

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le projet T10 est piloté par le STIF et le Département des Hauts-de-Seine. Le coût du projet a été évalué à hauteur de **351 millions d'euros*** dans le Schéma de principe. La Région Île-de-France et le Département en financent les études. Le STIF financera le matériel roulant à hauteur de **42 millions d'euros*** ainsi que les coûts d'exploitation.

* Valeur décembre 2011

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

2013-2014

CONCERTATION PRÉALABLE

ÉTUDES DE SCHÉMA DE PRINCIPE

2015

• FÉVRIER

APPROBATION DU SCHÉMA DE PRINCIPE ET DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

par le STIF et le Département des Hauts de Seine

• AUTOMNE

ENQUÊTE PUBLIQUE

2016-2017

ÉTUDES APPROFONDIES

(dites d'avant-projet et de projet)

2017

LANCEMENT DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

(dévoisement des réseaux souterrains)

2018

DÉBUT DES TRAVAUX DU TRAMWAY ET DES AMÉNAGEMENTS URBAINS

2021

MISE EN SERVICE PRÉVISIONNELLE*

Dès début 2013, le public a donné son avis sur le projet, sur la base du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), premier support d'études présentant officiellement le projet.

EN PHASE D'ÉTUDES DE CONCEPTION

Dans la continuité des avis issus de la concertation, le Schéma de principe est élaboré sur la base de plusieurs études qui permettent d'affiner les contours du projet : l'étude d'impact environnemental, l'étude socio-économique, l'étude d'insertion... Précisant les éléments qui ont été présentés lors de la concertation préalable, le Schéma de principe détaille le choix du mode de transport, analyse les impacts de l'arrivée du projet, affine le coût du projet et son calendrier...

LA PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique permet à chacun de donner son avis sur la base du Dossier d'enquête publique. Celui-ci est constitué des études de conception, des études environnementales et précise les mesures de compensation et d'accompagnement.

Préalablement à l'enquête publique, l'ensemble des institutions concernées sont consultées et doivent rendre leur avis sur le projet présenté dans le dossier d'enquête, avant qu'il ne soit soumis à l'avis du public.

INFORMEZ-VOUS SUR LE PROJET DE TRAMWAY T10

www.tramway-t10.fr

- > RETROUVEZ LES ACTUALITÉS DU PROJET
- > ABONNEZ-VOUS À LA NEWSLETTER

Et bientôt :

- > DÉCOUVREZ LA VIDÉO DU PROJET

Téléchargez l'application flashcode sur votre mobile et flashez ce code pour accéder directement au contenu du site internet du projet.



Tramway T10

Lettre d'information n°5

Juin 2015

Antony - Clamart



Carrefour du 11 novembre 1918, entrées de ville de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson (Intention d'aménagement)

UNE NOUVELLE ÉTAPE VERS L'ENQUÊTE PUBLIQUE

En février dernier, le Conseil d'administration du STIF et la Commission permanente du Département des Hauts-de-Seine, maîtres d'ouvrage du projet, ont approuvé le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du tramway T10 Antony-Clamart. Cette étape est un préalable indispensable pour soumettre le projet à l'enquête publique, envisagée à la rentrée 2015.

Le Dossier d'enquête publique est le principal support d'information de l'enquête. Il s'appuie sur les éléments techniques du Schéma de principe, pour la présentation des principales caractéristiques de l'opération, et les études réglementaires (études d'impact sur l'environnement, études socio-économiques). Il intègre également les avis des différentes institutions qui se sont exprimés sur le projet. Le Dossier d'enquête publique est actuellement en cours d'instruction par les services de la Préfecture des Hauts-de-Seine et par l'Autorité environnementale, qui exprimera un avis officiel sur les aspects environnementaux du projet. Une fois ces étapes accomplies, l'enquête publique, prévue à la rentrée 2015, permettra au public de s'exprimer sur le projet détaillé.

Retrouvez le Schéma de principe en téléchargement sur le site internet du projet www.tramway-t10.fr

Toutes les informations sur l'enquête publique dans le prochain numéro de la lettre d'information !



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

* Sous réserve de l'obtention de la Déclaration d'utilité publique et de la mise en place des financements.

EN SAVOIR PLUS SUR LE PROJET

LES EVOLUTIONS DU PROJET VALIDEES PAR LES ELUS DU STIF ET DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

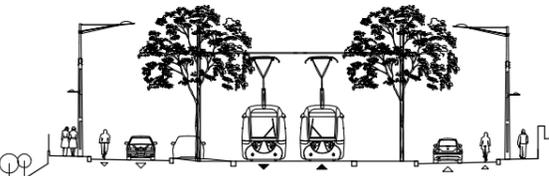
Dans la continuité de la concertation préalable de 2013, des échanges avec les riverains, les associations et les partenaires ont été menés en 2014 pour nourrir les études nécessaires à la réalisation du Schéma de principe. Celles-ci ont ainsi permis de mieux définir le projet qui sera présenté à l'enquête publique à la rentrée.

UNE CORRESPONDANCE FACILITEE AVEC LE T6

Les maîtres d'ouvrage ont veillé à positionner la station du T10 «Hôpital Béclère» au plus près de la station du tramway T6, à proximité de l'hôpital. Accessible à tous, la correspondance entre les tramways pourra être réalisée en 3 minutes par une rampe ou un escalier.

UNE CIRCULATION DU TRAMWAY AU CENTRE DE LA VOIRIE SUR L'ESSENTIEL DU TRACÉ

À partir de la station «Edouard Herriot», située au Plessis-Robinson, et jusqu'à la station «Grenouillère», à Châtenay-Malabry, le tramway s'insérera au centre des voies sur l'avenue Paul Langevin et sur l'avenue de la Division Leclerc, en cohérence avec le fonctionnement du secteur (circulation, accès aux habitations...).



Exemple d'insertion du tramway au centre de la voirie à Châtenay-Malabry.

UNE CIRCULATION SIMPLIFIEE ENTRE LE PLESSIS-ROBINSON ET CHÂTENAY-MALABRY

Le bon fonctionnement du carrefour du 11 novembre 1918 est l'une des clés de la réussite du projet. Situé sur le territoire de Châtenay-Malabry, il marque les entrées de ville du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry. Il sera reconfiguré pour faciliter le passage du tramway au centre de la voirie dans de bonnes conditions de circulation.

LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE DU T10

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) est un équipement indispensable au fonctionnement du tramway. Il permet d'assurer le stockage et l'entretien des rames, et doit se situer à proximité immédiate du tracé. A l'issue des études approfondies menées sur les deux sites envisagés lors de la concertation de 2013, seule la parcelle située à proximité du carrefour du 11 Novembre 1918 à Châtenay-Malabry s'est avérée en capacité d'accueillir le SMR. Ce site permet de disposer d'un espace suffisant pour les activités de remisage et d'entretien (nombre de voies de garage, accès du personnel...), sans obérer un prolongement ultérieur du T10. L'intégration paysagère du site sera précisée dans le cadre des études à venir, en collaboration avec les acteurs locaux, et des compensations environnementales seront mises en place.

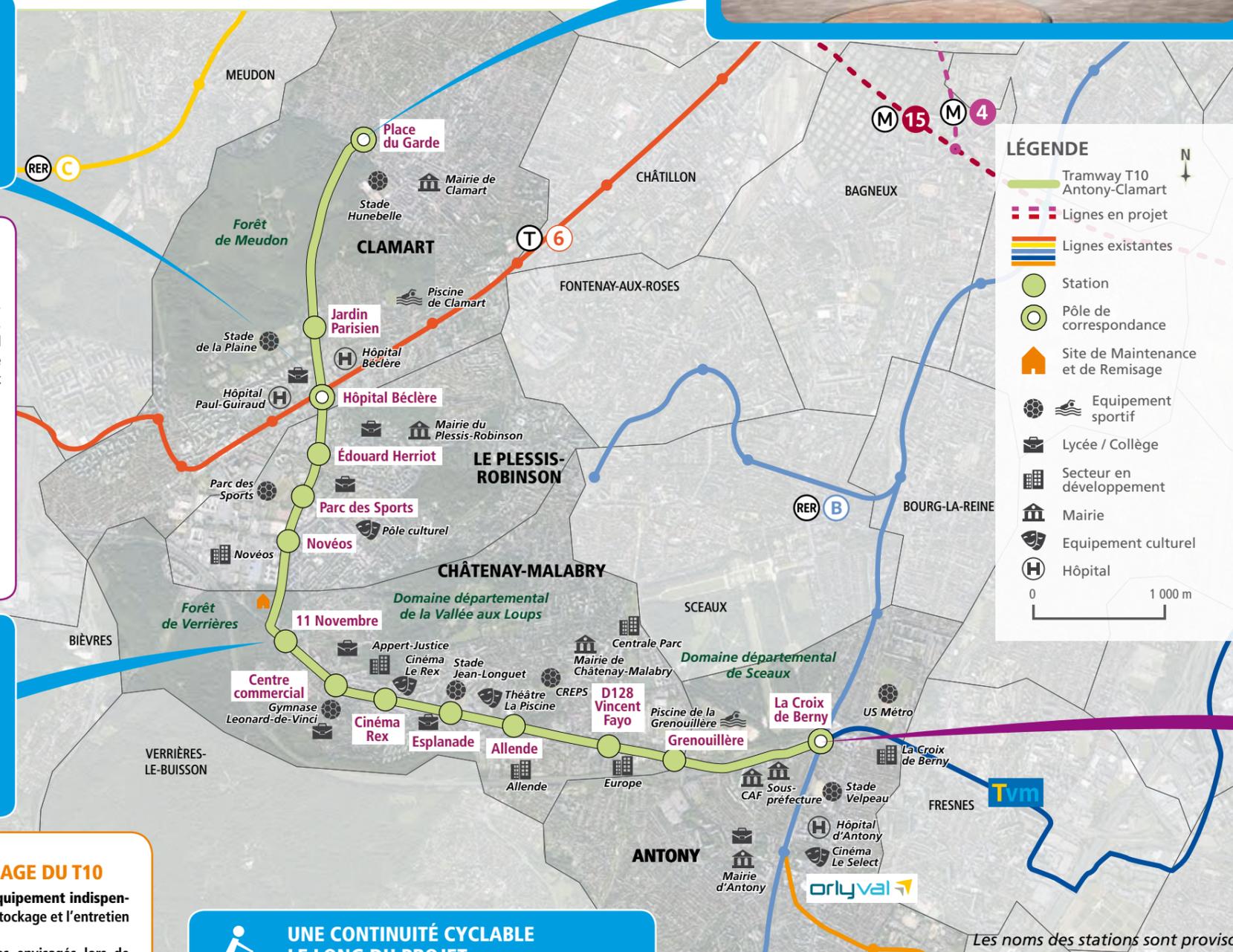


UNE CONTINUITÉ CYCLABLE LE LONG DU PROJET

L'insertion des modes actifs (vélos, piétons) a été travaillée afin d'assurer la continuité et la sécurité des cheminements piétonniers et cyclables. Une liaison cyclable continue entre Antony et Clamart sera aménagée : elle prendra la forme de bandes, de pistes cyclables ou de voies vertes dissociées du tracé du tramway lorsque l'espace n'est pas suffisant. Le projet intègre, par ailleurs, l'implantation d'une consigne sécurisée Véligo au terminus de «La Croix de Bery» et des stationnements pour les cycles à proximité des stations du tramway.

UN TERMINUS RUE DE MEUDON POUR MIEUX DESERVIR LE CENTRE DE CLAMART

Place du Garde, Clamart
(Intention d'aménagement)



LÉGENDE

- Tramway T10 Antony-Clamart
- Lignes en projet
- Lignes existantes
- Station
- Pôle de correspondance
- Site de Maintenance et de Remisage
- Equipement sportif
- Lycée / Collège
- Secteur en développement
- Mairie
- Equipement culturel
- Hôpital

0 1 000 m

? Posez vos questions ?
et consultez le Schéma de principe
sur le site internet du projet
www.tramway-T10.fr

DES CORRESPONDANCES FACILITEES A LA CROIX DE BERNY

La station terminus «La Croix de Bery» permettra une desserte efficace du pôle multimodal RER-TVM-bus, du quartier Jean Zay et du Domaine départemental de Sceaux, sans impact sur sa limite. L'implantation du terminus s'accompagnera d'une reconfiguration du carrefour routier afin de le sécuriser et d'optimiser les traversées à niveau vers la gare RER B et le terminus du TVM.



8,2 km de tracé environ Environ 25 minutes de trajet de terminus à terminus

De 5h30 à 0h30 environ

Un tramway toutes les 6 minutes en heures de pointe

25 000 voyageurs par jour

