



Association d'usagers des transports de Clamart
et des communes voisines
18 rue de Meudon
92140 Clamart
autclamart@gmail.com
<https://assoautclamart.wordpress.com/>

T10-concertation préalable du 27 février au 24 avril 2023

Cahier d'acteur

Avis de l'AUT de Clamart et des communes voisines (17 avril 2023)

L'Association d'usagers des transports de Clamart et des communes voisines (AUT-Clamart) a été créée début 2015 avec notamment pour objet d'améliorer à Clamart et dans les communes voisines les conditions de déplacement des usagers des transports, des personnes se déplaçant à pied et à vélo ainsi que la qualité de vie des riverains, en donnant la priorité aux modes de déplacement les moins consommateurs d'espace et d'énergie, et les moins polluants.

L'association est membre de la Fédération Nationale des Associations des usagers de transports (FNAUT) d'Ile-de-France.

Elle est donc tout-à-fait concernée par le projet de prolongement de la ligne T10 de tramway.

Comme nous l'avons dit au début de la concertation (en réunion publique d'ouverture le 7 mars et sur le site de la concertation), nous n'avons pas choisi immédiatement et a priori une solution, mais travaillé vraiment sur tous les scénarios possibles, lors d'une concertation large et démocratique avec tous ceux qui, à Clamart, sont et seront concernés d'une manière ou d'une autre, qu'ils soient habitants ou utilisateurs de la future ligne de tramway.

C'est pourquoi l'AUT de Clamart a participé, à chaque fois avec plusieurs membres, à toutes les réunions et ateliers de concertation organisés. Les réponses aux questions posées, le travail sur les différents sujets, l'écoute des autres participants, les échanges internes à l'association aussi bien que ceux au sein de la FNAUT d'Ile-de-France nous ont permis de construire un avis, présenté dans le présent document.

Sur la concertation

Comme nous l'avons dit lors de notre intervention pendant la première réunion publique du 7 mars 2023, mise comme premier avis sur le site de la concertation, nous ne nous limitons pas à une vision purement clamartoise, mais réfléchissons à l'intérêt de tout transport dans notre secteur.

Concernant le déroulement de la concertation, nous notons ce qui suit :

- Nous avons rencontré des difficultés pour nous exprimer lors de la 1^{ère} réunion de concertation le 7 mars ;
- Ensuite, nous avons constaté une erreur dans le compte rendu de cette réunion publié sur le site de la concertation, avec une inversion complète du sens de certains de nos propos : nous l'avons signalé aux garantes et la correction du texte a été faite dès le lendemain du signalement ;
- Nous avons constaté des interventions très insistantes de la mairie de Clamart en faveur de l'option en tunnel :
 - Documents municipaux montrant une image de métro alors que les documents officiels de la concertation montrent une image double, en surface et en souterrain ;
 - Interventions dans certaines réunions hors concertation préalable (« comités de pilotage de quartier »), faisant pression sur les participants pour le choix de l'option en tunnel (pas dans toutes les réunions toutefois) ;
 - Pétition lancée le 27 février « pour le prolongement du Tram T10 » sur le site de la ville de Clamart et clôturée ensuite ;
 - Banderoles affichées au Jardin Parisien et à la mairie vantant des temps de trajet en souterrain qui ne sont que le temps que met la rame pour aller d'une station à une autre, sans compter le temps pour descendre à la station ou en remonter, ou encore le temps de correspondance avec la ligne N ou la ligne 15 Sud, plus importante qu'avec un tramway en surface : or, c'est ce temps « tout compris » qui compte pour l'utilisateur ;
 - Dépliant reprenant les atouts du tramway du dossier de concertation, dont celui d'être « accessible », « grâce à des rampes aménagées pour faciliter l'accès à chaque station » : cet argument concerne les tramways en surface. En effet, dès que l'on dépend d'ascenseurs et d'escalators, l'accessibilité n'est plus « passive » mais devient dépendante du bon fonctionnement des équipements. Comme usagers, nous connaissons malheureusement trop ces situations où il y a des pannes rendant inaccessible un transport.

Concernant le contenu de la concertation :

- Elle a été un peu élargie par rapport aux prévisions initiales, avec l'intégration de la question sur l'opportunité du projet, ce qui est une question légitime ;
- Toutefois, elle est incomplète car elle a essentiellement porté sur la comparaison entre 2 scénarios de tram vers la gare de Clamart, sans mettre au même niveau d'autres options, en particulier celles d'autres scénarios de surface pour le T10 ou celles de bus (sous différentes formes) ou encore celle d'un raccordement à la ligne 15 à Issy-les-Moulineaux. De plus, la comparaison entre les 2 scénarios « tram » est biaisée car les hypothèses prises pour le scénario tunnel sont encore très vagues (emprise sur la forêt, pente ...) alors que celles utilisées pour le scénario surface sont plus précises et défavorisent de fait ce scénario ;

- Elle a très peu intégré les populations des autres communes concernées, alors même que l'intérêt pour celles-ci a été souvent mise en avant lors de la concertation.

Sur les données de base

La lecture des documents servant de base à la concertation nous a parfois surpris et même déçus :

- Dans le « dossier de concertation », nous avons été par exemple surpris de voir (p.9) que la description de la gouvernance d'IDFM n'est pas à jour. En effet, cela fait déjà 2 ans et demi qu'il y a un administrateur en titre qui représente les usagers au Conseil d'administration d'IDFM et non pas uniquement un représentant avec voix consultative du Comité des Partenaires du Transport Public (qui a changé de nom et s'appelle maintenant Comité des Partenaires de la Mobilité) ;
- Dans le DOCP, nous avons aussi trouvé des erreurs comme, p.39, la mention de l'implantation de l'ONERA à Issy-les-Moulineaux alors que cet établissement public est implanté à Châtillon et Meudon, et un décompte des établissements sportifs, culturels et de santé (p.40) pas totalement exact. Plus embêtant vu le sujet, nous y avons lu au sujet des bus (p.50) que « *2 lignes passant par le futur arrêt place du Garde* » (alors qu'y passaient au moment de l'étude le 190, le 290, le 191) et que « *4 lignes (169, 190, 290, 394) permettent de relier les deux communes [Issy et Clamart], mais rejoignent principalement le Nord de Clamart et n'atteignent donc pas la place du Garde* ». Ceci est faux car les lignes 190 et 290 passent place du Garde ;
- Dans le DOCP également, les données relatives au comportement des usagers sont basées sur l'enquête générale transports de 2010, ce qui est désormais très ancien, surtout avec les événements survenus depuis :
 - Crise sanitaire Covid de 2020 à 2022, qui a profondément impacté les déplacements (en nombre, avec le développement du télétravail et des réunions à distance en général et en mode, avec un nouveau développement important du vélo) ;
 - Crise énergétique et économique avec la guerre en Ukraine depuis février 2022 ;
 - Accélération et plus grande visibilité de la crise climatique avec l'augmentation de la fréquence des phénomènes extrêmes dus au réchauffement climatique.
- Les données relatives à la population et aux emplois dans notre secteur sont également surprenantes :
 - Population : une évolution de +44% de population au Plessis-Robinson et de +37% à Clamart entre 2017 et 2035 paraît énorme. De plus, toute la population supplémentaire ne sera pas desservie par le T10 ;
 - Emplois : une évolution de +41% des emplois est également étonnante, vu les évolutions constatées dans le secteur. L'augmentation de +133% à Châtillon (soit +17800) n'apparaît pas du tout réaliste, compte tenu de la politique actuelle de la ville de Châtillon et des secteurs potentiels pour implanter ces emplois dans cette commune (un secteur a fait l'objet d'un projet d'activités de taille moyenne, modifié depuis 2020). L'augmentation annoncée des emplois dans le parc Noveos (Plessis/Clamart) apparaît également étonnante, vu la modification du PLU du Plessis-Robinson fin 2015, qui a conduit à supprimer une grande partie des activités de cette zone en les remplaçant par des logements ; il en a été de même pour une partie de la zone située à Clamart (nouveau quartier Plaine Sud). Dans les années à venir, il est prévu l'arrivée de l'hôpital Marie Lannelongue dans cette zone, mais il ne s'agit pas en totalité de nouveaux emplois au Plessis-Robinson où il est déjà implanté.

Les chiffres de fréquentation prévisionnelle du nouveau tronçon (respectivement 48 000 et 53 000 nouveaux voyageurs/jour) posent question et ne nous convainquent pas. En effet :

- Le 1^{er} tronçon du T10 correspond à un tracé de 8,9 km avec 14 stations, desservant un ensemble de communes dont la population est de 175 000 personnes et le bassin d'emplois de 65 000 personnes. La fréquentation prévisionnelle est de 40 000 voyageurs/jour. Le coût (infrastructures) a été estimé à 350 M€ ;
- Par comparaison, ce second tronçon est de 3,1 ou 3,9 km, 3 ou 5 stations, pour une fréquentation prévisionnelle additionnelle de 48 000 ou 53 000 voyageurs/jour, pour un coût estimé de 730 ou 795 M€ (infrastructures toujours) ;
- A titre de repère, la population actuelle de Clamart est d'environ 53 000 personnes. Envisage-t-on que l'équivalent de la population clamartoise emprunte quotidiennement ce tronçon dans un sens ou dans l'autre ?
- En d'autres termes, d'où viennent et où vont ces dizaines de milliers de nouveaux voyageurs prévus ? De nouveaux habitants ? De nouveaux travailleurs ? Les deux se complétant ? Le fruit d'un report modal ? A ce sujet, quelle baisse du trafic routier peut-on attendre du fait du tram (si l'on considère qu'il y aura un report modal de la voiture vers le tramway, ce qui est l'un des objectifs majeurs du projet) ?

Il faut aussi mentionner le futur SDRIF-E (Schéma Directeur Régional de l'Ile-de-France et Environnemental) : Objectif 2040, qui a fait l'objet d'une concertation, sera soumis en 2023 au vote du Conseil régional d'Ile-de-France puis soumis à enquête publique avec pour objectif d'être adopté en 2024, avant l'approbation du Conseil d'Etat. Ce schéma directeur inclut des orientations en matière de mobilité et, dans les « projets emblématiques par département », le prolongement du T10 n'apparaît pas dans la liste des projets des Hauts-de-Seine, alors qu'apparaissent d'autres projets de tramway ailleurs et même le principe du prolongement de la ligne 4 de métro vers Châtenay-Malabry.

Sur les scénarios

Nous ne détaillons pas les avantages-inconvénients des phases de travaux, car elles sont temporaires, même si elles sont plus ou moins longues selon le scénario envisagé (5 ans en surface, 5 à 7 ans en souterrain, mais souvent plus que ce qui est prévu).

On peut quand même mentionner, outre les inquiétudes générales liées aux travaux, qui arriveraient dans un milieu clamartois qui en est déjà saturé :

- L'inquiétude sur l'offre de transport par bus pendant la période des travaux. La perspective de presque 10 ans de ces travaux impose de connaître l'offre de transport pendant cette période, pour éviter une décennie de nuisances et de réduction des moyens de transport à Clamart ;
- Les travaux conséquents à la gare de Clamart, qui sont prévus par SNCF-Réseau à la même époque que sont prévus les travaux du T10. Le secteur de la gare a vécu les travaux du Grand Paris Express, puis des constructions d'immeubles, puis des aménagements de voirie, mais il doit se préparer à d'autres chantiers conséquents si le T10 se réalise, surtout en souterrain.

Par ailleurs, se sont exprimées lors de la concertation des inquiétudes que nous partageons concernant l'évolution future de l'offre de transport par bus, habituelle lors de la mise en service d'un tramway, notamment pour ce qui concerne le bus 189. Il faut noter que les bus sont déjà malmenés en ce moment à Clamart, d'où une inquiétude accrue.

Scénario en surface jusqu'à la gare de Clamart

Le scénario de surface présenté apparaît comme un « scénario repoussoir » prenant sur la forêt de Meudon à cause du choix de laisser 3 voies pour les voitures (2 dans la DUP initiale de 2016) et conduisant à détruire 70 bâtiments :

- Il ressort des réunions de concertation et des compléments d'information reçus d'IDFM que d'autres trajets ne sont pas non plus faciles, compte tenu de toutes les contraintes existantes :
 - Nécessité de maintenir une voie de circulation automobile, d'implanter une voie cyclable distincte de cette dernière, même en zone 30, de maintenir des alignements d'arbres (et sans doute aussi de prévoir du stationnement pour les livraisons), d'implanter de larges trottoirs, d'assurer une distance de 7m entre la caténaire et les façades des immeubles de grande hauteur pour l'accès des pompiers, et impossibilité d'utiliser la technique d'alimentation électrique par le sol vu le choix déjà fait et bientôt en service des rames du T10 ;
 - travaux effectués dans la ville de Clamart rendant encore plus difficile cette solution : construction en cours du complexe sportif Hunabelle avec une implantation empêchant l'élargissement de ce côté de la rue de Meudon et conduisant à devoir détruire le bâti côté Nord de cette rue ; construction d'immeubles rue du Troisy près de la mairie, très proches de la voirie, réduisant encore l'espace disponible pour le passage d'un tramway ; piétonisation de l'avenue Jean Jaurès entre la rue Paul Vaillant-Couturier et la rue Gabriel Péri, une des voies envisagées pour le passage du T10 en surface, sans attendre le résultat de la présente concertation ; nouveaux bâtiments rue du Président Roosevelt, avec un alignement tel qu'il rend encore plus difficile sinon impossible le passage un jour du tramway dans cette rue vers Issy-les-Moulineaux par exemple ; ...
- Il ressort en conséquence que cette solution est difficile à mettre en œuvre en l'état actuel de la situation. Alors que le vrai avantage d'un tramway est qu'il irrigue la ville, qu'il est facilement accessible, qu'il a des stations moins éloignées que celles d'un métro même si elles sont plus éloignées que celles d'une ligne de bus, qu'il permet de voyager à l'extérieur avec une vision sur la ville, etc.... Les conséquences de cette option sur la ville de Clamart, option qui comporte en plus un itinéraire dissocié peu favorable aux usagers, avec notamment 70 destructions de bâtiments, et sur la forêt, avec le choix d'ajouter une 3^{ème} voie pour circulation automobile au projet initial de 2016, rendent cette option socialement inacceptable si d'autres possibilités de passage en surface ne sont pas approfondies. Nous rappelons à cette occasion que l'AUT de Clamart s'était opposée en 2019 à l'ajout de cette 3^{ème} voie de circulation au projet d'origine.

Scénario en souterrain jusqu'à la gare de Clamart

Ce scénario, dit « de référence » est trompeur. Il est présenté un peu comme une option de « balayage de la poussière sous le tapis » : c'est en-dessous donc on ne le voit pas donc il n'y a pas de problème. Or, au fil de la concertation, les problèmes réels sont apparus au fur et à mesure des échanges et des compléments apportés et surtout expliqués par IDFM :

- Si l'option présentée de surface conduirait à détruire 70 bâtiments, celle en tunnel conduirait à en détruire quand même 25, ce qui n'est pas du tout négligeable et affecterait beaucoup notamment les secteurs du Parc de la Maison Blanche et Lazare-Carnot. En effet, il est envisagé 3 stations et 2 émergences, toutes étant d'une taille conséquente :
 - Les stations sont des « boîtes » souterraines de 50m de long et de 20-25m de large (p.59 du document de concertation), nécessitant de dégager de l'espace en surplomb, notamment pendant les travaux (5000 à 10000m² a-t-il été dit, soit donc jusqu'à un hectare). Sont prévues :
 - Une station à la mairie de Clamart : IDFM a précisé dans son DOCP que le choix devra être fait d'impacter plutôt le bâti ou les espaces publics (le jardin du Conservatoire est cité p.104 dans le document, le parc Boigues a été également évoqué durant la concertation) ;
 - Une station « centre de Clamart » près du parc de la Maison Blanche, donc pas très éloignée de la station de la Mairie, avec la même problématique (le parc de la Maison Blanche est cité dans le DOCP). Il serait sans doute nécessaire de détruire des bâtiments le long de la rue Gabriel Péri ;
 - Une station à la gare de Clamart, avec des incertitudes sur la correspondance possible avec la gare de la ligne 15Sud, une des hypothèses de liaison présentée par la Société du Grand Paris étant que la gare du T10 soit à une profondeur de -40m, en-dessous de celle de la ligne 15. Il faut noter que, bien que l'hypothèse d'un prolongement du T10, y compris en souterrain, ait été évoquée depuis plusieurs années, aucune mesure conservatoire n'a été réalisée pendant les travaux de la ligne 15 ;
 - Les émergences ou ouvrages annexes doivent être implantés quand il y a plus de 800m entre les stations. Ils ont un diamètre de 13 à 18m, ce qui est loin d'être négligeable :
 - Une émergence dans le bois de Clamart ou en limite de celui-ci, qui risque de supprimer encore de la surface boisée. L'emplacement mentionné est celui du parcours sportif ou un parking adjacent, sans autre précision ;

- Une émergence au carrefour Lazare Carnot, où on imagine mal où il pourrait être implanté sans plusieurs destructions de bâti.
- Après la station Jardin parisien, le tramway « *entamerait sa descente en tranchée ouverte puis couverte afin de s'enfouir à une profondeur d'environ 15 mètres par rapport au terrain naturel* ». Selon le schéma présenté dans le dossier de concertation et le DOCP, ces tranchées seraient en début du parc forestier (185m de tranchée ouverte et 80m de tranchée couverte). Contrairement à l'évaluation de l'impact sur la forêt donnée pour le scénario en surface, l'impact de cette option sur la forêt n'est pas fourni, mais il y a seulement un engagement à « minimiser » cet impact... L'entrée du tunnel se ferait par un puits au Jardin Parisien, situé soit au Nord de la tranchée couverte dans la forêt et près d'habitations, soit côté stade de la Plaine (pour 90 millions d'euros de plus) où il pourrait perturber les activités organisées en ce lieu. Sa sortie se ferait par un puits près de la gare de Clamart, en un lieu non encore défini (les possibilités sont très bien expliquées dans le cahier d'acteurs de la Société du Grand Paris et aussi très inquiétantes pour le quartier) ;
- Le creusement d'un tel tunnel sous Clamart est générateur d'inquiétudes, compte tenu :
 - Des caractéristiques hydrogéologiques et géologiques du coteau et du secteur concerné par ce tunnel, secteur déjà impacté par la construction du complexe sportif Hunebelle, qui consiste à implanter une immense « boîte » souterraine qui perturbera les écoulements d'eaux souterraines ;
 - De la présence de carrières sur le trajet du tunnel jusqu'à la gare.

Les techniciens d'IDFM répondent régulièrement connaître ces sujets, ce dont nous ne doutons pas. Et aussi que « l'on sait faire », ceci ayant été appuyé par l'intervention de la Société du Grand Paris lors d'une réunion de concertation. Toutefois, il faut noter que les moyens financiers d'IDFM pour réaliser le T10, même si le coût prévisionnel du projet est très élevé, ne sont pas du même niveau que ceux de la SGP (le coût prévisionnel pour le Grand Paris Express est passé de 18,3 milliards d'euros en 2010 à 42 milliards d'euros en 2020). Engager de tels travaux avec de tels risques, pour la capacité d'un tramway, plus réduite que celle d'un métro, semble déraisonnable.

Il faut ajouter que le bilan carbone du projet n'a pas été fourni mais IDFM a bien dit qu'il serait plus important pour l'option en tunnel qu'en surface, notamment à cause des grands travaux de creusement, d'utilisation de béton pour les stations, les émergences et le tunnel : cela pose donc la question de l'avantage apporté en matière environnementale par cette option, en analyse du cycle de vie.

Autres options

- Trajet vers Issy-les-Moulineaux : les options de trajet vers Issy-les-Moulineaux, pour relier la ligne 15, le RER C et peut-être à l'avenir la ligne 12 prolongée, ne sont pas détaillées. Elles présentent également des inconvénients (en souterrain : carrières, passage sous la ligne N... ; en surface : affectation de la voirie de la RD2 jusqu'à Issy-les-Moulineaux), mais auraient mérité une étude plus poussée.
- Amélioration des lignes de bus : seule l'option bus en site propre dans la ville a été envisagée – et elle est évidemment très défavorable puisqu'elle occasionne des nuisances comparables à celles du scénario de tramway en surface pour un niveau de service moindre. D'autres options sont possibles : bus hors site propre, renforcement et refonte du réseau de bus existant, navettes rapides et de petite taille jusqu'à la gare de Clamart...

Aspects financiers

Comme association responsable et attentive à l'utilisation adéquate et pertinente de l'argent public, nous sommes également très dubitatifs au vu du coût prévisionnel de ce projet de prolongement.

Nous estimons que le coût d'un investissement public doit avoir un montant proportionné à son utilité publique, au regard de l'ensemble des projets de transports existants et également urgents dans le reste de l'Île-de-France, dans un contexte où Ile-de-France Mobilités fait face à de grosses difficultés de financements, comme cela est apparu fin 2022, avec pour conséquence une augmentation des tarifs de transports.

Or, sur ce point, en admettant que les chiffres de présentation soient valides, et avec toutes les incertitudes techniques présentées par IDFM pour la solution en tunnel, comment justifier ce prolongement qui coûte plus que 2 fois plus cher que le premier tronçon pour transporter théoriquement à peu près autant de personnes ? Nous nous demandons quelles seraient les économies directes ou indirectes liées à l'usage de ce nouveau tronçon comme, par exemple, par une baisse de l'utilisation des automobiles et donc des investissements nécessaires à l'entretien des voiries.

Pour comparer avec d'autres tramways, les informations suivantes figurent dans une note de 2009 du STIF (devenu IDFM), citée dans Ville, Rail et Transports du 23 mai 2017. Il faudrait réactualiser tous les coûts en euros actuels, mais la faible inflation des années avant 2022 permet de pouvoir comparer les niveaux d'investissements sans changer d'ordre de grandeur :

- En province, pour les 26 projets de tramway sur fer, coût moyen/km : 23 millions d'euros (y compris le matériel roulant),
- En IDF, pour les 7 projets de tramway sur fer, coût moyen/km : 51 millions d'euros (y compris le matériel roulant) (maximum à cette date, le prolongement du T2 à Bezons pour 74 millions d'euros/km),
- En province, pour les 2 projets de tramway sur pneus, coût moyen/km : 18 millions d'euros (y compris le matériel roulant),
- En IDF, pour les 2 projets de tramway sur pneus (T5 et T6), coût moyen/km : 39 millions d'euros (y compris le matériel roulant).

Le projet de prolongement du T10, tel que présenté donc en prévisionnel et non en constaté, aurait un coût de 204M€/Km en surface et de 226M€/km en tunnel (hors matériel roulant), soit plus de 3 fois plus cher que le projet actuellement le plus cher réalisé (même en actualisant).

Il faut ajouter que les attendus de la décision d'annulation de la DUP de 2016 par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise en juillet 2021 comportaient un volet économique, car le « taux de rentabilité » avait été estimé à 2% alors que le taux recommandé pour un équipement public de transport est de 8%. Le doublement de la fréquentation avec un investissement de plus du double de celui de la phase 1 ne permet pas a priori pas à la ligne entière d'atteindre le taux de 8%.

Conclusion

L'AUT de Clamart a participé à la concertation et écouté, observé, pris en compte divers éléments recueillis durant cette période.

Il lui apparaît que les 2 options telles que présentées pour prolonger le T10 ne sont pas actuellement souhaitables, compte tenu du ratio avantages-inconvénients, qui inclut le coût, l'intérêt général, les conséquences sur l'environnement (sans nouvelle étude d'impact globale), les conséquences sur les transports existants dont la ligne 189 qui dessert aussi la ligne 12 de métro, et les fortes incertitudes concernant les données sur lesquelles repose la présentation du projet.

Il faut toutefois prévoir une amélioration pour plusieurs années. Terminer rapidement le projet prévu en 2016, en gardant le tracé conçu alors, avec 2 voies de circulation pour les voitures, camions, bus et non pas 3, pour ne pas détruire plus la forêt avenue Claude Trébignaud, et avec un bon travail sur l'intermodalité place du Garde, nous semble une solution de compromis pas très coûteuse et suffisante dans un premier temps. L'implantation du terminus du T10 en bas de la côte de l'avenue Claude Trébignaud élargirait le potentiel de clamartois pouvant utiliser le T10 pour se rendre vers la zone d'activités Novéos (même réduite), et les zones d'activités de Châtenay et de la Croix de Berny, ainsi qu'au T6 et au RER B, en se rendant à cette station à pied ou à vélo. Avec un parking sécurisé de vélos à ce terminus, cela éviterait de devoir franchir la côte pour aller au Jardin Parisien et peut donc intéresser plus d'habitants des secteurs Percy-Schneider et du Moulin de Pierres. Concernant les transports en commun, on peut imaginer un système de navettes rapides et fréquentes entre le terminus place du Garde et la gare de Clamart, passant par exemple dans le quartier du Moulin de Pierres, permettant ainsi aussi une desserte de ce quartier, et un maintien du 189 pour la liaison centre-ville/gare, ce bus permettant aussi d'aller jusqu'aux métros, tramway et RER qu'il dessert.

Pour un horizon plus lointain, les études doivent être actualisées et précisées en tenant compte des remontées nombreuses de cette concertation préalable, avec l'ajout d'un scénario détaillé vers Issy-les-Moulineaux ou même au-delà, comme certains spécialistes des transports le défendent (cf. article du 17 avril dans Transportparis, (<http://transportparis.canalblog.com/archives/2023/04/17/39865984.html>)). L'éventuel prolongement de la ligne 4 de métro de Bagneux (avec la ligne 15) à Châtenay-Malabry ou d'autres possibilités de lignes de transport, comme par exemple un bus à haut niveau de service (BHNS) jusqu'au Pont de Sèvres via la RN118, devraient être prises en compte dans une étude globale du réseau de transport du secteur concerné.