

ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE TRAMWAY T10 ANTONY - CLAMART

Notre association (AUT - FNAUT Ile-de-France) souhaite faire part de son avis sur le projet de Tramway T 10 ANTONY - CLAMART actuellement soumis à enquête publique.

Un tramway nécessaire malgré des correspondances médiocres, des arbitrages discutables, une seconde phase indispensable

La ligne de tramway T10 Antony - Clamart est conçue comme la deuxième branche du vieux projet "Croix du Sud" Antony - Issy les Moulineaux, la première étant constituée par le T6 Chatillon - Vélizy mis en service il y a un an. Contrairement à celle-ci, le T10 est phasé en deux opérations distinctes. Le dossier soumis à enquête publique ne concerne que la première phase. Deux options de tracé restent en présence pour la phase 2 : à travers Issy ou à travers Clamart.

Ce secteur Sud-Ouest de la banlieue parisienne est aujourd'hui pauvre en axe lourd et ce n'est pas le T6, Chatillon Vélizy Viroflay qui améliorera fondamentalement la desserte de de Chatenay-Malabry ou du Plessis-Robinson.

L'AUT approuve donc le principe de cette première phase du projet Croix du Sud tout en y regrettant que la deuxième phase, qui donne tout son intérêt au projet, reste aujourd'hui très floue. Une section souterraine sous la ville de Clamart ou d'Issy est-elle indispensable ? Ne pourrait-on vraiment pas se contenter d'une desserte de surface, contraignante mais beaucoup plus économique ? Sans ce prolongement, un BHNS circulant sur des emprises souvent assez vastes, aurait été, a priori, d'un meilleur rapport coût/service. Car le souterrain est difficile à envisager de par la présence de carrières et de pentes importantes. Le dossier est muet sur l'avancement des études lancées il y a pourtant plus d'un an.

Ces perspectives incertaines ont néanmoins dimensionné le dossier soumis à enquête, notamment la capacité de remisage et de maintenance exigée pour le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne. Ce qui n'a pas empêché d'accepter une emprise très contrainte pour le terminus Croix-de-Berny quand il recevra 17 rames par heure.

Les deux correspondances majeures de la phase 1 sont à Croix de Berny (Antony) avec le RER B et le TVM, et à l'hôpital Béclère (Clamart) avec le T6. L'une et l'autre sont médiocres.

A Croix de Berny, nous regrettons que les études pour une implantation de la station terminus au sud de l'A 86, si elles ont été entreprises, n'aient pas abouti. Ici les emprises sont très larges et la correspondance avec le RER B et le TVM peut être parfaite. Il n'est pas compréhensible que des problèmes de réseaux, d'interfaces avec un chantier routier hypothétique et d'un pont trop étroit, problèmes qui sont le lot commun à tous les projets de tramway, aient conduit à éliminer cette implantation comme peu réaliste alors que le dossier ne livre ni chiffrage ni résultat de négociation avec les autres parties prenantes des emprises (DIRIF, Ville d'Antony, RATP,...).

L'étonnement s'accroît quand on prend la mesure des sacrifices consentis pour implanter le terminus au Nord de la A86, sur l'emprise du domaine départemental du Parc de Sceaux (mais au-delà de la grille classée), nécessitant l'abattage de tilleuls et la construction d'une sous station dans un espace paysager et donc son déclassement, si proche de la D986 que la place manquera pour les nombreux piétons attirés par le Parc et plus encore pour les cyclistes qui, eux, sont renvoyés sur la rive Sud de la A86. Il y a aussi un coût indirect, celui des modifications à apporter sur les issues de secours, aérations du tunnel de l'A86 débouchant sur le tracé du tramway. Et une dernière facture, celle des usagers en correspondance qu'il faudra « stocker » au milieu de la traversée de la D 986 pour assurer leur sécurité !

Sans compter que l'implantation au Nord de la A86 condamne une éventuelle continuité entre les voies TVM et TAC.

Quant à la correspondance avec le T6 à l'Hôpital Antoine-Béclère, bien qu'elle ait été améliorée par rapport au projet initial, elle souffre de 2 maux irrémédiables : la distance (170 m par l'escalier et 250m par la rampe à 2%) et le dénivelé (5m90 selon l'illustration 169 de la notice explicative).

Il faut aussi évoquer les correspondances bus au terminus phase 1 de Clamart : si son déplacement après le carrefour, dans la rue de Meudon, le rapproche heureusement du centre de Clamart comme l'AUT l'avait demandé, il l'éloigne d'une des 3 lignes du bus passant place du Garde et il ne dispose plus de parvis pour leur stationnement.

Au-delà des choix préjudiciables à la qualité des correspondances, il faut regretter trois arbitrages qui, s'ils sont maintenus, resteront longtemps discutés.

1 - La traversée du bois de Clamart pour arriver dans un quartier peu dense à l'entrée de Clamart, a été décidée dès l'esquisse du projet par le conseil départemental des Hauts-de-Seine. Il n'a pas été remis en cause. Jugement de Salomon consistant à couper au milieu des deux orientations à prendre pour la phase 2, selon qu'Issy ou Clamart soit choisi ? Si, le

temps de lancer la phase 1, il a pu éviter la dispute entre deux maires, il ne satisfait pas les usagers et augmente le coût du projet complet.

2 - Le site d'implantation du SMR retenu dans une parcelle du bois de Verrières, est présenté comme incontournable, donc compatible avec le SDRIF, car il n'aurait pas été identifié d'autre site capable de recevoir l'infrastructure nécessaire aux rames du T10 après la réalisation de la phase 2. Cette affirmation est contestée de toute part, à commencer par l'autorité environnementale, pour au moins deux raisons : l'étude d'impact n'est réalisée que pour la phase 1 – et pour cause puisque la phase 2 est indéterminée- donc le choix du site n'est pas assorti d'une étude d'impact, et l'alternative de la zone industrielle NOVEOS est déclarée trop petite avec des arguments qui ne convainquent pas, comme par exemple celui de pouvoir disposer de 6 voies de maintenance quand il n'y a que 3 rames de réserve. N'y a-t-il pas ici un risque juridique qui pourrait être préjudiciable à la réalisation de ce projet ?

3 - Les itinéraires des cyclistes sont considérés comme une variable d'ajustement. Là où le partage de l'espace public entre tramway et autres usages est difficile, ils sont exilés et prennent la forme de piste cyclable bidirectionnelle. C'est le cas aux deux terminus. La piste de Croix de Berny, on l'a dit, est installée sur l'autre rive de l'A 86, et ne peut rejoindre le parc de Sceaux. La piste de Clamart quitte la D2 à 500 m du terminus pour partager avec les promeneurs une sente forestière très pentue, plutôt que de rester sur la D2 et de revoir le partage de l'espace entre voiture, tramway et forêt. A noter que celle-ci est déjà rognée de 2m50, mais pas la largeur laissée aux deux autres.

Au final, une première phase intéressante, notamment pour les habitants de Chatenay-Malabry, du Plessis-Robinson et, dans une moindre mesure, d'Antony, malgré des défauts de correspondance regrettables, mais qui ne trouvera sa cohérence qu'avec sa phase 2. Quand, où et comment le tramway T10 trouvera-t-il une destination qui lui donnera sa pleine justification ?

* * *