



T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

COMPTE-RENDU

**Soirée débat du mercredi 22
mars 2023**

Concertation préalable
du 27 février au 24 avril 2023





T10

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Intervenants :

Yves DANTEC, Chef de Département projets de surface – Ile-de-France Mobilités

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

Hervé GENEST, Chef du département modélisation et évaluation de projets – Ile-de-France Mobilités

Thierry DUSSAUTOIR, Chef du service Politiques et Offres de Mobilité – Département des Hauts-de-Seine

Damien DELAVILLE, Urbaniste - Institut Paris Région

En présence d'une garante de la concertation préalable :

Sylvie HAUDEBOURG

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Nombre de participants : 102

Lieu : Salle Hunebelle, Place Jules Hunebelle, 92140 Clamart

Durée de la réunion : 2h30 – de 19h à 21h30

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

1. Mot d'accueil

Marianne RIBOULLET

introduit la réunion par un mot de bienvenue. Cette soirée débat est la deuxième des six rencontres publiques organisées dans le cadre du projet de prolongement du tram T10. Celui-ci fait l'objet d'une concertation préalable organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 27 février au 24 avril 2023.



L'animatrice rappelle les règles indispensables à la bonne tenue du débat (un temps de parole pour tous, l'argumentation des opinions de chacun, l'écoute et le respect mutuel) et précise que celle-ci est enregistrée.

Elle détaille le déroulé de la réunion et présente le kit de débat distribué à tous les participants :

- Des cartons de couleur pour répondre aux questions ;
- Des cartons pour contribuer au débat.

Avant de lancer la soirée et afin de mieux connaître les participants, l'animatrice réalise trois sondages.

Les résultats de ces sondages illustrent seulement l'avis des personnes présentes à la soirée débat et ne représentent donc pas un avis général des participants à la concertation préalable.



« Est-ce votre première rencontre de la concertation ? »

Dans la salle, les réponses sont variées, environ la moitié des participants a déjà participé à une rencontre. Pour l'autre moitié, il s'agit de la première rencontre de la concertation.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



« Etes-vous un usager des transports en commun ? »

Sur l'ensemble des participants, un seul n'utilise jamais les transports en commun. Les autres participants utilisent ponctuellement ou quotidiennement les transports en commun.



« Le prolongement du T10 est pour vous un projet ... »

Les réponses à ce sondage sont partagées, la plupart des participants pensent que le prolongement est utile ou très utile, certains le trouvent peu utile.

Marianne RIBOULLET présente ensuite les intervenants qui seront amenés à prendre la parole ainsi que la garante de la concertation présente à cette soirée.

Yves DANTEC, Chef de département projets de surface, remercie le public pour sa participation et sa fidélité aux rencontres de la concertation. Il explique que cette réunion va permettre de débattre de l'opportunité et des fondements du projet mais aussi de détailler les facteurs qui permettent d'envisager le projet. La soirée va se dérouler en deux temps : un premier pour décrire les dynamiques du territoire et un second avec une analyse des capacités à répondre aux enjeux.



**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Enfin, Yves DANTEC introduit l'Institut Paris Région qui travaille pour le compte d'Ile-de-France Mobilités sur les aspects de démographie et de dynamique d'emplois.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation, rappelle qu'il est très important pour la Commission nationale du débat public que les sujets d'opportunité et de solutions puissent être mis en débat. Au-delà des exigences du débat public et du code de l'environnement, ce sont des sujets qui vont réapparaître au cours de l'instruction du projet qui pourrait être décidé, à la suite de la concertation préalable. L'opportunité du projet et les solutions sont également des sujets abordés par un certain nombre d'acteurs qui interviennent dans le processus d'instruction, en fonction du périmètre de leur responsabilité :



- L'Autorité Environnementale, dans la phase de préparation de l'évaluation environnementale préalable à l'enquête publique ;
- Le secrétariat général pour l'investissement, qui évalue la rentabilité socio-économique du projet ;
- La commission d'enquête publique, qui donne des conclusions motivées sur l'intérêt général du projet ;
- Le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités, en lien avec les capacités de mobilisation des finances nécessaires.

Elle ajoute constater, avec **Dominique GANIAGE**, garante de la concertation, que ces sujets d'opportunité et de solutions sont déjà présents dans les premières contributions et les cahiers d'acteur. Elle conclut en souhaitant un bon débat aux participants et aux intervenants.

[La vidéo de présentation de projet est diffusée.](#)

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

2. Les besoins du territoire

Yves DANTEC, Chef de Département projets de surface, introduit la séquence.

Damien DELAVILLE, urbaniste de l'Institut Paris Région présente ensuite :

- Les projections territoriales ;
- Les approches régionale et territoriale avec un focus sur l'approche territoriale.

Hervé GENEST, Chef du département modélisation et évaluation de projets, prend ensuite la parole afin de présenter la dynamique du territoire.

Enfin, **Olivier MAHIEU**, Chargé de projets tramway, conclut avec l'état des lieux du réseau actuel et futur.

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

Pour donner suite à la présentation et pour introduire le débat, l'animatrice lance deux nouveaux sondages :



« Aviez-vous perçu cette dynamique territoriale? »

La plupart des participants perçoivent totalement ou partiellement la dynamique territoriale. Dans le public, très peu ne la perçoivent pas.



« Agir pour accompagner cette dynamique, cela vous semble... »

Majoritairement, il apparaît comme très important d'agir en faveur des mobilités.

Débat – Dynamique territoriale et évolution des usages : Quel(s) besoin(s) de mobilité pour demain ?

Une première phase de débat est lancée sur la dynamique territoriale et l'évolution des usages.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Pour une meilleure compréhension et lisibilité des échanges, les interventions sont classées par thématiques. Les contributions écrites venues alimenter le débat sont également intégrées dans ce compte-rendu.

La définition du territoire et l'opportunité du projet

Une participante s'interroge sur la définition du territoire. Selon elle, il est important de ne pas limiter le territoire à la gare de Clamart et d'agir à l'échelle supra communale, au delà des territoires administratifs. Elle précise que cela comprend tout le sud sud-ouest de la petite couronne.

Yves DANTEC explique que le projet ne traite pas seulement du territoire Clamartois mais bien de l'intégralité du département des Hauts-de-Seine. Ainsi, le projet vise notamment à faciliter les déplacements de longue distance, avec la connexion à la Défense par exemple. Il conclut que l'enjeu est de connecter ce territoire, bloqué au terminus de l'actuel T10, avec l'arc ouest de la petite couronne.

Une participante se demande quel sera le bénéfice du projet pour les habitants de Clamart et souhaiterait qu'un suivi de la circulation de la ligne N soit réalisé.

Un participant trouve le projet intéressant et utile pour les Clamartois, de part sa connexion avec le futur métro 15.

Par écrit, **un participant** donne un avis favorable au prolongement du tram T10 car selon lui un terminus à Jardin Parisien n'est pas logique. Il souhaiterait d'ailleurs pouvoir l'utiliser au plus vite.

Par écrit, **un participant** explique que le projet est une véritable opportunité pour les Clamartois qui travaillent à Paris ou à la Défense mais aussi pour ceux qui se déplacent entre le haut et le bas de Clamart. Il conclut que ce projet est indispensable pour le développement du territoire.

Un participant s'étonne que le sujet de l'attraction de la ville de Paris ne soit pas abordé dans les présentations, au vu de l'attractivité de la capitale et des congestions sur les axes d'accès. Il demande si un projet de prolongement de métro ne serait pas plus efficace que le prolongement du T10 vers la gare de Clamart, qui induit une rupture de charge.

Un participant réagit sur le sujet de l'attraction de la ville de Paris. Il explique ne pas prendre les transports en commun pour se rendre à Paris, car cela ne lui permet pas de gagner du temps. Il ajoute que la pression immobilière est grande à Clamart en partie à cause de la proximité avec Paris, et que de nombreux Clamartois y travaillent.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Par écrit, **un participant** ajoute que beaucoup de Clamartois travaillent également à Vélizy ou le Plessis et qu'il ne faut pas se focaliser sur Paris. Il précise que le tram T10 en souterrain est une chance pour Clamart.

Sylvie HAUDEBOURG note que la question qui apparaît à travers ces interventions est celle de l'opportunité du projet au travers de ses bénéficiaires réels.

Par écrit, **un participant** demande également des précisions concernant la durée de correspondance entre le terminus du futur tram T10 et la gare de la future ligne 15 du Grand Paris. Il se demande si cette correspondance pourra être réalisée directement en souterrain afin de ne pas perdre de temps.

Olivier MAHIEU répond que l'objectif premier du projet est de faire bénéficier de la desserte de la ligne 15 à tout le sud des Hauts-de-Seine, bassin dynamique et dense de population et d'emploi. Sont notamment concernées Clamart et les communes desservies par le T10 en amont jusqu'à Antony. L'arrivée de la ligne 15 du métro, en ouvrant l'accès à la première couronne parisienne, modifiera la structure des déplacements sur le territoire. De plus, le projet de prolongement du tram T10 améliorerait la robustesse du réseau en rabattement vers la ligne 15, en complément notamment du T6 et de la ligne 189, lignes déjà très chargées et arrivant en limite de capacité. Il ajoute que le T10 en terminus à la gare de Clamart serait également en correspondance avec la ligne N, qui permet de rejoindre Paris. Enfin, la qualité de la correspondance au terminus est en effet cruciale pour l'attractivité du projet. La configuration du terminus et les conditions de correspondance seront approfondies en prochaine phase d'études.

Le désenclavement

Une participante constate que les quartiers Percy et Schneider sont enclavés et ne disposent pas d'une desserte performante vers la gare de Clamart. En attendant les travaux, elle propose d'imaginer une navette qui relierait le tram T10 à Jardin Parisien et la gare de Clamart, en passant par les quartiers aujourd'hui enclavés, afin de simplifier les déplacements des habitants.

Une participante prend la parole pour appuyer les propos sur l'enclavement des quartiers Percy et Schneider, quartiers principalement d'habitations. Elle ajoute que les habitants de ces quartiers ne veulent pas être oubliés.

Hervé GENEST explique que le désenclavement des quartiers visés pourra passer en partie par la réorganisation du réseau de bus qui aura lieu dans le cadre du projet.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Les projections

Un participant rebondit sur les données présentées en termes d'emplois. Il s'interroge sur les nouveaux emplois qui vont être créés et les sources des données présentées.

Une participante souhaiterait avoir une idée de la catégorie des emplois qui vont être créés.

Par écrit, **un participant** souhaiterait également connaître les zones d'emplois, leur évolution et les trajets impliqués, en montrant quantitativement l'apport du prolongement du T10.

Par écrit, **un participant** souhaiterait l'explication de :

- La diminution de la population entre 2017 et 2035 à l'est de l'avenue Victor Hugo ;
- L'augmentation de plus de 30% de la population dans la zone de la forêt de Clamart à l'ouest et à l'est de la RD2.

Marie-Catherine POIRIER, Présidente de l'Association des Usagers des Transports en commun de Clamart se questionne également sur l'évolution des emplois, notamment au niveau de la zone NOVEOS, car les projets récemment réalisés sur ce secteur semblent être en majorité des logements. Elle ajoute que le déménagement de l'usine Coca Cola va plutôt dans le sens d'une réduction du nombre d'emplois. Elle demande comment est évalué le nombre d'emplois et quel est l'effet du télétravail sur les déplacements.

Damien DELAVILLE répond que l'Institut Paris Région se base sur plusieurs paramètres pour évaluer le nombre d'emplois :

- Les grands projets qui viennent structurer le territoire : par exemple le siège de Lidl France à Chatenay Malabry, la zone NOVEOS avec environ 100 000 m² de bureaux... ;
- L'analyse des activités avec application d'un ratio (20 m² de bureaux = 1 emploi créé), ces ratios étant adaptés au contexte local ;
- La génération d'emplois domestiques (boulangerie, école...) liés à l'arrivée de population supplémentaire, par application d'un ratio calculé pour la ville de Clamart.

Ainsi, toutes les créations d'emplois, que ce soit dans le cadre d'opérations identifiées ou dans le diffus, sont prises en compte afin de quantifier la dynamique territoriale.

Damien DELAVILLE revient également sur la question des impacts du télétravail. Il explique que le sujet est arrivé avec la crise sanitaire du COVID, donc récemment, et que l'Institut Paris Région doit encore qualifier la nature des emplois qui influent sur la pratique du télétravail.

Hervé GENEST ajoute que l'Institut Paris Région fournit à Île-de-France Mobilités des données sur le nombre d'emplois actuel et projeté (télétravaillables ou non). Ile-de-France Mobilités traduit ensuite ce nombre d'emplois en déplacements dans le modèle. Cependant, il explique que le télétravail n'est pas encore pris en compte dans les modélisations en l'absence de recul

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

suffisant sur les évolutions pérennes des comportements à la suite de la crise sanitaire. Ile-de-France Mobilités travaille néanmoins à retranscrire ces évolutions dans la modélisation. La modélisation a été réalisée à l'horizon 2035 et ces données ne remettront pas forcément en cause le dimensionnement du mode.

Par écrit, **un participant** précise que l'hôpital Marie Lannelongue va amener 800 nouveaux salariés sur le secteur, salariés qui ne feront que très peu de télétravail.

Par écrit, **un participant** demande si les déplacements pour les loisirs sont pris en compte dans les projections car ils sont également source de déplacements.

Par écrit, **un participant** souhaiterait connaître les zones de création de logements ainsi que les données prises en compte pour les projections démographiques. Il se questionne également sur les résultats du modèle utilisé et se demande comment le chiffre du doublement de capacité avec le prolongement du T10 est obtenu.

Un participant se demande si, une fois le prolongement livré, les lignes du tram T10, du train N et la ligne 15 seront déjà au maximum de leur capacité.

A l'écrit, **un participant** s'inquiète également du nombre de voyageurs évoqué sur le T10 arrivant dans quelques mois à Jardin parisien (prévision de 40 000 voyageurs par jour à l'horizon 2035 sans le prolongement). Il se demande quels moyens de transports prendront ensuite ces voyageurs, les bus n'étant pas assez capacitaires et le T6 déjà très chargé.

Un participant prend la parole et s'étonne des cartes et données utilisées, datées de 2010, pour modéliser les déplacements. Il demande si utiliser des données récentes ne va pas impacter la rentabilité du projet, par rapport à une intensification du mode bus par exemple.

Hervé GENEST explique que les données sur la dynamique du territoire ne sont pas mises à jour annuellement mais seulement lorsqu'un projet arrive à un stade suffisamment avancé. Ainsi, les hypothèses sur la dynamique seront certainement retravaillées si le projet se poursuit à l'issue de la concertation.

Il ajoute que l'Enquête Globale Transport, sur laquelle s'appuie le modèle, est une enquête qui nécessite un travail très long et coûteux, elle est réalisée toutes les décennies (2010 et 2020). Intégrer les résultats de cette enquête dans le modèle de prévision des déplacements prend également du temps, mais le modèle va bien être mis à jour. Il précise que se fonder sur des enquêtes de 2010 ne nuit pas fondamentalement à la capacité de projection du modèle, les comportements de mobilité étant captés vis-à-vis d'un ensemble de paramètres qui restent valables aujourd'hui.

Un participant prend la parole pour expliquer que le tramway est prévu en 2035, mais avec une durée de vie de 20 ou 30 ans. Le dernier rapport du GIEC sur le réchauffement climatique

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

pose des questions sur la nature des emplois et l'organisation de l'agglomération parisienne dans les prochaines années. Il se demande si cela est intégré à la réflexion sur le projet et si l'argent est mis au bon endroit. Il ajoute qu'il faut penser à la génération future et à comment sera l'agglomération parisienne avec l'augmentation des températures. Enfin, il se questionne sur la prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques dans les projections.

Un participant rebondit au sujet du rapport du GIEC. Il précise que Clamart est dans une future Zone à Faibles Emissions, avec minimisation des déplacements des véhicules thermiques et que cela ne semble pas pris en compte. De plus, la croissance d'emplois affichée n'est plus bonne selon lui, la ville ayant arrêté certains projets urbains. Il ajoute que la prochaine municipalité de la ville de Clamart pourra aussi revoir le PLU, la densification, etc. et que cela n'est pas pris en compte.

Damien DELAVILLE répond que l'Institut Paris Région travaille avec la région Ile-de-France sur la production du SDRIF 2040-2050. Dans ce schéma d'aménagement, tous les éléments sont pris en compte afin de penser les futures grandes transformations de l'Ile-de-France. De plus, il ajoute que les études de prospective territoriale menées avec Ile-de-France Mobilités sont basées sur les documents d'urbanisme qui encadrent l'Ile-de-France et qui prennent en compte les éléments de transformation du mode de vie, de résilience ou encore de changement climatique.

Yves DANTEC ajoute qu'Ile-de-France Mobilités porte une vision des transports qui vise à ce que les gens aient la capacité à ne plus se déplacer avec leurs véhicules personnels. Paris a déjà opéré une mutation significative, qui doit également être réalisée sur d'autres territoires encore fortement dépendants des véhicules personnels.

Il conclut qu'il n'est pas toujours possible de prendre en compte toutes les mutations, certaines n'étant ni prévues ni prévisibles à ce jour. **Marianne RIBOULLET** conclut ce premier débat.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



3. Une solution adaptée

Olivier MAHIEU présente le raisonnement suivi par Île-de-France Mobilités qui a conduit au choix de la destination du prolongement et du mode tramway pour répondre aux besoins du territoire.

Hervé GENEST poursuit sur le modèle ANTONIN, les résultats de la modélisation et la solution proposée.

Thierry DUSSAUTOIR, chef du service Politiques et Offres de Mobilités du département des Hauts-de-Seine apporte son regard sur le projet. Le département, partenaire d'Île-de-France Mobilités a demandé à la région, en 2009, de cofinancer des études sur un potentiel prolongement du T10. Avec le résultat de ces études, le département s'est d'abord orienté vers un prolongement en surface jusqu'à Issy RER. Cependant, au vu de la configuration des lieux autour de la gare et des équipements à réaliser (ascenseurs, passerelles...), les riverains ont refusé le projet. L'option en souterrain a donc été étudiée mais s'est avérée également non satisfaisante au regard des contraintes particulières du site.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Avec l'arrivée de la ligne 15 du métro sur le territoire dans le cadre du Grand Paris Express, un terminus à la gare de Clamart permettra de relier efficacement le sud et le nord des Hauts-de-Seine.

Thierry DUSSAUTOIR poursuit sur le sujet des évolutions de la voirie. Il explique que le Département est le gestionnaire des routes départementales, qui se transforment petit à petit en « rues » départementales, dans le but de pacifier l'espace public et d'améliorer le cadre de vie. En effet, les routes doivent s'adapter aux évolutions suivantes :

- Le vieillissement de la population , qui rend encore plus prégnante la nécessité de prévoir des trottoirs confortables ;
- L'augmentation forte de la fréquentation cyclable ces dernières années (+ 15 à 20% par an) , d'où la nécessité d'adapter également les routes à ces usages.

Les routes vont donc voir leur capacité réduite dans un contexte de maintien de la congestion routière. Ainsi, il apparaît un fort besoin de développer les transports en commun sur le territoire : en ce sens, le tramway constitue une solution adaptée pour se connecter à la ligne 15 du métro et à Paris. A noter que d'autres solutions sont également en réflexion hors cadre du projet de prolongement du T10, tel que le prolongement du métro 4.

Olivier MAHIEU conclut la présentation sur la solution proposée.

Débat – Un tramway entre Jardin Parisien et Gare de Clamart : Quel(s) regard(s) sur cette solution ?

Une deuxième phase de débat est lancée sur la solution apportée.

Pour une meilleure compréhension et lisibilité des échanges, les interventions sont classées par thématiques. Les contributions écrites venues alimenter le débat sont également intégrées dans ce compte-rendu.

Tout d'abord, un participant s'étonne de la présentation des chiffres uniquement sur une solution, il aurait voulu des chiffres sur toutes les alternatives existantes afin d'en débattre.

Sylvie HAUDEBOURG répond qu'il n'est pas exigé une exhaustivité des études sur tous les possibles et qu'elle veille à ce que le MOA apporte suffisamment de matière pour nourrir le débat. Aujourd'hui, c'est un projet et des alternatives jugées faisables par le maître d'ouvrage qui sont portés au débat et à la concertation.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Le participant rebondit sur la réponse de Sylvie HAUDEBOURG et trouve dommage de ne pas avoir une présentation des solutions possibles au début du débat afin de comprendre pourquoi les solutions ne sont pas gardées : RER, prolongement de la ligne 12, etc...

Solutions – le métro

Stéphane ASTIC, conseiller municipal à Clamart s'interroge sur une solution qui consisterait à prolonger la ligne 12 du métro, en envisageant un système de fourche, afin de la connecter à l'actuel T10 à Jardin Parisien. Cela permettrait de relier Clamart directement à Paris et de simplifier les trajets vers les pôles d'emplois d'Issy-les-Moulineaux et de Paris, les Clamartois ne travaillant pas tous à la Défense.

Thierry DUSSAUTOIR précise que le système de fourche pour le métro est à éviter car peu satisfaisant en termes d'exploitation de la ligne, les pannes impactant les deux branches.

Un participant ajoute que les habitants veulent un métro pour ne pas avoir à réaliser plusieurs changements pour se rendre à Paris et que le métro permettrait de réellement désenclaver Clamart.

Olivier MAHIEU répond au sujet du prolongement de la ligne 12. Ce prolongement ne répondrait pas au même besoin que le prolongement du T10, c'est-à-dire raccrocher tout le sud des Hauts-de-Seine, territoire très dynamique, à la ligne 15, et relier ainsi le nord et le sud du Département. Dans le cas du prolongement de la ligne 12 vers le T10 à Jardin Parisien, les usagers souhaitant rejoindre la ligne 15 devraient réaliser une correspondance supplémentaire à Jardin Parisien, ou utiliser le T6 ou le RER B qui arrivent en limite de capacité. Offrir une alternative de rabattement vers la ligne 15 permettrait de ne pas engorger encore davantage ces lignes.

Un participant s'interroge sur le prolongement de la ligne 8 du métro pour connecter le T10 à Paris, la ligne N n'ayant pas une très bonne fréquence et les correspondances étant assez longues et peu évidentes. Cela permettrait de mieux desservir Paris et d'avoir une cinquième correspondance en métro en plus des quatre existantes à Montparnasse.

Une participante ajoute qu'il existe un projet de prolongement de la ligne 4 du métro afin de rejoindre le T10 à Chatenay. Elle se demande si ce projet est intégré dans les réflexions autour du prolongement du T10.

Par écrit, **un participant** trouve que le projet de prolongement jusqu'à la gare de Clamart en tramway à l'air déjà décidé et ajoute qu'il n'y a pas d'autres alternatives pour aller au-delà de la ligne 15 au nord, notamment avec les lignes 8 et 12.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Solutions – le tramway

Une participante s'exprime pour dire que le prolongement du T10 permettrait de décharger le T6 et le RER B. Cependant, elle demande si T6 pourrait être mis sur rail afin d'augmenter sa capacité.

Un participant demande quelle est la technique utilisée pour l'actuel T10 et le prolongement envisagé. Il explique qu'il n'existe actuellement pas de réseau de tram en Ile-de-France, mais simplement des lignes indépendantes les unes des autres. Le T10 croise par exemple le T6, mais les deux solutions sont totalement indépendantes. De plus, il croise le TVM, une autre solution alternative qui n'a pas une capacité suffisante d'évolution. Selon lui, il est important de retrouver une unité de conception et peut-être envisager un jour un tram sur tout le trajet du TVM. Enfin, il précise que seules deux lignes du tramway francilien (1 et 8) sont reliées à St Denis gare.

Yves DANTEC répond que les réseaux se déploient sur le long terme avec des techniques qui évoluent. Par le passé, c'est la RATP qui développait le réseau, aujourd'hui c'est Ile-de-France Mobilités. Une homogénéité de traitement est visée sur l'ensemble du réseau mais les enjeux à l'échelle de l'Ile-de-France sont considérables pour mettre à niveau les infrastructures.

Dans le cadre du prochain plan Etat-Région, un volet d'études va permettre de mettre à plat les demandes de prolongement pour voir quelles sont les opportunités et les freins.

Concernant la question sur l'avenir du T6, la technologie utilisée sur cette ligne est aujourd'hui obsolète, le sujet du renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure se pose donc à moyen/long terme. A noter que cela pourrait nécessiter des interruptions de l'exploitation de la ligne sur une longue période : de ce point de vue, le prolongement du T10 permettrait aussi d'améliorer la résilience du réseau de transport en offrant un débouché alternatif vers la ligne 15 du métro pour le sud des Hauts-de-Seine.

S'agissant des scénarios alternatifs au prolongement du T10 vers la gare d'Issy RER, ceux-ci ont finalement été écartés car les contraintes particulières du site (espaces réservés au prolongement du métro 12, tunnel et station de la ligne 15, voie ferroviaire du RER C en viaduc avec peu de tolérance aux mouvements de terrain, nombreuses carrières souterraines) ne permettent pas de garantir leur faisabilité technique et la correspondance avec la ligne 15 serait dans tous les cas très dégradée.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Solutions – le bus

Par écrit, **un participant** précise que le CLAM' express apporte une solution pour compenser la perte de chauffeurs de bus, notamment pour les quartiers tels que Percy Schneider.

Un participant se demande si le projet vaut vraiment le coût prévu et s'il ne serait pas plus opportun d'augmenter le maillage du bus.

Par écrit, **un participant** estime que le tramway est un mode de transport beaucoup plus convivial que le bus. Il souhaiterait accélérer le projet afin d'en profiter au plus vite.

Une participante trouve que la solution du tramway a un coût énorme comparé à la distance parcourue. Elle ajoute que les clamartois ne veulent plus de travaux. Enfin, elle propose une navette de bus rapide permettant de rejoindre la gare, en précisant par ailleurs qu'à vélo le trajet se fait en 10 minutes.

Olivier MAHIEU explique qu'une navette bus permettrait de limiter les impacts travaux mais ne répondrait pas à l'objectif du projet de raccrocher le sud des Hauts-de-Seine à la future ligne 15. Concrètement, cette solution impliquerait une correspondance supplémentaire au terminus du T10 à Jardin Parisien et serait soumis sur son tracé aux aléas de la circulation routière. La mise en place d'une voie dédiée aux bus pourrait améliorer les performances d'une telle solution mais impliquerait des problématiques similaires au tramway en surface, s'agissant de la nécessité d'élargir certaines portions de voies au niveau du centre-ville de Clamart.

Conditions de mise en œuvre de la solution – Environnement

Un participant de l'association des Amis du Bois de Verrières s'interroge sur l'impact d'un tracé en surface sur la forêt de Clamart. Il souhaiterait connaître la compensation forestière compte tenue de la séquence Eviter, Réduire, Compenser. Il explique que le bois de Verrière a perdu 3,7 hectares avec la réalisation du T10 et que la compensation a été réalisée au bois des Ecrennes (77), qui n'est pas à proximité du projet, et n'en a pas augmenté sa surface. Il ajoute que l'association a fait des demandes à Ile-de-France Mobilités sur cette compensation restées sans réponse. Il demande si une compensation est prévue pour la forêt de Clamart.

Yves DANTEC explique que le projet de prolongement du T10 est encore à un stade très en amont, et que la concertation préalable permet à ce stade de débattre de l'opportunité du projet. Il précise que le projet sera réalisé suivant la séquence Éviter-Réduire-Compenser, en particulier en ce qui relève de l'interface avec la forêt de Meudon. Il convient toutefois de noter que la mise en place de mesures de compensation nécessitera de trouver du foncier

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

disponible dans ce secteur. Par ailleurs, sur le T10 entre Antony et Clamart, une compensation a été mise en œuvre à proximité immédiate des emprises impactées sur la forêt de Verrières. Il ajoute que l'emprise du centre de maintenance et de remisage du T10 n'évoluera plus, y compris dans le cas d'un prolongement de la ligne, donc qu'il n'y aura pas de nouvel impact dans ce secteur. Ainsi, si le prolongement du T10 est acté, seuls quelques aménagements du site de remisage seront nécessaires dans l'emprise existante.

Un participant ne comprend pas pourquoi le bilan carbone n'est réalisé qu'après avoir choisi la solution. Il souhaiterait avoir une idée de l'impact carbone du tunnel par rapport au scénario en surface.

Yves DANTEC répond qu'un bilan carbone nécessite un volume conséquent de données techniques approfondies, raison pour laquelle il est réalisé en phase d'étude ultérieure en vue de l'enquête publique. Ile-de-France Mobilités propose toutefois de fournir quelques éléments d'éclairage complémentaires à ce sujet d'ici la fin de la concertation pour comprendre les grands enjeux. Yves DANTEC ajoute que la stratégie bas carbone retenue par l'Etat comprend un axe visant à favoriser le développement du transport en commun. Ile-de-France Mobilités s'inscrit donc dans cette dynamique.

Conditions de mise en œuvre de la solution - Accessibilité

Un participant s'étonne de la suppression de la station « Place du garde » sur le tracé en tunnel car les bus 190 et 290 sont déjà remplis et des ensembles immobiliers viennent de voir le jour dans le quartier. Il s'inquiète du manque de stationnement pour les voitures et les vélos à l'arrêt Jardin parisien car si aucun arrêt n'est prévu Place du garde, les usagers vont venir y stationner pour récupérer le T10.

Antoine Marie PORTALIER, responsable offre bus chez Ile-de-France Mobilités répond qu'une restructuration des lignes de bus aura lieu autour du tramway, si celui-ci arrive en 2032. Cette restructuration sera l'occasion de tout remettre à plat, pour adapter l'offre de bus aux besoins existants et à venir par suite de l'arrivée de la ligne 15 du métro.

Un participant précise que le bus 189 est toujours bondé et qu'il doit souvent laisser passer plusieurs bus avant de pouvoir monter dedans. Il explique que les bus ne sont pas toujours adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite, comme le 162 qui n'est pas du tout accessible. Il conclut donc que les nouveaux bus doivent être accessibles aux PMR.

Antoine Marie PORTALIER répond qu'un travail est en cours pour renouveler le matériel roulant et le mettre à niveau afin de le rendre accessible.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Olivier MAHIEU ajoute que le tramway est un mode 100% accessible. L'ensemble des rames et des stations du T10 seraient aménagées pour répondre aux besoins de tous et notamment des PMR.

Conditions de mise en œuvre de la solution – Coût

Un participant se dit favorable au projet qui permettra d'accéder à la future ligne 15 mais s'interroge sur la confiance à accorder aux coûts affichés et quels sont les aléas pris en compte.

Yves DANTEC répond que pour tous les projets, il existe deux niveaux de prise en compte des aléas :

- Une marge d'incertitude sur les quantités estimées à ce stade ;
- Une provision pour risques, estimée au travers d'analyses des risques, qui correspond à une somme supplémentaire intégrée au coût du projet.

Au cours du débat, d'autres sujets sont apparus, ils seront plus particulièrement traités lors de prochaines rencontres de la concertation.

Les scénarios

A l'écrit, **une participante** explique que le scénario en surface implique l'abattement de 270 arbres sur les alignements de Victor Hugo et Jean Jaurès. Il ajoute que la qualité de vie des habitants de ces deux avenues sera diminuée et les deux avenues défigurées. Elle ajoute qu'il faut penser aux îlots de chaleur et à l'atténuation du bruit de la rue.

Maryse Bertrand LE DIRACH demande :

- Si l'étude réalisée sur le scénario en tunnel prend en compte l'état des sous-sols du quartier de la gare, notamment entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Victor Hugo, où se trouvent de nombreuses carrières ;
- Quel est le tracé exact du scénario en tunnel ;
- Quels seront les désagréments pour les riverains à proximité : impact sur le bâti au dessus du tunnel...

Par écrit, **une participante** questionne les effets des vibrations d'un tramway en tunnel sur le bâti existant.

Un participant demande s'il est possible de connaître à ce stade les bâtiments qui seront détruits dans le cas d'un prolongement, pour les deux scénarios.

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

Yves DANTEC répond que des estimations sont présentes dans le dossier de concertation pour les deux familles (surface et tunnel). Cependant, afin d'apprécier l'impact réel, il faut d'abord connaître le tracé exact. Il précise qu'Île-de-France Mobilités cherche, quelque soit le scénario, à minimiser l'impact sur le bâti, notamment en implantant prioritairement les stations sur des espaces publics et non privés. Ces données sont donc à prendre avec précaution, à ce stade.

Un participant regrette que le tram ne passe pas par la Place du garde sur le scénario en tunnel.

Olivier MAHIEU répond que les contraintes techniques, et notamment de pentes admissibles pour le tramway, obligent à entrer en terre au niveau du plateau de Clamart pour initier la descente du tramway dès la station Jardin Parisien. Le passage de la surface au souterrain nécessite l'aménagement d'une tranchée ouverte puis couverte, et de réaliser un ouvrage au démarrage du tunnel pour introduire le tunnelier à 15 m de profondeur.

Par écrit, **un participant** explique que le tramway en tunnel est une solution rapide et très respectueuse de l'environnement. Cependant, il alerte sur les temps de correspondance et propose des accès avec les autres lignes directement en sous-sol afin de ne pas perdre de temps à monter et descendre.

Un participant s'inquiète de l'impact de l'entrée du tunnel qui est prévu sous sa maison. Il souhaiterait comprendre pourquoi l'entrée est envisagée à cet endroit là.

Un participant se demande si l'accueil du futur T10 est déjà réfléchi et prévu à la gare de Clamart, actuellement en travaux.

Enfin, **une participante** pose une question à destination de la garante. Elle se demande si les cahiers d'acteurs sont à mis disposition.

Sylvie HAUDEBOURG répond que les cahiers d'acteurs sont disponibles sur le site internet du projet. Huit cahiers sont d'ailleurs déjà remplis et mis en ligne : <https://tram-t10-prolongement.iledefrance-mobilites.fr/albums/les-cahiers-dacteur/>. Elle précise que les garantes analysent toutes les contributions, en particulier celles des cahiers d'acteurs.

**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart



Yves DANTEC présente les prochains rendez-vous de la concertation préalable.

Sylvie HAUDEBOURG apporte son regard sur cette soirée qui a permis d'aborder les sujets d'opportunité et de solutions. Elle retient que des éléments pourront être donnés par Ile-de-France Mobilités sur le bilan carbone, sujet qui apparaît de plus en plus dans les concertations et les débats. Elle ajoute que l'analyse des 500 premières contributions met en évidence deux sujets qui ont également été abordés lors de la soirée : la question du désenclavement et l'opportunité du projet. Les garantes synthétiseront toutes les thématiques dans leur bilan de la concertation pour qu' Ile-de-France Mobilités puisse ensuite y répondre. Enfin, elle encourage les participants à continuer de déposer leurs avis afin de nourrir les prochains événements.

Yves DANTEC complète ce regard. Selon lui, cette rencontre, très positive, permet de mieux comprendre les attentes et les questionnements – la liaison à Paris, la question du désenclavement, la restructuration des bus, le vélo... Il ajoute avoir bien noté et compris la forte attente sur le bilan carbone.

Marianne RIBOULLET conclut la réunion en remerciant les participants, et les invite à participer aux prochaines rencontres.