

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Octobre 2023 à septembre 2024

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 14 octobre 2024



Sommaire

Sommaire	2
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clés de la concertation continue	3
1. Préambule	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission du/de la garant.e	4
2. Fiche d'identité du projet.....	5
3. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	7
4. Actualités liées au projet.....	8
4.1. Organisation de la concertation continue : les propositions d'IDFM	8
4.2. L'étude de contexte de la garante	10
4.3. Le travail avec Ile de France Mobilités	10
4.4. Le déroulement de la concertation continue entre octobre 2023 et septembre 2024.....	10
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	18
7. La suite de la concertation continue	23
7.1. Les prochaines étapes du projet et de la concertation.....	23
7.2. Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue	23
Annexe – Nomination de la garante et lettre de mission	25

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).

En réponse à la recommandation n°1 des garantes, IDFM a organisé le 17 octobre 2023 une réunion publique de restitution des enseignements tirés de la concertation préalable, à Clamart.

Par la suite, IDFM a mis à profit la période de consultation en vue de la désignation d'un bureau d'études, chargé de la réalisation des futures études préliminaires et du schéma de principe, pour ouvrir une séquence d'échanges avec les parties prenantes mobilisées par la concertation préalable, et les riverains concernés par les 3 zones à fort enjeu du projet de prolongement.

Ces échanges ont été l'occasion d'approfondir les points de vue, de clarifier des sujets techniques portés dans certains cahiers d'acteurs, et in fine de confronter au terrain le projet porté par IDFM, ce qui permet de préciser les lignes directrices pour les études à mener par le bureau d'études d'IDFM.

Les enseignements clés de la concertation continue

Cette phase d'échanges qui s'est tenue de décembre 2023 à mars 2024 a vu revenir des questions et argumentaires déjà exprimés en concertation préalable : choix d'un prolongement en tunnel plutôt qu'en surface, possibilité de scénarios alternatifs, ...

Elle a été l'occasion de rappeler des demandes précédemment formulées : la mise à jours des données socio-économiques du territoire, la modélisation de certaines alternatives (dont la création d'un bus à haut niveau de service, un lien vers le Pont de Sèvres par le Petit Clamart, ou la priorisation d'un prolongement du métro 4), la gestion de la période transitoire dans l'attente du prolongement, et les possibilités d'amélioration des réseaux de bus, l'intégration d'une évaluation du bilan carbone dans la comparaison des diverses options de prolongement d'un TRAM en tunnel.

Au-delà, la garante constate une segmentation assez marquée des préoccupations riveraines autour de 3 secteurs aux problématiques différentes :

le secteur Gare de Clamart, très urbanisé et en travaux depuis plusieurs années avec la construction de la ligne 15, et situé à la jonction de Clamart, Malakoff et Vanves,

le secteur Centre Ville et Mairie de Clamart, très urbanisé et présentant peu d'opportunités pour positionner les ouvrages nécessaires, et susceptible d'expropriations,

et enfin le secteur Jardin Parisien, plutôt pavillonnaire et en bordure de la forêt de Meudon.

Les questions, sujets d'inquiétude et demandes exprimés sont ainsi relativement différents selon les secteurs.

Parmi les enjeux qui ressortent, à ce stade de la concertation, on trouve : la capacité à mettre en œuvre une interconnexion avec la ligne 15 à la gare de Clamart d'une part performante et d'autre part la moins impactante possible au plan foncier, le nombre de stations à implanter sur le secteur central (1 ou 2) et la capacité à limiter les ouvrages annexes pour réduire les expropriations, et un emplacement de l'entrée du tunnel qui minimise les impacts sur la forêt de Meudon et ses riverains.

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°1 de la garante, couvrant la période d'octobre 2023 à septembre 2024. 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 maître 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
- Novembre 2023 : début de la concertation post-concertation préalable, sous l'égide de Sylvie HAUDEBOURG
- **14 octobre 2024 : remise du rapport intermédiaire n°1**

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 fasse l'objet d'échange.

Le garant.e reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet/plan ou programme.

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 1^{ère} 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.

Le choix d'un prolongement en tunnel est motivé 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 de 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 bilan d'IDFM (août 2023) indique le calendrier prévisionnel suivant :

Vu de septembre 2024 ce calendrier est susceptible d'évoluer en fonction des études qui seront menées en 2024.



Source : Réponse du Maître d'Ouvrage
Concertation du 27 février au 24 avril 2023

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

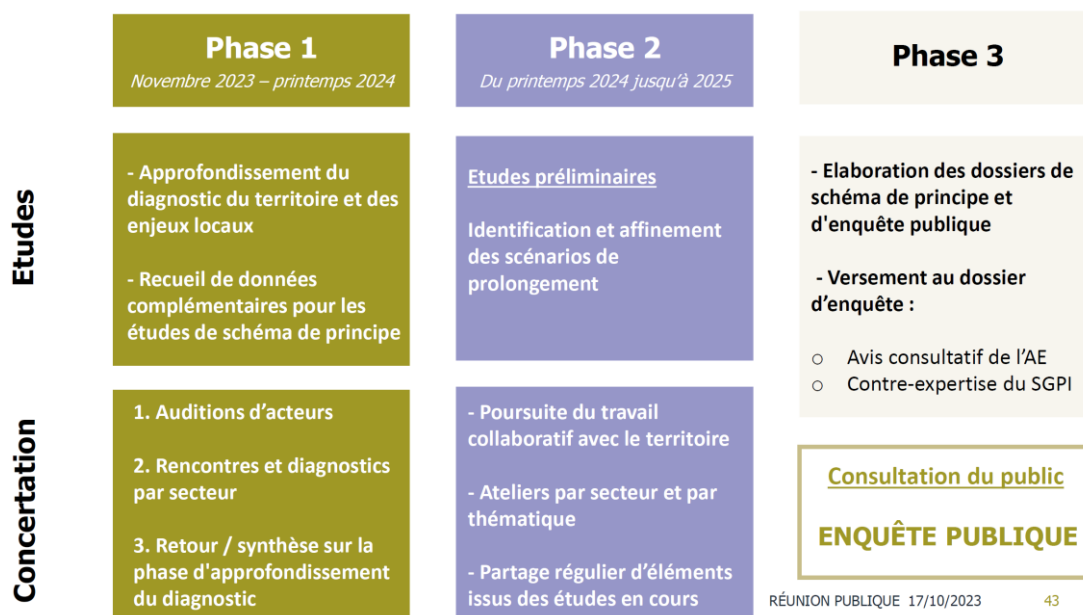
4.1. Organisation de la concertation continue : les propositions d'IDFM

En réponse à la recommandation n°1 des garantes, IDFM a organisé le 17 octobre 2023 une réunion publique de restitution des enseignements de la concertation préalable, qui s'est tenue de 19 h. à 22 h., salle Hunebelle à Clamart. Environ 150 personnes ont assisté à cette réunion.

Dans un 1^{er} temps, IDFM d'une part, et les garantes d'autre part ont présenté leur bilan respectif.

Dans un 2^{ème} temps, les garantes ont présenté leurs demandes et recommandations à IDFM telles que formulées dans leur bilan, et IDFM a présenté la décision du Conseil d'Administration du 28 juin 2023 et sa proposition générale d'organisation de la concertation continue.

IDFM propose une concertation continue organisée sur 3 phases :



- 1) 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.

IDFM a précisé les modalités de cette phase mise en œuvre entre octobre 2023 et le printemps 2024 :

- Séquence 1 : novembre-décembre 2023 → Auditions des parties prenantes ayant soumis un cahier d'acteur, lors de permanences organisées en mairie de Clamart
- Séquence 2 : janvier-mars 2024 → Rencontres et diagnostics par secteur (balades urbaines, rencontres de proximité...) sur les 3 secteurs Jardin Parisien, Centre-ville et mairie de Clamart, Gare de Clamart
- Séquence 3 : retour sur la phase de diagnostic et d'expression des acteurs. A noter que les modalités précises de ce retour ne sont pas définies à la date de la réunion de restitution, le 17 octobre 2023.

- 2) 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.**

- 3) 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.

A ce stade, IDFM n'indique pas les modalités d'échanges et d'information du public sur cette phase.

4.2. L'étude de contexte de la garante

La garante a repris contact dans la foulée de la réunion de restitution avec les acteurs s'étant mobilisés lors de la concertation préalable.

Elle s'est entretenue avec une 15-aîne de parties prenantes (associations, maires, opérateurs) entre octobre 2023 et mars 2024 en vue de recueillir leur analyse de la situation, leurs questions, propositions ou attentes pour la concertation continue, et la façon dont elles souhaitent s'impliquer dans la concertation.

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 apporter une synthèse des questions et attentes des acteurs locaux, pour préparer les auditions et les ateliers de la phase 1, pour faire un retour de leur déroulement à IDFM, et pour formuler des préconisations en vue de la phase 2.

Elle a rencontré le bureau d'étude mandaté en mars 2024 par Île-de-France Mobilités après appel d'offres, pour échanger sur les attendus d'une concertation continue sous l'égide de la CNDP et leurs déclinaisons dans le contexte du projet de prolongement du T10.

Elle a rencontré le Directeur des infrastructures chez Ile-de-France Mobilités le 7 mai 2024 pour lui faire part de ses préconisations suite à la phase 1 de la concertation continue, en vue de la phase 2.

4.4. Le déroulement de la concertation continue entre octobre 2023 et septembre 2024

Auditions de parties prenantes

9 acteurs ont souhaité être audité, suite à un appel à auditions lancé par IDFM en amont, en direction des auteurs de cahiers d'acteurs : Vivre à Clamart, Touche-pas à ma ville de Clamart, la FNAUT Ile de France, l'AUT Clamart, Sud Nature Environnement, Génération.s Plessis-Robinson, Clamart Citoyenne, M. Pierre PELTIER, M. Pierre TOULOUSE.

Les auditions ont eu lieu en présentiel à Clamart les 11 et 16 décembre 2023 », et en distanciel les 8, 10, 16 et 23 janvier 2024. La garante a participé à toutes les auditions (sauf une).

L'objectif de ces auditions était :

- De recueillir les besoins essentiels, les points d'attention et les points de vue des contributeurs sur le projet de prolongement en tunnel en vue de la prochaine phase d'études,
- De préciser les points de questionnement et les solutions alternatives ou complémentaires proposées afin qu'Île-de-France Mobilités puisse y apporter les réponses souhaitées.

Elles ont été l'occasion d'échanges parfois très approfondis sur les analyses et propositions des acteurs, et d'explications détaillées de la part d'IDFM sur ses choix. Ces échanges ont été appréciés tant par IDFM que par les acteurs du territoire, pour la franchise permise par le format, et l'approfondissement des points difficiles autorisé par la durée des entretiens.

Cette séquence a fait l'objet d'une restitution auprès des parties prenantes auditées, le 7 mars, lors d'une réunion organisée en distanciel, en présence de la garante. Le support correspondant, vu avec la garante, est publié sur le site de la concertation.

Rencontres et diagnostics par secteur (balades urbaines, rencontres de proximité...) sur les 3 secteurs Jardin Parisien, Centre-ville et mairie de Clamart, Gare de Clamart

Les 3 ateliers ont été organisés selon les principes suivants :

- une jauge d'environ 30 personnes par atelier, avec inscription préalable sur le site de la concertation,

- la participation de l'équipe projet et l'animation par l'AMOA d'IDFM ; la présence du bureau d'étude mandaté par Île-de-France Mobilités (ARTELIA),
- une séquence de visite du secteur, avec des échanges entre les participants et IDFM, et une séquence de travail collectif en salle et mise en commun.

La tenue des ateliers a fait l'objet d'une information via la « lettre d'info. » n°3 parue début mars, et largement diffusée.

La garante a participé aux ateliers Gare de Clamart et Centre ville/mairie de Clamart.

Atelier sur le secteur Gare de Clamart : le 20 mars à partir de 18 h.

Cet atelier a réuni 32 participants. IDFM a proposé un travail autour des thématiques suivantes : intégration du projet dans l'espace urbain, Interconnexion entre les différents modes de transport.

Atelier sur le secteur Centre-ville et mairie de Clamart : le 27 mars à partir de 18 h.

Cet atelier a réuni 32 participants. IDFM a proposé un travail autour des thématiques suivantes : la localisation de la station Centre-Ville, celle de l'ouvrage annexe Lazare Carnot et celle de la station Mairie de Clamart.

Atelier sur le secteur Jardin Parisien : le 30 mars à partir de 9 h.30.

Cet atelier a réuni 32 participants. IDFM a proposé un travail autour des thématiques suivantes : intégration du projet dans le secteur Jardin parisien, avec en particulier l'emplacement de l'entrée en tunnel et celui de l'ouvrage annexe.

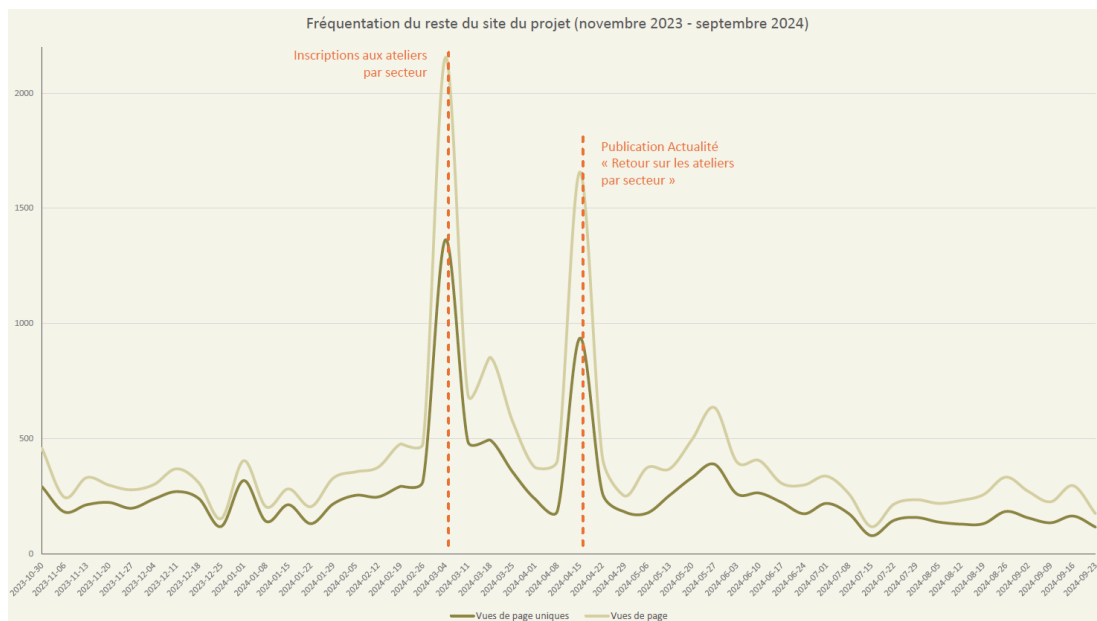
De façon générale, ces ateliers ont été l'occasion de répondre à diverses questions et de repréciser certains points du projet.

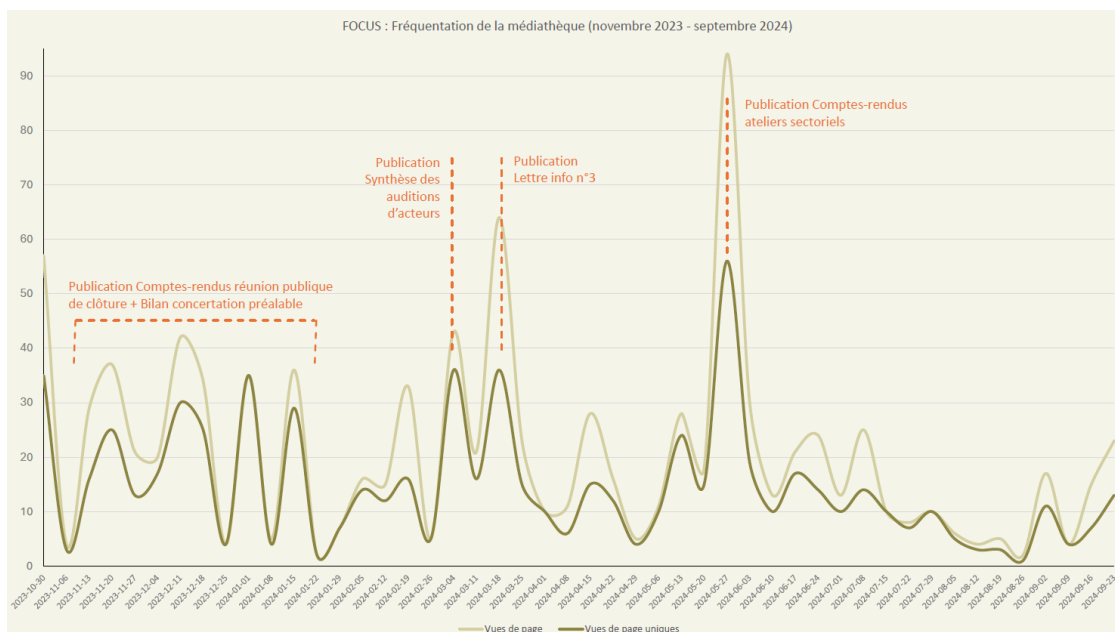
IDFM a publié les synthèses des 3 ateliers sur le site de la concertation.

Site de la concertation

Le site de la concertation a connu des pics de fréquentation au printemps 2024 (dans la foulée des 3 balades urbaines et ateliers avec le public) et plus modestement début septembre 2024.

La médiathèque a été consultée aux moments clés de parution d'informations.





Source : IDFM

Une dizaine de contributions a été déposée sur le site de la concertation, dont 5 questions sur le projet et 4 propositions au maître d'ouvrage, relatives aux modalités du projet. IDFM a répondu en direct à certaines des questions posées.

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				
<p>1. <i>S'engager à répondre aux questions et demandes formulées, et à porter les résultats à la connaissance du public.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>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.</p>	<p>Octobre 2023 jusqu'à l'enquête publique</p>	<p>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.</p> <p>Moyens mis en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>IDFM a mis en œuvre des moments de dialogue et de partage avec le public depuis octobre 2023, au travers de la réunion de restitution de la concertation préalable le 17 octobre 2023, et des auditions et ateliers organisés entre décembre 2023 et mars 2024.</p> <p>La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.</p>
<p>2. <i>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 :</i></p> <p>A. <i>Un projet de prolongement amélioré</i></p> <p>B. <i>Un TRAM autrement</i></p> <p>C. <i>Un métro plutôt qu'un TRAM</i></p> <p>D. <i>Une solution organisée autour du réseau bus</i></p> <p>E. <i>Un prolongement à poursuivre au delà de Clamart</i></p> <p><i>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.).</i></p>	<p>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.</p>	<p>Octobre 2023 jusqu'à l'enquête publique</p>	<ul style="list-style-type: none"> -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 	<p>IDFM prévoit de mener ces évaluations en vue d'échanges en 2025, en s'appuyant sur son bureau d'étude désigné en mars 2024.</p>

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
<p>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</p>	<p>La concertation a été l'occasion de confirmer l'opportunité du projet en le confrontant aux habitudes de mobilités du territoire, opportunité qui apparaît comme confirmée au regard des avis exprimés. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>			<p>Sans objet</p>
<p>4. Exposer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>De manière générale, pour retenir un projet, IDFM se fonde sur un ensemble de critères diversifiés regroupant notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p> <p>-----</p> <p>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.</p>	<p>Octobre 2023 jusqu'à l'enquête publique</p>	<p>1 - Réalisation des études techniques du projet (objectif : optimisation du projet et réduction des effets négatifs) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>3 - Mise en place d'un Comité de pilotage avec les élus du territoire pour retenir le</p>	<p>La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.</p>

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
	<p>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.</p> <p>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.</p>		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				
<p><i>1. Présenter dans le cadre d'une réunion publique la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garantes, et les enseignements qu'il tire de la concertation préalable, en y associant les garantes</i></p>	<p>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</p>	<p>Octobre 2023</p>	<p>-Réunion publique de restitution du bilan des garantes et de la réponse du maître d'ouvrage -Lettre info -Information sur le site internet</p>	<p>Engagement réalisé le 17 octobre 2023</p>
<p><i>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 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</i></p>	<p>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 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.</p> <p>Ce dispositif de réflexion en commun mixera donc information et participation dans la logique de la concertation</p>	<p>2024-2025</p>	<p>-Diagnostic en marchant ; ateliers de travail secteur par secteur ; réunion publique de présentation du scénario retenu -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</p>	<p>Processus mis en place lors de la phase 1. La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.</p>

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
<p><i>chantiers.</i> <i>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.</i></p>	<p>préalable qui s'est tenue au printemps 2023.</p>			
<p><i>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.</i></p>	<p>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.</p> <p>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 projet.</p>	<p>2024-2025</p>	<p>- Ateliers thématique / diagnostic en marchant ou à vélo en présence des parties prenantes (associations notamment) - Réunions</p>	<p>La garante suivra la poursuite de cet engagement dans la suite du projet.</p>
<p><i>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.</i> <i>Maintenir le site de la concertation jusqu'à l'ouverture de la concertation continue et</i></p>	<p>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</p>	<p>Fin 2023</p>	<p>-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</p>	<p>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</p>

Demande de précisions/recommandations	Réponse du maître d'ouvrage	Délais	Moyens mis en place	Suivi de la mise en œuvre des engagements d'IDFM
<i>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.</i>	du projet.			FAQ est déjà en place. Une médiathèque est en place. La garante suivra le bon fonctionnement de ces espaces dans la suite du projet.
<i>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.</i>	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 va mettre en place 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

IDFM a mis à profit la période de consultation en vue de la désignation d'un bureau d'études, chargé de la réalisation des futures études préliminaires et du schéma de principe, pour ouvrir une séquence d'échanges avec les parties prenantes mobilisées par la concertation préalable, et les riverains concernés par les 3 zones à fort enjeu du projet de prolongement.

Ce parti pris a pu surprendre certains acteurs, qui pensaient les études engagées, et attendaient qu'IDFM apporte des informations nouvelles sur son projet, par rapport à ce qu'il en était présenté lors de la concertation préalable ou lors de la réunion de restitution.

Toutefois, cette séquence d'échanges a permis de maintenir le contact avec le terrain, de mettre en place des relations directes avec des acteurs qui souhaitent s'impliquer, de mobiliser de nouveaux acteurs, et enfin de favoriser l'écoute réciproque et le recueil de « signaux forts et faibles » grâce au travail en ateliers localisés.

Les échanges ont été l'occasion d'approfondir des points de vue, de clarifier des sujets techniques portés dans certains cahiers d'acteurs, et in fine de confronter au terrain le projet porté par IDFM, ce qui permet de préciser les lignes directrices pour les études à mener par le Bureau d'études d'IDFM.

Le site de la concertation a été alimenté par IDFM avec de l'information sur les événements organisés, les comptes rendus des ateliers, la restitution des auditions, et 2 lettres d'information ont été diffusées sur Clamart.

En l'état, les nombreuses questions sur des sujets sensibles (recherche d'un tracé de moindre impact, expropriations, impacts environnementaux, bilan carbone et bilan économique, etc.) restent à traiter dans la phase 2 de la concertation continue.

6. Les arguments et questions exprimés

Cette phase d'échanges a vu revenir des questions et argumentaires déjà exprimés en concertation préalable : choix d'un prolongement en tunnel plutôt qu'en surface, possibilité de scénarios alternatifs (en particulier : la création d'un lien vers le Pont de Sèvres par le Petit Clamart plutôt que traverser Clamart pour aller vers la gare de Clamart - qui serait vouée à être un nœud de transit avec une « faible attractivité » ; la prolongation préférentielle du métro M4 ; le renforcement des réseau de bus, ...).

Elle a été l'occasion de rappeler des demandes précédemment formulées :

- La mise à jours des données socio-économiques du territoire ; sur ce point la cohérence entre les projections d'IDFM pour le T10, celles de l'établissement public inter-intercommunalités Vallée Sud Grand Paris pour le PLUI et celles de la Région pour la révision du SDRIF est posée.
- La modélisation de certaines alternatives, dont la création d'un lien vers le Pont de Sèvres par le Petit Clamart avec un bus à haut niveau de service, et la priorisation d'un prolongement du métro 4 et son impact sur l'attractivité du prolongement du T10,
- La gestion de la période transitoire dans l'attente du prolongement, et les possibilités d'amélioration des transports, bus en particulier, pour faire face aux besoins de mobilités en réduisant la place de la voiture
- L'intégration d'une évaluation du bilan carbone dans la sélection par IDFM d'un parti, parmi les diverses possibilités de prolongement par un TRAM en tunnel.

Au-delà, la garante constate une segmentation assez marquée des préoccupations riveraines autour de 3 secteurs aux problématiques différentes :

- Le secteur Gare de Clamart, très urbanisé, en travaux depuis plusieurs années avec la construction de la ligne 15, et à la jonction de Clamart, Malakoff et Vanves. Le projet y présente en particulier la problématique générale de la localisation de la station et sa connexion à la ligne 15, en vue d'une interconnexion performante, et celle des possibles expropriations voisines.

- Le secteur Centre Ville et Mairie de Clamart, très urbanisé et présentant peu d'opportunités pour positionner les ouvrages nécessaires. Le projet y présente en particulier 3 problématiques : le nombre pertinent de stations à construire et leur localisation, le besoin d'un ouvrage annexe et sa localisation, et les expropriations afférentes.
- Le secteur Jardin Parisien, plutôt pavillonnaire et en bordure de la forêt de Meudon. Le projet y présente en particulier deux problématiques : la localisation de l'entrée en tunnel du tram en lien avec la préservation de la forêt et la construction d'un ouvrage annexe en limite de forêt,

Les questions, sujets d'inquiétude et demandes exprimés sont ainsi relativement différents selon les secteurs.

Sur le secteur Gare de Clamart :

Les riverains mobilisés témoignent d'une certaine inquiétude sur la capacité à implanter une station en surface :

- impacts fonciers (côté boulevard des Frères Vigouroux, impasse de Vanves, villa Geneviève, ...)
- impacts circulation (voitures, bus, piétons, etc.),
- capacité à implanter une base chantier de 5 000 m² et une arrière gare de 100 m de longueur
- cohabitation à terme des divers usages urbains ...

Pour certains ces diverses difficultés militent pour la nécessité d'étudier une station en souterrain, interconnectée en sous-sol avec la station L15.

Par ailleurs, il apparaît que le chantier concerne à la fois Clamart et Vanves (a minima sur les aspects chantiers, circulations, « usages » du quartier).

Des demandes d'évaluation d'un autre emplacement pour la station s'expriment : place Nadar, rue du Clos Montholon, par exemple.

Sur le secteur Centre ville – Maire de Clamart

Les avis divergent sur le nombre de stations à implanter (1 ou 2) et leur emplacement ; s'exprime ainsi la demande d'une analyse du « service rendu » par rapport aux habitants et à leurs besoins de mobilité :

La station Mairie de Clamart : elle semble pertinente aux participants... mais pose la question de l'emprise de travaux sur un lieu de vie et de festivités. Des alternatives sont proposées : rue Paul Vaillant Couturier car peu empruntée depuis la piétonisation, ou à la place du gymnase provisoire vers le secteur Hunebelle.

La station Centre Ville : la proximité avec le parc de la Maison Blanche constitue une source d'inquiétude riveraine, en plus de sa proximité avec la station Maire de Clamart (intérêt fonctionnel) et la nécessité induite d'un ouvrage annexe. Des propositions sont émises, avec l'idée sous jacente de supprimer le besoin d'un ouvrage annexe : au 128 rue Jean Jaurès (lieu d'un incendie), rue Pierre Louvrier, au carrefour Paul Vaillant couturier /Jean Jaurès ou Victor Hugo ...La possibilité de s'en passer et de se limiter à 2 stations nouvelles (Mairie et Gare) est aussi mise sur la table.

Des riverains témoignent d'inquiétudes sur la résistance réelle des fondations de certains immeubles, en cas de travaux souterrains.

Sur le secteur Jardin parisien :

La mobilisation riveraine, essentiellement portée, à ce jour, par des habitants du quartier pavillonnaire en limite de la forêt et de l'hôpital Béclère, défend le principe :

- d'un recul de l'entrée du tunnel au niveau de la D906, en amont des stations Jardin Parisien et Hôpital Béclère,

- de l'installation de la base de vie dans le triangle avenue Trébignaud / rue de la porte de Trivaux / rue de Champagne/rue de Vendée (derrière les bâtiments France TELECOM), voire vers le stade de la Plaine.

L'objectif est de préserver le bois et les lieux d'échanges sociaux.

En l'état le parti porté par IDFM (une entrée du tunnel entre la station Jardin Parisien et la forêt, au droit de la station d'essence) ne paraît ainsi pas rencontrer d'adhésion notable à ce stade.

Le public exprime aussi des exigences sur la gestion des travaux, et en particulier sur les modalités de circulation des camions.

Principales propositions / demandes

- Mettre à jour les données socio-démographiques du territoire et remodeliser l'intérêt socio-éco d'un prolongement en tunnel ; mettre en perspective la cohérence entre les projections d'IDFM pour le T10, celles de l'établissement public inter- intercommunalités Vallée Sud Grand Paris pour le PLUI et celles de la Région pour la révision du SDRIF.
- Modéliser certaines alternatives, dont la création d'un lien vers le Pont de Sèvres par le Petit Clamart avec un bus à haut niveau de service, et la priorisation d'un prolongement du métro 4 et son impact sur l'attractivité du prolongement du T10,
- Travailler sur la gestion de la période transitoire dans l'attente du prolongement, et l'amélioration des transports, bus en particulier, pour faire face aux besoins de mobilités en réduisant la place de la voiture
- Intégrer une évaluation du bilan carbone dans la sélection par IDFM d'un parti parmi les diverses possibilités de prolongement par un TRAM en tunnel

secteur Gare de Clamart	secteur Centre ville – Maire de Clamart	secteur Jardin parisien
<ul style="list-style-type: none"> • Du fait de l'emprise d'une zone de travaux (5 000 m²), pour renforcer les transports de surface – bus – et pour tenir compte de la densité de circulation sur le bd des Frères Vigouroux : faire une station souterraine, à - 25 m pour se connecter à la station L15. • 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. • Faciliter l'interconnexion avec la ligne N • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de stations à mettre en relation avec le service rendu • Rapprocher une station des écoles pour faciliter la vie des parents • Positionner les stations pour éviter de faire des ouvrages annexes (D<800m) • Conserver une station Centre ville ? <p style="text-align: center;">-----</p> <p><u>Station Centre Ville :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La déplacer : <ul style="list-style-type: none"> ▪ vers le nord avenue Victor Hugo, pour l'éloigner du parc Maison Blanche et la rapprocher de la gare ▪ au 128 rue Jean Jaurès (lieu d'un incendie) ▪ rue Pierre Louvrier ▪ au carrefour Paul Vaillant couturier /Jean Jaurès ou Victor Hugo ▪ à la place de l'ouvrage annexe Lazare Carnot • La remplacer par une station située place du Garde (lieu estimé enclavé dans la ville) 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrée du tunnel : au niveau de l'avenue du Gal de Gaulle (906), et base de vie au carrefour Trébignaud / porte de Trivaux (derrière France TELECOM, vers le stade de la Plaine) • 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

	<u>Station mairie : attention, lieu de vie et de fêtes</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ recréer un espace de vie pendant les travaux (café, etc.) ▪ la positionner rue Paul Vaillant couturier (voierie peu empruntée depuis la piétonisation), ou à la place du gymnase provisoire dans le secteur Hunebelle 	
Principales questions		
secteur Gare de Clamart	secteur Centre ville – Maire de Clamart	secteur Jardin parisien
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des correspondances bus-train-tram • Quid des parkings de stationnement pour desservir les gares ? 	Quels projets urbanistiques associés au T10 ?	

7. La suite de la concertation continue

7.1. Les prochaines étapes du projet et de la concertation

IDFM doit maintenant ouvrir la phase 2 de la concertation continue, destinée à préciser les caractéristiques du projet de prolongement et élaborer les études préliminaires au « schéma de principe », en vue d'un dossier d'enquête publique.

Cette phase n'a pas pu démarrer au printemps 2024 comme annoncé lors de la réunion de restitution d'octobre 2023 : la période de mai à septembre 2024 a été annihilée par les périodes de réserve imposées à IDFM dans le cadre des 2 élections européennes et législatives, puis par la mobilisation de l'entreprise et du personnel pour les Jeux Olympiques.

Elle est prévue à partir de l'automne 2024 avec le lancement de la comitologie institutionnelle pour valider certains sujets intéressants directement les collectivités, puis le lancement des travaux avec le public.

Remarque de la garante :

Il convient de noter que 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 s'est engagée, dans la phase 2, à « poursuivre le travail collaboratif avec le territoire » et partager les éléments issus des études.

Cette phase va permettre de « rentrer dans le dur » de l'élaboration du projet sur l'ensemble des sujets sensibles pour les riverains et les associations environnementales & de défense du cadre de vie.

La garante identifie plusieurs enjeux généraux de concertation pour cette phase, avec la nécessité :

- **de clarifier les modalités du passage à l'action concrète sur les 3 niveaux de travail prévus par IDFM, et leur articulation fonctionnelle et temporelle :**

Niveau 1 : l'approfondissement de l'option tunnel retenue par IDFM (modalités d'intégration des apports de la phase 1 & pédagogie sur les aspects techniques)

¹ Source : IDFM

Niveau 2 : l'étude des alternatives (alternatives évaluées par IDFM & profondeur des études)

Niveau 3 : la mise à jour des données socio-économiques en vue de rafraîchir les modélisations (mise en perspective des diverses études d'Institut Paris Région – SDRIF/PLUI/TRAM ; hypothèses sur le prolongement de métros ; etc.)

- **d'être en capacité de mettre régulièrement en perspective la « feuille de route » d'IDFM** (organisation des études à mener, jalons de la concertation et jalons décisionnels impliquant le conseil d'administration d'IDFM, etc.), en lien avec la comitologie mise en place (rôle des diverses instances, transparence sur les sujets traités).
- **de veiller à ce que le bureau d'étude d'IDFM sache articuler l'exigence d'efficacité dans la conduite de ses études avec les exigences de la concertation continue** et les engagements d'IDFM. Avec ses conséquences sur les modalités de jalonnement des études, la capacité à être un relais d'information vis-à-vis des publics et vigilance aux signaux forts et faibles, l'écoute & la pédagogie, ...
- **De gérer dans un dispositif ad hoc les relations avec les parties prenantes qui souhaitent se mobiliser et contribuer (les associations locales, les collectifs de riverains, etc.), sans qu'il se substitue pour autant au dialogue de terrain avec les publics concernés par le projet.**

En effet, parce que le projet présente des difficultés et des risques particuliers, et pour que le dispositif de concertation d'IDFM reste durablement le lieu privilégié des échanges, la garante considère qu'il serait utile de compléter la comitologie du projet, très « institutionnelle », avec un dispositif ad hoc associant les acteurs de terrain qui se veulent force de proposition.

Il lui paraît nécessaire de disposer d'un espace d'échanges pour aborder des sujets transverses, approfondir des sujets techniques qui font débat et faire monter en compétences les parties prenantes, offrir un espace où elles peuvent porter leurs propositions, tester des argumentaires, expliquer le processus projet, ... dans un format flexible pour s'adapter au contexte et aux besoins du processus projet, mais qui n'aurait pas vocation à se substituer à la concertation directe par secteur avec les citoyens pour tester des propositions techniques, présenter les arbitrages sectoriels et élaborer le projet (tracé, stations, entrée du tunnel, etc.).

Elle note par ailleurs que la concertation doit **tenir compte d'enjeux différenciés sur les 3 secteurs fortement impactés par le projet**, et préconise :

Sur le secteur Gare de Clamart, sur lequel le public a bien identifié l'enjeu technique relatif à l'implantation d'une station et son raccordement performant à la station du L15 et de la ligne N :

- d'associer les riverains de Clamart, de Malakoff et de Vanves dans un contexte d'inquiétude sur la capacité à implanter une station en surface,
- d'être transparent sur les conditions de mise en œuvre (ou pas ...) d'une station souterraine interconnectée à la station L15

Sur le secteur Centre-ville – Mairie de Clamart, sur lequel s'exprime des propositions plus ou moins convergentes :

- d'être transparent sur les modalités de choix des options étudiées, et d'arbitrage in fine du nombre de stations et de leur localisation,
- de veiller à la bonne information des habitants sur les options de gestion foncière (expropriations) et de gestion des chantiers,
- d'associer les commerçants à la démarche *.

Sur le secteur Jardin parisien, sur lequel s'exprime une pression importante et concertée pour reculer l'entrée du tunnel vers le sud :

- de caractériser et d'associer les publics potentiellement impactés par un déplacement du chantier et des installations, au-delà des collectifs actuellement mobilisés,
- d'objectiver de façon précise et validée les options qu'IDFM se refuserait à mettre en œuvre.

Annexe – Nomination de la garante et lettre de mission



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 CNBP 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

1

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.

2

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

3

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

