

AVIS DE L'ASSOCIATION CHÂTENAY PATRIMOINE ENVIRONNEMENT (ACPE)

L'ACPE émet un avis défavorable sur ce projet en l'état pour les quatre raisons suivantes:

1. Le site de maintenance (SMR)

Il est surdimensionné notamment parce que la surface de ce site de maintenance est calculé en fonction d'une longueur totale hypothétique de la ligne de tram, qui irait jusqu'à Paris (ligne 15).

Or le terminus du T10 est prévu Place du Garde à Clamart. rien ne laisse supposer que son prolongement sera un jour programmé et surtout financé.... *"Le prolongement du tramway T10 vers une gare du grand Paris n'a fait à ce jour l'objet d'aucune décision technique, politique ou financière"* (réf.: Note d'analyse des ajustements nécessaires dans le projet de PLU de Plessis Robinson permettant la bonne prise en compte du projet de tramway T10).

Le choix de la localisation du SMR prévue sur les 5 ha de forêt au carrefour du 11 novembre (pour mémoire cette parcelle protégée en Espace Boisé Classé avait été déclassée dans le nouveau PLU de Châtenay-Malabry) n'est pas justifié pour un T10 court.

L'Autorité Environnementale (AE) a émis un avis en juin 2015 qui vient en appui de nos remarques.

L'AE demande que le dossier soit repris notamment en l'envisageant comme un tout avec son prolongement jusqu'à la ligne 15 (Paris) , et non pas en s'arrêtant Place du Garde à Clamart. L'AE confirme que la prolongation du T10 n'est pas programmée.

L'AE remarque qu'un site alternatif, *« celui de Novéos, dans la zone d'activité du Plessis-Robinson, qui avait fait l'objet d'un examen comparatif » a été écarté sans que les « raisons ne soient détaillées »*. Or, cette option selon l'AE *« n'a pas été étudiée »* bien qu'elle puisse correspondre aux besoins prétendus en termes de surface.

D'autre part, *"la démonstration de la compatibilité avec le SDRIF de cette seconde évolution du PLU de Châtenay-Malabry n'a au demeurant pas été apportée aux rapporteurs pendant l'instruction de cet avis, en dépit de leur demande."* (réf. AE).

De plus, le SDRIF n'autorise le passage d'infrastructures dans les espaces naturels , les bois et les forêts représentés sur sa carte de destination(forêt de Verrières, Clamart, Meudon) générale qu'à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité.

Les réponses apportées par le STIF à l'AE sur le site du T10 sont incomplètes et ne prennent pas en compte son avis.

2. Le tracé (sur la commune de Châtenay Malabry)

Le tracé est lui aussi surdimensionné notamment de par le choix de la plus grande largeur des rames, c'est à dire 2,60m, et il aura comme conséquences :

- la destruction des arbres d'alignement de l'avenue de la Division Leclerc, et tout au long du tracé, ce qui du point de vue environnemental est extrêmement préjudiciable.

- le carrefour avec l'avenue Sully Prudhomme est trop étroit .
- le pont du TGV devra être élargi. Son financement n'est pas prévu.
- L'accès du SMR sera situé sur le carrefour du 11 novembre où convergent actuellement 5 directions, 20 voies de circulation, 3 + 2 voies de circulation sur le rond point. Les accès du T10 vers le SMR s'y rajouteraient. Il nous semble que la circulation sera déjà problématique , d'autant plus que l'enquête ne prend pas en compte les deux futurs échangeurs dans cette zone : l'échangeur de la Boursidière qui augmentera la circulation au carrefour du 11 novembre, et l'échangeur de la RD63 qui augmentera la circulation sur l'avenue de la Division Leclerc (Dossier de l'Enquête Publique 3-2-4 et 3-2-5). De plus, à l'embranchement de l'avenue Galilée, la D986 va être modifiée sans permettre une circulation fluide.
- la réduction drastique des voies de circulation douces (vélo, piétons). La piste cyclable existante en site propre sur la commune devient une "bande cyclable" (voie réservée aux cycles sur la chaussée) , ce qui n'encouragera pas l'utilisation du vélo du fait de sa moindre sécurité.

3. Insuffisance des études d'impact

Nous ne sommes pas convaincus par les études d'impact (fréquentation et fréquence des rames) , nous sommes en faveur d'un bus à haut niveau de service (BHNS), dans la continuité du TVM qui a son terminus actuellement à la Croix de Berny. Ce mode de transport est plus souple et surtout beaucoup moins coûteux que le T10 tel qu'il nous est présenté.

4. Déboisement significatif et diminution de la protection sonore et visuelle.

Le déboisement pour le SMR auquel s'ajoute celui des 2 échangeurs va amplifier les nuisances phoniques et visuelles de la zone d'habitation de la ville de Châtenay-Malabry. Aucune protection phonique n'est prévue ni financée. Les déboisements effectués lors des aménagements précédents le long de l'A86 ont déjà notablement augmenté ces nuisances.

Châtenay-Malabry, le 20 octobre 2015



Martine de SAINTILAN, Présidente de l'ACPE