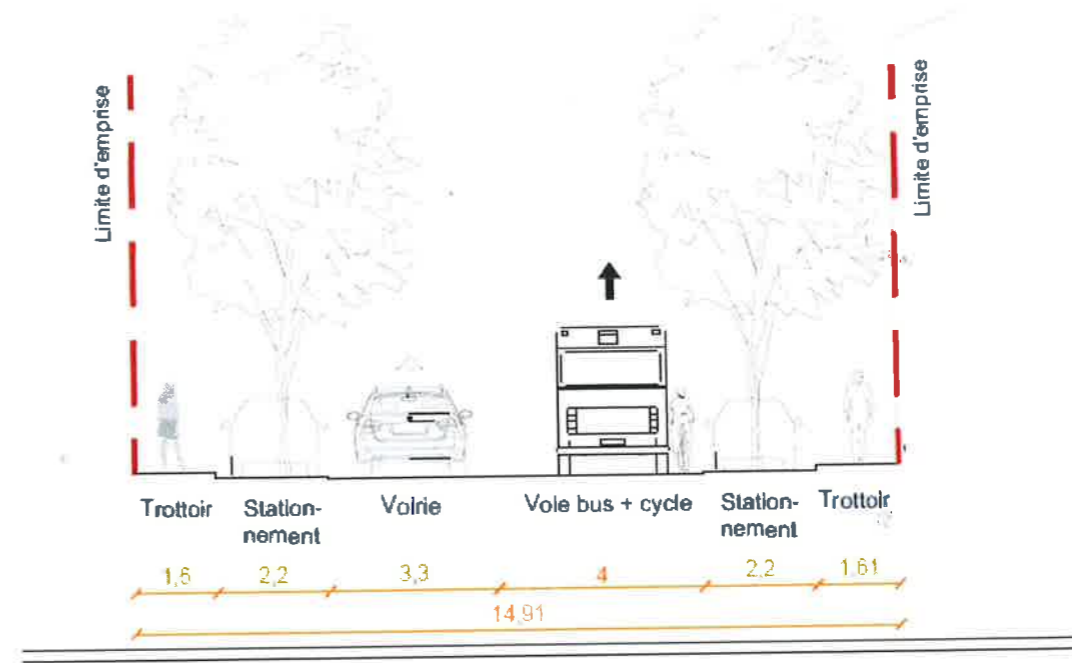
Vos observations :

Où rouleront les bus par la suite ?
 Sur la même voie que les voitures ?

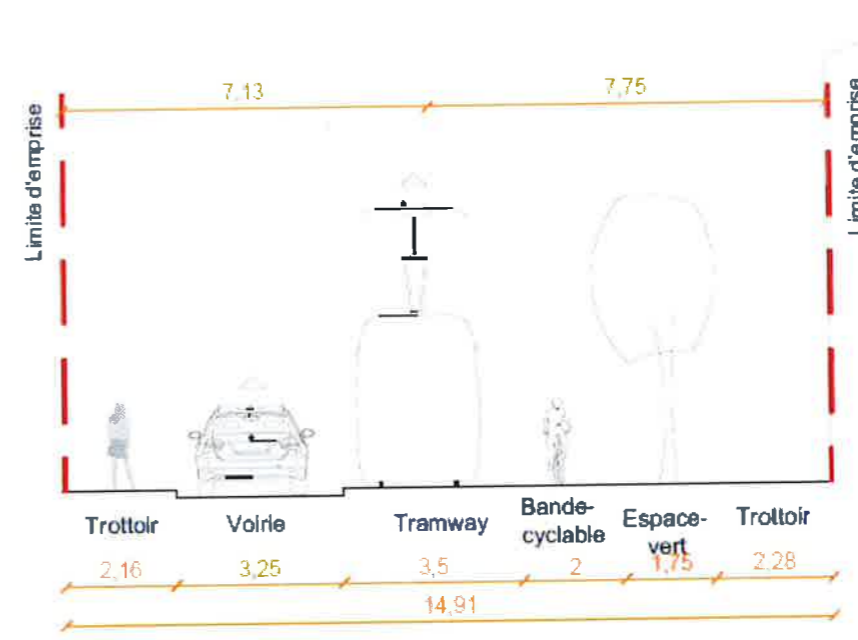
Avenue Victor Hugo



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

CP planche 9

Rue de Vanves

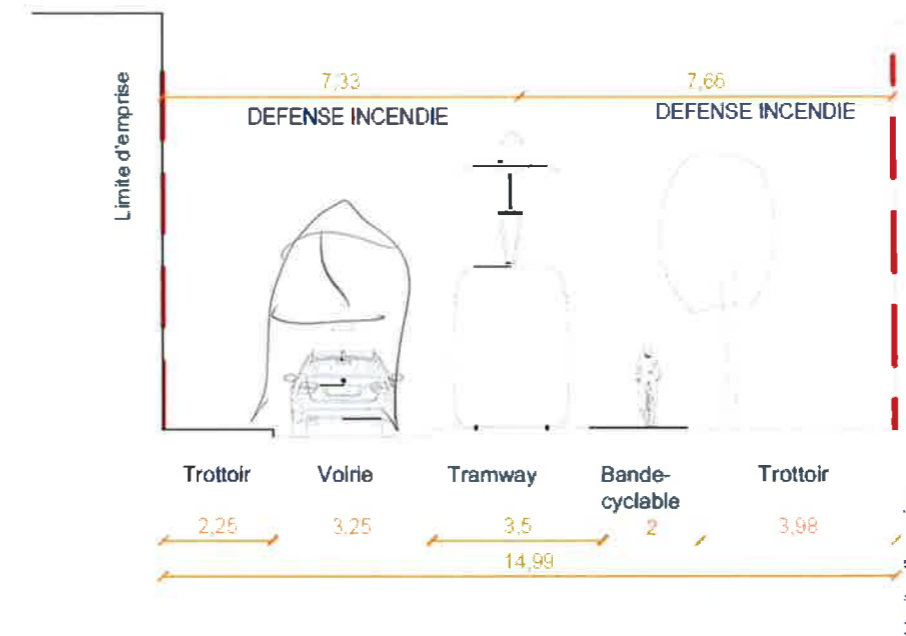
11



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

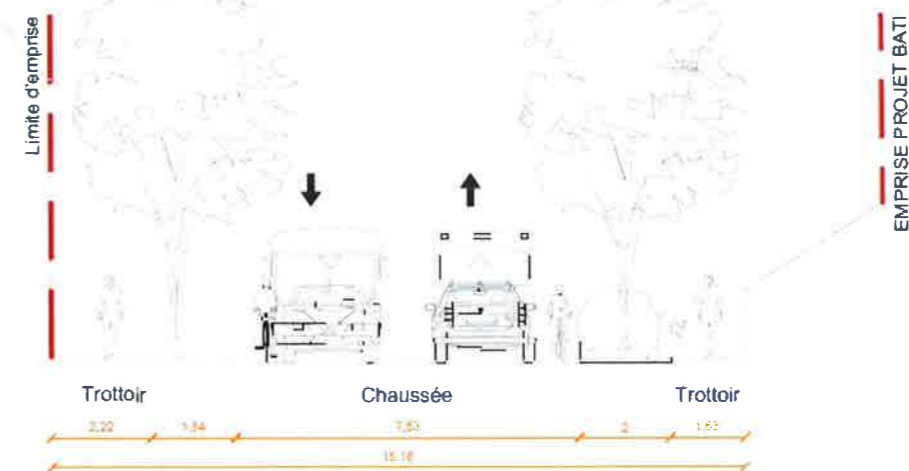
Le bus va t'il rouler sur la même voie que les voitures ?



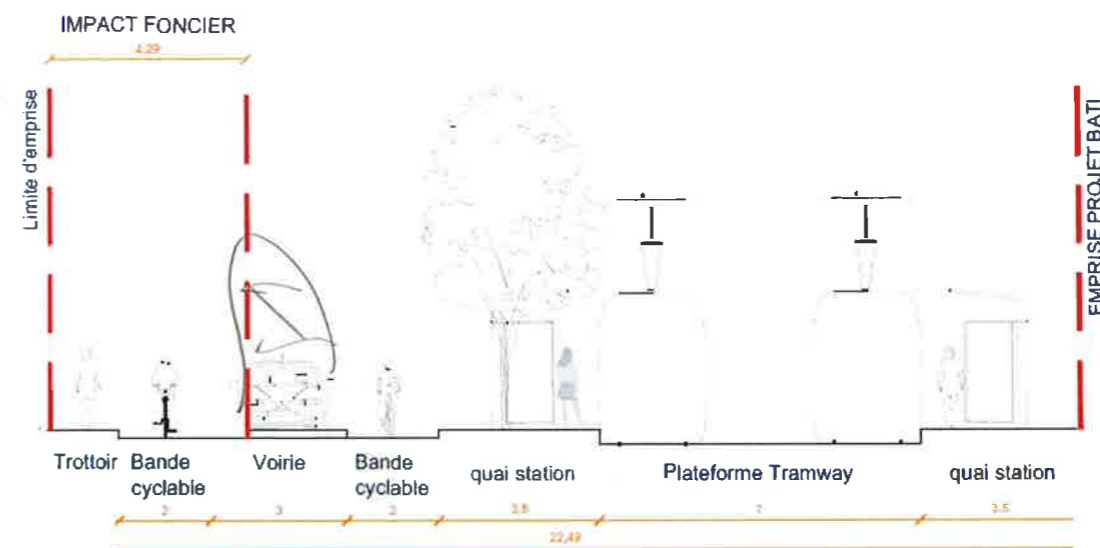
Boulevard des frères Vigouroux



Aujourd'hui



Demain



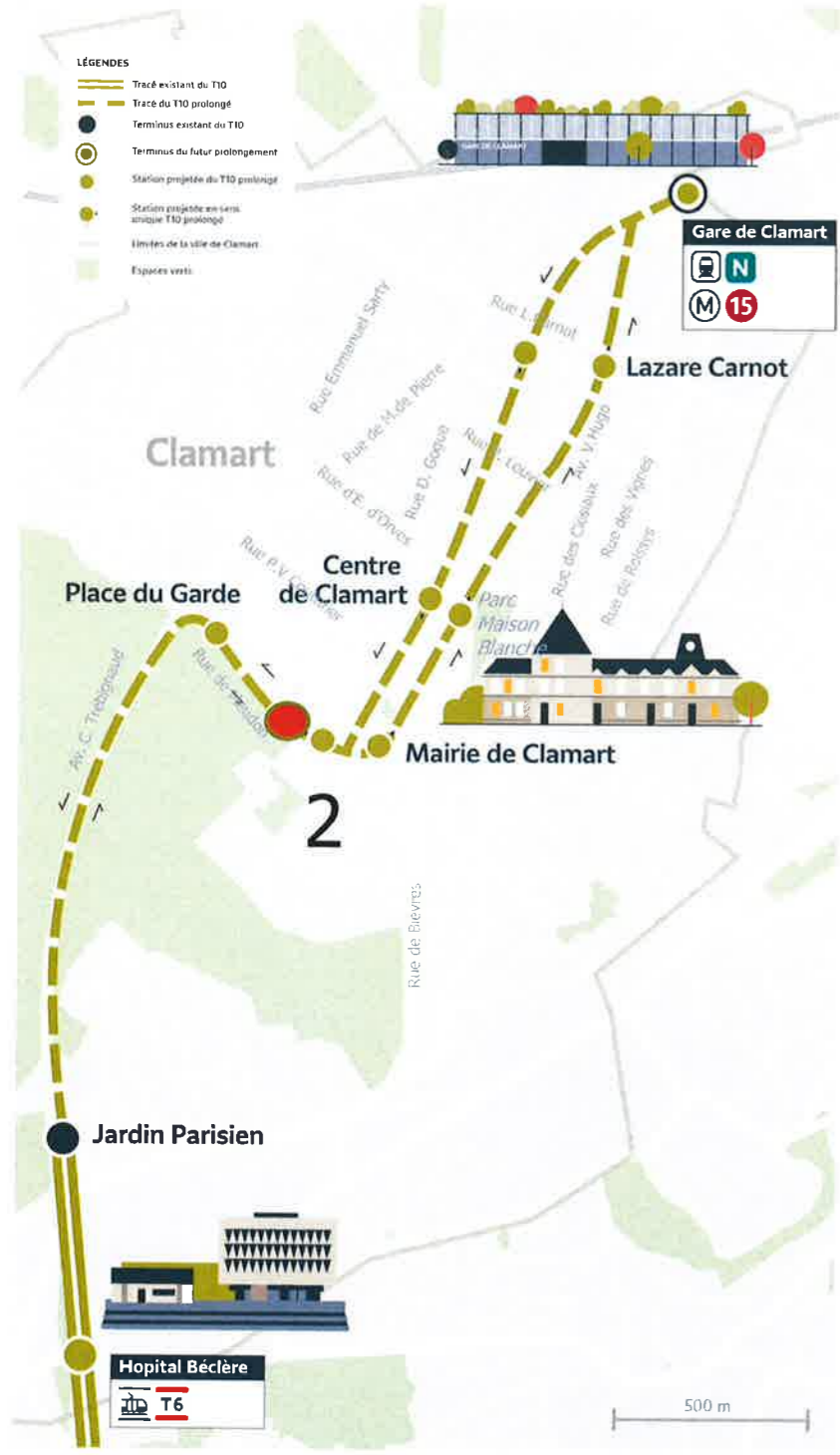
Vos observations :

Pourquoi prévoir pas prévoir des stations réduites (stations trottoir) pour limiter le largeur d'emprise.

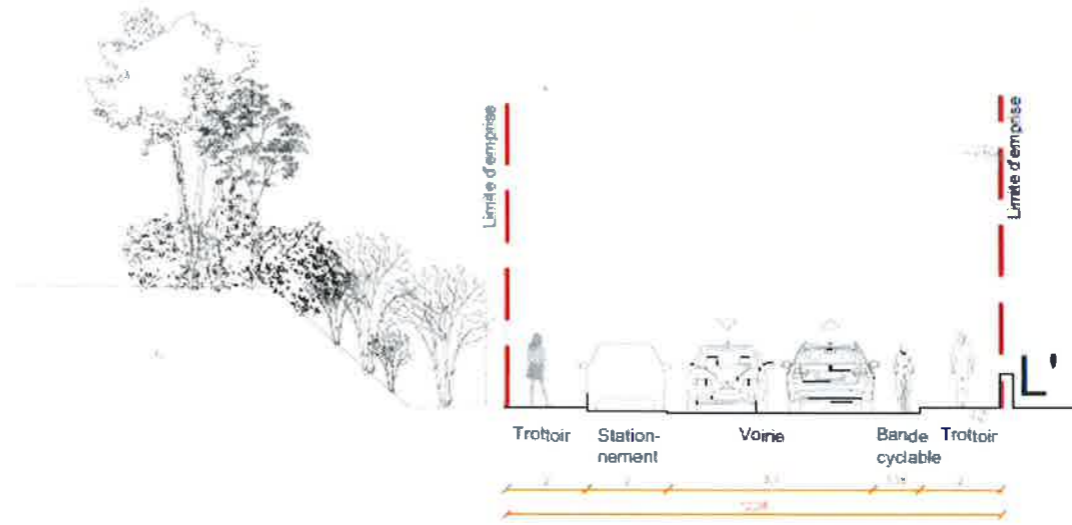
? C'est des bus



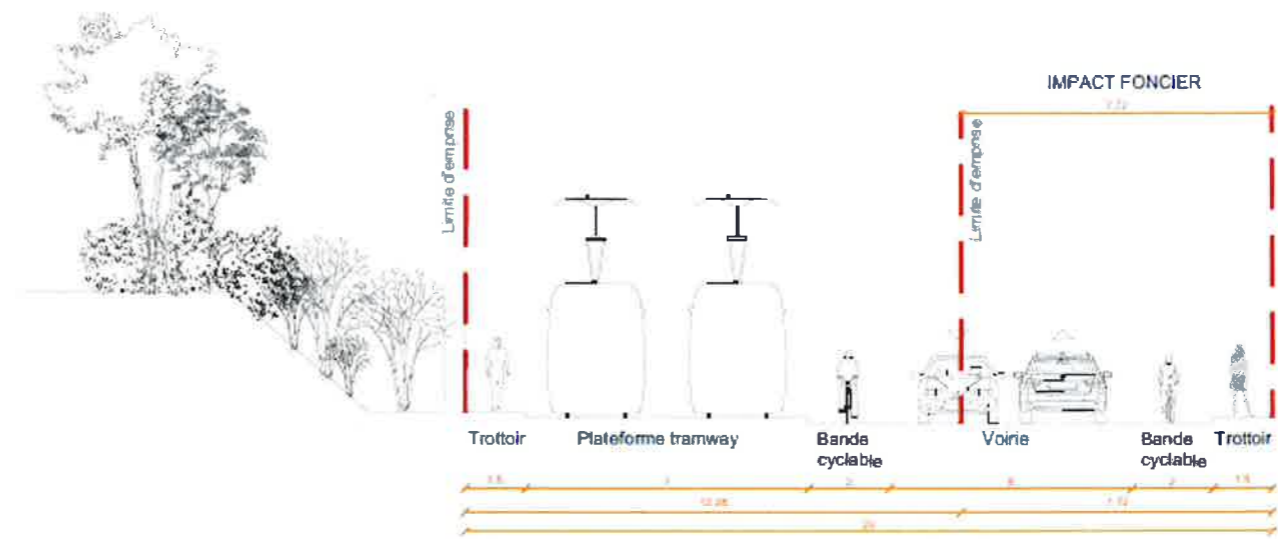
Rue de Meudon



Aujourd'hui



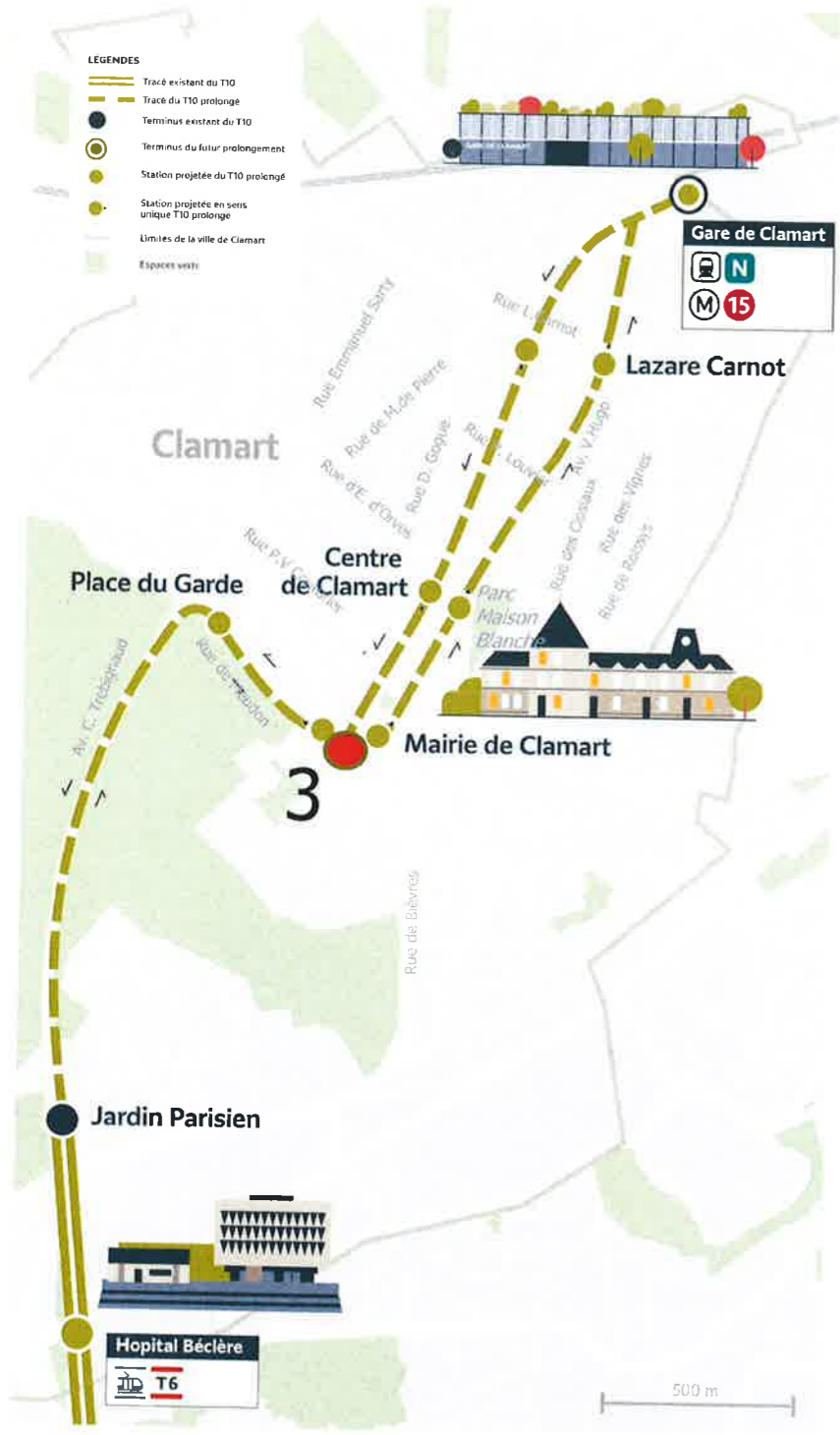
Demain



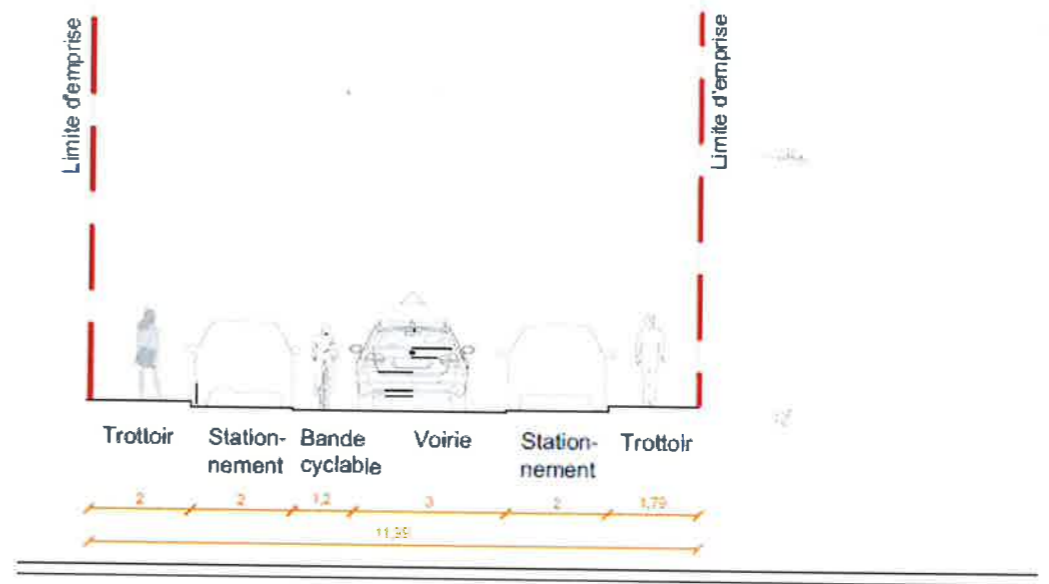
Vos observations :

- Combien de foncier sera impacté
- Les places de parking vont aller où.
- Beaucoup de bâtiment n'ont pas de place de parking prise

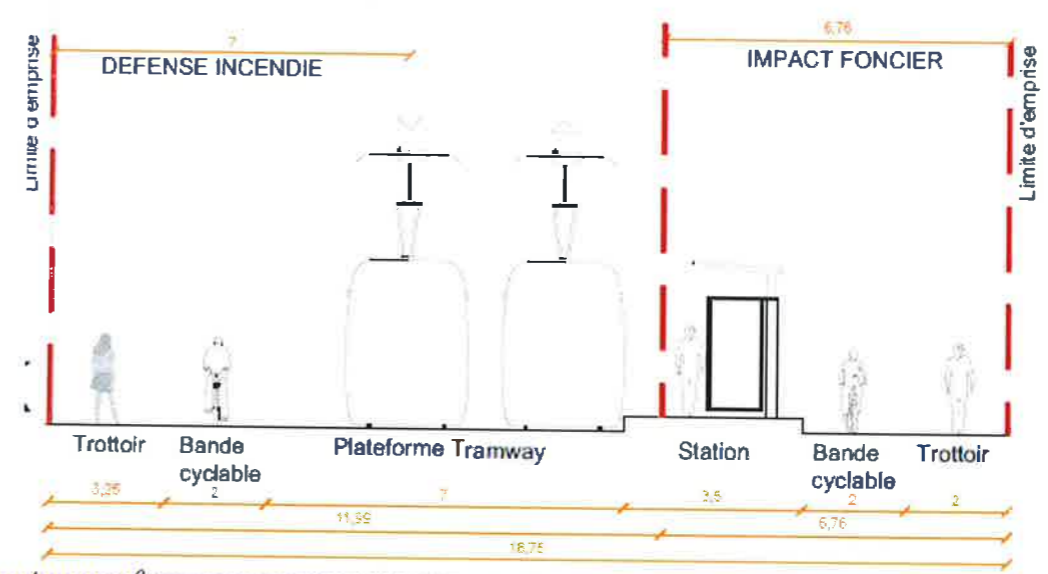
Avenue René Samuel



Aujourd'hui



Demain

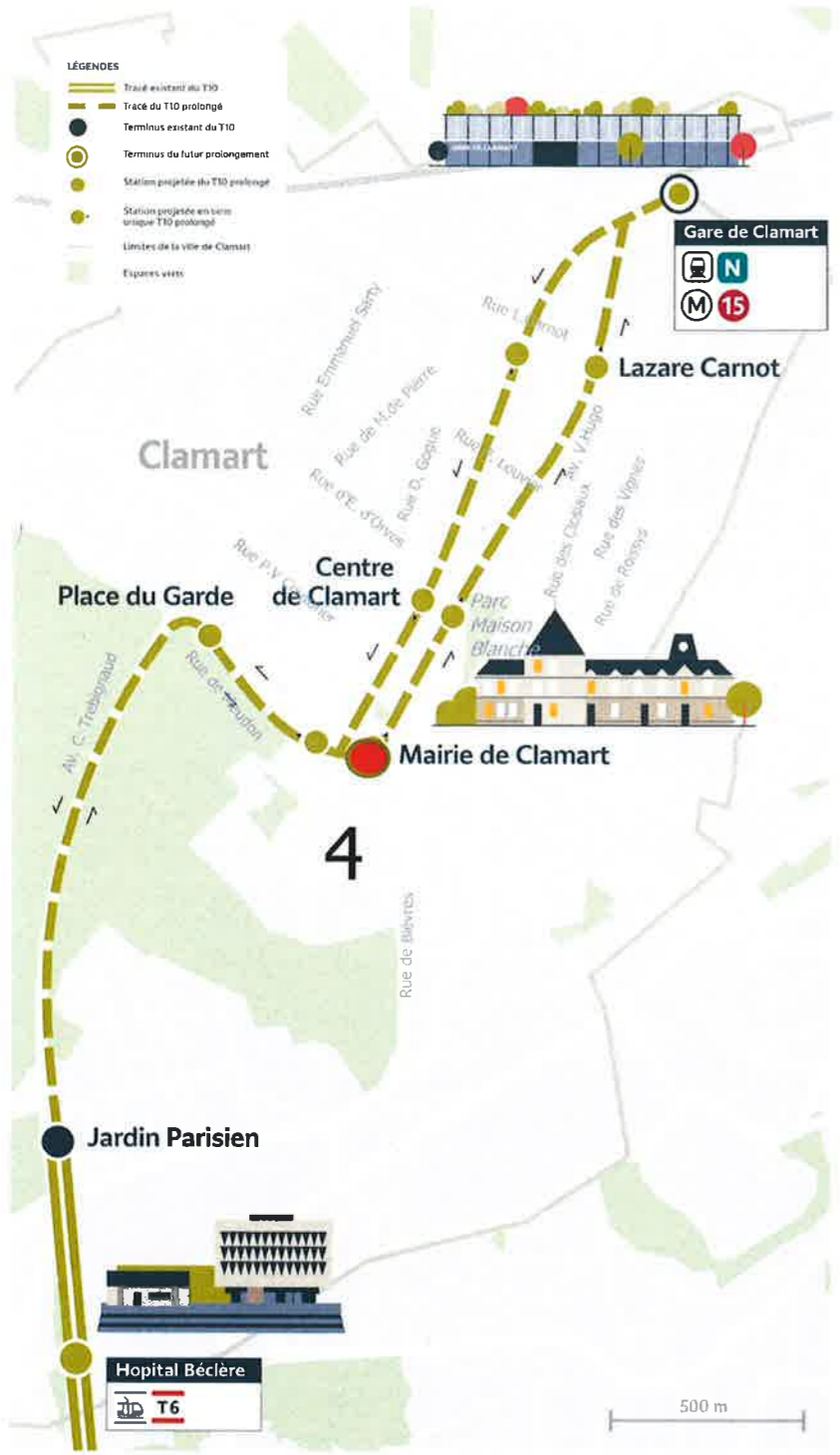


Vos observations :

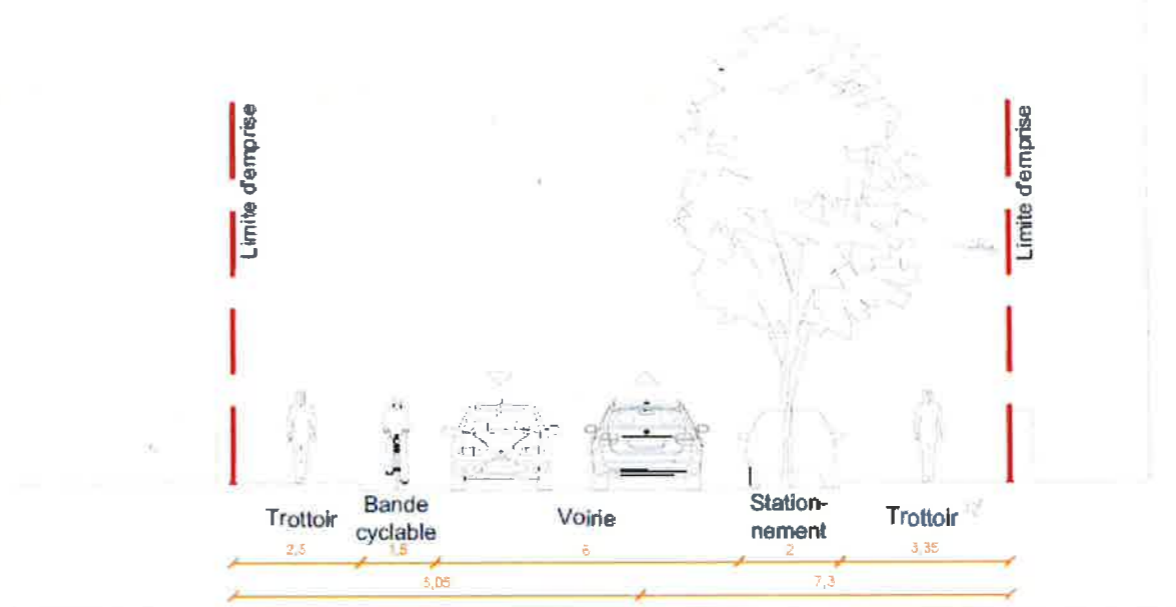
- Actuellement voir utilisée par les voitures pour relier la partie Victor Hugo → rue de Melon et un accès sur la rue du Trosgy qui est en sens unique
- L'impact foncier est énorme

Rue de Trosy

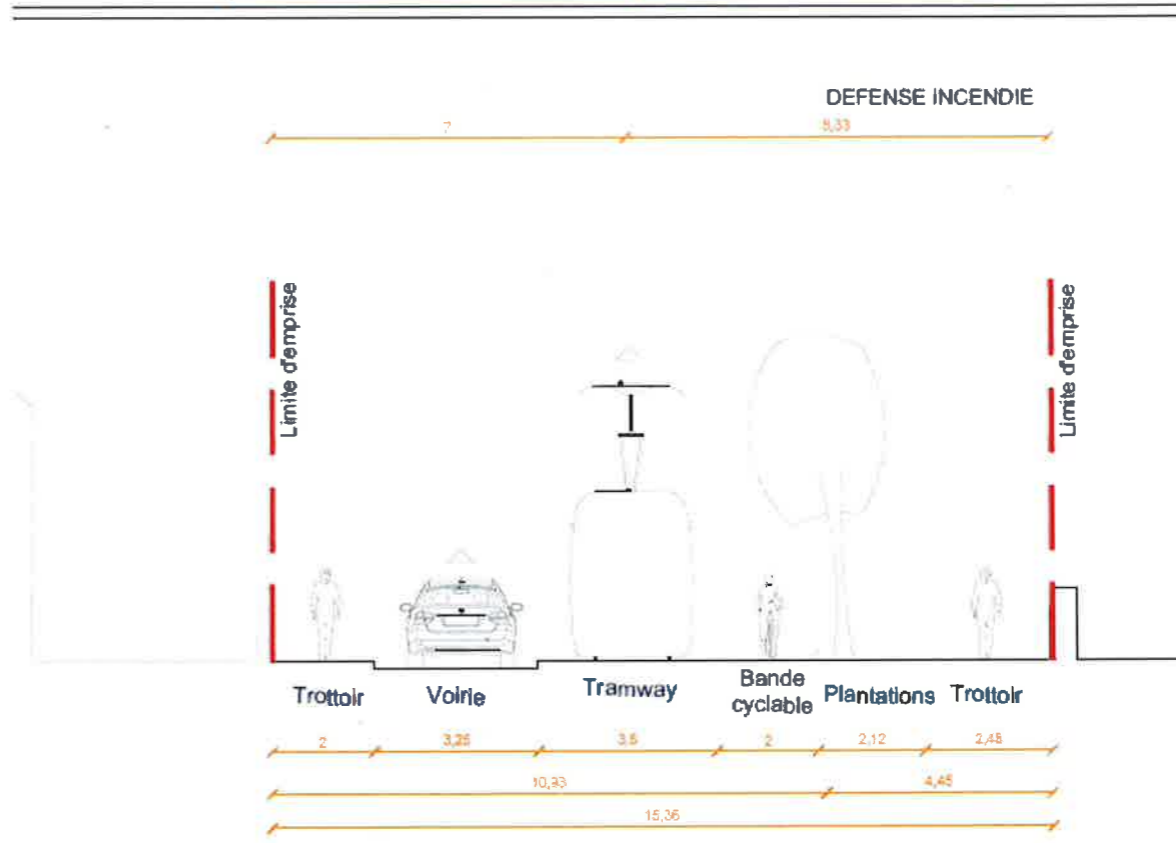
4



Aujourd'hui

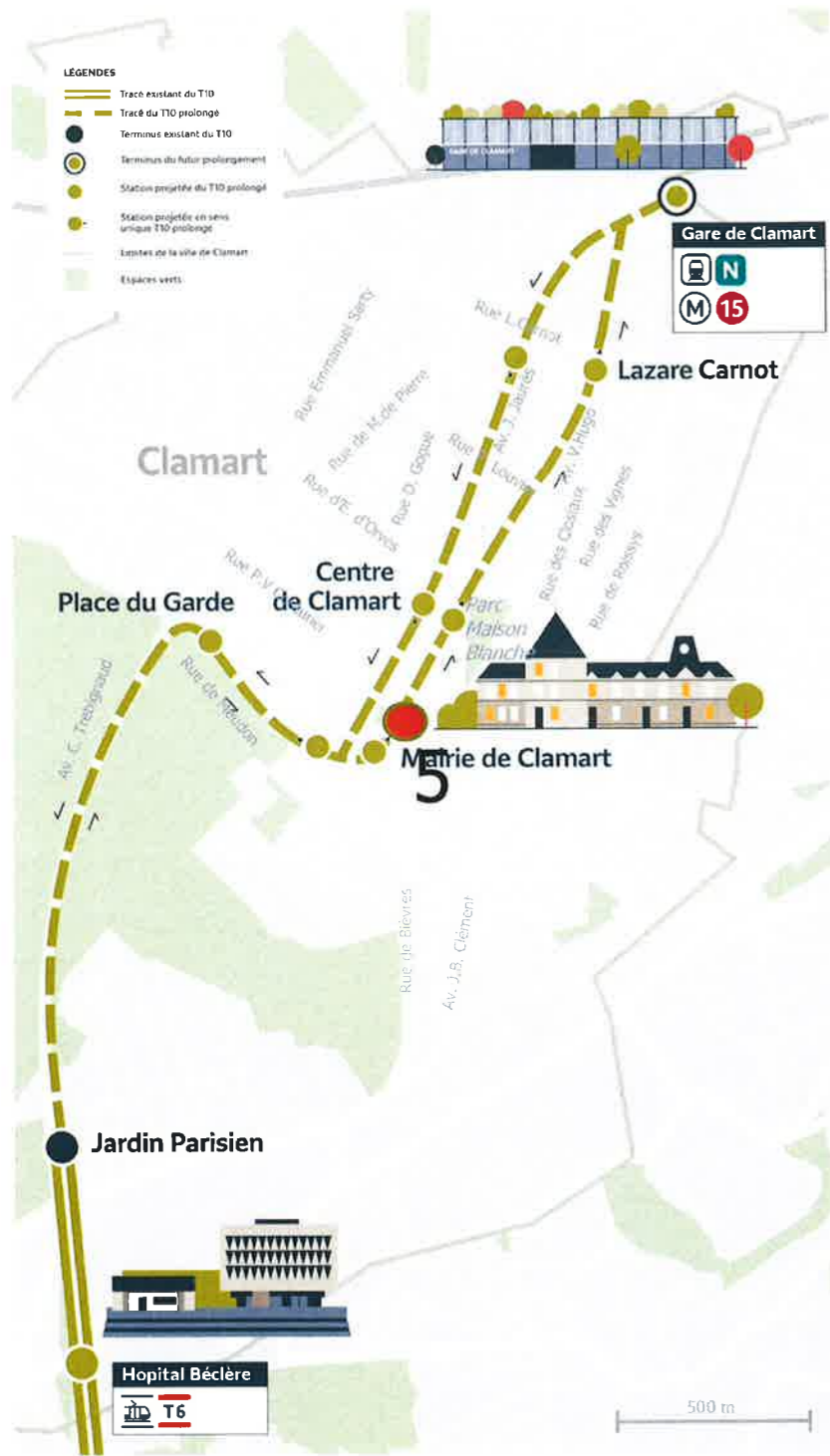


Demain

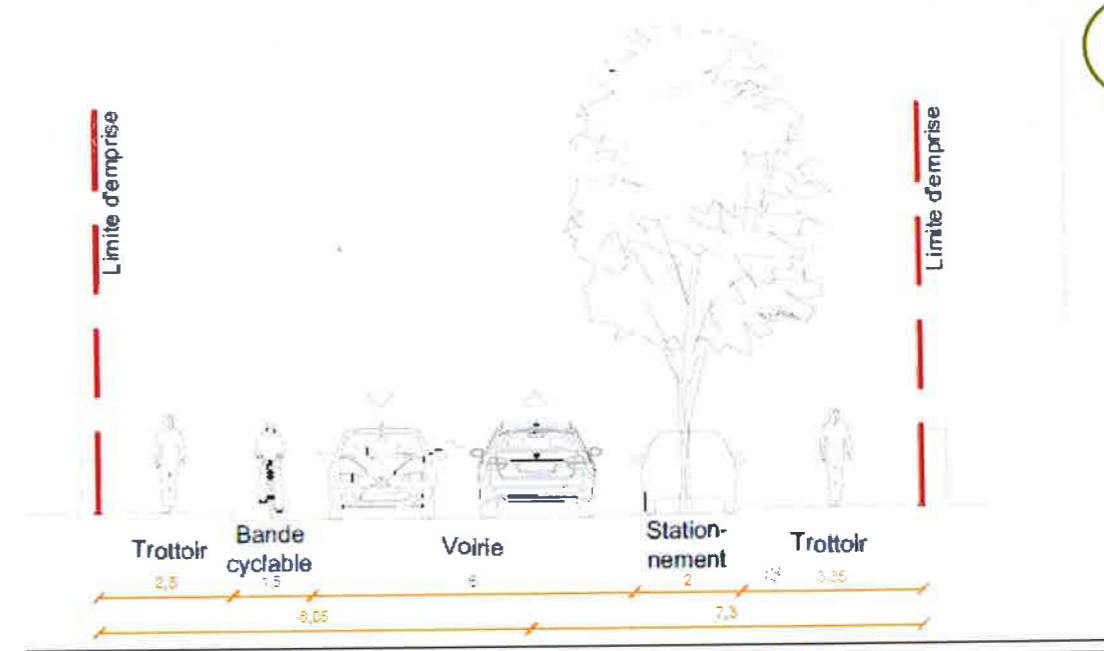


Vos observations : Rue utilisée dans les deux sens actuellement pour les personnes qui n'ont pas de parking privé vont aller où

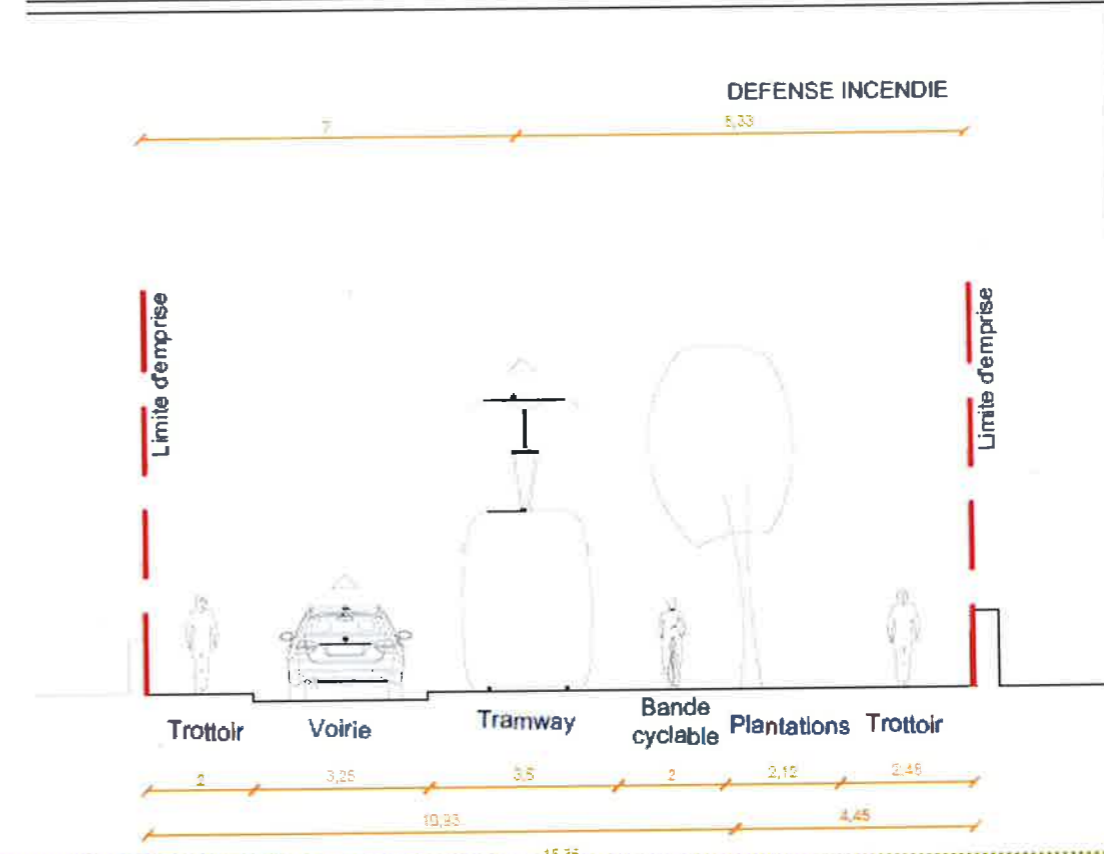
Rue Pierre et Marie Curie



Aujourd'hui

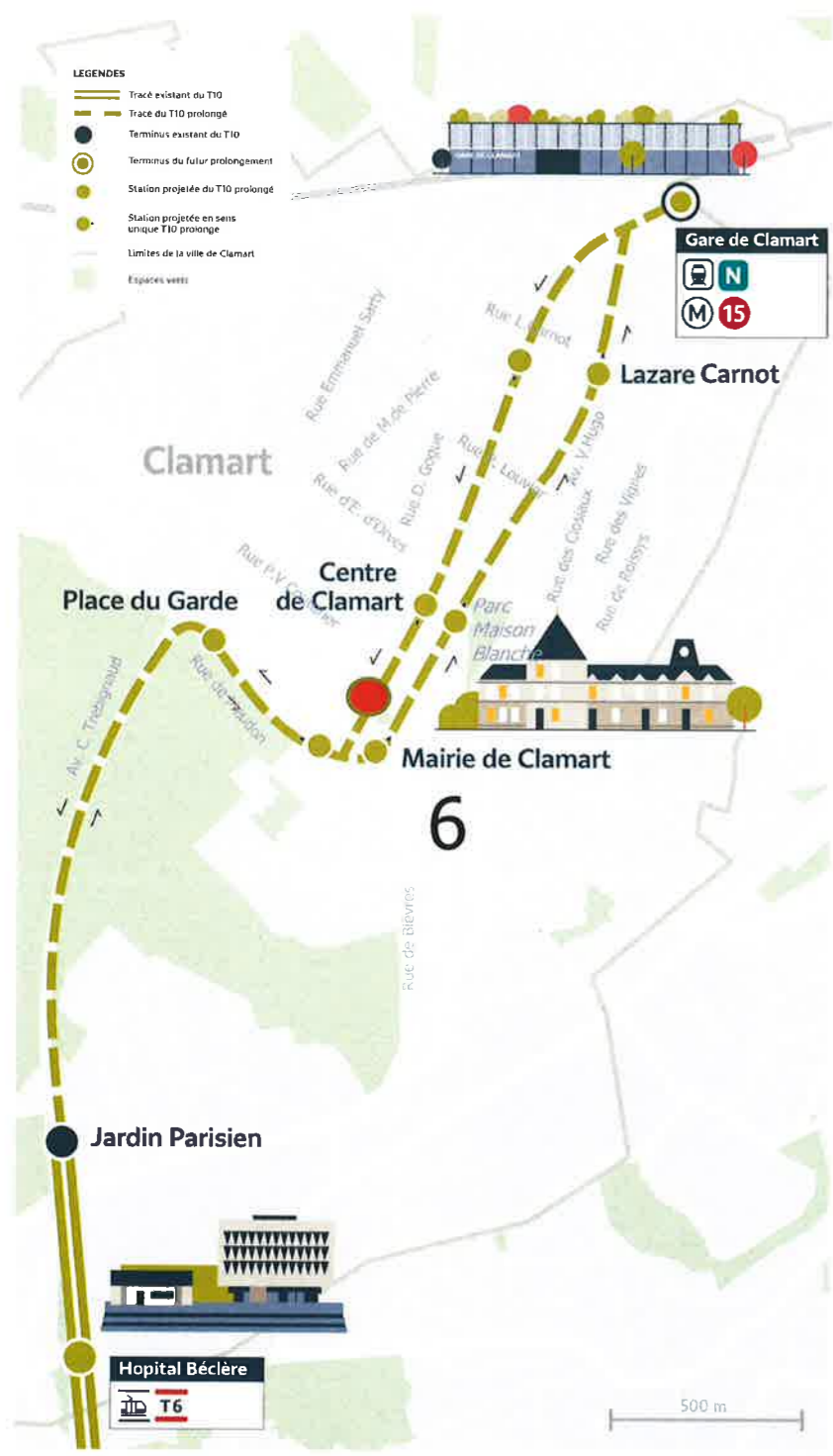


Demain

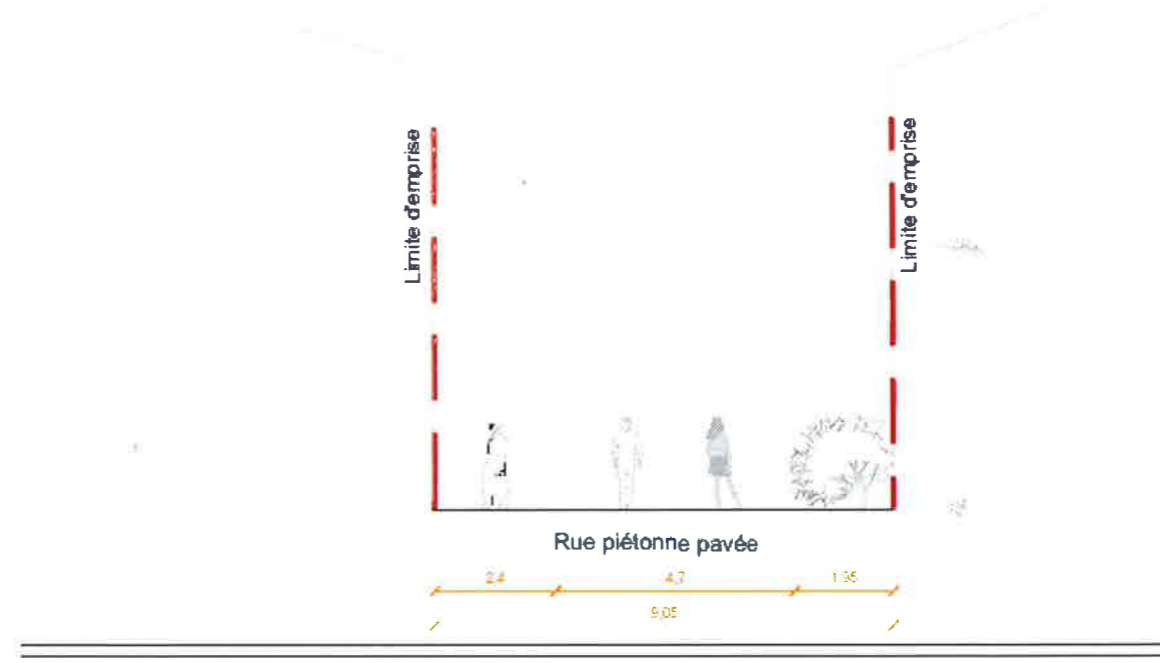


Vos observations : *Observation voir le point 4*

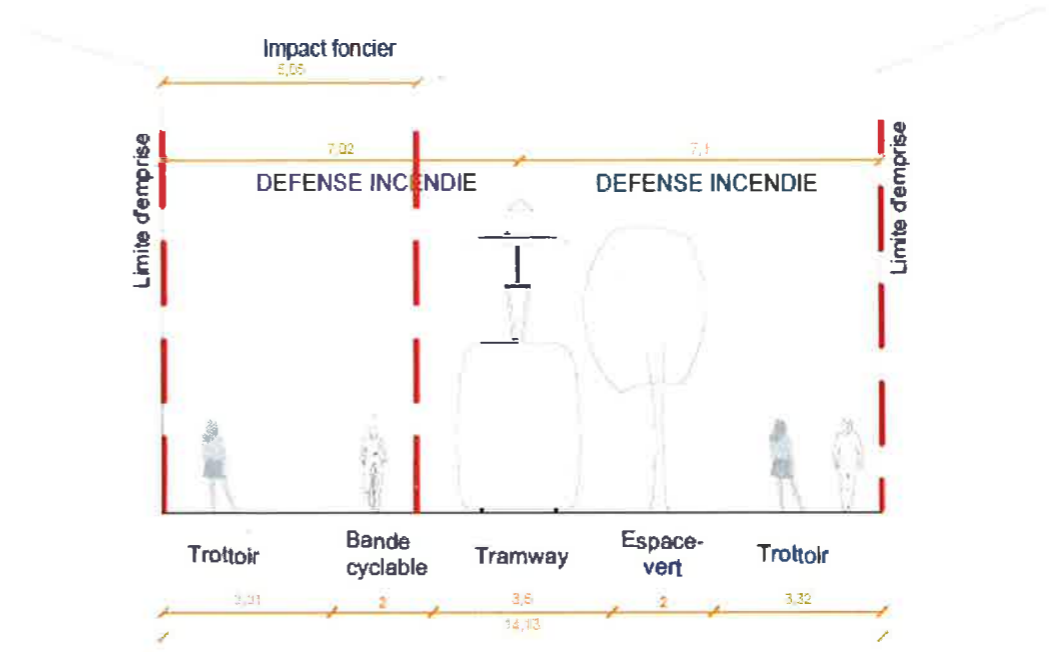
Avenue Jean Jaurès



Aujourd'hui



Demain

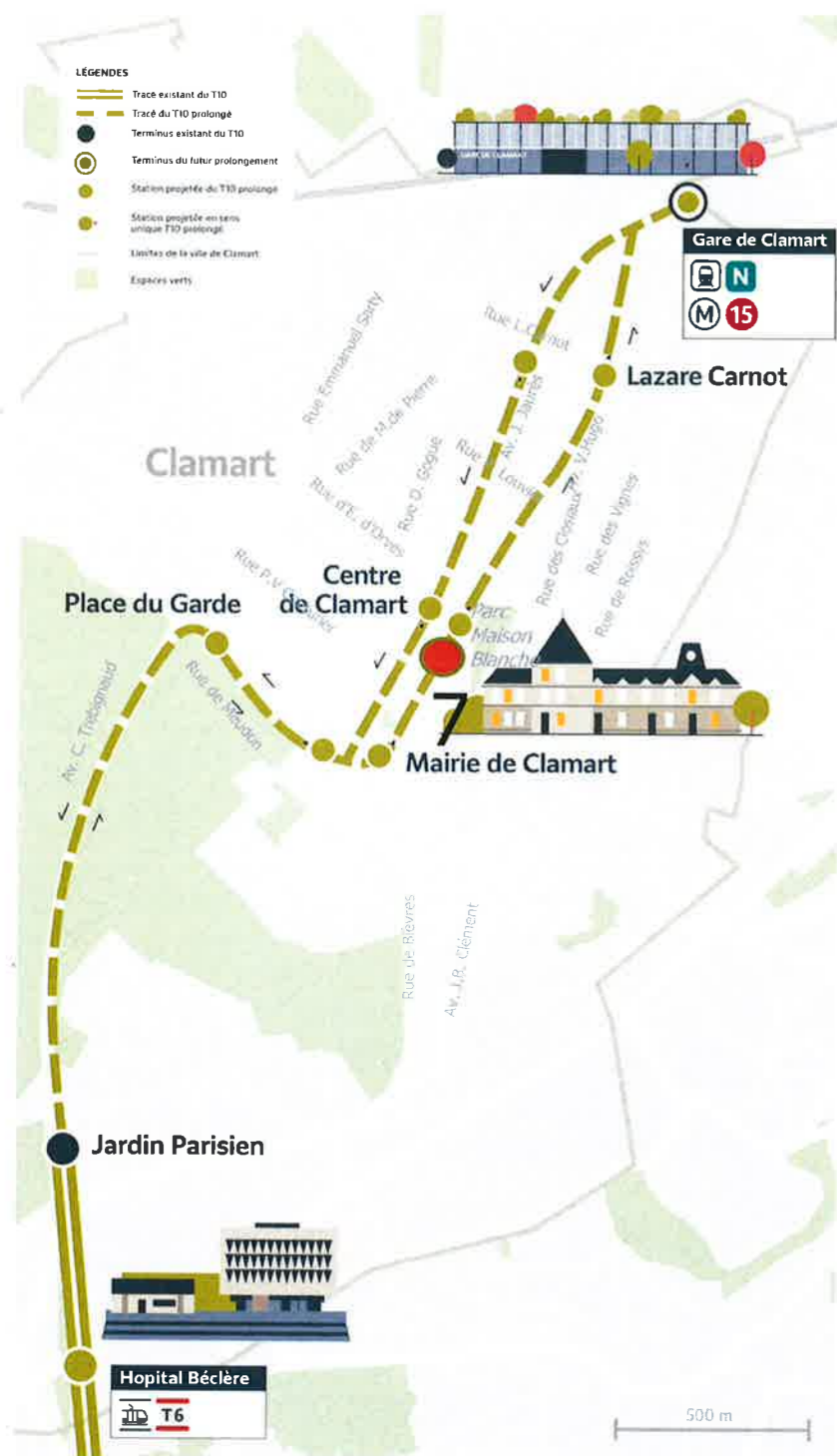


Vos observations : Impact sur l'immobilier et où vont aller les personnes délogées.

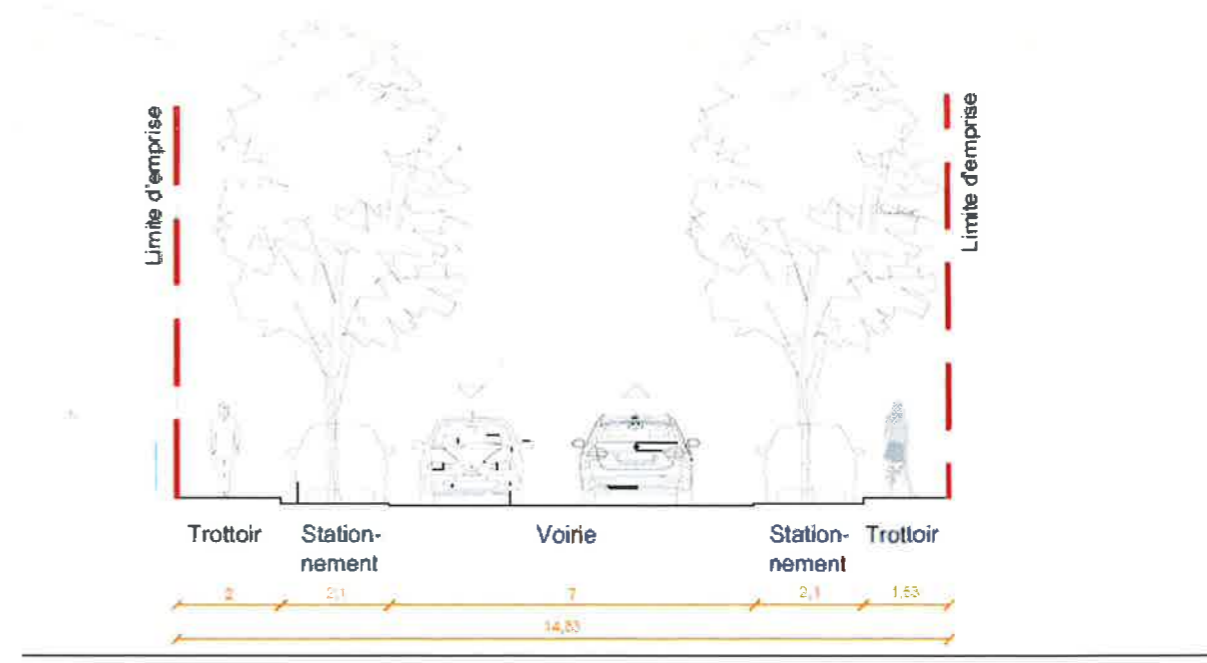
Que va devenir l'école Jules Ferry?

Que vont devenir les commerces du rue dont le foncier sera impacté?

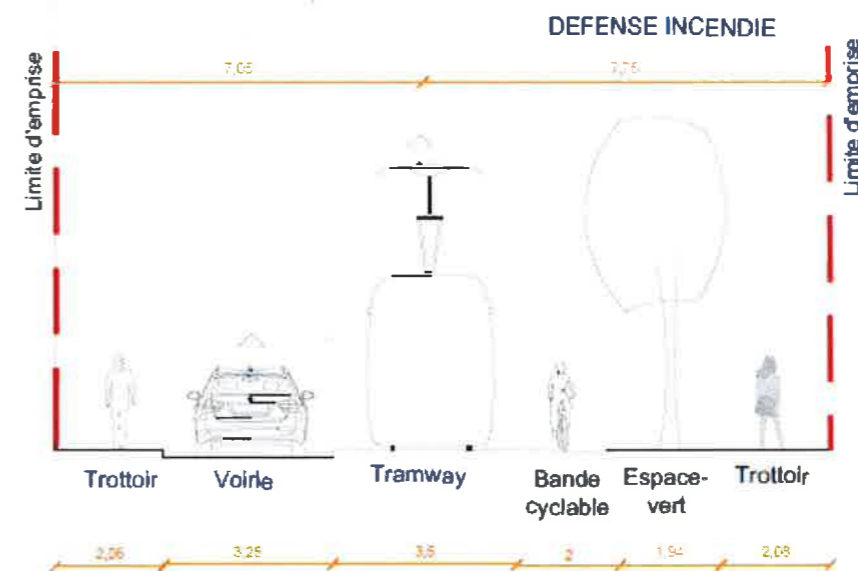
Avenue Victor Hugo



Aujourd'hui



Demain



Vos observations :

Les rues de demain seront très larges pour permettre l'ensemble des moyens de mobilité, ce qui changera l'ensemble de l'atmosphère du centre ville qui perdra définitivement son charme.

Nombre de stations

Autres observations

Comment gérer vous les impacts d'accès lors des travaux à la rue prêtres, place de la mairie pendant toute la durée des travaux de la gare.
Grande zone de vie sociale.

La durée du chantier est comprise entre 5 à 7 ans 24h/24 et 6 jours/7 :
Allez-vous préserver un niveau de vie descent ?

Que va-t-il advenir de l'emprise de chantiers après les travaux ?

~~De immeubles~~ vont-ils être implantés ? ou les zones boisées vont-elles être restaurées.



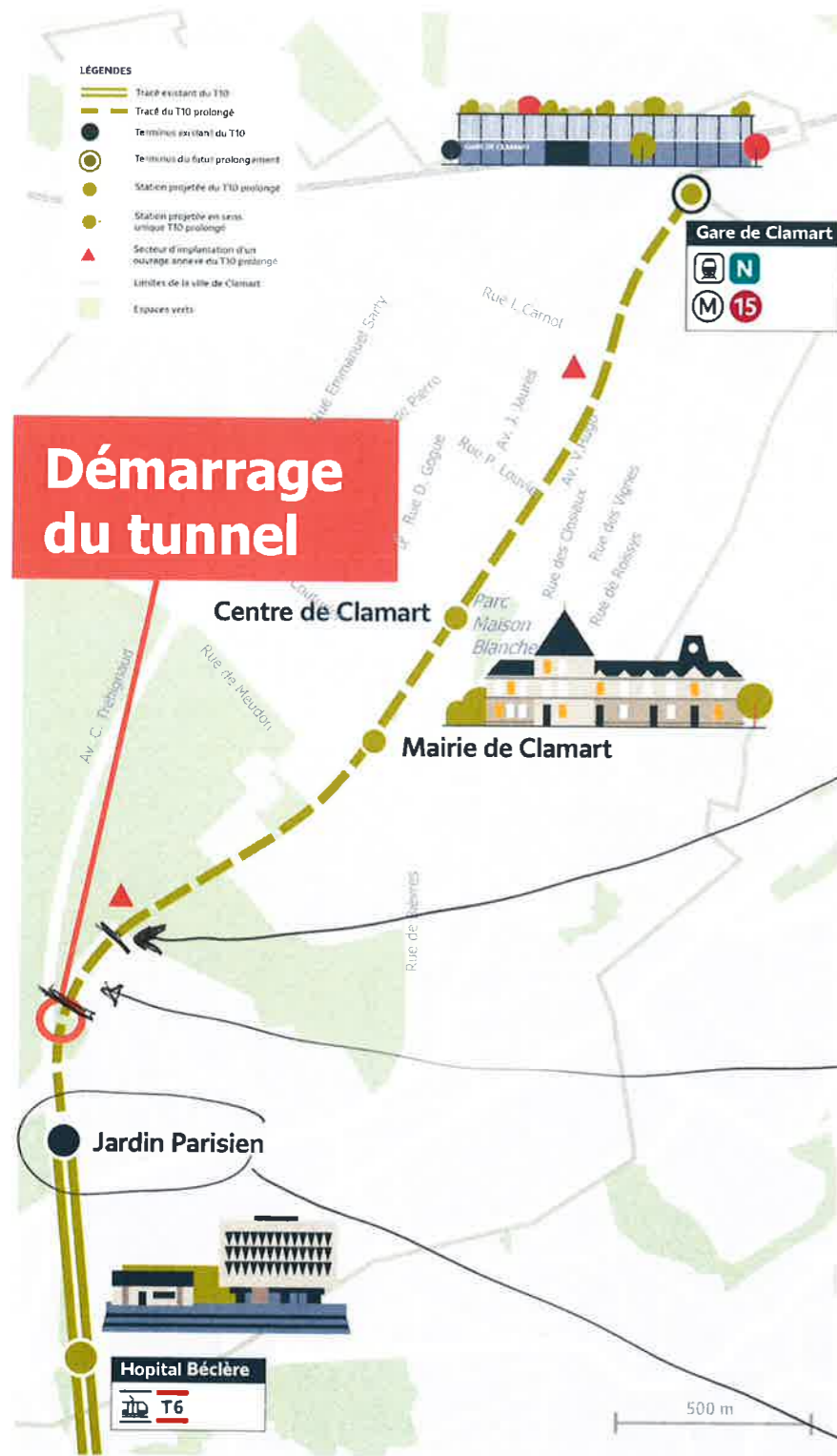
Emplacement global des stations

Les ligne de bus vont elles être maintenues ? La ligne 190 être déjà en train d'être supprimée à certains endroits.

Le démarrage du tunnel

An vent en tunnel !

Pas en surface...



Vos observations :

Points sensibles sur le début du tracé souterrain : zone pavillonnaire en bordure de la rue Claude Trébrignaud.
 Présentation
 Quel impact sur la zone Pétanque (en phase chantier et en exploitation)
 et l'aire de jeux des enfants

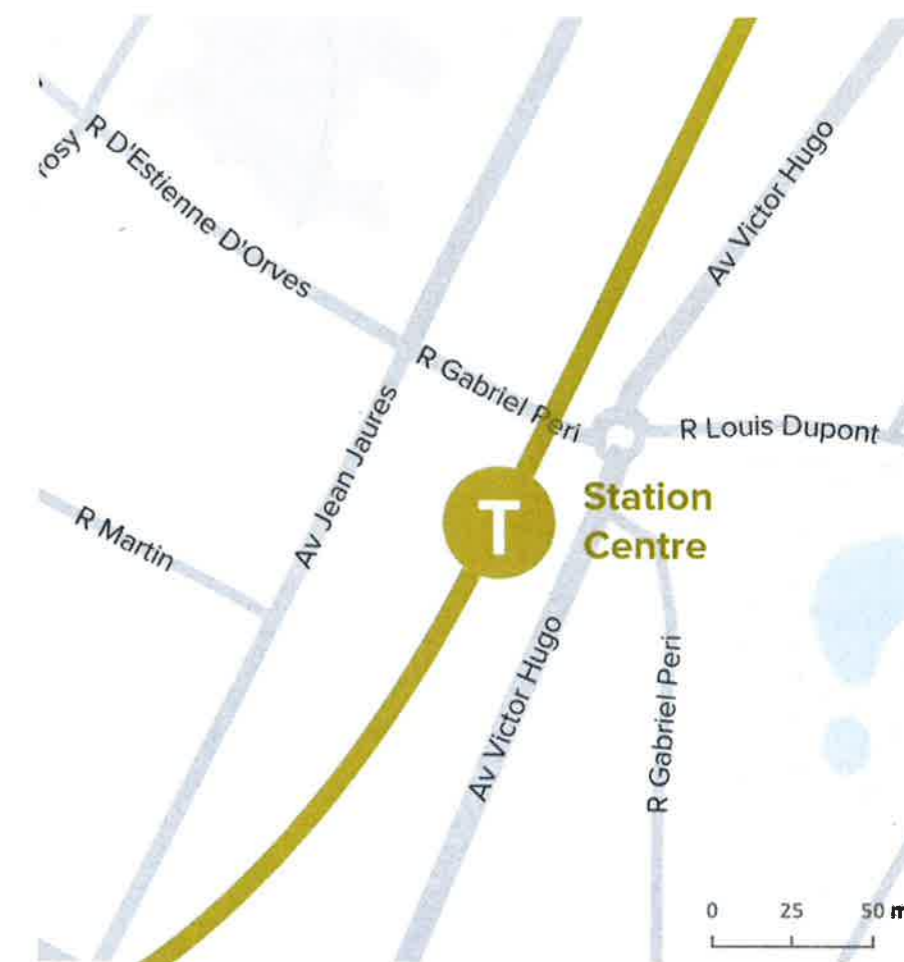
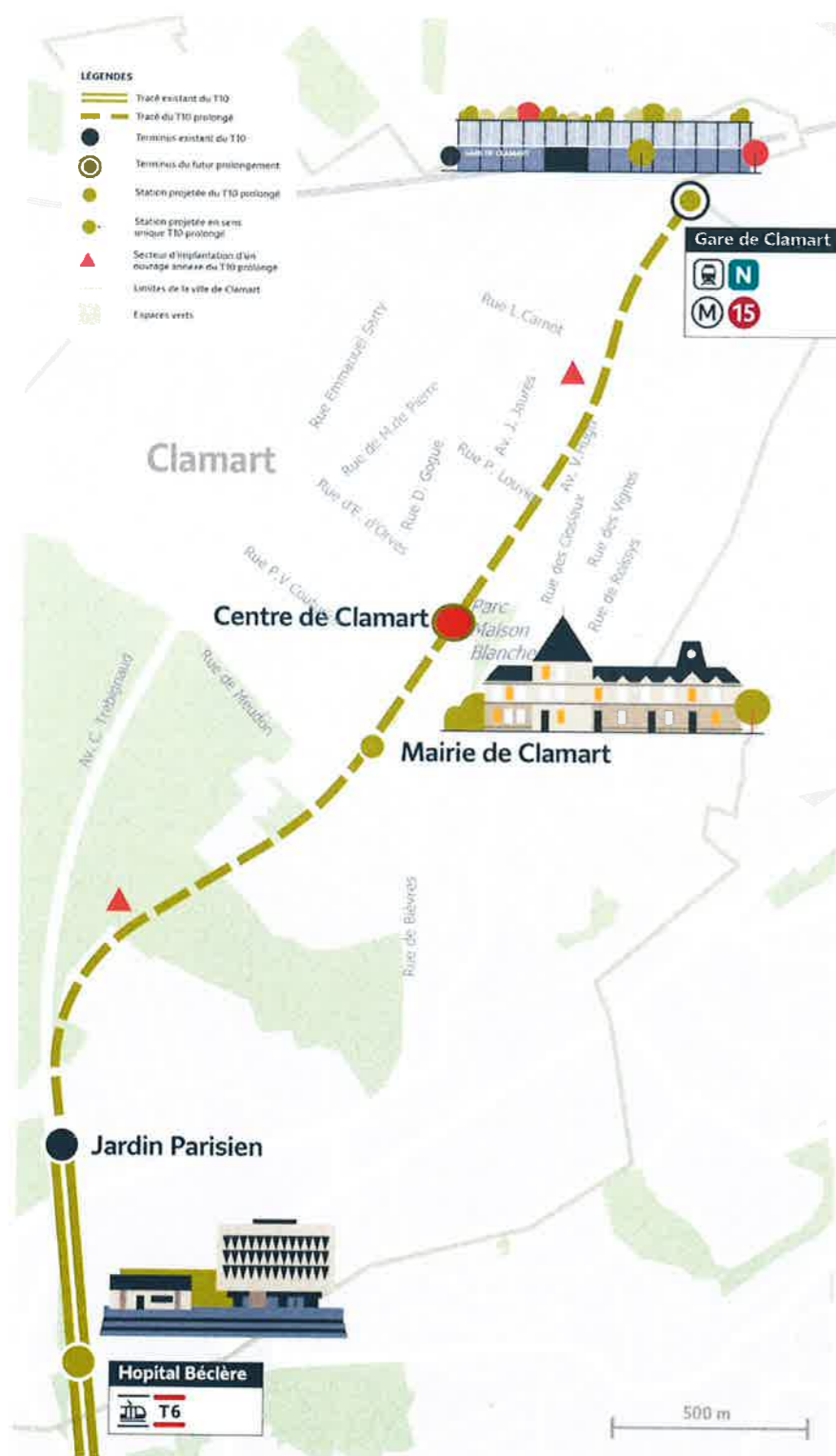
ici

la descente en
 on "suppose" donc que le tunnel démarre un peu après la station essence et jusqu'au terrain de boules au maximum ? c'est bien

! dans ce coin RTE a enterré la ligne HT (mais c'est connu !)

on conserve la station TP, c'est bien.

Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

Pourquoi si près de la mairie ?

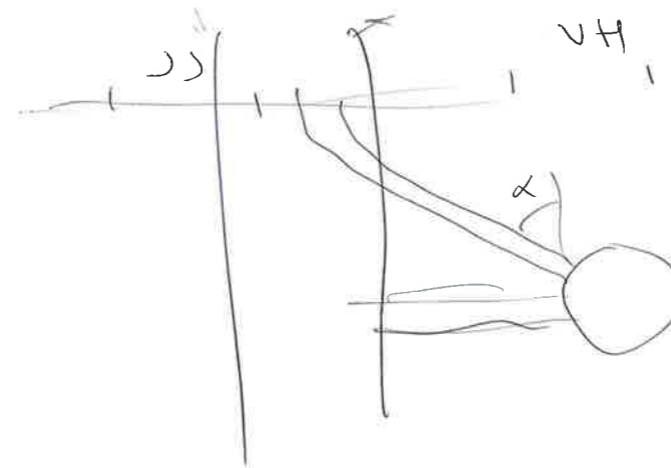
Deuxième ouvrage annexe



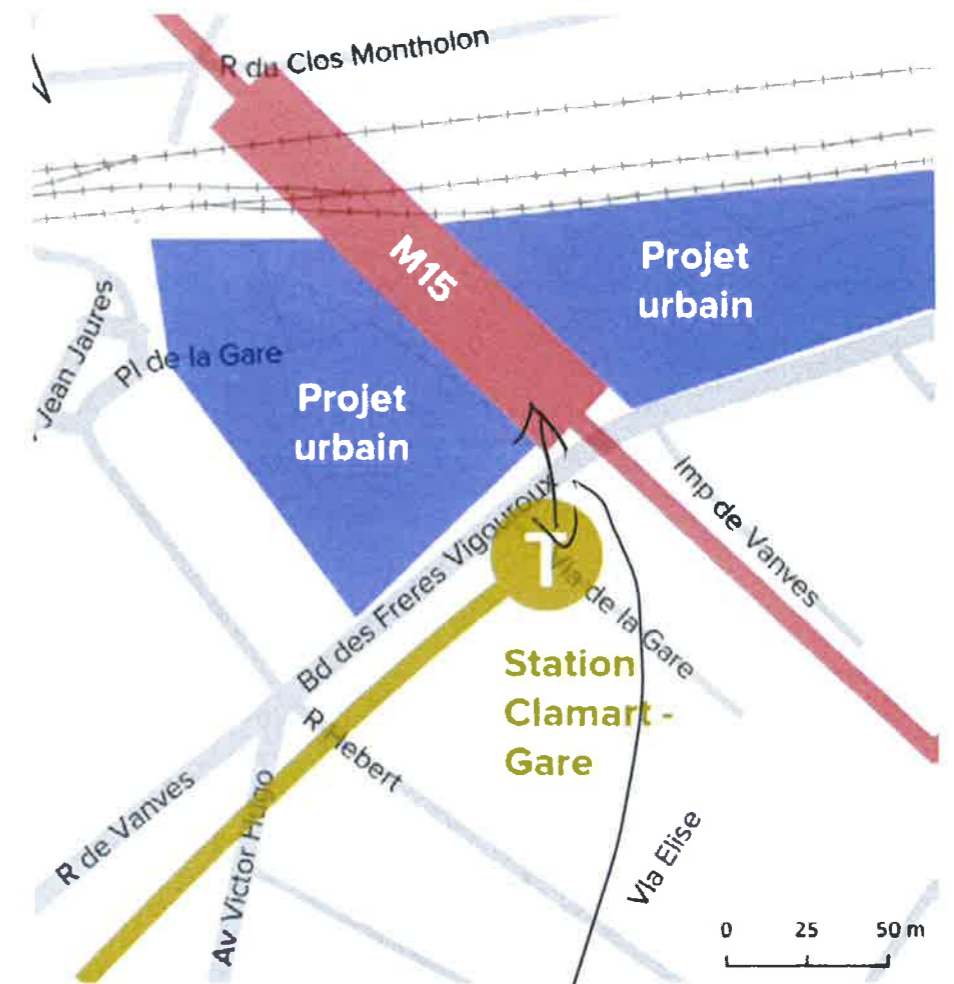
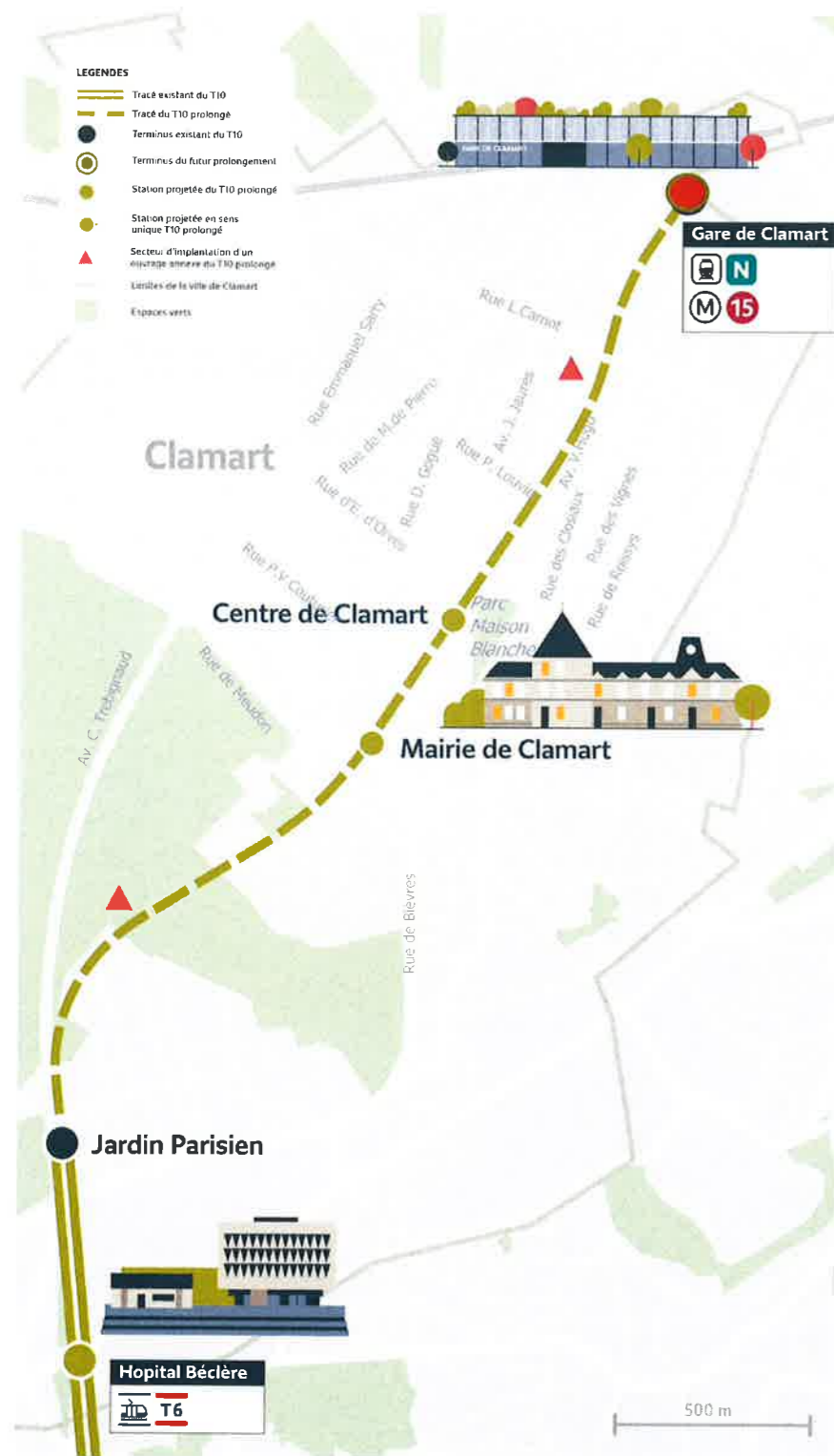
Vos observations :

Choisir un endroit "libre", il y en a, mais quel décalage avec le tunnel?

128 av. JJ ...



Station « Gare de Clamart »



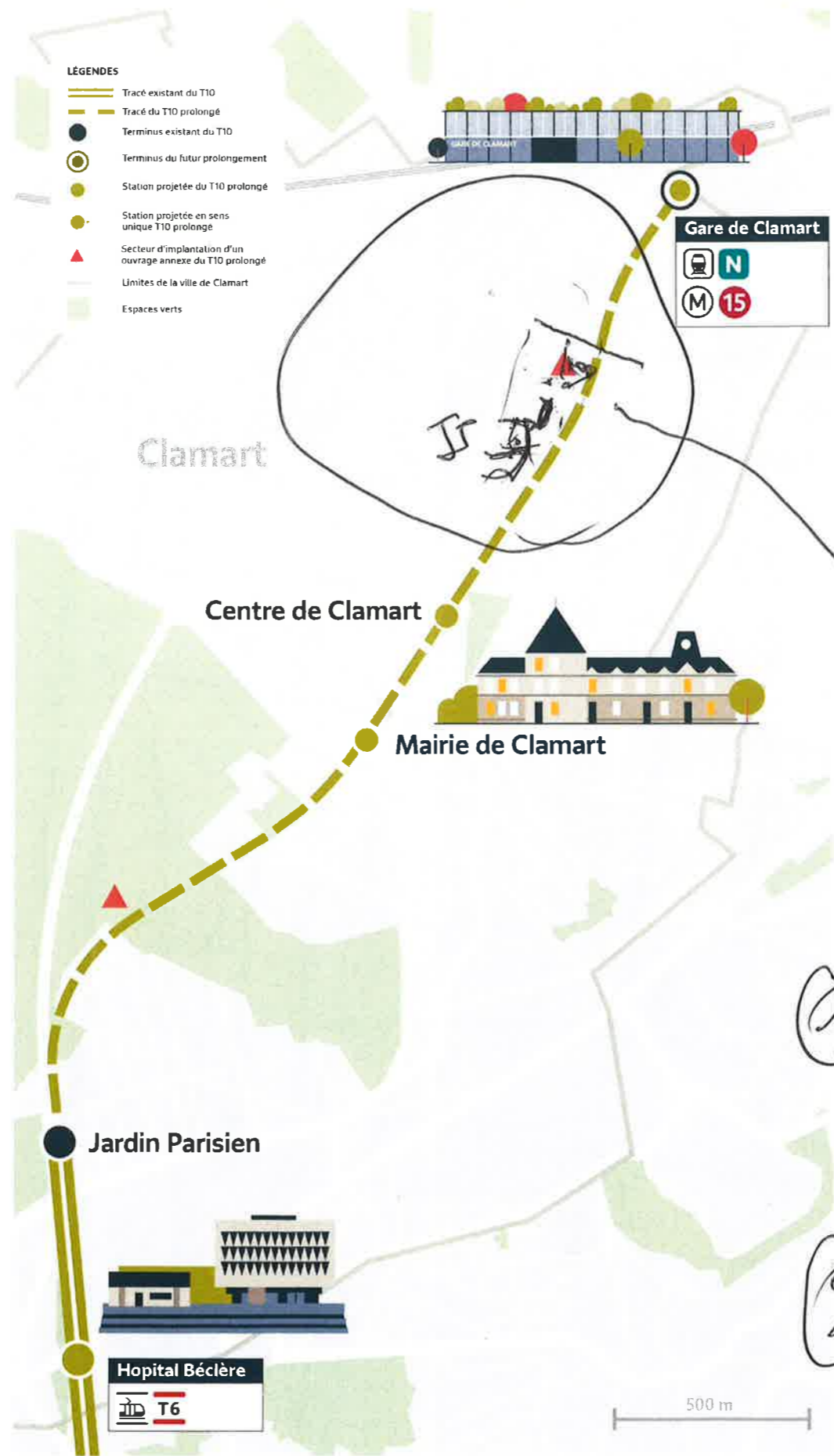
Vos observations :

Demander que'il n'y ait pas de liaison souterraine avec la gare à pied

Nombre de stations

Autres observations

R. Andrieux
 @ 6 825 470 14
 Roland Andrieux
 change. Fin



Incohérence

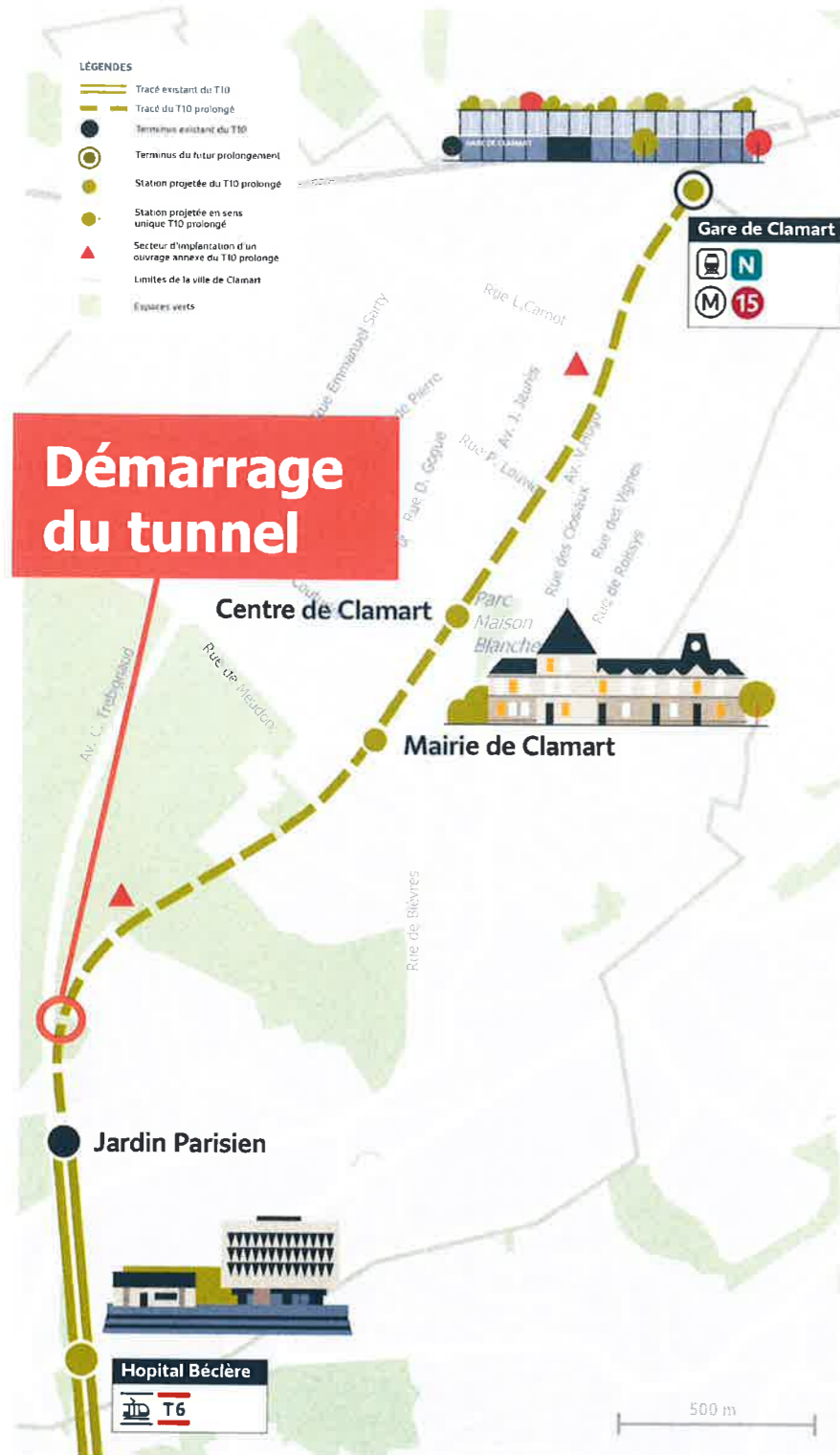
Emplacement global des stations

△ triangle rouge
 la zone Carnot en
 plein dans une zone
 très urbanisée avec
 immeubles, commerces -
 autre :
 - Lazare Carnot
 - Victor Hugo
 - Paul Bert
 - Jules Ferry

128 bis Av. Jean Jaurès
 il y a un grand terrain
 libre les hangars
 ayant été
 et la Vilut box
 Rue des Deux
 TSP



Le démarrage du tunnel



page 95
DOCP

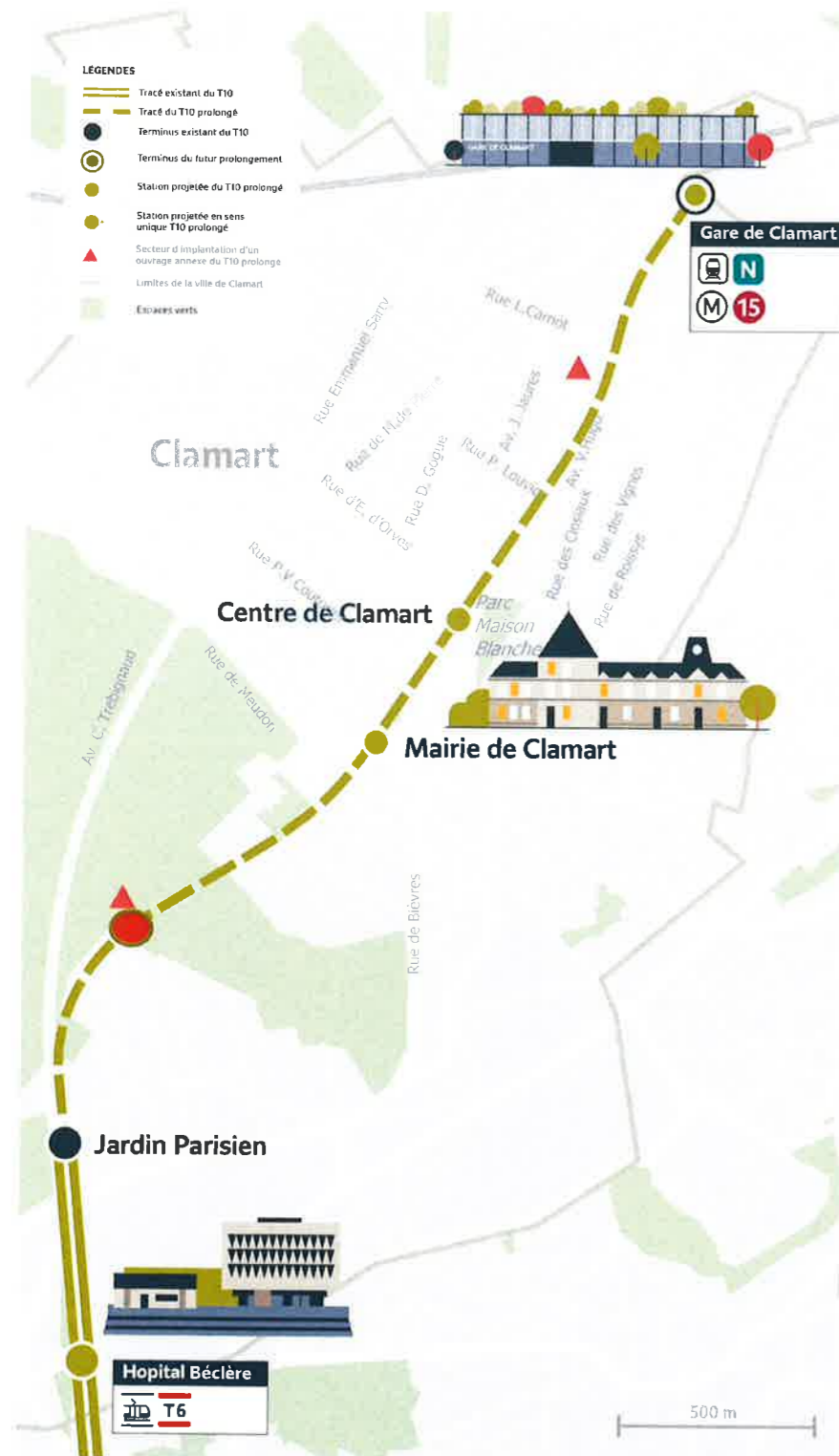
Vos observations : Cette station sera fortement impactée car elle prévoit l'installation des infrastructures : production de vauvoirs, gestion des déblais Implantée sur environ 10000 m². Le bois à proximité fait 9000 m². La fin de la ligne du tramway arrive à proximité de la station sera. Comment l'ouvrage va-t-il être implanté ? Dans la forêt ? sur la station ? Cette ouvrage va générer des nuisances aux promeneurs et aux riverains du jardin parisien (site patrimonial remarquable). Les nuisances seront subies 6 jours sur 7 et 24h/24. Des murs anti-bruits ? sont-ils prévus ? Nous préconisons :

- implanter (~~la station l'emergence~~) de l'entrée du tunnel (~~soit sous le pont~~) sous le pont à proximité de l'hopital beclère en amont de la station beclère afin de réduire l'impact sur les riverains et sur la forêt. La D2 reste à proximité pour l'évacuation des déblais et le stockage des vauvoirs. Par ailleurs cela libère le carrefour avec l'avenue Claude Trebignaud et avenue de la porte de Trivaux et cela ne génère pas de contraintes avec la pente.

Abouts majeurs :

- Nuisances sonores et visuelles réduite pour les habitants du Jardin Parisien,
- Pas de destruction des zones forestière.

Premier ouvrage annexe



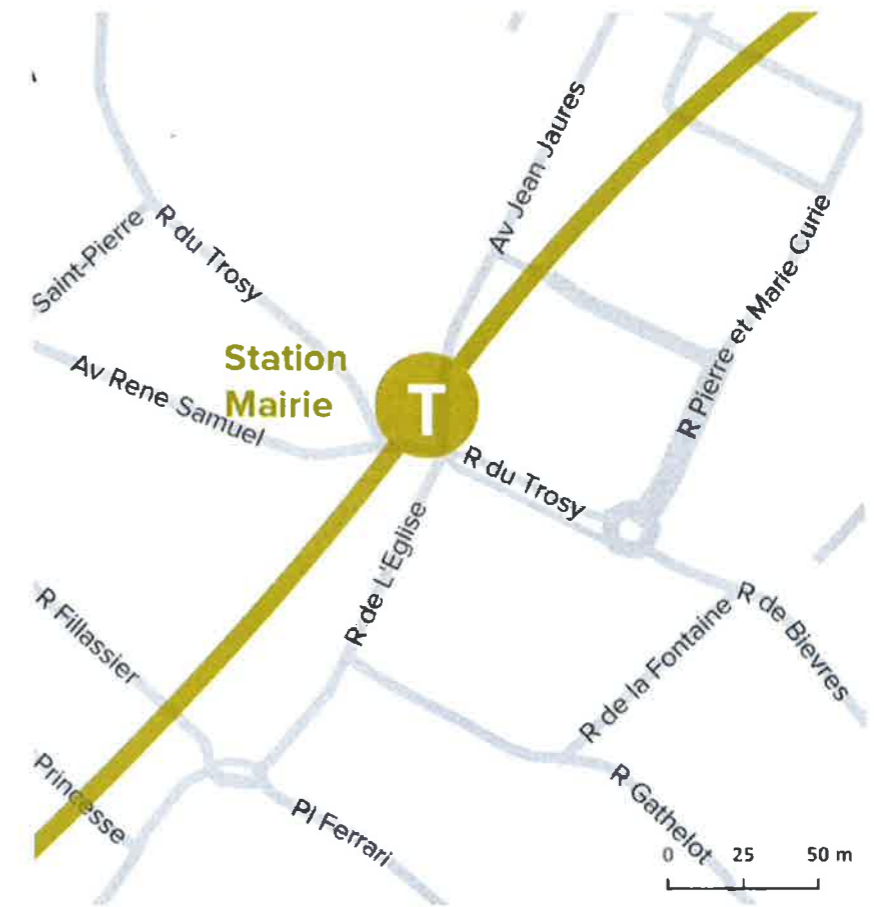
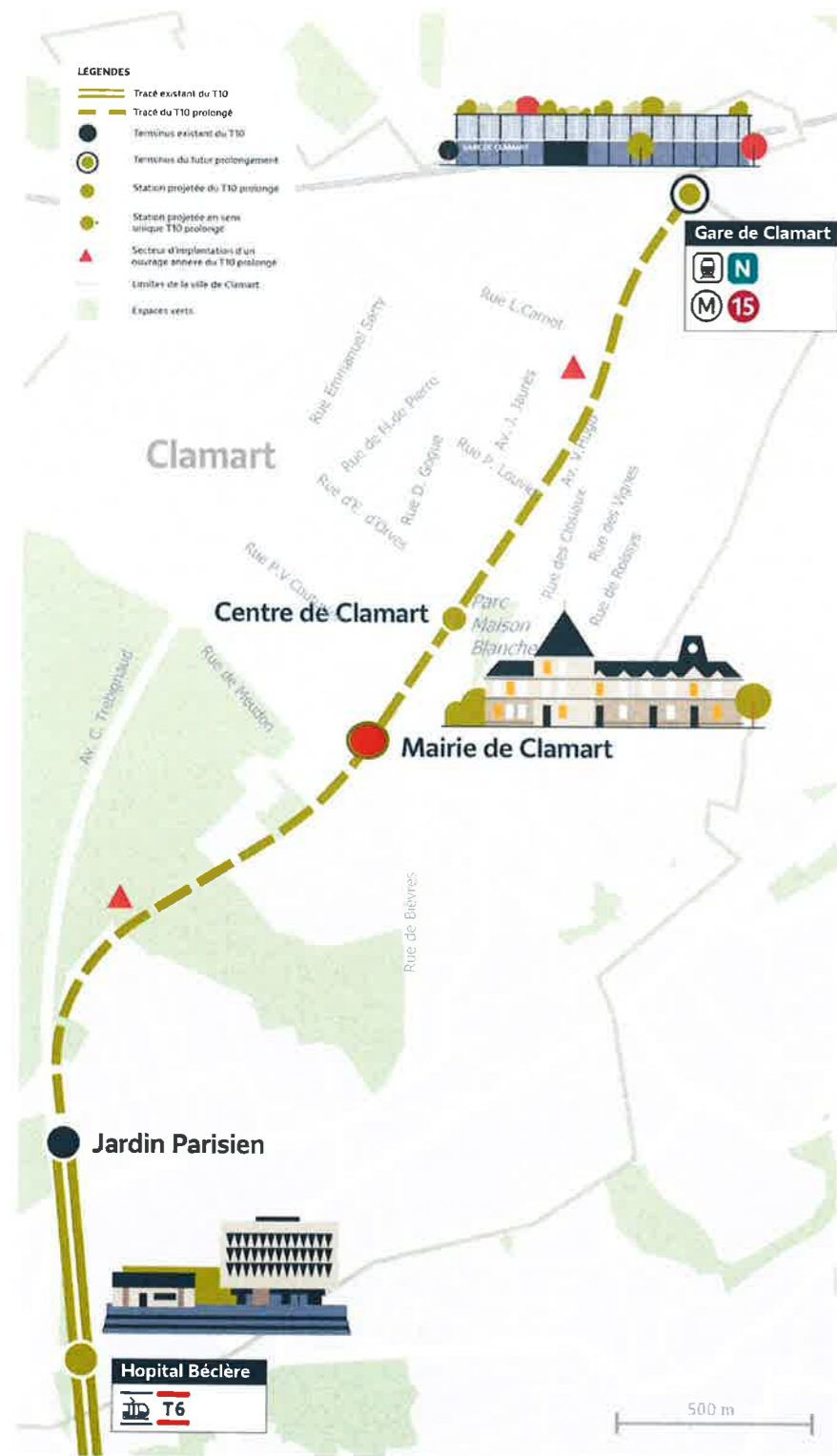
Vos observations :

L'ouvrage annexe a un fort impact sur la forêt et les habitants de Clamart pour plusieurs raisons :

- la zone d'implantation est une zone très fréquentée par les enfants, les familles, les sportifs, les boulistes.
- c'est une zone boisée classée
- c'est le chemin qui mène au centre ville pour les gens du jardin parisien.
- bruit de ventilation

Comment vont-elles être gérées ces contraintes pendant les travaux ? Et après ?

Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :

La place de la mairie fait environ 7000 m² comment va être géré l'emprise de chantier ? L'emprise chantier indique p 36 du DocP une répartition entre le conservatoire et la place de la mairie. Ces zones sont aujourd'hui très fréquentées ce qui induit :

- implantation du matériel ?
- va et vient des camions ? entre les deux zones ?
- que va-t-il advenir de la circulation piétonne entre ces zones et sur ces zones ?
- comment allons-nous accéder à la mairie pendant cette période ?
- Comment allons nous accéder aux commerces ?
- comment vont être gérés les nuisances ?

Station « Centre de Clamart »



Vos observations : Pourquoi faire une station si proche de la mairie de Clamart ?
 Il est prévu d'implanter la station sur la face Ouest de maison Blanche. Cette rue est très étroite, des expropriations sont-elles prévues ? Que va-t-il advenir de cette zone qui comporte des maisons au patrimoine architectural et remarquable.
 que va-t-il advenir du parc ? cf page 97

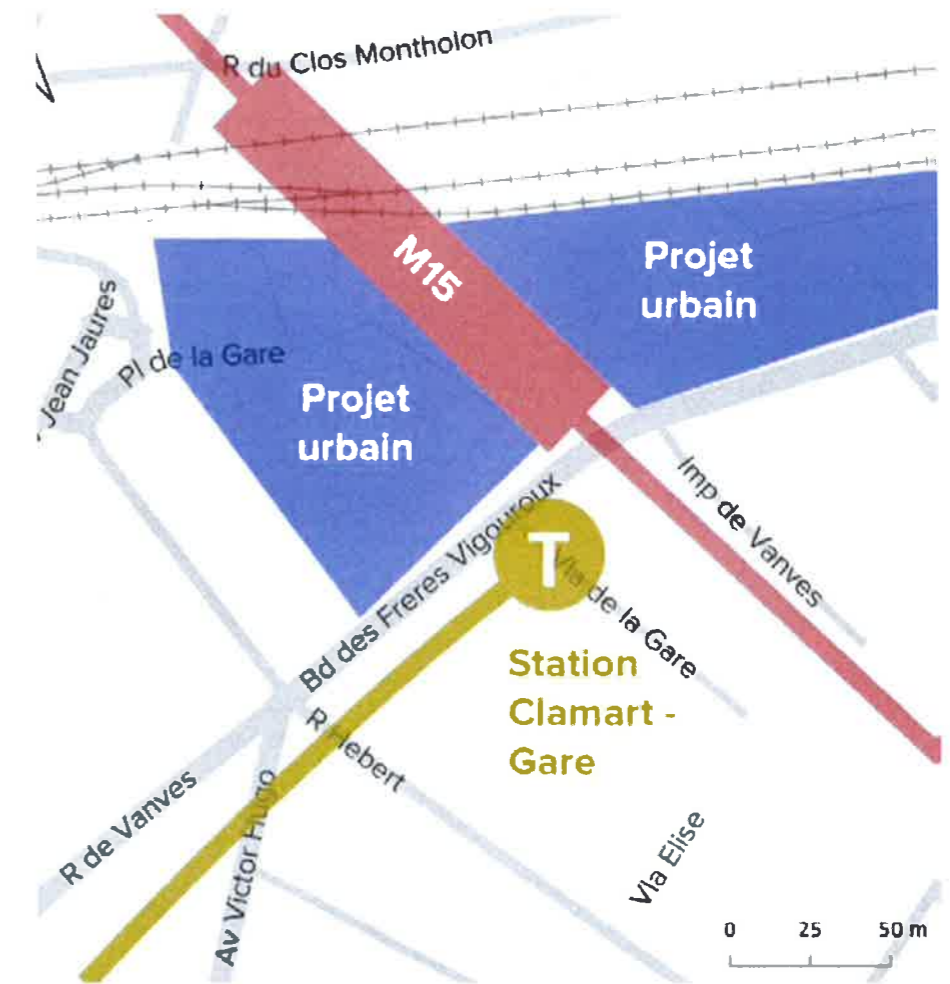
Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

Cette ouvrage est au milieu d'habitation.
Comment avez-vous calculé le nombre d'expropriations,
nécessaires.

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

Pour éviter à faire ce projet avec l'ensemble des nuisances associées il est inconcevable que cela soit fait sans interconnection.

Nombre de stations

Si la station CENTRE est déplacée à "mi-chemin" est-ce que l'ouvrage annexe peut être supprimé ?
Pourquoi pas une seule station au lieu de 2 ?

Autres observations

Attention aux carrières à l'école Jules Ferry des problèmes sont en cours
Il est nécessaire de bien mesurer le risque lié au sol de Clamart et à ses spécificités avant d'être prendre un tunnel qui peut avoir des repercussions sur le bâti sus-jacent et les espaces qui permettent à la ville de respirer.



Emplacement global des stations

Ne pourrait-on pas déplacer plus au Nord la station Centre de Clamart, pour améliorer la desserte du bas Clamart

Quel est l'impact sur le bâti ?

Ce tunnel ne répond pas aux vrais besoins de clamartois d'après les discussions entre nous et les informations que vous nous avez transmises !

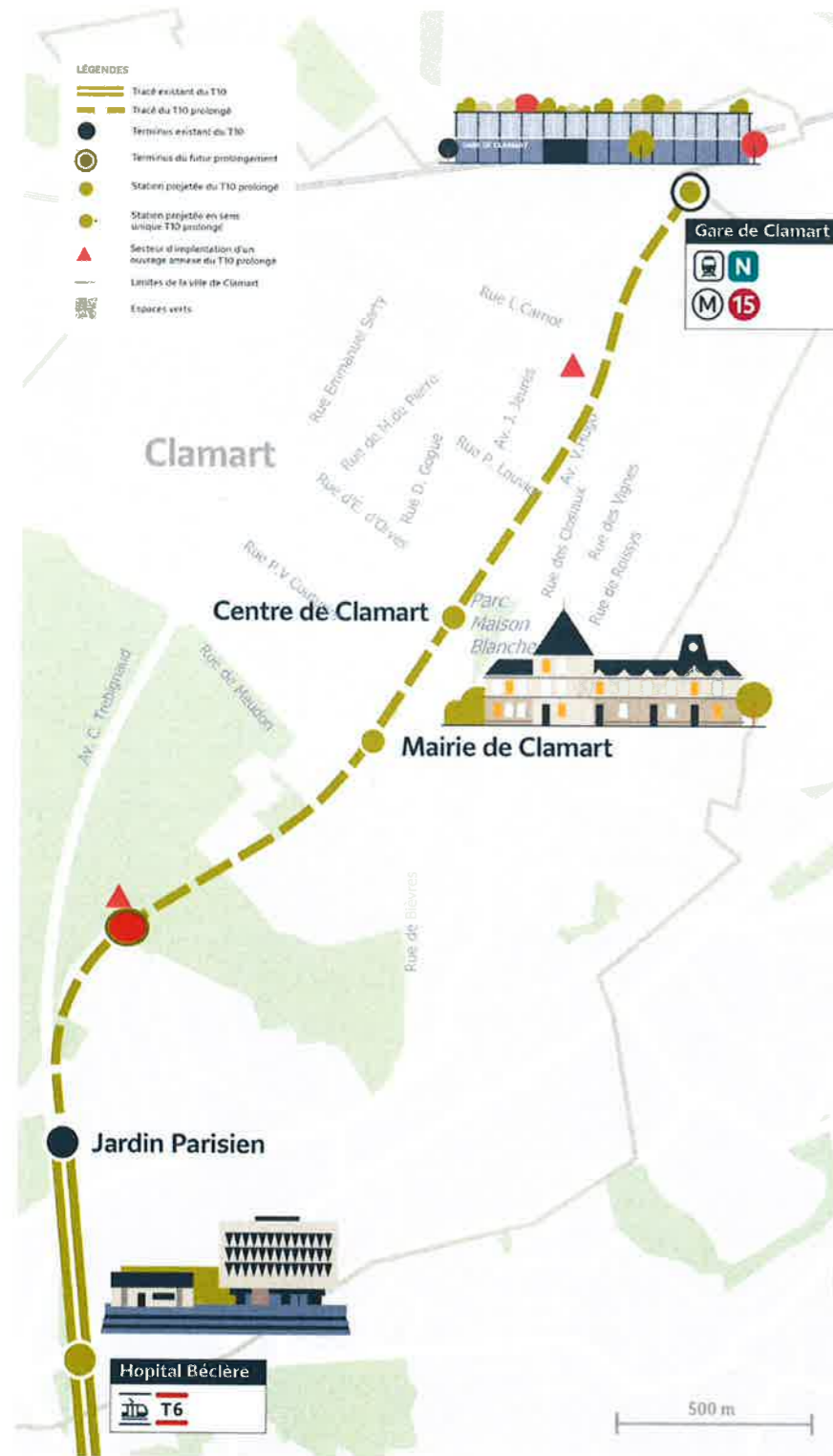
Le démarrage du tunnel



Vos observations :

Attention à la forêt ! Un bien inestimable -
la tranchée devra t'elle conduire à detourner des maisons ?
La pente, quelle vitesse pour les tram en remontant la pente ?
selon mes calculs la pente sera supérieure à 7% Δ

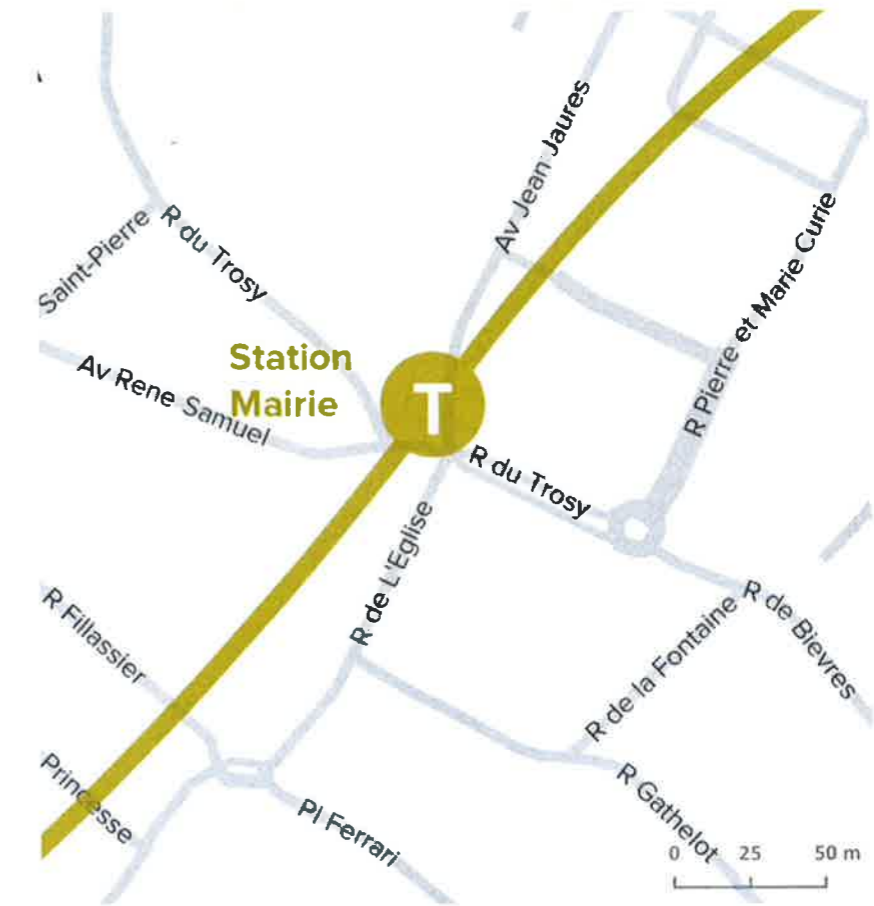
Premier ouvrage annexe



Vos observations :

Attention à la forêt !

Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :

Accès au tram très long, pas tellement accessible.
Parking sur deux ou trois niveaux à proximité

Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

les carrières de calcaire descendent jusqu'à 30 mètres.
 En dessous, des couches de gypses ont été exploitées
 Immeubles neufs à proximité, qui ont d'ailleurs entraîné des fissures dans certains immeubles

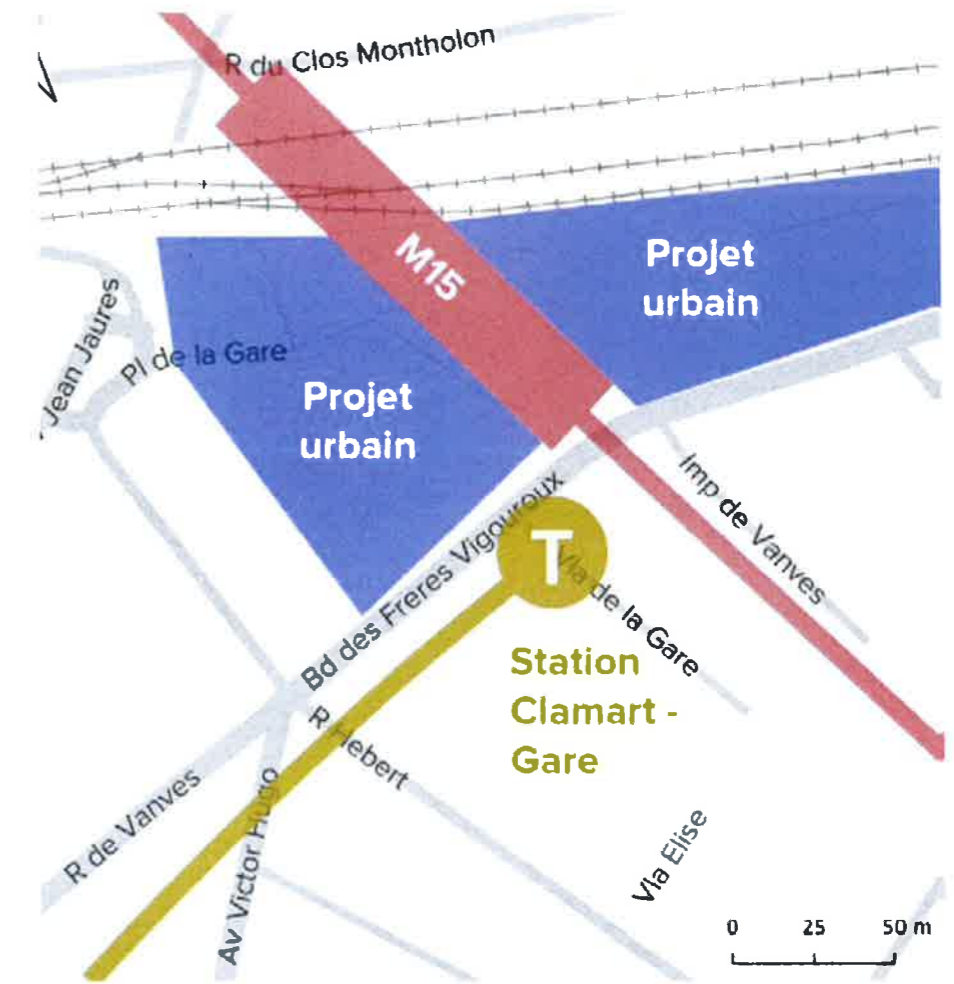
Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

Impact Foncier important
Ecole à proximité
Quartier fortement bâti

Station « Gare de Clamart »

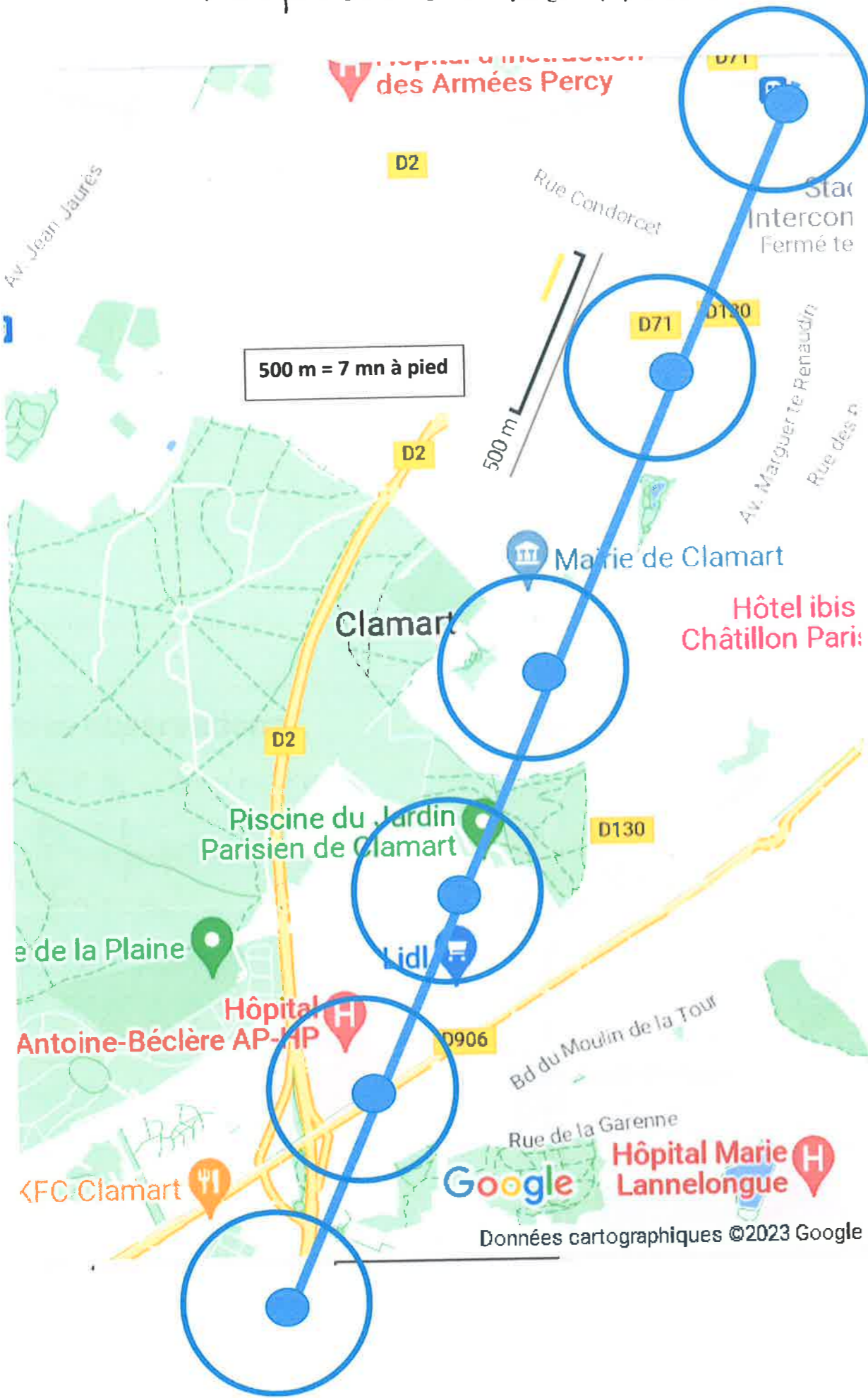


Vos observations :

Accès aux lignes N et 15 ? Combien de temps ?
Accessibilité ?

Faudra-t'il détruire une partie de la station de la ligne 15 pour les relier les lignes entre elles.

⊕ PROPOSITION DE TRACÉ



Précès jointes

AVEC LA VERSION TUNNEL MODIFICATIONS



Emplacement global des stations

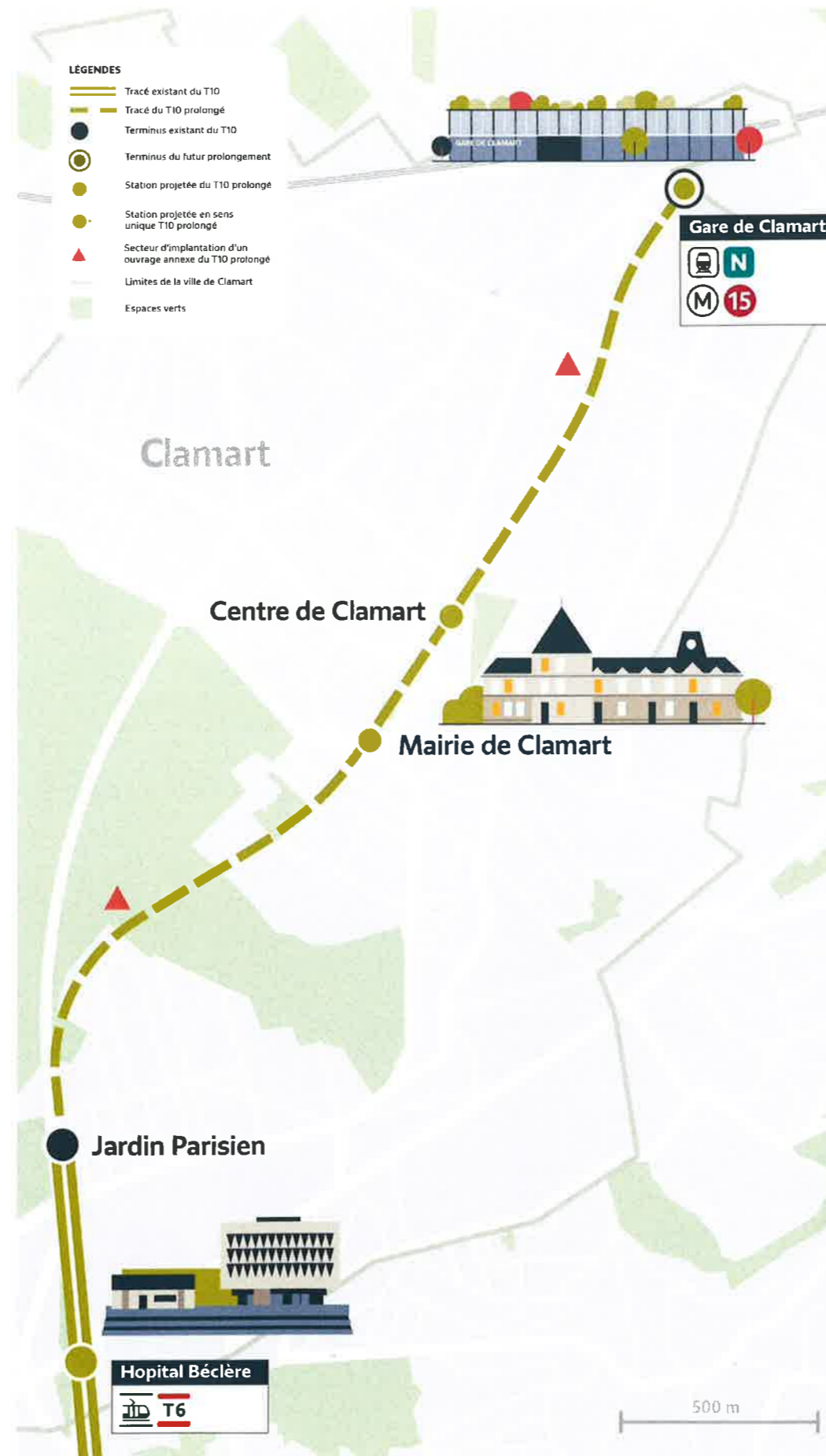
- Pourquoi les stations Mairie et Centre sont si proches ?
- LA GARE DE CLAMART ARRIVE T-ELLE AU MÊME NIVEAU QUE LE METRO ?
- ACCÈS PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE (FAUTEUIL)
- STATION JARDIN PARISIEN AVANT LE PONT* POUR ÉVITER EMPRISE SUR LA FORÊT ET DIMINUER LE % DE DÉPENSE
- * RM 306 AU NIVEAU DE BECLÈRE

NOUS SOMMES D'ACCORD AVEC LA VERSION TUMIEL
SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS

Nombre de stations

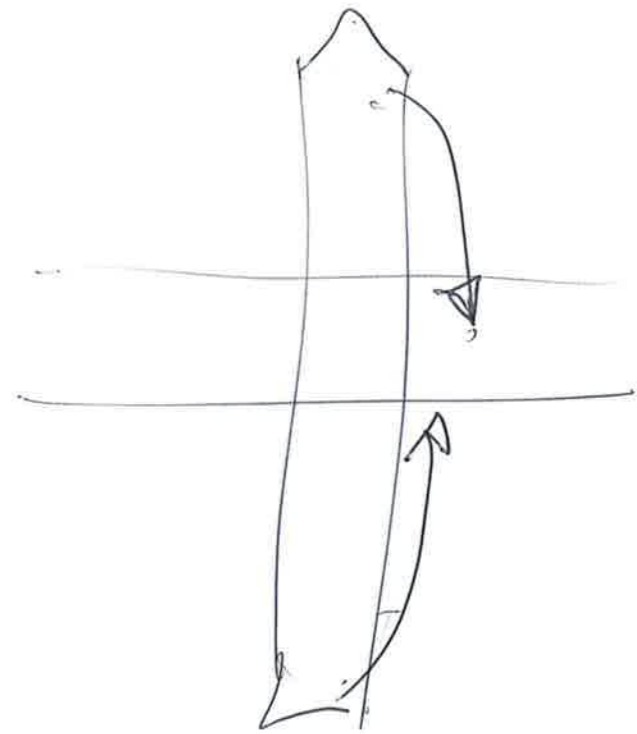
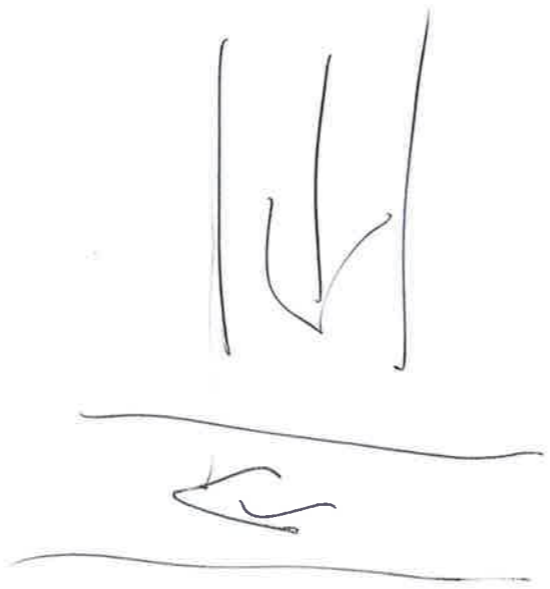
Autres observations

PIECES JOINTES
① Proposition de
Tracé

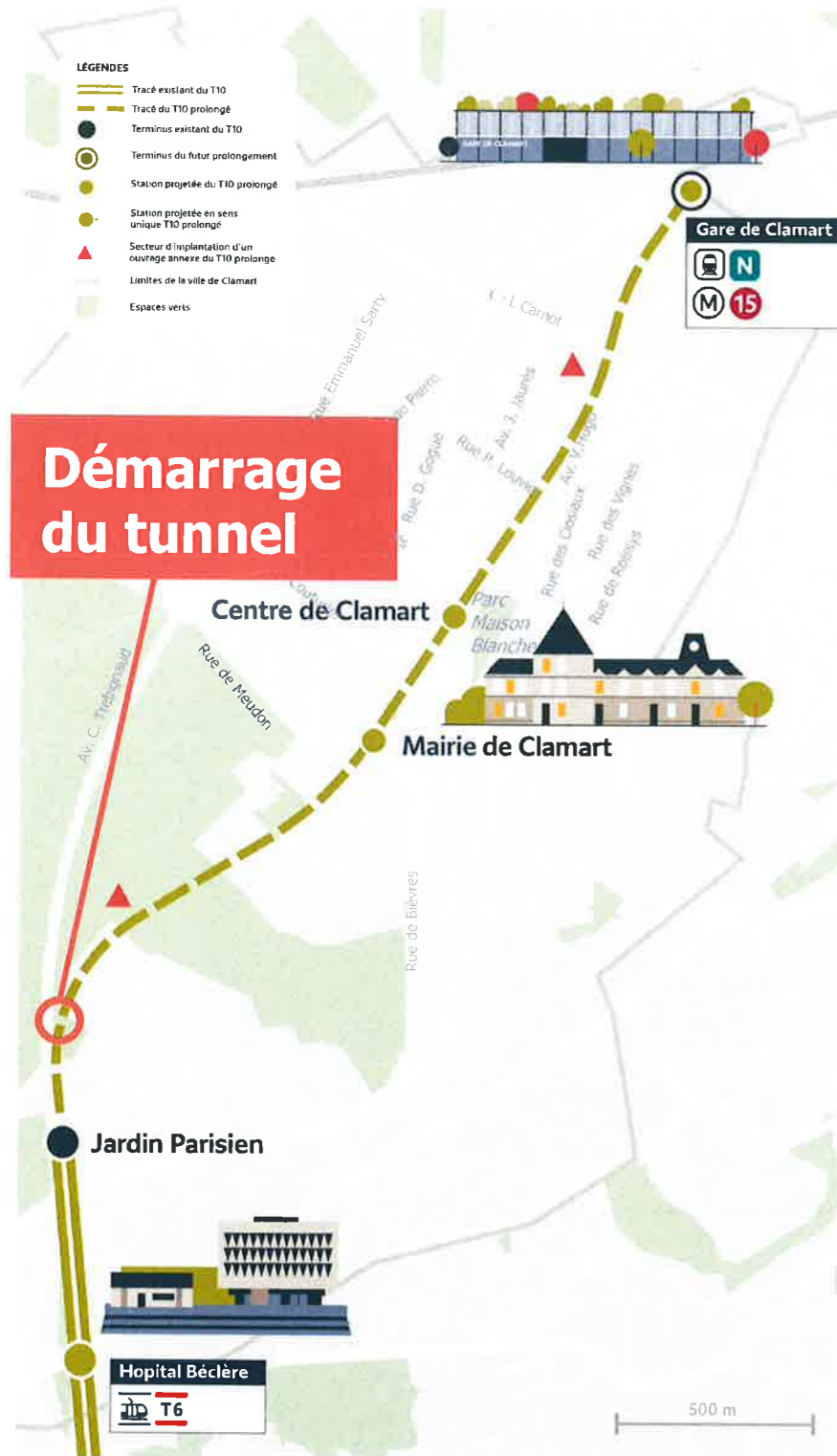


Emplacement global des stations

- Pourquoi les stations MAIRIE et CENTRE sont si proches ?
- LA GARE DE CLAMART ARRIVE T-ELLE AU MÊME NIVEAU QUE LE METRO ?
- ACCÈS PERSONNELS A MOBILITÉ RÉDUITE (FAUTEUIL)
- STATION JARDIN PARISIEN AVANT LE PORT* POUR ÉVITER EMPRISE SUR LA FORÊT ET DIMINUER LE % DE DÉPENSE
- * RM 306 AU NIVEAU DE BECLÈRE



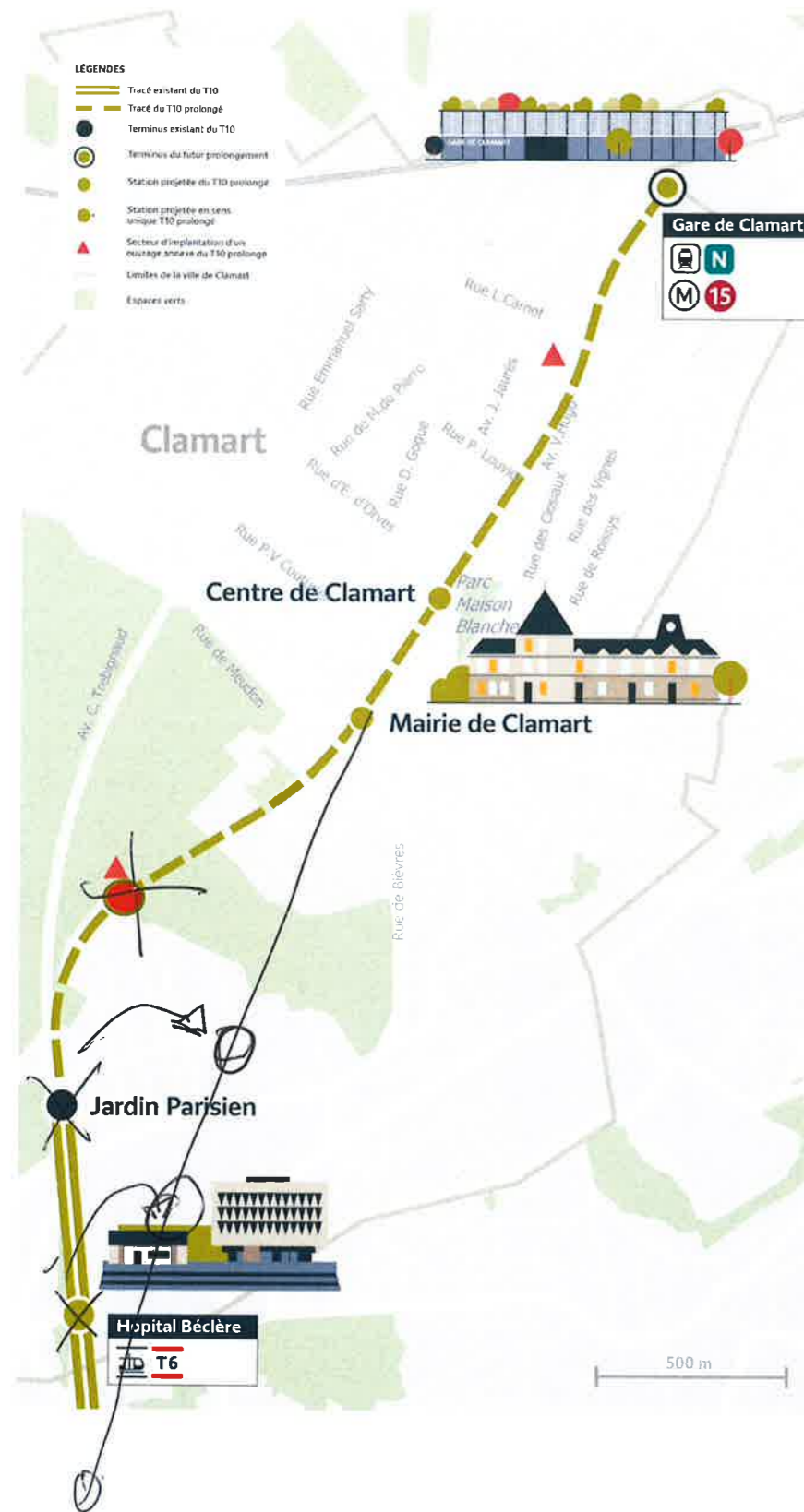
Le démarrage du tunnel



Vos observations :

Démarrer en amont de Bèclère pour réduire la pente et éviter le passage du carrefour Beaujud en surface ("aufer" routier).

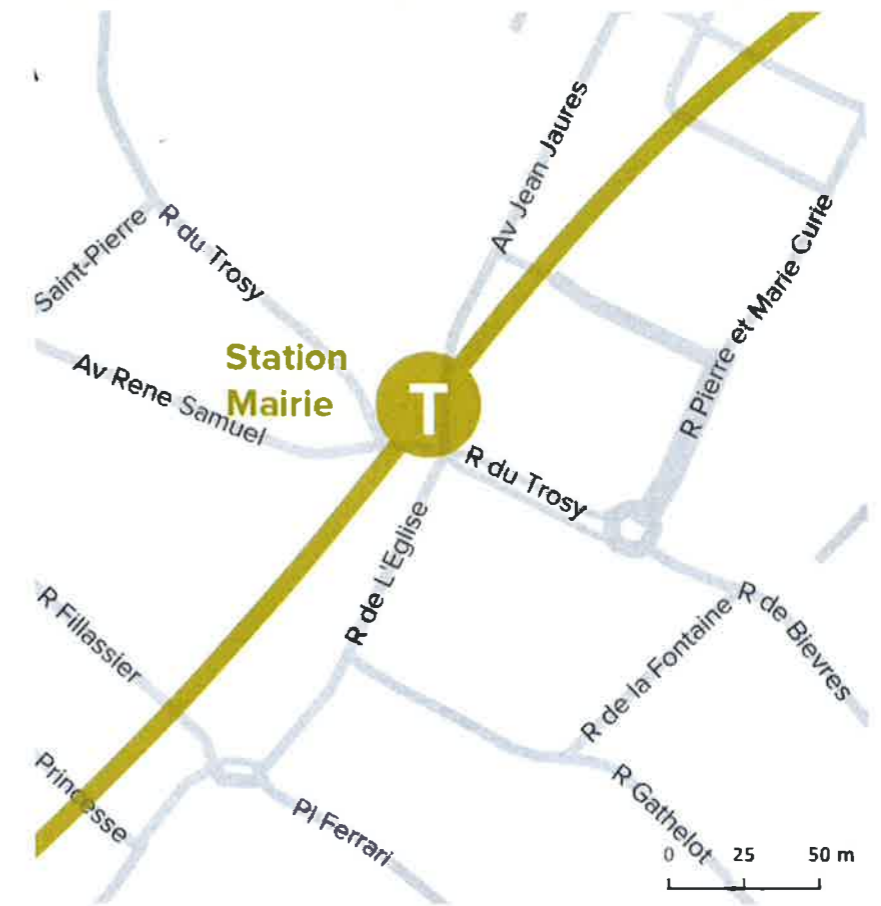
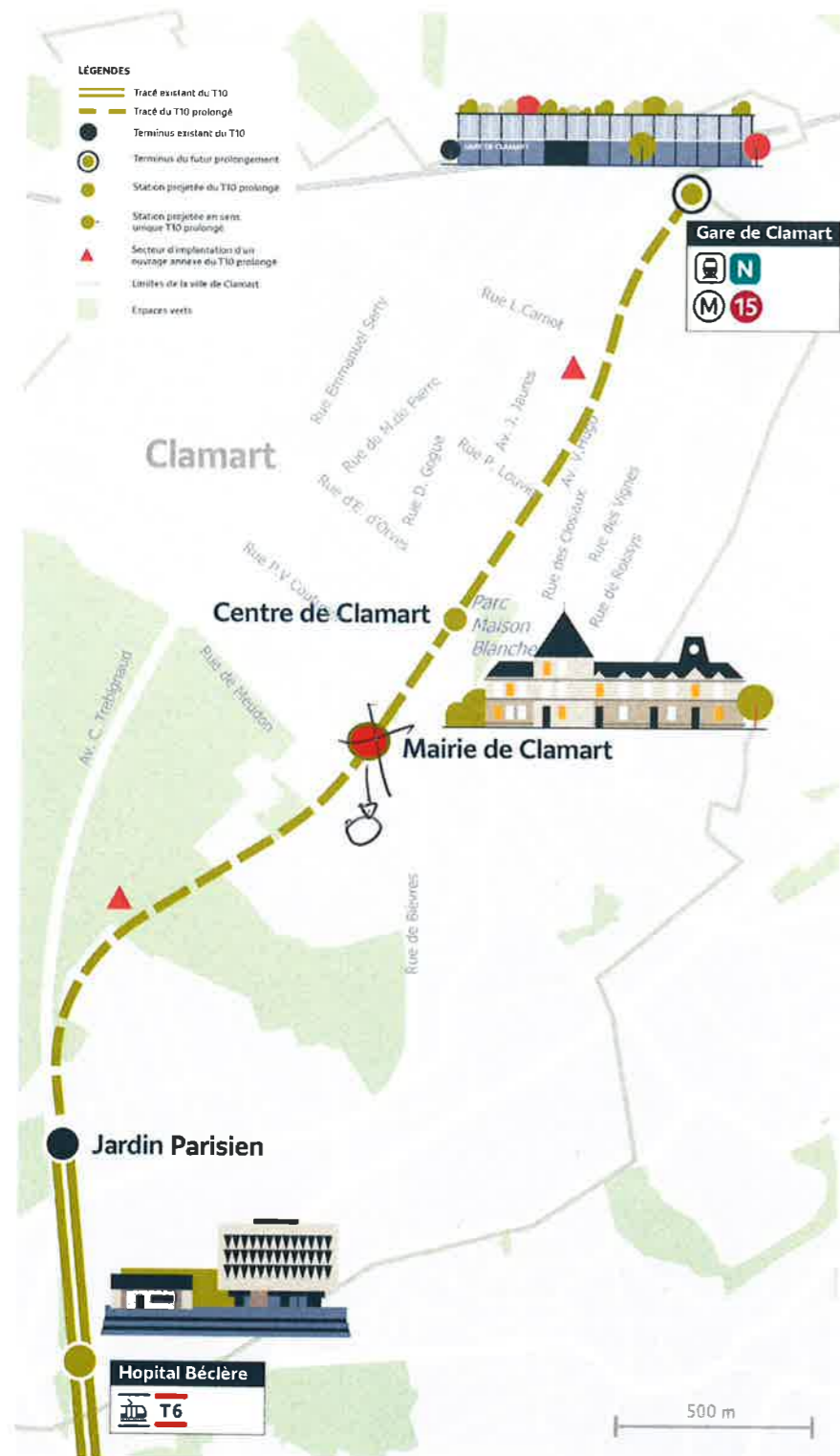
Premier ouvrage annexe



Vos observations :

Si démanage en amont de Béclère, les écarts entre stations pourraient être < 800 m → aucun ouvrage annexe nécessaire!!

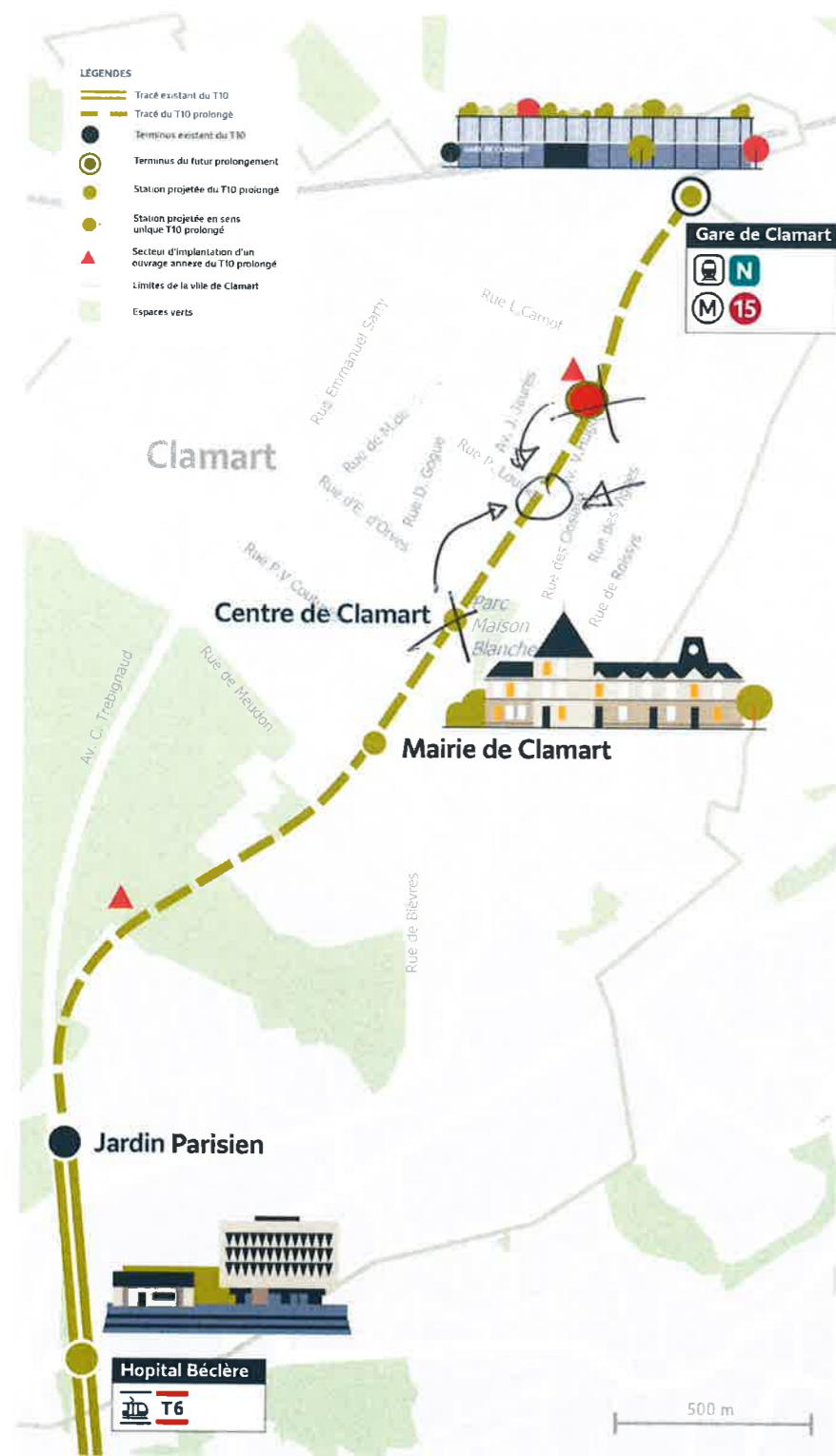
Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :

Déplacer la station à la place du gymnase provisoire Rue du Guet

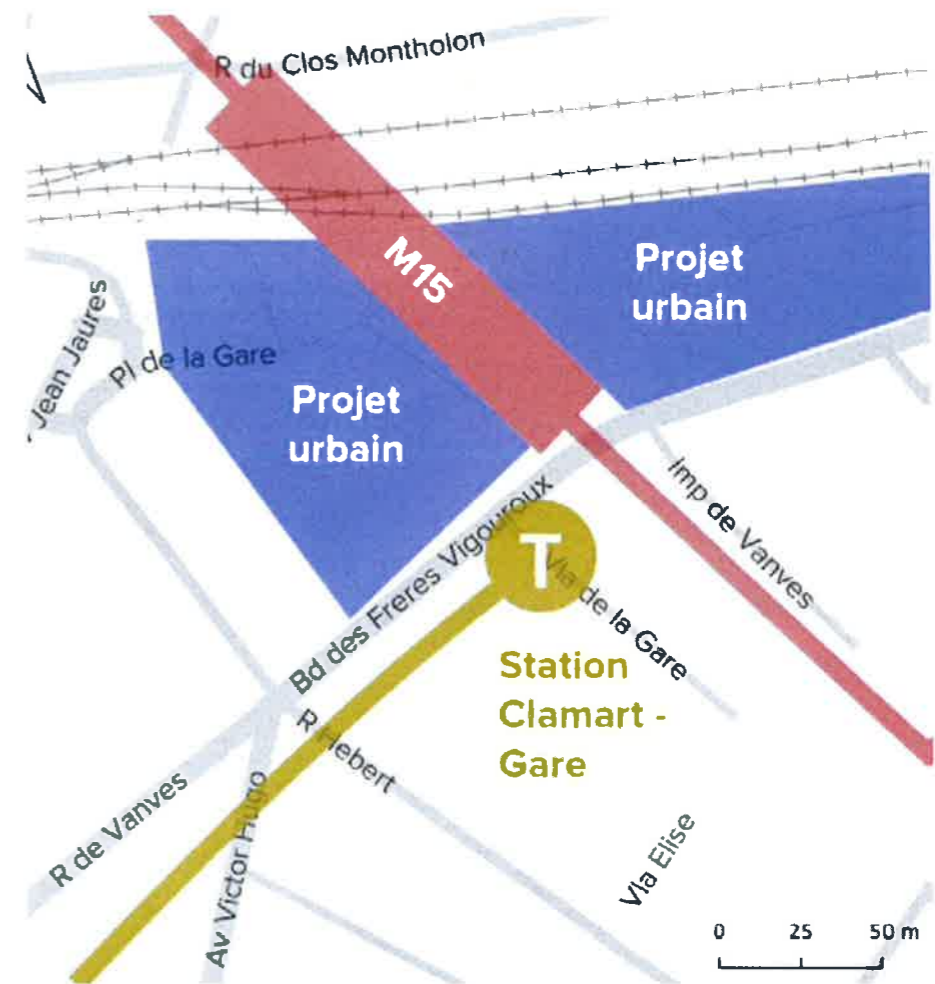
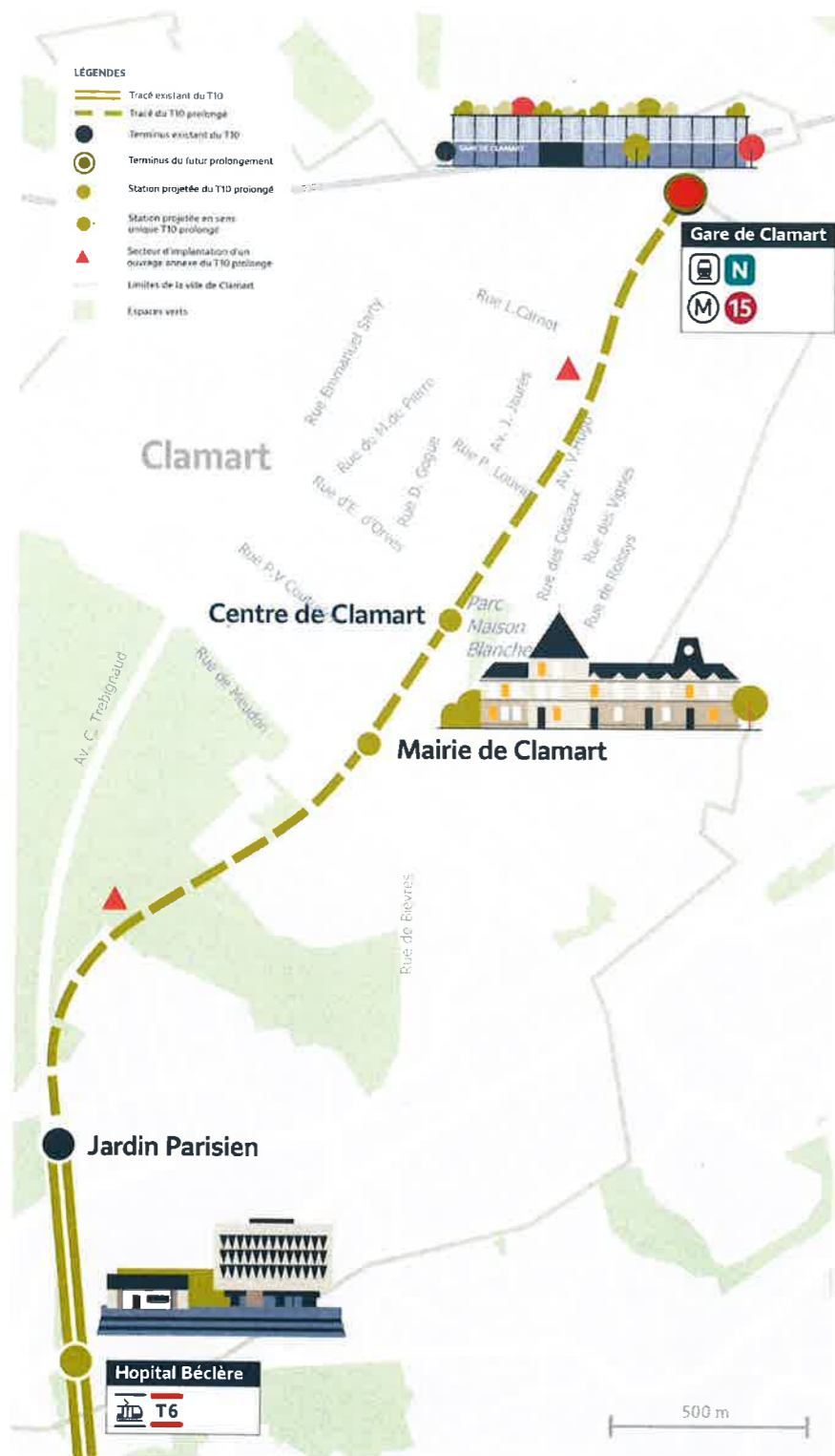
Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

Pas besoin d'ouvrages annexes si écart entre stations ≤ 800 m.
Supprimer la station "Centre de Clamart" et la déplacer à Pierre Lombarier
qui présenterait très peu d'impact (square, faille bâti...).

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

- Détailler comment passer du T10 à la ligne 15 :
 - à niveau ? En travers ? Côté à côté ?
 - T10 passe sous la ligne 15 ? (ce qui permettrait de continuer vers Issy/Paris).

Nombre de stations

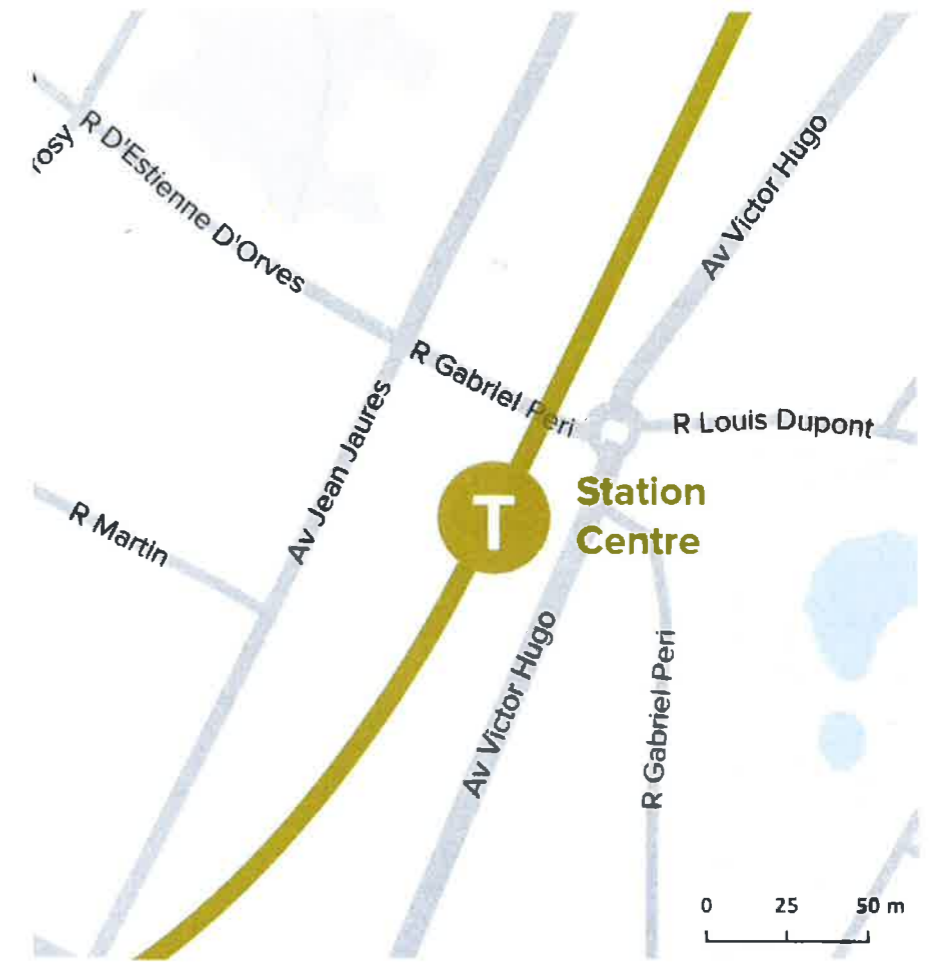
Autres observations



Emplacement global des stations

station centre de clamart trop proche de la station Mairie de clamart, nécessité de créer une station intermédiaire entre la gare et la Mairie en Remplacement.

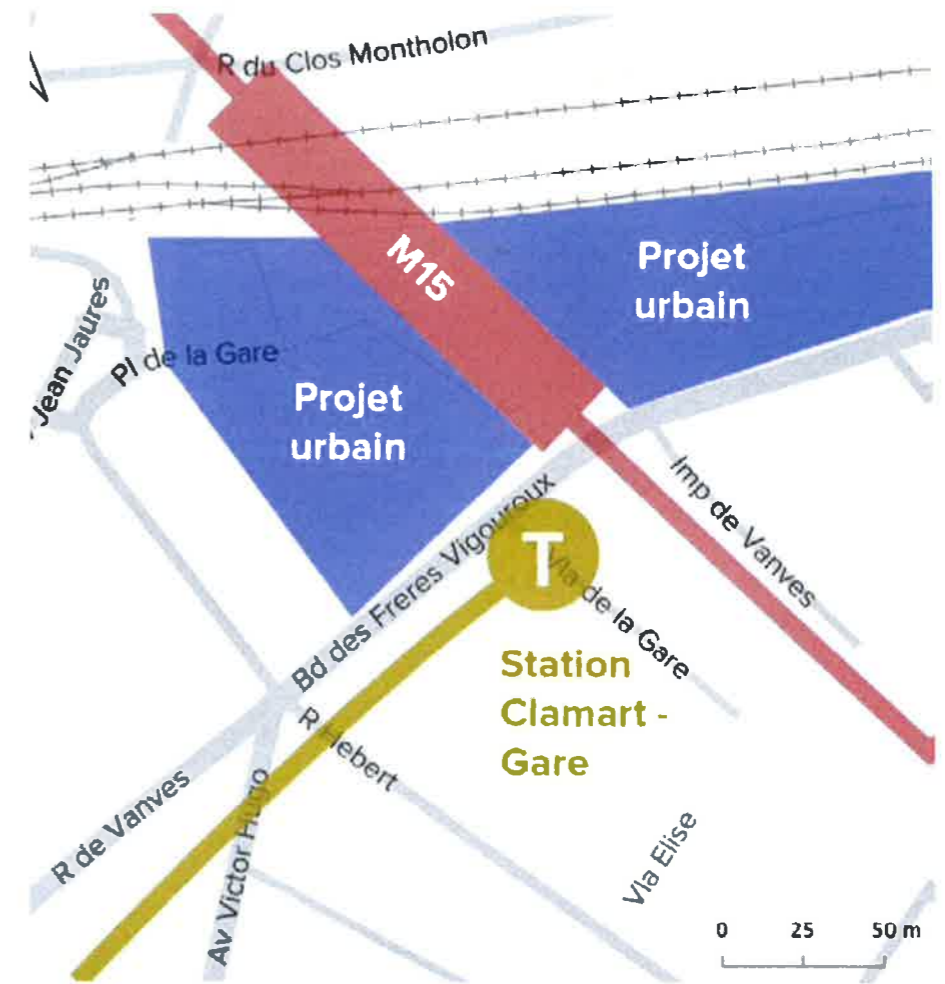
Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

2 stations dans Clamart, et ce pas une de ligne, il suffirait d'une station "omnièvre de Clamart" et d'une "port de Clamart"

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

L'intérêt du scénario en tunnel serait décuplé s'il est possible d'accéder aux connexions C M15 et N1 sans revenir en surface, ceci permettrait de fluidifier le passage.

Quand de la sortie du tramway en surface ? Se fait-elle par la même sortie que le métro voisin ? Ou bien un ouvrage de sortie en supplément du bâtiment du métro et de l'ascenseur donnant sur la place de la gare ?

Nombre de stations

Autres observations

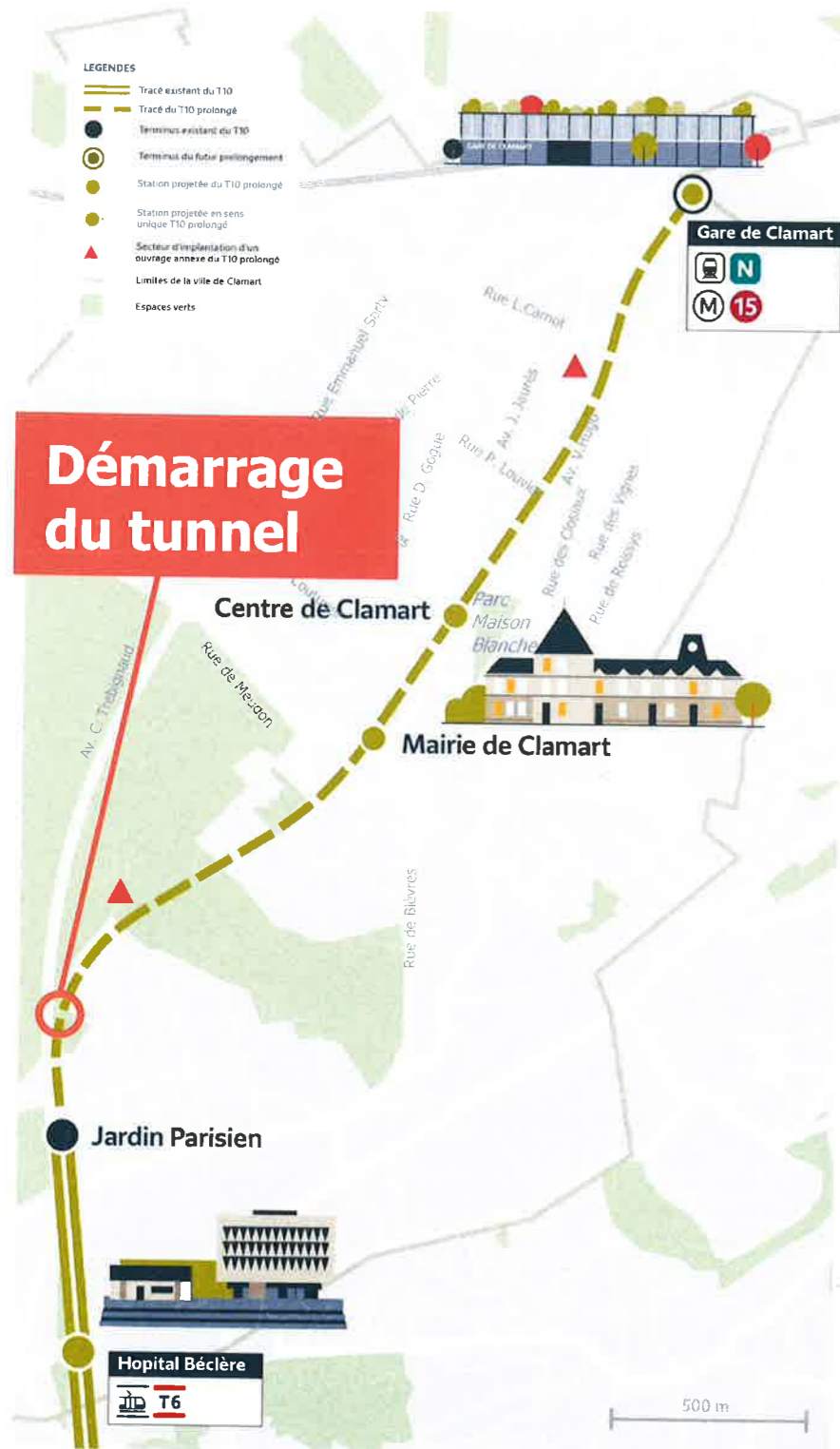
De façon globale (et pour les 2 scénarios) nous nous interrogeons sur les chiffres avancés de fréquentation prévisionnelle. Nous souhaiterions avoir un accès aux données détaillées ou des éclaircissements sur les flux du projet : d'où viennent et où vont les nouveaux voyageurs/pour attendre ? Sur quelles hypothèses de reports modaux ?

Sans compréhension de ces éléments fondamentaux, toute comparaison devient non pertinente.



Emplacement global des stations

Le démarrage du tunnel



Sur le plan général

Vos observations :

Comme les autres réunions, nous manquons d'information sur les impacts à ts les niveaux (bâti, forêt, durée de travaux, fragilisation du sol).

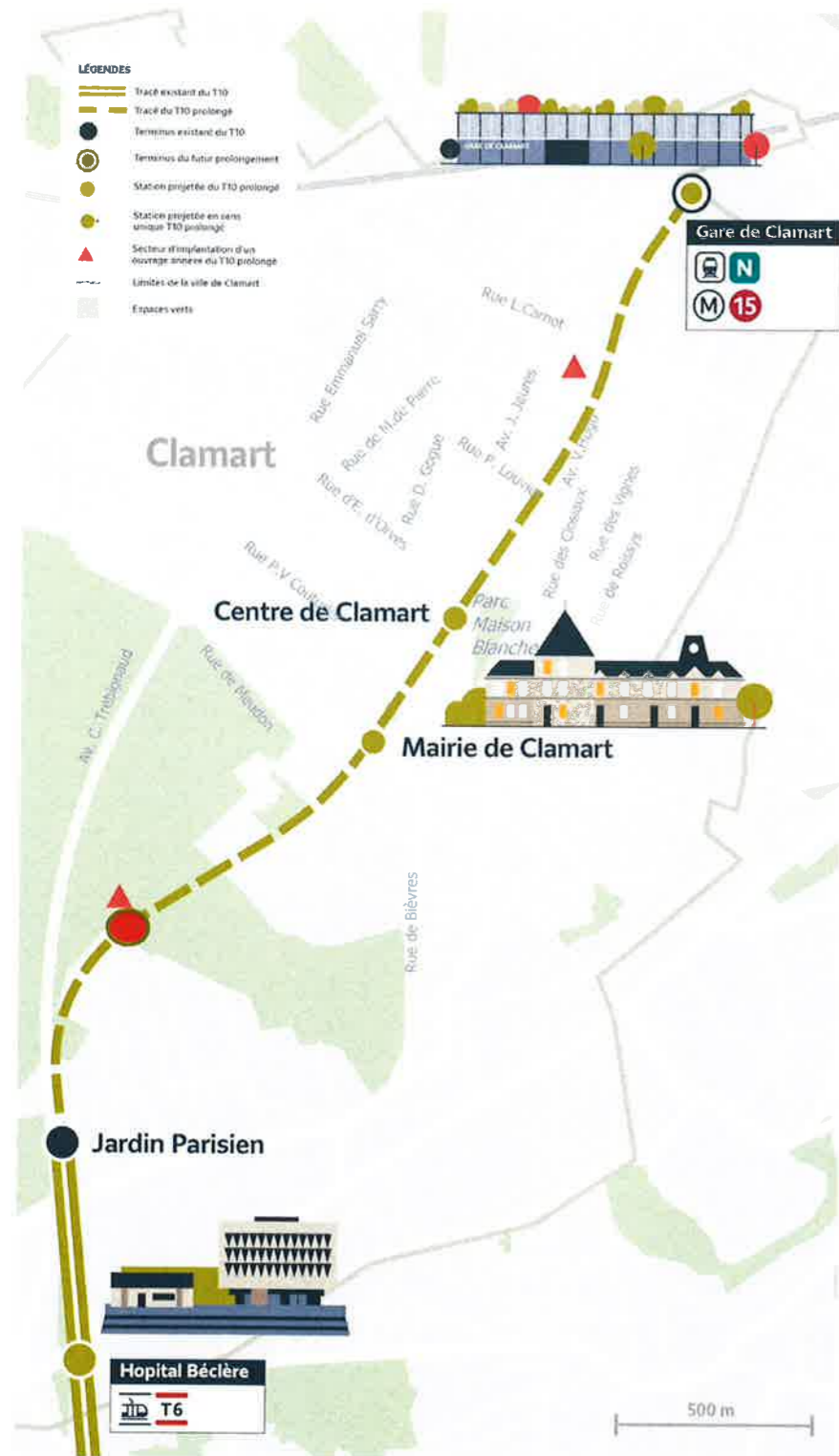
Nous souhaitons fermement que ds alternatives à ces 2 projets de tram soient présentées aux clamartois, avant toute décision.

Ces alternatives devraient prendre être =

- des lignes de bus 183, 162, 130 qui fonctionnent;
- voire un système de navettes (transport terrestre) avec une ligne directe IP → gare de Clamart.

Quel est le rapport réel avantages - inconvénients (ou coûts/bénéfices) pour Clamart ?

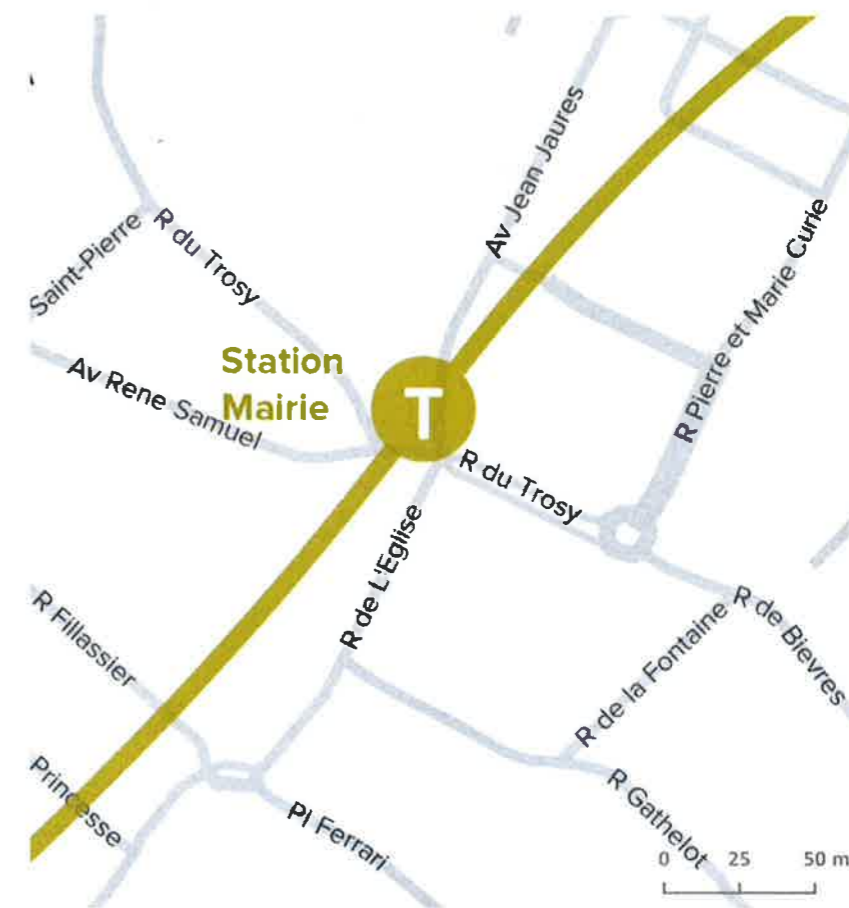
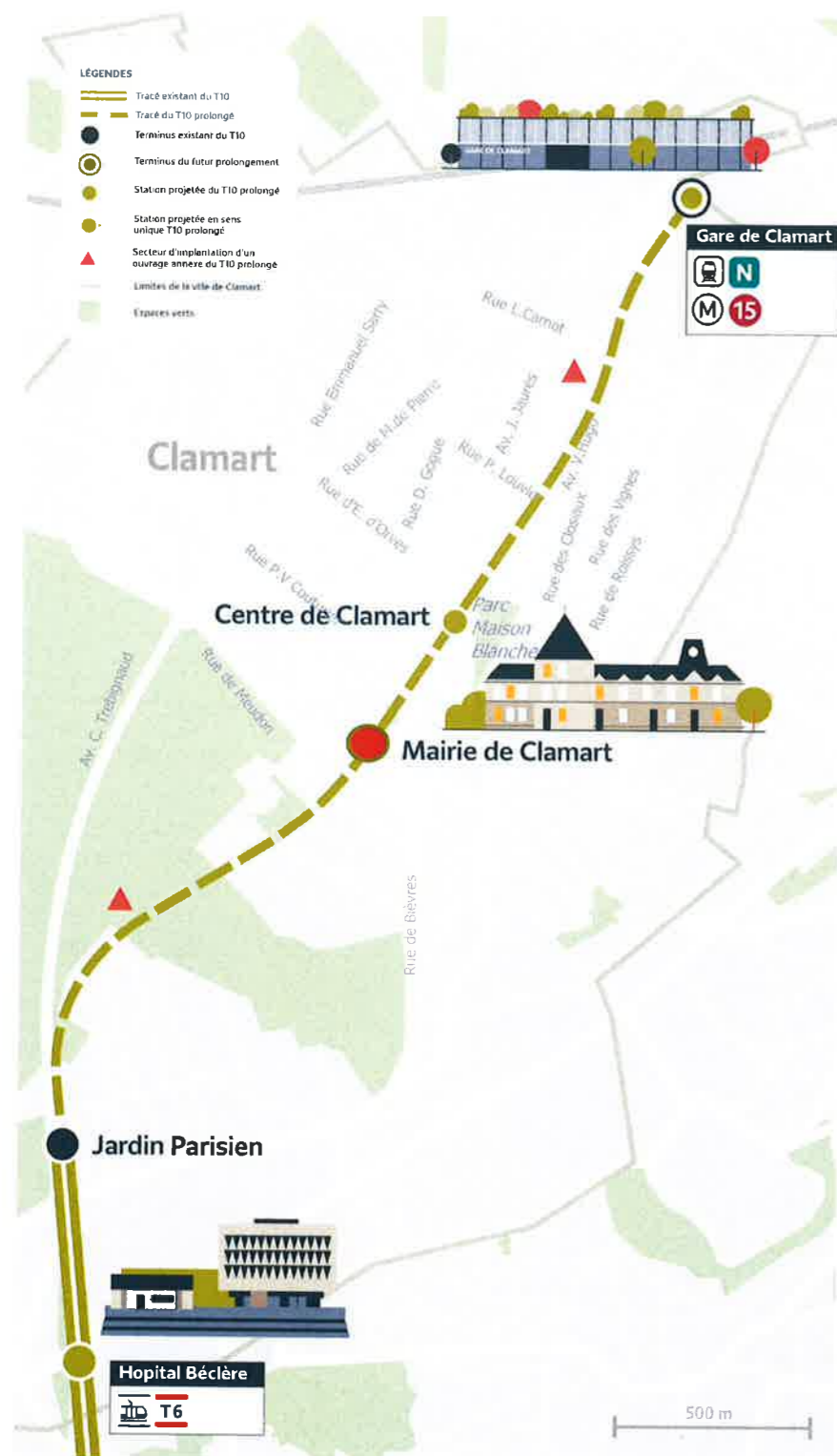
Premier ouvrage annexe



Vos observations :

Impact sur la forêt

Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :

proximité de stations Mairie et Centre : la distance est faible et pose question sur la pertinence de 2 stations.

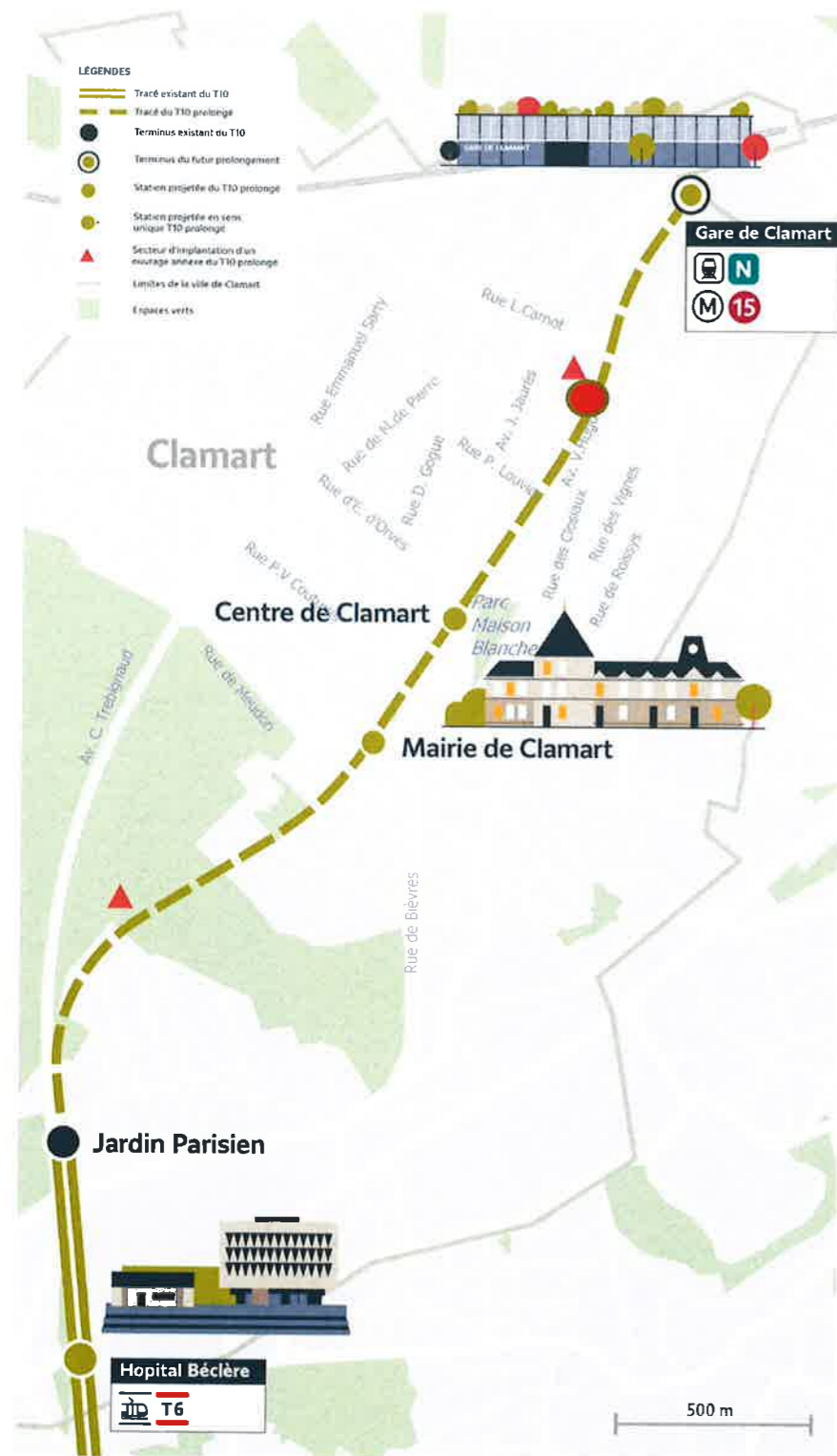
Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

Voir remarque station Plainé

Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

Infiltration escorte ?
Conséquences sur le bâti !

Nombre de stations

La station "Centre" n'est pas nécessaire -

Trop de stations -

Celle du centre est suffisante et au cas échéant pourrait être déplacée au niveau de l'ancien Mariaumard.

Autres observations

Un risque d'inondation de la station centre de Clamart existe par temps d'orage.

Sous-sols ~~inondés~~ dès qu'il pleut, où l'eau coule.



Emplacement global des stations

Le choix de ne pas retenir une station Lagarre carnot est fait en raison que les usagers descendraient à pied à la gare. Dès lors la Station Centre de Clamart ne se justifie pas en raison de sa proximité avec Mairie de Clamart, pour un temps de raliement à pied à cette station inférieur à celui de Lagarre carnot - Gare.

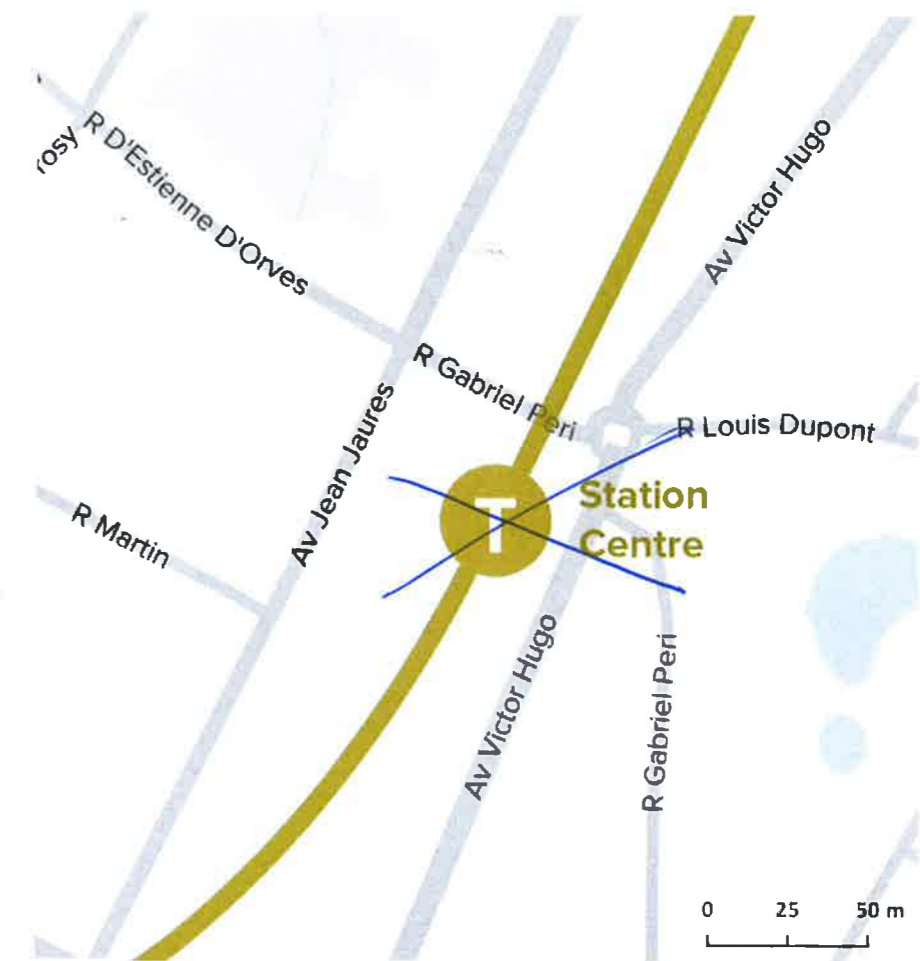
La station Mairie et Centre sont trop proches l'une de l'autre, ce n'a aucun intérêt.

- pas de station entre la Mairie et la Gare.
- une station au milieu ?

Le parc Maison Blanche doit être préservé car participe à la qualité de cadre de vie des Clamartais. C'est un lieu de jeux, de repos et de détente. Il est de plus classé et doit le rester.

Centre de Clamart: le sol est gorgé d'eau, creuser ça va fragiliser le bâti. Les vieux arbres ont déjà des fondations fragiles.

Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

- Station Centre de Clamart est trop proche de celle de la Mairie → cela n'est pas pertinent. A la place, quid d'une station aux abords de la rue Pierre Louvriès ? Cela permettrait d'avoir 1 seule station à la place de la station "Centre" et d'éviter une base arrière ^{coordonnée} ^{coordonnée}
- Le parc Maison Blanche ne doit pas devenir une base arrière de chantier, comme indiqué dans les documents présentés préalablement. Il est primordial pour la qualité de cadre de vie des Clamartois
- Le sous-sol est gorgé d'eau, présence de cuvettes dans le sous-sol des immeubles.
- Présence de carrières

Nombre de stations

3 stations au lieu de 4.

- Jardin Parisien
- Mairie de Clamart
- Gare de Clamart

Autres observations

Impact sur la forêt
Nous préférons que l'impact se fasse sur les stations sur la rue plutôt que dans la forêt pour le dévissage du Tunnel.



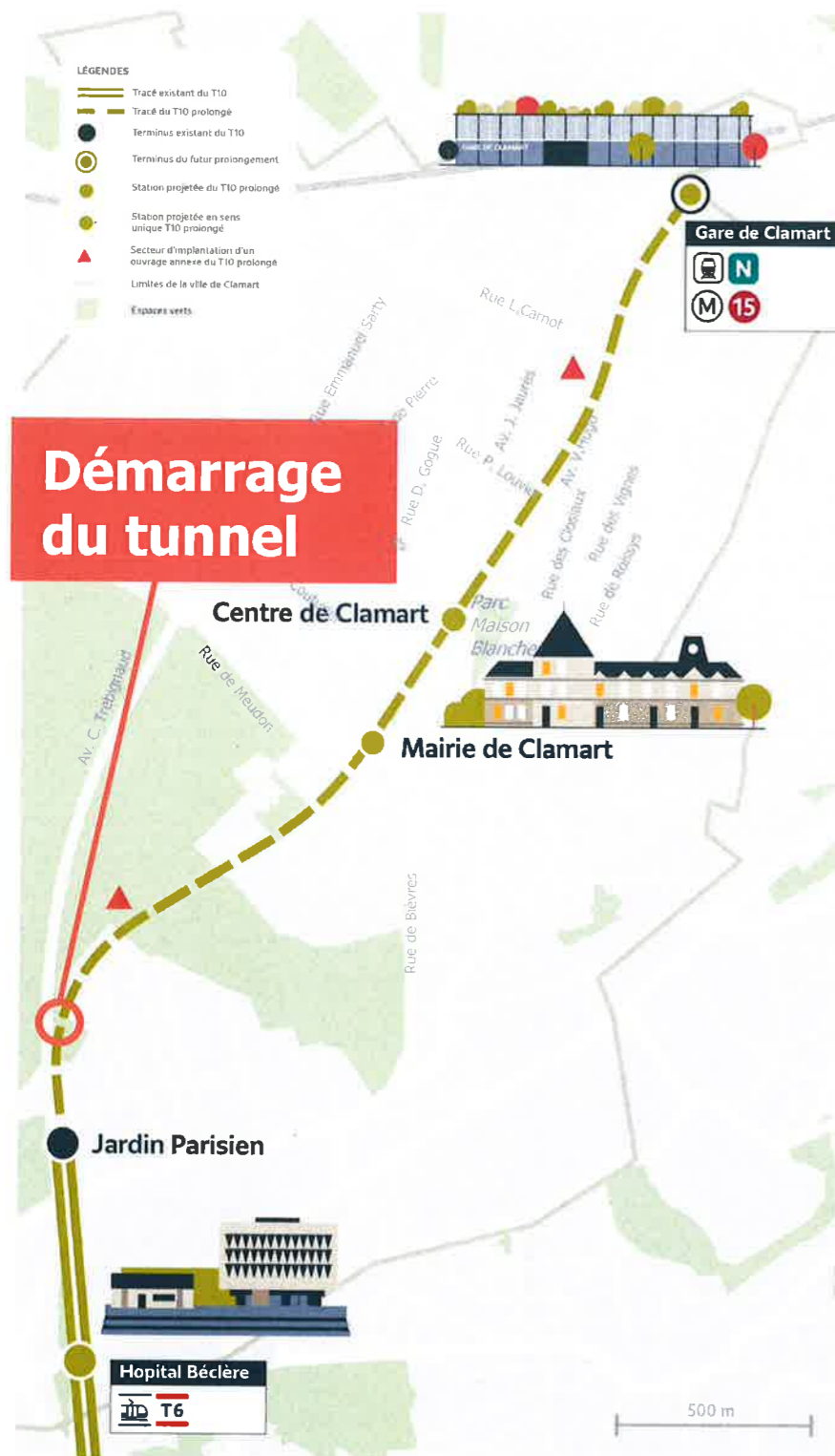
Emplacement global des stations

Les stations "Mairie de Clamart" et "Centre de Clamart" sont trop rapprochées, il serait plus judicieux de déplacer la station "Centre de Clamart" au niveau de la rue Pierre Louvier pour une meilleure répartition des stations et éventuellement, cela pourrait permettre de suppression l'ouvrage annexe qui se trouve au niveau de la rue Lazare Carnot.

Pourquoi ne pas avoir 3 ? stations au lieu de 4 .

- Jardin Parisien
- Mairie de Clamart
- Gare de Clamart .

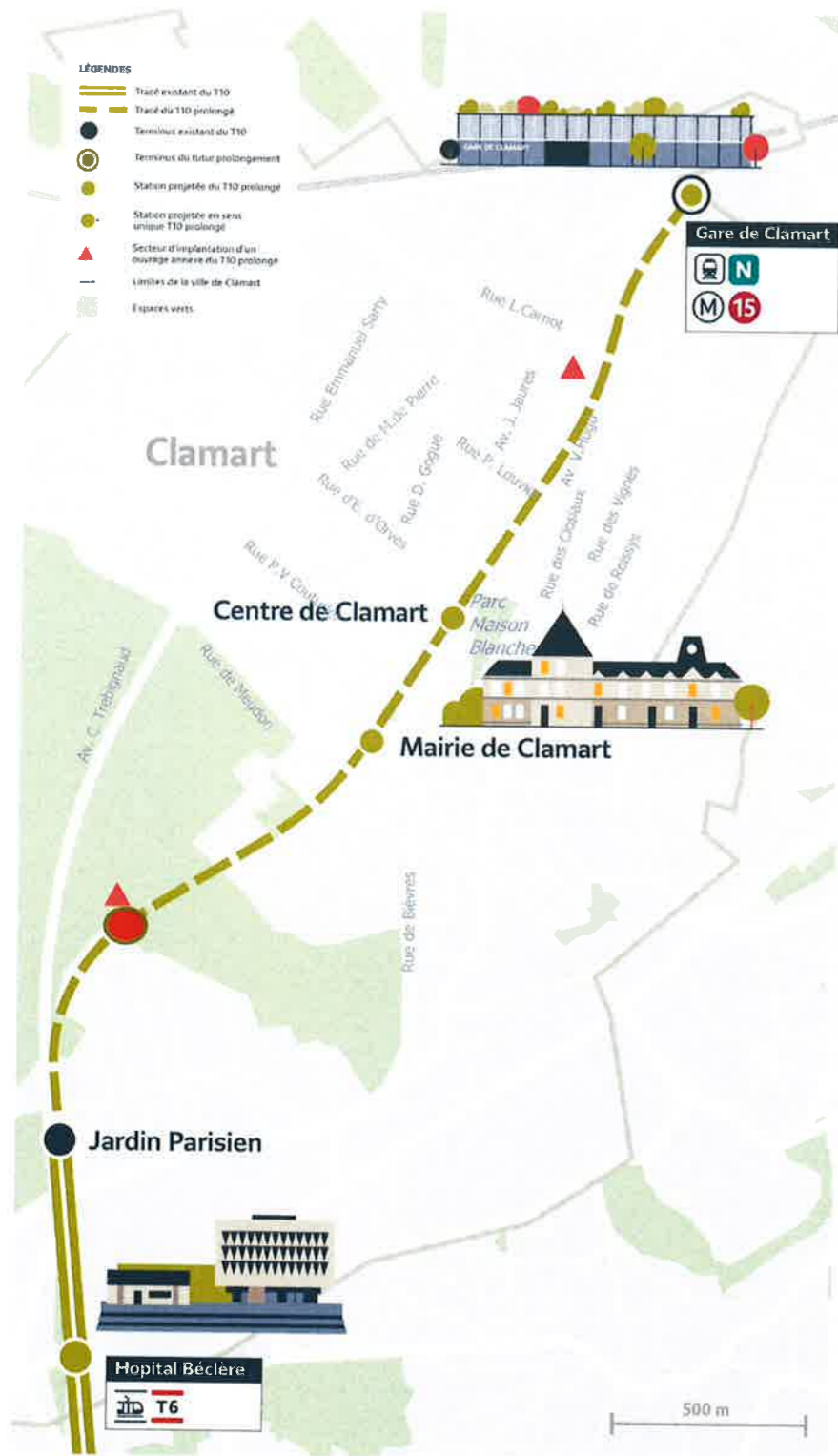
Le démarrage du tunnel



Vos observations :

Impact sur la forêt
Nous préférons que l'impact se fasse sur les stations
services plutôt que dans la forêt pour le démarrage
du Tunnel

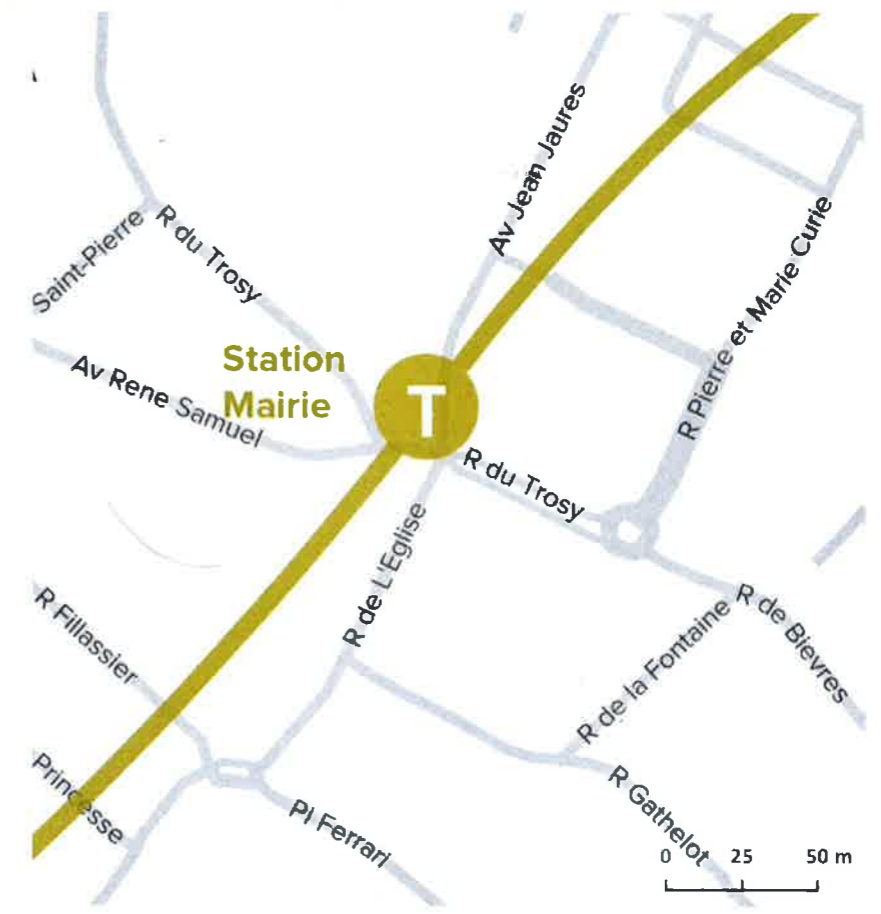
Premier ouvrage annexe



Vos observations :

Quel protection même pour la faune ?

Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :
 Si la station se situe au niveau du Carroussel il n'y aurait pas autant d'impact.

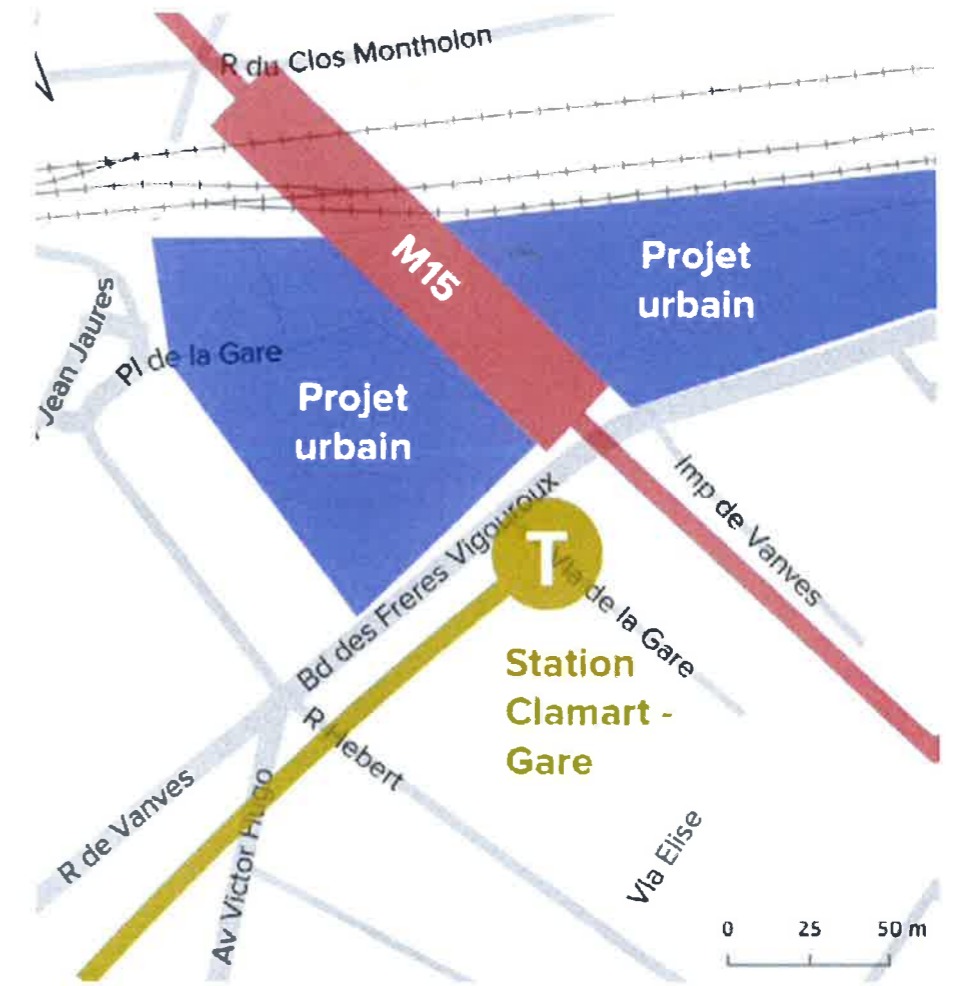
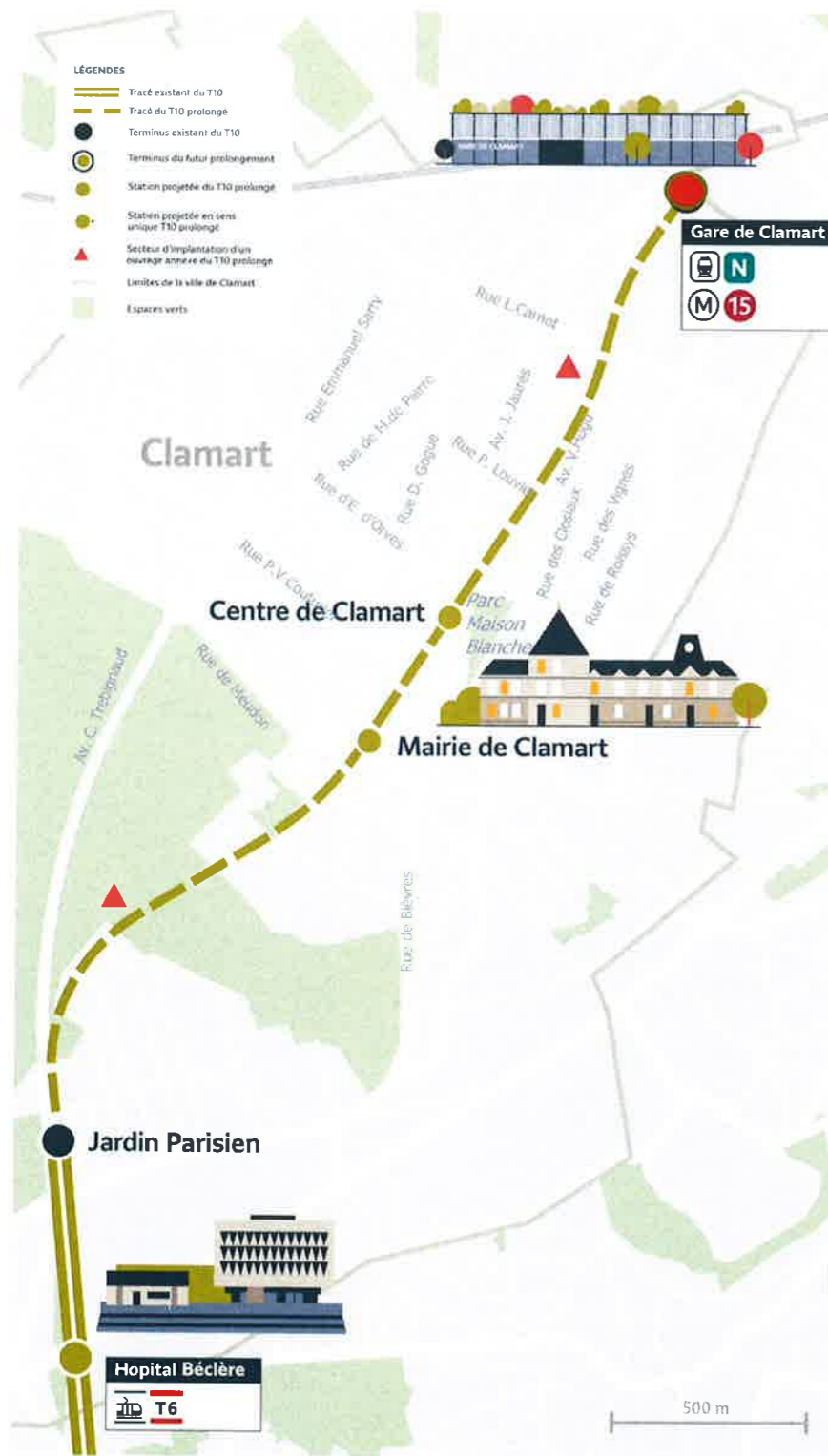
Station « Centre de Clamart »



Vos observations : position de la station côté ~~du~~ parc Maison Blanche - c'est la seule possibilité dans ce quartier ce qui veut dire soit un impact majeur sur les espaces verts du Parc, soit un impact sur le foncier. D'après le PLU, beaucoup de bâtiments sont protégés ou présentent un intérêt architectural dans ce secteur.

Eventuellement cette station pourrait être supprimée.

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

la correspondance ne fera en souterrain entre le T10 et le M15 en souterrain ?

Nombre de stations

Autres observations



Emplacement global des stations

Quelle distance entre station
Centre ville ? (Place Nabor Blondel)
et la station gare (partie ouest
terrain) ??

Le démarrage du tunnel



Vos observations :

- Réaliser le passage en zones-verticales le plus possible avant la forêt (recueillir les végétaux, vie faune pour chautoux...)

- Quel sera l'impact sur la forêt de la descente du tunnel à l'unique l'ouvrage Aurore ?

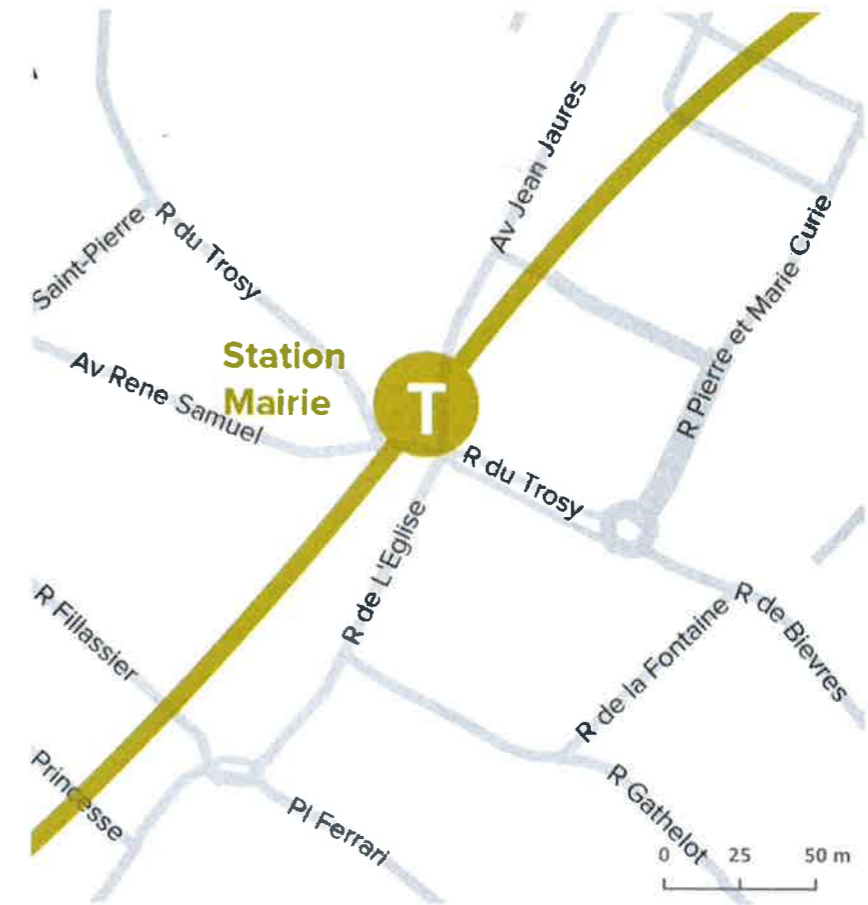
Premier ouvrage annexe



Vos observations :

Quelle surface impactée par ces ouvrages annexes ?

Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :

Aucune info sur l'impact sur la ville??

Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

- Le chantier en sous-sol en ville et le tunnel de Fauré fait surtout profiter de la base des rues en sous-sol - Mais, beaucoup passera à côté et a l'œil traversera pas d'autres canalisations (cables de lumière, existants par exemple) ?
- Impact de cette station sur la foresterie ou la circulation des piétons et cyclistes -
- Aucune info sur l'impact sur la ville ?

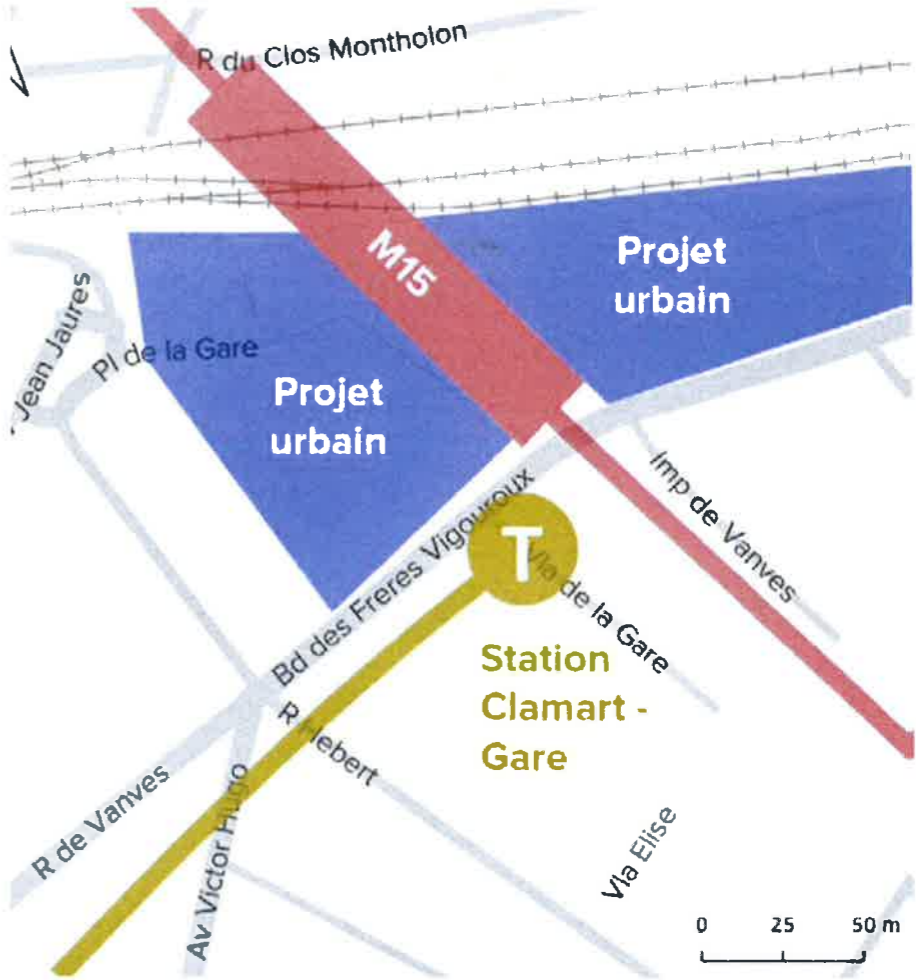
Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

Quelle surface impactée en ville par cet ouvrage annexe ??
(surface, place disponible, accès pompiers ...) ??
+ bâtiment ou surface etc ...

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

*Où se situera la sortie du tram?
 Coléon Aérium?
 Sortie*

Nombre de stations

Même nombre de stations, mais réparti autrement.

Autres observations

Comparé à l'autre projet, irréaliste au regard des conséquences sur l'urbanisme actuel, ce projet semble être le moins pire.

Egalement, au regard des nuisances pendant la phase de chantier.

Moins préjudiciable au stationnement.

Mais effet négatif sur le bâti important.

On coupe la piste d'un tunnel mais pas la piste des rues.



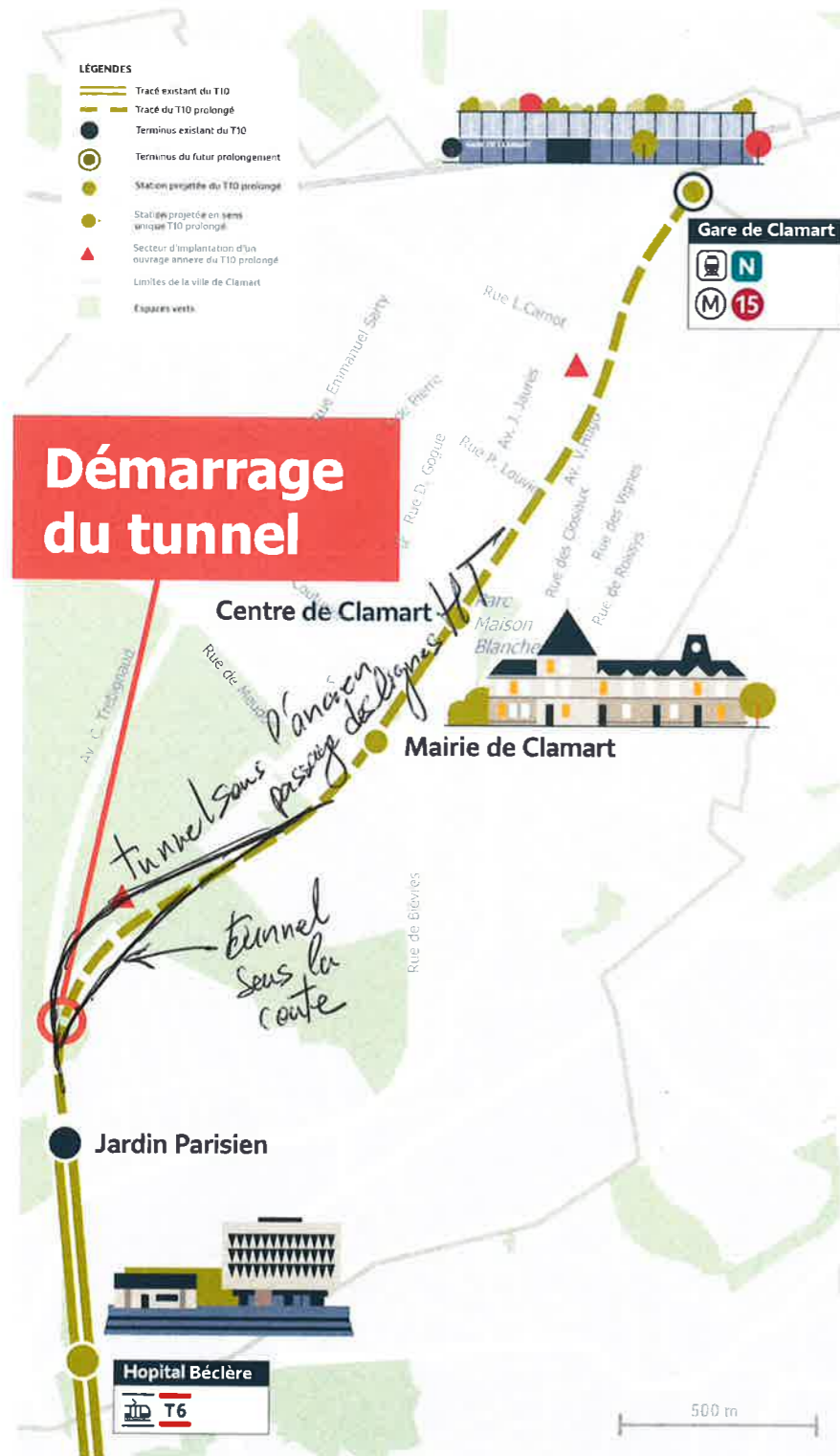
Emplacement global des stations

Station Centre et Mairie: trop proches. Dans un tissu urbain très dense.

Fort densité de tissu urbain dans la zone Lazare Carnot. => impact très fort sur le bâti. Nombreux immeubles collectifs.

Quand aura-t-on des informations précises sur ces impacts?

Le démarrage du tunnel



Vos observations :

- Visuel de l'entrée du Tunnel
- Nuissances au niveau de la construction et mise en place du tunnelier
24/24 pendant 6/7 pendant plusieurs semaines
subit par tous les habitants environnants

- Comment peut-on prévoir une entrée de tunnel de telle manière à ce que le tunnel ne passe sous les maisons se trouvant entre l'avenue des Platanes et la rue du vieux cimetière.

La profondeur du tunnel sera très faible et l'impact sur le bâti sera donc bien plus conséquente.

Pourquoi ne pas faire passer le tunnel sous les routes ou sous ~~les~~ l'ancien passage des lignes haute tension récemment retirées ?

Premier ouvrage annexe



Vos observations :

- Même remarques que pour l'entrée du tunnel.
- Les habitants de l'avenue des Platanes seront pris en sandwich entre les travaux de l'entrée du tunnel et les travaux de ce premier ouvrage annexe. (nuisances, pollution).

- Positionner cet ouvrage annexe de telle manière à ce que le tunnel ne passe pas sous les maisons se trouvant entre l'avenue des Platanes et la rue du vieux amétiers.

Ces maisons sont souvent anciennes et potentiellement fragiles.

Les conséquences sur le bâti lors des passages du tunnel ne seront jamais pleinement maîtrisés.

Côté forêt cela ne poserait pas de problème.

Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

- Station trop proche de la station Mairie de Clamart.
- Gros impact sur le bâti.

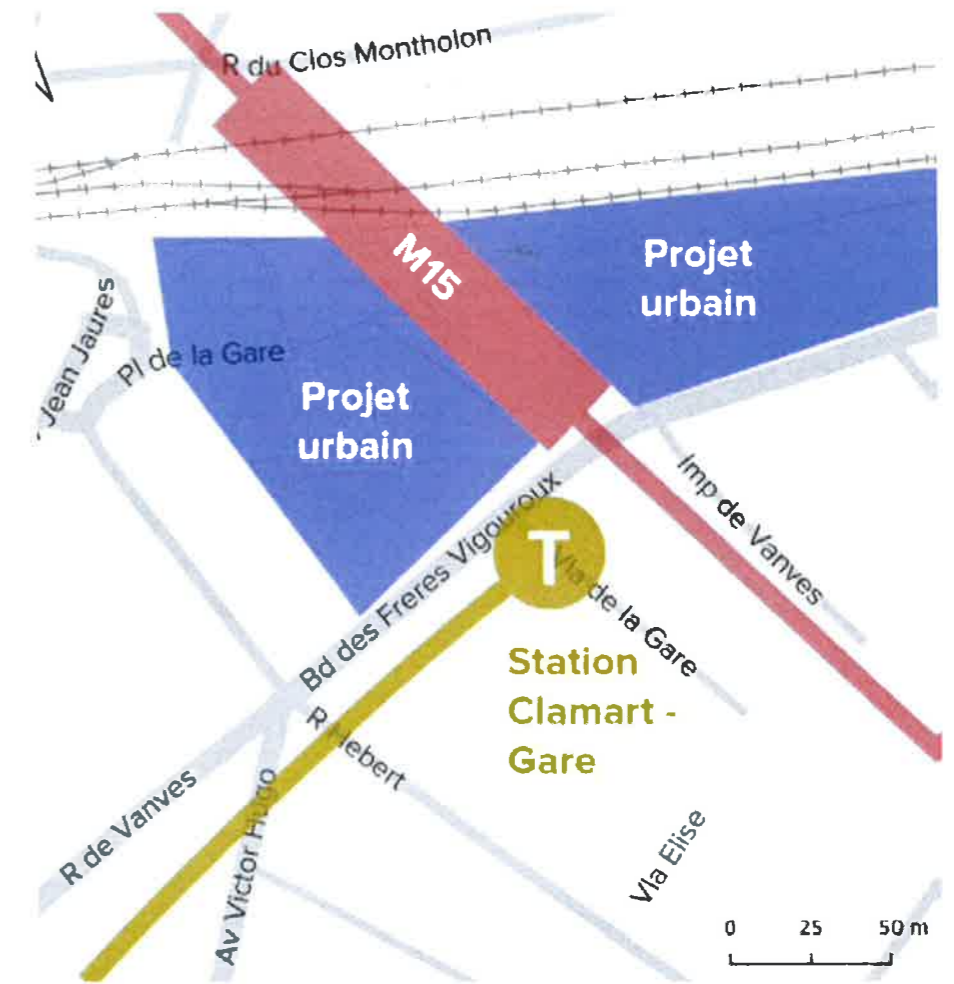
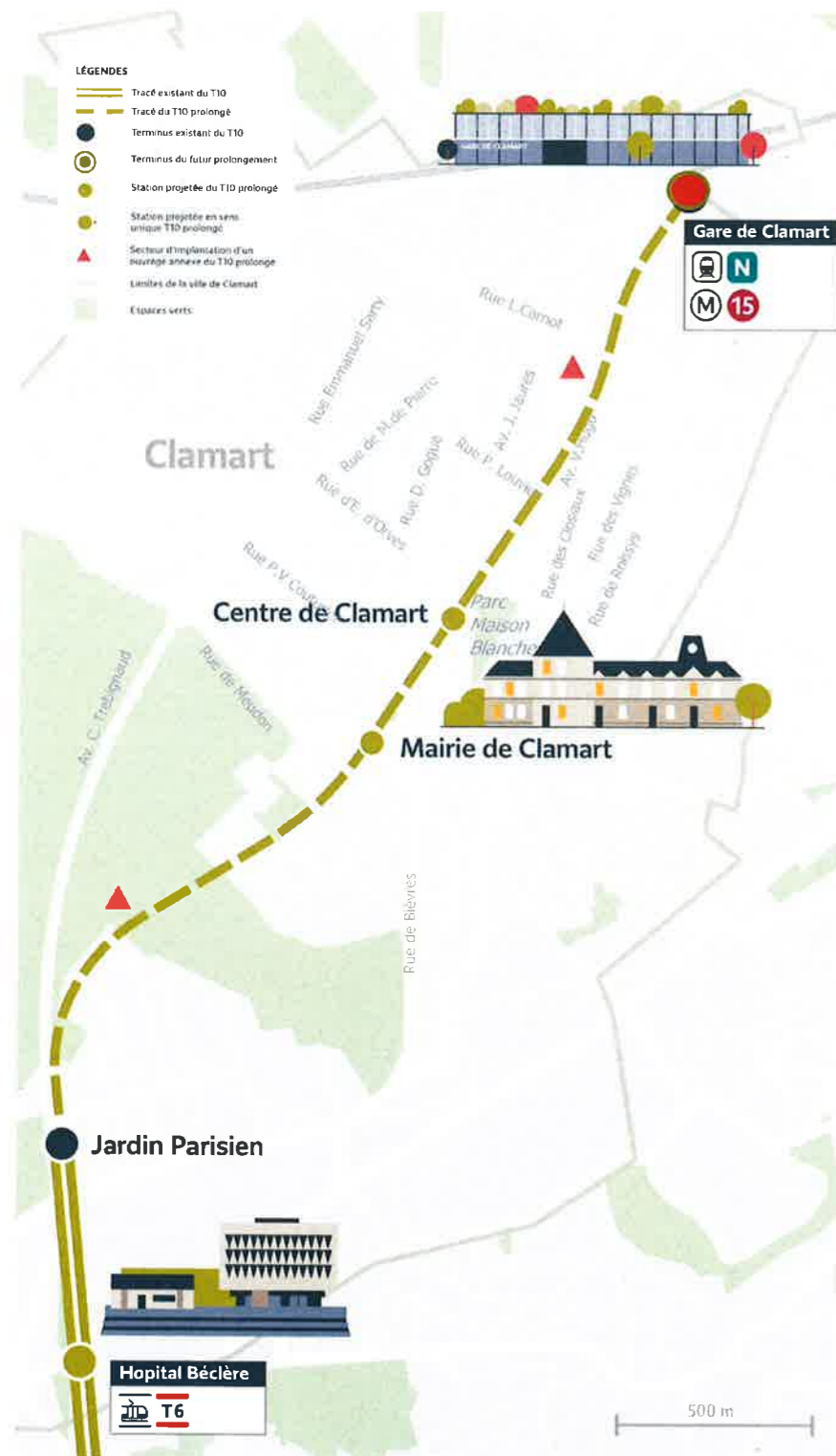
Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

Tissu urbain très dense avec une proportion importante d'immenses collectifs. Impact potentiellement très important sur les bâti.

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

Caractère fonctionnel de la liaison avec la partie gare de Clamart.

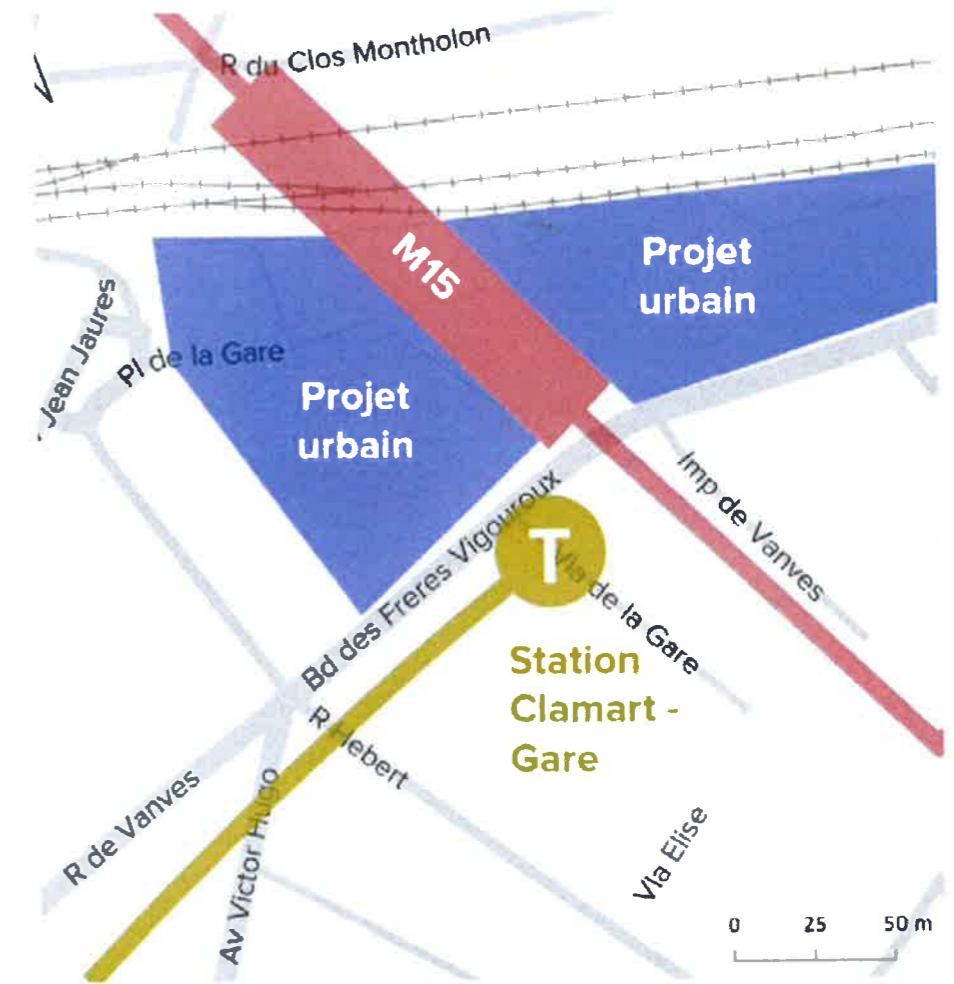
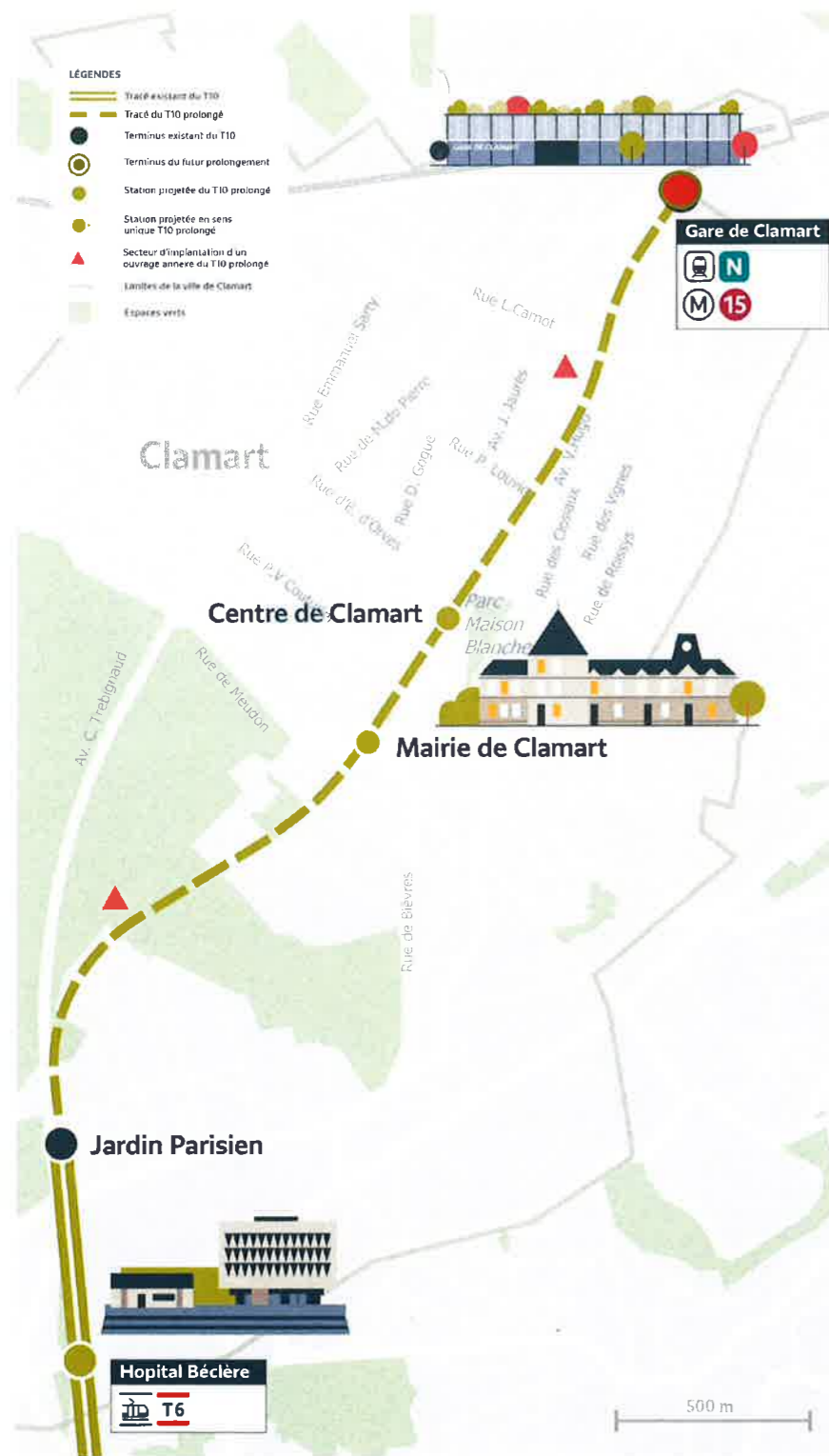
Deuxième ouvrage annexe



Vos observations :

- le recul de l'alignement des immeubles au niveau des 164 av. Victor Hugo permet-il d'implémenter l'ouvrage annexe sans expropriation ?
- des précautions seront elles prises vis à vis de l'école Jules Ferry (allers-venues de nombreux enfants) ?

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

Correspondance entre terminus T6 et Gare Lignes :
éviter de remonter au surface

Nombre de stations

3 ou 4 stations
pour mieux desservir
le quartier bas-Clamart

Autres observations

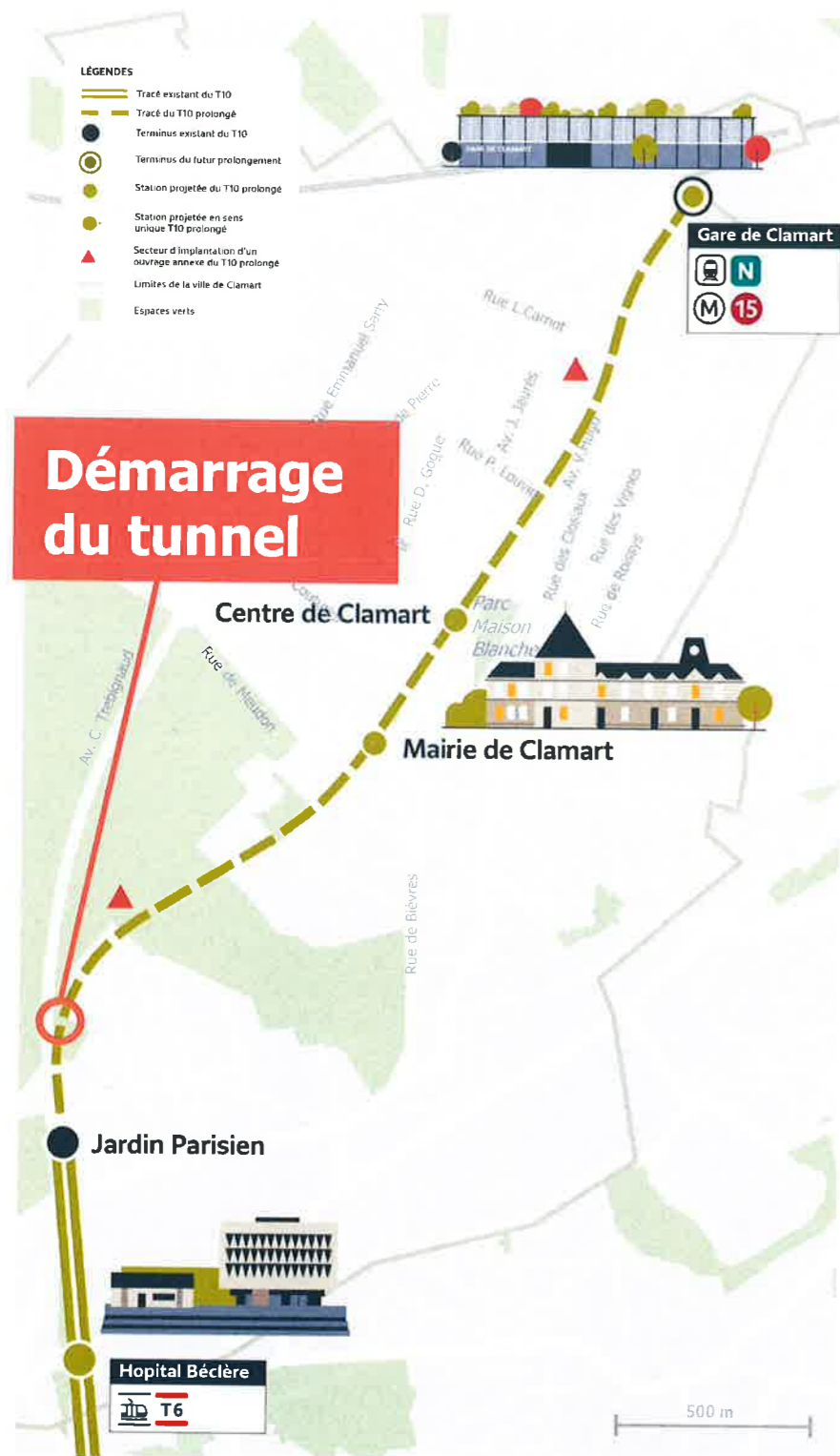
bien travailler
la correspondance
avec la 15



Emplacement global des stations

- décale au Nord la station "Centre de Clamart" (pour éviter l'ouvrage annexe de la gare Carnot).
- décaler le tracé de Clamart vers le Nord permet d'égaliser la distance entre les interstations.
- ou sinon une station Lazare Carnot à la place de l'ouvrage annexe.
- il y a des habitants du bas Clamart vers Lazare Carnot qui utiliseraient la ligne pour aller au sud.

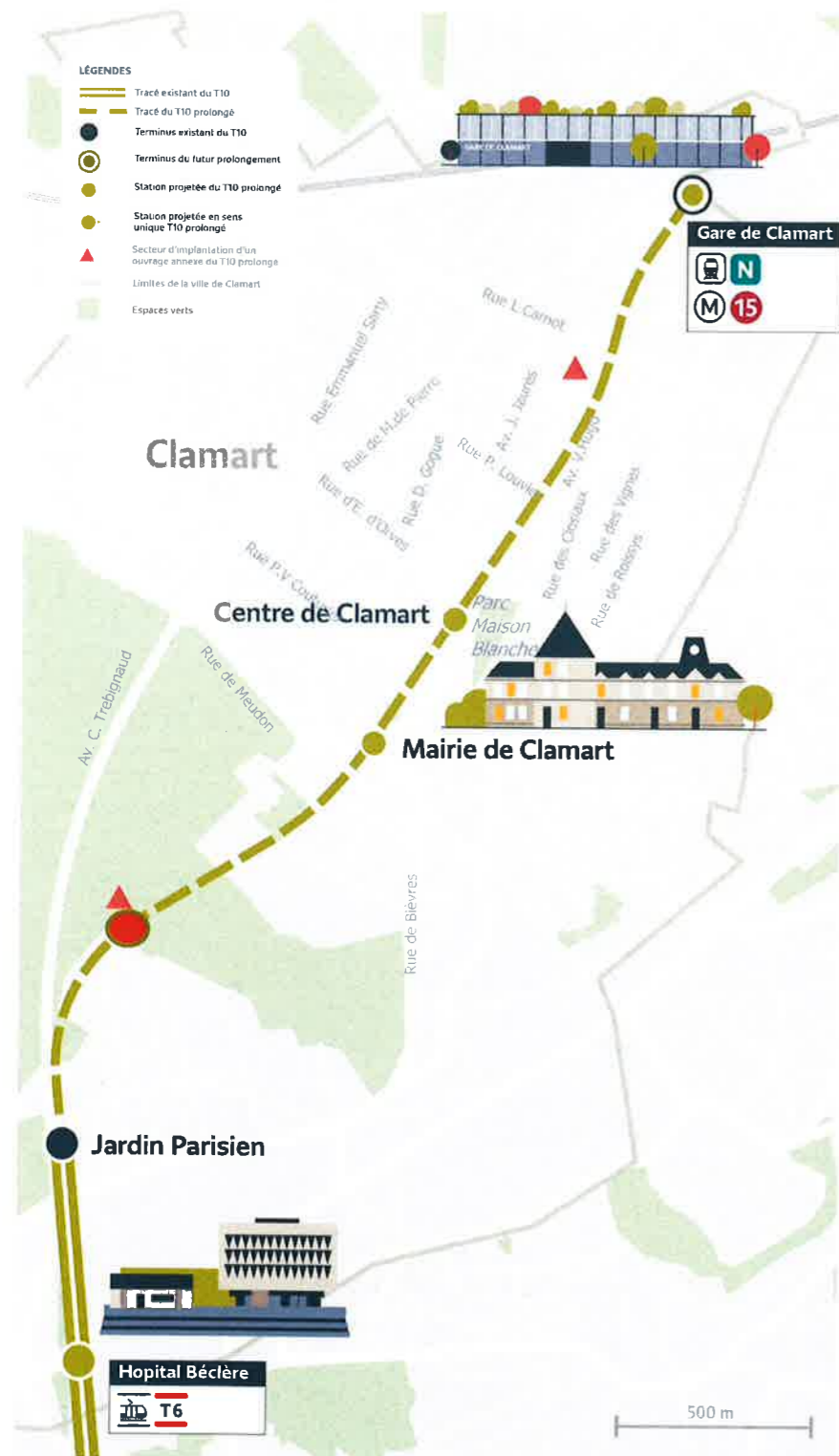
Le démarrage du tunnel



Vos observations :

Prévoir zone de travaux sur le stade de Plaine
pour creuser le Tunnel
Impact sur la circulation av. Claude Trebignaud

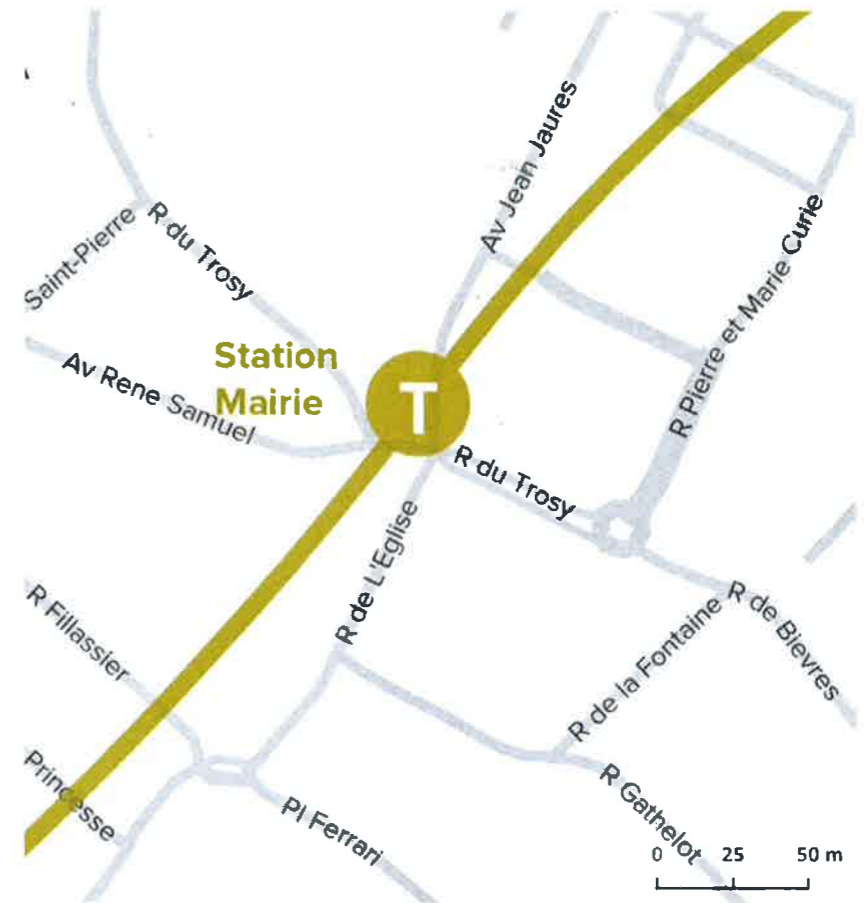
Premier ouvrage annexe



Vos observations :

*Une station lazarus Carnot
plutôt qu'un ouvrage annexe ?*

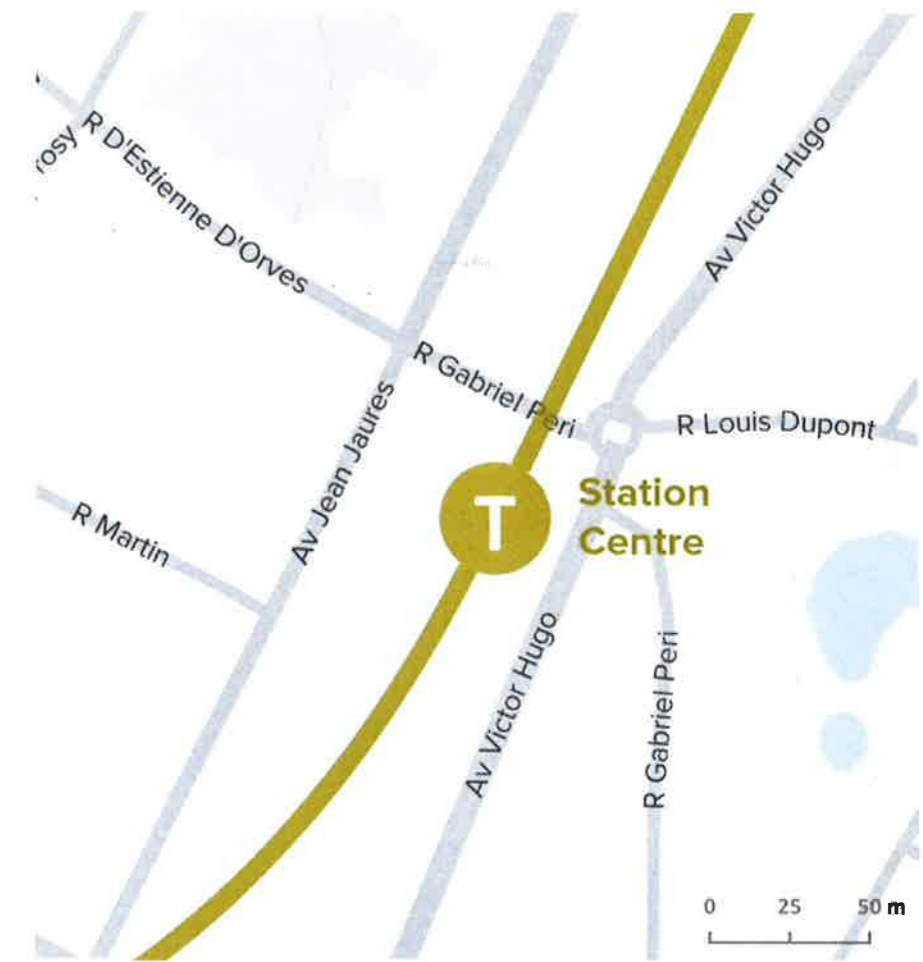
Station « Mairie de Clamart »



Vos observations :

Permettre le joli square de la Mairie après les travaux s'il vous plaît.

Station « Centre de Clamart »



Vos observations :

peut-on envisager de la
d'aler de 100 ou 200 m vers
le nord ?

Deuxième ouvrage annexe



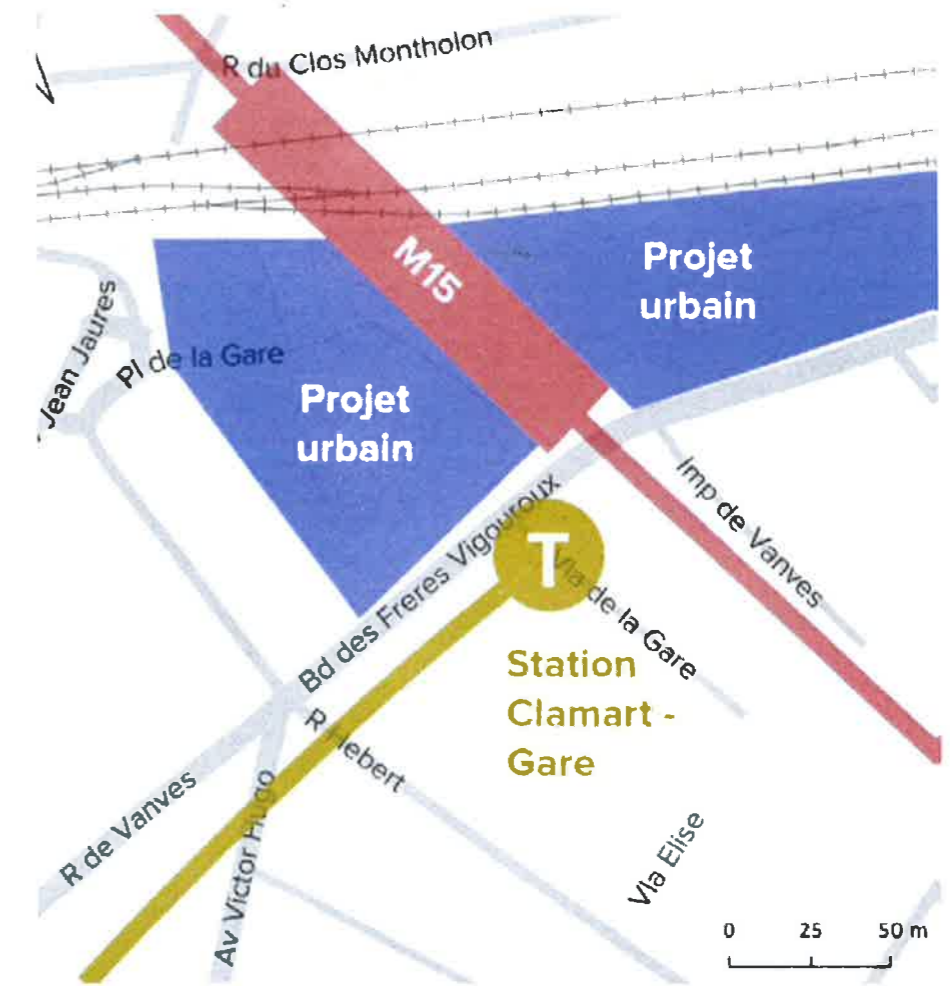
Vos observations :

on pourrait le supprimer :

- soit en remplaçant par une station

- soit on décalent la station
contre vers le nord

Station « Gare de Clamart »



Vos observations :

- optimiser la correspondance avec la ligne 15
- privilégier une station souterraine. (c'est mieux à la gare du M15)
- le tunnel est la bonne solution