

*A*ssociation d'  
*U*sagers des  
*T*ransports de **Clamart**

Le 26 octobre 2015

## **Avis enquête publique T10**

Le projet de tramway T10 est soumis à enquête publique unique. Elle intègre donc tous les volets : l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, l'enquête parcellaire permettant d'identifier les parcelles concernées par le projet, en lien avec leurs propriétaires.

Tout d'abord, l'AUT Clamart soutient la création d'une ligne de transport performante entre Antony-Croix de Berny et la place du Garde à Clamart. Toutefois, elle tient à exprimer les avis suivants.

### **Sur le choix du mode de transport**

Compte tenu de la fréquentation attendue pendant plusieurs années sur cette ligne de transport, l'AUT Clamart regrette que n'ait pas été étudiée sérieusement la solution d'un bus à haut niveau de service (BHNS) puisque les prévisions de trafic sur cette ligne correspondent au niveau haut pour ce mode de transport et au niveau bas pour un tramway. Un BHNS aurait été plus rapide à mettre en œuvre, aurait demandé moins d'espace sur la voirie et pour le site de maintenance et de remisage, et aurait pu en réalité être suffisant pour assurer un service adapté et utile. Un prolongement de la ligne du TVM (Trans Val de Marne) aurait pu satisfaire au besoin, en étant moins coûteuse. De plus, cela aurait facilité la correspondance à la Croix de Berny, qui nécessite de franchir à pied une distance de 200m..

Si l'on considère le projet futur, présenté dans le dossier et figurant dans le SDRIF2030, d'un prolongement ultérieur vers la ligne 15 de métro (Grand Paris Express), le choix d'un tramway fer sur rails se comprend mieux, mais l'AUT Clamart émet des doutes sur la rapidité avec laquelle ce prolongement sera réalisé, compte tenu de tous les projets à réaliser en Île-de-France dans les prochaines années et de certaines difficultés à résoudre, aussi bien pour un prolongement en surface que pour un prolongement en souterrain. L'AUT Clamart défend ce prolongement jusqu'à la gare de Clamart, qui permettrait également une correspondance avec la ligne N de Transilien. Afin de garder cette possibilité ouverte, elle demande qu'aucun aménagement ne soit fait sur la place de la gare de Clamart : c'est pourquoi le projet d'immeubles que la mairie de Clamart veut construire rapidement sur cette place ne doit pas être réalisé.

### **Sur le terminus à Clamart**

Le choix du terminus rue de Meudon est positif, car il rapproche le tramway du centre-ville de Clamart, ce qui représente un peu plus de population desservie que si le terminus se situait sur la place du Garde ou côté rue Brignole-Galliera. Afin d'augmenter le nombre d'habitants intéressés par ce tramway, il faut intégrer à ce terminus un parking vélos sécurisé (prévu uniquement à la Croix de Berny dans le dossier, même si, en réunion publique le 22 octobre, le STIF a dit qu'il y en aurait aux deux terminus) et une desserte en bus bien étudiée par le STIF et les villes de Clamart, Issy-les-Moulineaux, Meudon. Pour cela, il faut prévoir d'ores et déjà l'espace

nécessaire pour le stationnement des bus. Ainsi, plus de personnes des quartiers du bassin Bas-Clamart, Issy-les-Moulineaux, Meudon travaillant dans la zone Novéos ou même à Antony ou au-delà, pourront avoir accès à un moyen de transport plus performant qu'actuellement.

### **Sur la réorganisation du réseau de bus**

A ce sujet, concernant la réorganisation du réseau de bus, les lignes de bus 190 et 191 qui passent tous deux place du Garde ne sont pas mentionnées dans le dossier, alors que le 290 l'est (car il suit actuellement à partir de la place du Garde un trajet qui sera assuré par le T10). Il en est de même du 162 qui passe à proximité place Marquis, ou du 189 qui passe, de même que le 190, à proximité de la station Jardin Parisien du T10. Ces deux bus qui desservent les quartiers du Jardin Parisien, de la Plaine et de Trivaux-la Garenne-3F peuvent également permettre une liaison avec le T10. La facilité des correspondances et possibilités de rabattage doivent être étudiées au même titre que les suppressions éventuelles de parties de lignes.

### **Sur la correspondance T6-T10**

L'amélioration présentée de la correspondance entre le T6 et le T10 à l'hôpital Béclière est significative mais encore très insuffisante, la distance entre les deux stations étant de 170m, via une rampe ou un escalier. Ce point était fortement ressorti lors de la concertation de 2013 et nous soulignons la nécessité de pouvoir facilement changer de ligne de transport à cet endroit (entre T6 et T10, entre les tramways et les bus). Il faut également implanter à cet endroit un parking vélos sécurisé, car ce sera un nœud de deux lignes de tramway accessibles facilement à vélo depuis tout le plateau.

### **Sur la traversée du bois de Clamart par l'avenue C.Trébignaud et sur la prise en compte des vélos dans le projet**

Un tracé par la D906 et l'avenue JB Clément aurait évité de passer dans cette avenue et aurait assuré une meilleure correspondance avec le T6. Cela aurait également permis de ne pas devoir prendre une bande de terrain sur le bois de Clamart.

Dans le tracé présenté, aucun itinéraire cyclable n'existe le long du tramway à cet endroit. L'AUT Clamart étant aussi compétente pour ce qui concerne les circulations actives, se prononce contre la déconnexion du trajet cyclable le long du T10 entre les stations Jardin Parisien et place du Garde. En effet, le chemin suggéré, via la route du Vieux Cimetière n'est pas un chemin adapté pour le vélo, même avec des aménagements : il passe dans le bois de Clamart, par un chemin étroit, en pavés, et surtout très raide (jusqu'à 19% de pente). Ce trajet est impraticable à vélo et donc accidentogène! De plus, s'il était tout de même utilisé, il obligerait les cyclistes allant à l'Ouest ou en venant à un long détour avec un dénivelé inutile. Cet itinéraire n'assure en rien la continuité entre la piste cyclable qui longe la RD2 à partir de la station Total en haut de l'avenue C. Trébignaud et la bande cyclable qui existe le long de l'avenue H.Barbusse (suite de la RD2).

Enfin, concernant encore les vélos, l'AUT Clamart demande au STIF d'autoriser le transport des vélos dans les tramways les samedis et dimanches.

### **Sur le choix du lieu d'implantation du SMR**

L'Autorité Environnementale a émis un avis très négatif sur le projet en juin 2015, demandant notamment au STIF de justifier l'élimination de 10 des 11 sites initialement envisagés pour le SMR. Elle fait observer qu'il n'y a pas d'étude d'impact pour justifier le choix du bois de Verrières puisque celle du dossier ne traite que de la phase 1 et que le choix du site du SMR est fondé sur le besoin après réalisation des deux phases. Les maîtres d'ouvrage ont répondu dans leur dossier uniquement sur les raisons de l'élimination du site Novéos, basée pour l'essentiel sur la superficie jugée nécessaire pour le SMR. Or :

- l'évaluation de la superficie nécessaire pour garer les rames du T10 a été réalisée pour un parc maximum, après prolongation de la ligne vers la ligne 15,

de 27 rames de 2,65m de large et 45m de long. Les 27 rames correspondent à un parc de 24 rames plus 10% de réserve,

- les rames envisagées font 2,65m de large alors qu'elles sont moins larges sur le T6, qui est pourtant dimensionné pour une fréquentation plus importante. Le choix de rames moins larges et moins longues permettrait de diminuer les besoins d'espace pour le SMR et aussi pour la voirie,
- les besoins en nombre de rames sont basés sur la fréquence de passage du tramway, la distance parcourue, la vitesse commerciale. Dans la 1ère phase, pour les 8,2kms de la 1ère phase, avec un intervalle de 6minutes entre deux passages, un arrêt de 5minutes à chaque terminus, une vitesse commerciale d'environ 20km/h, l'évaluation est de 14 rames, réserve comprise. Dans la phase 2 ultérieure, selon que l'on retient un intervalle de 3,5min (retenu dans le dossier du STIF) ou de 4 min, il faut 27 rames ou 23 rames. Cela montre que le choix des hypothèses de départ entraîne une conclusion différente sur le choix du lieu du SMR. Avec un intervalle de 4 minutes, le site situé dans le parc Novéos, de 2,4ha, redevient utilisable comme SMR. En effet, le SMR du T3a à Balard abrite 21 rames larges sur 1,8ha et la SMR du T6 à Villacoublay accueille 28 rames moins larges sur un terrain de 2,5ha.

Marie-Catherine Poirier  
Présidente de l'AUT Clamart  
18 rue de Meudon 92140 Clamart  
autclamart@gmail.com