

Tramway T10

Lettre d'information N°7

Mai 2016

Antony - Clamart

LES SUITES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE



UN AVIS FAVORABLE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Du 5 octobre au 6 novembre 2015, le public s'est exprimé sur le projet de tramway T10 Antony-Clamart dans le cadre de l'enquête publique unique, portant sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi que l'enquête parcellaire.

A la lumière des avis émis lors de l'enquête et des éléments apportés par les maîtres d'ouvrage, la commission d'enquête a rendu un **avis favorable** à la **Déclaration d'Utilité Publique** du

projet de tramway T10, assorti de deux réserves. Le rapport de la commission comporte par ailleurs cinq recommandations.

Suite à ce rapport, les porteurs de projet ont adopté la **Déclaration de projet**, document confirmant l'intérêt général du projet et listant les **engagements de la maîtrise d'ouvrage** pour sa réalisation.

Retrouvez dans cette lettre d'information le détail de ces engagements, approuvés le 17 février 2016 par le Conseil du STIF et le 14 mars 2016 par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine.

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



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

Retrouvez
toutes les informations
sur le projet sur le
site internet :
www.tramway-t10.fr

RETOUR SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE : UNE ÉTAPE CLÉ DU PROJET

Un dispositif d'information important a été mis en place pour expliquer la procédure d'enquête publique unique et les caractéristiques du projet : une lettre d'information, un dépliant, des vidéos, un site internet...

Dans le cadre de l'enquête, le public était invité à s'informer et à s'exprimer sur les registres présents dans les lieux d'enquête, par courrier ou lors des 24 permanences de la commission d'enquête.

Une réunion publique, organisée le 22 octobre 2015 à Châtenay-Malabry, a également permis de poser directement des questions aux porteurs du projet.

L'enquête publique unique a ainsi permis d'informer tous les publics concernés (les habitants, les élus, les acteurs économiques et associatifs des communes traversées) et de recueillir leurs remarques concernant le projet.

Au total, 178 avis ont été exprimés lors de cette phase de consultation, souvent très argumentés. Environ 200 personnes ont participé à la réunion publique.

Ces avis viennent alimenter les études approfondies qui permettront de mettre en œuvre le futur tramway T10.

> OÙ EN EST LA PROCÉDURE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ?

PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 5 octobre au 6 novembre 2015



APRÈS L'ENQUÊTE PUBLIQUE



AUJOURD'HUI

Information préalable à l'enquête publique sur le marché du Plessis-Robinson - juillet 2015



Réunion publique lors de l'enquête - 22 octobre 2015

LES ENGAGEMENTS DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE SUITE AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Approuvée le 17 février 2016 par le Conseil du STIF et le 14 mars 2016 par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, La Déclaration de projet décrit les engagements de la maîtrise d'ouvrage suite aux **deux réserves** et aux **cinq recommandations** de la Commission d'enquête.

L'INTÉGRATION D'UNE VOIE VERTE EN TRAVERSÉE DE LA FORÊT DE MEUDON ❶

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à implanter un itinéraire pour les modes actifs le long de la RD2 (av. C. Trébignaud), le long de la plateforme tramway, tout en limitant l'impact sur la forêt. L'aménagement initialement prévu à cet usage sur le Chemin du Vieux Cimetière est retiré du projet.

L'ACQUISITION INTÉGRALE D'UNE PARCELLE PRIVÉE ❷

Sur prescription de la Commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage s'engagent à acquérir intégralement une parcelle privée située à Antony, dont le bâti est partiellement impacté par le projet.

UNE RÉDUCTION DES ACQUISITIONS FONCIÈRES À L'HÔPITAL BÉCLÈRE ❸

La bretelle entre la RD906 et la RD2 sera optimisée afin de minimiser, voire éviter, l'impact sur les limites de l'hôpital Béclère. Une attention sera portée au maintien de la qualité de la correspondance avec le tramway T6.

LA COORDINATION AVEC LES PROJETS CONNEXES POUR L'ORGANISATION DES TRAVAUX ❹

Les porteurs de projet veilleront à assurer une bonne coordination avec les projets d'aménagement locaux et de dévoiement des réseaux concessionnaires afin de minimiser les gênes liées aux travaux.

UNE POURSUITE DES EFFORTS EN MATIÈRE DE COMPENSATIONS ÉCOLOGIQUES ❺

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à restituer au moins la moitié de la compensation écologique au niveau local, et la totalité en Ile-de-France. (Pour en savoir plus, voir en dernière page la démarche de compensation)

UNE RÉFLEXION À POURSUIVRE POUR PERMETTRE LE BON FONCTIONNEMENT DE L'HÔTEL CHATEAUBRIAND ❻

La suite des études permettra d'adapter le projet de tramway T10 pour garantir le bon fonctionnement de l'établissement en concertation avec le propriétaire et l'exploitant.

UN FONCTIONNEMENT À UNE VOIE PAR SENS DE CIRCULATION SUR L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC, DE LA RUE NICOLAS APPERT À L'AVENUE DES FRÈRES MONTGOLFIER ❼

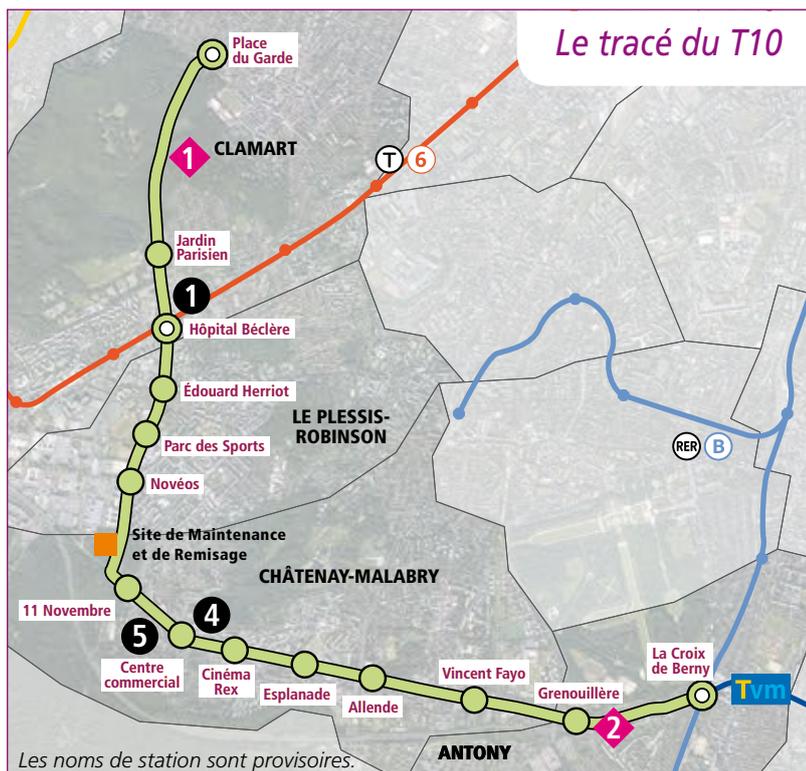
Les porteurs de projet s'engagent à réduire à une voie par sens la circulation sur cet axe et à reconstituer des places de stationnement sur les espaces libérés par la voirie.



Avenue Claude Trébignaud (RD2) - Forêt de Meudon (Clamart)



Le tramway T6 de Châtillon à Viroflay





EN SAVOIR PLUS... LA COMPENSATION ÉCOLOGIQUE

Les maîtres d'ouvrage ont mis tous les moyens en œuvre afin de supprimer, réduire ou éviter les effets du projet sur l'environnement. Pour les impacts qui n'ont pu être évités, une démarche de compensation a été engagée.

Cette démarche de compensation prend 3 formes :

- pour les impacts sur les terrains de la forêt domaniale : la compensation sera réalisée par augmentation du patrimoine forestier à l'échelle de l'Ile-de-France ;
- pour le défrichement : un reboisement et des travaux d'aménagement sylvicoles seront réalisés en Ile-de-France ;
- pour l'impact écologique : la protection et la reconstitution d'habitats favorables pour la faune seront mises en œuvre, au moins à 50% au niveau local (communes limitrophes ou département) et la totalité en Ile-de-France.

LE PROJET SE PRÉCISE AVEC LA POURSUITE DES ÉTUDES DÉTAILLÉES

Les études d'avant-projet (AVP) succèdent aux études réalisées en vue de l'enquête publique.

Elles permettent aux maîtres d'ouvrage de définir précisément les travaux à réaliser, le coût de l'opération et le planning prévisionnel de mise en service.

COÛT ET FINANCEMENT

351 millions €*
ÉTUDES - TRAVAUX



42 millions €*
MATÉRIEL ROULANT



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 Ile-de-France et le Département des Hauts-de-Seine.



LE T10 EN QUELQUES MOTS

- ➔ **RAPIDITÉ**
➔ Environ 25 minutes de trajet de terminus à terminus
- FRÉQUENCE ÉLEVÉE**
6 minutes en heures de pointe
- RÉGULARITÉ OPTIMALE**
Circulation en voie réservée et priorité aux carrefours
- GRAND CONFORT**
Des rames spacieuses 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

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

2013	CONCERTATION PRÉALABLE
2015	ENQUÊTE PUBLIQUE
2016-2017	DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ACQUISITIONS FONCIÈRES ETUDES DÉTAILLÉES <i>(dites d'avant-projet et de projet)</i>
2017-2018	LANCEMENT DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES <i>(dévioement des réseaux souterrains)</i> DÉBUT DES TRAVAUX DU TRAMWAY ET DES AMÉNAGEMENTS URBAINS
2021	MISE EN SERVICE PRÉVISIONNELLE**

* Valeur décembre 2011

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

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

