

Dix ans de travaux et 727 millions d'euros pour un tunnel inutile : ne laissons pas ce projet pharaonique détruire notre cadre de vie !

BENJAMIN I. - AVENUE RENAUDIN. « Dès qu'on entrevoit la qualité de vie, elle s'évanouit à nouveau : 10 ans de travaux ! Clamart sait attirer et se densifier, mais n'accompagne pas ses habitants par la suite. Encourager la Région à nous faire payer ce tunnel pharaonique inutile, plutôt que de régler le problème de saturation du lycée Monod, en est une nouvelle preuve. »

GÉRARD R. - JARDIN PARISIEN. « Je m'interroge sur le prolongement du tramway T10 vers la gare de Clamart. Après les nuisances des chantiers T6 et T10, ce nouveau projet promet encore des perturbations, sans plus-value pour les riverains. Les travaux d'implantation du tunnel et de son annexe menacent directement le parc forestier et les zones pavillonnaires en bordure de la D2. Quelles expropriations seront prévues ? Les espaces de sociabilité (parcours de santé, aire de pique-nique, jeu de boule, aire de jeux) seront-ils préservés ? La liaison vers le centre-ville par la route du cimetière restera-t-elle accessible ? Beaucoup de questions sans réponse pour les habitants du quartier. »

ANNIE K. - QUARTIER GARE. « Personnellement, je serai impliquée, car le trajet retenu passe exactement sous ma maison. Ce qui me révolte, c'est qu'on justifie ce projet par la réalisation d'une liaison entre le T10 et Paris. Or, cette liaison existe déjà à la station Béclère du T10 et du T6. Alors 10 ans de travaux, des expropriations et plus de 700 M€ de dépenses quand l'Etat et les collectivités doivent économiser, c'est non ! »



contact@clamart-ensemble.fr



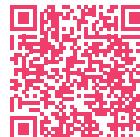
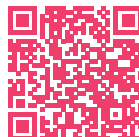
clamart-ensemble.fr



clamartensemble



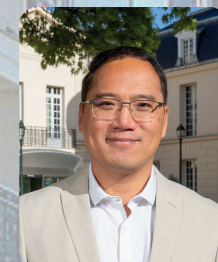
@clamartensemble



CLAMART
Ensemble

Faire mieux et autrement !

MUNICIPALES
15-22 MARS 2026



DAVID HUYNH
Candidat à la mairie

Prolongement du T10 NON AU TUNNEL Il y a d'autres voies

DAVID HUYNH

CLAMART
Ensemble

Solidarité, écologie et démocratie

Une impasse imposée par le maire

Le projet de 2017 prévoyait une arrivée place du Garde par l'avenue Trébignaud réduisant la circulation de quatre à deux voies. En

2018, le **maire de Clamart** demande le maintien de trois voies au prix d'un empiètement sur la forêt, le T10 est alors bloqué au Jardin Parisien.

Relancée en 2020, la concertation propose deux tracés : **surface ou tunnel**. En juin 2023, Île-de-France Mobilités (IDFM) écarte rapidement le tracé en surface. Les études sur le tunnel, soutenu par la mairie, reprennent.



Le mirage des chiffres

Justifié par des prévisions de fréquentation s'appuyant sur des modèles incomplets et des données obsolètes, le projet perd aujourd'hui de sa pertinence : les chiffres d'IDFM révèlent, en effet, une **fréquentation réelle bien inférieure**.

	Nombre de voyageurs/an
IDFM 2017, horizon 2023	7,3 M
IDFM 2022, horizon 2035	10,9 M
Open Data IDFM (un an, 10-2024 / 9-2025)	5,46 M

Le coût humain, social et environnemental d'un chantier de dix ans

- Expropriations
- Nuisances sonores, impact sur la forêt et bilan carbone calamiteux
- Perturbations de la circulation, difficultés d'accès aux commerces
- Risques sur les bâtiments induits par des travaux en zones de carrières

Un gouffre financier pour les contribuables

Le coût prévisionnel du projet est de **727 millions €** pour seulement 3,1 km de tracé (2022), supérieur au coût déjà hors normes de la ligne 15 du métro, un triste record.

Ces dépenses ne profiteront guère aux Clamartois, et seraient bien mieux employées pour d'autres projets de transport en Ile-de-France dont l'intérêt est avéré, y compris pour Clamart.



Où en est-on aujourd'hui ?

Après la réunion publique du 18 juin, IDFM s'est mise en retrait, jusqu'aux élections municipales de mars 2026. Mais les études se poursuivent...

Une **enquête publique** devrait se tenir fin 2026 ou début 2027.

La mise en service du T10 est toujours annoncée par IDFM pour 2032 !

Le prolongement du T10 en tunnel, soutenu par l'actuelle équipe municipale, est révélateur d'une politique de projets **disproportionnés et coûteux**. Pour l'essentiel, ce projet ne bénéficiera qu'à quelques programmes immobiliers ciblés, contribuant à une densification rapide de la ville (près de 3 000 logements supplémentaires), sans considération pour les intérêts des Clamartois.

Ce choix n'est pas une fatalité :

La Mairie de Clamart est décisionnaire pour le réorienter

CE QUE NOUS FERONS À LA MAIRIE EN 2026

STOPPER le projet de T10 en tunnel et lancer une nouvelle étude sur son prolongement, fondée sur les flux réels et anticipés de voyageurs et prenant en compte les évolutions de l'ensemble des réseaux du 92 sud.

EXAMINER les conditions de réalisation d'un prolongement en surface, rapide et peu coûteux, du T10 vers la place du Garde, compte tenu des travaux entrepris récemment rue de Meudon et avenue Trébignaud.

AGIR pour améliorer les fréquences des bus existants (189, 190, 290) et **ÉTUDIER les conditions de mise en place d'une navette rapide** entre le T10 et la gare de Clamart. Pallier la saturation du T6 et mieux relier les quartiers du Haut Clamart et du Panorama aux lignes de métro 4 et bientôt 15.

CRÉER un conseil des mobilités réunissant habitants, associations, commerçants et comités de quartier, animé par un **référént mobilités**, pour favoriser la concertation.

SOUTENIR des projets d'intérêt général : notamment le prolongement de la ligne 4 du métro vers Chatenay, qui permettra un accès direct à Paris pour les usagers du T10.