

Tramway T10

Lettre d'information N°6

Septembre - Octobre 2015

Antony - Clamart



Avenue Paul Langevin - Le Plessis-Robinson
(Intention d'aménagement)

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE SUR LE TRAMWAY T10 ANTONY - CLAMART DU 5 OCTOBRE AU 6 NOVEMBRE 2015

Du 5 octobre au 6 novembre 2015, le projet de tramway T10 fait l'objet d'une **enquête publique unique**, ayant pour objets l'enquête d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes concernées, ainsi que l'enquête parcellaire.

Le T10 permettra de relier Antony à Clamart, en desservant les villes de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson. 14 stations seront reliées par ce mode de transport rapide, fiable et accessible à tous, sur près de 8,2 km.

L'enquête publique est une phase réglementaire de consultation qui vise à informer le public et recueillir son avis sur le projet afin de le déclarer d'utilité publique.

Rendez-vous en mairies ainsi qu'en sous-préfecture d'Antony (aux heures d'ouverture), dans les permanences de la Commission d'enquête et sur le site internet du projet pour vous informer et participer!



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

LE PROJET EN BREF : OBJECTIFS, COÛTS, CALENDRIER

La station Vincent Fayol à Châtenay-Malabry
(Intention d'aménagement)

Le tramway T10 est l'un des maillons du Nouveau Grand Paris, ambitieux projet d'amélioration et de développement des transports publics en Île-de-France.



En circulation
7j/7 de 5h30
à 0h30 environ



25 000 voyageurs
attendus par jour



Un tramway **toutes**
les 6 minutes en
heures de pointe

LES GRANDES LIGNES DU PROJET

A sa mise en service, le tramway T10 permettra de relier La Croix de Berny (Antony) à la Place du Garde (Clamart) en seulement 25 minutes. Il traversera les communes de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson et desservira de nombreux équipements, des zones de logements et d'emplois ainsi que les nombreux projets urbains en cours et à venir dans le secteur.

Long de 8,2 km, le tracé desservira 14 stations et s'insérera sur l'avenue Claude Trébignaud (RD2) à Clamart, sur l'avenue Paul Langevin au Plessis-Robinson, sur l'avenue de la Division Leclerc (RD986) à Châtenay-Malabry et sur l'avenue du Général de Gaulle à Antony.

VERS UNE MEILLEURE DESSERTE DES HAUTS-DE-SEINE

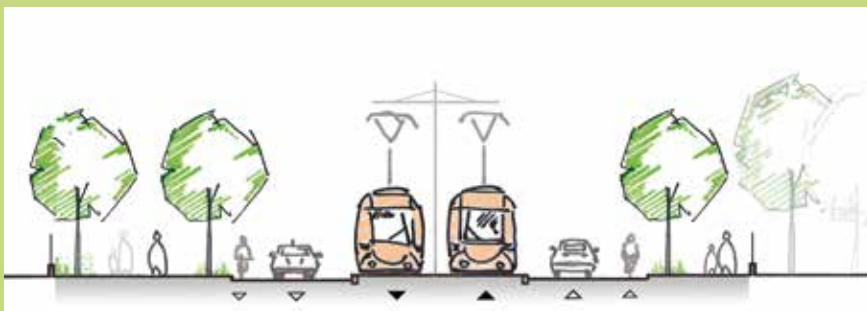
Le tramway T10 répond à plusieurs objectifs :

- **Améliorer les déplacements en transports en commun dans les Hauts-de-Seine**, notamment grâce aux correspondances avec les autres modes de transport : avec le RER B et le TVM (Trans Val-de-Marne) à la station La Croix de Berny, avec le tramway T6 au niveau de l'hôpital Bécclère et avec de nombreuses lignes de bus tout au long du tracé ;
- **Offrir une desserte de proximité** pour les équipements et les zones d'emplois situés dans les quatre communes. Il desservira un bassin de près de 45 000 habitants et 30 000 emplois, situés à moins de 500 mètres du tracé. Le tramway permettra ainsi de mieux relier certains quartiers, tel que La Cité Jardin de la Butte Rouge, à Châtenay-Malabry, et assurera une liaison rapide et directe avec les zones d'emplois (Zone d'Activités Novéos au Plessis-Robinson et à Clamart, Centrale Parc à Châtenay-Malabry, ou Hôpital Bécclère à Clamart) ;
- **Favoriser l'usage des transports en commun** en offrant un service de qualité, régulier, et une accessibilité complète pour les personnes à mobilité réduite ;
- **Améliorer le cadre de vie des habitants, piétons, cyclistes mais aussi riverains et commerçants** grâce à des aménagements urbains et paysagers le long du tracé.

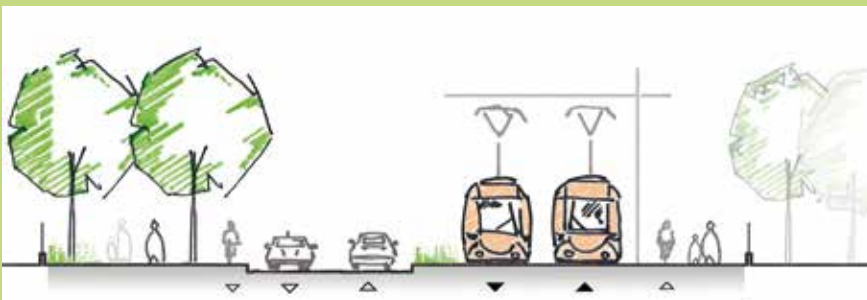
LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'arrivée du tramway T10 permettra une nouvelle répartition de l'espace public le long du tracé, tenant compte de l'ensemble des usages.

- Le tramway T10 s'insérera sur un espace dédié, sur le côté ou au centre de la voirie, en fonction du secteur traversé.
- Des traversées piétonnes sécurisées seront aménagées.
- Un itinéraire cyclable est prévu sous la forme de bandes, de pistes cyclables ou de voies vertes sécurisées. Ces aménagements cyclables seront, dans la mesure du possible, accolés au tracé, sinon un itinéraire alternatif sera proposé et aménagé.
- Une circulation fluide et régulière du tramway sera permise grâce à la priorité aux carrefours à feux.
- La reconfiguration de la voirie permettra un apaisement de la circulation automobile sur les grands axes, tout en maintenant un nombre de voies suffisant.
- Le cadre de vie sera amélioré, avec des aménagements paysagers et urbains de qualité, accessibles aux personnes à mobilité réduite.



Exemple d'insertion au centre de la voie (axiale)



Exemple d'insertion sur un côté de la voie (latérale)

LE CALENDRIER 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

DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE

ACQUISITIONS FONCIÈRES

ETUDES 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*

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le projet T10 est piloté par le STIF et le Département des Hauts-de-Seine. Le coût de l'infrastructure a été évalué à hauteur de 351 millions d'euros** dans le Schéma de principe. À ce stade, la Région Île-de-France et le Département des Hauts-de-Seine financent les études à hauteur de 15 millions d'euros**.

Le STIF financera intégralement le matériel roulant, à hauteur de 42 millions d'euros**, ainsi que les coûts d'exploitation.

Suite à l'approbation du nouveau Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, les financeurs de la phase de réalisation du projet d'infrastructure seront l'Etat, la Région Île-de-France et le Département des Hauts-de-Seine.

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

** Valeur décembre 2011



ZOOM SUR LE TRACÉ



1 LE TERMINUS DE LA PLACE DU GARDE À CLAMART

Le terminus sera situé le long de la rue de Meudon, perpendiculairement à l'avenue Claude Trébignaud (RD2) pour mieux desservir le centre de Clamart.



2 LE TRAMWAY EN LATÉRAL LE LONG DE L'AVENUE CLAUDE TRÉBIGNAUD

Entre les stations «Place du Garde» et «Edouard Herriot», le tramway circulera en latéral le long de l'avenue Claude Trébignaud. Cette insertion permet au tramway de se positionner en vue de l'arrivée au terminus Place du Garde et d'améliorer la correspondance entre le tramway T10 et le T6 à Hôpital Béclère. La future correspondance pourra se faire par un escalier ou une rampe accessible à tous.



3 LE TRAMWAY AU CENTRE DE L'AVENUE PAUL LANGEVIN

Le tramway circulera au centre de la voirie entre la station «Edouard Herriot» et le carrefour du 11 novembre 1918. Cette implantation permet de préserver l'évolution des deux côtés de l'avenue, tout en desservant la Zone d'Activités Novéos, le Parc des Sports et le centre-ville du Plessis-Robinson.



4 LE RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DU 11 NOVEMBRE

Situé à l'articulation entre les villes du Plessis-Robinson et de Châtenay-Malabry, le carrefour du 11 novembre 1918 sera réaménagé pour permettre une circulation fluide et sécurisée intégrant le passage du tramway au centre de la voirie. Aujourd'hui composé de cinq branches, il deviendra un carrefour en croix géré par des feux tricolores.

Équipement indispensable au fonctionnement du tramway (stockage, entretien, maintenance...), le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) sera implanté à proximité du carrefour du 11 novembre 1918.



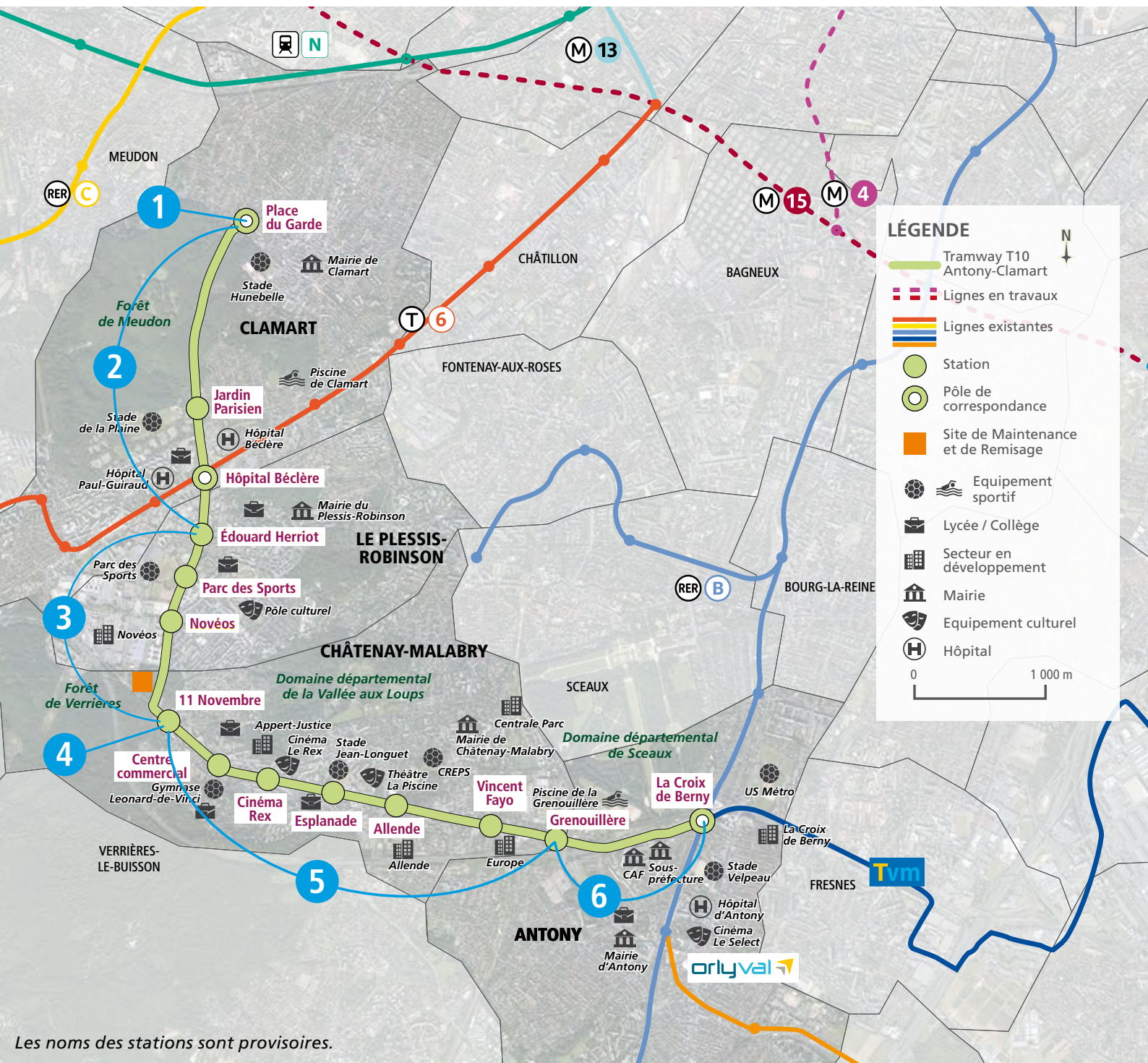
5 LE TRAMWAY AU CENTRE DE L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC

Sur l'avenue de la Division Leclerc à Châtenay-Malabry, le tramway circulera au centre de la voirie. Le réaménagement de cette voie historique permettra l'apaisement de la circulation automobile. L'arrivée du tramway permettra la desserte des nombreux équipements, logements et pôles d'emplois existants ou à venir.



6 L'ARRIVÉE AU TERMINUS DE LA CROIX DE BERNY

En arrivant à Antony après la station «Grenouillère», le tramway viendra longer le Domaine départemental de Sceaux, sans impact sur ses limites, jusqu'au pôle multimodal de La Croix de Berny. La réorganisation et le réaménagement du carrefour de La Croix de Berny permettront une correspondance efficace avec le RER, le TVM et les bus mais aussi des traversées piétonnes sécurisées.



LES ÉTUDES SUR LE PROLONGEMENT DU TRACÉ AU NORD

Le projet de prolongement du tramway T10 au nord, vers une gare du Grand Paris Express, est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), approuvé en 2013.

La concertation de 2013 a confirmé la demande du public pour un prolongement de la ligne au-delà de la Place du Garde afin d'assurer une connexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express en gare d'Issy ou de Clamart, en liaison avec le RER C ou la ligne N du Transilien.

Des études sont actuellement en cours afin d'analyser les différents scénarios d'insertion sur ce territoire dense et contraint.



EN SAVOIR PLUS...

LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE BUS POUR PRÉPARER L'ARRIVÉE DU T10

Dans le cadre des études, le réseau de bus sera repensé afin de faciliter les correspondances. La réorganisation du réseau bus poursuit plusieurs objectifs :

- améliorer la lisibilité et l'efficacité du réseau de bus,
- organiser les correspondances depuis les différents quartiers vers le tramway T10,
- conserver une desserte régulière et équilibrée sur l'ensemble du territoire,
- améliorer globalement les temps de parcours des usagers.

LE MODE TRAMWAY, PERFORMANT ET FIABLE

Approuvé lors de la concertation de 2013, le mode tramway fer a été choisi car il est le plus adapté aux caractéristiques du territoire et aux besoins de déplacement. Disposant de la priorité aux feux et circulant sur une voie réservée, le tramway permettra une régularité et une fréquence optimales.

En améliorant les conditions de transport des usagers et en se connectant au réseau de transports en commun francilien, le tramway T10 offrira une réelle alternative à l'usage de la voiture.

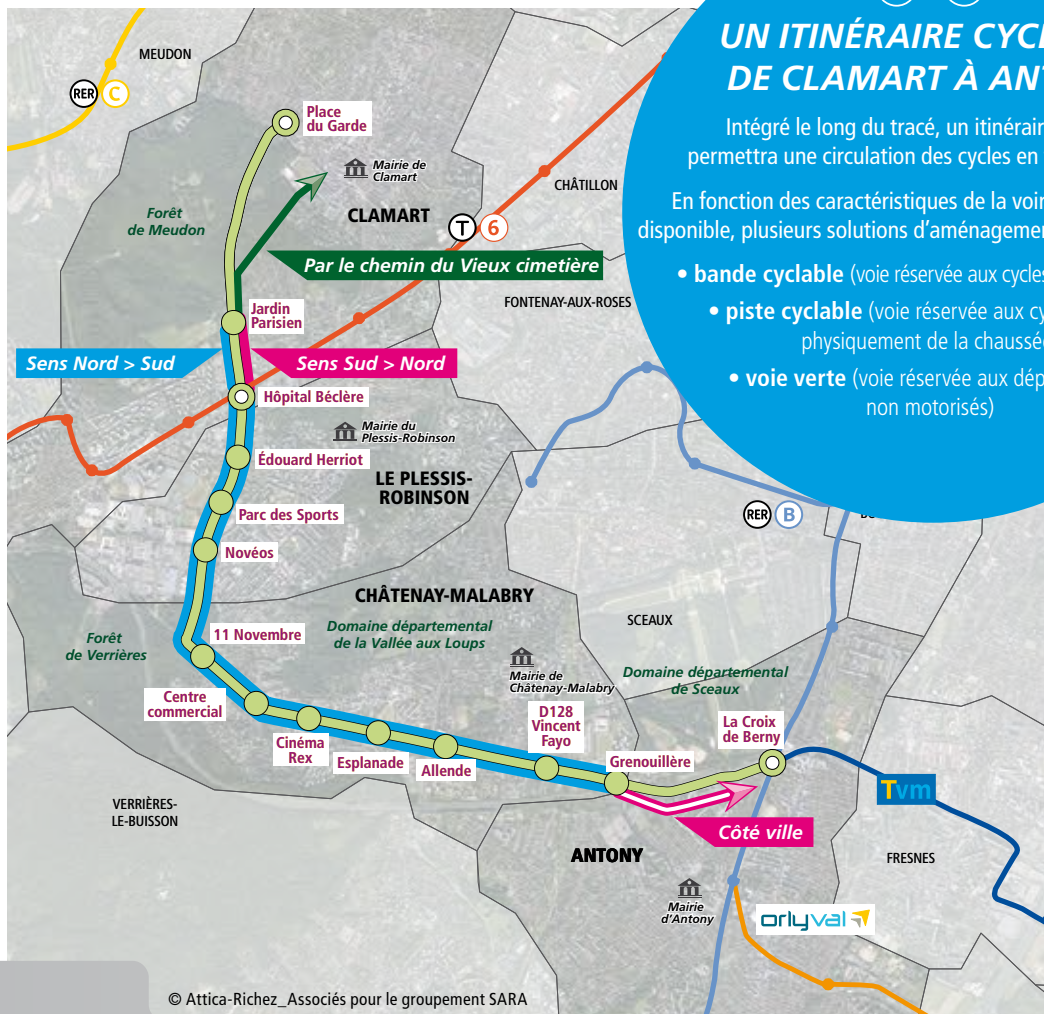
DES RAMES ET DES STATIONS CONÇUES POUR LE CONFORT DES VOYAGEURS

Le T10 sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite notamment grâce à des accès de plain-pied et des bandes podotactiles installées sur les quais des stations.

Les rames seront également équipées de chauffage et de ventilation ainsi que d'un système d'information pour le confort des voyageurs.

LÉGENDE

- Tramway T10 Antony-Clamart
- Voie verte
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle d'un côté de la voirie
- Bande cyclable
- Station
- Pôle de correspondance



UN ITINÉRAIRE CYCLABLE DE CLAMART À ANTONY

Intégré le long du tracé, un itinéraire cyclable permettra une circulation des cycles en toute sécurité.

En fonction des caractéristiques de la voirie et de l'espace disponible, plusieurs solutions d'aménagement ont été retenues :

- bande cyclable (voie réservée aux cycles sur la chaussée)
- piste cyclable (voie réservée aux cycles séparée physiquement de la chaussée)
- voie verte (voie réservée aux déplacements non motorisés)



Théâtre de la Piscine - Châtenay-Malabry

LES ÉQUIPEMENTS DESSERVIS PAR LE TRAMWAY T10

Le Domaine départemental de Sceaux, la piscine de la Grenouillère, le Théâtre de la Piscine, le Cinéma Rex, le Parc des Sports (du Plessis-Robinson), l'Hôpital Béclère et le stade Hunebelle font partie des nombreux équipements existants à proximité immédiate du tracé du T10.

Le tramway accompagnera le développement du territoire en répondant également aux nouveaux besoins de déplacements créés. Son tracé et le positionnement des stations ont été pensés en fonction du potentiel de déplacements induit par les différents projets connus à ce jour.

Le développement des quartiers Allende, Europe et Appert-Justice à Châtenay-Malabry, et le réaménagement du quartier Jean Zay à Antony, les projets d'aménagement et de développement de la Zone d'Activités Novéos rendent nécessaire la réalisation d'un mode de transport performant.

UNE GRANDE QUALITÉ DE SERVICE POUR LES USAGERS

Avec l'arrivée du tramway T10, la qualité de service rendue aux voyageurs va connaître une nette amélioration. Ce mode de transport a en effet de nombreux atouts.

→ RAPIDITÉ
→ Environ 25 minutes de trajet de terminus à terminus

 FRÉQUENCE ÉLEVÉE
6 minutes en heures de pointe et 8-10 minutes en heures creuses

 RÉGULARITÉ OPTIMALE
Circulation en voie réservée et priorité aux carrefours

 GRAND CONFORT
Des rames spacieuses, ventilées et lumineuses

 AMPLITUDE HORAIRE ÉTENDUE
7j/7, de 5h30 à 0h30 environ

 ACCESSIBLE À TOUS
Quais adaptés aux personnes à mobilité réduite, plancher bas intégral

LES ACTEURS DU PROJET



Le **STIF** imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Il fédère tous les acteurs, décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Dans le cadre du projet, le STIF a conduit la concertation préalable et est maître d'ouvrage du système de transport. Il finance la totalité du matériel roulant ainsi que le coût d'exploitation.

www.stif.info



En facilitant les déplacements sur son territoire et en développant des infrastructures qui stimulent le développement économique et améliorent la vie de ses habitants, le **Département des Hauts-de-Seine** poursuit son engagement en faveur de la mobilité. Il participe au financement et assure la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains du tramway T10 Antony - Clamart, ainsi que la coordination du projet.

www.hauts-de-seine.fr



Les transports en commun constituent le premier poste budgétaire du Conseil régional, avec 1,5 milliard d'euros investis chaque année. Grâce au Plan de mobilisation pour les transports qu'elle a lancé dès 2008 avec ses partenaires, la **Région** œuvre à l'amélioration des déplacements des Franciliens sur son territoire. C'est pourquoi elle participe aujourd'hui au financement du projet de tramway T10 Antony - Clamart.

www.iledefrance.fr

L'Etat sera partenaire du projet pour les phases ultérieures du projet dans le cadre du Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2015-2020. Les quatre communes traversées (Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Clamart) sont étroitement associées au projet.



EN SAVOIR PLUS...

L'ORGANISATION DE LA PHASE DE TRAVAUX

Prévus dès 2017 pour une durée de quatre ans, les travaux préparant l'arrivée du tramway T10 seront accompagnés d'un important dispositif d'information permettant à tous de comprendre les différentes interventions et d'anticiper les contraintes. Les porteurs de projet informeront et répondront aux questions du public au fur et à mesure de l'avancement du projet.



Zone Novéos - Le Plessis-Robinson

Plusieurs étapes de travaux sont nécessaires pour mettre en service un nouveau tramway :

- **les travaux de déviation de réseaux :** cette étape comprend notamment la déviation des réseaux enterrés (eau, gaz, électricité...) par les différents gestionnaires, afin de libérer l'espace sous la future plateforme du tramway et permettre ainsi la maintenance de ces réseaux une fois le tramway mis en service ;
- **les travaux préparatoires** pour préparer les zones de travaux ;
- **les travaux de génie civil** pour réaliser notamment la nouvelle plateforme du tramway et les aménagements urbains ;
- **l'aménagement et l'équipement des stations et de la ligne de tramway.**



Domaine départemental de Sceaux

Ces étapes seront organisées de manière à **limiter la gêne pour tous les publics** concernés et seront accompagnées de mesures de réduction des nuisances (limitation de l'envol de la poussière, gestion des déchets du chantier, respect des normes sur les nuisances sonores...). Des mesures spécifiques seront mises en place pour **faciliter les circulations aux abords des zones de chantier.**

Une attention particulière sera portée aux activités économiques, commerciales et touristiques. Les accès aux habitations et aux commerces seront maintenus pendant toute la durée des travaux.

Balade du tramway avec les riverains, juillet 2014



RETOUR SUR LA CONCERTATION CONTINUE : LES AVIS DU PUBLIC ONT NOURRI LES ETUDES

La concertation préalable organisée par les porteurs de projet a eu lieu du 21 janvier 2013 au 1^{er} mars 2013 inclus. Elle a permis d'informer les habitants, les élus, les acteurs économiques et associatifs des communes traversées sur le projet et de recueillir leur avis pour enrichir le projet avant l'étape de l'enquête publique.

Depuis 2013, les porteurs de projet ont maintenu le dialogue avec le territoire en organisant de nombreuses réunions avec les villes, les acteurs économiques et associatifs, ainsi que des rencontres avec le public et en informant sur l'avancement des études. La synthèse de ces échanges est annexée au dossier d'enquête publique.

L'INTÉGRATION DU TRAMWAY DANS SON ENVIRONNEMENT

L'insertion du tramway se fera majoritairement sur la voirie existante, limitant l'élargissement des emprises actuelles et, de ce fait, minimisant les impacts fonciers. Lors de l'élaboration du projet, les maîtres d'ouvrage ont recherché à limiter au maximum les effets négatifs sur l'environnement et le cadre de vie. L'approfondissement des études a notamment permis de confirmer une insertion sans impact sur le Domaine départemental de Sceaux. Par ailleurs, pour les secteurs où apparaissent ces espèces, le calendrier des travaux tient compte des périodes de reproduction des oiseaux et de reproduction et d'hibernation des chauves-souris.

Le projet nécessitera le remplacement d'arbres le long des voies. De nouveaux arbres seront plantés, dans un objectif de valorisation paysagère des quartiers traversés. Sur plusieurs tronçons, la plateforme du tramway sera végétalisée. Les aménagements proposés permettront de diminuer le caractère routier des axes empruntés.

Sur le plan acoustique, un revêtement adapté sera réalisé sur la voirie pour limiter le bruit de roulement des véhicules. A la mise en service du tramway, des mesures acoustiques seront réalisées pour s'assurer que le projet

répond aux normes en vigueur.

Le projet prévoit de compenser les impacts qui ne pourraient être évités, notamment l'utilisation de la parcelle boisée située à proximité du carrefour du 11 novembre 1918 pour le Site de Maintenance et de Remisage (SMR). Suite à l'approfondissement des études, seule cette parcelle s'est avérée en mesure d'offrir la surface nécessaire à l'implantation du SMR. Les porteurs du projet ont fait le choix d'un dispositif important de compensation environnementale **en requalifiant le bois du Carreau,** situé sur des parcelles isolées du bois de Verrières en face du futur SMR, **en augmentant le patrimoine forestier à l'échelle francilienne, et en opérant des travaux de reboisement.**

L'Autorité Environnementale a rendu un avis sur le projet. En réponse à cet avis, les maîtres d'ouvrage ont précisé leurs engagements environnementaux. Retrouvez ces documents dans la pièce J du dossier d'enquête publique.



FICHE PRATIQUE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE

PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

(4 semaines minimum)



APRÈS L'ENQUÊTE PUBLIQUE



QU'EST-CE QUE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

L'enquête publique est une procédure réglementaire qui s'applique aux projets ayant un impact sur leur environnement. Ses objectifs sont d'informer le public et de recueillir son avis sur le projet, ses bénéfices et ses impacts.

Dans le cadre du projet T10, l'enquête publique est dite «**unique**». Elle comprend l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 4 communes concernées, ainsi que l'enquête parcellaire permettant d'identifier précisément les parcelles concernées par les emprises du projet, en lien avec leurs propriétaires.

L'enquête publique est menée sous l'égide d'une **Commission d'enquête** indépendante, désignée par le Tribunal administratif de Cergy. Elle se compose de trois commissaires enquêteurs titulaires (Mme Murielle Lescop, M. Georges-Michel Brunier et Mme Marie-Claire Eustache, assurant la présidence de la Commission), ainsi que d'un suppléant (M. Gerard Payet).

L'enquête publique permet de :

- **présenter les impacts et bénéfices du projet**, ses effets sur le cadre de vie, l'environnement et les mesures mises en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs éventuels ;
- **adapter les documents d'urbanisme locaux** (Plans Locaux d'Urbanisme des 4 villes traversées) dans le respect du Code de l'urbanisme ;
- **reconnaître l'utilité publique du projet ;**
- **identifier précisément les parcelles concernées par les emprises du projet, en lien avec leurs propriétaires.**

L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Menée conjointement à l'enquête d'utilité publique et à celle de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, l'enquête parcellaire portant sur le projet de tramway T10 a pour vocation de déterminer précisément les parcelles concernées par ses emprises, en lien avec les propriétaires. Préalablement à l'enquête, les porteurs de projet ont ainsi informé individuellement les riverains concernés par la procédure d'acquisition foncière. **Tout comme les autres pièces du dossier d'enquête publique unique, les plans du dossier d'enquête parcellaire sont mis à la disposition du public** dans les 4 mairies concernées, en sous-préfecture d'Antony, ainsi que sur le site internet du projet : www.tramway-t10.fr.

QUE CONTIENT LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE ?

Le **Dossier d'enquête publique unique** regroupe les documents relatifs aux différents objets de l'enquête :

- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 4 communes concernées,
- et l'enquête parcellaire.

Il constitue ainsi le document support de l'enquête publique unique et permet au public de prendre connaissance de l'ensemble du projet et des études réalisées afin d'exprimer son avis.

Le dossier est consultable dans les quatre mairies concernées par le projet, en sous-préfecture d'Antony, aux horaires d'ouverture, et sur le site du projet www.tramway-t10.fr.

Conformément à la législation en vigueur, il comporte les pièces suivantes :

Les informations juridiques et administratives (Pièce A)

Ce document décrit les enjeux relatifs à l'enquête publique, sa place au sein de la procédure administrative et précise les décisions adoptées au terme de l'enquête. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique sont également expliqués.

La notice explicative (Pièce B)

Ce document décrit le futur tramway T10 Antony-Clamart, projet présenté à l'enquête en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique. Il comprend une présentation détaillée du projet (objectifs, tracé, insertion, offre de transport, stations, intermodalité, maintenance et calendrier) et du processus ayant abouti aux choix qui ont été faits.

Le plan de situation (Pièce C)

Le plan de situation permet de situer le tracé du projet et ses principaux aménagements.

Le plan général des travaux (Pièce D)

Le plan général des travaux permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet (plateforme tramway, stations, site de maintenance et de remisage, locaux techniques, ouvrages d'art).

Les principales caractéristiques des ouvrages les plus importants (Pièce E)

Ce document permet de prendre connaissance des caractéristiques techniques des principaux ouvrages : plateforme tramway, stations, site de maintenance et de remisage, locaux techniques, ouvrages d'art.

L'appréciation sommaire des dépenses (pièce F)

Cette pièce permet au public de prendre connaissance du coût des différentes composantes du projet et du financement apporté par les porteurs de projet.

L'étude d'impact (Pièces G et J)

L'étude d'impact (pièce G) vise à déterminer, en fonction des éléments d'appréciation disponibles, les conséquences du projet sur son environnement afin d'éviter, de réduire et (le cas échéant) de compenser les impacts négatifs qui pourraient être induits par le projet. Elle porte notamment sur la faune et la flore, l'air, le bruit, le trafic... Un **résumé non-technique** permet une lecture facilitée de l'étude d'impact.

L'étude d'impact fait par ailleurs l'objet d'un avis émis par l'Autorité Environnementale. En réponse à cet avis, les maîtres d'ouvrage produisent un mémoire apportant des compléments et précisions pour chacun des points soulevés par l'Autorité Environnementale.

L'**avis de l'Autorité Environnementale**, ainsi que le mémoire de réponse des porteurs de projet sont intégrés au dossier d'enquête (pièce J).

L'évaluation socio-économique (Pièce H)

Au travers de l'évaluation socio-économique, **les avantages** attendus de la mise en œuvre du tramway sur l'économie et le territoire sont mis en regard des **coûts de réalisation et de fonctionnement**. Les prévisions de trafic du futur tramway et l'évaluation des gains de temps pour les usagers figurent également dans cette pièce.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (Pièce I)

Pour chaque commune sont précisés **les besoins de modification des documents d'urbanisme** existants pour permettre la réalisation de la ligne de tramway. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) des quatre villes traversées sont concernés. Les PLU de Clamart et du Plessis-Robinson étant en cours de révision, leurs futurs documents d'urbanisme intégreront les éléments de mise en compatibilité par rapport au projet de tramway.

Le dossier d'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire a pour objectif de déterminer précisément les parcelles concernées par les emprises du projet et d'en informer les propriétaires. Pour chacune des communes traversées, le dossier d'enquête parcellaire présente une notice explicative, ainsi que les plans parcellaires identifiant avec précision les parcelles concernées par les emprises du projet.



*Vous pourrez consulter le **guide de lecture**, document qui vous aiguillera dans votre consultation du dossier d'enquête publique unique. Ce document sera mis à disposition en mairies (Antony, Châtenay, Le Plessis-Robinson, Clamart), en sous-préfecture d'Antony, aux heures habituelles d'ouverture, ainsi que lors des permanences de la commission d'enquête et sur le site internet du projet.*

? S'INFORMER SUR LE PROJET ET PARTICIPER À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 5 octobre au 6 novembre 2015, le projet de tramway T10 fait l'objet d'une enquête publique unique, ayant pour objets l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes concernées, ainsi que l'enquête parcellaire.

COMMENT PARTICIPER ?

Pendant toute la durée de l'enquête, dans la mairie de votre choix (Antony, Châtenay-Malabry, Plessis-Robinson et Clamart), ainsi qu'en sous-préfecture d'Antony, aux heures habituelles d'ouverture :

> Consultez le dossier d'enquête publique

ainsi que les documents d'information mis à votre disposition. Vous pouvez également consulter le dossier d'enquête sur le site internet du projet : www.tramway-t10.fr

> Déposez un avis dans les registres ou par courrier

Et aussi :

> Participez à la réunion publique qui se tiendra à CHÂTENAY-MALABRY (92290) le jeudi 22 octobre 2015 à 20h30

Théâtre la Piscine – 254, avenue de la Division Leclerc

> Demandez un rendez-vous avec l'un des membres de la commission d'enquête

> Envoyez un courrier adressé à :

Enquête publique unique T10
Mme Marie-Claire Eustache, présidente de la commission d'enquête
Sous-préfecture d'Antony
99 Avenue du Général de Gaulle - ANTONY

PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE :

Mairie d'ANTONY (92160) – Direction Générale des Services Techniques – service Urbanisme – Place de l'Hôtel de Ville • le samedi 10 octobre 2015 de 9h à 12h • le vendredi 16 octobre 2015 de 14h30 à 17h30 • le mardi 20 octobre 2015 de 9h à 12h • le samedi 24 octobre 2015 de 9h à 12h • le vendredi 30 octobre 2015 de 14h30 à 17h30 • le vendredi 6 novembre 2015 de 9h à 12h

Mairie de CHÂTENAY-MALABRY (92290) – Direction Générale des Services Techniques et de l'Aménagement – sous-direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme – 26 rue du Docteur Le Savoureux • le lundi 12 octobre 2015 de 14h à 17h • le samedi 17 octobre 2015 de 9h à 12h • le mercredi 21 octobre 2015 de 14h à 17h • le mercredi 28 octobre 2015 de 14h à 17h • le samedi 31 octobre 2015 de 9h à 12h • le vendredi 6 novembre 2015 de 14h à 17h

Mairie de CLAMART (92140) – Direction des Services Techniques - salle des Services Techniques - 4^{ème} étage - centre administratif - 1 avenue Jean Jaurès • le lundi 5 octobre 2015 de 9h à 12h • le mercredi 14 octobre 2015 de 14h30 à 17h30 • le samedi 24 octobre 2015 de 9h à 12h (s'adresser à l'accueil de la mairie) • le jeudi 29 octobre 2015 de 13h30 à 16h30 • le mercredi 4 novembre 2015 de 14h à 17h • le vendredi 6 novembre 2015 de 9h à 12h

Mairie du PLESSIS-ROBINSON (92350) – Service Urbanisme – Centre Administratif Municipal – 1^{er} étage – 3 Place de la Mairie • le samedi 10 octobre 2015 de 9h à 12h • le mardi 13 octobre 2015 de 16h30 à 19h30 • le mercredi 21 octobre 2015 de 14h à 17h • le mardi 27 octobre 2015 de 16h30 à 19h30 • le samedi 31 octobre 2015 de 9h à 12h • le vendredi 6 novembre 2015 de 14h à 17h

**TOUTES LES
INFORMATIONS SUR LE
PROJET ET LES MODALITÉS
DE PARTICIPATION SUR
LE SITE INTERNET :**

www.tramway-t10.fr

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

