N° Avis	DateDeDépôt	Avis	Statut	Fichier
16264	31/10/2026 21:55	Ce projet ne fait aucun sens de tous points de vue ; 1) economique ; il s'agit d'un projet dobt l'investissement est injustifiable par rapport aux solutions alternatives nécessitant très peu d'investissements(minibus électriques) Par ailleurs le chiffrage du projet a été approximatif et il est vraisemblable qu un dépassement de 100% sera constaté in fine. 2) écologique ; les nuisances envionnementales du chantier seront majeures; les solutions alternatives telles que des petits bus électriques sont beaucoup plus respectueuses de l'environnement et évitent l'ensemble des pollutions du chantier 3) cadre de vie ; les habitants de Clamart subissent depuis plus de 10 ans les nuisances du chantier du Grand Paris. Il est impensable de faire peser a nouveau une contrainte équivalente aux habitants. 4) situation des finances publiques ; engager un tel chantier de s pays aussi endetté que la France serait irresponsable. Et les arguments mis en avant sont affligeants ; j'ai entendu en réunion des responsables expliquer que le financement est disponible et que , si ce projet est abandonné, il sera utilisé ailleurs. Ce pays doit diminuer ses dépenses et investissements publiques non nécessaires de toute urgence. Je considère que les retable politiques régionaux et locaux se grandiraient à abandonner ce projet.	Habitant du territoire	Non
16262	31/10/2026 21:37	Bonsoir, Il y a plusieurs niveaux sur ce projet Un niveau d'ensemble concernant l'intégralité du projet : Avons nous besoin d'un tel prolongement ? Je n'ai pas d'avis tranché sur cette question mais je pense qu'il faut avancer et notre réseau de transport actuel s'est construit à coups de prolongation Avons nous les moyens financiers de lancer un tel projet ? Alors là je serai plus catégorique : non nous n'avons pas les moyens de le financer. Et quand je dis "nous" c'est le budget de l'État. Peu importe que la ville de Clamart ne paie rien, au final quelqu'un doit payer et c'est le contribuable français. Moi aussi j'aimerai une belle voiture mais si je n'ai pas les moyens je n'achète pas. C'est une maladie française de prévoir des dépenses que l'on ne peut pas financer et cela dure depuis 1974, dernier PLF équilibré Imaginons que ce prolongement se fasse, qu'en est-il des gares prévues ? La mairie, c'est normal, c'est central (et encore, ils l'ont bien éloigné pour ne pas l'avoir sous les fenêtres de la mairie, c'est malin). La gare c'est normal c'est le terminus. La soi disante concertation qui a abouti à l'annulation de la gare "Maryland" où se trouve l'ancien bureau de tabac à l'angle des rues Gabriel Péri et Jean Jaurès est une vaste fumisterie. Tout le monde savait qu'il était impossible d'en établir une à cet endroit Mais nos politiques sont têtus et ils prévoient une autre gare avenue Victor Hugo entre le 79 et le 91. Et ils sont prêts à inventer des chiffres pour faire croire que leurs mensonges sont des vérités : non elle ne permettra pas d'offrir un accès aux transports à près de 6000 habitants supplémentaires (ils sont où ces 6000 habitants ? il faut aller très loin pour en compter autant sur la zone !). D'ailleurs je serai curieux de savoir qui sont les 502 personnes qui ont répondu à cette enquête et surtout de voir les résultats dans le détail avec l'institut qui a mené cette enquête (j'ai travaillé 4 ans dans ce domaine, j'ai un peu d'expérience). Surtout l'absence de cette gare n'empêchera pas les habitants qui prennent le T10 d'accéder à la mairie et à la gare. S'ils veulent venir nous voir, ils feront quelques centaines de mètres à pied, c'est bon pour la santé Sinon c'est dommage pour le verger, son propriétaire est âgé, ne l'entretient plus beaucoup C'est dommage pour la crèche, il faudra la reloger, c'est contraignant C'est dommage pour Clémence B. qui a acheté un appartement juste au dessus de la crèche sans que son notaire la prévienne du risque d'expropriation C'est dommage pour la boutique à louer à côté de la crèche où des ouvriers continuent de travailler une rénovation pour rien Le coût de cette seule gare est une aberration économique Quand on sait que les délais vont être dépassés, que le coût initial va exploser pour dépasser le milliard d'euros, on peut se poser légitimement la question de l'utilité de l'ensemble du projet et de cette gare en particulier Alors rassurez-vous, pour tous les habitants de cette zone, quand ils voudront prendre le T10 (ou la 15 ou la N), ils auront plein de possibilités qui ne vont pas mobiliser 48 bus à l'heure : soit prendre le 189 jusqu'à la gare, soit descendre à pied jusqu'à la gare (toujours bon pour la santé), soit remonter jusqu'à la mairie Heureusement une enquête d'utilité publique va démarrer très bientôt. Et dans ce contexte de préparation du budget 2027, une personne va se rendre compte que l'on n'a pas les moyens de s'offrir une prolongation du T10 et que la "danseuse" du futur ex-ministre, futur député perdant et futur maire tout court, n'est qu'une chimère. Et même si le projet passe, que cette gare Victor Hugo est bien trop chère pour son service rendu. Pour une fois la raison économique va prendre le dessus sur la déraison politique. Cordialement	Habitant du territoire	Non
16261	31/10/2026 21:35	PS : dites aux porteurs du projet que répéter 1000 fois un mensonge n'en fera jamais une vérité Bonjour Avec les violences urbaines actuelles, l'arrivée d'une station en plein milieu d'une zone d'habitation calme va t elle engendrée l'afflux des nuisances liées aux transports (sdf, rôdeurs...)? Qu'en est-il du respect de la construction d'une station de tram à côté de monuments historiques ? Merci	Habitant du territoire	Non
16260	31/10/2026 20:12	Bonjour, Je suis opposé au projet actuel de prolongement du T10 en tunnel jusqu'à la gare de Clamart, car son coût me paraît disproportionné par rapport aux bénéfices attendus. Le projet représente environ 730 millions d'euros hors matériel roulant pour seulement 3,5 kilomètres supplémentaires et trois nouvelles stations, soit plus de 200 millions d'euros par kilomètre. Sa mise en service n'est par ailleurs pas envisagée avant 2038. Dans une période où les moyens publics sont contraints et où d'autres priorités essentielles, notamment l'éducation, la santé, la sécurité et l'entretien des transports existants, nécessitent des investissements importants, il me semble indispensable de s'interroger sérieusement sur l'utilité et la proportionnalité d'une telle dépense. Le gain de temps annoncé doit également être remis en perspective. Le trajet entre Jardin Parisien et la gare de Clamart serait effectué en environ sept minutes, alors que le secteur dispose déjà du T6, qui permet de rejoindre Châtillon-Montrouge puis Paris par la ligne 13. Le prolongement améliorerait incontestablement certaines correspondances, notamment avec la future ligne 15 et la ligne N, mais cet avantage justifie-t-il à lui seul un investissement de cette ampleur et près de huit années de travaux ? Avant d'engager un chantier aussi lourd, il faudrait étudier et chiffrer sérieusement des solutions plus simples, plus rapides à mettre en place et beaucoup moins coûteuses. Une liaison par bus express à fréquence élevée, avec priorité aux feux, voies réservées partout où cela est possible et un itinéraire optimisé par le secteur du bois de Clamart et les axes les plus rapides, pourrait améliorer sensiblement les déplacements vers le centre-ville et la gare. Une telle solution pourrait être mise en œuvre bien avant 2038, puis adaptée progressivement en fonction de la fréquentation réellement constatée. Cette solution permettrait également de renforcer les lignes de bus 189 et 191, qui continueront de toute façon à assurer l'essentiel des liaisons entre le plateau, le centre de Clamart et la gare pendant encore de nombreuses années. Il conviendrait donc de publier une comparaison complète entre le tunnel et une véritable alternative fondée sur des bus express : coût d'investissement et de fonctionnement, fréquence, capacité, temps de parcours réel aux heures de pointe, régularité, bilan carbone et délai de mise en service. Je suis également très préoccupé par les conséquences du tunnel pour les habitants situés au-dessus ou à proximité du tracé. Le sous-sol de Clamart est complexe, avec la présence d'anciennes carrières, ainsi que des fondations, parkings et autres ouvrages souterrains. Même si des études géotechniques sont prévues, les risques de nuisances, de vibrations, de désordres sur les bâtiments et de dépréciation des biens doivent être examinés avec la plus grande transparence. À cela s'ajoutent les emprises nécessaires aux stations et aux ouvrages annexes. Certaines emprises de chantier pourraient être occupées pendant cinq à sept ans et le secteur de la future station Victor-Hugo pourrait encore concerner une vingtaine de logements, même si le nombre définitif reste à préciser. Ces conséquences ne peuvent pas être considérées comme secondaires. Si le projet de tunnel devait malgré tout être maintenu, son tracé devrait rechercher en priorité le passage sous les espaces publics et les grands axes, et éviter autant que techniquement possible les secteurs pavillonnaires. À partir de la station du centre-ville, il conviendrait notamment d'étudier une orientation vers l'avenue Marguerite-Renaudin, avant de rejoindre la gare, afin de réduire le passage sous les maisons. Cette hypothèse devrait faire l'objet d'une comparaison géotechnique, foncière et financière transparente avec le tracé actuellement envisagé. Ou plus simplement de rejoindre la gare sous l'avenue Victor Hugo en acceptant un temps de trajet un peu plus long vers le ligne 15 Je ne conteste pas le besoin d'améliorer les transports à Clamart ni l'intérêt d'une meilleure connexion avec la ligne 15. Je conteste en revanche le choix immédiat d'une solution extrêmement coûteuse, longue à réaliser et potentiellement lourde de conséquences pour les riverains, alors que des solutions plus sobres pourraient apporter une amélioration beaucoup plus rapidement.	Habitant du territoire	Non
16259	31/10/2026 20:03	Bonsoir, Malgré les réunions publiques nous sommes très surpris de découvrir que le tracé dit définitif passe le tunnel à l'aplomb de notre habitation, maison des années 30 de plain pied sans fondations profondes. Nous n'avons pas été informés. La documentation technique de ce type d'ouvrage sous terrain est sans ambiguïté sur les risques encourus pour notre habitation. Par ailleurs en cas de vente avant ou pendant les travaux, il est de courant que le prix de vente soit decoté. Aussi les questions sont les suivantes : 1. Y a-t-il une démarche de la part du maître d'ouvrage de référé préventif ? Si oui, notre habitation est-elle concerné par le périmètre du référé préventif (2 rue Gathelot à Clamart) 2. Dans l'hypothèse de la vente de notre bien, seront-nous indemnisé à hauteur de la décote du prix de vente lié aux risques dûs aux travaux. 3. Avez-vous prévu une indemnisation concernant le tréfonds ? 4. Quelle sera la profondeur du tunnel sous notre habitation ? 5. Dans la documentation consultable sur votre sites, la cartographie n'est pas assez détaillé et la profondeur du tunnel n'est pas précisée, notamment concernant notre habitation. 6. Comment seront gérés la nappe phréatique qui affleure les sous sols des habitation à Clamart, la cuvette de tassement sous notre habitation et l'assèchement ou le gonflement des argiles ? Nous sommes favorables au projet mais inquiets des conséquences pour notre habitation. Merci pour vos réponses	Habitant du territoire	Non
16258	31/10/2026 19:57	Bonjour Je suis atterrée qu'on continue à vouloir creuser une dette de 1 milliard alors que IDF mobilité est déjà très endettée. On va donc continuer a augmenter le pass Navigo et l IR pour financer un projet dont l intérêt public reste à démontrer. Ce projet paraît être le plus cher de France au km puisqu'il il est 10 fois plus cher qu un projet de tram moyen ou même 7 fois cher qu une ligne de tgv. Il n'a aucun impact économique contrairement à une ligne de tgv. Il apparaît aussi d un point de vie technologique et écologique peu innovant. Il risque d'être aussi un gouffre financier dans son exploitation. Je ne comprends pas l'intérêt général de ce projet. Donc NON pour ce projet dispendieux.	Usager des transports	Non
16257	31/10/2026 19:54	Monsieur Je m oppose fermement au projet de construction de ce tramway Au coût qui approchera 1 milliard avec les dépassements prévisibles comme ceux du stade. Je m y opposé car nous sommes en période de restriction budgétaire avec un déficit budgétaire abyssal. Je m y opposé car les tonnes de béton à poser détruirons notre environnement. Je m y opposé car la priorité est de financer ou de réhabiliter des immeubles pour des familles qui vivent dehors Je m y opposé car les jeunes en dépression..ou qui se droguent car en perte de repères , si nombreux, ont besoin d urgence de médecins psychiatres d assistantes sociales et d éducateurs spécialisés en sous effectif grave.	Habitant du territoire	Non
16256	31/10/2026 19:41	Bonjour, je trouve ce projet inutile car très coûteux (presque 1 milard pour 3km) pour un gain marginal car depuis le T10 on peut aller dans le centre de Paris via le RER B à Croix de Berny y compris pour les habitants du Plessis ou de Chatenay. Je pense que ce milliard serait bien plus utile ailleurs, désendettement, industrie, lycée, réarmement etc. Enfin, ce projet en souterrain va engendrer des vibrations et des travaux longs et polluants... Pourquoi toutes ces dépenses si ce n'est pour réassurer la députation d'un homme politique ? IDF mobilité est suffisamment endettée et le pass Navigo augmente chaque année pour éviter ce genre de gabegie. J'ai aussi compris que la cours des comptes incitait les collectivités territoriales à faire des économies...	Usager des transports	Non
16254	31/10/2026 19:21	Donc NON Bonjour, Je vous ai écrit le 16 septembre dernier. Je n'ai reçu aucune réponse. En pièce jointe vous retrouverez le courrier. Dans l'attente d'un retour de votre part. Cordialement	Habitant du territoire	Oui
16252	31/10/2026 19:10	Je désapprouve ce projet compte tenu des points suivants: >Les dommages à l'urbanisme et les risques sur un bâti ancien. >Son coût faramineux au kilomètre. surtout rapporté à l'état des finances publiques de notre pays. >Son mauvais rapport coût bénéfice, l'accès au centre de paris sera plus aisé via le RER B plutôt que SNCF + couloir dans gare Montparnasse + metro. >Sa planification, comment se fait-il qu'il n'ai pas été pensé au moment de la conception de nouvelle gare de Clamart avec le T15. Au lieu de cela, ça donne l'impression que c'est géré comme un rajout à postériori, avec les surcout que ça implique. >Les années de travaux dans un environnement déjà saturé.	Habitant du territoire	Non
16251	31/10/2026 18:33	Encore une concertation sans publicité suffisante et pendant une période de congés. Stop à ce type de projet beaucoup trop coûteux surtout pour l'environnement et notre cadre de vie. Il faut se recentrer sur des vrais besoins essentiels et arrêter d'épuiser la planète pour des projets d'un autre temps.	Habitant du territoire	Non
16248	31/10/2026 18:12	Je suis contre le projet du prolongement du T10 Les perturbations seront trop importantes pour les habitants. le bus 189 offre déjà le parcours proposé par le prolongement du T10. le budget necessaire aux travaux est trop important et l'argent serait plus utile pour rénover l'hôpital Antoine Beclere qui tombe en lambeaux	Habitant du territoire	Non
16247	31/10/2026 18:04	Je trouve le projet trop coûteux pour un pays qui est énormément endetté.	Habitant du territoire	Non
16246	31/10/2026 18:00	Je n'adhère pas à ce projet qui me paraît onéreux dont je ne vois pas l'utilité et qui va détormer le bas de Clamart.	Habitant du territoire	Non
16245	31/10/2026 17:43	Concernant concertation sur la mise en compatibilité du PLUi, les conditions de publicité préalable ne sont pas respectées, aucune info dans le Clamart info hors-série spécial T10, ni dans la lettre d'info #5 OCT. 2026. Comme beaucoup, e n'ai pu en avoir connaissance indirectement que le 21 octobre, ce qui laisse un délai de réponse de 10 jours en plein congés de la Toussaint. Insuffisant et inacceptable. Le dossier de concertation comprend 16 pages, dont 15 pages de contexte et une seule sur la mise en compatibilité du PLUi, indiquant de façon sibylline que : "La réalisation de l'ouvrage annexe 1 pour les besoins du projet de prolongement du tramway T10 à la gare de Clamart est incompatible avec les dispositions du PLUi de Vallée Sud Grand Paris. Cet ouvrage ne correspond pas aux types d'occupation des sols admises dans la zone N et nécessite l'adaptation des dispositions de cette zone pour en permettre la réalisation." Aucun détail sur les adaptations requises n'est fourni, ce qui ne permet pas d'émettre un avis. Concernant le projet de prolongation du T10: Le principe d'une amélioration des transports en commun est toujours souhaitable, mais le bilan cout-bénéfices n'est absolument pas démontré et même fortement contestable. Ce projet est pharaonique avec un coût estimé ce jour à près d'un milliard d'euros et un délai de 10-12 ans. Sur la base des dépassements récurrents d'autres projets de ce type (Ligne 15, Stade Hunebelle), un doublement du budget et des délais est quasi-certain. La France n'a plus les moyens de payer entre 1 et 2 milliards pour 3,5 km de Tramway et d'endetter les générations futures avec un taux d'OAT à 10 ans supérieur à 5%. Il y a d'autres priorités bien plus prioritaires et plus "rentables" sur le plan socio-économique. Les hypothèses de fréquentation en 2035-2040 sont hasardeuses et probablement largement sur-estimées pour tenter coûte que coûte de justifier le projet, et les nuisances et risques, pourtant avérés, sont sous-estimées. Malgré les précautions qui seraient prises, il reste un aléa important compte tenu de la configuration du sol et du bâtis. Finalement, les bénéficiaires les plus importants seront, comme souvent à Clamart, les promoteurs immobiliers qui rachèteront les pavillons décotés pour les remplacer par des immeubles avec une large plu-value.	Habitant du territoire	Non
16242	31/10/2026 16:45	NON à ce tunnel : projet pharaonique nécessitant des expropriations ; coût gigantesque alors qu'il n'y a pas d'argent , risques avec les carrières . Y aura-t-il autant de personnes à utiliser cette prolongation en dehors des périodes de pointe ? Pourquoi ne pas rester en aérien avec un système de navettes comme cela avait été e	Habitant du territoire	Non
	31/10/2026 16:24	Prolongement du T10 : la compatibilité urbanistique ne suffit pas à démontrer l'utilité de la station Victor Hugo L'Association pour la défense du quartier Victor Hugo ne conteste pas le principe du prolongement du tramway T10 jusqu'à la gare de Clamart, mais souhaite que la nécessité de la station intermédiaire Victor Hugo soit objectivement démontrée. Le dossier de concertation MECDU confirme que le prolongement est compatible avec les orientations du PLUi et que la station Victor Hugo ne nécessite aucune modification spécifique de ce document. Cette compatibilité urbanistique ne constitue toutefois pas, à elle seule, une démonstration de l'utilité publique de la station. Notre association demande que le public puisse disposer d'une comparaison documentée entre le prolongement avec et sans station Victor Hugo, portant notamment sur les coûts d'investissement et d'exploitation, la fréquentation supplémentaire attendue, les gains et pertes de temps, les conséquences foncières et les impacts sur le quartier. Elle souhaite également obtenir des explications sur la cohérence entre l'OAP Victor Hugo, les projets immobiliers autorisés et les besoins fonciers de la future station, ainsi qu'une actualisation des études tenant compte des évolutions récentes du projet. S'agissant de la mise en compatibilité actuellement soumise à concertation, nous demandons que les modifications du règlement de la zone naturelle N, nécessaires à l'ouvrage technique OA1, soient précisément définies, justifiées et limitées aux besoins du projet. Notre position est simple : l'inscription d'un projet dans les documents d'urbanisme ne dispense pas d'en démontrer l'intérêt général, d'en justifier les choix et d'en examiner les alternatives.	Association	Oui
	31/10/2026 16:24	Nous demandons que ces questions soient intégrées au bilan de concertation et que des réponses documentées soient accessibles avant l'enquête publique de 2027.		

		Dépenser 1 milliard quand la France est endettée. La politique a-telle la conscience dans le réel ?		
		Cette idée mériterait pour le moins d'être suspendue ou différée...		
		Aller vers des investissements qui ramènent plus en retour de l'enrichissement.		
16239	31/10/2026 14:48	Il va aussi une crise existentielle de société en filigrane de toutes les autres crises. et les décideurs n'ont toujours pas comoris....	Habitant du territoire	Non
16237	31/10/2026 13:46	Je suis profondément contre ce projet en raison de son coût disproportionné par rapport à d'autres besoins actuels de la ville de Clamart.	Usager des transports	Non
		Il me semble absurde d'endetter la ville et la région encore un peu plus là où de simples bus feraient l'affaire. La fermeture récente de la nouvelle halle de marché clamartoise sous-dimensionnée est un exemple de la gabegie actuelle.		
16230	31/10/2026 11:16	Plus de médecins peut-être ?	Habitant du territoire	Non
		10 ans de nuisances pour un projet inutile à la majorité des clamartois.		
16229	31/10/2026 11:10	Ce milliard d'euros mériterait d'être investi dans autre chose que le béton ... l'éducation par exemple !	Habitant du territoire	Non
		Lors de la réalisation de l'ouvrage annexe en zone boisée (PLUi N): - Réaliser un inventaire qualitatif et quantitatif des espèces animales et végétales présentes; - Réaliser une étude de sol pour identifier la structure de la biodiversité sur la couche de surface ainsi que la structure du drainage sur la totalité de l'épaisseur de la fouille prévue pour l'ouvrage; - Conserver les terres de surface excavées à proximité du chantier de façon à pouvoir le réutiliser lors du remblaiement de l'ouvrage et permettre une reconstitution à l'identique de la biodiversité du sol lors de cette réfection de surface; - S'assurer que le drainage du terrain est semblable à la situation initiale lors des étapes de remblaiement de l'ouvrage; - Planter des espèces végétales en quantité et diversité compatible avec le biotope ambiant, en se basant sur l'inventaire avant travaux;		
16228	31/10/2026 11:07	- Réaliser un suivi annuel de la reprise du milieu végétal sur une période de 5 ans après réception des travaux, et réaliser les actions préventives ou curatives nécessaire à son bon rétablissement si besoin, durant cette période.	Habitant du territoire	Non
16224	31/10/2026 10:24	Bonjour, je suis un habitant de Clamart surpris, pourquoi payer le prix d'un métro (la France n a plus d'argent nous dit on) pour les performances d'un tramway qui ne servira pas a grand monde (il faudra descendre et monter dans un tunnel pour les stations les plus proches ???) et qui sera prêt en 2038 soit 10 ans après la lig	Habitant du territoire	Non
		Proposition pour améliorer la circulation du bus 189 entre Jardin Parisien et Gare de Clamart. Pour améliorer le temps de trajet du bus 189, la première proposition est mettre en place la priorité au feux sur quelques carrefours. La deuxième proposition consiste à inverser le sens de circulation de la rue Gabriel Péri entre l'avenue Victor Hugo et la rue Paul Vaillant Couturier, le long du Parc Maison Blanche. En effet, le bus perd beaucoup de temps lorsqu'il doit tourner à gauche depuis l'avenue Victor Hugo vers la rue Paul Vaillant Couturier (les croix rouges). Il est souvent bloqué par des voitures qui tournent également à gauche. Si la circulation passe par la rue Gabriel Péri, le bus ne subira plus ce ralentissement.		
16223	31/10/2026 10:19	Le trajet dans le sens inverse n'a pas besoin d'être modifié puisque le bus tourne à droite.	Habitant du territoire	Non
		Confusion entre les gains de temps provenant de nouvelle ligne 15 et la future prolongation du T10 Dans le document " Schéma de principe Page 35", on peut lire : "La ligne 15 permettra de rejoindre La Défense en 20 minutes depuis la station Clamart, et en 18 minutes depuis la station Issy." Ce n'est pas très honnête d'ajouter, aux gains de temps futurs qu'apporteraît le prolongement du T10, les gains de temps liés à la future ligne 15. Les gains de temps apportés par la ligne 15 sont spécifiques à la ligne 15 et sont déjà pris en compte dans la rentabilité de cette ligne.		
16222	31/10/2026 10:16	Avec quelques minutes de différence, la lignes 15 sera accessible avec le bus 189, le bus 190 ou le tramway T6 dès sa mise en service (et non en attendant l'année 2038). Un BHNS vers le Pont de Sèvres éviterait la saturation des lignes actuelles.	Habitant du territoire	Non
		Comment évacuer dans les petites rues de Clamart un volume de terre colossal ? Creuser des stations profondes entre 25 et 30 mètres de profondeur au milieu des habitions conduira à déplacer des volumes de terres gigantesques (à confirmer par le projet) avec des camions de chantiers qui emprunteront une voirie inadaptée à un tel trafic pendant au moins 8 ans. -Entrée des tunnels : 237 000 m3 de terres excavées du percement des tunnels -Puits d'entrée du ou des tunneliers : volume Inconnu -Ouvrage annexe pour la ventilation : 5 400 m3 -Mairie de Clamart : 32 000 m3 -Station Victor Hugo : 28 000 m3 -Station Gare de Clamart : 39 000 m3 -Puits de sortie du tunnelier : Volume Inconnu -Sept cross passage ou rameaux de liaison en plus		
16221	31/10/2026 10:09	On peut estimer à plus de 30 000 camions pour évacuer la terre et construire deux tunnels, trois stations et deux ouvrages annexes.	Habitant du territoire	Non
16219	31/10/2026 10:05	Je suis contre ce projet : l'argent public a besoin d'être investi sur l'atténuation de l'impact climatique et sur l'éducation	Habitant du territoire	Non
		Nous savons bien qu'une évaluation socio-économique du projet négative arrêterait immédiatement le projet. Dès le début de la concertation en 2023, des chiffres qui rentrent dans cette évaluation étaient faux : les 5 minutes de trajet (temps que met un tramway en parcourant 3 km à la vitesse constante de 36 km/h) entre Jardin Parisien et la station Gare de Clamart qui sont devenus 7 minutes le 6 juillet 2026 laissent dubitatif, ce dernier chiffre étant toujours erroné alors que c'est une donnée centrale, car il ne tient pas compte du temps nécessaire pour accéder aux quais en marchant à pied. En consultant des analyses socio-économiques d'autres projets, il est bien clair que la marche à pied nécessaire pour rejoindre un moyen de transport est pris systématiquement en compte dans les temps de trajet. Dans le document mis à disposition sur le site internet dit "Schéma de Principe", aucun chiffre ne prend en compte ce temps nécessaire pour accéder aux quais . Pour passer du quai de la station Jardin Parisien jusqu'au quai de la ligne 15 ou le quai de la ligne N, ou même le parvis de la gare, avec la marche à pied, les 7 minutes seraient alors automatiquement devenues 10 minutes ou 12 ou même 15 minutes. Pour comprendre l'intérêt du projet, les évaluations des temps de trajet en bus sur la même distance sont essentielles, ce qui aurait pu nous permettre de vérifier que la prolongation du T10 avait vraiment un intérêt socio-économique. De même, le tunnel subit une pente très importante et de nombreux virages. Qu'en est-il de la vitesse sur ces tronçons et de la sécurité par rapport aux usagers ? Et que dire des temps gagnés grâce au futur prolongement !!! De nombreux chiffres sont avancés, le plus souvent mélangeant le temps gagné grâce à la ligne 15 avec les quelques minutes gagnées avec le prolongement du T10. Il n'est pas expliqué non plus comment sont calculés les chiffres annoncés de la fréquentation du prolongement à l'arrivée à la station Gare de Clamart. Nous avons l'impression que l'équipe de projet suppose que les habitants du bas Clamart vont évidemment abandonner le bus pour prendre le Tramway ! Même pour un habitant du quartier de la Mairie de Clamart, il faudra moins de temps en rejoignant un arrêt du bus le plus proche que de marcher jusqu'à une station du tramway et descendre à 25-30 mètres de profondeur puis remonter de 25-30 mètres à l'arrivée. Les habitants du Bas Clamart concernés par le creusement de trois stations auraient voulu se confronter à l'équipe de projet sur l'intérêt même du projet. La discussion n'a pas été possible. Même les habitants du Haut Clamart n'utiliseront sans doute pas tous le prolongement du T10 car la majorité des nouveaux quartiers longent le T6 et les usagers ne changeront sûrement pas de tramway pour rejoindre la ligne 15. Après la mise en service de la ligne 15 prévue en 2027, il se passera plus de 10 ans si jamais la prolongation du T10 est construite. Durant cette période, les habitants proches du T10 déjà en service auront heureusement plusieurs moyens de transport pour rejoindre la ligne 15 ou Paris. Le document "Schéma de Principe" contient quelques éléments sur la justification du projet, mais de manière insuffisante pour comprendre le pourquoi de ce prolongement. Aujourd'hui, nous sommes loin de comprendre les quelques données publiées. Nous avons besoin de savoir pourquoi : - nous allons subir 10 ans de travaux au milieu d'une ville densément peuplée, - nous allons voir passer plus de 30 000 camions pour évacuer la terre et construire deux tunnels, trois stations et deux ouvrages annexes. - il sera demandé à l'Etat, la Région et le Département de financer plus de 750 millions d'Euros pour seulement 3 kilomètres de tramway au lieu d'en construire 30 kilomètres ou de créer des BHNS là où il y en a vraiment besoin. - en quoi le projet prend bien en compte les réalités de notre ville et des villes voisines		
16218	31/10/2026 09:49	- si il existe des alternatives crédibles qui pourraient satisfaire une partie des objectifs définis pour ce projet.	Habitant du territoire	Non
16217	31/10/2026 09:29	Non, pas utile	Habitant du territoire	Non
16216	31/10/2026 09:11	Je suis contre ce projet qui va occasionner encore trop de travaux et de risque . J'habite la gare et le faire de secouer le sol frénétiquement pour des travaux à répétition nous a envahie de rongeurs nuisibles ! Stop à la folie urbaine : place au vivant . Multiplions les bus 189 qui fonctionnent déjà très bien.	Habitant du territoire	Non
16215	31/10/2026 09:11	Dépense publique extravagante par rapport au service rendu. En ces temps de crise de la dette il conviendrait de rationaliser nos dépenses et ce projet ne me semble absolument pas rationnel.	Habitant du territoire	Non
		Ce projet est très coûteux pour une utilité qui n'est pas assuré.		
16213	31/10/2026 08:47	Les transport Actuels 189 notamment font très bien le iob. Je suis contre une utilisation de l'argent public sur ce projet	Habitant du territoire	Non
16212	31/10/2026 08:33	Comme la plupart des habitants de Clamart, je ne comprends pas l'intérêt de ce projet. De plus son coût est faramineux, les nuisances et dommages sont très importants. Il est urgent d'investir uniquement dans des projets utiles et respectueux de l'environnement et des habitants. Limiter les travaux pharaoniques et privilég	Habitant du territoire	Non
16210	31/10/2026 08:05	Je suis contre	Habitant du territoire	Non
16209	31/10/2026 07:24	Je suis très favorable aux transports en commun mais n'approuve pas ce projet en raison de ses dommages à l'urbanisme et de son coût faramineux au kilomètre. Etant donné les finances publiques de notre pays, il y aurait d'autres solutions moins couteuses. Je ne comprends pas pourquoi l'option bus à haut débit en site pr	Habitant du territoire	Non
16206	30/10/2026 22:30	une absurdité hors de prix pour un pays au bord de la ruine	Habitant du territoire	Non
		Coûts pharaonique pour une si courte distance. Des bus feraient l'équivalent sans aucune difficulté. Nous avons plus les moyens d'entreprendre de tels chantiers. Quel retour sur investissement ?		
16205	30/10/2026 22:26	Il y a tellement d'autres priorités.	Habitant du territoire	Non
16203	30/10/2026 21:55	Je suis contre. J'habite Avenue Victor Hugo. Je considère que le risque de dommage pour les habitations est trop important versus le gain réel à l'issue du projet. Les puissances vont être importantes pendant et après le chantier.	Habitant du territoire	Non
16202	30/10/2026 21:51	Je suis contre ce prolongement. Le cout est exorbitant pour une utilité publique plus que discutable. Je le qualifierais meme de somptuaire. Je ne comprends pas les arguments avancés.	Habitant du territoire	Non
		Objet : Incidences du prolongement du T10 sur les parcelles J275 et J466 à Clamart Propriétaire des parcelles cadastrées section J n°275 et J n°466 à Clamart, situées dans le secteur de la rue et de l'allée des Garrements, je souhaite connaître précisément les conséquences éventuelles du passage souterrain projeté du prolongement du T10 et de la mise en compatibilité du PLUi sur ces parcelles et sur leurs possibilités futures d'évolution. Je souhaiterais notamment obtenir des précisions sur les points suivants : Le tréfonds de l'une ou des deux parcelles J275 et J466 est-il directement concerné par le tunnel ou par un périmètre de protection associé à l'ouvrage ? Dans l'affirmative, quelle serait la profondeur approximative de l'ouvrage au droit de chacune des parcelles et quelle serait l'emprise du tréfonds concernée ? Une acquisition de tréfonds, l'instauration d'une servitude ou toute autre contrainte foncière est-elle envisagée sur l'une ou l'autre de ces parcelles ? Le passage du tunnel ou les dispositions nécessaires à sa protection sont-ils susceptibles d'entraîner, aujourd'hui ou ultérieurement, des prescriptions ou restrictions concernant les possibilités de surélévation, d'extension ou de démolition-reconstruction des bâtiments existants, ainsi que la réalisation de sous-sols, de fondations profondes, de pieux ou de micropieux ? Enfin, je souhaiterais savoir si ces éventuelles contraintes ont vocation à être intégrées au PLUi dans le cadre de la présente mise en compatibilité, ou si elles relèveront d'une procédure foncière, d'une servitude ou de prescriptions spécifiques distinctes liées à la présence de l'ouvrage souterrain. Je vous remercie de bien vouloir apporter, dans la mesure du possible, une réponse spécifique concernant les parcelles cadastrées section J n°275 et J n°466, notamment sur la position et la profondeur prévisionnelles du tunnel à leur droit, l'emprise éventuellement concernée en tréfonds et les éventuelles conséquences		
16200	30/10/2026 21:29	sur les possibilités futures de construction ou de modification des bâtiments.	Habitant du territoire	Oui
16199	30/10/2026 19:49	Je pense que cnest un prolongement qui n'a pas de sens car il existe une ligne de bus très fréquenté qui fait ce trajet, ça va créer beaucoup de nuisances , de destructions pour un coût phénoménal	Habitant du territoire	Non
		Je suis contre ce projet qui ne répond pas aux besoins des usagers qui pour la plupart aurait préféré que le tram rejoigne la ligne 12 directement. Projet coûteux pour le peu de distance. Quels impacts pour les habitants qui ont leur habitation entre le tunnel de la ligne 15 et le tunnel du tramway ? Sur la mise en compatibilité du PLUi Le dossier conclut qu'une adaptation du règlement écrit de la zone N est nécessaire pour l'ouvrage annexe 1, mais n'en donne pas la rédaction. Je demande que le texte proposé soit publié pendant la concertation, faute de quoi le public ne peut pas se prononcer utilement. Je demande que cette adaptation soit strictement limitée à l'emprise de l'ouvrage annexe 1 et ne s'applique pas à l'ensemble de la zone N. L'analyse de compatibilité ne porte que sur les stations et les ouvrages annexes. Qu'en est-il du tunnel lui-même, de la tranchée ouverte-couverte et des « cross-passages » figurant sur les cartes p. 13 et 14 ? Y en a-t-il dans le secteur de la rue des Garrements ? Le dossier annonce deux ouvrages annexes, numérotés OA1 et OA3. Qu'est devenu l'OA2, et où était-il prévu ? Sur le tracé sous la rue des Garrements Le dossier se borne à indiquer que le parcours résulte des « impératifs techniques du projet » (p. 6). Pourquoi le tunnel quitte-t-il la voirie publique pour passer sous des habitations ? Quelles variantes sous voirie ont été étudiées, et pourquoi ont-elles été écartées ? Je demande la communication du tracé à l'échelle parcellaire et de la profondeur du tunnel au droit de ma parcelle. Quelle est la méthode de creusement prévue ? Quelles études de sol ont été menées dans ce secteur, et quels tassements sont attendus en surface ? Quels niveaux de vibrations et de bruit sont prévus dans les habitations, pendant le chantier puis en exploitation, compte tenu du quasi-doublement annoncé de la fréquence des tramways ? Sur les garanties apportées aux riverains Un état des lieux contradictoire des bâtiments sera-t-il réalisé avant travaux, aux frais du maître d'ouvrage ? Un suivi par instrumentation est-il prévu ? Quelle procédure d'indemnisation s'appliquera en cas de dommages ? Le projet implique-t-il l'acquisition du sous-sol de ma parcelle ou l'institution d'une servitude ? Avec quelle indemnisation, et quelles restrictions pour mes travaux futurs ? Sur les modalités de la concertation		
16198	30/10/2026 19:42	Le dispositif se limite à un dépôt d'avis en ligne, alors qu'Île-de-France Mobilités s'engage à veiller à l'accessibilité de tous les publics (p. 9). Je demande l'organisation d'une réunion publique destinée aux riverains du tracé souterrain, et une information individuelle des propriétaires concernés avant l'enquête publique.	Habitant du territoire	Non
		Que dire. On n'arrête pas de nous dire que nous n'avons plus d'argent. Est ce bien raisonnable de dépenser un minimum de 750 millions d'euros pour 3 stations qui ne font pas l'unanimité et qui pourraient être utilisés dans d'autres secteurs.		
16197	30/10/2026 19:35	Mais comme d'habitude notre avis ne sera pas pris en compte.	Habitant du territoire	Non

		Je viens de voir le montant de 729 M€ ! Annulez ce projet, et consacrez une fraction de cette somme à densifier la ligne du bus 189: -> cette ligne couvre quasiment 4 des 5 arrêts du prolongement, et a un arrêt proche du 5ème arrêt mairie de Clamart. Le prolongement du tram est redondant -> contrairement au tram, le bus continue jusqu'à la ligne 12 et porte de St Cloud -> le bus offre un meilleur service car il dessert plus d'arrêts, notamment à la piscine, ou à la maison des associations, ou le petit Clamart, ou encore le collège Maison Blanche et le Lycée Jacques Monod. -> le bus est en site propre sur la partie la plus dense du trajet (entre la mairie et la gare), de ce fait il est assez rapide même aux heures de pointe			
16195	30/10/2026 18:27	-> il est possible de densifier le bus rapidement. sans enxaeer de frais et les délais associés de travaux oublics.	Habitant du territoire	Non
16194	30/10/2026 18:05	Je pense que le tram t10 est inutile et que il serait mieux de privilégier les bus qui marchent déjà très bien.	Habitant du territoire	Non
16193	30/10/2026 17:51	Bonjour, Je suis contre ce projet en tant qu'habitante de Clamart. Je trouve le prix des travaux hors sol au vue de la situation de notre pays. 2 stations ne désengorgeons rien du tout. Les infrastructures sont déjà bien développées sur Clamart et alentours. Les quartiers des meulières sera forcément impactés vu les nombreuses carrières existantes en sous sol. Oui il y a eu des sondages, oui il y a eu des études mais il y a des couloirs et carrières c'est sur. Les maisons et ha ôterions aux alentours vont forcément bouger durant les travaux. Je ne comprends toujours pas pourquoi on veut absolument faites des millions de travaux, avec 2 stations supplémentaires, alors que le quartier gare n'est toujours pas terminé et que cela n'a rien à voir avec la volonté de migrer les habitants du haut vers le bas, mais cela donne l'impression de dépenser des montant colossaux et je trouve cela particulièrement gênant en cette période de dettes, de pouvoir d'achat, la France va mal, les caisses sont vides. Si tous ces travaux pouvaient aider à remplir les caisses, ils seraient bien plus utiles à la France, pas besoin de 2 stations en plus. Je ne pense pas que ce soit la priorité du moment, et les constructions à Clamart fleurissent à tous les coins de rues... Soyons raisonnables, pensons collectifs, pensons à ceux qui galèrent tous les jours pour manger... Je suis donc contre ce projet qui ne fait pas sens, ni dans son usage, ni dans ses dépenses.	Habitant du territoire	Non
16192	30/10/2026 17:41	Bonjour, étant donné la situation financière du pays et les besoins colossaux dans des domaines tels que l'éducation, la santé, la sécurité, l'agriculture etc. un projet de près d'1 milliards d'euros pour prolonger le tram T10 de 3 stations souterraines semble tout à fait inapproprié. Outre le coût faramineux de ce projet pour 3km, des expropriations et des risques de vibration/affaissement des habitations dans un sol rempli de carrières sont également à prendre en compte. Des alternatives moins couteuses devraient être étudiées (bus électriques par exemple). Nous ne sommes pas entendus par les élus, ce qui paraît inconcevable dans le contexte financier du pays et face aux vraies demandes des citoyens. Vous remerciant par avance.	Habitant du territoire	Non
16191	30/10/2026 17:33	Je suis contre ce projet. Beaucoup trop cher, Les bus existent, le tram amène à un métro ligne 13. Bilan carbone ++++ Les sols dans le bas Clamart sont des trous de gruyère. Clamart est une ville paisible. pourquoi en faire un petit Paris sur peuplé. On a besoin de calme et d'espace.	Habitant du territoire	Non
16190	30/10/2026 17:33	Madame, Monsieur, Dans le cadre de la concertation relative au projet de tramway T10 à Clamart, je souhaite exprimer mon profond désaccord avec les orientations actuelles de ce projet, tant sur le fond que sur la manière dont la concertation est menée. Dans un contexte de déficits publics importants, de contraintes budgétaires croissantes et de difficultés de financement de services publics essentiels, notamment nos écoles et nos lycées, je m'interroge sérieusement sur la pertinence de consacrer des sommes aussi considérables à un projet dont le besoin réel et la valeur ajoutée pour les habitants ne me semblent pas suffisamment démontrés. La modernisation des transports et l'amélioration de la mobilité sont évidemment des objectifs légitimes. Mais ils ne peuvent justifier à eux seuls des investissements pharaoniques, sans que leur utilité concrète, leur fréquentation prévisionnelle et leur rapport coût-bénéfice soient rigoureusement établis. La modernité ne consiste pas à construire systématiquement de nouvelles infrastructures, mais à investir intelligemment dans celles qui répondent réellement aux besoins de la population. Je regrette également profondément la manière dont cette concertation est conduite. Les habitants qui expriment des réserves ou s'opposent au projet semblent trop facilement présentés comme des réfractaires au progrès ou à la modernité. Cette posture est non seulement caricaturale, mais également contre-productive. Le débat démocratique doit permettre de questionner les choix publics, y compris lorsqu'ils sont déjà fortement soutenus par les collectivités. Être opposé à un projet coûteux dont on conteste la pertinence ne signifie absolument pas être opposé à l'évolution de sa ville. Je souhaite par ailleurs dénoncer un argument régulièrement avancé, selon lequel ce projet ne coûterait rien à la commune puisqu'il serait financé par la Région. Cette présentation est intellectuellement contestable. L'argent de la Région n'est pas de l'argent gratuit : il provient lui aussi de l'impôt et des contributions des citoyens. Déplacer la charge financière d'une collectivité à une autre ne fait pas disparaître le coût pour le contribuable. Présenter les choses de cette manière revient à occulter une réalité budgétaire que les habitants sont parfaitement en droit de comprendre et de questionner. Je refuse donc que les citoyens qui s'interrogent sur l'utilisation de l'argent public soient considérés comme des opposants au progrès, ou que l'on cherche à minimiser artificiellement le coût réel d'un tel investissement. Ce que je demande, c'est un débat transparent, honnête et étayé, qui réponde concrètement à plusieurs questions : * Quel est le besoin réel auquel ce projet entend répondre, et sur quelles données objectives repose-t-il ? * Quel est son coût global réel, en intégrant les financements de l'ensemble des collectivités et les éventuels surcoûts futurs ? * Quelle est l'analyse comparative des solutions alternatives, notamment l'amélioration des infrastructures et des transports existants ? * Le niveau d'investissement envisagé est-il réellement proportionné aux bénéfices attendus pour les habitants ? L'argent public est une ressource limitée. Son utilisation implique des choix et des arbitrages. Dans la période actuelle, il me semble indispensable de faire preuve de responsabilité et de hiérarchiser les priorités plutôt que d'engager des dépenses considérables dont la nécessité reste, à mes yeux, largement discutable.	Habitant du territoire	Non
16189	30/10/2026 17:20	Quelle est la justification économique du projet qui coûterait près d'un milliard d'euros pour 3 kms seulement ? sans compter les dégâts potentiels sur les bâtis, sur les problèmes de bruit et de circulation. De plus Ce Tram ne profiterait pas aux Clamartois mais plutôt aux habitants de Châtenay. Quid de l'étude du rallongeme	Habitant du territoire	Non
16188	30/10/2026 17:19	passez en surface, aucune raison de creuser sous un bois. C'est un tram pas un métro.	Habitant du territoire	Non
16183	30/10/2026 14:14	Je trouve dommage de dépenser autant d'argent pour une ligne secondaire qui va s'avérer peu utile aux habitants de Clamart mais qui vont subir 10 ans de nuisances. La France est trop endettée pour réaliser cette ligne, et certains prolongements seraient bien plus utiles. Et parler de concertation est surprenant, lorsqu'il m'a été répondu par une représentante de l'Etat que pour l'intérêt public primait sur mon avis	Habitant du territoire	Non
16164	29/10/2026 21:01	Après lecture du document "Dossier de concertation" de 16 pages concernant la MECDU dans le cadre du projet de prolongement du Tramway T10, je suis dans l'incapacité de répondre à la simple question: "en quoi consiste la Mise En Conformité" annoncée, ce qui me permettrait de formuler un avis. Le document ne donne aucune indication sur la nature de la mise en conformité. Il indique les modalités de la concertation sur la MECDU, qui consistent en la lecture du document de 16 pages - on tourne en rond - et en la possibilité de déposer un avis - ce que je fais. Le point 5 du document fait la liste des compatibilités du projet avec le SDRIF, le Plan des Mobilités d'Ile-de-France, le SCOT, le PADD et les OAP - s'il y a compatibilité, où est nécessité d'une mise en conformité? - et le point 6 conclut à une incompatibilité de la réalisation de l'OA1 avec les dispositions du PLUi. Mais aucun élément sur la nature de cette incompatibilité et sur les éléments qui doivent être changés. Dans un contexte où la durée de cette concertation dépasse à peine le minimum légal de 4 semaines - avec 2 semaines de congés dans la période - il m'est strictement impossible de formuler un avis, rendant cette concertation caduc. Je vous demande en conséquence d'organiser une nouvelle phase de concertation, réelle cette fois, bénéficiant d'une publicité plus large, d'une période plus importante et surtout qui apporte des éléments concrets permettant de répondre aux questions suivantes: * qu'est-ce qui change précisément dans le PLUi? * pourquoi ces changements sont-ils nécessaires? * en quoi consistent-ils précisément? * quels sont les impacts pour la population clamartoise? A la lumière de ces éléments, j'ai l'espoir de pouvoir formuler un avis éclairé.	Habitant du territoire	Non
16154	29/10/2026 10:39	Avis de l'AUT de Clamart et des communes voisines en document joint. Je partage les interrogations exprimées sur la globalité de ce projet dans les avis déjà émis concernant les nuisances, les problèmes liés aux carrières et aux nappes d'eau souterraines. Je souhaite plus particulièrement attirer l'attention sur l'arrêt prévu avenue Victor Hugo au niveau de l'ancien magasin Marionnaud. Il nous est présenté comme devant permettre à 6.000 habitants de mieux se déplacer. 6.000 habitants, c'est plus de 10 % de la population totale de la ville de Clamart !!! Dans un quartier qui compte beaucoup de maisons individuelles !!! Ce chiffre est manifestement fortement sur-évalué. D'autre part, cet arrêt se trouverait à 800 mètres de la gare de Clamart (10 à 12 minutes à pieds). Quel intérêt, alors que des lignes de bus desservent déjà l'avenue Victor Hugo en plusieurs points ? Le coût estimé de ce seul arrêt est (actuellement) de 75 millions d'Euros (source IDFM). Je suis persuadé que cette somme serait beaucoup mieux utilisée dans d'autres projets de la région, surtout à l'heure où tous les responsables de ce type d'investissement devraient, compte tenu de la situation économique préoccupante de notre pays, se sentir concernés et redevables du moindre Euro dépensé.	Association Habitant du territoire	Oui Non
16146	28/10/2026 22:45	Un projet démesuré, Je tiens à exprimer mon profond désaccord avec le projet de prolongement du tramway T10 tel qu'il est présenté. Un coût pharaonique. Les montants annoncés atteignent 780 millions d'euros pour quelques kilomètres de ligne, et l'on sait que ce type de chantier dépasse presque toujours ses estimations initiales. Le simple exemple du stade Hunebelle à Clamart est significatif : budget annoncé : un peu plus de 60 millions d'euros, pour un prix à l'arrivée de 118 millions... À l'heure où les finances publiques sont sous tension, où les usagers subissent hausses de tarifs et dégradations de service sur les lignes existantes, engager une telle somme relève de l'irresponsabilité. Chaque euro investi ici est un euro qui ne servira pas à améliorer l'enseignement, le monde de la santé et j'en passe. Une prétendue concertation. On nous demande notre avis, mais sur quoi exactement ? Les grandes orientations semblent déjà arrêtées, les alternatives moins coûteuses, comme la suppression de la station 'Marionnaud' n'ont pas été étudiées avec le même sérieux, et les remarques des habitants risquent de finir dans un bilan sans conséquence réelle. Une vraie concertation commencerait par poser la question de l'opportunité même du projet, pas seulement de ses modalités. Une station sans intérêt. Le tracé prévoit une station entre la mairie et la gare, deux points déjà très proches l'un de l'autre. Cette station n'apportera aucun gain de desserte significatif, alourdira la facture. : budget annoncé 50 millions d'euros.... Le risque de transformation profonde de la ville est donc très fort, car au-delà de ce projet c'est le PLU global de la ville qui est jeu avec des obligations de densifications qui vont durablement abîmer la caractère préservé de la ville. Et je ne parle pas de la des nuisances importantes générées par ce chantier pharaonique J'ai des interrogations concernant la cohérence des choix d'aménagement, leurs conséquences foncières et leur articulation avec les orientations d'urbanisme existantes. 1. Une interrogation sur la cohérence des orientations d'aménagement: Le secteur de l'ancien magasin Marionnaud est couvert depuis plusieurs années par une Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) avenue Victor-Hugo, intégrée au PLUi de Vallée Sud Grand Paris. Cette OAP prévoit notamment une requalification urbaine, comprenant la création de logements et l'aménagement d'espaces publics. Dans ce cadre, des autorisations d'urbanisme ont été délivrées pour la transformation de l'ensemble immobilier situé aux 89-91 avenue Victor-Hugo, notamment un permis de construire du 26 octobre 2023 et un permis modificatif du 14 septembre 2026. Parallèlement, le secteur de l'ancien Marionnaud a été retenu pour l'implantation d'une station souterraine du prolongement du T10, présentée publiquement par Île-de-France Mobilités le 6 juillet 2026. Cette situation soulève une question de cohérence entre les orientations d'urbanisme existantes, les autorisations délivrées et les besoins fonciers du projet de transport. Comment l'implantation de la station Marionnaud a-t-elle été articulée avec les orientations de l'OAP Victor-Hugo ? Les conséquences de cette implantation sur les opérations immobilières autorisées ou réalisées ont-elles été évaluées ? Les études ayant conduit au choix de cet emplacement ont-elles été actualisées pour tenir compte de l'évolution du bâti et de l'occupation du secteur ? L'OAP Victor-Hugo devra-t-elle être modifiée pour permettre la réalisation de la station ? Dans l'affirmative, selon quelles modalités et dans quel calendrier ? 2. La justification des choix d'implantation et des besoins fonciers Les informations communiquées par Île-de-France Mobilités font état de possibles acquisitions foncières dans le secteur de la future station Marionnaud. Quelles sont les raisons techniques qui conduisent à envisager ces acquisitions et les solutions étudiées pour en limiter l'ampleur ? Plusieurs questions paraissent essentielles : Quels critères précis ont conduit à retenir l'emplacement actuel de la station Marionnaud ? Quelles variantes d'implantation de la station, de ses accès et de ses installations de chantier ont été étudiées ? Une comparaison actualisée des différentes solutions, intégrant leurs conséquences foncières, financières, environnementales et humaines, peut-elle être communiquée ? Quelles emprises sont nécessaires au fonctionnement définitif de la station et lesquelles répondent uniquement aux besoins temporaires du chantier ? 3. Les conséquences sur les habitants et le cadre de vie L'implantation d'une station souterraine dans un secteur résidentiel et non commerçant soulève également des interrogations sur ses conséquences pour les habitants, qu'ils soient directement concernés par une acquisition ou simplement riverains du chantier. Quelles sont les études et mesures envisagées concernant : La stabilité des immeubles et les risques de vibrations ou de mouvements de terrain. Les nuisances sonores, les poussières et les perturbations pendant les travaux.	Habitant du territoire	Non
16144	28/10/2026 19:31	Les conséquences des installations de chantier sur la circulation et la sécurité des piétons. Madame, Monsieur, Le dossier de concertation indique (p. 5) que, passé le carrefour Lazare Carnot, le tracé quitte l'axe de l'avenue Victor Hugo et passe en tunnel sous le secteur de la rue des Garrements. Le tunnel est donc prévu sous mon habitation, ce qui m'inquiète fortement. Je souhaite que les observations et questions suivantes soient consignées et reçoivent une réponse dans le bilan de la concertation. 1/ Sur la mise en compatibilité du PLUi Le dossier conclut qu'une adaptation du règlement écrit de la zone N est nécessaire pour l'ouvrage annexe 1, mais n'en donne pas la rédaction. Je demande que le texte proposé soit publié pendant la concertation, faute de quoi le public ne peut pas se prononcer utilement. Je demande que cette adaptation soit strictement limitée à l'emprise de l'ouvrage annexe 1 et ne s'applique pas à l'ensemble de la zone N. L'analyse de compatibilité ne porte que sur les stations et les ouvrages annexes. Qu'en est-il du tunnel lui-même, de la tranchée ouverte-couverte et des « cross-passages » figurant sur les cartes p. 13 et 14 ? Y en a-t-il dans le secteur de la rue des Garrements ? Le dossier annonce deux ouvrages annexes, numérotés OA1 et OA3. Qu'est devenu l'OA2, et où était-il prévu ? 2/ Sur le tracé sous la rue des Garrements Le dossier se borne à indiquer que le parcours résulte des « impératifs techniques du projet » (p. 6). Pourquoi le tunnel quitte-t-il la voirie publique pour passer sous des habitations ? Quelles variantes sous voirie ont été étudiées, et pourquoi ont-elles été écartées ? Je demande la communication du tracé à l'échelle parcellaire et de la profondeur du tunnel au droit de ma parcelle. Quelle est la méthode de creusement prévue ? Quelles études de sol ont été menées dans ce secteur, et quels tassements sont attendus en surface ? Quels niveaux de vibrations et de bruit sont prévus dans les habitations, pendant le chantier puis en exploitation, compte tenu du quasi-doublement annoncé de la fréquence des tramways ? 3/ Sur les garanties apportées aux riverains Un état des lieux contradictoire des bâtiments sera-t-il réalisé avant travaux, aux frais du maître d'ouvrage ? Un suivi par instrumentation est-il prévu ? Quelle procédure d'indemnisation s'appliquera en cas de dommages ? Le projet implique-t-il l'acquisition du sous-sol de ma parcelle ou l'institution d'une servitude ? Avec quelle indemnisation, et quelles restrictions pour mes travaux futurs ? 4/Sur les modalités de la concertation Le dispositif se limite à un dépôt d'avis en ligne, alors qu'Île-de-France Mobilités s'engage à veiller à l'accessibilité de tous les publics (p. 9). Je demande l'organisation d'une réunion publique destinée aux riverains du tracé souterrain, et une information individuelle des propriétaires concernés avant l'enquête publique.	Habitant du territoire	Non
16143	28/10/2026 18:00	Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées. : Avis de l'association Vivre à Clamart dans le cadre de la concertation préalable sur la Mise en Conformité des Documents d'Urbanisme pour le projet de prolongement du tramway T10 de la station Jardin Parisien à la Gare de Clamart (Ligne L et ligne 15 du GPE). Madame, Messieurs Nous sommes étonnés du manque de publicité préalable au lancement de cette concertation mise en ligne le 1er octobre, et des communications tardives la précédant et ensuite : - Aucun affichage préalable : La seule communication préalable est un article paru sur site du projet T10 en date du 21 septembre, mais qui ne pouvait être lu que par ceux qui visitent régulièrement le site. - Aucune communication de la ville de Clamart : Le Hors-série spécial T10 au journal municipal d'octobre publié le 16 octobre sur le site de la ville, et distribué en début de mois n'en parle pas non plus. - La lettre d'info n°5 T10 adressée par mailing d'IdF Mobilités Projet T10 le 20 octobre et distribuée dans ans les boites à lettres le lendemain, sont arrivés bien tard. Ceci explique que les participations à cette concertation, peu nombreuses, n'ont démarré qu'après ces deux communications concomitantes d'IdF mobilités et Ville de Clamart les 20 et 21 octobre, soit 10 jours avant la clôture de l'enquête Ajoutons à cela qu'une fois de plus, une concertation est planifiée dans une période de congés scolaires et sur la durée minimale prévue par la loi. Et, de plus, jamais vu, les réunions publiques d'information sont planifiées en novembre, après la fin prévue de la concertation ! N'aurait-il pas été logique que les citoyens participent à ces réunions afin d'avoir une meilleure connaissance du projet et des ouvrages avant de s'exprimer ? C'est pourquoi « Vivre à Clamart » demande une prolongation de la concertation en cours jusqu'au 30 Novembre. A la lecture du Dossier de la concertation, nous avons compris que les 3 stations pouvaient être réalisées sans modifier le PLUi et que seul l'ouvrage annexe n°1 (OA1) nécessite une modification. La parcelle sur laquelle il est prévu d'être implanté est en Zone N, partie intégrante de la forêt domaniale de Meudon / Clamart. Cette parcelle était anciennement survolée par les lignes THT 225 KV. La croissance des arbres était limitée. Aujourd'hui, 4 ans après, elle est boisée de façon assez dense avec des essences variées allant jusqu'à une hauteur de 4 à 5 mètres. Son éventuelle utilisation pour réaliser l'ouvrage OA1 nécessite qu'au préalable, une étude d'impact soit réalisée et que la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) soit développée. Nous ne connaissons pas les dimensions de l'emprise de cet ouvrage et du chantier adjacent. Nous avons compris qu'après travaux aucun ouvrage émergent ne serait construit donc visible, mais seulement des trappes au sol, sans doute avec des grilles et des extracteurs d'air ? Entrainant une pollution de l'air et une pollution sonore ? Nous espérons sa bonne intégration visuelle dans la forêt autour, sans clôture. En espérant que nos demandes et observations seront prises en considération, nous vous prions de croire, Madame et Messieurs, en l'expression de notre considération distinguée.	Habitant du territoire	Non
16140	28/10/2026 16:41	Pour « Vivre à Clamart »,	Association	Non

		Avec 700 millions d'euros, on pourrait financer à la place du prolongement T10 : •20 à 25 km de ligne de tramway neuve (matériel roulant et réaménagement urbain) •Électrification et renouvellement complet d'une flotte de bus •Rénovation thermique globale de 350 écoles ou collèges (isolation, ventilation, changement de chauffage) •Construction d'un centre hospitalier neuf de 400 à 500 lits •Construction de 25 à 30 collèges neufs bioclimatiques •13 à 14 avions bombardiers d'eau neufs pour éteindre les incendies. •1 000 pistes cyclables à travers la France •Subventions pour construire environ 10 000 à 20 000 logements sociaux,			
16136	28/10/2026 16:25		Habitant du territoire	Non
		Points à approfondir dans le dossier du prolongement du tramway T10 : -Informer la Ville d'Issy-les-Moulineaux des travaux d'arrière-gare -Estimer le coût et le délai de mise en service d'un BHNS entre Chatenay-Malabry et Pont de Sèvres avec 4 arrêts -Détailler la durée d'un trajet que mettrait un passager avec le tramway -Détailler la durée du même trajet avec un autre moyen de transport (Bus 189, bus 190, tramway T6) -Tester en réel les capacités d'un tramway à monter ou descendre une pente de 6,1% avant l'enquête publique -Se demander si les besoins de transport en commun seront identiques dans 12 à 15 ans, et surtout dans deux ans, à la mise en service de la ligne 15. -Pourquoi aucun rameau de liaison (ou Cross liaison) n'est prévu entre la Station Jardin Parisien et la station Mairie de Clamart ? Quels sont les tests de sécurité prévus pour des tunnels situés entre 25 et 30 mètres de profondeur ? -Combien de camions vont représenter l'évacuation de la terre excavée et les matériaux pour construire les stations pendant plus de 8 ans -Est-ce que les tramway du T10 actuel peuvent être adaptés pour un alimentation par une poutre électrifiée suspendue (PAC) (et l'alternance de l'alimentation par pantographe et par la poutre)			
16135	28/10/2026 16:12		Habitant du territoire	Non
		La sécurité pour les passagers Sur le schéma du parcours, sept rameaux de liaison (ou Cross liaison) tous les 200 mètres environ sont dessinés entre la Station Mairie et la Station Gare de Clamart sur une distance de 2400 m pour relier les deux tunnels du bitube. Aucun rameau de liaison n'est prévu dans la pente entre la Station Jardin Parisien et la Station Mairie de Clamart sur une distance de 1 400 mètres. -Comment est assurée la sécurité ? -Qu'est-ce qui est prévu pour que des fauteuils roulants ou des personnes marchant avec difficulté puissent monter ou descendre une pente de 6,1 % ? Seul un ouvrage annexe (OA1) est prévu, destiné surtout pour la ventilation des tunnels. Si un incident électrique bloque les tramways ou enfume les tunnels, ou si un tramway est bloqué à la station Mairie de Clamart et que le suivant n'arrive pas à s'arrêter en raison de la pente de 6,1% provoquant des blessés, comment se passeront les évacuations ? Sur les 3700 mètres de lignes, au moins deux tramways dans chaque sens peuvent se retrouver bloqués (fréquence de passage 3mn30), dont deux dans la pente de 6,1% de 1300 mètres de longueur situé sous le bois de Clamart, soit un total de 1004 passager (Capacité théorique d'un tramway : 314 passager. On les suppose plein à 80%). Il faut évacuer 1004 personnes bloquées entre 25 et 30 mètres de profondeur, dont 502 dans une pente de 6% sans rameau de liaison. Dans le budget et le planning, rien n'est prévu pour tester la sécurité dans des tunnels enfouis entre 25 et 30 mètres de profondeur.			
16134	28/10/2026 16:09		Habitant du territoire	Non
		6Doute sur la puissance des tramways Treize rames de tramway circulent déjà sur la ligne T10 -Existe-il en France un tramway ou un métro qui monte ou descend une pente de 6,1% d'une longueur de 1300 mètre -Si ce n'est pas le cas, il nous semble nécessaire, qu'avant l'enquête publique, un test soit effectué dans des conditions identiques avec le tramway qui équipe la ligne T10 déjà en service. -Nous avons cru comprendre que la RATP limitait les pentes du métro à 4% -L'équipe de projet doit préciser quelle est la vitesse conseillée dans des telles conditions pour maintenir un niveau de sécurité maximum en montée (ne pas chauffer les moteurs avec un risque d'incendie) et en descente (capacité à s'arrêter rapidement en d'urgence). -De même, dans les courbes, le tramway doit ralentir pour éviter de sortir des rails et limiter la force centrifuge pour le confort des passager. Le trajet du prolongement comprend beaucoup de courbes dont plusieurs en "S". -Les tunnels en bitube sont plus petits. L'alimentation des tramway doit se faire soit par le sol sans pantographe, soit par profil aérien de contact (abrégé en PAC). Les treize rames du tramways en service doivent être modifiées pour pouvoir s'alimenter à la fois par pantographe et par profil aérien de contact (abrégé en PAC).			
16133	28/10/2026 16:04		Habitant du territoire	Non
		Avec quelques minutes de différence, la lignes 15 sera accessible avec le bus 189, le bus 190 ou le tramway T6 dès sa mise en service (et non en attendant l'année 2038). Un BHNS vers le Pont de Sèvres éviterait la saturation des lignes actuelles. Comme il a été calculé précédemment, le gain de temps n'excédera pas 2 ou 3 minutes entre un bus et le prolongement du tramway T10. En effet, un bus a des arrêts implantés régulièrement, soit 11 arrêts du bus 189 entre Jardin Parisien et la Gare de Clamart contre 4 arrêts pour le tramway. Ces nombreux arrêts permettent de limiter le temps de marche pour accéder à l'une de ses stations, et il n'est pas nécessaire de descendre vers des quais situés à 25 à 30 mètres de profondeur, puis de remonter. Le projet évoque des périmètres de rabattement (le grand cercle rouge d'un rayon d'environ 550 m, 6 à 8 minutes à pied) ("Extrait page 36 du document " Réunion publique d'information du 6 juillet 2026 à Clamart"). Dans ce périmètre autour d'une éventuelle station du tramway se trouvent plusieurs stations de bus. Les usagers vont-ils marcher 5 à 10 minutes pour rejoindre la station du tramway ou seulement quelques minutes pour rejoindre une station de bus et éviter de descendre à 30 mètres de profondeur ? ou même accéder à la gare à pied (10 à 15 minutes). Mairie de Clamart vers la ligne 15 : 14 minutes minimum en tramway, à peine 12 minutes avec le bus 189.			
16132	28/10/2026 15:57		Habitant du territoire	Non
		Le temps de trajet annoncé erroné Par exemple : Le temps trajet entre la station Jardin Parisien et la gare de Clamart Le temps de trajet dans le dossier initial en février 2023 était annoncé à 5 minutes. Ce temps s'est avéré erroné puisqu'il a été revu à 7 minutes en Juillet 2026. Comment a été calculé le temps de 5 minutes ? Tout simplement, ces 5 minutes représentaient le temps qu'un tramway met pour parcourir les 3 kilomètres du prolongement à la vitesse régulière de 36 km/h, sa vitesse maximum, sans arrêt aux stations. Ce temps n'était pas réaliste. Mais comment a été calculé ce nouveau temps de 7 minutes ? Est-ce qu'il prend en compte le temps de déplacement à pied ? Non, il ne prend pas en compte les temps de marche pour les correspondances. Pour rejoindre, depuis le quai du tramway, soit l'entrée de la gare de Clamart au niveau de la rue, soit le quai de la ligne 15, 3 minutes sont nécessaires : Exemple pratique : Pour atteindre la ligne 15 avec le futur prolongement du T10, il faudra, depuis la Mairie de Clamart, les temps suivants : 4 minutes de marche depuis la Mairie jusqu'à la station Mairie rue du Guet 3 minutes pour atteindre le quai du tramway en descendant à 25 mètres de profondeur 4 minutes de trajet en tramway jusqu'à la station Gare de Clamart (extrait DOCP p 105) 3 minutes pour atteindre le quai de la ligne 15 Soit un total de 14 minutes. (sans compter les temps d'attente) Le centre de Clamart est relié par le bus 190 à la Station Issy RER en 11 à 12 minutes, station avec un arrêt de la ligne 15.			
16131	28/10/2026 15:51		Habitant du territoire	Non
		Quels sont les risques de réalisation du prolongement Pour se lancer dans la réalisation de ce tunnel, l'équipe de projet a du s'entourer de nombreuses précautions -170 sondages géotechniques et hydrologiques -Des tests de propagation d'ondes sismiques pour vérifier la position des carrières -Une conception en lien avec des experts : le CETU, l'IGC, le BRGM -Un suivi des constructions avoisinantes avant/après les travaux Le projet se lance dans une entreprise avec de nombreuses inconnues : -Aucun métro et aucun tramway ne monte ou ne descend une pente de 6,1% sur 1300 mètres -Les tunnels vont devoir frôler ou contourner de nombreuses carrières. L'arrière-gare prévu va empiéter sur des carrières présentes sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux. -Les tunnels vont passer sous une ville avec un bâti dense et en hauteur. Les chantiers seront établis au milieu d'un maillage viaire dense et le plus souvent étroit. -Le départ des tunnels se situe dans une forêt avec des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique. Les dommages seront définitifs.			
16130	28/10/2026 15:42	Les difficultés rencontrées pour réaliser un tel projet sont évidemment importantes que la concertation qui aurait du se tenir en 2024 est toujours en cours et le délai de mise en service est passé de 4 ans (rappel : la mise en service de la ligne 15 sud a été décalée de 8 ans). Il semble indispensable aujourd'hui de mettre en œuvre une alternative beaucoup plus économique et surtout opérationnelle rapidement et non pas dans 12 à 15 ans, même si la solution retenue ne résout pas tous les problèmes identifiés aujourd'hui.	Habitant du territoire	Non
		Le premier objectif de ce prolongement est de compléter le maillage du réseau de transport structurant en se connectant à la ligne 15. Il se trouve qu'aujourdhui ce maillage existe déjà. La future ligne 15 sera accessible par les habitants de Clamart et les passagers du T10 : avec le tramway T6 à la station Châtillon-Montrouge (14 à 15 minutes depuis l'hôpital Béclère) avec le bus 189 à la station Gare de Clamart (14 à 16 minutes depuis la station Jardin Parisien) avec le bus 190 à la station Issy RER (11 à 12 minutes depuis la Mairie de Clamart) avec le bus 179 à la station Pont de Sèvres (45 minutes depuis Chatenay-Malabry) avec le RER B à la station Arcueil-Cachan (accès au RER B à la Croix de Berny, terminus du T10, 7 à 8 minutes jusqu'à Arcueil-Cachan) La durée du trajet du bus 179 depuis Chatenay-Malabry est bien trop long. D'où l'idée suivante : Relier la station Malabry (T10) à la station Pont de Sèvres (Ligne 15) avec un BHNS Bus à Haut Niveau de Service comme alternative desservant des zones d'activités régionales Un BHNS comme alternative Cette alternative avec un BHNS comportant au moins 4 arrêts : -Quartier NOVEOS proche des lieux d'habitation ; -Vélizy 2 (Center Commercial, restaurants, cinéma, emplois); -Carrefour des Bruyères à Meudon; -au niveau du nouvel Echangeur de la Manufacture de Sèvres Ce BHNS répondra à de nombreux besoins : -Accès à de nombreuses lignes de transport en commun : la nouvelle ligne 15, la ligne 9 du métro, aux tramways T2, T6, T10, et à 22 lignes de bus. -Relier le sud du département (Chatenay-Malabry, Clamart,...) au nord du département (Boulogne Billancourt, Sèvres,...) -Décharger le tramway T6 qui permet déjà de relier le sud du département à la ligne 15 à la station Châtillon-Montrouge -Accéder aux bassins d'emploi comme les quartiers d'Affaires de Vélizy, de Novéos, de l'Ile Seguin-Rive de Seine,.. (alors qu'aucune entreprise significative n'est présente à la Gare de Clamart)			
16129	28/10/2026 15:32	-Accès à des zones commerciales et de culture (Vélizy2, Seine Musicale, Musée de la Manufacture de Sèvres,..)	Habitant du territoire	Oui
		Ce projet démesuré par son coût s'appuie sur des estimations de nombres de voyageurs qui ne correspondent pas du tout à la réalité. comment expliquer de faire un arrêt avenue V.Hugo qui est à 15 mn à pieds de la gare ou 5 mn en bus 189 ; dans un quartier pavillonnaire (densité limitée) et qui sera donc quasi pas utilisé !			
16126	28/10/2026 14:33	qui plus est cela va générer à nouveaux des travaux et de sérieux risques et nuisances pour les habitants du quartier ! Il suffirait d'électrifier le bus 189 et de multiplier par 2 sa fréquence. Le coût de ce chantier est scandaleux comparé à son utilité !	Habitant du territoire	Non
		En tant que riveraine impactée par ce projet, s'il devait voir le jour, celui-ci suscite de nombreuses inquiétudes me concernant. Les points inquiétants : *conséquences de l'implantation du tram sur les immeubles voisins (vibrations + bruit lors du passage du tunnelier lors de la construction et lors de l'exploitation de la ligne ensuite // fragilisation du bâti et des sous-sols) * inquiétudes sur la vie dans ce quartier qui sera fortement détériorée pendant les 10 ans de travaux (on voit bien ce que subissent les habitants du Boulevard des Frères Vigouroux depuis des années!) - nuisances sonores, accès limité, saleté,... * inquiétudes sur les effets négatifs sur la valeur de mon bien pendant cette énorme période de travaux * inquiétudes sur la façon dont mon bien et mon parking seront accessibles pendant 10 ans,			
16122	28/10/2026 10:21	J'avoue ne pas comprendre que pour 3 petits kilomètres où un système moins couteux, plus respectueux des riverains et tout aussi rapide est complètement envisageable, IdFM soit prêt à dépenser une fortune.	Habitant du territoire	Non
16120	28/10/2026 09:49	est-il possible d'envisager une solution intermédiaire avec des bus électriques assurant cette jonction avec quelques aménagements des voies existantes? (on a vu cela à Barcelone par exemple avec des longs bus à soufflet)	Habitant du territoire	Non
		Je suis absolument contre ce projet qui est anti écologique, d'un coût exorbitant et va générer pour les clamartois de nombreuses nuisances pendant au moins dix ans, aucun projet de cette envergure n'est livré dans les temps.			
16115	28/10/2026 08:18	La plupart d'entre nous ont choisi cette commune pour son calme et son côté province, ce qui ne sera plus le cas si ce projet aboutit. Il faut rajouter à cela les expropriations de personnes qui seront probablement mal indemnisées.	Habitant du territoire	Non

		Projet trop onéreux, d autres solutions sont possibles : bus, navette .... Qualité de vie amoindrie par la durée et la nature des travaux.		
16111	28/10/2026 04:44	Projet qui sert et justifie par la spéculation immobilière du Plessis Robinson et de Clamart	Habitant du territoire	Non
		Objet : Avis officiel – Concertation MECDU Prolongement Tram T10 – Opposition argumentée d'un riverain de l'avenue Victor Hugo Madame, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, Madame, Monsieur le Garant de la concertation, Je m'adresse à vous aujourd'hui en tant que citoyen et habitant de l'avenue Victor Hugo, installé juste en face du jardin de la Maison-Blanche. C'est mon quotidien, ma sécurité et l'avenir de mon quartier qui se jouent à travers ce projet de prolongement du Tram T10. Si je comprends la nécessité d'améliorer les transports, je refuse que cela se fasse au détriment de la sécurité des Clamartois. Je formule par la présente mon opposition ferme au tracé souterrain retenu, pour plusieurs motifs sérieux : 1. Une mise en danger disproportionnée face au risque des carrières (Principe de précaution) Le sous-sol de Clamart est un véritable gruyère, marqué par l'histoire minière et de douloureux souvenirs d'effondrements. Décider de creuser un tunnel de grande envergure sous un tissu urbain aussi dense, c'est jouer avec le feu. En vertu du principe de précaution (article 5 de la Charte de l'environnement), on ne peut pas faire peser sur les habitations en surface le risque de cavités oubliées, de micro-affaissements ou de déviations des nappes phréatiques. Les vibrations d'un tunnelier à 20 mètres sous nos pieds représentent une menace structurelle bien réelle pour nos logements. 2. Une atteinte caractérisée à notre cadre de vie (Erreur manifeste d'appréciation) L'implantation prévue de la station souterraine « Marionnaud » sur mon avenue va transformer notre quartier en zone industrielle pendant près de sept ans. Les nuisances sonores, la poussière, le va-et-vient incessant des camions de chantier et l'impact visuel face au jardin de la Maison-Blanche sont disproportionnés. Le Code de l'urbanisme impose de rechercher l'option la moins dommageable pour la population. Ici, les bénéfices d'une infrastructure qui ne verra pas le jour avant 2038 ne compensent absolument pas la destruction de notre qualité de vie pendant une décennie. 3. Un projet financier hors-sol face aux urgences actuelles Engager plus de 730 millions d'euros d'argent public pour seulement 3,5 kilomètres de tunnel est un choix déconnecté des réalités économiques. En tant que contribuable, je conteste le bilan coûts-avantages de cette opération. Des alternatives de surface, comme l'optimisation immédiate et rigoureuse des lignes de bus existantes, seraient nettement moins coûteuses, plus écologiques et surtout applicables dès maintenant, sans condamner notre ville à des travaux pharaoniques. Pour toutes ces raisons humaines, techniques et financières, je vous demande d'émettre un avis défavorable sur ce tracé souterrain et d'exiger la réévaluation complète de projets alternatifs en surface. Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à mon témoignage de riverain et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées. Clamart		
16106	27/10/2026 20:08	Avenue Victor Hugo	Habitant du territoire	Non
16105	27/10/2026 18:45	Je suis contre ce projet de prolongement du T10, alors même qu'il n'y a plus d'argent nulle part. Si encore ce tronçon avait été prévu dès la naissance du projet T10 pourquoi pas... Mais quel est l'interêt alors même que le 189 va déjà à la gare et que ce projet en souterrain va coûter une fortune et impacter de nombreux secteurs à Clamart alors même que les Clamartois de ces mêmes secteurs ne l'emprunteront pas! N'y a-t-il pas mieux à faire avec l'argent public? Finissons déjà la ligne 15, qui accumule les retards! Et arrêtons de dépenser sans compter de l'argent que nous n'avons plus!	Habitant du territoire	Non
		Compte tenu de la situation économique de notre pays je révise ma copie par rapport à mon premier avis plutôt favorable. à ce projet. Beaucoup de dépenses pour un tracé qui va engendrer des expropriations et des travaux considérables pour la ville.et les désagréments qui vont avec. Et beaucoup de dommages au niveau de l'enfouissement souterrain. Biodiversite etc..... Personellement je pense que ce n'est pas le bon moment ....la conjoncture n'est pas bonne. Et ce budget pourrait être allouée à d'autres priorités.		
16103	27/10/2026 18:09		Habitant du territoire	Non
		Le gouvernement vient d'annoncer 4 milliards d'euros de prêts à taux préférentiels pour rénover les écoles, collèges et lycées d'ici 2030, en réponse notamment à la mobilisation des lycéens. Les Régions réclament, elles, 500 millions d'euros supplémentaires pour les lycées, tout en dénonçant les ponctions prévues sur leurs budgets. Et pendant ce temps, le prolongement du T10 jusqu'à la gare de Clamart, avec seulement 3,5 km de ligne supplémentaire et trois nouvelles stations, représente déjà 815 millions d'euros d'investissement annoncés. Ce ne sont pas les mêmes lignes budgétaires. Mais derrière, il y a une vraie question de choix des priorités et d'utilisation de l'argent public. Qu'est-ce qui est le plus urgent ? Offrir à nos jeunes des établissements dignes, de bonnes conditions d'apprentissage et de meilleures chances de se former, de trouver un emploi et de participer à la vie collective ? Ou engager des sommes colossales dans un prolongement dont l'utilité publique et la rentabilité socio-économique méritent d'être sérieusement débattues ?		
16101	27/10/2026 17:48	L'arrêt oublic n'est pas illimité.	Usager des transports	Non
16100	27/10/2026 17:06	Je n'approuve pas ce projet en considérant le coût au kilomètre qui est très important. La France doit aujourd'hui mettre de l'ordre dans ses finances.	Usager des transports	Non
		Je n'approuve pas ce projet compte tenu des dommages à l'urbanisme qu'il engendre et de son coût faramineux au kilomètre compte tenu des finances publiques de notre pays.		
16098	27/10/2026 16:30	Mauvais dimensionnement, mauvais rapport coût bénéfice au mauvais moment pour notre pays.	Usager des transports	Non
		Ce projet de prolongement du T10 ne répond pas au besoin de transports pour les quartiers de Clamart non desservis par les bus RATP, et également pour les quartiers desservis par les bus, car ceux-ci sont très irréguliers, des dessertes sont souvent fermées. Et le T10, avec 2 stations dans la ville, n'y répond pas. Ce qu'il faudrait ce sont des petites navettes électriques à une fréquence maximum de 15 minutes, dans tous les quartiers. D'autre part le montant du projet, évalué à 700KE actuellement, et on sait que l'évaluation initiale est toujours dépassée, est exhorbitant par rapport au service rendu, très faible comme expliqué ci-dessus. Enfin, la gêne provoquée par ces 6 ou 10 ans de travaux est insupportable, après les 10 ans de travaux du GPE.		
16095	27/10/2026 14:58	Sans parler des expropriations.	Habitant du territoire	Non
		Engagement des dépenses trop important par rapport à l utilité Destruction de plusieurs immeubles neufs Travaux long et pénible pour les habitants Impact sur la biodiversité Aucune garantie de dommages sur les pavillons		
16093	27/10/2026 12:23	La France est trop endettée pour faire des travaux si coûteux	Habitant du territoire	Non
		Je tiens à exprimer mon plus vif mécontentement vis à vis de ce projet de prolongement du T10 à travers Clamart. Le projet du Grand Paris Express ligne 15 notamment visait initialement à donner un accès aux transports en commun pour les personnes éloignées de la petite ceinture. Nos maires et dirigeants politiques en ont décidé autrement et le tracé à été revu pour situer les gares sur les communes de Clamart, Issy, Vanves, Malakoff qui étaient déjà desservies. Depuis, les construction sur le haut Clamart et petit Clamart se sont accélérées (Panorama etc) et il s'agit maintenant de donner un accès au riverains par le prolongement du T10. C'est une double peine pour Clamart et surtout pour les contribuables ! Un projet à 1Milliard (sans compter les dépassements inévitables) verrait donc le jour pour 3 stations. Construire, détruire, bétonner, dépenser, polluer, ... n'est pas la bonne façon de préparer notre avenir.		
16080	26/10/2026 17:08	De qui se moque t'on au juste ?	Habitant du territoire	Non
		Objet : Nappe superficielle, argiles et gypse – secteur station Mairie de Clamart Propriétaire d'une maison au dessus du tracé envisagé et vraisemblablement en aval hydraulique immédiat de la future station Mairie (rue du Guet), je signale : - une nappe superficielle affleurante dans ma cave ; - une exposition forte au retrait-gonflement des argiles sur ma parcelle (Géorisques) ; - la présence, selon la note géotechnique DOCP d'IDFM (sondage SC3, rue René Samuel), de marnes très argileuses et de gypse dès 2 à 3,5 m de profondeur. La station, implantée en travers de l'écoulement du coteau, risque de faire baisser durablement la nappe en aval par effet barrage, ce qui pourrait provoquer un retrait des argiles et une dissolution du gypse sous les maisons riveraines. Je demande que le dossier d'enquête publique : - comporte une carte de la nappe superficielle (marnes supragypseuses et formation de Brie), en hautes et en basses eaux, autour de la station Mairie de Clamart, incluant la rue Gathelot, avec la direction d'écoulement et les relevés des piézomètres existants. - modélise l'effet barrage de la station sur la nappe superficielle, en amont et en aval ; - prévoie un dispositif de transparence hydraulique ; - précise les pompages en phase chantier (débits, durée, rayon d'influence) et le traitement des risques liés au retrait-gonflement et au gypse ; - présente le tracé en plan et en profil en long à l'échelle parcellaire. Je demande également qu'IDFM s'engage à : - installer un piézomètre superficiel entre la station et la rue Gathelot, avec des seuils d'alerte, et ausculter les bâtiments riverains ; - solliciter un référé préventif collectif à sa charge avant le début des travaux.		
16074	26/10/2026 13:55		Habitant du territoire	Oui
		Bonjour, Projet très ambitieux et très couteux. A mon "humble" niveau, difficile de dire si le rapport usage/coût sera positif. Mais à l'évidence, un tramway qui circule dans Clamart, c'est une bonne idée. Habituellement, ce mode de transport est aérien, c'est d'ailleurs ce qui en fait aussi son charme : pouvoir circuler à l'air libre, voir la ville, les saisons, etc...Ce ne sera pas le cas de ce prolongement de T10. J'ai de très grosses inquiétudes sur les conséquences du forage de notre sous-sol. Une vaste partie de Clamart est en zone de sismicité moyenne (niveau 4/5) et l'aléa de mouvement de terrain argile est fort (source BRGM). Comment avoir la certitude que les travaux seront réalisés correctement ? Qu'il n'y aura aucun risque pour les habitations comme pour les habitants sur le court comme sur le très long terme ? QUI fournira les éléments de réponses à ces questions ? QUI SERA RESPONABLE si problème(s) ? Merci..		
16064	26/10/2026 09:07	Cordialement	Habitant du territoire	Non
		Je souhaite vous donner un avis sur le fond et sur la forme. Sur la forme, pour déplorer la publicité très insuffisante qui accompagne cette concertation. La concertation se limite à 4 semaines dont 2 sont occupées par les vacances scolaires, En outre les 3 réunions d'information sur le projet sont organisées par IDFM en novembre, aprés la présente consultation,, alors qu'elles devraient l'être avant pour que les citoyens connaissent le sujet avant de participer à cette concertation MECDU. Les documents de la concertation sont lacunaires sur les zones concernées par les ouvrages (avant/après travaux, impacts...) et péremptoires sur l'affirmation d'absence d'impact). Aurons-nous la garantie que le projet T10 ne nécessitera aucune révision du PLUI, comme l'a soutenu le Maire adjoint Kehyayan à la réunion publique du 6 juillet dernier?		
16045	25/10/2026 18:01	En particulier le classement de la partie paire de l'avenue Victor Hugo en zone UE doit absolument être conservé. Il se justifie par la proximité du Parc Maison Blanche et par les maisons qui constituent l'essentiel du quartier.	Habitant du territoire	Non
		Bonjour Le financement des transports publics étant à nouveau sous tension , je pense que ce projet exorbitant au niveau coût n'est pas du tout une priorité Utilisant les transports régulièrement je vais donc subir une hausse de mon Pass Navigo. Il cause par ailleurs de très nombreux désagréments aux Clamartois qui ont subi et subissent encore, depuis de nombreuses années, les travaux du métro du Grand Paris. Et tout ça pour quelques stations... Pourquoi ne pas prévoir plus de bus électriques ? Pour toutes ces raisons je suis bien évidemment contre ce projet.		
16032	25/10/2026 11:32	Cdlt	Habitant du territoire	Non
		Bonjour, Je suis habitant à Chatenay Malabry au niveau de la Vallée aux loups, et la présence du tram m'a fait considérer la possibilité de ne plus utiliser la voiture, et d'utiliser les transports en commun (ce que je fais actuellement). Je travaille à Guyancourt, et cette partie transversale est difficilement desservie à l'heure actuelle (T10-T6-bus 5153 si j'arrive à me réveiller assez tôt, ou T10-T6-N-bus sinon) Je considère que l'opportunité de prolongement du T10 vers la gare de Clamart simplifierait très grandement mon trajet vers Guyancourt, et d'un point de vue personnel, permettrait d'accéder très rapidement à la Gare Montparnasse pour des déplacements en TGV et/ou sur Paris.		
15989	24/10/2026 06:36	Du coup, je suis très favorable à ce prolongement qui devrait être très utile dans mon cas.	Habitant du territoire	Non
		Madame, Monsieur, le Commissaire Enquêteur, je vous demande formellement de consigner dans votre rapport une réserve majeure concernant ce projet de prolongation du T 10. Il faut bloquer cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme tant qu'une contre-expertise hydrogéologique indépendante n'a pas été menée. j'ai moi-même pu constater sur le terrain en interrogeant le technicien chargé des forages, que le sous sol, notamment au niveau de la rue pierre et marie curie est totalement incompatible avec le passage d'un tunnel . 15982 23/10/2026 20:15 Je demande la réétude de variantes en surface ou de bus renforcés, qui coûtent quatre fois moins cher au kilomètre. Je dépose d'ailleurs ma contribution écrite sur le registre, que vous trouverez dans le document PDF ci-joint »	Habitant du territoire	Oui
		Prolongement du T10 – Concertation préalable sur la mise en compatibilité du PLUi Avis de l'ASL des propriétaires de la Cité Boigues L'Association syndicale libre des propriétaires de la Cité Boigues (Clamart) ne s'oppose pas au prolongement du T10, dont elle mesure l'intérêt pour les Clamartois. Elle relève que le tracé traverse en souterrain la Cité Boigues, qui constitue le secteur ZP4 « Cité Boigues » du site patrimonial remarquable de Clamart. Elle relève aussi qu'une entrée-sortie de station est prévue en limite immédiate de ce secteur, sur la parcelle AM40, comprise dans les abords de trois monuments historiques : l'Hospice Ferrari, l'église Saint-Pierre-Saint-Paul et la maison du Chef de Ville. Le dossier de mise en compatibilité ne fait mention ni de ce site patrimonial remarquable ni de ces abords. L'ASL demande en conséquence : •que le dossier soumis à l'enquête publique analyse la compatibilité du projet avec les prescriptions du site patrimonial remarquable et avec la protection des abords de ces monuments historiques, et que l'architecte des Bâtiments de France soit consulté sur l'ensemble des ouvrages situés dans le secteur ZP4 et sur l'entrée-sortie prévue sur la parcelle AM40 ; •que l'entrée-sortie prévue sur la parcelle AM40 soit d'emprise et de hauteur limitées, et que son architecture, ses clôtures et ses plantations s'harmonisent avec ces monuments et avec le caractère pavillonnaire et arboré de la Cité ; •que les murs de clôture et les espaces paysagers protégés de la Cité soient préservés pendant les travaux ; •que la circulation des engins de chantier, qui empruntera nécessairement les rues de la Cité Boigues, soit réduite au strict nécessaire en garantissant en permanence l'accès des riverains ; qu'aucun stationnement d'engins, stockage de matériaux ou installation de chantier ne soit implanté sur les voies de la Cité ; et qu'un état des lieux contradictoire des chaussées, trottoirs et murs soit dressé avant et après les travaux, avec remise en état aux frais du maître d'ouvrage ; •que des dispositifs antivibratiles soient mis en œuvre sous la Cité, que les vibrations soient mesurées avant les travaux et après la mise en service, que des constats préalables soient réalisés sur les propriétés situées au-dessus du tracé, et que les études géotechniques du secteur soient communiquées. Le présent avis ne vaut pas renonciation. L'ASL et ses membres réservent l'ensemble de leurs droits, y compris ceux qui pourraient résulter de décisions à intervenir, pour la suite de la procédure, notamment lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.		
15917	23/10/2026 09:37	Pour l'ASL, le Président,	Association	Non
		Outre d'être onéreux, le projet présenté de prolongement du T10 n'est pas optimal, par exemple pour se rendre à Paris la ligne N mène à Montparnasse ce que fait déjà la correspondance avec le T6 puis la ligne 13 à Chatillon-Montrouge Il eût été plus utile et pertinent de prolonger le T10 vers la gare d'Issy-ville qui offrirait la correspondance avec la même ligne 15 (station suivante) et la ligne C ouvrant une autre façon d'arriver dans Paris au demeurant plus pratique car les trains y sont plus nombreux et plus fréquents que sur la ligne N de la gare de Clamart. Ce prolongement alternatif, qui pourrait être entièrement aérien (donc moins coûteux) offrirait l'opportunité d'une station à Percy, hôpital participant désormais au service public et très mal desservi par des transports en commun.		
15906	22/10/2026 19:09	Cette hypothèse a-t-elle été étudiée et si oui pourquoi n'a-t-elle pas été retenue?	Usager des transports	Non

		Bonjour, Il semblerait que le tracé du prolongement du T10 passe juste en-dessous de mon logement (maison individuelle), à une profondeur d'environ 22 mètres. Serait-il possible d'avoir la position exacte de l'intersection du tracé avec la rue Jules Ferry ? En cas de passage sous un terrain, quels seraient les conséquences éventuelles en matière d'emprise foncière, de constructibilité, et de valorisation des propriétés ? Par ailleurs, quels sont les impacts estimés pendant la construction ? Risque-t-on d'entendre du bruit ou de ressentir des vibrations ? Et quels sont les impacts estimés après la mise en service lors du passage de chaque Tram ? Je souhaite que toutes les solutions permettant de réduire ces impacts (s'ils existent) soient étudiées, et que les impacts sur le cadre de vie des riverains soient pleinement pris en compte avant l'adoption définitive du projet. Enfin, est-il prévu de faire constater l'état intégral de la maison (intérieur et extérieur) avant et après les travaux, dans les cas où des fissures seraient apparues suite au passage du tunnelier ?		
15873	21/10/2026 21:31	Merci par avance pour vos retours. Habitant rue Victor Hugo et ayant déjà subi le projet du métro qui a duré plus de 10 ans, je ne veux pas subir un nouveau projet qui plus est va passer en dessous des immeubles, avec tous les risques que ça entraîne malgré toute votre com'. Personnellement je n'ai pas besoin du Tram, et même si je peux comprendre que ça puisse être pratique pour certaines populations, ça ne l'est vraiment pas pour les gens de la gare. On en a pas besoin et les bus comme le 189 sont largement suffisant, ainsi que les stations de Vélib'. Donc encore une fois ce projet est pour certaines personnes sans parler des dépenses qui vont forcément profiter à d'autres	Habitant du territoire	Non
15866	21/10/2026 16:28	personnes, mais pas nous.	Habitant du territoire	Non
		Ce projet en souterrain menace gravement et la forêt (déjà en mauvais état) et les riverains expropriés. Tout cela pour une coût financier exorbitant et une preuve d'efficacité non faite. Etant donné la profondeur du tunnel, le trajet netre Bécière et la gare de Clamart risque bien d'être aussi important qu'un trajet avec un bus approprié ou un tramway en surface. Quant à l'évaluation du nombre d'usager, ce n'est qu'une affirmation, rien dans le textes produits ne permet de le prouver.		
15853	21/10/2026 08:11	J'ajoute, ne pouvant avoir ce choix plus bas, que je suis ET habitant du territoire ET usager des transports.	Habitant du territoire	Non
		Je trouve le tracé et le tunnel très bien ! En revanche, une mise en service prévue en 2038 est tout simplement inacceptable. Comment peut-on envisager 12 ans de travaux pour une distance de seulement 3,5 km ? C'est totalement inconcevable ! Il est impératif de revoir ce calendrier et de réduire drastiquement les délais. Cela passe notamment par un allègement significatif des contraintes administratives, ces lourdeurs bureaucratiques qui sont malheureusement devenues une véritable spécialité française et qui freinent trop souvent la réalisation des projets.		
15821	20/10/2026 13:09	Un tel projet perd tout son intérêt si sa concrétisation prend autant de temps. Il est grand temps de faire preuve de pragmatisme. de simplifier les procédures et d'accélérer les décisions. Nous sommes en droit d'attendre beaucoup plus d'ambition et d'efficacité !	Habitant du territoire	Non
		Je suis habitant de l'avenue Victor Hugo et je m'inquiète terriblement des nuisances qui vont durer des années sachant que nous ne pouvons pas déménager pour l'instant et qu'il sera impossible de vendre si le projet est accepté.		
15807	20/10/2026 11:18	Entre les nuisances des camions et du tunnel, comment pouvez vous vous assurer du bien être des habitants ?	Habitant du territoire	Non
		Je souhaite exprimer ma vive opposition au projet de station Victor Hugo, dont la réalisation entraînerait la disparition de l'un des derniers vergers des Hauts de Seine et contribuerait à la transformation progressive d'un quartier pavillonnaire au patrimoine architectural remarquable, notamment constitué de maisons en meulière. La disparition de ce verger représenterait une perte patrimoniale et environnementale importante. Dans un contexte de changement climatique, la préservation des espaces végétalisés, de la biodiversité et des îlots de fraîcheur devrait constituer une priorité de l'aménagement urbain. Je suis également préoccupée par les effets induits de cette station sur l'urbanisation du quartier. La création d'une infrastructure de transport ne doit pas conduire à une densification qui se ferait au détriment de l'identité d'un quartier pavillonnaire, de son patrimoine architectural et de la qualité de vie de ses habitants. Je demande donc que les conséquences du projet sur le verger, le patrimoine bâti, le paysage urbain et les risques d'urbanisation induite soient pleinement évaluées et rendues publiques. Je souhaite également que les alternatives permettant de préserver ce patrimoine soient examinées avec sérieux. Le développement des transports en commun est un objectif important, mais il ne saurait justifier que les dernières traces d'un patrimoine naturel et architectural local soient sacrifiées sans démonstration rigoureuse de la nécessité de cette implantation et sans examen des solutions alternatives.		
15763	18/10/2026 16:43	Je demande que ces préoccupations soient consignées dans le bilan de la concertation et prises en compte dans la préparation de l'enquête publique.	Habitant du territoire	Non
		Bonjour. Le projet d'extension est doté d'un nombre de stations insuffisant compte-tenu de la densité de population. C'est un projet de tramway et non de métro et il est nécessaire de mieux desservir les quartiers par un nombre plus important d'arrêts. La station Mairie de Clamart est trop éloignée de la mairie et de la zone piétonne et commerçante du centre ville.		
15729	17/10/2026 08:52	Cordialement	Habitant du territoire	Non
		Objet : Contribution à la concertation publique – Impact du prolongement du Tram T10 sur le 35 Avenue Lazare Carnot (Clamart) – Présence de caves et parkings en sous-sol. Madame la Garante, Mesdames, Messieurs les membres de la commission d'enquête, En tant que conseil syndical de l'immeuble situé au 35 Avenue Lazare Carnot (92140 Clamart), nous souhaitons consigner officiellement nos vives inquiétudes et nos demandes concernant le projet de prolongement souterrain du Tram T10. Notre immeuble comporte des infrastructures en sous-sol d'une importance critique pour sa structure et ses usagers, à savoir plusieurs niveaux de caves privatives ainsi qu'un espace de stationnement/parking souterrain collectif. Le tracé en tunnel sous l'axe de l'avenue Lazare Carnot place directement nos fondations et nos sous-sols dans le périmètre d'influence géotechnique et vibratoire des futurs travaux (tunnelier) et de l'exploitation du tramway. Par la présente déposition, nous demandons formellement à Île-de-France Mobilités et aux équipes techniques du projet de prendre les engagements suivants : 1. Étude géotechnique et hydrogéologique dédiée : L'évaluation précise de la nature des sols sous le 35 Avenue Lazare Carnot afin de prévenir tout risque de tassement de terrain, de fissures ou de modification des nappes souterraines. Le parking souterrain souffre déjà de problèmes d'étanchéité connus. Toute modification ou perturbation des flux hydrogéologiques et des nappes phréatiques superficielles par le futur tunnel risque d'aggraver dramatiquement ces infiltrations et de compromettre la pérennité des structures en béton. 2. Mesure des impacts vibratoires et acoustiques : La réalisation de simulations techniques sur la propagation des vibrations à travers les structures en béton du parking souterrain, tant pour la phase de chantier que pour la phase d'exploitation définitive. Des fissures sont apparues récemment sur la façade du bâtiment. Nous suspectons fortement qu'elles soient consécutives aux campagnes de sondages géotechniques et de carottages menés dans le quartier pour le projet. 3. Mise en place d'un référé préventif : L'assurance qu'un constat d'huissier (constat contradictoire) soit pris en charge et réalisé dans toutes les caves et les parties communes du parking souterrain avant le démarrage des travaux, afin de garantir les droits des copropriétaires en cas de dommages. Nous vous remercions par avance de la prise en compte de cette alerte technique majeure et restons à votre disposition pour permettre l'accès à nos sous-sols pour toute étude complémentaire. Veuillez agréer, Madame, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.		
15649	14/10/2026 21:10	Pour le CS.	Habitant du territoire	Non
		Des clamartois dont je fais partie sont touchés par des fissures liés à la qualité des sols de Clamart (argile, gypse, carrières, zones de mouvements de terrain) mais aussi au phénomène de changement climatique que nous connaissons et qui ne va que s'accroitre (retrait/gonflement de l'argile). Un rapport d'expert d'assurance établi en 2022 en notre possession pointe en outre les effets sur les terrains à proximité de l'injection de béton dans les carrières. La démolition et reconstruction du Gymnase des Closiaux explique en partie les fissures apparues depuis 2022 sur notre maison . Par le passé, Clamart a été le théâtre d'un effondrement tragique de terrain où 23 immeubles ont disparu, plus de 6 hectares urbanisés avec près de 50 blessés et plus de 20 morts au total. Et plus près de nous (2019 et 2024), la brasserie Les 3 garçons ou bien encore l'immeuble de l'avenue jean jaurès (Pierrot friand) dans le centre de Clamart ont subi des affaissements mettant en péril les structures. A l'endroit où doit être créée la station Victor Hugo du T10, il y a des carrières et nous craignons d'être pris en "sandwich" entre les travaux dans le sous-sol de Clamart sur l'avenue Victor Hugo pour le T10 et ceux qui doivent être faits prochainement en lieu et place de l'école maternelle des Closiaux vouée à la démolition et qui est située elle aussi sur carrières. Par ailleurs, le coût démesuré de ce projet pour seulement 3 km utiles parcourus nous semble par ailleurs exhorbitant pour les finances publiques dont nous sommes les contributeurs en tant que contribuables.		
15635	14/10/2026 16:14	Pour l'ensemble de ces raisons, nous sommes donc contre ce projet. Nous joignons un dossier constitué sur l'état de notre bati aggravé par la dernière sécheresse.	Habitant du territoire	Oui
		Dans le cadre de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris pour permettre la réalisation du prolongement du tram T10 jusqu'à la gare de Clamart, nous souhaitons, en qualité de copropriétaires d'un immeuble situé avenue Victor-Hugo à Clamart, faire part de plusieurs observations et demandes de garanties. Nous ne remettons pas en cause l'intérêt du prolongement du T10 ni le principe d'une liaison en tunnel. Nous souhaitons en revanche que la réalisation de ce projet tienne pleinement compte de la présence d'immeubles d'habitation à proximité du tracé et des caractéristiques particulières du sous-sol clamartois. L'avenue Victor-Hugo est directement concernée par le projet et par l'implantation d'une future station. Nous demandons donc qu'une information précise et individualisée soit communiquée aux copropriétés riveraines concernant le tracé définitif du tunnel, sa profondeur au droit de chaque immeuble, la distance entre les ouvrages projetés et les fondations des bâtiments ainsi que, le cas échéant, les emprises nécessaires aux travaux. Compte tenu notamment des contraintes géotechniques connues sur le territoire de Clamart, nous demandons que des études géotechniques et structurelles suffisamment approfondies soient réalisées avant le commencement des travaux et que leurs conclusions concernant les bâtiments directement concernés puissent être portées à la connaissance des copropriétés. Nous souhaitons également que soit prévu, avant tout démarrage des travaux susceptibles d'affecter les immeubles riverains, un état contradictoire de leur état, permettant de disposer d'une référence objective en cas d'apparition ultérieure de fissures ou de désordres. Nous demandons par ailleurs que les modalités de surveillance des bâtiments pendant le creusement du tunnel et les travaux de la station soient précisées : dispositifs de mesure des vibrations et mouvements éventuels du sol, seuils d'alerte, procédures prévues en cas d'anomalie et information des copropriétés concernées. Les impacts du chantier sur la vie quotidienne des riverains de l'avenue Victor-Hugo devront également être anticipés et présentés de manière transparente : durée et phasage des travaux, circulation des engins, nuisances sonores et vibratoires, poussières, modifications de circulation, accès aux immeubles et aux commerces ainsi que maintien des accès pour les services de secours. Enfin, nous souhaitons que les dispositions d'urbanisme rendues possibles par la mise en compatibilité du PLUi soient strictement proportionnées aux besoins du projet et que leurs conséquences concrètes pour les propriétés riveraines soient clairement identifiées. Nous demandons qu'un dispositif spécifique d'information et de dialogue soit mis en place avec les copropriétés directement situées à proximité du tracé du tunnel et de la future station Victor Hugo, suffisamment en amont des travaux. Notre démarche ne vise donc pas à nous opposer au prolongement du T10, mais à obtenir les informations et garanties nécessaires afin que ce projet puisse être réalisé en assurant la protection des immeubles riverains et de leurs occupants.		
15547	13/10/2026 09:47	Nous souhaitons que ces observations soient intégrées au bilan de la présente concertation et qu'elles soient également prises en considération lors des prochaines étapes du projet, notamment dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.	Habitant du territoire	Non
		Dans le cadre de l'enquête publique relative à la prolongation du tramway T10 jusqu'à la gare de Clamart, j'émets un avis favorable à ce projet, qui répond à un véritable besoin de mobilité pour les habitants de Clamart et des communes environnantes. Notre territoire manque encore de solutions de transport en commun suffisamment efficaces, accessibles et adaptées aux besoins quotidiens des habitants. Le tramway T6, notamment, est très fréquenté et souvent bondé, ce qui rend les déplacements difficiles aux heures de pointe. Il est donc indispensable de renforcer l'offre de transports collectifs afin de mieux répondre à la demande croissante. La prolongation du T10 jusqu'à la gare de Clamart permettrait d'améliorer les correspondances avec le réseau ferroviaire et de faciliter les déplacements vers Paris, mais également entre les communes de la petite couronne. La desserte de la gare de Clamart représente un enjeu majeur pour favoriser l'intermodalité et rendre les trajets quotidiens plus simples et plus fluides. Si nous souhaitons réellement réduire l'utilisation de la voiture individuelle, nous devons proposer aux habitants des alternatives crédibles, pratiques et performantes. La transition vers des mobilités plus durables ne peut pas concerner uniquement les Parisiens : elle doit également bénéficier à tous ceux qui vivent et travaillent en périphérie de la capitale, et qui ont besoin de se déplacer chaque jour pour rejoindre leur lieu de travail, leurs établissements scolaires ou les différents services. Le développement des transports collectifs est également un enjeu de qualité de vie, de pouvoir d'achat et de réduction des nuisances liées à la circulation automobile. Il contribue à rendre notre territoire plus accessible et à mieux accompagner son évolution démographique et économique. Pour toutes ces raisons, je soutiens la prolongation du tramway T10 jusqu'à la gare de Clamart et souhaite que ce projet puisse aboutir dans les meilleures conditions, avec une attention particulière portée à la qualité des correspondances, à la fréquence des passages, à l'accessibilité pour tous les usagers et à la limitation des nuisances pendant les travaux. Je formule donc un avis favorable à ce projet, essentiel pour améliorer les déplacements du quotidien et offrir aux habitants de notre territoire une véritable alternative à la voiture individuelle.		
15540	13/10/2026 08:49		Habitant du territoire	Non
15530	12/10/2026 23:09	Habitant Chatenay sur la ligne du T10, je me trouve souvent bloquée sur mes déplacements prévus sur Meudon ou Issy les Moulineaux car le tram s'arrête au jardin parisien. je trouve qu'il serait logique et indispensable qu'il continue au moins jusqu'à la place Marquis !	Usager des transports	Non
		Bonjour, Dans le cadre du projet de prolongement du T10 sous la forme d'un tunnel sous le bois de Clamart, est ce que les impacts environnementaux sur le bois ont été pris en compte? L'entrée, les structures sur le tracé et la sortie du tunnel vont nécessairement diminuer la surface forestière. La cavité d'une profondeur de 15 mètres risque de détruire des racines d'arbres déjà bien fragilisées par le stress hydrique. Est il prévu une compensation de proximité conformément à la loi du 8/08/2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages?		
15424	11/10/2026 14:04	Le bois de Verrières a perdu 4 hectares pour le garage T10 sans véritable compensation de proximité alors que la séquence ERC oblige une absence de perte nette de biodiversité.	Habitant du territoire	Non
		Bonjour Ce projet est une excellente idée, permettant de rejoindre les gares parisiennes notamment Montparnasse avec un temps de parcours imbattable au départ des villes de Clamart et du Plessis-Robinson		
14987	04/10/2026 18:49	De plus il relie plusieurs villes du sud 92 permettant de se déplacer facilement entre les villes et jusqu'à Paris avec plusieurs alternatives	Usager des transports	Non

Contribution à la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris

Prolongement du tramway T10 – Cohérence urbanistique, justification des aménagements, conséquences foncières et préservation du quartier Victor Hugo

Association pour la défense du quartier Victor Hugo – Clamart
Numéro RNA : W921011594
collectiftvictorhugo@gmail.com

31 octobre 2026

Préambule – Objet et positionnement de notre contribution

L'Association pour la défense du quartier Victor Hugo, dont la mission est de préserver le cadre de vie, le patrimoine résidentiel, l'environnement urbain, architectural, paysager et social du quartier, souhaite apporter sa contribution à la concertation préalable relative à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Vallée Sud Grand Paris, organisée dans le cadre du prolongement du tramway T10 jusqu'à la gare de Clamart.

Notre association ne remet pas en cause, par principe, l'amélioration des transports collectifs ni l'objectif de connexion du T10 avec la ligne 15 du Grand Paris Express et le réseau Transilien.

Elle s'interroge en revanche sur la nécessité, la proportionnalité et les conséquences de certains choix d'aménagement, en particulier l'implantation d'une station intermédiaire au niveau du secteur de l'ancien magasin Marionnaud, avenue Victor Hugo.

Nous avons bien pris connaissance du périmètre spécifique de la présente concertation, qui porte sur l'adaptation du règlement de la zone naturelle N du PLUi afin de permettre la réalisation de l'ouvrage annexe OA1, situé dans le bois de Clamart.

Nous souhaitons néanmoins soulever plusieurs questions relatives, d'une part, à la portée et à la justification de cette modification réglementaire et, d'autre part, à la cohérence d'ensemble des choix d'aménagement auxquels elle concourt.

Ces questions nous semblent devoir être documentées avant l'enquête publique prévue en 2027, afin que le public puisse apprécier de manière éclairée l'utilité publique du projet dans sa configuration retenue.

1. Sur la portée exacte de la mise en compatibilité du PLUi

Le dossier de concertation indique que les trois stations projetées, dont la station Victor Hugo, sont compatibles avec les dispositions actuelles du PLUi, tandis que la réalisation de l'ouvrage annexe OA1 nécessite une adaptation du règlement écrit de la zone naturelle N.

Notre association prend acte de cette distinction.

Elle relève toutefois que le dossier ne présente pas la rédaction précise de la modification réglementaire envisagée, ni l'étendue de ses conséquences sur les terrains relevant du même zonage.

Or, l'adaptation d'un règlement écrit applicable à une zone naturelle soulève une question qui dépasse la seule emprise physique de l'ouvrage concerné : celle de la portée des nouvelles possibilités d'occupation ou de construction qui pourraient être autorisées.

Nous demandons donc :

- La communication de la rédaction exacte des dispositions réglementaires actuelles et projetées.
- La précision du champ géographique et matériel de la modification envisagée.
- La confirmation que cette adaptation sera strictement limitée aux nécessités techniques du prolongement du T10 et ne permettra pas, par son caractère général, d'autres constructions ou installations sans rapport avec le projet.
- La communication des surfaces et des parcelles affectées, ainsi que des emprises temporaires et définitives.
- La justification des contraintes techniques ayant conduit à retenir l'implantation de l'OA1 en zone naturelle et la présentation des éventuelles implantations alternatives étudiées.
- La garantie qu'aucune modification ne sera effectuée dans le zonage du PLUI en lien avec le prolongement du T10, et en particulier le classement du côté pair de l'avenue Victor Hugo et les rues autour du parc Maison Blanche en zone U1c.

Nous souhaitons que cette mise en compatibilité respecte un principe de limitation des atteintes aux espaces naturels, et que ses conséquences environnementales soient précisément documentées.

2. Sur la distinction entre compatibilité urbanistique et justification de l'utilité publique

Le dossier de concertation précise, à la page 12, que le PADD, l'OAP thématique Mobilités et l'OAP sectorielle Victor Hugo sont compatibles avec le projet de prolongement du T10.

Cette compatibilité constitue un élément de cohérence avec les documents de planification territoriale.

Elle ne saurait toutefois être assimilée, à elle seule, à une démonstration de la nécessité de chacune des stations envisagées, ni de la proportionnalité de leurs coûts et de leurs impacts.

En particulier, la compatibilité de la station Victor Hugo avec l'OAP sectorielle existante ne permet pas de conclure que son implantation constitue une condition indispensable à l'objectif principal de connexion du T10 avec la gare de Clamart et la ligne 15.

Nous rappelons que l'appréciation de l'utilité publique d'une opération suppose un examen de ses avantages et de ses inconvénients, notamment financiers, fonciers, environnementaux et humains.

Sans méconnaître le fait que la déclaration d'utilité publique portera sur le prolongement dans son ensemble, il nous semble nécessaire que le public puisse comprendre la contribution de chacune de ses composantes majeures à l'intérêt général poursuivi.

Nous demandons en conséquence que les études rendues accessibles avant l'enquête publique permettent d'apprécier spécifiquement la contribution de la station Victor Hugo au fonctionnement, à la fréquentation et au bilan socio-économique du prolongement.

3. Sur la cohérence entre l'OAP Victor Hugo, les opérations immobilières autorisées et l'implantation de la station

Le secteur de l'ancien magasin Marionnaud, situé avenue Victor Hugo, s'inscrit dans une orientation d'aménagement et de programmation prévoyant la requalification du quartier, notamment par la réalisation de logements et l'aménagement d'espaces publics.

Selon les éléments portés à notre connaissance, des autorisations d'urbanisme ont été délivrées pour la transformation de l'ensemble immobilier situé aux 89–91 avenue Victor Hugo, notamment un permis de construire daté du 26 octobre 2023 et un permis modificatif daté du 14 septembre 2026.

Parallèlement, le projet de prolongement du T10 prévoit l'implantation d'une station souterraine dans le secteur du 79–91 avenue Victor Hugo.

Cette superposition d'opérations soulève des interrogations sur la coordination entre les décisions d'urbanisme, l'évolution effective du bâti et les hypothèses foncières retenues pour le projet de transport.

Le dossier de concertation indique que l'OAP Victor Hugo demeure inchangée et compatible avec le projet. Il ne présente cependant pas d'analyse détaillée de l'articulation entre les opérations immobilières autorisées, les éventuelles acquisitions et les emprises nécessaires à la station.

Nous sollicitons donc les précisions suivantes :

- Comment les opérations immobilières autorisées dans le secteur ont-elles été prises en compte dans la définition de l'implantation de la station ?
- Les hypothèses foncières et les évaluations financières ont-elles été actualisées pour tenir compte de ces opérations ?
- Quelles dispositions précises de l'OAP Victor Hugo permettent de conclure à sa compatibilité avec la station et ses aménagements de surface ?
- Les opérations de logements prévues ou autorisées peuvent-elles être maintenues dans la configuration actuelle du projet ?
- Une modification ultérieure de l'OAP ou du règlement pourrait-elle s'avérer nécessaire ?

Nous demandons qu'une analyse de cohérence urbanistique et foncière du secteur Victor Hugo soit rendue publique avant l'enquête publique.

4. Sur la justification de la station Victor Hugo et l'examen des alternatives

Le prolongement du T10 vise notamment à assurer une correspondance avec la gare de Clamart et la ligne 15 du Grand Paris Express.

Cet objectif général ne préjuge pas, en lui-même, de la configuration optimale du prolongement ni du nombre de stations intermédiaires nécessaires pour l'atteindre.

La station Victor Hugo constitue un ouvrage souterrain important, susceptible de générer des investissements spécifiques, des acquisitions foncières, des travaux lourds et des conséquences durables pour son environnement urbain.

Il nous paraît donc nécessaire que le public puisse comprendre les critères techniques, fonctionnels, économiques et environnementaux ayant conduit à retenir cette station et son implantation.

Nous demandons notamment la présentation d'une comparaison documentée entre :

- Le prolongement comprenant la station Victor Hugo, dans sa configuration actuellement retenue.
- Une variante de prolongement jusqu'à la gare de Clamart sans arrêt intermédiaire à Victor Hugo.
- Les éventuelles variantes d'implantation ou de conception de la station étudiées par le maître d'ouvrage.

Cette comparaison devrait notamment permettre d'apprécier :

Sur le plan financier :

- Le coût d'investissement directement associé à la station Victor Hugo.
- Le coût de ses accès, équipements, acquisitions et installations de chantier.
- Les coûts récurrents d'exploitation, de maintenance et de renouvellement.
- Les économies nettes envisageables dans une variante sans station, après prise en compte des adaptations techniques nécessaires.

Sur le plan des déplacements :

- La fréquentation prévisionnelle de la station et sa méthodologie de calcul.
- La part des voyageurs réellement supplémentaires à l'échelle du réseau.
- Les reports éventuels depuis d'autres stations ou modes de transport.
- Les effets sur le temps de parcours des voyageurs traversants.
- Les conséquences sur l'accessibilité des habitants et équipements du quartier.

Sur le plan environnemental et urbain :

- Les volumes de terrassement et les impacts du chantier.
- Les emprises foncières temporaires et définitives.
- Les démolitions et atteintes éventuelles au patrimoine résidentiel.
- Les émissions liées aux travaux et aux ouvrages.
- Les nuisances et conséquences permanentes sur le cadre de vie.

Nous ne considérons pas qu'une variante sans station serait nécessairement dépourvue d'inconvénients. Nous demandons qu'elle puisse, si elle constitue une solution techniquement envisageable, être appréciée sur des bases comparables.

La finalité de cette démarche est de permettre une évaluation transparente des bénéfices supplémentaires apportés par Victor Hugo au regard de ses coûts et de ses conséquences.

5. Sur l'actualisation des emprises foncières et des études

Les informations communiquées au cours de l'évolution du projet laissent apparaître des ajustements concernant certaines acquisitions foncières initialement envisagées dans le quartier Victor Hugo.

Notre association prend acte de ces évolutions, sans considérer qu'elles suffisent à lever l'ensemble des interrogations relatives aux conséquences du projet.

La réduction éventuelle des expropriations doit être appréciée avec précision, notamment au regard de ses incidences sur la conception technique, les coûts et l'organisation du chantier.

Nous demandons :

- La publication d'un plan foncier actualisé, distinguant clairement les acquisitions définitives, les occupations temporaires, les servitudes et les emprises souterraines.
- L'identification des principales évolutions intervenues depuis les présentations antérieures du projet.
- La clarification des conséquences de ces évolutions sur la géométrie, les accès et les ouvrages de la station.
- L'actualisation des estimations financières et des études d'incidences lorsque ces modifications le justifient.
- L'explication des mesures retenues pour limiter les conséquences sur les logements, les immeubles conservés et leurs occupants.

L'absence d'expropriation d'un bâtiment ne signifie pas nécessairement l'absence d'impact sur sa stabilité, son accessibilité, son environnement ou les conditions de vie de ses occupants.

6. Sur les conséquences du chantier et la préservation du cadre de vie

Le quartier Victor Hugo présente un tissu résidentiel et commercial dont la préservation constitue l'un des objets de notre association.

La réalisation d'une station souterraine et de ses installations de chantier peut entraîner des conséquences importantes, y compris pour les immeubles non concernés par des acquisitions.

Nous souhaitons que les études et mesures prévues soient clairement exposées concernant :

- Les risques géotechniques et les mesures de surveillance des bâtiments.
- Les vibrations, mouvements de terrain et tassements éventuels.
- Les nuisances sonores, poussières et conditions de travail en chantier.
- La circulation automobile, les livraisons et les cheminements piétons.
- Le maintien des accès aux logements et commerces.

- La continuité d'accès aux équipements sensibles, notamment à la crèche située au 91 avenue Victor Hugo.
- Les mesures de protection, de constat préalable et de suivi des immeubles riverains.
- Les modalités d'information, de signalement et de traitement des dommages éventuels.

Nous souhaitons également disposer d'informations précises sur le calendrier des travaux, les phases les plus perturbatrices et les mesures permettant d'en réduire les effets.

7. Sur l'information du public et l'articulation des procédures

La présente concertation porte sur une mise en compatibilité spécifique du règlement de la zone N.

Nous entendons cette délimitation, mais souhaitons rappeler que la concertation s'inscrit elle-même dans la préparation d'une enquête publique portant sur le prolongement du T10.

Le dossier annonce d'ailleurs que le bilan de la présente concertation sera joint au futur dossier d'enquête publique.

À cet égard, il nous semble important que les observations du public relatives à la cohérence du projet d'ensemble ne soient pas assimilées à une acceptation tacite des composantes qui ne nécessitent pas de mise en compatibilité du PLUi.

En particulier, le fait que l'OAP Victor Hugo ne soit pas modifiée dans le cadre de cette procédure ne saurait être interprété comme une validation par les habitants de la nécessité, de l'implantation ou des conséquences de la station.

Notre association demande donc :

- Que les observations concernant la station Victor Hugo soient conservées et explicitement identifiées dans le bilan de concertation.
- Que les questions dépassant le périmètre de la MECDU soient transmises aux services chargés de la préparation de l'enquête publique.
- Que les études, variantes et données économiques nécessaires à l'appréciation du projet soient rendues accessibles suffisamment en amont de cette enquête.
- Que les observations relatives à l'OA1 et à la modification du règlement de la zone N fassent l'objet de réponses motivées.
- Qu'un échange technique avec Île-de-France Mobilités, Vallée Sud Grand Paris et la commune de Clamart puisse être organisé afin de clarifier les conséquences des aménagements sur le quartier.

8. Conclusion et demandes de notre association

L'Association pour la défense du quartier Victor Hugo réaffirme son attachement au développement de transports collectifs adaptés aux besoins du territoire, ainsi qu'à la protection du cadre de vie, du patrimoine résidentiel et des intérêts des habitants.

Elle considère que la compatibilité d'une infrastructure avec les orientations des documents d'urbanisme ne doit pas être confondue avec la démonstration de la nécessité de chacune de ses composantes.

Dans le cas de Victor Hugo, la question demeure celle de la contribution effective de la station à l'intérêt général du prolongement, appréciée au regard de son coût, de son utilisation prévisionnelle, de ses alternatives et de ses conséquences sur le quartier.

En conséquence, nous demandons :

1. La clarification complète de la portée réglementaire de la MECDU et de ses conséquences sur la zone naturelle N.
2. La communication des justifications techniques, environnementales et foncières relatives à l'ouvrage OA1.
3. Une analyse documentée de la cohérence entre l'OAP Victor Hugo, les autorisations d'urbanisme et la station envisagée.
4. La mise à disposition des données permettant d'apprécier l'intérêt propre de la station Victor Hugo et les alternatives pertinentes à sa réalisation.
5. La publication des emprises foncières actualisées, des principales évolutions de conception et de leurs conséquences financières et environnementales.
6. La présentation des mesures de protection des habitants, des immeubles et du cadre de vie pendant les travaux.
7. L'intégration explicite de ces interrogations au bilan de concertation, avec une orientation vers l'enquête publique des questions qui dépassent le champ de la MECDU.

Notre association souhaite que l'enquête publique de 2027 puisse s'appuyer sur une information complète, actualisée et vérifiable, permettant au public d'apprécier les avantages et les inconvénients du projet dans ses différentes configurations pertinentes.

Nous demandons que les réponses apportées à la présente contribution soient rendues publiques et que les observations qu'elle contient soient effectivement prises en considération dans les prochaines étapes du projet.

Pour l'Association pour la défense du quartier Victor Hugo

Le président

[redacted]



Avis nÁ 16200

Avis nÁ16164

AUT de Clamart et des communes voisines

[redacted]

Le 29 octobre 2026

Objet : Avis sur la Mise en conformité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris
pour le projet de prolongement du T10

L'AUT de Clamart et des communes voisines a pris connaissance du "dossier de concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris", daté du 28/09/2026 pour une "concertation préalable" qui se tient en ligne du 1/10 au 31/10/2026.

Cette étape formelle n'est bien sûr pas consacrée à la pertinence du projet en lui-même mais à la mise en compatibilité du PLUi de VSGP pour pouvoir réaliser le projet de prolongement du T10.

Nous avons donc uniquement quelques remarques :

*il est dit à la page 9 du document publié : "*Le public est informé en amont de la concertation par la publication de l'avis de concertation*". On en est loin, en tout cas pour l'ensemble du public... En effet, cette "concertation préalable" n'a été annoncée à l'avance ni dans le Clamart Infos de septembre ni dans le numéro "Hors Série Spécial T10" du magazine de la Ville de Clamart consacré au projet (distribué début octobre dans les boîtes aux lettres. Elle a été annoncée dans la "lettre d'info n°5" (du projet) distribuée dans des boîtes aux lettres fin octobre (par exemple le 20 octobre rue du Guet, rue particulièrement concernée par le projet avec la future station « Mairie de Clamart ») et diffusée par courriel aux gens inscrits également le 20 octobre!. Nous n'avons pas constaté d'affichage d'avis dans les panneaux municipaux ;

*cette « concertation » n'a lieu que pendant une durée minimale de 4 semaines, en ce mois d'octobre avec deux semaines de congés scolaires. Elle repose sur un document succinct finalisé seulement le 28 septembre ;

*de plus, des réunions publiques étant organisées au mois de novembre sur le projet, il aurait été préférable d'organiser cette "concertation préalable" après ces réunions. Cette précipitation apparente alors même que la mise en service du T10 prolongé est désormais prévue pour 2038 est un mauvais signal envoyé à la population ;

*dans le dossier, on apprend qu'il n'y a pas lieu de modifier le SDRIF-E, le PMIDF2030, le SCOT de la MGP, le PADD et les OAP du PLUi de VSGP, mais on apprend qu'il va falloir le modifier sur un point, alors qu'il a été dit jusqu'à récemment qu'aucune modification ne serait nécessaire. Il s'agit "*d'une adaptation du règlement de la zone N dans sa partie écrite [...] afin d'autoriser la réalisation de l'ouvrage annexe 1"*. Il apparaît en effet que l'ouvrage annexe au Jardin Parisien "*ne correspond pas aux types d'occupation des sols admises dans la zone N*"... Il est précisé que "*cet ouvrage et l'emprise des travaux associés sont situés dans la trouée de l'ancienne ligne haute tension du bois de Clamart, en zone N, en dehors des espaces boisés classés*". Rappelons que la zone N recouvre les "zones naturelles" dont la préservation est toujours un sujet sensible lors de la réalisation de projets, comme cela a pu être constaté notamment pour la réalisation de la 1ère phase du T10. Paraître "passer en force" sur le sujet n'est donc pas positif pour le projet ;

*de façon générale, pour ce qui concerne les autres zones, même si elles ne sont pas concernées par une modification du PLUi, il nous paraît indispensable de garantir à tous les habitants concernés d'avoir en cas de réalisation des travaux un référé préventif et un suivi des éventuelles conséquences des travaux sur leurs bâtis.

[redacted]

Présidente de l'AUT de Clamart et des communes voisines

Scénario BHNS Malabry – Pont de Sèvres Via A86 et RN118

MUSEE et Manufacture de SEVRES
La Manufacture de Sèvres
Le Musée national de céramique
La bibliothèque du musée national de céramique de Sèvres et sa salle de lecture

Ile Seguin
Un lieu de culture unique avec "La SEINE MUSICALE" à rayonnement international
Pointe des Arts Île Seguin qui a pour ambition d'offrir une programmation culturelle et artistique
Un des plus grands cinémas du Grand Paris

Île Seguin-Rives de Seine, Boulogne-Billancourt
118 164 habitants, 13 500 entreprises

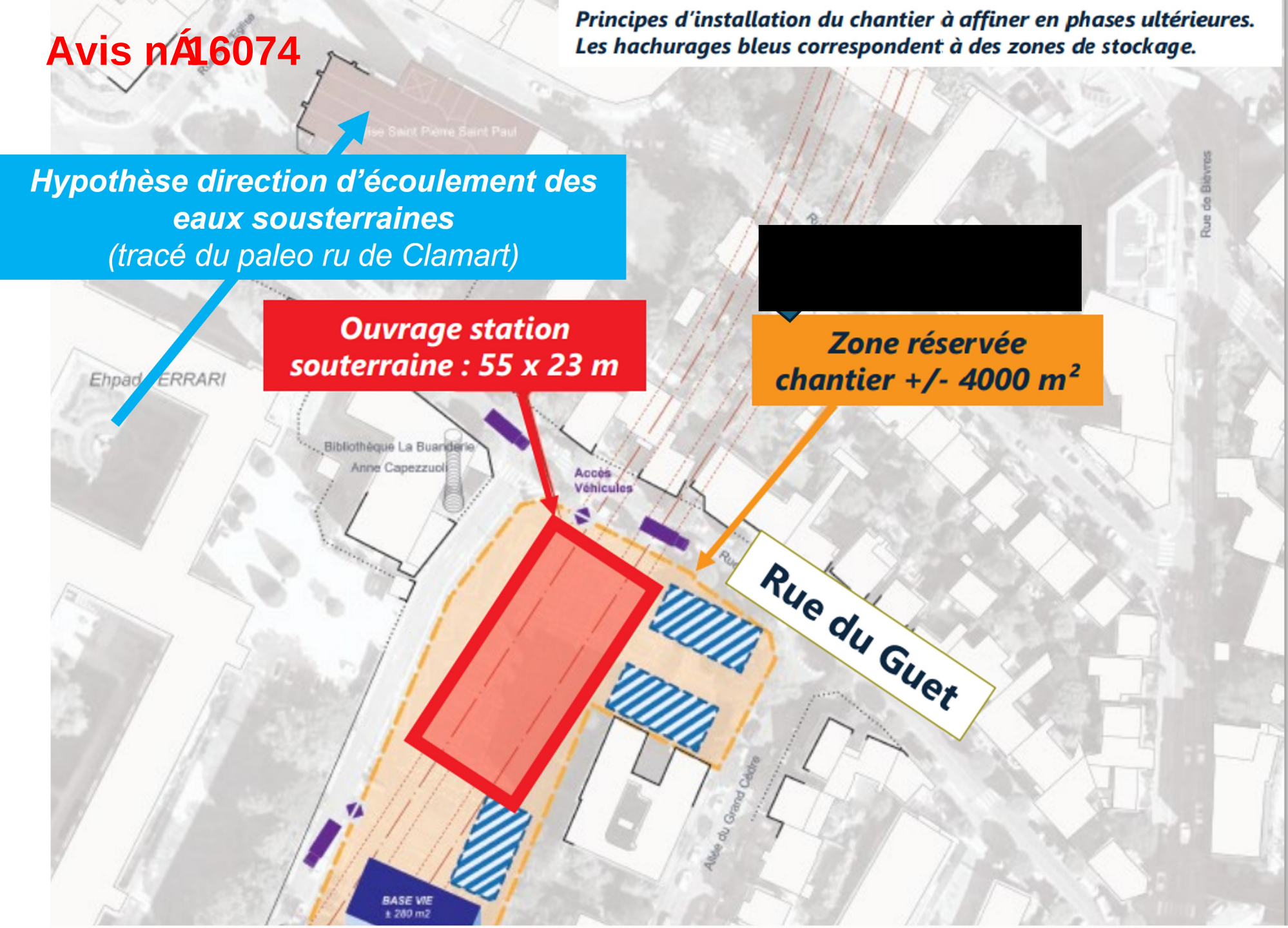
VELIZY 2
Le centre commercial régional Vélizy 2 (150 boutiques, 36 restaurants)
Le pôle d'activité de Vélizy-Villacoublay, INOVEL PARC, totalisant 43 000 salariés pour 1000 entreprises.

MALABRY
Le Parc d'Affaires NOVEOS avec 130 entreprises et 10 000 salariés
L'hôpital Marie-Lannelongue



Avis nÁ16074

Principes d'installation du chantier à affiner en phases ultérieures.
Les hachurages bleus correspondent à des zones de stockage.



Avis nÁ15982

CONTRIBUTION À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Objet : Contribution critique – Impacts environnementaux, dérive financière, risques sur le bâti privé (carrières/parkings) et préjudice immobilier du prolongement du T10

Cadre : Concertation MECDU (Mise en compatibilité des documents d'urbanisme) – Octobre 2026

À l'attention de : Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur

Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur,

En tant que citoyen, contribuable et propriétaire local particulièrement inquiet pour l'avenir de notre commune, je souhaite verser au dossier de la Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) mes plus vives réserves concernant le projet de prolongement du Tramway T10 en tunnel sous Clamart.

Le choix du « tout-souterrain » fait peser des risques environnementaux, financiers et techniques déraisonnables sur notre territoire. J'exige que les points suivants soient scrupuleusement analysés avant toute modification des documents d'urbanisme :

1. Une dérive financière pharaonique et disproportionnée

Le coût de cette extension de seulement 3,5 kilomètres frôle désormais le **milliard d'euros** en valeur globale, soit un ratio financier exceptionnellement lourd par kilomètre excavé. Au regard de la jurisprudence administrative relative au bilan coût-avantages d'un projet d'infrastructure, le sacrifice financier imposé à la collectivité et aux contribuables apparaît comme manifestement disproportionné. Cette dépense publique excessive se fait au détriment d'autres investissements de transports du quotidien pourtant urgents dans la région.

2. Une sous-fréquentation prévisible et un manque d'utilité socio-économique

L'argument de l'utilité publique s'effondre face aux prévisions réelles de trafic et à la configuration du tracé. Le dossier prévoit l'implantation de stations souterraines distantes de seulement quelques minutes à pied (notamment entre la Mairie et le Centre), ce qui alourdit inutilement le coût du tunnel sans élargir le bassin de population desservi. Le gain de temps minime estimé (7 minutes) ne justifie en rien un tel investissement. En l'état, l'infrastructure risque d'être fortement sous-fréquentée par rapport aux standards habituels des lignes de tramway franciliennes, caractérisant ainsi une erreur manifeste d'appréciation dans la conduite de ce projet de transport.

3. Risques sur le sous-sol (carrières) et préjudice lié à la dépréciation immobilière

Le territoire de Clamart est historiquement marqué par la présence d'anciennes carrières de calcaire et de craie. Le passage du tunnelier et le forage des puits d'aération font peser des menaces d'affaissement et de fragilisation structurelle graves sur le bâti privé (fondations d'immeubles, parkings souterrains, caves voûtées). Le dossier de MECDU manque de garanties techniques à ce sujet. J'exige qu'une procédure systématique de **référé préventif avec expertise judiciaire** soit contractuellement imposée aux frais du maître d'ouvrage pour protéger chaque copropriété de la zone d'influence avant le premier coup de pioche.
De plus, la perspective de **12 années de chantier et d'incertitudes techniques majeures d'ici 2038** engendre un préjudice financier immédiat et anormal pour les propriétaires. Ce climat de nuisances lourdes va paralyser le

marché immobilier local et provoquer une **décote et dépréciation subie de -5 % à -15 %** de la valeur de nos biens pendant plus d'une décennie. Ce sacrifice patrimonial unilatéral contrevient au principe d'égalité devant les charges publiques.

4. Menace directe sur le système hydrogéologique et les nappes phréatiques

Le creusement d'un tunnel bitube dans ce sous-sol complexe presents un risque majeur de rupture des nappes phréatiques. Le détournement ou l'assèchement de ces flux d'eaux souterraines menacent directement l'alimentation en eau de la forêt de Meudon/Clamart. Un affaiblissement de l'hydrologie des sols conduira inévitablement au dépérissement des arbres et à la dégradation de cet écosystème forestier majeur, en contradiction avec les objectifs de préservation de la biodiversité inscrits à l'article L. 110-1 du Code de l'environnement.

5. Destructions des lisières forestières par les emprises de chantier

La phase de construction, notamment la création de la rampe d'accès souterraine depuis la station *Jardin Parisien* et l'installation des bases arrière des tunneliers, nécessite des emprises foncières en lisière de forêt. Le tassement des sols par les engins lourds et le déboisement inévitable de ces espaces tampons vont détruire des habitats naturels précieux. Les expériences de la phase 1 du T10 ont prouvé que les mesures de « compensation écologique » à distance sont inefficaces pour réparer la biodiversité détruite au cœur de notre tissu urbain dense.

6. Pollution de l'air et nuisances sanitaires via les puits de ventilation

L'implantation prévue des ouvrages annexes (puits de ventilation et de désenfumage) à proximité immédiate des zones boisées et des habitations pose un problème de salubrité publique (article R. 111-2 du Code de l'urbanisme). L'extraction en surface de l'air vicié du tunnel (chargé en poussières de freinage et particules fines) détériorera la qualité de l'air pour la faune, la flore et les promeneurs, transformant la lisière forestière en exutoire de pollution.

Conclusion et demande de modification :

Au vu de ces insuffisances techniques, de la menace sur nos biens immobiliers et du bilan socio-économique lourdement déficitaire, je demande formellement le gel de la procédure de MECDU. J'exige le réexamen approfondi des variantes de surface ou des alternatives de transport (comme le renforcement ciblé des lignes de bus existantes vers la ligne 15), des solutions beaucoup plus respectueuses des finances publiques, de l'environnement et du patrimoine des Clamartois.

Je vous remercie de la prise en compte de cette contribution majeure pour l'avenir de notre territoire.

Avis nÁ15635



DOSSIER DESCRIPTIF

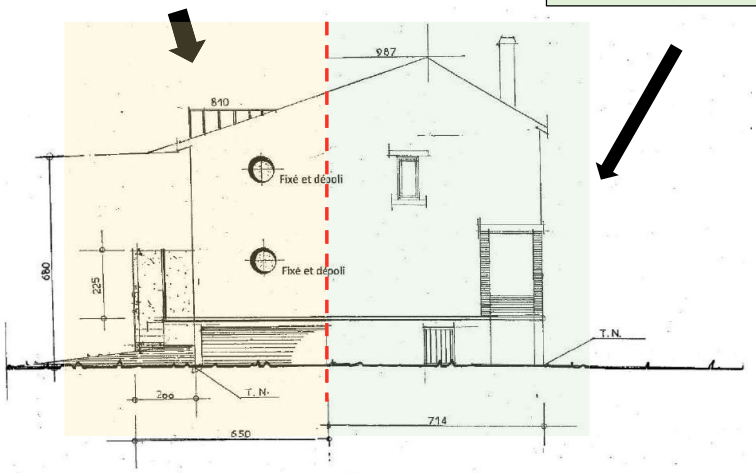
fissures extérieures et intérieures

20 août 2026

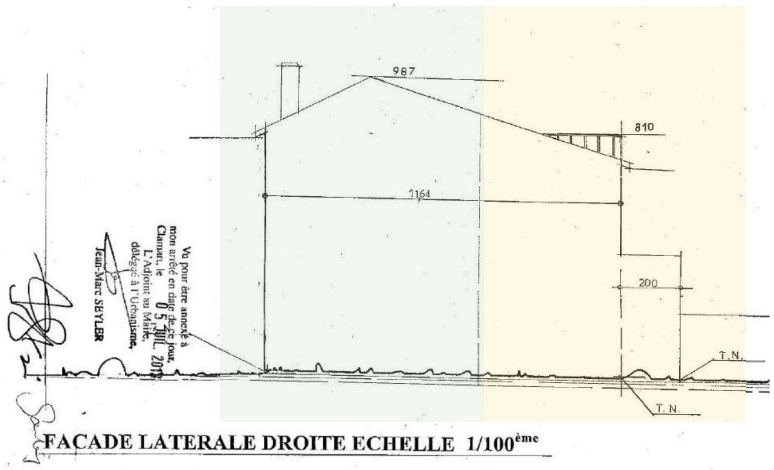
▸Plan de la maison – *vue de côté*

Extension construite en 2015

Partie ancienne en meulière
Construction en 2028



FACADE LATERALE GAUCHE ECHELLE 1/100ème

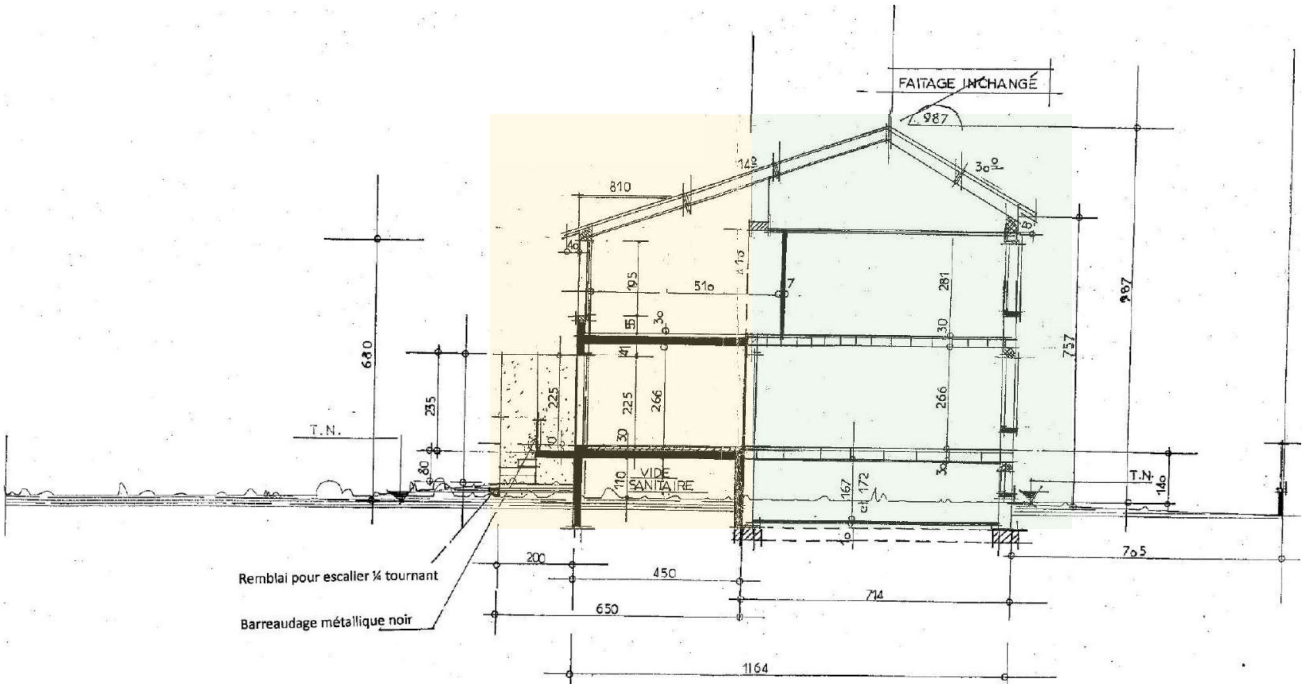


FACADE LATERALE DROITE ECHELLE 1/100ème

Vu pour être annexé à mon arrêté en date de ce jour.
Chanu..., le 05 JUIL. 2013
L'Adjoint au Maire,
délégué à l'Urbanisme,
Jean-Marc SEYLER

25 MARS 2013

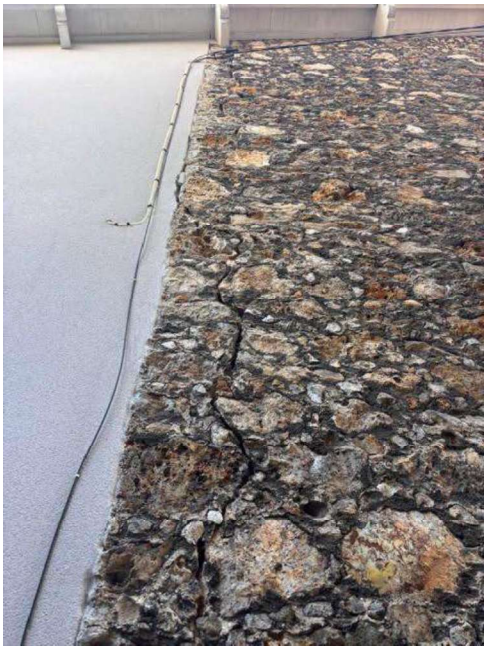
▸Plan de la maison – *vue de côté*



▸Photos extérieures – *façade latérale gauche*







▸Photos intérieures – *cage d'escalier*







▸Photos intérieures – *étage*





▸Photos intérieures – *rez-de-chaussée*





