2ème rapport intermédiaire de la concertation continue

Octobre 2024 à septembre 2025

Prolongement du tramway T10 sur Clamart

Date de la concertation préalable :
du 27 février au 24 avril 2023

Sylvie HAUDEBOURG

Date de remise du rapport : le 18 novembre 2025

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 2
Synthèse pour les décideurs et pour le public 3
Les enseignements clés de la concertation continue 3
1. Préambule 5
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP 5
La mission du.de la garant.e 5
2. Fiche d'identité du projet 6
3. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable 8
4. Actualités liées au projet 8
4.1. Organisation de la concertation continue 8
4.2. Les relations avec les parties prenantes 9
4.3. Le travail avec Ile de France Mobilités 9
4.4. Le déroulement de la concertation continue entre octobre 2024 et septembre 2025 9
5. Que s'est-il passé en matière de participation ? 12
5.1. Le suivi des engagements du porteur de projet 12
5.2. Avis de la garante sur le déroulement de la concertation 18
6. Les arguments et questions exprimés 19
7. La suite de la concertation continue 22
7.1. Les prochaines étapes du projet et de la concertation 22
7.2. Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue 22
Annexes 25
Annexe 1 - Nomination de la garante et lettre de mission 26
Annexe 2 – Synthèse des étapes de la concertation continue de 2023 à 2026 30
Annexe 3 - Les scénarii portés à la concertation de 2023 à 2025 31

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Suite à la concertation préalable qui s'est tenue du 27 février au 24 avril 2023, IDFM a retenu un prolongement en tunnel présentant à ce stade de la concertation les caractéristiques suivantes : 3 nouvelles stations et 2 ouvrages annexes, sur un linéaire de 3,1 km, une fréquentation cible de 53 000 nouveaux voyageurs / jour, et un investissement estimé à 700 millions d'€ (hors matériel roulant).

IDFM a organisé au 1er semestre 2024 une phase d'approfondissement du diagnostic du territoire et des enjeux locaux, et de recueil de données complémentaires, en vue d'étudier divers scénarii d'implantation des stations et de démarrage du tunnelier.

IDFM a consacré le second semestre 2024 à approfondir diverses options, tenant compte à la fois des échanges en atelier de 2024, des investigations techniques conduites sur le terrain et du travail mené avec les divers opérateurs concernés par le projet (les communes concernées, la Société des grands projets, les opérateurs réseaux, …).

A la suite de ces études, IDFM a relancé au 1er semestre 2025 une phase de dialogue territorial pour stabiliser avec le public un nombre réduit de scénarii. A cet effet, la concertation avec le public s'est organisée sur plusieurs niveaux :

- Le partage de l'avancement des études et des analyses comparatives des scénarii approfondis par IDFM, dans des ateliers collaboratifs sectorisés, en février et mars,
- L'approfondissement de sujets transverses dans un « groupe d'échanges et de proximité » réunissant des parties prenantes organisées (collectivités, associations, …), en mars et en juin,
- Une réunion publique de restitution des scénarii retenus pour le prolongement à date, mi-juin,
- Des échanges avec des riverains sur des situations particulières, entre mars et juillet,
- Le partage d'informations via le site de la concertation.

En parallèle IDFM a présenté une évaluation approfondie des principales solutions alternatives proposées en concertation préalable par des parties prenantes, ainsi qu'il s'y était engagé.

Les enseignements clés de la concertation continue

Les échanges du er semestre 2025 n'ont pas fait émerger de nouvelles thématiques par rapport aux phases précédentes de dialogue.

Ainsi les discussions dans les ateliers par secteurs ont permis de compléter les analyses techniques en vue de réduire le nombre des scénarii pertinents sur les 4 secteurs étudiés (Hauts de Clamart pour l'entrée du tunnelier ; mairie de Clamart, centre-ville et gare de Clamart pour les potentielles stations du tram), et de promouvoir un nouvel emplacement pour la station Mairie de Clamart.

L'avancement des études mises sur la table a permis de dégager les préoccupations et interrogations principales des participants de la démarche, à date :

La durée et les impacts des chantiers, en particulier sur le bâti dans les zones densément peuplées, et sur le bois de Meudon.

La nécessité de stabiliser rapidement les acquisitions foncières réellement nécessaires, pour apaiser les craintes créées par la multiplication des scénarii présentés et engager les discussions avec les habitants réellement concernés au final. Et cela même si les riverains susceptibles d'être expropriés ont fait part de leurs inquiétudes, voire pour beaucoup de leur opposition à de telles expropriations.

L'emplacement des ouvrages annexes (s'ils sont maintenus) et la gestion de leurs impacts fonciers, sujet jusqu'alors mis de côté car subordonné à la localisation exacte des stations et à la technologie retenue pour le tunnel.

En parallèle les parties prenantes et le public attendent d'IDFM des précisions sur de nombreux sujets, en particulier :

- Les jalons décisionnels, les modalités d'arbitrages, et le coût final cible du projet de prolongement ;
- Les projections de trafic qui seront prises en compte pour le bilan technico-économique du projet, en lien avec les nouveaux chiffres de population et d'emploi fournis par l'Institut Paris Région et les modélisations effectuées par IDFM ;
- Les impacts du prolongement sur les fréquentations du T10, de la ligne N et des bus, en lien avec la demande récurrente de travailler sur l'amélioration du réseau de bus local ;
- Les modalités précises des possibles acquisitions foncières, et les mesures de protection des propriétaires et locataires en place.

Enfin la possibilité de retenir des alternatives basées sur le renforcement du réseau de bus local, plutôt qu'un prolongement du T10, reste évoquée, pour au moins 2 types de raisons : le fait que le prolongement n'aurait que peu d'intérêt fonctionnel pour les Clamartois et en particulier les personnes habitant le centre-ville et le quartier de la gare, et le risque d'un bilan technico-économique du projet défavorable qui remettrait en cause le projet, à cause d'une fréquentation qui serait insuffisante et d'un coût très élevé.

IDFM a indiqué que le projet pourrait faire l'objet d'une enquête publique fin 2026 ou début 2027, si un scénario de prolongement du T10 est effectivement consolidé puis approuvé par le conseil d'Administration en 2026.

Dans ce contexte les préconisations de la garante abordent les dispositions à prendre pour l'information du public au printemps 2026, après la période de réserve électorale, et la facilitation de l'appropriation par le public de l'étude d'impact, en vue d'une participation éclairée à l'enquête publique si elle est bien lancée fin 2026.

1. Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le prolongement du TRAM T10 sur Clamart, menée du 27 février au 24 avril 2023, Ile de France Mobilités, maître d'ouvrage, a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Sylvie HAUDEBOURG de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document constitue le rapport intermédiaire n°2 de la garante, couvrant la période d'octobre 2024 à septembre 2025. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- juin 2022 : Ile de France Mobilités saisit la CNDP
- 27 février au 24 avril 2023 : concertation préalable menée sous l'égide des 2 garantes nommées par la CNDP, Sylvie HAUDEBOURG et Dominique GANIAGE
- 22 mai 2023 : publication du bilan des garantes
- 3 juillet 2023 : publication de la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin, qui « confirme la poursuite du projet de prolongement en tunnel en tenant compte des enseignements de la concertation » et préfigure la réponse complète du maitre d'ouvrage
- 7 août 2023 : publication par IDFM de la « réponse du maître d'ouvrage » et des suites qu'elle compte donner à la concertation préalable, et aux demandes et préconisations des garantes
- 17 octobre 2023 : réunion publique de restitution du bilan des garantes et d'information sur les suites données par IDFM à la concertation préalable
- Novembre 2023 : début de la concertation continue, sous l'égide de Sylvie HAUDEBOURG
- 14 octobre 2024 : publication du rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue
- 18 juin 2025 : réunion publique d'information sur l'avancement des études d'IDFM
- 18 novembre 2025 : remise du rapport intermédiaire n°2

La mission du.de la garant.e

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant.e fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le.a garant.e s'assure que :

- les recommandations des garant.e.s et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

2. Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage

Le projet est porté par Ile-de-France Mobilités.

IDFM est l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France. Elle organise, décide, investit et innove pour améliorer la mobilité et le service rendu aux voyageurs en portant la vision de l'ensemble des transports d'Île de-France (train, RER, métro, tram et bus). Son Conseil d'administration comprend les quinze représentants de la région Île-de-France, cinq représentants du Conseil de Paris, sept représentants des départements franciliens (un par département), un représentant de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris - Île-de-France, un représentant des présidents des EPCI et un représentant avec voix consultative du Comité des Partenaires du Transport Public.

Ainsi elle étudie, décide et pilote les projets de création, extension et amélioration du réseau de transport et en organise le financement. Elle délègue l'exploitation des réseaux via des contrats, à des opérateurs dont la RATP, la SNCF et des opérateurs privés.

Contexte et objectifs du projet selon le MO du projet

Le projet a pour objectif de prolonger le tramway T10, dont une 1ère phase a été mise en service en juin 2023 entre Croix de Berny et Jardin Parisien. Le prolongement irait de la station Jardin Parisien, en bordure de la forêt de Meudon, à la gare de Clamart, gare de la ligne N et future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express.

Ce prolongement a pour finalité, au regard d'une desserte du territoire en transports en commun incomplète et insuffisante, de :

- mieux connecter le territoire au réseau de transports en commun d'Île-de-France, en offrant notamment une nouvelle correspondance avec la future ligne 15 du métro,
- décupler l'usage des transports en commun dans le sud des Hauts-de Seine et décarboner les mobilités. En effet, la part modale de la voiture est particulièrement élevée sur ce territoire, en l'absence d'une offre de transports alternatifs à la voiture pour les échanges intercommunaux,
- accompagner le développement urbain, démographique et économique d'un territoire marqué par une forte dynamique, en termes d'augmentation de la population, en particulier au sud de Clamart, au Plessis- Robinson et à Châtenay-Malabry, ainsi que du nombre d'emplois, en particulier à Issy-les-Moulineaux, Châtillon (+18 000 emplois), et dans le secteur du parc Novéos sur le plateau de Clamart.

IDFM justifie le choix du tramway par ses caractéristiques, à savoir un moyen de transport « propre », capacitaire, car une rame de tramway peut transporter 3 fois plus de passagers qu'un bus et sa capacité de transport équivaut approximativement à une centaine de véhicules particuliers, plus rapide et fiable en termes de temps de transport que les bus et accessible pour les personnes à mobilité réduite.

IDFM a motivé le choix d'un prolongement en tunnel par :

- La faible soutenabilité du scénario en surface, tel que présenté à la concertation préalable, et « fortement remis en question au regard de ses incidences sur le tissu urbain »
- Le fait qu'il s'agit d'une solution « partagée par une majorité de participants malgré sa complexité technique ».

Localisation du projet

Le projet est intégralement localisé sur la commune de Clamart.

Le tracé projeté, correspondant à un TRAM en tunnel, a pour extrémités, à ce stade, la station existante de Jardin Parisien, et la zone de la gare actuelle de Clamart (ligne N) et de la future gare du la ligne 15 du Grand Paris Express.

Source : site de la concertation (https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/tram-t10-prolongement/decouvrir-le-projet-t10-prolongement)

Caractéristiques principales

IDFM a retenu un prolongement en tunnel présentant à ce stade de la concertation les caractéristiques suivantes :

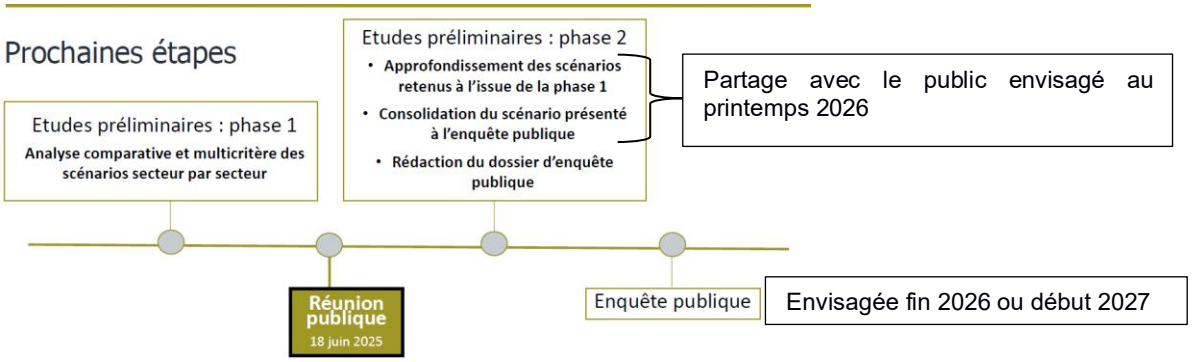
- 3 nouvelles stations (Mairie de Clamart, Centre de Clamart à proximité du parc de la Maison Blanche, Gare de Clamart), et 2 ouvrages annexes (Bois de Clamart dans le secteur du parcours sportif ; secteur Lazare Carnot entre le centre-ville et la gare de Clamart), pour l'accès des secours au tunnel en cas d'incident et la ventilation et le désenfumage du tunnel
- 5 min de temps de parcours
- 3,1 km de tracé linéaire
- une fréquentation cible de 53 000 nouveaux voyageurs / jour

Coût

L'investissement est estimé à 700 millions d'€ (hors matériel roulant).

Calendrier

Le calendrier annoncé en réunion publique du 18 juin 2025 positionne une enquête publique fin 2026 ou début 2027, et une durée du chantier de l'ordre de 5 à 6 ans à partir de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique.



3. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Dans sa délibération du 28 juin 2023, le conseil d'administration d'IDFM a formulé 3 engagements, qu'IDFM a repris et précisés dans son bilan publié le 7 août 2023 :

1. La recherche, dans les études de schéma de principe, de « toutes les optimisations en matière de réduction des impacts fonciers et environnementaux en appliquant la démarche éviter-réduire-compenser, de conditions de réalisation des travaux, de conception technique et d'intérêt socio-économique du projet »
2. L'examen et l'évaluation, « dans le cadre de la suite des études, des nouvelles alternatives proposées par les participants pendant la concertation au regard des enjeux identifiés ».

   A cet effet, IDFM s'engage à :

   - partager des conclusions sur les suites à donner aux alternatives et les modalités de poursuite du projet lors de la réunion publique prévue en octobre 2023, puis poursuivre les études et échanges dans le cadre de la concertation continue,
   - mener des analyses complémentaires sur les nouvelles alternatives dans la prochaine phase d'études.
3. Le maintien, « conformément au code de l'environnement d'un dispositif de concertation continue du public, sous l'égide d'une garante, associant l'ensemble des acteurs du territoire, les associations d'usagers et les partenaires du projet ».

Plus précisément IDFM s'engage à

- réaliser des études techniques du projet, destinées à optimiser le projet et en réduire les effets négatifs, menées de façon itérative, avec des points d'étape réguliers et en dialogue avec le public. L'objectif est de recueillir les points d'attention éventuels, en s'appuyant sur les sujets identifiés dans le cadre de la concertation préalable, et avec la possibilité de diagnostics partagés, de balades urbaines et d'ateliers sectoriels.
  IDFM s'engage ainsi à **mettre en place un travail itératif avec le public** à la fois sur les secteurs concernés par le projet, le quartier Jardin-Parisien, le centre-ville de Clamart et le quartier de la gare de Clamart mais aussi sur les thématiques à enjeux (dont le choix du tracé et la localisation des stations et des ouvrages annexes) avec des restitutions intermédiaires de ce dialogue tout au long du projet afin d'alimenter les études.
- au moment de la rédaction du dossier de schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique pour le projet retenu : **publier l'avis du Secrétariat Général pour l'Investissement** (SGPI) sur le bilan socio-économique du projet, et **l'avis de l'Autorité environnementale** sur l'étude d'impact du projet et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces impacts
- **mettre en place un Comité de pilotage avec les élus du territoire** pour retenir le projet à présenter à l'enquête publique sur la base des conclusions des études et des réflexions menées avec le territoire

S'agissant des évolutions du système de transport à terme, IDFM « s'engage à croiser des scénarios d'aménagement avec la thématique transports et mobilités douces dans le cadre de la concertation continue, notamment sur la restructuration du réseau de surface et les pratiques de mobilité (mobilités douces notamment). Si le projet devait avoir des incidences sur la circulation routière, celles-ci seraient abordées dans le cadre des scénarios d'aménagement dans la perspective du schéma de principe ».

4. Actualités liées au projet

4.1. Organisation de la concertation continue

En réponse à la recommandation n°1 des garantes, IDFM a proposé en octobre 2023 une concertation continue organisée sur plusieurs phases, dont les délais et l'organisation précise ont été affinés au fur

et à mesure de l'avancement de la concertation continue et des études :

a) Une phase **d'approfondissement du diagnostic territorial et de recueil de données**, avec les parties prenantes ayant soumis un cahier d'acteur qui le souhaitent, et avec les habitants des 3 secteurs principalement impactés par le projet (quartier Jardin Parisien, centre-ville et mairie de Clamart, gare de Clamart).

   Cette phase est préalable aux études dites préliminaires, qu'elle doit nourrir, et qui ne doivent démarrer qu'à l'issue de la phase 1 ; IDFM a précisé à de nombreuses reprises qu'elle ne disposait donc pas de données complémentaires à apporter durant cette phase, par rapport à la concertation préalable.

   Elle s'est déroulée entre décembre 2023 et avril 2024.

b) Une phase de **travail collaboratif et itératif autour de l'élaboration du projet, et de ses études préliminaires au « schéma de principe » et au dossier d'enquête publique**.

   Cette phase s'est déroulée au 1er semestre 2025.

c) Une phase d'élaboration du « schéma de principe » du projet et du dossier d'enquête public, avec communication de l'avis consultatif de l'Autorité environnementale et de l'avis consultation du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) sur le bilan socio-économique du projet.

   Cette phase doit démarrer dès la stabilisation d'un scénario de prolongement du T10.

4.2. Les relations avec les parties prenantes

La garante est restée à la disposition des parties prenantes pour répondre à leurs questions, en particulier à la suite des ateliers de février 2025 qui ont suscité des inquiétudes de la part de plusieurs riverains. A cette occasion la garante a eu plusieurs entretiens avec des riverains qui l'avaient contactée.

4.3. Le travail avec Ile de France Mobilités

La garante a travaillé de façon régulière avec IDFM et son assistance à maîtrise d'ouvrage, pour déterminer les modalités des événements à organiser avec le public et les parties prenantes, porter ses préconisations, et faire part des questions et attentes des acteurs locaux.

4.4. Le déroulement de la concertation continue entre octobre 2024 et septembre 2025

IDFM a consacré le second semestre 2024

d'une part à approfondir des scénarii d'implantation des stations, tenant compte à la fois des échanges en atelier début 2024, des investigations techniques conduites sur le terrain et du travail mené avec les divers opérateurs concernés par le projet (les communes concernées, la Société des grands projets, les opérateurs réseaux, …),

d'autre part à préparer, avec la garante, l'organisation du dialogue territorial pour 2025.

La concertation avec le public s'est organisée sur plusieurs niveaux, au 1er semestre 2025 :

a) Le partage de l'avancement des études et des analyses comparatives des scénarii approfondis par IDFM, dans des ateliers collaboratifs sectorisés, en février et mars,
b) L'approfondissement de sujets transverses dans un « groupe d'échanges et de proximité » réunissant des parties prenantes organisées (collectivités, associations, …), en mars et en juin,
c) Une réunion publique de restitution d'une part des scénarii retenus pour le prolongement à date, et d'autre part de l'évaluation des solutions alternatives au prolongement, le 18 juin,
d) Des échanges avec des riverains sur des situations particulières, entre mars et juillet,
e) Le partage d'informations via le site du projet et de la concertation.

L'information du public s'est essentiellement organisée à partir du site de la concertation, avec une lettre d'information (N°4) publiée en janvier 2025 exposant la logique de la conduite des études et présentant les ateliers en présentiel, et des informations sur la réunion publique du 18 juin. Cette lettre d'information a été envoyée aux personnes qui se sont inscrites via le site du projet et de la concertation pour recevoir de l'information.
La commune de Clamart a relayé les informations relatives aux diverses réunions, ainsi que certaines communes voisines pour la réunion publique de juin.

a) Le partage de l'avancement des études et des analyses comparatives des scénarii approfondis par IDFM

IDFM a organisé

- 3 ateliers en présentiel (secteurs Mairie de Clamart et Centre-Ville le 5 février ; secteur Jardin Parisien le 12 février ; secteur gare de Clamart le 13 février),
- puis 3 ateliers en distanciel (secteurs Mairie de Clamart et Centre-Ville le 27 février ; secteur Jardin Parisien le 28 février ; secteur gare de Clamart le 4 mars).

Le choix d'événements sectorisés répond à des situations assez différentes en termes d'insertion des ouvrages et de tissu urbain (l'entrée du tunnelier au Jardin Parisien et les 3 stations prévues à ce stade sur le tracé du tram), et au besoin de personnaliser les échanges avec les riverains sur ces 4 environnements.

Les ateliers en distanciel ont été décidés mi-février pour les personnes qui n'avaient pas pu suivre les 1ers ateliers (du fait de la jauge d'environ 30 personnes imposée par la taille des salles et la nature de l'exercice), ou s'étaient manifestées dans la foulée de ces ateliers.

Cette décision fait en particulier suite à la réaction de plusieurs riverains du secteur Gare (rue des Garrements et à proximité), avertis par la diffusion, hors contexte, de schémas présentés en atelier du 13 février, et très inquiets d'être possiblement concernés par une des options d'implantation.

La garante a participé à ces 6 ateliers, qui ont réuni entre 30 et 47 personnes pour les événements en présentiel, et entre 3 et 70 personnes pour les ateliers en distanciel.

L'objectif de ces ateliers était :

- de revenir sur le diagnostic établi en préalable au lancement des études préliminaires,
- d'expliciter les contraintes de conception, les scénarios étudiés et les critères de l'analyse,
- de présenter les scénarios retenus à l'issue de l'analyse comparative et multicritère,
- de recueillir les contributions sur les scénarios socles retenus pour la phase 2 des études préliminaires.

Les échanges se sont organisés autour de 5 sujets :

- la synthèse des expressions recueillies lors du diagnostic de 2024,
- le partage des contraintes de conception,
- la présentation des scénarios étudiés par IDFM (retenus et non retenus ; cartes de situation ; analyse technique, …),
- la discussion autour de l'analyse multicritère des scénarios retenus par IDFM,
- la présentation de la technologie innovante « bitube » pour le tunnel, la comparaison avec la technologie « monotube », et l'état des perspectives à date.

b) L'approfondissement de sujets transverses dans un « groupe d'échanges et de proximité » réunissant des parties prenantes organisées (collectivités, associations, …)

La mise en place d'un « groupe d'échanges et de proximité » répond à une préconisation faite par la garante dans son bilan intermédiaire du 14 octobre 2024 : « gérer dans un dispositif ad hoc les relations avec les parties prenantes qui souhaitent se mobiliser et contribuer ».
Cela afin de compléter la comitologie du projet, très « institutionnelle », avec un dispositif ad hoc associant les acteurs de terrain qui se veulent force de proposition. L'objectif est d'échanger sur le processus projet, d'aborder des sujets transverses, d'approfondir des sujets techniques qui font débat et de faire monter en compétences les parties prenantes, sans pour autant se substituer au dialogue de

terrain avec les citoyens pour tester des propositions techniques, présenter les arbitrages sectoriels et élaborer le projet.

Le groupe d'échange et de proximité réunit à la fois des représentants des associations et collectifs ayant déposé des cahiers d'acteurs, des représentants des conseils de quartier, des élus, des acteurs techniques et des acteurs économiques.

IDFM a organisé 2 réunions du groupe :

Le 5 mars pour installer le groupe, et partager le processus d'étude suivi par IDFM, avec les thématiques prises en compte pour évaluer le projet et les critères sous-jacents utilisés pour mener les analyses comparatives entre les options.
Ont aussi été évoquées les thématiques transverses intéressant les participants : les analyses des solutions alternatives au prolongement du T10 en tunnel, la méthode d'évaluation socio-économique du projet, le bilan carbone, l'élaboration de l'étude d'impact …

Le 16 juin pour partager les évaluations des alternatives au projet de prolongement en tunnel portées à la concertation préalable : le prolongement du T10 en surface/subsurface à Clamart, le prolongement du métro 4 vers le T10, le renforcement des réseaux de bus/BHNS (renfort et optimisation des bus actuels ; navettes « express » T10-M15 ; création d'un BHNS).
Cette présentation correspond à un engagement d'IDFM dans sa réponse au bilan de la concertation préalable en 2023.
Le partage en groupe d'échanges et de proximité, en amont de la présentation faite en réunion publique du 18 juin, a permis de consacrer plus de temps au sujet, avec une partie des acteurs à l'origine de ces propositions. A noter que le représentant du conseil Départemental des Hauts de Seine a apporté des compléments de réponse sur la pertinence fonctionnelle ou technique de certaines alternatives, en lien avec le périmètre de compétence du CD 92.

c) Une réunion publique de restitution des scénarii retenus pour le prolongement, et des évaluations des solutions alternatives au prolongement

IDFM a poursuivi ses études, entre mars et juin 2025, en vue de stabiliser un scénario de prolongement du T10, sur la base des scénarii présentés en ateliers et des échanges de février et mars 2025.

L'objectif de la réunion publique était double :

- Présenter et partager une synthèse des évaluations des alternatives au projet de prolongement en tunnel portées à la concertation préalable (le prolongement duT10 en surface/subsurface à Clamart, le prolongement du métro 4 vers le T10, le renforcement des réseaux de bus/BHNS (renfort et optimisation des bus actuels ; navettes « express » T10-M15 ; création d'un BHNS)).
- Présenter et partager les scénarii d'insertion retenus pour la suite des études (options retenues ou options encore ouvertes).

  Ainsi IDFM a indiqué ne conserver qu'un scénario pour l'entrée du tunnel (dans le secteur Jardin parisien, avec 2 options possibles), pour la station Centre-ville (sur le secteur de l'ancien magasin Marionnaud) et pour le secteur Gare (Station T10 parallèle au Métro 15), et maintenir 2 scénarii pour la station Mairie de Clamart (une implantation remaniée place de la Mairie et une nouvelle implantation sur l'ancien gymnase du Guet).

  Cf. annexe 3.

De son côté la garante a remis en perspective l'ensemble du processus de dialogue territorial et d'instruction règlementaire (concertations sous l'égide de la CNDP et enquête publique) de façon à bien rappeler les divers jalons d'avancement et d'arbitrage d'un projet de ce type.

La réunion publique a réuni environ 450 personnes.

d) Des échanges avec des riverains sur des situations particulières, entre mars et juillet

Des riverains possiblement concernés par des acquisitions foncières ou des travaux liés au chantier ont contacté dès février soit IDFM, soit la garante (qui leur a apporté des informations sur le processus de

concertation en cours et les a mis en relation avec IDFM).

Le resserrement des options possibles, en juin, a par ailleurs fait monter l'inquiétude et les questionnements.

IDFM a donc proposé, sans attendre des phases ultérieures d'études et d'instruction réglementaire, des échanges personnalisés avec les clamartois qui le souhaitaient, sous 2 formats :

- des réunions en distanciel, entre mars et juin, avec des riverains qui avaient suivi les ateliers ou s'étaient manifestés par mail,
- des permanences les 1er, 8 et 9 juillet, accessibles sur inscription, en direction des propriétaires des biens immobiliers potentiellement concernés par le projet sur le secteur de Gare de Clamart, et contactés par courrier.

e) Le partage d'informations via le site du projet et de la concertation

IDFM a mis en ligne :

- au fil de l'eau, les présentations et les comptes-rendus des ateliers et de la réunion publique,
- en mars 2025, la fiche « tout comprendre sur le processus d'études d'un projet d'infrastructure de transport », exposant les grandes thématiques permettant d'évaluer un projet et les critères interdépendants sur lesquels repose l'étude comparative des scénarii,
- en juin 2025, 2 documents de niveau « études préliminaires » relatifs aux principales alternatives portées à la concertation préalable : « études des solutions alternatives – mode BUS », et études d'un prolongement en surface avec « une voie en tranchée couverte à sens unique d'une part, et d'autre part une voie en surface suivant le même tracé que cette tranchée couverte »,
- en juillet 2025, une actualité sur la fréquentation du T10 sur la portion Croix de Berny à Jardin Parisien.

IDFM a mis à jour la foire aux questions suite à une quinzaine de questions déposées sur le site.

Site de la concertation

Du 1er avril au 30 septembre 2025 le site du projet et de la concertation a fait l'objet de nombreuses consultations (plus de 8 000), en lien avec les actus postées. La Médiathèque du site a elle aussi été consultée (près de 200 vues). La page Concertation qui présente les modalités de la concertation continue a fait l'objet d'une petite centaine de vues.

5. Que s'est-il passé en matière de participation ?

5.1. Le suivi des engagements du porteur de projet

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage e	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse				
1. S'engager à répondre aux questions et demandes formulées, et à porter les résultats à la connaissance du public. *Il convient de porter une attention particulière aux réponses apportées aux sujets liés à l'opportunité du projet, à l'environnement sous divers aspects, aux impacts sur le tissu urbain, au processus de gestion des expropriations et parcelles libérées après les travaux, aux interfaces avec le réseau de transport, et aux coûts.*	A l'issue de la concertation, IDFM confirme la poursuite du projet de prolongement en tramway en tunnel et s'engage à ce que les études de schéma de principe recherchent toutes les optimisations en matière de réduction des impacts fonciers et environnementaux, de conditions de réalisation des travaux, de conception technique et d'intérêt socio-économique du projet. Ces optimisations seront notamment recherchées en appliquant la démarche éviter-réduire-compenser.	Octobre 2023 jusqu'à l'enquête publique	Jusqu'à l'enquête publique, IDFM s'engage à mettre en place un dispositif de concertation continue du public, sous l'égide d'une garante, associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet. Moyens mis en place : - Publication progressive sur le site internet dédié au projet d'une série de fiches décryptage enrichies au fur et à mesure du projet - Moments de dialogue et de partage avec le public lors de l'avancée du projet	IDFM a mis en œuvre plusieurs moments de dialogue et de partage avec le public depuis octobre 2023 (annexe 2), au travers • de la réunion de restitution de la concertation préalable le 17 octobre 2023, • des auditions et ateliers sectoriels organisés entre décembre 2023 et mars 2024, • d'ateliers sectoriels, d'une réunion publique, de permanences riverains, et de 2 réunions du groupe d'échange et de proximité entre février et juillet 2025. La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.
2. S'engager à examiner et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public, pour les diverses familles de projets alternatifs recensées : *A. Un projet de prolongement amélioré* *B. Un TRAM autrement* *C. Un métro plutôt qu'un TRAM* *D. Une solution organisée autour du réseau bus* *E. Un prolongement à poursuivre au delà de Clamart* *en précisant autant que possible leurs bénéfices ou impacts sur les sujets qui ont fait débat (impact sur le bâti et la forêt de Meudon, coût, etc.).*	IDFM s'engage à examiner et évaluer dans le cadre de la suite des études, les nouvelles alternatives proposées par les participants pendant la concertation au regard des enjeux identifiés.	Octobre 2023 jusqu'à l'enquête publique	-Partage des conclusions sur les suites à donner aux alternatives et les modalités de poursuite du projet lors de la réunion publique prévue en octobre 2023 puis poursuite des études et échanges dans le cadre de la concertation continue -Analyses complémentaires sur les nouvelles alternatives dans la prochaine phase d'études -Lettre d'info sur les suites du projet	IDFM a présenté mi 2025 en groupe d'échanges et de proximité et en réunion publique les évaluations menées par ses services techniques, sur les principales alternatives : • le prolongement duT10 en surface/subsurface à Clamart, • le prolongement du métro 4 vers le T10, • le renforcement des réseaux de bus/BHNS (renfort et optimisation des bus actuels ; navettes « express » T10-M15 ; création d'un BHNS) IDFM a par mis en ligne 2 documents de niveau « études préliminaires » relatifs aux principales alternatives portées à la concertation préalable, en complément des présentations synthétiques faites.

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage e	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
3. Exposer, si IDFM décide de poursuivre un projet de TRAM, comment la matière issue de la concertation a été ou non prise en compte, et comment elle a amélioré le projet, au plan de la conception de l'infrastructure en elle même, de son exploitation, et de ses interactions avec le territoire communal ou supra-communal dans son ensemble	La concertation a été l'occasion de confirmer l'opportunité du projet en le confrontant aux habitudes de mobilités du territoire, opportunité qui apparait comme confirmée au regard des avis exprimées. Par ailleurs, elle a montré une plus forte adhésion du territoire au scénario tunnel par rapport au scénario surface : 90% des participants ont exprimé une préférence pour ce scénario. En ce qui concerne le scénario tunnel, elle a permis d'identifier et de hiérarchiser les sujets générant des questionnements de la part des participants, en particulier les conditions d'insertion des émergences, les incidences sur l'environnement, la réalisation des travaux et le coût du projet. La concertation a également permis de faire émerger des alternatives aux scénarios proposés, telles qu'un tracé « semi-enterré » superposant les deux voies du tramway sur les tronçons les plus contraints, un tracé mixte constitué de sections en surface et d'autres en tunnel, etc.			Sans objet
4. Exposer : • *les critères utilisés dans le processus de décision d'IDFM pour retenir un projet parmi d'autres, en précisant la place accordée au bilan socio-technico-économique, au bilan environnemental (impacts urbains, habitat, biodiversité, bilan carbone du projet, ...), et à d'éventuelles externalités qui seraient prises en compte,* • *la façon dont d'autres critères sont éventuellement pris en compte dans le processus ultérieur d'instruction du projet,* • *et de façon générale le processus de décision et son calendrier*	De manière générale, pour retenir un projet, IDFM se fonde sur un ensemble de critères diversifiés regroupant notamment : - l'intérêt pour le territoire en termes d'amélioration du réseau de transports en commun ; - l'ensemble des incidences du projet sur le territoire ; - le coût du projet et sa rentabilité socio-économique. Dans le cas présent, IDFM s'appuie sur les critères d'analyse présentés dans le Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales et le dossier de concertation, complétés avec les enseignements de la concertation : la performance d'exploitation et l'attractivité pour les usagers du Sud des Hauts-de-Seine, les emprises foncières et le nombre de bâti nécessaires au projet, les impacts sur l'environnement et les fonctionnalités urbaines, le coût du projet. ----------	Octobre 2023 jusqu'à l'enquête publique	1 - Réalisation des études techniques du projet (objectif : optimisation du projet et réduction des effets négatifs) menées de façon itérative, avec des points d'étape régulier et en dialogue avec le public afin de recueillir les points d'attention éventuels, en s'appuyant sur les sujets identifiés dans le cadre de la concertation préalable. Possibilité de diagnostics partagés, de balades urbaines et d'ateliers sectoriels. 2 - Rédaction du dossier de schéma de principe, de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique pour le projet retenu : avec la publication • De l'avis du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) sur le bilan socio-économique du projet • De l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces impacts	IDFM a publié, en mars 2025, la fiche « tout comprendre sur le processus d'études d'un projet d'infrastructure de transport », exposant les grandes thématiques permettant d'évaluer un projet et les critères interdépendants sur lesquels repose l'étude comparative des scénarii. IDFM a exposé, dans les ateliers sectorisés de février et mars 2025, une analyse multicritère des scénarios retenus et les grilles de critères utilisés à cet effet, en fonction des secteurs et des enjeux associés. La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage e	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
	IDFM va poursuivre les études de conception du projet sur la base du scénario de prolongement du T10 à la gare de Clamart par un tramway en tunnel. La prochaine phase d'études, de niveau études préliminaires et appelée « études de schéma de principe », aura pour objectif d'approfondir la conception du projet, de répondre aux attentes formulées par le territoire dans le cadre de la concertation et d'élaborer les dossiers de schéma de principe et d'enquête d'utilité public. L'enquête publique permettra de recueillir les appréciations, suggestions et éventuelles contre-propositions émanant du public et des acteurs du territoire, afin d'éclairer le maître d'ouvrage et les autorités en charge des autorisations administratives sur la prise de décision pour la poursuite du projet.		3 - Mise en place d'un Comité de pilotage avec les élus du territoire pour retenir le projet à présenter à l'enquête publique sur la base des conclusions des études et des réflexions menées avec le territoire	
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s				
1. Présenter dans le cadre d'une réunion publique la réponse du maitre d'ouvrage au bilan des garantes, et les enseignements qu'il tire de la concertation préalable, en y associant les garantes	IDFM s'engage à organiser une réunion publique afin de présenter au public le bilan des garantes et les enseignements de la concertation et de mettre en partage les engagements du maître d'ouvrage	Octobre 2023	-Réunion publique de restitution du bilan des garantes et de la réponse du maître d'ouvrage -Lettre info -Information sur le site internet	Engagement réalisé le 17 octobre 2023
2. Exposer les engagements d'IDFM pour mettre en place une boucle de dialogue et de co-construction avec les publics possiblement impactés, en vue de traiter	IDFM s'engage à mettre en place un travail itératif avec le public à la fois sur les secteurs concernés par le projet, le quartier Jardin-Parisien, le centre-ville de Clamart et le quartier	2024-2025	-Diagnostic en marchant ; ateliers de travail secteur par secteur ; réunion publique de présentation du scénario retenu	Processus mis en place lors de la phase 1, en 2024 puis 2025 (Annexe 2 et 3). La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage e	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
les points de vigilance majeurs que sont les impacts sur le bâti, la prise en compte des carrières et des eaux souterraines, la traversée de la forêt de Meudon, l'interconnexion avec la ligne 15, l'emplacement des stations, l'évolution des dessertes de bus, la gestion des chantiers. *Evaluer la nécessité d'un dialogue spécifique sur le quartier de la gare de Clamart avec les riverains, les acteurs du développement urbain, et la Société du Grand Paris.*	de la gare de Clamart mais aussi sur les thématiques à enjeux (dont le choix du tracé et la localisation des stations et des ouvrages annexes) avec des restitutions intermédiaires de ce dialogue tout au long du projet afin d'alimenter les études. Ce dispositif de réflexion en commun mixera donc information et participation dans la logique de la concertation préalable qui s'est tenue au printemps 2023.		-Ateliers thématiques sur les conditions de mise en oeuvre du projet pour chacune des thématiques à enjeux -Lettre d'info et site internet du projet	
3. Proposer des pistes pour aborder, dans la concertation continue, la gestion des évolutions du système de transport à terme – circulation routière, bus, mobilités douces – en vue de concrétiser les objectifs de décarbonation et de désenclavement territorial mis en avant dans le projet, en associant les acteurs en responsabilité sur ces sujets, et les parties prenantes impliquées sur ces thématiques.	IDFM s'engage à croiser des scénarios d'aménagement avec la thématique transports et mobilités douces dans le cadre de la concertation continue, notamment sur la restructuration du réseau de surface et les pratiques de mobilité (mobilités douces notamment). Si le projet devait avoir des incidences sur la circulation routière, celles-ci seraient abordées dans le cadre des scénarios d'aménagement dans la perspective du schéma de principe. Au titre des conditions de mise oeuvre du projet, les conditions de circulation et réseau de bus et le schéma de circulation commenceront à être abordés en 2025 en concertation avec les citoyens. Ces éléments pourront par exemple faire l'objet d'échanges avec les collectivités dans le cadre des comités techniques qui seront organisés tout au long des études du	2024-2025	- Ateliers thématique / diagnostic en marchant ou à vélo en présence des parties prenantes (associations notamment) - Réunions	La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage e	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
	projet.			
4. Etudier les modalités d'un site internet plus fonctionnel pour la concertation continue, en vue de répondre aux difficultés rencontrées en concertation préalable, faciliter l'accès à l'information et aux contributions du public. *Maintenir le site de la concertation jusqu'à l'ouverture de la concertation continue et transférer dans le site de la concertation continue les éléments d'information et de contributions et les bilans et plus généralement les grands éléments de la concertation préalable.*	IDFM s'engage à améliorer le système du site internet du projet avec des nouvelles fonctionnalités pour la transparence des avis, la possibilité de soumettre des questions et une mise à disposition de l'ensemble des documents de la concertation préalable et continue. Le site internet du projet sera enrichi avec les nouveaux éléments durant toute la durée du projet.	Fin 2023	-Amélioration des pages d'information sur le projet avec une publication automatique des avis avec contrôle a posteriori -Mise en place d'un formulaire de contact permettant de poser une question	IDFM a fait migrer le site de la concertation sur une plate-forme qui mutualise divers projets, et dont le fonctionnement est plus satisfaisant. Il est possible de poser des questions via un formulaire Contact, et IDFM s'engage à publier régulièrement sur le site internet les réponses pouvant être apportées au fil de la concertation. A noter qu'une FAQ est déjà en place. Une médiathèque est en place. La garante suivra le bon fonctionnement de ces espaces dans la suite du projet.
5. Veiller à ce que chaque partenaire de la démarche inscrive, en phase de concertation continue, sa communication dans les principes d'argumentation et de transparence des échanges, principes qu'il appartiendra à IDFM de mettre en œuvre pour prendre en compte des attentes et points de vigilance exprimés par les populations et parties prenantes concernées ou impactées.	IDFM s'engage à réaliser un suivi de la communication et de la concertation à travers un comité avec les partenaires du projet permettant de partager le programme de la concertation continue, de partager les éléments et documents de communication et de réaliser un suivi régulier des publications des collectivités et partenaires. IdFM s'engage également à mettre à disposition des kits de communication	Fin 2023 puis tout au long du projet jusqu'à la mise en service	-Organisation régulière d'un comité de suivi de la communication et de la concertation avec les partenaires du projet -Mise à disposition de kits de communication.	IDFM a mis en place en 2024 la comitologie institutionnelle du projet, qui doit permettre de gérer la communication sur le projet. La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.

5.2. Avis de la garante sur le déroulement de la concertation

Au cours du second semestre 2024 IDFM a avancé dans ses diverses études et dans son processus de recherche de scénarii fonctionnellement et techniquement possibles, en intégrant des points de vigilance et des demandes formulées au 1er semestre 2024 dans le diagnostic territorial partagé avec le public. Ces travaux ont permis d'organiser plusieurs rendez-vous de travail et de partage d'information avec le public et les parties prenantes du projet au 1er semestre 2025 (Cf. annexes 2 et 3) :

> Il a ainsi été proposé à l'analyse, sur les 4 secteurs à enjeux du projet (l'entrée du tunnelier au sud et l'emplacement des 3 dessertes), diverses options évaluées avec un certain détail technique et ayant fait l'objet d'une analyse multicritères, afin de recueillir les avis et points de vigilance des riverains. Les ateliers et la réunion publique de juin ont suscité un fort intérêt (450 personnes se sont déplacées en juin pour la réunion publique), même si des riverains potentiellement impactés par les diverses options mises sur la table ont regretté ne pas avoir été prévenus à titre particulier dès février. La garante note qu'IDFM a par la suite veillé à les informer individuellement des événements les concernant.
>
> IDFM a par ailleurs mis en œuvre un de ses engagements pris à la suite de la concertation préalable de 2023, en présentant une évaluation plus poussée des principales alternatives portées par des parties prenantes lors de la concertation préalable.
>
> IDFM a mis en place un « groupe d'échanges et de proximité » en réponse à une préconisation faite par la garante dans son 1er bilan intermédiaire, ce qui a permis d'échanger de façon plus approfondie avec les associations et collectifs mobilisés depuis 2023 sur des sujets transverses.
>
> Enfin, IDFM a débuté des relations plus personnalisées avec les riverains potentiellement concernés par les travaux et les acquisitions foncières.
>
> Par ailleurs d'autres sujets sont restés ouverts à la discussion, comme les alternatives au prolongement du TRAM.

La garante considère donc le droit à l'information et à la participation du public a bien été respecté dans cette phase de la concertation continue.

Au-delà, la garante note que la présentation pour avis et points de vigilance des diverses options techniques sur les 4 secteurs d'étude a créé un climat d'inquiétude très fort chez certains riverains possiblement concernés par les travaux et acquisitions foncières particuliers à chaque option.
Face à des critiques que certains ont légitimement souhaité exprimer, la garante a à plusieurs reprises remis en perspective les exigences de la concertation continue dans le respect du code de l'environnement (informer le public tout au long du processus d'élaboration du projet et l'impliquer dans les choix), tout en soulignant sa contrepartie : la mise sur la table de multiples scenarii de travail dont certains seront écartés au fur et à mesure de l'avancement des études, et l'inquiétude que leurs potentiels impacts peuvent créer, d'autant plus importante que la complexité du projet entraine des temps d'études importants.

La garante constate par ailleurs que certains Clamartois réfutent toujours l'opportunité d'un projet dont les bénéfices ne les concerneraient pas d'après eux, et considèrent que le sujet des alternatives locales comme l'étoffement du réseau de bus doit rester ouvert. Ces demandes s'expriment dans un contexte où la concertation continue est menée sur le seul territoire d'impact du projet (Clamart) alors que le prolongement du T10 répond à des enjeux supra clamartois, voire régionaux selon IDFM.
La garante rappelle que la concertation continue telle que prévue par le code de l'environnement doit accompagner la recherche par IDFM d'un tracé de moindre impact pour le prolongement du T10 en y associant les publics concernés par l'opération. Pour autant les interrogations et positions sur des alternatives « bus » restent légitimes, s'agissant d'un projet à fort impact urbain.
C'est pourquoi la garante a plusieurs fois rappelé le processus global de dialogue territorial autour d'un projet de ce type. L'enquête publique sera l'occasion, sous la conduite d'une commission d'enquête indépendante, d'évaluer l'utilité publique du projet, au regard de ses impacts et bénéfices, après que l'Autorité Environnementale et le Secrétariat général pour l'investissement auront rendu leurs avis consultatifs sur la prise en compte des conséquences environnementales et sur le bilan socio-économique du projet.

6. Les arguments et questions exprimés

Les ateliers de février et mars, la réunion publique du 18 juin, les permanences riverains début juillet, les réunions du groupe d'échange et de proximité, et les échanges via la boite Contact ou la garante ont permis aux divers publics du projet de poser des questions à IDFM, soit sur les scénarii techniques soumis à la concertation, soit sur le projet en général, et d'exprimer des avis sur la démarche de concertation ou sur les options proposées.

La garante a pris le parti d'intégrer à son analyse certaines questions posées lors d'une réunion organisée en juin par une association clamartoise, sans que soient présent IDFM et la garante, dès lors qu'elles n'avaient pas déjà émergé dans la concertation continue ou qu'elles questionnaient la concertation. A cet effet la garante s'est fondée sur les vidéos de la réunion, rendues publiques.

En synthèse, les échanges n'ont pas fait émerger de nouvelles thématiques, mais l'avancement des études mises sur la table a permis de dégager les préoccupations et interrogations principales des participants de la démarche à date. Les riverains directement concernés par de possibles expropriations ont par ailleurs fait part de leurs inquiétudes, voire pour beaucoup de leur opposition à de telles expropriations.

Les contributions sont de différentes natures :

Des avis sur les emplacements à retenir pour les stations prévues sur le tracé du prolongement, sur la base des scénarii évalués par IDFM :

Pour la station centre-ville :

Selon plusieurs participants, le secteur Pierre-Louvrier paraît le plus pertinent pour accueillir une station, car il entraînerait moins d'expropriations, et il est équidistant des stations Mairie de Clamart et Gare de Clamart. Les avis divergent sur les 2 emplacements proposés pour ce secteur : s'agissant de l'option 1 qui réduit au maximum les acquisitions foncières, la possibilité de sacrifier le verger existant le temps des travaux n'est pas partagée, son utilité sociale et environnementale faisant débat entre les riverains.

La justification de la station est questionnée, eu égard aux impacts sur la riveraineté et à son utilité fonctionnelle réelle, à démontrer.

Pour la station Mairie de Clamart :

La destruction du bâtiment administratif n'apparaît pas problématique, du fait de sa qualité architecturale jugée faible, si la bonne relocalisation des services est assurée.

L'option d'une station sous la place de la mairie suscite des inquiétudes : impact du chantier sur les commerces, sur la vie de quartier, sur les espaces verts ...

Les impacts des travaux sur le bâtiment de la mairie, et sur les bâtiments des écoles à proximité sont évoqués.

La possibilité de déporter la station ou la base vie sur le gymnase du Guet est de nouveau évoquée, pour épargner la place de la Mairie.

Pour la station gare de Clamart :

Les 2 points d'entrée adoptés par IDFM pour départager les options sont partagés :

- éviter des expropriations, s'agissant d'un secteur pavillonnaire de qualité,
- garantir une interconnexion efficace avec la L15 et la ligne N (performance du TRAM).

La perspective d'un nouveau chantier à la suite des travaux de la ligne15 et des aménagements urbains autour de la gare suscite des oppositions notables, du fait de la durée annoncée pour le chantier (6 ans), des acquisitions foncières associées et des nuisances induites (réduction de la circulation des bus et des voitures, passages de camions, poussières, bruit, etc.).

Pour l'entrée du tunnelier sur les hauts de Clamart :

Les interactions avec le fonctionnement de l'hôpital Béclère des scénarii comportant une entrée du tunnelier au niveau de l'hôpital ont bien été identifiées. Le maintien en surface de la station Béclère est jugé préférable (facilitation de l'accès).

En dehors personnes directement concernées, le sujet des expropriations nécessaires, pour les scénarii au niveau de Jardin Parisien, est plutôt abordé sous l'angle de l'utilisation ultérieure des espaces restitués après les travaux (en particulier quelle serait la possibilité de renaturer les zones restituées ?).

Le maintien des stations-service est considéré comme un critère de choix entre les scénarii. La perspective du chantier et de ses impacts (réduction de la circulation des bus et des voitures, passages de camions, poussières, bruit, etc.) est problématique.

Des questions sur le futur chantier, particulièrement en termes d'impacts et de risques pour les bâtiments, par exemple :

La taille des emprises travaux : quelles perspectives ? quelles justifications ?

Les impacts sur le bâti existant : les risques liés aux vibrations en particulier pour les immeubles anciens.

La gestion des circulations d'eau : la Bièvre souterraine, la source sur le secteur Maison Blanche (résidence le Pigeonnier), les risques d'inondation au niveau du boulevard des Frères Vigouroux en cas de pluies fortes, ...

Les circulations relatives aux engins de chantier, et l'impact du chantier sur les circulations routières, piétonnes et bus, et les modalités proposées pour limiter les restrictions et sécuriser les parcours.

Les sondages en cours et à venir : choix des localisations, durée des campagnes, information des riverains, …

Le fonctionnement du tunnelier.

Des interrogations et demandes de précisions sur la suite des études et du projet, et sur ses impacts exacts, avec :

La nécessité de préciser plusieurs points :

- les jalons décisionnels, les modalités d'arbitrage (quels critères et quelle pondération), et le coût final cible du projet de prolongement ; les arbitrages entre les divers projets envisagés ou envisageables dans le sud des Hauts-de-Seine (prolongements des métro M12, M4, prolongement du T10),
- les modalités de détermination des emplacements des ouvrages annexes et la gestion de leurs impacts fonciers (quand ? quelle information ? …),
- le nombre d'expropriations nécessaires, leur localisation exacte, et les modalités accompagnant les acquisitions : en particulier la gestion du bien tant que le projet ne bénéficie pas d'une déclaration d'utilité publique et que le maître d'ouvrage n'engage pas l'acquisition, ou les conditions financières de l'acquisition.
  Au-delà des inquiétudes liées à la perte de son logement et la capacité à en retrouver un dans des conditions de localisation et de qualité équivalentes, des questions pratiques ont commencé à émerger : les délais sous lesquels un bien peut être acheté par IDFM après l'enquête publique, les obligations faites au propriétaire tant que l'acquisition n'est pas déclenchée, les modalités d'élaboration des prix par la direction de l'Immobilier de l'État et les recours possibles, la prise en compte des potentielles plus-values que réaliseraient des propriétaires non expropriés après la mise en service du T10, les aides au relogement et au déménagement, la prise en compte des frais de mutation en cas d'achat d'un nouveau bien, …
- les projections de trafic qui seront prises en compte pour le bilan technico-économique du projet, en lien avec les modélisations effectuées par IDFM.

Ce sujet est à mettre en relation avec 2 autres demandes :

- une information fiable et vérifiable du trafic mesuré sur le T10 en service entre Croix de Berny et Jardin Parisien ; sur ce point, des doutes s'expriment en effet sur les plus récentes données IDFM, du fait des écarts entre la perception du trafic observé de visu par certaines parties prenantes, les données l'open data d'IDFM à partir de mi 2024 (annoncées par IDFM comme issues de comptages incomplets), et les données communiquées par IDFM en réunion publique puis via une actualité sur le site de la concertation (annoncées comme issus de comptages manuels et donc fiables réalisés sur toute la ligne en mars 2025).
- La communication des nouvelles données fournies par l'Institut Paris Région, et notamment les évolutions des chiffres de population et d'emploi, à l'horizon de mise en service du prolongement et au-delà pour le territoire d'influence du T10 (pour rappel les données utilisées pour le projet présenté à la concertation préalable de 2023 datent du début des années 2010).

- les impacts du prolongement sur les fréquentations du T10, de la ligne N, des bus, en lien avec le point précédent,
- la capacité réelle à utiliser la technologie du bitube, et ses avantages et inconvénients par rapport à la technologie monotube si elle est retenue

La demande (récurrente) de travailler rapidement sur l'amélioration du réseau de bus local (en lien avec le désenclavement de secteurs jugés mal desservis, comme Percy Schneider ou le nord-ouest de Clamart).

Des demandes, déjà formulées par le passé, de prolonger le T10 vers la Porte de Versailles, ou de privilégier le prolongement du métro 12.

Des questions récurrentes sur l'opportunité du projet et la solution retenue :

La possibilité de retenir des alternatives basées sur le renforcement du réseau de bus local, plutôt qu'un prolongement du T10, reste évoquée, pour au moins 2 types de raisons : le fait que le prolongement n'aurait que peu d'intérêt fonctionnel pour les Clamartois et en particulier les personnes habitant le centre-ville et le quartier de la gare, et le risque d'un bilan technico-économique du projet défavorable qui remettrait en cause le projet, à cause d'une fréquentation qui serait insuffisante et d'un coût très élevé.

Des questions sur la concertation et le rôle de la garante, sur 2 points **:**

Le rôle de la garante et sa capacité à obtenir d'IDFM que l'accès à des données sincères, complètes et exhaustives soit donné au public.

Le présent bilan apporte dans son préambule des précisions sur le rôle des garants de la concertation. Les garants ne sont pas de simples observateurs de la concertation, mais ils formulent des recommandations concernant les dispositifs du dialogue territorial, en toute indépendance, sur la base des relations qu'ils entretiennent avec les diverses parties prenantes des territoires concernés, dans le respect des valeurs de la CNDP, dont la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations échangées.

S'agissant du second point, la garante note le contexte particulier dans lequel la question a été posée (une réunion où la garante n'était pas présente, pendant laquelle les organisateurs ont fait la promotion de l'abandon du projet de prolongement au profit d'une solution alternative particulière). Elle rappelle qu'IDFM a présenté lors de la réunion publique du 18 juin 2025 une évaluation des principales alternatives portées lors de la concertation préalable de 2023 (dont celle portée dans cette réunion) et a mis en ligne à la suite 2 documents détaillés permettant d'approfondir les présentations synthétiques de juin.

La suspension des réunions de septembre 2025 aux élections municipales de mars 2026, jugée regrettable par certains.

> *La garante a eu l'occasion de préciser, à l'occasion d'une question qui lui était directement adressée, la position de la CNDP, à savoir que ses garants sont tenus d'adapter leur activité en période de réserve électorale et préélectorale. Ainsi ils doivent veiller à ce que, dans les six mois précédant une élection, les candidates et candidats aux élections ne prennent pas la parole dans des réunions publiques dans le cadre des débats publics et concertations.*

7. La suite de la concertation continue

7.1. Les prochaines étapes du projet et de la concertation

IDFM a annoncé mi-juin être en mesure de poursuivre les études préliminaires, et de consolider d'ici le printemps 2026 un scénario de prolongement susceptible d'être présenté en conseil d'Administration, puis à l'enquête publique (prévue fin 2026/début 2027)

IDFM a annoncé qu'il envisageait de partager ce scénario avec le public au printemps 2026 après la période des élections municipales, et d'approfondir les échanges avec les propriétaires potentiellement concernés par les acquisitions foncières.

Pour rappel :

La concertation continue est prévue sur 3 phases cohérentes avec le processus d'élaboration d'un projet par IDFM [1]:

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) « *présente les éléments de faisabilité et d'opportunité d'un projet de transport. Il en décrit les caractéristiques principales et les principaux impacts, sur la base des études préalables. Une fois approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, le DOCP constitue le dossier support de la concertation préalable* ».

Les études préliminaires (au schéma de principe) « *consistent à réaliser toutes les études nécessaires, en complément de celles déjà exécutées, pour explorer, définir, concevoir et estimer les choix techniques du système de transport et d'insertion urbaine en fonction de l'environnement rapproché. D'un niveau de détail plus avancé par rapport aux études de DOCP, les études préliminaires traitent de l'ensemble des sujets nécessaires à la définition du projet : diagnostic territorial, étude du système de transport, insertion urbaine, impacts du projet : foncier, circulation, environnement, etc., estimation des coûts, planning de l'opération.*»

Le schéma de principe sert à constituer le dossier d'Enquête Publique. « *Il précise les objectifs du projet, définit son programme fonctionnel en termes d'insertion urbaine et environnementale, d'exploitation, de sécurité, d'intermodalité et en prenant en compte les préconisations issues de la concertation préalable. Il précise d'avantage le coût et le planning du projet en considérant les risques et aléas potentiels et effectue une première évaluation environnementale. ... il précède les dossiers d'Avant-Projet (AVP) et de Projet (PRO), qui précisent la conception détaillée du projet.*»

7.2. Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue

IDFM a indiqué que le projet pourrait faire l'objet d'une enquête publique fin 2026 ou début 2027, si un scénario de prolongement du T10 est effectivement consolidé et validé par le conseil d'Administration début 2026.

La garante rappelle que sa mission se terminera dès lors qu'IDFM saisira la préfecture en vue du lancement de l'enquête publique.

[1] Source : IDFM

Ses préconisations tiennent ainsi compte de ce contexte :

Pour la période de réserve électorale et préélectorale, jusqu'en mars 2026 :

- **Poursuivre des actions d'information via le site du projet et de la concertation** : par exemple avec des fiches pédagogiques sur les sujets qui font débat, la liste exhaustive des questions et contributions postées sur la boite contact du projet et l'intégration à la FAQ des réponses apportées, ...

- **Clarifier les données sur la fréquentation du T10 entre Croix-de-Berny et Jardin Parisien**, les écarts notés par les parties prenantes alimentant une méfiance qu'il convient de prendre en considération.
  En complément la garante considère qu'une présentation des diverses modalités de décompte de la fréquentation d'un moyen de transport (avec leurs limites respectives) mise en parallèle avec la méthode de calcul des projections de trafic (et les possibles corrélations) serait utile.

Pour la période entre mars 2026 et la saisine de la préfecture en vue du lancement de l'enquête publique, si le projet est confirmé par le conseil d'Administration d'IDFM :

- La garante a bien noté qu'IDFM prévoyait de partager avec les Clamartois, au printemps 2026, le scénario finalement retenu pour le prolongement du T10 et d'approfondir des sujets transverses avec le groupe d'échange de proximité.

  S'agissant du tracé retenu, l**a garante s'assurera de la pertinence des dispositifs d'information mis en œuvre, en particulier sur l'emplacement des ouvrages annexes (s'ils sont maintenus) et la gestion de leurs impacts fonciers, sujet jusqu'alors mis de côté car subordonné à la localisation exacte des stations et à la technologie retenue pour le tunnel.**

- **S'agissant de la préparation du dossier d'enquête publique, la garante considère que l'enjeu de la concertation continue est aussi de faciliter l'appropriation par le public de la future étude d'impact, en vue d'une participation éclairée à l'enquête publique**.

  L'étude d'impact ne sera finalisée qu'à la suite des avis consultatifs rendus par l'Autorité environnementale et le Secrétariat général pour l'investissement, et de l'examen par les services de la Préfecture, voire à la suite de la nomination d'une commission d'enquête publique qui peut demander des compléments au dossier. IDFM n'a donc pas l'obligation de publier les projets en amont de ces consultations et interventions.
  Pour autant **la garante préconise que soient fournies des informations sur les différents items de l'enquête publique du prolongement et les particularités liées au projet de prolongement, au fur et à mesure de son élaboration.**

  Dans ce cadre, le bilan socio-économique du projet constitue un élément d'information jugé important pour la plupart des parties prenantes, du fait du coût du projet et des questionnements autour de la fréquentation future de la ligne.
  La garante considère qu'il est nécessaire de poursuivre l'information du public sur les aspects socio-économiques du projet, en termes d'hypothèses prises en compte suite à la mise à jour des données par l'Institut Paris Région, de résultats des modélisations effectuées par IDFM, et de constitution du bilan socio-économique porté à l'enquête publique.

- Il a été régulièrement rappelé que l'Autorité environnementale et le Secrétariat général pour l'investissement donneront un avis consultatif sur l'insertion environnementale du projet et sur son bilan socio-économique.

  La garante préconise la publication sur le site de la concertation des avis rendus par ces 2 autorités, accompagnés, si nécessaire, par des synthèses les rendant

accessibles. IDFM devra aussi préciser la façon dont il en a tenu compte

- IDFM a indiqué qu'il reprendrait dès le printemps 2026 les échanges avec les propriétaires potentiellement concernés par les acquisitions foncières.
  La garante a noté les fortes inquiétudes des riverains possiblement concernés par les expropriations, et les multiples questions posées.

  Dans ce contexte la garante préconise de publier sans attendre l'enquête publique de l'information sur ces sujets et de répondre aux questions.

- L'évolution du réseau des bus avec la mise en service du prolongement reste un sujet de préoccupation de nombreux Clamartois, qui craignent une baisse du service associé dans la zone d'influence du tram. IDFM a plusieurs fois indiqué que les réflexions afférentes se tenaient assez tard dans la vie d'un projet de TRAM ou de métro, en lien étroit avec les collectivités concernées.

  La garante suggère à IDFM et aux collectivités d'examiner comment anticiper ces réflexions, après l'enquête publique et en fonction des autorisations qui seraient données au projet, et d'y associer le public au travers d'une démarche de dialogue ad hoc pour qualifier les besoins et tester des propositions.

.

Annexes

Annexe 1 - Nomination de la garante et lettre de mission

commission nationale du débat public

SÉANCE DU 6 SEPTEMBRE 2023

DECISION N°2023 / 115 / TRAM T10 / 3

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T10 VERS LA FUTURE LIGNE 15 CLAMART (92)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-14 ;
- Vu sa décision n° 2022 / 81 / TRAM T10 / 1 du 6 juillet 2022 d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9,
- Vu le bilan des garantes de la concertation préalable sur le projet de prolongement du tramway T10 vers la future ligne 15 à Clamart en date du 23 mai 2023 ;
- Vu la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garantes tirant les enseignements de la concertation préalable, faisant suite à la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 : La Commission nationale prend acte du bilan des garantes de la concertation préalable sur le projet de prolongement du tramway T10 vers la future ligne 15 à Clamart du 23 mai 2023.

Article 2 : La Commission nationale prend acte de la réponse du maître d'ouvrage faisant suite à la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023.

Article 3 : Mme Sylvie HAUDEBOURG est désignée garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique de ce projet.

Article 4 : Le maître d'ouvrage transmettra à la CNDP les modalités envisagées de l'information et de la participation.

Article 5 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

Le Président

Le Président

Signature numérique de Marc PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2023.09.08 12:02:21 +02'00'

Marc PAPINUTTI

Le président

Paris, le 12 septembre 2023

Madame,

Lors de sa séance plénière du 6 septembre 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignée garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de prolongement du Tramway T10 à Clamart vers la future ligne 15 du métro. Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation continue :

Cadre légal de la concertation continue

La concertation continue relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement : après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le responsable de projet décide de poursuivre son projet, « *la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique* ».

En l'espèce, la concertation préalable s'est tenue du 27 février 2023 au 24 avril 2023. Votre bilan de la concertation préalable a été publié le 23 mai 2023. En août 2023, le responsable du projet a publié le document tirant les enseignements de la concertation préalable, indiquant la poursuite du projet.

Objectifs de la concertation continue

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique.

Ceci implique de vous appuyer sur le bilan de la concertation préalable, mais également l'avis de la CNDP du 6 septembre 2023. **Vous avez toute latitude dans la négociation avec le responsable du projet** pour l'amener à respecter ses engagements, ainsi que pour introduire de nouvelles recommandations. Votre rôle est

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

de formuler des recommandations vis-à-vis du porteur de projet, afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public.

Enjeux généraux de la concertation continue

L'enjeu majeur de la concertation continue est d'adapter le dispositif participatif à **la durée d'élaboration du projet**. Il faut notamment :

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration du projet ;
- veiller à ce qu'ils soient associés et informés des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition des publics des études, notamment les études environnementales et socio-économiques ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

2 - Recommandations pour la concertation continue sur le projet de prolongement du Tramway T10 à Clamart vers la future ligne 15 du métro

Pour la concertation continue qui s'ouvre, l'avis de la CNDP du 6 septembre recommande que le maître d'ouvrage :

- apporte une attention particulière à l'implication des associations, des collectifs et des personnes mobilisées souhaitant être associées à l'élaboration du projet ;

- veille à la diffusion rapide et au partage en temps voulu des études et informations complémentaires annoncées, qu'elles relèvent d'Île-de-France Mobilités, de l'Autorité environnementale ou du Secrétariat général pour l'Investissement.

Votre rôle sera de veiller à ce que le maître d'ouvrage donne des suites à ces recommandations.

Par ailleurs, conformément à l'art. L121-14, vous demanderez au maître d'ouvrage d'informer la CNDP des modalités d'information et de participation prévues pour la concertation continue, préalablement à sa mise en œuvre.

3 - Bilans de la concertation continue

Si la concertation dure au-delà de 12 mois, vous publierez des rapports intermédiaires à la date anniversaire de votre nomination. Ils permettront aux publics de suivre les évolutions du projet et d'être informés du respect par le responsable de projet des exigences du droit à l'information et à la participation.

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Vous publierez à l'issue de votre mission un bilan final de la concertation continue, celui-ci sera joint au dossier d'enquête publique. Ce rapport final comporte :

- une synthèse des observations et propositions présentées par les publics pendant toute la durée de la concertation continue,
- les évolutions du projet induites par la concertation préalable et continue,
- le déroulé de la concertation continue et votre appréciation indépendante sur le respect par le responsable de projet du droit et des principes de la participation.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président

Signature numérique de Marc PAPINUTTI
marc.papinutti
Date : 2023.09.12 18:33:32 +02'00'

Marc PAPINUTTI
Président

Madame Sylvie HAUDEBOURG
Garante de la concertation continue portant sur le projet de prolongement du Tramway T10 à Clamart vers la future ligne 15 du métro

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Annexe 2 – Synthèse des étapes de la concertation continue de 2023 à 2026

	Dialogue territorial		Etudes & arbitrages par IDFM
	Objectifs du dialogue territorial	Organisation du dialogue territorial	
Nov. 2023 à avril 2024	•Approfondissement du diagnostic du territoire et des enjeux locaux •Recueil de données complémentaires en vue d'étudier divers scénarii d'implantation des stations	•Auditions de parties prenantes •Diagnostic par secteur : ateliers « en marchant » avec les riverains •Retour sur l'approfondissement du diagnostic avec les parties prenantes auditionnés •Partage d'informations via le site du projet	
Avril 2024 à janvier 2025			**•Lancement des études préliminaires (avec les communes concernées, la Société des grands projets, les opérateurs réseaux, ...) • Analyse comparative et multicritère des différents scénarios identifiés à l'issue de la de diagnostic •Etudes et campagne d'investigations géotechniques •Evaluation des solutions alternatives proposées en concertation**
Janvier 2025 à juin 2025	**•Stabilisation d'un nombre réduit de scénarii •Présentation de l'évaluation des solutions alternatives proposées en concertation**	**•Partage de l'avancement des études et des analyses comparatives des scénarii approfondis par IDFM dans des ateliers collaboratifs par secteur •Approfondissement de sujets transverses dans un « groupe d'échanges et de proximité » •Réunion publique de restitution des scénarii retenus pour le prolongement, et des évaluations des solutions alternatives au prolongement •Echanges avec des riverains sur des situations particulières •Partage d'informations via le site du projet**	**•Poursuite des études en vue de stabiliser un scénario de prolongement du T10, sur la base des scénarii présentés en ateliers intégrant les échanges avec les riverains •Etudes et campagne d'investigations géotechniques**
Sept. 2025 à mars 2026		*Partage d'informations via le site du projet*	*•Etudes et campagne d'investigations géotechniques •Poursuite des études, échanges avec les partenaires et consolidation d'un scénario de prolongement en vue d'élaborer le schéma de principe*
Avril 2026 à décembre 2026		*Partage du scénario retenu pour l'enquête publique Echanges avec les propriétaires concernés par les acquisitions foncières.*	*•Rédaction de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique •Approbation par le conseil d'administration d'IDFM •Consultation de l'Autorité environnementale •Consultation du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI)*

Annexe 3 - Les scénarii portés à la concertation de 2023 à 2025

	Hauts de Clamart	Station Mairie de Clamart	Station Centre-ville	Station Gare de Clamart	Autres
Concertation préalable 2023 : **des principes généraux d'emplacement pour les stations et les ouvrages annexes**	• Entrée du tunnel entre la station Jardin Parisien et la forêt, au droit de la station d'essence, en tranchée ouverte puis couverte • Emprise chantier devant contenir des éléments pour réaliser le tunnel : stockage de voussoirs, site de gestion des déblais, appareils de manutention du tunnelier, etc. • Un ouvrage annexe forêt de Meudon, à proximité du parcours sportif du Bois de Clamart et du parking adjacent	• Centre historique de Clamart, à proximité de la place Gunsbourg • Séparation possible des emprises chantier (emprise annexe par exemple à proximité du Conservatoire) pour limiter les impacts dans un secteur à forte valeur patrimoniale	• Ouest du parc de la Maison Blanche, à affiner au regard de la forte valeur patrimoniale du parc de la Maison Blanche et de la densité du secteur • Un ouvrage annexe autour de l'intersection entre l'avenue Victor Hugo et la rue Lazare Carnot	• Au plus proche de la station de la ligne 15 du métro et à une profondeur limitée, voire en surface, pour proposer un temps de correspondance attractif • Une arrière-gare ou une avant-gare (prolongement des voies après la station pour permettre le retournement et le stationnement des tramways) • Interface forte avec le projet urbain du quartier de la gare	• Ouvrages implantés à grande profondeur : entre 20 et 30 mètres pour les stations, voire plus de 40 mètres au terminus selon la configuration retenue • Technologie mono tube • Emprises chantier pour chaque ouvrage
Diagnostic territorial – 1er semestre 2024 ***Les principales demandes et propositions du public***	• *Recul de l'entrée du tunnel : au niveau de l'avenue du Gal de Gaulle (906)* • *Ouvrage annexe : sur le tracé des anciennes lignes RTE, près du terrain de boules* • *Pas de préfabrication des voussoirs sur site, pas de centrale à béton sur site* • *Installation d'une emprise travaux déportée dans le triangle avenue Trébignaud / rue de la porte de Trivaux / rue de Champagne/rue de Vendée (derrière les bâtiments d'Orange), voire vers le stade de la Plaine*	*Emplacements alternatifs proposés :* • *rue Paul Vaillant Couturier car peu empruntée depuis la piétonisation,* • *gymnase provisoire du Guet*	• *Emplacements alternatifs proposés pour la station avec l'idée sous jacente de supprimer le besoin d'un ouvrage annexe :* o *vers le nord avenue Victor Hugo, pour l'éloigner du parc Maison Blanche et la rapprocher de la gare* o *au 128 rue Jean Jaurès (lieu d'un incendie)* o *Secteur de la rue Pierre Louvrier (notamment site de l'ancien magasin Marionnaud)* o *au carrefour Paul Vaillant couturier /Jean Jaurès ou Victor Hugo* o *à la place de l'ouvrage annexe Lazare Carnot* • *Supprimer la station Centre-ville*	• *Une station en souterrain, interconnectée en sous-sol avec la station du M15* • *Retarder le programme de construction côté gare pour intégrer la station T10.* • *Positionner la station Place Nadar, ou rue du Clos Montholon.* • *Disposer d'un second accès depuis le carrefour Rue de Vanves/rue Hébert.* • *Conserver des espaces verts et des commerces.* • *Passage souterrain sous la ligne N à conserver.* • *Conserver la circulation à double sens bd des Frères Vigouroux durant les travaux*	
1er trimestre 2025 **Travail en ateliers collaboratifs par secteur des scénarii approfondis par IDFM (et tenant compte du diagnostic 2024)** Principales caractéristiques	Scénarii de travail évalués par IDFM : • Secteur Hôpital Béclère : 3 scénarii (HB) o Enfouissement entre les stations Béclère et Jardin Parisien o Enfouissement à partir du pont de la RD906 o Enfouissement à partir du pont de la RD906 optimisé Fermeture des stations Béclère et JP le temps des travaux & démolition d'aménagements existants du T10 ; station provisoire complexe. Interface forte des travaux avec l'hôpital Béclère. Surcoûts importants • Secteur Jardin Parisien : 3 scénarii o A partir de la station JP : enfouissement avec tranchée ouverte entre JP et la rue du Parc puis tranchée couverte sous la RD2 o A partir de la rue du Parc : enfouissement avec tranchée ouverte, puis tranchée couverte sous RD2 o A partir de la station JP : puits de départ du tunnelier au niveau du stade : non retenu Pavillons à acquérir et démolition de la station essence : à confirmer. Fermeture de la station JP pendant les travaux (6 ans) sur le 1er scénario. • Enfouissement plus au nord dans la forêt de Meudon : non retenu • Enfouissement le long de la rue de Meudon : non retenu 	Scénarii de travail évalués par IDFM : • Station sous la place de la Mairie. Puits en parois moulées sur une partie de la station et une partie en taupe creusée depuis le sous-sol pour le reste de la station. Emprises travaux : ~2800m² avec possibles emprises déportées • Station sous l'emplacement du bâtiment administratif (démoli). Réalisation de parois moulées. Emprise travaux : ~4000m2 pour la phase dimensionnante dont ~2000m² au droit de l'actuel bâtiment administratif et ~ 2000m² sur la place de la mairie. 	Scénarii de travail évalués par IDFM : • avenue Jean Jaurès : non retenu • secteur Maison Blanche (intersection rue G. Péri, av. V. Hugo et J. Jaurès). Proximité zone commerçante. Emprise de l'ordre de 3 700 m². Zone résidentielle avec plusieurs immeubles de 4 ou 5 étages à exproprier. • secteur Pierre Louvrier sur l'avenue V. Hugo : 2 options (① et②) Équidistance entre la mairie et la gare. Emprises travaux contraintes / besoins. Zone d'habitat pavillonnaire moins dense mais foncier à acquérir. • Suppression de la station et aménagement d'un ouvrage annexe supplémentaire Emprise de l'ordre de 2000m² à identifier. 	Scénarii de travail évalués par IDFM : • Station perpendiculaire à la L15 en sub-surface : non retenu (tranchée couverte sur ~ 500 mètres entre le puits de sortie du tunnelier et la fin de l'arrière gare ; emprises travaux : environ 7200 m²). • Station perpendiculaire à la L15. Emprises travaux : ~ 7000 m². Acquisitions foncières au sud du boulevard des Frères Vigouroux Correspondance souterraine avec le M15 : à évaluer. Arrière-gare en courbe pour éviter de croiser le tunnel de la L15. Puits réglementaire d'accès des secours, rue des Garrements → trois pavillons à acquérir. • Station parallèle à la L15. Proximité forte de la gare de Clamart. Arrière-gare souterraine, et puits d'accès pour les secours : place de la Gare. Correspondance souterraine avec le M15 : à évaluer. Emprises travaux : environ 6000 m². Pas d'acquisitions foncières identifiées à ce stade des études 	Optimisation technique en étude : le tunnel bitube • Faisabilité à valider sur le plan technique et réglementaire • Possibilité de suppression des ouvrages annexes (remplacés par les rameaux) à valider • Optimisation de la section des tunnels sous réserve de compatibilité avec le matériel roulant du T10 • Incompatibilité avec l'implantation sur l'emprise en surface occupée par le bâtiment administratif pour la station Mairie de Clamart Durée des travaux : 5,5 ans à 6 ans dont 3.5 ans de gros œuvre
Réunion publique de restitution du 18 juin 2025	2 scénarii encore en étude : • Secteur Jardin Parisien : o JP1 A partir de la station JP : enfouissement avec tranchée ouverte entre la station JP et la rue du Parc puis tranchée couverte à partir de la rue du Parc sous la RD2 o JP2 A partir de la rue du Parc : enfouissement avec tranchée ouverte après la rue du Parc, puis tranchée couverte sous RD2	2 scénarii encore en étude dont 1 nouveau : • Station sous la place de la Mairie : option remaniée Zone chantier scindée sur 2 sites. 3 ou 4 acquisitions foncières potentielles. • Implantation au gymnase du Guet : nouvelle option (à 200 m. au sud de la mairie de Clamart) Eloignement des travaux de la place de la Mairie. Large emprise facilitant les travaux. Site excentré.	1 scénario conservé à l'étude : secteur Pierre Louvrier sur l'avenue V. Hugo : emplacement de l'ancien magasin Marionnaud (①) Zone d'habitat moins dense, en partie non construite (verger) → réduction du nombre d'acquisitions foncières.	1 scénario conservé à l'étude : Station parallèle à la L15.	Ouvrages annexes : localisation à définir une fois l'implantation des stations stabilisée et le tracé précisément défini, en appliquant la même approche que pour les stations

@debatpublic.fr
@CNDPDebatPublic
Commission nationale du débat (CNDP)
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.frdebatpublic.fr