

Observations du groupe EELV Clamart pour L'enquête publique T10

Dès la phase de concertation et tout au long des étapes suivantes d'études et de conception, il apparaît que ce projet a été mené « au plus vite » et que les différents choix qui auraient dû découler des résultats des études aient été effectués avant que celles-ci ne soient conduites à leur terme. Rien d'étonnant alors que le projet final qui est soumis à enquête publique aujourd'hui vienne dans la droite ligne des choix initiaux et que les arguments utilisés pour conforter ces choix soient au minimum sujet à caution.

Choix du lieu d'implantation du SMR

Onze sites pour le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) étaient envisagés initialement, dix ont été éliminés sans que le dossier d'enquête publique en donne des raisons autres que « financières » (sans plus de détails), malgré la demande de l'Autorité Environnementale de justifier ces choix de façon détaillée.

Seule la possibilité d'utiliser le site Noveos, dont l'Autorité Environnementale a demandé explicitement l'examen, est effectivement étudiée dans le dossier d'enquête publique. Le site Noveos y est jugé inapproprié principalement en raison d'une superficie jugée insuffisante pour le SMR dont le STIF estime qu'il doit permettre d'accueillir 27 positions de remisage ainsi que 6 voies de maintenance. Or cette estimation repose sur une utilisation discutable des hypothèses de travail et des données disponibles.

Le dimensionnement du SMR est en effet effectué en prenant systématiquement les hypothèses les plus contraignantes (en termes de prévision de trafic et de géométrie des rames) ce qui aboutit au final à un besoin surdimensionné en termes de surface requise.

Selon ces hypothèses le site doit permettre d'accueillir, 27 rames (24 rames de service, + 10 % de réserve) de 45 m de long et de 2,65 m de large, pour un intervalle de 3,5 mn aux heures de pointes. Les estimations de trafic utilisées correspondent à la fourchette haute de la fréquentation en phase 2 (prolongement du T10 vers la ligne 15 du Grand Paris Express).

Ce parc de 27 rames de ce gabarit nous paraît surdimensionné, même si l'on admet ces hypothèses de trafic, et des aménagements mineurs permettraient facilement de se contenter d'un site d'une moindre superficie.

- La **largeur des rames** pourrait être revue à la baisse. Sur le T6, par exemple, dont la fréquentation est plus importante que celle envisagée sur le T10, les rames sont moins larges que ces 2,65 m. Si l'on diminuait la largeur des rames du T10, on pourrait en remiser davantage sur un SMR plus petit.
- **L'intervalle de 3,5 mn** aux heures de pointe correspond à une offre d'environ 5 300 places par heure, dans chaque sens. Or les prévisions de trafic aux heures les



plus chargées de la phase 2 seraient d'ici 2030 inférieures à 4400 places par heure, dans chaque sens. 4 mn d'intervalle (qui est d'ailleurs le minimum pour offrir une priorité efficace aux carrefours à feux tricolores) permettrait de réduire à 21, au lieu de 24, le nombre de rames nécessaires. Avec le taux de réserve de 10 %, le SMR n'aurait besoin d'accueillir que 24 (voire 23) rames, et non 27.

- **La vitesse commerciale** a été estimée, pour la phase 1, à 19,7 km/h. La même vitesse a été considérée pour la phase 2 alors que le prolongement souterrain devrait améliorer cette vitesse en évitant les carrefours. Même en conservant ces hypothèses surdimensionnantes, il faudrait environ 31 mn pour parcourir les 10,3 km de la ligne (8,2 de la phase 1 + 2,1 de la phase 2). Pour la révolution complète d'une rame, en ajoutant les deux temps de séjour aux terminus on obtient 73 mn. Même avec 3,5 mn d'intervalle aux heures de pointe 21 rames suffisent (73 mn divisées par 3,5). Avec le taux de réserve de 10 %, le SMR n'aurait besoin d'accueillir que 24 (voire 23) rames, et non 27.
- Pour accueillir 24 (voire 23) rames d'une **largeur** équivalente à celles du T6 (puisque nous venons de voir que ce serait suffisant), les 2,4 ha du parc Noveos suffiraient puisque le SMR du T6 à Villacoublay, d'une superficie de 2,5 ha, en accueille 28 ! Et si l'on tient à maintenir des rames larges de 2,65 m, il suffit de comparer les 2,4 ha du parc Noveos pour 24 (voire 23) rames aux 1,8 ha du SMR du T3a à Balard qui accueille 21 rames.

Les arguments ayant permis d'écarter le parc Noveos reposent donc sur des calculs dont les fondements sont pour le moins discutables et des solutions alternatives tout aussi solides existent. Persister dans cette voie aboutirait à la disparition de 3,5 ha de la forêt de Verrières, en contradiction totale avec le schéma directeur de la région Ile-de-France qui impose la protection des espaces naturels boisés, alors que les espaces forestiers sont rares à proximité immédiate de Paris. Les conséquences en termes écologiques et de santé publique ont été insuffisamment évaluées et sont très probablement significatives.

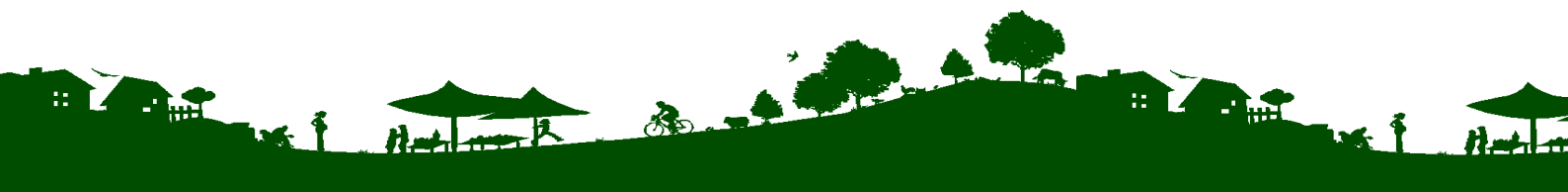
Choix du moyen de transport

Si l'on s'en tenait à la phase 1 du projet, un bus à haut niveau de service (BHNS) aurait répondu à la fréquentation attendue (capacité d'un BHNS 1600 personnes par heure pour un trafic maximal prévu de 1400 personnes par heure). Et ce, pour plusieurs années, car la phase 2 n'est pas attendue avant très, très longtemps... si elle finit par voir le jour, étant données les difficultés qu'elle représente (aussi bien pour une solution aérienne dans un territoire aussi dense, que pour un enfouissement souterrain qui se heurte à une forte déclivité – sans compter les contraintes géologiques).

En attendant, un BHNS aurait été beaucoup moins coûteux, d'une mise en œuvre plus rapide, moins vorace en espaces aussi bien pour la voirie que pour le SMR.

Lors d'un éventuel passage au tramway, rendu plus cohérent pour la phase 2, tous les travaux réalisés pour un BHNS auraient pu être réutilisés.

Par ailleurs, cela aurait permis un prolongement de la ligne Trans Val-de-Marne –TVM), qui n'a malheureusement pas été étudié, et qui aurait pourtant grandement facilité la correspondance à la Croix de Berny, qui dans le projet actuel n'est pas satisfaisante en raison d'un trajet piéton trop important.



Le terminus à Clamart

Pour l'implantation du terminus (phase 1) la rue de Meudon, plus proche du centre-ville de Clamart, semble effectivement préférable à la rue Brignole-Galliera.

Il paraît indispensable de prévoir un parking vélos sécurisé (comme cela est prévu à la Croix de Berny, mais seulement là malheureusement) sur ce terminus, de dimensions suffisantes, en se fixant pour objectif de pouvoir accueillir 10 % des entrants en station.

Le prolongement du T10 et sa connexion avec le GPE, au niveau de la gare de Clamart, est un aboutissement logique du projet qui, s'il n'était pas réalisé, diminuerait fortement son intérêt en termes de capacité de transport et remettrait en cause fondamentalement les hypothèses de calcul utilisées pour justifier les choix effectués. Force est pourtant de constater que ce prolongement reste à l'heure actuelle extrêmement hypothétique notamment en raison de contraintes financières et surtout techniques fortes.

Dans l'attente de ce prolongement il paraît donc nécessaire de mettre en place une liaison (bus) entre la gare de Clamart et le terminus de la rue de Meudon. Pour permettre cette liaison dans de bonnes conditions, et ne pas bloquer la possibilité du prolongement du T10, il faut que les aménagements qui sont actuellement en projet aux alentours de la gare de Clamart prennent en compte les contraintes générées par la création d'un pôle multimodal au niveau des gares SNCF et GPE (terminus T10, stationnements bus et vélos...). Dans ce cadre, les constructions non concertées d'immeubles et de parkings souterrains envisagées sur la place de la gare de Clamart apparaissent comme incompatibles avec les évolutions futures. Ces projets immobiliers lancés de façon trop précipitée doivent être revus en conséquence.

Les correspondances

Le but de ce tramway, et plus généralement de tous les aménagements de transport en commun dont les coûts se comptent en dizaines de milliards, est de faire gagner du temps aux voyageurs. Chaque minute gagnée coûte extrêmement cher. C'est pourquoi il est difficile d'admettre des correspondances qui font perdre plusieurs minutes. Les changements de lignes doivent pouvoir se faire facilement, et rapidement.

La correspondance entre le T6 et le T10 à l'hôpital Béclère (qui a certes été améliorée par rapport à ce qu'elle était en 2013) oblige encore à franchir une distance de 170 m entre les deux stations, distance qui plus est en pente. Pour les personnes à mobilité réduite, ou par temps de neige ou de verglas, cela peut devenir un vrai problème. Par ailleurs, là aussi un parking vélos sécurisé est indispensable.

La traversée du bois de Clamart

La « voie verte » actuellement proposée, par le chemin du Vieux cimetière, est tout simplement impraticable à vélo ! Ce chemin est en effet très étroit, en pavés, très fréquenté par des piétons, et en forte pente (jusqu'à 19 %). L'absence d'aménagement cyclable (spécifiquement dédiés aux vélos) entre les stations de Béclère et de la rue de Meudon contrevient à l'article L228-2 du code de l'environnement et ouvre la voie à d'éventuel recours devant les tribunaux administratifs.



Pour rendre ce chemin praticable autrement que par des vététistes confirmés, il faudrait y faire des aménagements qui, non seulement lui enlèveraient son caractère historique, mais surtout seraient colossaux. A minima, un remonte-pente pour vélos serait souhaitable.

Une voie cyclable en site propre - au moins dans le sens montant - doit absolument être mise en place le long de l'avenue Claude Trébignaud pour assurer une continuité cyclable tout en préservant le talus. La largeur de voirie routière et la vitesse de circulation doivent être réduites dans cet esprit. De même, un petit mur de soutènement de part et d'autre de l'emprise permettrait d'assurer la largeur nécessaire à l'ensemble des modes (tramway, routier, cyclistes et piétons) sans raser l'intégralité du talus ni empiéter dans la forêt domaniale.

Des aménagements permettant le transport des vélos dans le T10 devraient être d'ores et déjà envisagés pour favoriser les circulations douces.

Par ailleurs, il nous semble que les modalités de l'enfouissement de la ligne à haute tension qui est également en projet dans cette zone doivent avoir été clairement définies avant d'entamer des travaux dans le secteur du bois de Clamart.

L'enquête publique

Sa durée, un mois seulement (dont la moitié pendant des vacances scolaires), est insuffisante au regard des enjeux d'un tel projet. De plus, il n'y a eu pendant cette enquête qu'une seule réunion publique (pendant les vacances scolaires...) alors qu'une réunion dans chacune des villes concernées aurait été souhaitable.

En conclusion

Le projet est en l'état extrêmement coûteux et sans aucun doute surdimensionné s'il se limite à la phase 1. Un BHNS aurait dans ce cas largement suffi et le bois de Verrières eut été épargné. Les correspondances sont encore perfectibles et le tracé de la piste cyclable tel qu'il est prévu aujourd'hui n'est pas satisfaisant pour le segment qui reliera les stations de Béclère et de la rue de Meudon.

Même l'on considère la phase 2, dont la réalisation semble indispensable pour justifier vraiment le choix d'un tramway sur rails, les calculs ayant conduit à ne pas implanter le SMR dans la zone Noveos sont pour le moins discutables et demandent à être confirmés avant que des décisions irréversibles pour le bois de Verrières ne soient prises. De même, la zone d'interconnexion/intermodalité des gares SNCF et GPE de Clamart doit être précisée avant que l'on n'autorise dans cette zone des opérations immobilières qui pourraient interdire de mettre en place dans l'avenir les installations nécessaires.

Roland Rabeau
Responsable du groupe local EELV Clamart

Courrier : EELV, 61 rue des Roissys, 92140 Clamart
Courriel : contact@eelv-clamart.fr
Site Web : www.eelv-clamart.fr

