



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

28/09/2026

# Sommaire

|                                                                                       |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Préambule .....</b>                                                             | <b>4</b>  |
| <b>2. Objectifs et caractéristiques principales.....</b>                              | <b>5</b>  |
| 2.1. Objectifs du projet.....                                                         | 5         |
| 2.2. Caractéristiques principales .....                                               | 5         |
| <b>3. Les porteurs du projet .....</b>                                                | <b>6</b>  |
| <b>4. La concertation préalable et ses suites .....</b>                               | <b>8</b>  |
| 4.1. Cadre de la démarche .....                                                       | 8         |
| 4.1.1. Objectifs de la concertation .....                                             | 8         |
| 4.1.2. Cadre juridique .....                                                          | 8         |
| 4.1.3. Modalités de la concertation .....                                             | 9         |
| 4.2. Déroulement de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi..... | 9         |
| 4.2.1. Pour s’informer. ....                                                          | 9         |
| 4.2.2. Pour s’exprimer .....                                                          | 9         |
| 4.2.3. La restitution et les suites de la concertation .....                          | 10        |
| <b>5. Documents d’urbanisme et de planification concernés par le projet.....</b>      | <b>10</b> |
| 5.1. Articulation du projet avec les politiques d’urbanisme et de transports.....     | 10        |
| 5.1.1. Le SDRIF-E.....                                                                | 10        |
| 5.1.2. Le plan des mobilités d’Île-de-France 2030 .....                               | 11        |
| 5.1.3. Le SCOT de la Métropole du Grand Paris .....                                   | 11        |
| 5.2. Articulation du projet avec le PLUi de Vallée Sud Grand Paris.....               | 12        |
| 5.2.1. Le PADD et les OAP .....                                                       | 12        |
| 5.2.2. Le règlement.....                                                              | 13        |
| <b>6. Conclusion .....</b>                                                            | <b>15</b> |
| <b>7. Planning prévisionnel des prochaines étapes .....</b>                           | <b>16</b> |

# Table des illustrations

---

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 : Vue d'ensemble du projet de prolongement du T10 (Source IDFM, 2026) ..... | 6  |
| Figure 2 : SDRIF-E Maîtriser le développement urbain.....                            | 11 |
| Figure 3 : SCOT Métropolitain Carte transports.....                                  | 12 |
| Figure 4 : PLUi Vallée Sud Grand Paris (Source ARTELIA 2026) .....                   | 13 |
| Figure 5 : PLUi Vallée Sud Grand Paris (Source ARTELIA 2026) .....                   | 14 |
| Figure 6 : Localisation de l'ouvrage annexe 1 (Source ARTELIA 2026).....             | 15 |
| Figure 7 : Calendrier prévisionnel (Source IDFM, 2026) .....                         | 16 |

# 1. Préambule

---

Le projet de prolongement du tramway T10 s'inscrit sur la commune de Clamart. Il consiste à poursuivre le tracé de la ligne T10, actuellement en service depuis juin 2023 entre Antony (La Croix de Berny) et le sud de Clamart (Jardin Parisien) jusqu'à la gare de Clamart, en limite de Vanves, de Malakoff et d'Issy-les-Moulineaux.

Ce prolongement mettra le T10 en correspondance avec la ligne 15 du métro et la ligne N du Transilien à la gare de Clamart. Il sera également accompagné d'un quasi doublement de la fréquence de passage des tramways en heure de pointe sur l'ensemble de la ligne T10.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation préalable en 2023, tel que le prévoit le code de l'environnement. Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France-Mobilités le 28 juin 2023 sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé le 25 mai 2022. A l'issue des études préliminaires et de nouvelles phases de concertation avec le public, le schéma de principe et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ont été approuvés par le Conseil d'administration d'Île-de-France-Mobilités du 2 juillet 2026.

Le projet doit faire l'objet d'une demande de reconnaissance de son utilité publique (Enquête publique de DUP) à l'horizon début 2027.

Cette enquête publique devrait également porter sur une mise en compatibilité du document d'urbanisme opposable sur la commune de Clamart. A ce titre, le projet doit faire l'objet d'une concertation préalable spécifique au document d'urbanisme, en application du Code de l'Urbanisme (art. L 103-2).

## **La concertation se déroulera du jeudi 1<sup>er</sup> au samedi 31 octobre 2026 inclus.**

Le présent dossier présente l'analyse de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Vallée Sud Grand Paris sur le territoire de la ville de Clamart, rendue nécessaire pour les besoins du projet. Il précise également les modalités d'information et de participation du public dans le cadre de cette procédure de concertation et les suites qui seront données à cette concertation.

## 2. Objectifs et caractéristiques principales

---

### 2.1. Objectifs du projet

Le projet de prolongement du T10 est pensé pour compléter le maillage du réseau de transport collectif existant et projeté. Il vise en particulier à :

- Proposer une connexion efficace et attractive vers la future ligne 15 du métro et la ligne N ;
- Mieux desservir et connecter des centralités urbaines denses en populations, emplois et équipements du sud des Hauts-de-Seine ;
- Accompagner le développement urbain du territoire en offrant une nouvelle liaison de transport en commun en adéquation avec la fréquentation et les nouveaux besoins de déplacement attendus.

Au-delà de Clamart, le projet sera un levier d'attractivité pour les communes d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves et de Malakoff, limitrophes du terminus et de la connexion avec la ligne 15 Sud du métro. Les communes du Plessis-Robinson, de Châtenay-Malabry et Antony bénéficieront d'une liaison avec la ligne 15 Sud et le nord de Clamart.

En renforçant l'attractivité et la résilience du réseau de transports collectifs, le projet contribuera aussi à la décarbonation des mobilités et à l'amélioration de la qualité de l'air.

### 2.2. Caractéristiques principales

Le prolongement du tramway T10 créera 3,5 km de tracé supplémentaire, de la station existante Jardin Parisien à la gare de Clamart. Afin de limiter les perturbations dans le centre-ville de Clamart, il sera réalisé en tunnel. Il sera composé notamment de :

- 3 stations à Clamart : rue du Guet, au 79-91 avenue Victor Hugo, et à proximité de la gare de Clamart ;
- 2 ouvrages annexes (accès de secours du tunnel, ventilation et désenfumage).

Le passage de la surface au tunnel se fera en amont du bois de Clamart. Le tramway circulera donc intégralement en tunnel à partir de la lisière du bois. Un premier ouvrage annexe (OA1) sera aménagé dans le bois de Clamart, à l'intérieur de la trouée de l'ancienne ligne électrique haute tension.

Plus au nord, le tramway continue son parcours en tunnel sous le carrefour entre les rues du Guet et du Nord, la rue Pierre et Marie Curie, l'avenue Victor Hugo jusqu'au carrefour avec la rue Lazare Carnot. Passé ce carrefour, le tracé quitte l'axe de la rue Victor Hugo et passe sous le secteur de la rue des Garrements pour rejoindre la gare de Clamart.

Le parcours du projet a été déterminé au regard des caractéristiques de ces secteurs et des impératifs techniques du projet.



Figure 1 : Vue d'ensemble du projet de prolongement du T10 (Source IDFM, 2026)

## 3. Les porteurs du projet



Le projet de prolongement du tramway T10 sur la commune de Clamart est porté par Ile-de-France Mobilités (IDFM) en tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France chargée d'organiser et de développer le service public de transport et de coordonner l'ensemble des politiques liées à la mobilité en Île-de-France. IDFM est maître d'ouvrage du projet de prolongement du T10

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**Liberté  
Égalité  
Fraternité**MALAKOFF**

et porte en conséquence les études du prolongement du tramway T10 ainsi que les procédures associées.

L'État, car la modernisation des transports du quotidien est l'une de ses priorités fortes. En s'engageant sur les projets de transports collectifs (modernisation des RER, prolongements de lignes de métro, création ou extension de tramways et de lignes de bus en sites propres), l'État poursuit ses objectifs : rendre plus performant le réseau de transport, l'inscrire dans la dynamique des territoires et mieux répondre aux besoins quotidiens des Franciliens.

La Région Île-de-France, qui joue un rôle moteur dans le développement des transports en commun aux côtés de l'État. La Région a fait des transports du quotidien l'une de ses priorités et co-finance ainsi les projets ambitieux permettant de créer un réseau interconnecté et efficace, pour appuyer la réalisation des projets attendus des usagers et indispensables au développement de l'Île-de-France.

Le Département des Hauts-de-Seine, engagé au quotidien en faveur de la mobilité par la facilitation des déplacements sur son territoire et le développement d'infrastructures nécessaires au développement économique et à l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Les établissements publics Vallée Sud Grand Paris et Grand Paris Seine Ouest sont associés au projet, ainsi que les communes concernées par ce dernier : Clamart, Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry, Antony, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Malakoff.

# 4. La concertation préalable et ses suites

---

## 4.1. Cadre de la démarche

Portée par Île-de-France Mobilités, la concertation préalable à la mise en compatibilité du document d'urbanisme opposable sur la commune de Clamart (PLUi Vallée Sud Grand Paris) se déroulera du :

**Jeudi 1<sup>er</sup> au samedi 31 octobre 2026 inclus.**

Elle s'inscrit dans la perspective de l'Enquête d'Utilité Publique du projet à venir.

Cette concertation préalable est ouverte à tous. Chacun peut y participer et s'exprimer sur le projet de mise en compatibilité selon les modalités proposées par le maître d'ouvrage du projet.

### 4.1.1. Objectifs de la concertation

---

Par le biais de la concertation préalable à la mise en compatibilité du document d'urbanisme opposable sur la ville de Clamart traversée par le projet, Ile-de-France Mobilités dans la délibération de son Conseil d'administration du 28 juin 2023 a arrêté les objectifs poursuivis par cette concertation. Les objectifs sont les suivants :

- Informer le public sur la nature et l'avancement du projet de mise en compatibilité ;
- Recueillir les avis sur la mise en compatibilité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris et faire remonter aux partenaires les éléments utiles à l'adaptation des documents d'urbanisme qu'ils seraient amenés à conduire le cas échéant ;
- Préparer les prochaines étapes du projet et notamment la phase d'enquête publique.

### 4.1.2. Cadre juridique

---

Le projet de prolongement du Tram T10 est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement et nécessite une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Il entre de ce fait dans le champ d'application de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

Il appartient au maître d'ouvrage du projet de prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, selon les objectifs et les modalités qu'il fixe (L. 103-3).

Le public est informé en amont du lancement de la concertation par la publication de l'avis de concertation. En vertu de ce même code, elle se déroulera sur une durée suffisante (minimale de quatre semaines) et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet (L. 103-4). Cette concertation préalable devra permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions sur la mise en compatibilité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris pour sa partie opposable sur Clamart.

### 4.1.3. Modalités de la concertation

---

Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et toutes les personnes concernées, d'une **durée minimum de 4 semaines**, comprendront :

- **Une publicité préalable**, dans la commune concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- **Un dispositif de consultation du public** adapté aux caractéristiques du projet, prévoyant notamment un dépôt d'avis en ligne du public ;
- **Une rubrique dédiée à la concertation sur le site internet du projet**, espace d'information permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation MECDU ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public durant la concertation.

Pour la mise en œuvre de cette concertation, Ile-de-France Mobilités s'engage à veiller au respect des principes suivants :

- Égalité de traitement : accorder à chaque contribution la même valeur quels que soient son sens et son auteur ;
- Argumentation : privilégier une approche plus qualitative que quantitative des contributions ;
- Inclusion : veiller à l'accessibilité de tous les publics au dispositif mis en œuvre

## 4.2. Déroulement de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi

Pour informer le public sur le projet et la concertation, et lui permettre de donner son avis, divers outils sont déployés par Ile-de-France Mobilités dont certains viennent en complément des moyens d'information réglementaires (annonces presse, site internet, panneaux et affiches légales diffusés en amont du début de la concertation).

### 4.2.1. Pour s'informer.

---

- Ce dossier de concertation disponible sur le site internet de la concertation
- Le site internet du projet :

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/tram-t10-prolongement>

### 4.2.2. Pour s'exprimer

---

- Déposer une contribution sur le site internet de la concertation :

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/tram-t10-prolongement>

### 4.2.3. La restitution et les suites de la concertation

---

Au terme de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi de Vallée Sud Grand Paris sur le territoire de la commune de Clamart, Île-de-France Mobilités produira un bilan qui sera présenté au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités pour approbation (art L. 103-6 du code de l'urbanisme).

Le bilan sera publié sur le site internet du projet. Il sera également joint au dossier d'enquête publique constitué par Île-de-France Mobilités et adressé au Préfet en vue de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de prolongement du tramway T10 (art L. 103-6 du code de l'urbanisme).

Le Préfet est la personne publique compétente pour diligenter la procédure et déclarer l'Utilité publique du projet. A ce titre il organise l'enquête publique, demande au Tribunal administratif la nomination du Commissaire enquêteur qui conduira l'enquête publique. A l'issue de celle-ci et au regard de l'avis et des conclusions de l'enquête il lui appartiendra de déclarer le projet d'utilité publique.

Cette déclaration emportera la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

## 5. Documents d'urbanisme et de planification concernés par le projet

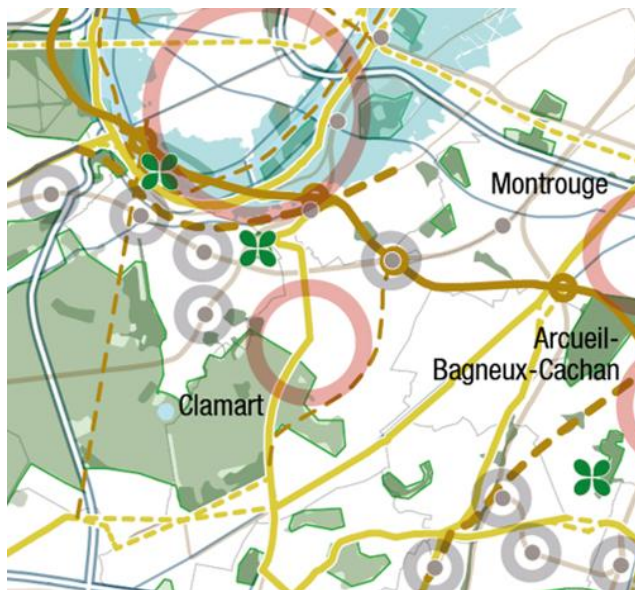
---

### 5.1. Articulation du projet avec les politiques d'urbanisme et de transports

#### 5.1.1. Le SDRIF-E

---

La réalisation du prolongement du T10 depuis la station Jardin parisien jusqu'à la gare de Clamart est inscrite au SDRIF-E approuvé par décret en Conseil d'Etat le 10 juin 2025.



#### COMPLÉTER LE RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

- Transport collectif

Projet de gare



Tracé

Principe de liaison

Franchissement

Réseau ferré

Métro

Transport en site propre,  
câble, navette fluviale



Figure 2 : SDRIF-E Maîtriser le développement urbain

**Le projet de prolongement du T10 à la gare de Clamart est inscrit au SDRIF-E.**

### 5.1.2. Le plan des mobilités d'Île-de-France 2030

Adopté par le Conseil régional le 24 septembre 2025, le plan des mobilités fixe la stratégie régionale en matière de mise en œuvre des projets de transports et de mobilités sur la voie de la neutralité carbone.

Il comprend 14 axes clés dont un sur le développement des alternatives à la voiture individuelle.

L'axe 1 du plan d'action vise à poursuivre le développement des transports collectifs par la création et l'extension de transports collectifs structurants, notamment le prolongement de lignes de tramway.

**Le projet de prolongement du T10 s'inscrit dans les objectifs du Plan des mobilités d'Île-de-France.**

### 5.1.3. Le SCOT de la Métropole du Grand Paris

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, approuvé par le Conseil communautaire de la Métropole du Grand Paris le 13 juillet 2023, intègre le projet de prolongement du T10.

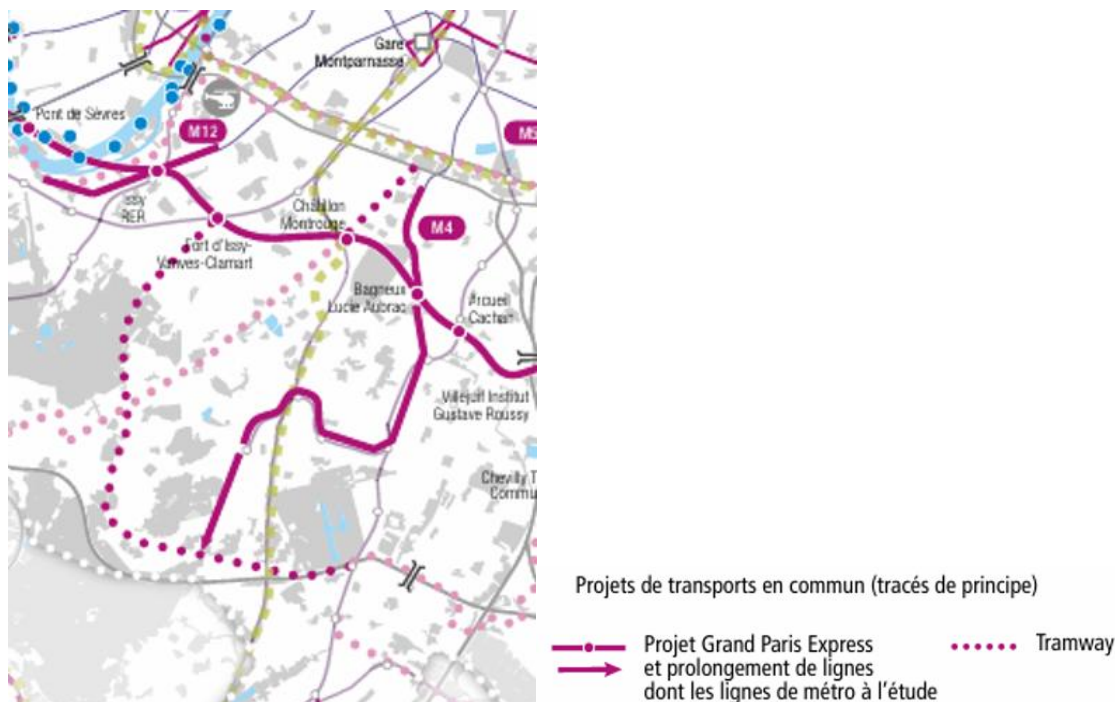


Figure 3 : SCOT Métropolitain Carte transports

**Le projet de prolongement du T10 est inscrit au SCOT Métropolitain.**

## 5.2. Articulation du projet avec le PLUi de Vallée Sud Grand Paris

Essentiellement conçue en tunnel, l'infrastructure nécessitera la création de trois nouvelles stations et de deux ouvrages annexes (OA 1 et OA3) nécessaires à la sécurité, la ventilation et le désenfumage du réseau souterrain.

### 5.2.1. Le PADD et les OAP

Le PLUi de Vallée Sud Grand Paris approuvé par le Conseil de territoire du 11 décembre 2024, modifié par délibération du Conseil de territoire du 10 décembre 2025, anticipe et prend en compte le projet de prolongement du T10 dans différentes parties :

- Le PADD (pièce 3) dans son Axe 1 vise à favoriser le développement et l'amélioration des réseaux de transports en commune, notamment par le prolongement du T10 jusqu'à la gare de Clamart.
- L'OAP thématique mobilités (pièce 4.1.2) inscrit le principe de ce prolongement.
- L'OAP sectorielle (pièces 4.2.2) Gare intègre explicitement le principe de l'arrivée du futur T10 et l'OAP Victor Hugo, inchangée contient des dispositions compatibles avec le projet.

**Le PADD et les OAP sont compatibles avec le projet de prolongement du T10.**

## 5.2.2. Le règlement

Les stations se trouvent dans les secteurs urbains de la commune de Clamart :

- En zone de centralité U2, pour les stations de Gare de Clamart et Victor Hugo
- En zone pavillonnaire U1c pour la station Mairie de Clamart.

Les ouvrages annexes sont implantés ;

- En zone naturelle N (OA1)
- En zone dédiée aux infrastructures de transport U7 (OA3)

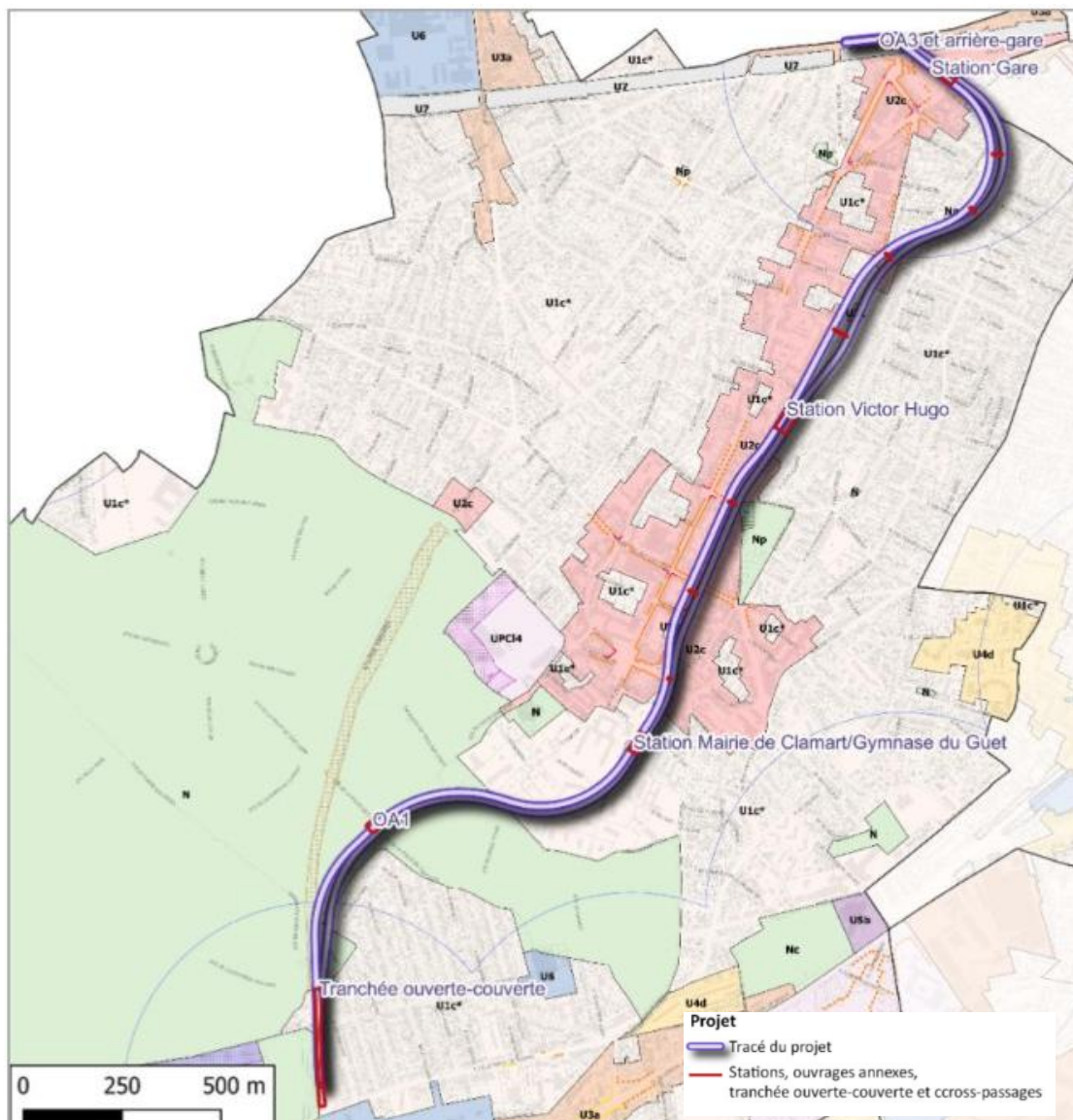


Figure 4 : PLUi Vallée Sud Grand Paris (Source ARTELIA 2026)

La partie écrite du règlement des zones urbaines U1 et U2 autorise les constructions et les occupations des sols pour les ouvrages à destinations d'équipement d'intérêt collectif et services publics ayant comme sous destination des locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.

La zone U7, dédiée aux infrastructures de transport autorise les constructions, installations, dépôts et occupation du sol liés aux projets de transport collectif ou à leur fonctionnement.

Les stations et les ouvrages annexes se trouvent en dehors des périmètres d'espaces boisés classés.

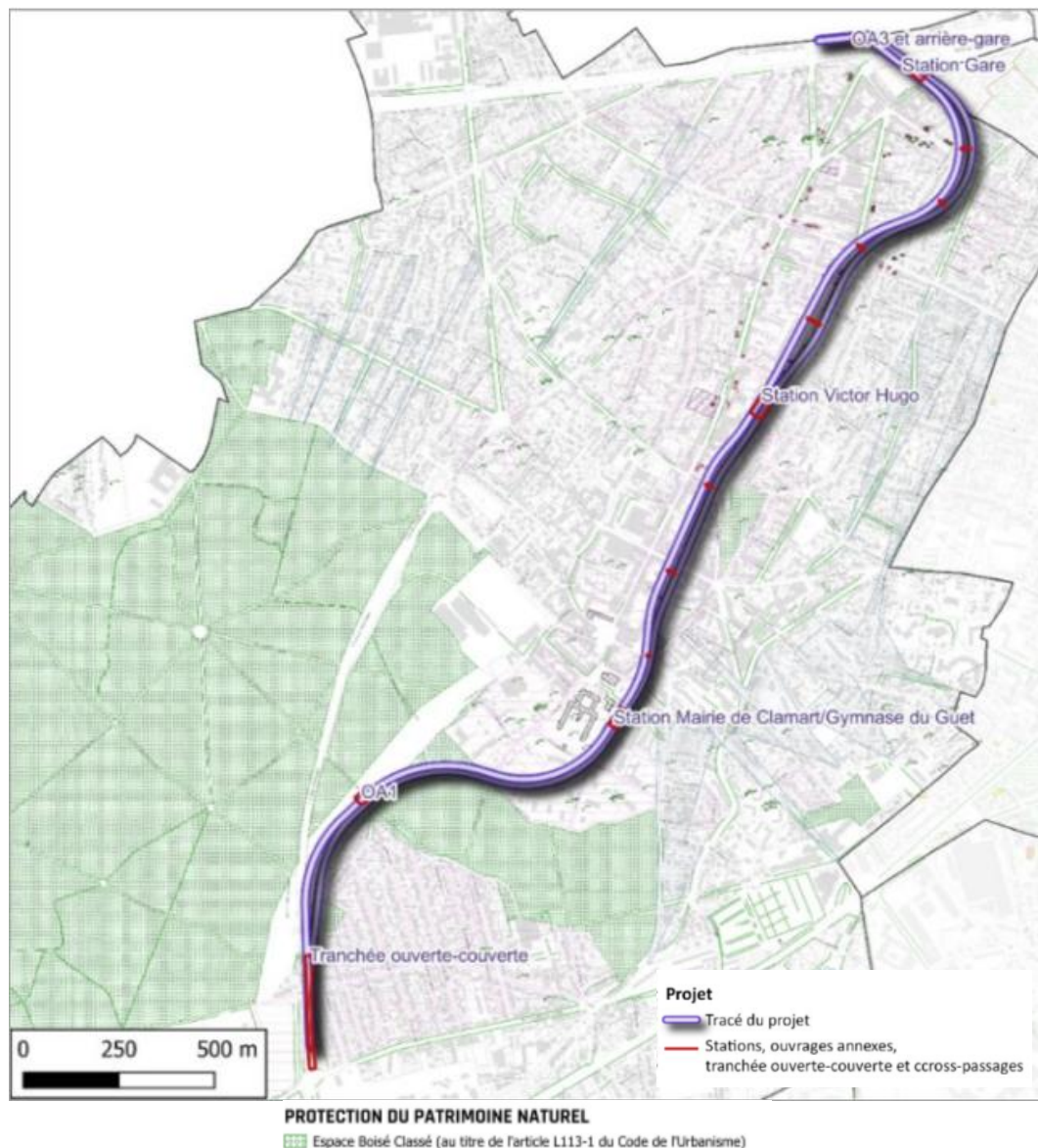


Figure 5 : PLUi Vallée Sud Grand Paris (Source ARTELIA 2026)

Plus précisément, l'ouvrage annexe 1 et l'emprise des travaux associée sont situés dans la trouée de l'ancienne ligne haute tension du bois de Clamart, en zone N du PLUi, en dehors des espaces boisés classés. Les accès à l'ouvrage pendant les travaux se feront depuis les voies existantes. Il ne sera pas nécessaire d'aménager de nouveaux accès dans les espaces boisés.

A l'issue des travaux, il ne restera qu'une grille de ventilation et deux trappes d'accès à l'ouvrage souterrain.

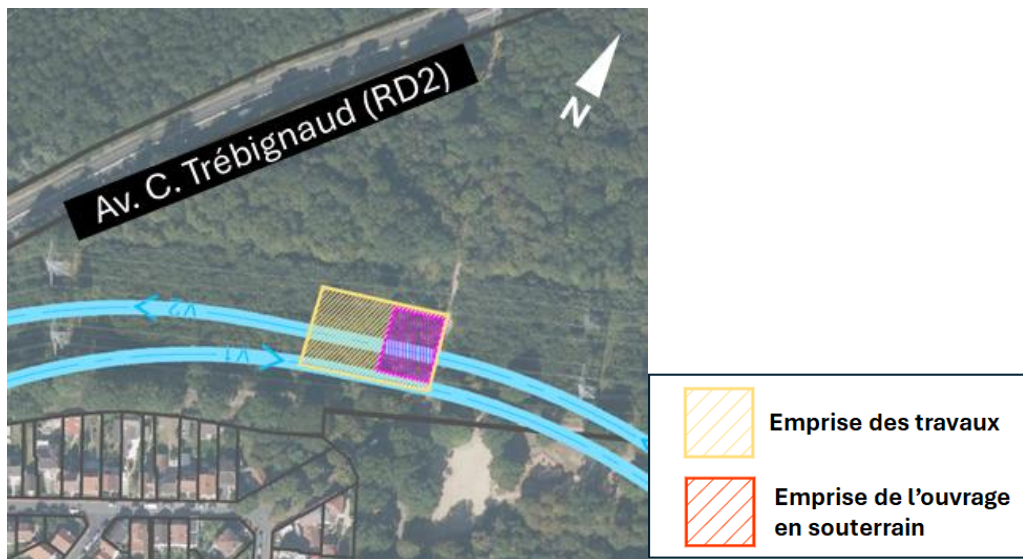


Figure 6 : Localisation de l'ouvrage annexe 1 (Source ARTELIA 2026)

Une adaptation du règlement de la zone N dans sa partie écrite est nécessaire afin d'autoriser la réalisation de l'ouvrage annexe 1.

## 6. Conclusion

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.

## 7. Planning prévisionnel des prochaines étapes

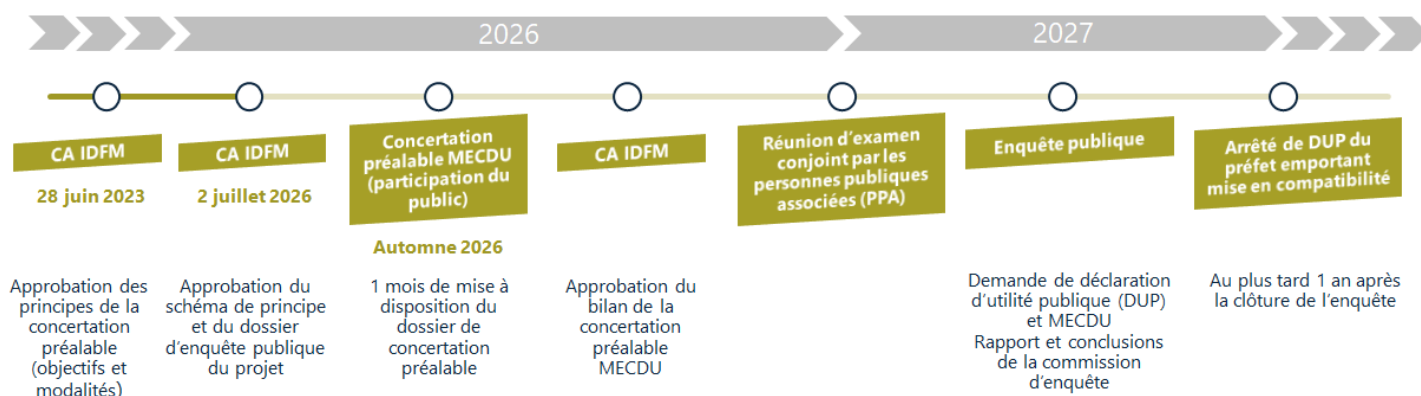


Figure 7 : Calendrier prévisionnel (Source IDFM, 2026)