



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

4 NOVEMBRE 2016

TRAMWAY T10 : RESPECTER LES USAGERS, L'ENVIRONNEMENT, LA FORET ET LE PATRIMOINE

L'utilité publique du tramway est incontestable. Par son alimentation électrique et son attractivité, il réduit la pollution et les gaz à effet de serre. Véritable trottoir roulant, il facilite la mobilité, à commencer par celle des personnes handicapées ou chargées. Ruban serpentant dans la ville sur des espaces où le piéton reprend sa juste place, il l'embellit.

Mais s'agissant du projet T10, la déclaration d'utilité publique du Préfet des Hauts de Seine le 11 octobre fut discrète. Et malgré la satisfaction manifestée par le Syndicat des Transports d'Ile de France le 21 octobre, elle est contestable. Les mairies n'ont pas eu le dossier et le site dédié <http://www.tramway-t10.fr/> n'en parle toujours pas le 3 novembre. Pourquoi ce silence ?

Ce qui a été approuvé, c'est seulement une demi-ligne entre Anthony et Clamart, qui en l'état a moins d'efficacité environnementale et socio-économique qu'un renfort de bus optimisé ou qu'un prolongement du TVM. Le tramway, plus capacitaire mais bien plus onéreux, ne trouve sa pertinence que sur la ligne complète qui assurera le rabattement sur la ligne 15 sud du Grand Paris. C'est dans cette hypothèse que le mode tramway a été choisi. Mais la définition de cette deuxième phase tarde. On parle de 2030 ! Les dispositions de gabarit et de tracé retenues en première phase rendent sa réalisation difficile.

Plus grave pour la qualité de vie des franciliens, le projet dégrade les abords sud du parc de Sceaux, empiète sur 5 hectares de forêt domaniale de Verrières et trahit la vocation du tramway par l'inconfort de toutes ses correspondances (RER B, T6 et TVM).

Il n'y avait là rien d'inéluctable, il suffisait d'arbitrer différemment des conflits d'intérêt avec les routes ou les plans d'urbanisme, ou encore avec les réseaux de distribution d'électricité très haute tension.

Dix associations, dont 7 membres de FNE, ont exercé des recours gracieux auprès des maîtres d'ouvrage : le département des Hauts de Seine et le STIF. Elles leur demandaient de suspendre l'étude du projet tant que son tracé n'était pas défini jusqu'à la ligne 15 sud de manière à lui donner sa cohérence, tout en corrigeant les défauts de sa première phase. Elles se déclaraient prêtes à coopérer avec eux sur la recherche d'alternatives du projet et, en compensation du report de la phase 1, sur un renfort provisoire de bus entre Antony et Clamart. En dépit de leurs relances, elles n'ont obtenu que le silence et une accélération de la préparation de la DUP.

Leurs critiques ne sont pas isolées! L'autorité environnementale a sévèrement exprimé plusieurs d'entre elles. Elles sont connues depuis longtemps: elles ont été répétées pendant les deux ans de concertation préalable, et martelées sur les registres de l'enquête publique, bien au-delà du cercle des dix associations réunies dans les recours gracieux.



En vain, car la commission d'enquête n'en a fait qu'une molle synthèse, et les maîtres d'ouvrage, à qui la loi donne le dernier mot, n'ont eu aucun mal à les rendre quasi-inopérantes aux yeux des rapporteurs.

Ainsi va, en France, la participation du public à la conception des projets ayant un impact sur l'environnement. En dépit de toutes les lois et tous les règlements censés la garantir, comme l'ordonnance du 5 août 2013, les fausses concertations créent des déceptions légitimes qui aboutissent à des contentieux justifiés. Qu'attendent les décideurs pour écouter les associations et ainsi améliorer le projet par un vrai dialogue fructueux et enrichissant ?

Contacts presse

FNE Ile-de-France : communication@fne-idf.fr – 01 45 82 42 34

Environnement 92 : sec-env92@free.fr

France Nature Environnement Ile-de-France

Retrouvez-nous sur <http://fne-idf.fr/> - Facebook et Twitter (@FneIDF)