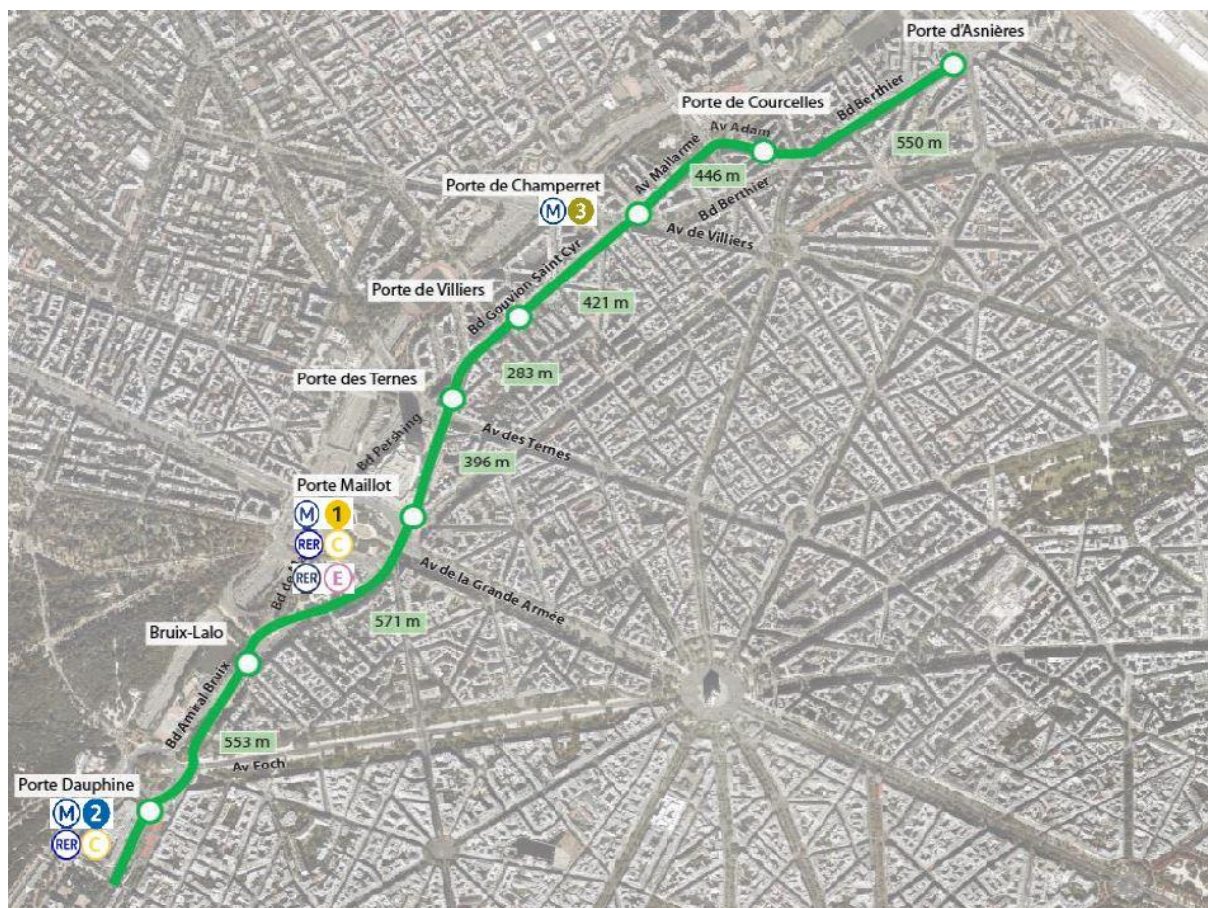


ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE AU PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE A PARIS, à la mise en compatibilité du PLU et aux travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris



Enquête publique unique du 26 septembre au 31 octobre 2018

Arrêté préfectoral N°75-2018-08-08-001 du 8 août 2018 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

4 décembre 2018

Membres de la Commission d'enquête
Stanley GENESTE, président
Catherine MARETTE & Régis THEPOT, membres titulaires

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
INTRODUCTION	7
1. PROCEDURE DE L'ENQUÊTE	9
1.1. Place de l'enquête publique dans la procédure.....	9
1.1.1. La concertation préalable avant l'enquête publique	9
1.1.2. L'enquête publique unique	9
1.1.3. Le projet à l'issue de l'enquête publique unique	10
1.2. Conduite de l'enquête publique unique	11
1.2.1. Désignation de la Commission d'enquête	11
1.2.2. Réunions préalables à l'ouverture de l'enquête publique	11
1.2.3. Réunions pendant l'enquête publique.....	11
1.2.4. Réunions après la clôture de l'enquête publique	12
1.2.5. Réunions internes à la Commission d'enquête	12
1.2.6. Autres.....	12
1.3. Modalités matérielles de l'enquête publique unique	12
1.3.1. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête	12
1.3.2. Composition du dossier d'enquête	13
1.3.3. Modalités de réception des observations du public	13
1.3.4. Affichage, information et publications réglementaires	14
1.3.5. Affichage, information et publications complémentaires	15
1.4. Formalités postérieures à l'enquête publique unique	18
2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	19
2.1. Présentation des projets soumis à l'enquête publique.....	19
2.1.1. Le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine	19
2.1.2. Les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord »	22
2.1.3. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Paris	22
2.1.4. Les maîtres d'ouvrage des projets	23
2.2. Finalité de l'enquête publique unique	23
2.2.1. Rappel du cadre réglementaire	23
2.2.2. La finalité de l'enquête publique	25
2.3. Examen des pièces composant le dossier d'enquête.....	26
2.3.1. Les pièces du dossier d'enquête publique	26
2.3.2. Examen des pièces composant le dossier d'enquête	27
2.3.3. Appréciation globale du dossier d'enquête	33

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC	34
3.1. Nombre d'observations et pièces déposées par le public	34
3.1.1. Modalités d'enregistrement des observations	34
3.1.2. Nombre d'observations recueillies	34
3.1.3. Tableaux de synthèse par modalités de recueil des observations	34
3.1.4. Contributions portées en nom collectif	35
3.1.5. Courriers	36
3.1.6. Réunions publiques	36
3.2. Méthodologie d'analyse des observations du public	36
3.2.1. Thèmes retenus par la Commission d'enquête pour analyser les observations	36
3.2.2. Méthode de dépouillement des observations	37
3.3. Analyse thématique des observations du public	37
3.4. Synthèse des observations du public	105

ANNEXES INSÉRÉES EN FIN DU DOCUMENT

Les annexes, qui font partie intégrante du rapport, regroupent :

- La synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête (annexe 1). Elle est présentée sous forme de grille récapitulative de dépouillement et d'analyse dressée par la commission d'enquête à partir de l'ensemble des observations du public recueillies selon les trois modalités suivantes :
 - ✓ Enregistrées sur 6 registres « papier » ouverts dans les mairies concernées (16^{ème} et 17^{ème} arrondissement de Paris, Marchés Bruix et Berthier, Préfecture de la Région Ile-de-France) ;
 - ✓ Adressées par courrier postal au siège de l'enquête (préfecture de la Région Ile-de-France) ;
 - ✓ Adressées par Internet sur le registre électronique ouvert sur le site dédié.
- Y sont joints les comptes-rendus des deux réunions publiques (annexe 2) ainsi que les contributions déposées en nom collectif (annexe 3).

Le procès-verbal de synthèse ainsi que le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage étant repris dans le corps du présent rapport, ces documents ne sont pas joints en annexe.

LISTE DES PIÈCES JOINTES

Les pièces jointes, n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête dans le cas d'espèce à la Préfecture de la Région Ile-de-France, Préfecture de Paris.

PIECE 1

Décision n°E1800006/75 du tribunal administratif de Paris, désignant une commission d'enquête, chargée de conduire l'enquête publique unique concernant le projet d'extension du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, dans le 16^{ème} et le 17^{ème} arrondissement de Paris, en date du 8 juin 2018 (2 pages).

PIECE 2

Arrêté préfectoral

- Arrêté préfectoral n°75-2018-08-08-001 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, portant ouverture de l'enquête publique unique relative au projet de prolongement du tramway T3 vers l'ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris dans le 16^{ème} et le 17^{ème} arrondissement de Paris, en date du 8 août 2018, (8 pages).
- Publication de l'arrêté préfectoral au recueil des actes administratifs n°75-2018-265 du 9 août 2018, (9 pages)
- Rectificatifs concernant l'arrêté préfectoral n°75-2018-08-08-001 au recueil des actes administratifs n°75-2018-265 du 9 août 2018, (2 pages).

PIECE 3

Déclaration d'intention concernant la procédure de mise en compatibilité du PLU de la ville de Paris

- Déclaration d'intention de la Ville de Paris, en application de l'article L 121-18 du code de l'environnement, en date du 12 avril 2018 (2 pages) ;
- Publication de la déclaration d'intention sur le site internet de la PRIF, (1 page).

PIECE 4

Affichage

- Avis d'ouverture de l'enquête publique, (1 page) ;
- Certificats d'affichage de la préfecture et des mairies concernées, (3 pages) ;
- Plans indiquant l'emplacement des points d'affichage mis en place le long du trajet du prolongement du T3, (1 page) ;
- Photos des emplacements des points d'affichage (52 pages).

PIECE 5

Publications réglementaires

- Copie des insertions (x3) dans les journaux de l'avis d'enquête 15 jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci, (6 pages)

PIECE 6

Communication complémentaire

- Un livret d'information de 20 pages diffusé en 1 500 exemplaires ;
- Une affiche éditée en différents formats (6 exemplaires 80x120, 6 exemplaires 62x100, 205 exemplaires 40x60, 25 exemplaires en format A3, et 400 exemplaires en format A4) ;
- Bilan de la communication complémentaire (32 pages).

PIECE 7

Procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête en date du 13/11/2018 (43 pages + 113 pages d'annexe des grilles de dépouillement des registres).

PIECE 8

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage en date du 23/09/2018 (79 pages).

PIECE 9

Dossier d'enquête et registres

- Dossier d'enquête publique unique préalable relative à l'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine à Paris (75), et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Paris, ainsi qu'aux travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau potable Ceinture Nord d'Eau de Paris ;
- Registres « papier » (6 dont 1 sans observation) ;
- Registre « électronique » (181 pages + annexes).

PREAMBULE

Le présent rapport rend compte du travail de la Commission d'enquête, chargée de diligenter l'enquête publique unique relative à l'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine à Paris (75), et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris, ainsi qu'aux travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau potable Ceinture Nord d'Eau de Paris.

Cette enquête publique s'est déroulée du 26 septembre au 31 octobre 2018 inclus, soit 36 jours consécutifs.

Conformément à l'article L.123-4 du code de l'environnement (loi ENE, portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010), les commissaires enquêteurs composant la commission ont été désignés par décision du président du tribunal administratif de Paris, le 8 juin 2018, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence la préfecture de Paris.

Le code de l'environnement précise par ailleurs :

- Article L.123-4 que « Dans chaque département, une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue, établit une liste d'aptitude des commissaires enquêteurs. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle » ;
- Article L.123-5 que « Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur ou membre de commission d'enquête, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. » ;
- Article L.123-13 que « Le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre (...) entendre toutes les personnes dont il juge l'audition utile. » ;
- Article L.123-15 que « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. (...) Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des éventuelles réponses du maître d'ouvrage. Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics. ».

Cette disposition législative et la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale de la commission d'enquête, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret l'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

Le code de l'environnement n'est guère plus explicite puisqu'il indique que la commission chargée de l'établissement des dossiers : « vérifie que le postulant remplit les conditions requises et arrête la liste, en se fondant notamment sur la compétence et l'expérience du candidat », la compétence ne devant pas s'apprécier seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas cependant nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès qualité. En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif qui doit vérifier la conformité technique d'un acte ou d'une opération aux règles de l'art.

En fait, le commissaire enquêteur apparaît comme un collaborateur occasionnel du service public dont la mission a un triple objectif : apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, considérer son impact sur la mise en valeur et la préservation de l'environnement, et apporter une aide à la décision. Il lui est recommandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

De même, le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du tribunal administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La présente Commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier d'enquête, des observations relevées dans les registres, des courriels recueillis par Internet sur un registre électronique, des courriers postaux adressés au président de la commission d'enquête, des divers entretiens conduits ou consultations opérées, et prenant en considération le mémoire en réponse communiqué par les maîtres d'ouvrage le 23 novembre 2018, la Commission d'enquête a rendu in fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

INTRODUCTION

Généralités

L'extension de tramway T3 consiste en un prolongement de l'arc Nord du tramway T3 (T3b) de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, sur une longueur de 3,2 km, impliquant la déviation et la modernisation de 1800 m de la canalisation d'eau potable « Ceinture Nord ». Ce projet vise à répondre aux objectifs suivants :

- Desservir le territoire très dense de l'Ouest parisien ;
- Irriguer le secteur de la porte Maillot, pôle métropolitain de premier ordre ;
- Affirmer le rôle essentiel du tramway T3 et poursuivre le maillage du réseau structurant pour augmenter la part des transports en commun dans les déplacements ;
- Accompagner le développement urbain, notamment les projets issus de l'appel à projets innovants « réinventer Paris » ;
- Repenser et requalifier l'espace public ;
- Proposer un projet accessible à tous.

Le contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 prévoit dans le cadre de son volet mobilité une enveloppe financière de 265 M€

Les maîtres d'ouvrage du projet sont :

- La ville de Paris, maître d'ouvrage coordonnateur de l'opération, maître d'ouvrage des aménagements urbains et de la voirie ;
- Ile-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du système de transport (jusqu'à la clôture de la procédure d'enquête publique) ;
- Eau de Paris, maître d'ouvrage des travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau « Ceinture Nord ».

La présente enquête publique unique environnementale porte donc sur le projet d'extension du tramway T3 vers l'ouest, de la porte d'Asnières à la porte Dauphine dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement de Paris, la mise en compatibilité du Plan Local d'urbanisme de la Ville de Paris, ainsi que sur la déviation et la modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » d'Eau de Paris.

Cette enquête publique unique résulte de différentes réglementations dans le cadre de :

- L'analyse de son impact sur l'environnement ;
- La modification du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris nécessaire à la réalisation du projet de prolongement ;
- L'évaluation des grands projets d'infrastructure de transport au titre du code des transports, le coût du projet étant supérieur à 83 M€.

Elle a été organisée selon les termes de l'avis d'enquête publique publié par le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris (arrêté préfectoral N°75-2018-08-08-001 du 8 août 2018).

Rappel de la procédure administrative

L'enquête publique s'effectue notamment dans le cadre juridique et le contexte délibératif suivant :

- Le Code de l'environnement,
- Le Code de l'urbanisme,
- Le Code général des collectivités territoriales,

- Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006, ses modifications, mises en compatibilité, révisions simplifiées et mises à jour intervenues depuis cette date,

- La délibération N°2015/532 du 7 octobre 2015 du Syndicat des transports d'Ile-de-France¹ relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales et aux modalités de la concertation du prolongement du T3 à l'ouest,
- La délibération N°2016/260 du 13 juillet 2016 du Syndicat des transports d'Ile-de-France relative au bilan de la

¹Aujourd'hui dénommé Ile de France Mobilités

- concertation du prolongement du T3 à l'ouest,
- La délibération du 13 décembre 2017 du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France, approuvant le schéma de principe du prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et le dossier d'enquête correspondant, ainsi que diverses dispositions de financement des études,
- La délibération du Conseil de Paris du 6 juillet 2016 approuvant le bilan de la concertation publique du projet de prolongement du tramway T3 à l'ouest,
- La délibération du Conseil de Paris du 20 décembre 2017 approuvant le schéma de principe du prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et le financement des études correspondantes,
- La délibération du Conseil de Paris de sa séance des 20 au 22 mars 2018 émettant un avis favorable sur le dossier d'enquête publique présentant le projet de prolongement du tramway T3 vers l'ouest et les canalisations d'eau potable nécessaires,
- Le courrier du 8 février 2018 du Syndicat des transports d'Ile-de-France (ci-après désigné Ile-de-France Mobilités), de la mairie de Paris et d'Eau de Paris demandant au Préfet de la région d'Ile-de-France l'organisation d'une enquête publique unique,
- La délibération du Conseil d'administration d'Eau de Paris du 16 février 2018 approuvant la convention d'organisation de l'enquête publique unique.

En application des dispositions réglementaires, relatives à la démocratisation des enquêtes publiques, à la protection de l'environnement, et au code de l'environnement, le présent document a pour objet de :

1. D'établir un rapport d'enquête relatant le déroulement de l'enquête publique unique relative à l'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine à Paris (75), et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Paris, ainsi qu'aux travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau potable Ceinture Nord d'Eau de Paris.
cf. RAPPORT D'ENQUÊTE
2. De présenter les conclusions motivées et avis de la Commission d'enquête, après que celle-ci ait pris connaissance des observations du public, (consignées aux registres « format papier », ou adressées par courriers postal ou par courriels, ou recueillies sur le registre « format électronique » et lors des 2 réunions publiques), et des éléments communiqués par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse sur :
 - Le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine à Paris ;
 - Les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau « Ceinture Nord » d'Eau de Paris ;
 - La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Ville de Paris.cf. CONCLUSIONS MOTIVÉES et AVIS

Conformément aux textes réglementaires, et comme indiqué dans l'article 11 de l'arrêté préfectoral N°75-2018-08-08-001 du 8 août 2018 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, le rapport d'enquête & les conclusions motivées et avis de la Commission d'enquête, relatives relative à l'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine à Paris (75), et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Paris, ainsi qu'aux travaux de modernisation de la canalisation d'eau potable Nord, seront :

- Tenus à la disposition du public, pendant un an dans les mairies du 16ème et 17ème arrondissement de Paris et à la préfecture de Paris et d'Ile-de-France ;
- Consultables sur le portail internet des services de l'État à la Préfecture de Paris et d'Île-de-France ;
- Communicables aux personnes intéressées dans les conditions prévues par la loi, en s'adressant à la préfecture de Paris et d'Ile de France.

1. PROCEDURE DE L'ENQUÊTE

1.1. Place de l'enquête publique dans la procédure

1.1.1. La concertation préalable avant l'enquête publique

Au préalable, il convient de rappeler que le projet d'extension du tramway T3 s'inscrit dans les documents de planification régionaux, notamment le SDRIF approuvé en 2013 par décret, le PDUIF approuvé en 2014, et le CPER 2015-2020. Le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet est détaillé ci-après dans le chapitre 2.2.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine a été adopté par le Conseil d'Île-de-France Mobilités (ex-STIF) le 7 octobre 2015. Au cours de cette même séance, il a été approuvé l'organisation d'une concertation préalable par la ville de Paris, d'une durée minimum de 4 semaines.

Ce dossier a été mis à la disposition du public du 26 octobre 2015 au 8 janvier 2016 ; dossier qui a ensuite servi de support à la concertation préalable au projet qui s'est déroulée du 18 janvier au 21 février 2016 présentait plusieurs variantes de tracés et de terminus.

Le projet présenté à l'enquête publique prend en compte les principaux enseignements issus de cette concertation et du dialogue qui a suivi avec les élus et acteurs du territoire et notamment :

- Un prolongement de la ligne en surface jusqu'à la porte Dauphine, en passant par le boulevard Gouvion-Saint-Cyr,
- Le choix de la variante nord du tracé par l'avenue Paul Adam, la porte de Courcelles et l'avenue Stéphane Mallarmé,
- Le déplacement de la station place Léautaud,
- La création d'une station supplémentaire au niveau de la porte des Ternes.

Un bilan de cette concertation préalable a été présenté durant l'enquête publique dans la pièce I du dossier, intitulée « Annexes du dossier d'enquête ».

1.1.2. L'enquête publique unique

L'enquête publique unique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que les intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête doivent être prises en compte par le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour prendre leur décision.

L'enquête publique se déroule selon les 3 étapes décrites ci-dessous :

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête :
 - ✓ L'étude d'impact du projet a été soumise pour avis à la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) conformément à l'article R.122-6 du code de l'environnement. La MRAe a rendu un avis sur l'étude d'impact en date du 11 mai 2018
 - ✓ Des collectivités territoriales ont également émis un avis sur l'étude d'impact :
 - Le Département des Hauts-de-Seine, avis du 16 avril 2018 ;
 - La ville de Levallois, avis du 10 avril 2018 ;
 - La Commune de Neuilly-sur-Seine, avis du 29 mars 2018
 - La Ville de Paris, avis via une délibération du 27 mars 2018
 - ✓ Les maîtres d'ouvrage ont produit un mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale et à l'avis des collectivités territoriales.

L'ensemble de ces éléments figurent en pièce H du dossier d'enquête publique.

- Pendant l'ouverture de l'enquête au public, les modalités de déroulement, ainsi que celles de l'information et la participation du public sont prescrites dans l'arrêté préfectoral N°75-2018-08-08-001 du 8 août 2018 du Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris (Pièce jointe 2). Celles-ci prévoient notamment 36 jours consécutifs d'enquête, du 26 septembre au 31 octobre 2018 inclus.

- Après la clôture de l'enquête, la Commission d'enquête établit un procès-verbal puis un rapport, consigne ses conclusions motivées, et émet un avis personnel précisant s'il est favorable, favorable sous réserve ou défavorable.

1.1.3. Le projet à l'issue de l'enquête publique unique

A l'issue de la l'enquête publique, les maîtres d'ouvrage relancent une phase d'études, prenant en compte les observations du public et les conclusions de la Commission d'enquête pour faire évoluer le projet. Cette phase d'étude permettra de le stabiliser, déposer la demande de permis d'aménager et constituer les dossiers de consultation des entreprises pour retenir les entreprises intervenantes pour réaliser les travaux d'insertion urbaine et de système de transport.

Plusieurs procédures seront également engagées par les maîtres d'ouvrage :

- Une déclaration de projet portant mise en compatibilité du PLU de la Ville de Paris (art. L 126-1 du code de l'environnement).

A la suite de la clôture de l'enquête publique, conformément au code de l'environnement, la ville de Paris et Ile-de-France Mobilités pourront prendre dans un délai de 12 mois une délibération portant déclaration de projet. Selon le code de l'urbanisme, la déclaration de projet emporte mise en compatibilité des PLU de la commune concernée. A l'issue, les maîtres d'ouvrages pourront engager les études de définition du projet, et pourront l'adapter pour tenir compte des observations du public et de l'avis de la Commission d'enquête, avant l'approbation de l'avant-projet par Ile-de-France Mobilités.

- Un permis d'aménager pour l'ensemble du projet qui vaudra autorisation pour les travaux aux abords de monuments historiques, déclaration pour les travaux en site inscrit, autorisation pour les travaux en site classé (art. L 421-20 du code de l'urbanisme).

L'élaboration du dossier de permis d'aménager sera accompagnée d'une actualisation de l'étude d'impact avec la mise en œuvre d'une participation du public par voie électronique, sous-réserve de validation du principe et des modalités par la MRAe, qui sera consultée.

- Saisine du Service Régional de l'Archéologie pour la procédure d'archéologie préventive (art. L. 521-1 du code du Patrimoine).
- Une déclaration préalable pour coupes et abattage d'arbres d'alignement (art. L 421-4 du code de l'urbanisme).
- Une déclaration au titre de la Loi sur l'eau.
- Un dossier de sécurité (art. L 1612-1 du code des transports).
- Un dossier bruit de chantier (art. L 571-1 à L 571-26 du code de l'environnement).

1.2. Conduite de l'enquête publique unique

1.2.1. Désignation de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête composée de M. Stanley Geneste, Président, Mme Catherine Marette et M. Régis Thépot membres, a été constituée par décision N°E18000006/75 du 8 juin 2018 du Tribunal administratif de Paris (cf. pièce jointe 1).

1.2.2. Réunions préalables à l'ouverture de l'enquête publique

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, la Commission d'enquête a pu échanger avec les représentants de l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage afin d'avoir une pleine compréhension des projets et permettre une information du public la plus aisée possible.

La Commission d'enquête a ainsi participé aux différentes réunions préparatoires, organisées à sa demande, ou sur proposition des maîtres d'ouvrage, comme relevé ci-après.

- Le 19 juin 2018, une réunion à la Préfecture de Région Ile-de-France de présentation du projet, de fixation du calendrier et des modalités d'organisation de l'enquête,
- Le 25 juin 2018, une visite du futur tracé du tramway en présence des maîtres d'ouvrage,
- Le 12 juillet 2018, une réunion sur les outils de communication dans les locaux de la ville de Paris,
- Le 4 septembre 2018, une réunion dans les locaux de la ville de Paris sur la présentation du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe et sur les dispositifs d'information qui seront mis en œuvre ;
- Le 13 septembre 2018, une réunion dans les locaux de la ville de Paris sur le retour d'expérience du prolongement du tramway T3 jusqu'à la porte d'Asnières et sur l'organisation des réunions publiques,
- Le 21 septembre 2018, une réunion dans les locaux de la ville de Paris sur les projets de transport, d'aménagement et d'urbanisme à la porte Maillot et la méthodologie employée pour l'évaluation socio-économique du projet.
- Une visite des lieux de permanence en mairies a été effectuée afin de s'assurer de la bonne mise en place du dispositif d'information, du bon accueil du public lors des permanences et de la mise à disposition du dossier en dehors des permanences.

1.2.3. Réunions pendant l'enquête publique

Une réunion préparatoire aux réunions publiques ainsi qu'une réunion sur le déroulement de l'enquête publique et les premières observations déposées se sont tenues les 2 et 25 octobre 2018, dans les locaux de la ville de Paris

La Commission d'enquête a rencontré à sa demande :

- 03.10.2018 : M. Geoffroy BOULARD, maire du 17^e arrondissement. Au cours de cette réunion, il a été rappelé que le tracé a été déterminé en étroite collaboration avec la mairie d'arrondissement. Aucune association ne s'est constituée contre le projet. Il a été émis plusieurs souhaits : le maintien d'un passage souterrain afin de lui trouver une nouvelle affectation ; la requalification de la place Stuart Merrill ; une attention particulière sur les travaux afin d'en limiter au maximum les nuisances ; une meilleure indemnisation des commerçants impactés par le chantier ; la poursuite des modalités d'information des riverains déjà engagées pour la précédente extension.
- 05.10.2018 : Mmes Véronique BALDINI et Valérie BROS – KHOURY, adjointes au maire du 16^e arrondissement. Au cours de cette réunion, les élues ont indiqué être satisfaites du projet. Elles y sont favorables car le tramway contribuera à améliorer la desserte des quartiers traversés. Il est fait état d'inquiétudes de certains riverains sur l'insertion paysagère, notamment au niveau de la traversée de la place de Maréchal de Lattre de Tassigny et les gênes occasionnées par les travaux, notamment sur leurs incidences sur la circulation. Il est rappelé le fort attachement au bus PC. La mairie sera attentive aux conditions d'exploitation de la ligne après l'extension du tramway.
- 08.10.2018 : M. Christophe NAJDOVSKI, maire-adjoint Transports, voirie, déplacements et espace public, de la ville de Paris (excusé et représenté par son directeur de cabinet). Il est décrit la politique en matière de transport collectif de la ville de Paris dans lequel le projet de prolongement du T3 s'inscrit pleinement. Il est rappelé la volonté de la Ville de Paris finaliser la boucle jusqu'au Pont du Garigliano.

- 05.11.2018 : M. Patrick BALKANY, Maire de Levallois-Perret. M. le Maire fait état de sa ferme opposition au projet d'extension du tramway, jugé trop onéreux et archaïque, notamment en raison des conséquences que cela aura sur la circulation automobile et sur les accès entre Levallois et Paris. Il regrette que la ville de Paris n'ait donné suite à aucune des observations émises par la ville de Levallois-Perret.

La ville de Neuilly-sur-Seine n'a pas donné suite à la demande de rendez-vous formulée par la Commission d'enquête.

1.2.4. Réunions après la clôture de l'enquête publique

La Commission d'enquête a participé plusieurs réunions, organisées à sa demande, ou sur proposition des maîtres d'ouvrage, comme relevé ci-après.

- Le 13 novembre 2018 : Présentation du procès-verbal par la Commission d'enquête, dans les locaux de la ville de Paris.
La Commission d'enquête a remis en mains propres aux maîtres d'ouvrage et présenté le procès-verbal de synthèse relatant les caractéristiques du déroulement de l'enquête et les questions posées par le public au regard des observations déposées et les questions complémentaires de la Commission (cf. pièce jointe 6).
- Le 23 novembre 2018 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, dans les locaux de la ville de Paris.
La ville de Paris et Ile-de-France Mobilités ont remis en mains propres à la Commission d'enquête leur mémoire en réponse et présenté les éléments de réponse qu'ils apportaient au procès-verbal (cf. pièce jointe 7).
- Le 30 novembre 2018 : Présentation des conclusions et avis motivées de la Commission d'enquête, dans les locaux de la Préfecture de Paris et d'Ile-de-France.
- Le 5 décembre 2018 : Remise en mains-propres par son Président du rapport de la Commission d'enquête ainsi que de ses conclusions motivées et avis, dans les locaux de la Préfecture de Paris et d'Ile-de-France.

1.2.5. Réunions internes à la Commission d'enquête

La Commission d'enquête s'est réunie à de nombreuses reprises, avant ou après les réunions précitées, pour échanger sur l'enquête publique, préparer les réunions dont les deux réunions publiques, arrêter la méthodologie à employer pour analyser les observations ainsi que les plans du procès-verbal de synthèse et du rapport d'enquête, arbitrer sur les conclusions à formuler, les recommandations à prendre et les avis à rendre.

1.2.6. Autres

Les représentants de VIPARIS ont sollicité un entretien téléphonique avec le Président de la Commission d'enquête le 08.11.2018. Participaient à cet entretien MM. E. Houvriez, F. Sarlange & F. Agache. Il a été porté à la connaissance de la Commission d'enquête la nécessité de maintenir le fonctionnement du Palais des Congrès afin de garantir l'ensemble des salons qui s'y tiennent pendant toute la durée des travaux. VIPARIS souhaite être mieux associée aux décisions prises pour la réalisation du tramway qui concernent le Palais des Congrès. Il a été évoqué également la situation juridique foncière complexe du Palais des Congrès avec la présence d'ouvrages sous le domaine public.

1.3. Modalités matérielles de l'enquête publique unique

1.3.1. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête

Les modalités d'organisation de l'enquête publique sont prescrites dans l'arrêté préfectoral N°75-2018-08-08-001 du 8 août 2018 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, après consultation de la Commission d'enquête sur les jours et heures de permanences.

L'enquête publique unique s'est déroulée du mercredi 26 septembre 2018 au mercredi 31 octobre 2018 inclus, soit pendant 36 jours consécutifs. La durée de l'enquête publique respectait donc le minimum fixé par le code de l'environnement.

Le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris – Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux - Pôle urbanisme d'utilité publique – 5, rue Leblanc – 75911 Paris Cedex 15.

1.3.2. Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comporte trois parties distinctes :

1. Pièces administratives (arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, affiche, publications réglementaires, registres).
2. Dossier d'enquête publique unique (pièces A à I, et pièce 0). Le dossier d'enquête a été élaboré conformément aux textes réglementaires rappelés ci-avant. Il comprend 11 pièces, numérotées de A à I, et 2 pièces 0, en format A3, illustrées par des cartes, schémas et tableaux, classées par ordre alphabétique :

- Pièce A : Informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Plan général des travaux
- Pièce D : Etude d'impact, résumé non technique, annexes
- Pièce E : Evaluation socio-économique
- Pièce F : Mise en compatibilité du document d'urbanisme
- Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce H : Mémoires en réponse de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales
- Pièce I : Annexes, dont bilan de la concertation préalable

Durant toute cette période, les pièces du dossier ont été tenues à la disposition du public ainsi que les registres précédemment remplis et les courriers déjà reçus.

Chacune de ces 11 pièces comporte un sommaire paginé, et une page de garde indiquant le titre et les acteurs du projet, sans date. Afin de pallier cette absence de date, chacune de ces pièces a été référencée, par défaut en date du 25 septembre 2018, date de l'ouverture de l'enquête, par la commission qui y a apposée cette mention de façon manuscrite sur chaque page de garde.

3. Pièces complémentaires (lettre d'information, dépliants, articles de presse).

La composition du dossier d'enquête publique est fixée réglementairement et a reçu l'avis de complétude de la préfecture de Paris ; le contenu des pièces de ce dossier fera l'objet d'un examen par la Commission d'enquête dans le chapitre 2.3 ci-après.

1.3.3. Modalités de réception des observations du public

Le dossier d'enquête, accompagné des six registres à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commission, ont été mis à disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux d'enquête, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Lieux d'enquête (permanences et mise à disposition du dossier et du registre)	Adresse
Mairie du 16 ^e arrondissement	71, avenue Henri Martin 75016 Paris
Mairie du 17 ^e arrondissement	16, rue des Batignolles 75017 Paris
Marché Bruix	Boulevard Bruix entre les rues Weber et Marbeau 75016 Paris
Marché Berthier	Boulevard de Reims, le long du square André Ulmann 75017 Paris
Préfecture de Paris	5, rue Leblanc – 75015 Paris

En outre, en tant que moyen de communication complémentaire, les pièces du dossier étaient consultables via le site internet dédié ouvert pendant toute la durée de l'enquête : <http://prolongement-t3-ouest.enquetepublique.net>. Le public pouvait déposer ses observations par voie électronique, sur le registre dématérialisé, créé à cet effet via le site internet précité.

Par ailleurs, le public était invité à faire parvenir ses observations au Président de la Commission d'enquête par courrier postal, à la préfecture du Paris, en vue de leur annexion aux registres d'enquête.

Permanences

Un commissaire enquêteur s'est également tenu à la disposition du public au cours de douze permanences tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

LIEU	DATES	HORAIRES
Mairie du 16 ^è arrondissement	26.09.2018	9h – 12h
	06.10.2018	9h – 12h
	15.10.2018	9h – 12h
	25.10.2018	16h30 – 19h30
	31.10.2018	14h – 17h
Mairie du 17 ^è arrondissement	29.09.2018	9h – 12h
	04.10.2018	16h30 – 19h30
	18.10.2018	16h30 – 19h30
	22.10.2018	9h – 12h
	31.10.2018	14h – 17h
Marché Bruix	13.10.2018	9h – 12h
Marché Berthier	20.10.2018	9h – 12h

Réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées par la Commission d'enquête les 9 et 15 octobre 2018, l'une à l'Ecole des Métiers de la Table dans le 17^è arrondissement de Paris, l'autre à la mairie du 16^è arrondissement.

1.3.4. Affichage, information et publications réglementaires

Affichage

En application des prescriptions de l'arrêté préfectoral du 8 août 2018, une affiche, comportant les indications contenues dans l'arrêté précité, a été apposée au moins 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci (soit du 26/09/2018 au 31/10/2018 inclus) sur les panneaux d'affichage des mairies d'arrondissement du 16^{ème} et du 17^{ème} arrondissement, comme en attestent les certificats établis par PubliLégal (cf. pièce jointe 4).

Cet avis a été également affiché dans les trois lieux d'enquête suivants :

- La Préfecture de Paris et d'Ile-de-France – 5 rue Leblanc – 75015 Paris (certificat d'affichage du 9 novembre 2018) ;
- La mairie du 16^{ème} arrondissement de Paris – 71 avenue Henri-Martin 75016 Paris (certificat d'affichage du 2 novembre 2018) ;
- La mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris – 16 rue des Batignolles 75017 Paris (certificat d'affichage du 28 novembre 2018).

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, il a été procédé à l'affichage du même avis, en 100 points situés au voisinage de l'aménagement projeté, à Paris, Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine, ces affiches étant visibles depuis la voie publique tout au long du tracé de l'extension du T3 (cf. certificats d'affichage correspondants établis par PubliLégal – pièce jointe 3).



Cette affiche était conforme à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R 123-11 du code de l'environnement.

Voie de presse

Le public a été préalablement informé de l'ouverture de l'enquête publique par un avis comprenant les indications mentionnées à l'article 123-9 du Code de l'environnement publié dans les 2 journaux suivants (cf. pièce jointe 5) :

- Les Echos, les 6 et 27 septembre 2018 ;
- Le Parisien (éditions Paris et Hauts-de-Seine), les 6 et 27 septembre 2018.

Site internet

En application du Code de l'environnement, l'avis d'enquête (avec lien d'accès à l'ensemble des pièces du dossier d'enquête) a été publié sur le site internet de la préfecture de région Ile-de-France, préfecture de Paris.

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-de-france/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques>

1.3.5. Affichage, information et publications complémentaires

Site internet

Un site Internet spécifique : www.prolongement-t3ouest.paris.fr a été créé et mis en ligne le 18 septembre 2018. Il avait pour objet de présenter les actualités du projet, la carte du tracé, les chiffres clés, le dossier d'enquête publique, le dossier d'information, les modalités d'information et d'expression et de fournir un lien actif vers le registre numérique pour déposer un avis.

Cette information était également présente sur le site internet de la Préfecture de Paris et de la Région Île-de-France :

- Avis d'enquête publique du 05 septembre 2018
<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications/Consultations/Enquetes-publiques/Avis-d-enquete-publique-projet-d-extension-du-tramway-T3-de-porte-d-Asnieres-a-porte-Dauphine>
- Actualité du 11 septembre 2018
<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Actualites/Projet-d-extension-du-tramway-T3-de-Porte-d-Asnieres-a-Porte-Dauphine-enquete-publique>

Publications complémentaires (pièce jointe 6)

Pour informer largement les publics concernés par le projet, les maîtres d'ouvrage et les collectivités plus directement concernées ont déployé par ailleurs une communication complémentaire à la communication légale. Ce dispositif a été constitué d'un dossier d'information, d'un dépliant, d'une affiche, d'une exposition, d'un kit d'information et d'un relais de l'information dans les moyens de communication propres (sites internet et lettres d'information) de certaines collectivités.

- a. Un dossier d'information de 20 pages a été diffusé en 1 500 exemplaires

La répartition de cette diffusion s'est faite comme suit :

- Envoi de 200 exemplaires à chaque mairie d'arrondissement (16^{ème} et 17^{ème}) de Paris ;
 - ✓ Envoi de 100 exemplaires par commune traversée (Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret) ;
 - ✓ Envoi de 100 exemplaires aux partenaires (Ville de Paris / Île-de-France Mobilités / RIF / Eau de Paris / CD92) ;
- Mise à disposition de 100 exemplaires pour chaque réunion publique ;
- Mise à disposition de 150 exemplaires lors de chacune des 4 permanences.

- b. Un dépliant a été diffusé en 81 220 exemplaires à partir de la mi-septembre

74 500 exemplaires du dépliant ont été diffusés dans les boîtes aux lettres situées dans une bande de 400 mètres, de part et d'autre du tracé du prolongement. Cette opération de boitage s'est déroulée du mardi 18 septembre au vendredi 21 septembre 2018.

Ce dépliant a également été diffusé de la manière suivante :

- Envoi de 200 exemplaires dans chaque mairie d'arrondissement (16ème et 17ème arrondissements) ;
- Envoi de 50 exemplaires dans chaque commune limitrophes (Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret) ;
- Envoi de 320 exemplaires aux maîtres d'ouvrages et partenaires (Ville de Paris/ Île-de-France Mobilités/ Eau de Paris/ RIF/ DRIEA/ CD92) ;
- Mise à disposition de 200 exemplaires pour les permanences extérieures ;
- Mise à disposition de 100 exemplaires pour chaque réunion publique ;
- Envoi de 500 exemplaires pour la journée des ambassadeurs du climat.
- Tractage de près de 5000 exemplaires du dépliant se décomposant comme suit :

- ✓ Dans le 17ème arrondissement

La distribution a été effectuée quelques jours avant la date de la première réunion publique organisée à l'École de Paris des Métiers de la Table dans le 17ème arrondissement de Paris (le 9 octobre 2018). L'un des objectifs de ces opérations de tractage était notamment d'inviter le public à y participer. 3 150 exemplaires ont été distribués par l'équipe déployée sur le terrain.

- ✓ Dans le 16ème arrondissement

La distribution du dépliant d'information a été effectuée quelques jours avant la permanence de la commission d'enquête sur le marché Bruix (13 octobre 2018) et la deuxième réunion publique organisée à la Mairie du 16ème arrondissement de Paris (15 octobre 2018). L'un des objectifs des opérations de tractage dans le 16ème arrondissement était notamment d'inviter le public à participer à ces deux rendez-vous. Sur les 1 600 exemplaires prévus pour l'opération de tractage dans le 16ème arrondissement, 1 500 exemplaires ont pu être distribués par l'équipe déployée sur le terrain.



- c. L'édition d'une affiche

Une affiche qui a été éditée en différents formats avait pour objet :

- D'annoncer les dates des réunions publiques et des permanences ;
- De fournir une information sur les lieux de consultation du dossier d'enquête publique.

Cette affiche a été imprimée dans différents formats : 6 exemplaires 80x120, 6 exemplaires 62x100, 205 exemplaires 40x60, 25 exemplaires en format A3, et 400 exemplaires en format A4.

Ses points de diffusion ont été les suivants :

- Affichage municipal associatif (format 40*60cm) : 50 exemplaires pour chaque mairie d'arrondissement (16e et 17e) et pour les communes limitrophes, soit 200 exemplaires ;
- Lignes de bus – réseau RATP (format A4 + A4 avec blanc tournant) : 130 exemplaires ;
- Affichage pour le RER (format 80*120cm) : gares Pereire-Levallois / Porte Maillot / Avenue Foch : 6 exemplaires ;
- 30 affiches pour affichage local des maîtres d'ouvrage ;
- Affichage pour le métro (format 62*100cm) : stations de métro : Porte de Levallois et Porte Dauphine : 6 exemplaires.

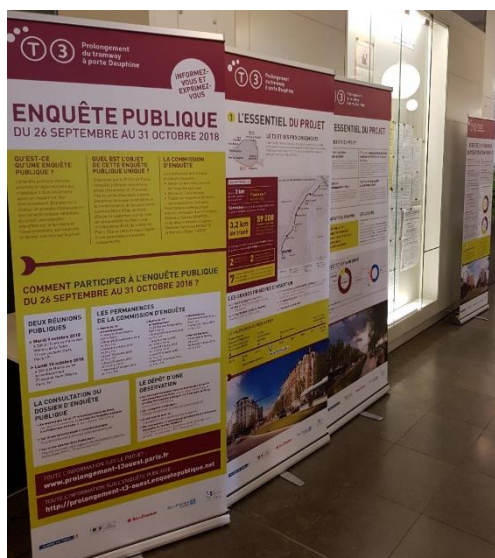
L'ensemble des affiches a été livré le 17 septembre.

d. 4 panneaux d'exposition

Une exposition de 4 panneaux a été créée. Elle avait pour objet de présenter :

- Les objectifs du projet, les atouts du tramway, les acteurs, le coût et le financement du projet ;
- L'essentiel du projet : carte du tracé du prolongement, les chiffres clés, les grands principes d'insertion et le calendrier de réalisation ;
- Les effets du projet sur son environnement (cadre de vie, environnement et paysage, déplacements, bruit, air, vibration, réseau de bus). La mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- Les modalités de l'enquête publique.

Quatre jeux complets de l'exposition et un panneau sur l'enquête publique ont été imprimés : 1 jeu par mairie d'arrondissement, 1 jeu pour les permanences en extérieur, 1 jeu pour les réunions publiques ; 1 panneau d'information a été édité pour la Préfecture de Paris, siège de l'enquête publique



Les quatre jeux d'exposition ont été livrés le 17 septembre.

e. Un kit d'information

Un kit d'information a été transmis le 06 août 2018 aux communes et mairies d'arrondissement concernées par le prolongement du tramway T3 à porte Dauphine. Il était composé des éléments suivants :

- Une note de présentation du projet et de l'enquête publique ;
- La carte générale du tracé ;
- La carte du prolongement de porte d'Asnières à porte Dauphine ;
- Une photo générique du tramway T3.

f. Autres relais d'information

Des outils d'informations ont par ailleurs été transmis sous forme de fichiers le 18 septembre 2018 aux partenaires et collectivités concernées par le projet pour une mise à disposition du public sur les sites internet et une diffusion au sein de leurs services.

Ces éléments ont notamment été relayés :

- Sur les sites internet de Ile de France Mobilités, des mairies du 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement et de la ville de Levallois-Perret :
<https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/prolongement-tram-3-enquete-publique-sinformer-sexprimer/>
<https://www.mairie16.paris.fr/actualites/enquete-publique-tramway-t3-381>
<https://www.mairie17.paris.fr/mairie17>
<https://www.ville-levallois.fr/enquete-publique/>
- Dans la lettre aux territoires d'octobre 2018 diffusée par voie électronique aux associations des usagers des transports en commun, élus de la Région Ile-de-France (maires – ECPI/EPT – départements), opérateurs de transports en commun et agents et administrateurs d'île de France Mobilités).
- Dans le journal municipal du 17^{ème} arrondissement (numéro septembre/octobre 2018).
- Conseil départemental du 92
- Actualité du journal électronique du 21 septembre 2018
- Journal électronique du Grand Paris

1.4. Formalités postérieures à l'enquête publique unique

A l'issue de l'enquête publique, ont été effectuées les formalités prévues par les textes, à savoir :

- Signature des registres.
Le président de la Commission d'enquête a clos et signé les 6 registres d'enquête publique unique le 31.10.2018.
A noter que seuls quatre des six registres ont reçu des observations.
- Prise en charge du dossier d'enquête accompagné des 6 registres « papier ».
Le Président de la Commission d'enquête a pris en charge le dossier d'enquête publique, accompagné des 6 registres « format papier », le 31.10.2018. Par ailleurs, le président a réceptionné le registre électronique que lui a communiqué le prestataire Publilégal.
- Présentation du procès-verbal de synthèse par la Commission d'enquête.
Le procès-verbal, élaboré par la Commission d'enquête, a été remis en mains propres, ainsi qu'adresser par voie numérique, et présenté de vive voix par les membres de la Commission d'enquête, lors de ses échanges avec l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage, à la réunion du 13.11.2018.
- Présentation du mémoire en réponse par le maître d'ouvrage.
Le mémoire en réponse, établi par la ville de Paris et Ile-de-France Mobilités, a été remis en mains propres, ainsi qu'adresser par voie numérique, le 23.11.2018, et a fait l'objet d'échanges avec la Commission d'enquête.
- Remise du rapport d'enquête & avis de la Commission d'enquête.
Le rapport d'enquête & l'avis de la Commission d'enquête, accompagnés du dossier d'enquête sont déposés à la Préfecture de Paris, à l'attention de M. le Préfet de Paris, le 05.12.2016, et adressés simultanément à l'attention de M. le président du Tribunal administratif de Paris, accompagnés de la version numérique (clé USB) le 05/12/2018.

2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

2.1. Présentation des projets soumis à l'enquête publique

L'enquête publique unique qui s'est déroulée entre le 26 septembre et le 31 octobre 2018 portait sur 3 sujets distincts ayant fait l'objet d'une étude d'impact globale :

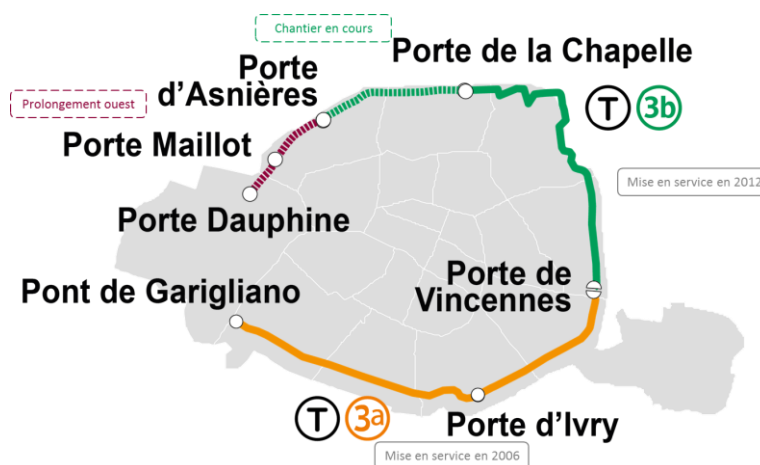
- Le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine à Paris ;
- Les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau « ceinture nord » d'Eau de Paris ;
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

2.1.1. Le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine

Contexte général dans lequel s'inscrit le projet

Depuis la mise en service du premier tronçon de la ligne de tramway T3 fin 2006, la première ligne de tramway desservant Paris s'est progressivement insérée le long des Boulevards des Maréchaux avec :

- En 2006, la mise en service du T3 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry ;
- En 2012, la mise en service du prolongement à la porte de la Chapelle avec une exploitation en 2 arcs :
 - ✓ T3a entre le pont du Garigliano et la porte de Vincennes (12,4 km – tracé orange ci-dessous) ;
 - ✓ T3b entre la porte de Vincennes et la porte de la Chapelle (9,5 km – tracé vert ci-dessous) ;
- En novembre 2018, le T3b rejoint la porte d'Asnières (+4,7 km) depuis la porte de la Chapelle.



Historique de réalisation du T3, source : documents de concertation, SYSTRA

Ce projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et du Contrat de Plan État-Région Île-de-France (CPER) 2015-2020. Ces documents prévoient que le tramway des maréchaux poursuive sa route et son avancée dans la Ville de Paris, affirmant par là-même son rôle de rocade et de maillage du réseau structurant francilien et qu'il vienne irriguer des secteurs extrêmement denses en population et en emploi, aujourd'hui desservis par les lignes de bus de Petite Ceinture (PC1 et PC3).

Le projet

Le projet présenté à l'enquête publique porte sur le prolongement sur 3,2 km du tramway T3b à l'ouest, jusqu'à la porte Dauphine, sur un territoire aujourd'hui desservi par les lignes de bus PC1 et PC3. Le tramway T3 desservira alors les 16^{ième} et 17^{ième} arrondissements de Paris, mais également, dans un périmètre de 500 mètres, les communes de Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret. Cette extension confortera ainsi le rôle de rocade du tramway autour de Paris.

- Objectifs du prolongement ouest du tramway (T3b)

La réalisation du projet de prolongement du tramway poursuit plusieurs objectifs :

- Desservir le territoire très dense de l'ouest parisien ;

- Affirmer le rôle essentiel du tramway T3 et poursuivre le maillage du réseau de transports en commun structurant ;
 - Augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements ;
 - Accompagner le développement urbain ;
 - Repenser l'espace public ;
 - Proposer un projet accessible à tous.
- Caractéristiques principales du projet soumis à l'enquête publique

L'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine prévoit la création de sept nouvelles stations :

- Station Porte de Courcelles, à quai central ;
- Station Porte de Champerret, à quai latéral ;
- Station Porte de Villiers, à quai central ;
- Station Porte des Ternes, à quai latéral ;
- Station Porte Maillot, à quai latéral ;
- Station Bruix-Lalo, à quai latéral ;
- Station Porte Dauphine, à quai latéral.

Le tramway doit circuler en voie double et dédiée sur l'ensemble du prolongement.

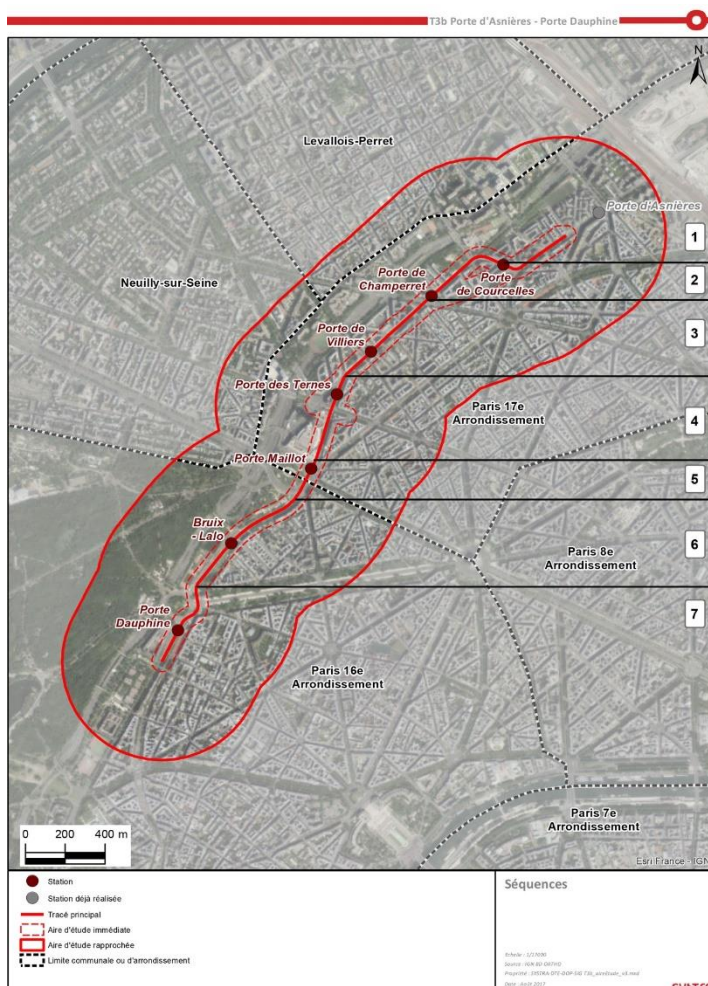
Les voies seront sur béton et leur pose correspondra à une pose classique sur la majorité de son tracé, c'est-à-dire avec des traverses bloquées par un béton de calage. Certaines sections bénéficieront d'une pose anti-vibratile. Les revêtements des sections précédentes du T3 seront reconduits (gazon, béton désactivé, dalles granit...).

Une conduite multitubulaire enterrée est située sous la plateforme du tramway et abrite les câbles électriques nécessaires au fonctionnement du système.

Les stations ainsi que les traversées piétonnes seront traitées en pierre naturelle. Le séparateur de plateforme sera en granit.

L'énergie nécessaire à la circulation des tramways correspond à un courant continu de 750V (basse tension). Son alimentation est assurée depuis le réseau Enedis puis transformée et distribuée par l'intermédiaire de postes de redressement. Une ligne aérienne de contact achemine ensuite l'énergie des postes de redressement jusqu'aux rames de tramway. Les postes de redressement ont une emprise d'environ 100m² s'ils sont implantés en surface, ou 130-150m² sur une hauteur de 5m s'ils sont enterrés. A ce stade des études du projet, il est prévu d'implanter deux postes de redressement en souterrain sur le nouveau tracé.

Le matériel roulant qu'il est prévu d'utiliser sur le prolongement sera identique à celui utilisé sur la ligne existante du T3. Il est doté d'un plancher bas intégral, adapté aux personnes à mobilité réduite, d'un système de ventilation réfrigérée et d'un système d'information des voyageurs embarqué.





L'exploitation du prolongement du T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine nécessite l'acquisition de 8 rames supplémentaires. Le centre RATP de remisage et de maintenance de Ladoumègue du 19^{ème} arrondissement de Paris a déjà été agrandi, dans le cadre du prolongement du T3 à la porte d'Asnières, afin de pouvoir accueillir les rames supplémentaires nécessaires.

Au niveau de la zone de manœuvre de la Porte Dauphine, il est nécessaire de mettre en place de la signalisation ferroviaire et d'implanter à proximité un local d'une surface au sol d'environ 12m², qui pourra être mutualisé avec le local conducteur défini ci-après. Ce terminus sera également équipé d'un local conducteur d'une surface de l'ordre de 30 à 50m², incluant les fonctionnalités suivantes : salle du personnel, sanitaires et espace de raccordements aux réseaux qui sera préférentiellement inclus dans du bâti existant.

- Le choix du tracé et du mode de transport

Les études conduites dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales puis de dossier de schéma de principe ont permis d'esquisser et d'analyser plusieurs variantes afin d'aboutir au projet présenté en enquête publique. Ces variantes ont porté sur :

- Le tracé du tramway, correspondant aux axes empruntés ;
- L'insertion du tramway, correspondant à la composition du profil (position de la plateforme et dimensionnement des aménagements urbains) ;
- Le nombre et la position des stations de tramway.

L'analyse multicritères réalisée par les maîtres d'ouvrages puis la concertation préalable conduite en 2016 les ont conduits à retenir la variante dite nord du tracé.

Le mode de transport n'a pas été remis en cause par les maîtres d'ouvrage dans la mesure où il s'agit de l'extension d'une ligne existante de tramway.

- Description du projet retenu

Afin de faciliter sa compréhension par le public, le projet d'extension a été découpé en 7 séquences distinctes présentées en détail dans le dossier d'enquête publique :

- De la porte d'Asnières à la place Léautaud,
- De la place Léautaud à la porte de Champerret,
- De la porte de Champerret à la porte de Villiers,
- De la porte de Villiers à la porte Maillot,
- La porte Maillot,
- De la porte Maillot à la porte Dauphine,
- La porte Dauphine.

Le tramway emprunte les principales voies et places suivantes dans le tracé proposé à l'enquête publique :

- Le boulevard Berthier,
- L'avenue Paul Adam,
- L'avenue Stéphane Mallarmé,
- La place Stuart Merrill,
- Le boulevard Gouvion Saint-Cyr,
- La porte Maillot,

- Le boulevard de l'amiral Bruix,
 - La place du Maréchal de Lattre de Tassigny,
 - Le boulevard Lannes.
- Impact sur les réseaux concessionnaires

La création du tramway sera accompagnée de la reprise et/ou du déplacement de conduites d'eau sous pression. Cela est directement lié à la réalisation de l'extension du tramway T3 dont les impacts de construction génèrent des déplacements de l'ensemble des réseaux. Par ailleurs, la voirie devant être reprise, la conduite sera également remplacée sur toute sa longueur sur le parcours du T3 entre l'avenue de la Porte d'Asnières et la place du Général Koenig.

Le réseau d'assainissement existant doit être adapté au projet afin d'apporter un réseau de délestage des systèmes d'infiltration lors d'événements pluvieux importants. Afin d'éviter les gênes futures, Eau de Paris procédera également au renouvellement des conduites de distribution en fonte grise situées dans les galeries du Service de l'Assainissement de Paris.

Financement du projet

Le coût de construction de l'infrastructure est évalué à 165 M€ et l'acquisition du matériel roulant à 28 M€ (valeurs HT 2016).

Le financement du projet est assuré comme suit :

- Pour l'infrastructure à 60 % par la ville de Paris, 28 % par la Région Ile-de-France et 12 % par l'État ;
- Pour le matériel roulant à 100 % par Ile-de-France mobilités.

2.1.2. Les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord »

Le projet

La création d'une infrastructure de tramway implique de ne pas disposer de réseaux sous l'emprise de la future plateforme, afin d'éviter toute rupture d'exploitation du tramway par des désordres ou des travaux sur ces réseaux. L'application de ce principe se traduit par le dévoiement systématique hors de l'emprise tramway de tout réseau antérieur à la réalisation du tramway.

Le secteur d'extension du tramway intercepte la conduite dite « Ceinture Nord ». Cette conduite, située en terre et en égout, est assez vétuste. Elle doit donc faire l'objet d'un renouvellement complet en même temps qu'un dévoiement partiel pour la rendre compatible avec le projet d'extension du tramway. Ces travaux de déviation et de modernisation, d'une longueur de 1800 m, concernent les boulevards Berthier et Gouvion Saint-Cyr, ainsi que les secteurs Place Léautaud / Porte de Champerret et Dardanelles / Place du Gal Koenig.

Financement du projet

Ces travaux de déviation des réseaux d'eau potable sont évalués à 26,6 M€ HT (y compris frais d'études externes), dont le financement est assuré intégralement par Eau de Paris.

2.1.3. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Paris

La mise en compatibilité du PLU de la ville de Paris a pour objet de faire évoluer son contenu afin que celui-ci permette la réalisation de l'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme (art. L 153-54 à L 153-59, art. R 153-13 à R 153-17 du code de l'urbanisme). Cette procédure est utilisée lorsque les dispositions du PLU ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris, complété par son évaluation environnementale intégrée dans l'étude d'impact du projet d'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, est une pièce du dossier d'enquête publique (pièce F).

Le projet d'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris sont compatibles avec les dispositions liées au PADD et aux

OAP en faveur de la cohérence écologique, à la zone UG et aux emplacements réservés en vigueur. En revanche, le projet n'est pas compatible avec :

- La zone UV. Au niveau de la Porte Maillot, une surface de 356 m² située en zone UV sera classée en zone UG.
- 5 espaces boisés classés (EBC). Les EBC concernés seront déclassés.

En outre, un périmètre de localisation sera créé pour l'implantation du futur local d'exploitation du tramway au droit de l'avenue Foch et des espaces verts à proximité de la station.

Cette procédure de mise en compatibilité a fait l'objet d'une déclaration d'intention de la Ville de Paris, en application de l'article L 121-18 du code de l'environnement, en date du 12 avril 2018 (pièce jointe 3).

2.1.4. Les maîtres d'ouvrage des projets

Le projet d'extension du tramway T3 est élaboré dans le cadre d'une co-maîtrise d'ouvrage entre la ville de Paris et Ile-de-France Mobilités :

- La ville de Paris est le maître d'ouvrage coordinateur de l'opération et assure la conduite des études d'insertion urbaine, de l'étude d'impact, ainsi que l'élaboration du dossier soumis à l'enquête publique. C'est elle qui est chargée de la synthèse des études.
- Ile-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport jusqu'à la clôture de l'enquête publique ; elle a également assuré le pilotage du dossier définissant les objectifs et les caractéristiques principales du projet.

Par ailleurs la réalisation des travaux nécessite la déviation et la modernisation de la canalisation d'eau « ceinture Nord » dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par Eau de Paris.

La RATP doit assurer l'exploitation de l'extension dans le prolongement du réseau de tramway existant. Elle succèdera à Ile-de-France Mobilités après la fin de la procédure d'enquête publique.

2.2. Finalité de l'enquête publique unique

2.2.1. Rappel du cadre réglementaire

L'enquête publique relative au projet d'extension du tramway T3 intervient au titre de différentes réglementations : d'une part celles du code de l'environnement (étude d'impact sur l'environnement), et d'autre part celles du code de l'urbanisme (mise en compatibilité).

Cependant, conformément au code de l'environnement, il peut être organisée une enquête unique dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord, celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Le contenu du dossier d'enquête publique unique est déterminé par ce même code.

L'enquête publique unique décrite ci-dessus se situe donc dans le cadre juridique défini entre autres par les articles L.123-1 et R.123-1 du code de l'environnement, et par les articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme.

Les différentes enquêtes concernant l'extension du tramway T3 sont citées ci-dessous :

- Au titre du code de l'environnement

Compte tenu des spécificités techniques de l'opération (SMR classé en ICPE, et longueur de l'infrastructure supérieure à 3km), et afin de s'assurer de la bonne prise en compte des préoccupations environnementales, le projet est soumis aux dispositions des articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement qui prescrivent que la réalisation d'aménagements d'ouvrages ou de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées, susceptibles d'affecter l'environnement en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, soit précédée d'une enquête publique. Par ailleurs, les articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement exigent la réalisation d'une étude d'impact préalablement à tout aménagement ou ouvrage qui, par l'importance de ses dimensions et ses incidences, peut porter atteinte à l'environnement. Et du fait du montant de l'opération, Le projet est également soumis à la réalisation d'une évaluation économique et sociale conformément aux prescriptions du Code des transports.

- Au titre du code de l'urbanisme

Compte tenu que la réalisation des travaux, ouvrages et installations du projet d'extension du tramway T3 est incompatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme de la ville de Paris actuellement en vigueur, et afin de permettre leur insertion sur le territoire communal régi par ces prescriptions, le Code de l'urbanisme prévoit, qu'à l'issue d'une enquête publique, une déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU peut être prononcée.

Inscription du projet dans les documents de planification régionaux	
SDRIF 2013	Le SDRIF, voté en 2013 par le Conseil régional d'Ile-de-France, a fait l'objet d'un décret d'approbation le 27/12/13.
PDUIF 2014	Le PDUIF promeut le développement de l'offre de transports en commun pour répondre à la diversité des besoins de déplacements et à l'augmentation de la demande. Les mesures inscrites au PDUIF visent une croissance de 25 % de l'offre d'ici à 2020 sur l'ensemble des modes de transports en commun : train, RER, métro, tramway, T Zen, bus.
CPER 2015-2020	Le contrat, adopté en 2015, cite le tramway T3 au titre des réseaux à développer.
Procédures complémentaires devant être engagées à la suite de cette enquête publique	
Permis d'aménager	A déposer par la mairie de Paris le permis d'aménager aura valeur d'autorisation pour travaux dans les abords de monuments historiques, déclaration pour les travaux sur le site inscrit Ensemble urbain à Paris, autorisation pour les travaux sur les sites classés des Allées de l'avenue Foch et du Bois de Boulogne.
Archéologie préventive	Besoin non identifié par la DRAC en 2016 (sauf si découverte durant le chantier)
Coupes et abattages d'arbres d'alignement	Déclaration préalable à fournir à la mairie de Paris
Loi sur l'eau (LSE)	Procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau (à vérifier auprès des services instructeurs). S'il est soumis au régime d'autorisation obligatoire, le projet nécessitera une nouvelle enquête publique
Dossier de sécurité (DPS/DS)	Validé par arrêté préfectoral avant les travaux/ avant la mise en service
Bruit de chantier	Une déclaration sera faite par la mairie de Paris au préfet
Textes régissant l'enquête publique	
Concertation et participation du public	Articles L 103-1 à L 103-6 et R 103-1 du code de l'urbanisme
Enquête publique	Articles L.153-54 à L.153-53 et R.153-14 à R.153-17 du code de l'urbanisme Articles L.1511-2 à L.1511-4 et R.1511-1 et suivants du code des transports
Déclaration de projet	Article L.126-1 du code de l'environnement Articles R.126-1 à R.126-4 du code de l'environnement.
Étude d'impact	Articles L.122-1 à L.122-3-3 et articles R.122-1 à R.122-14 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Articles L.153-53 à L.153-54 du code de l'urbanisme Articles R.153-14 à R.153-17 du code de l'urbanisme Articles L.104-1 à L.104-6 et R.104-1 à R.104-34 du code de l'urbanisme relatifs à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.
Archéologie préventive	Articles L.521-1 à L.524-16 et R.522-1 à R.524-33 du code du patrimoine relatifs à l'archéologie préventive

	Articles L.531-1 à L.532-14 et R.531-1 à R.532-19 du code du patrimoine relatifs aux fouilles
Protection de la faune et de la flore	Articles L.411-1 à L.411-6 et R.411-1 et suivants du code de l'environnement
Protection de l'eau et des milieux aquatiques	Articles L.214-1 à L.214-11 du code de l'environnement
Protection des espaces naturels et aux corridors écologiques	Articles L.411-1 et suivants, R.411-1 et suivants, L.371-1 et suivants et R.371-1 et suivants du code de l'environnement
Prévention des risques naturels	Articles L.561-1 à L.566-13 et R.561-1 à R.566-18 du code de l'environnement
Protection des sites Natura 2000	Circulaire du 27 avril 2012 relative à la gestion contractuelle des sites Natura 2000 majoritairement terrestres en application des articles R.414-8 à 18 du code de l'environnement
Espaces boisés classés	Articles L.113-1 à L.113-7 et R.113-1 à R.113-14 du code de l'urbanisme
Protection contre le bruit	Articles R.571-44 à R.571-52-1 du code de l'environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres
Protection de l'air	Articles R.221-1 et suivants du code de l'environnement
Sites inscrits et classés	Articles L.341-1 à L.341-22 et R.341-1 à R.341-31 du code de l'environnement
Paysages	Articles L.350-1 A à L.350-3 et R.350-1 à R.350-15 du code de l'environnement Article L.123-1-5 7 du code de l'urbanisme
Protection du patrimoine	Articles L.621-1 à L.621-33 du code du patrimoine relatifs aux monuments historiques et leurs abords
Autorisations d'urbanisme	Livre IV du code de l'urbanisme
Évaluation socio-économique et sociale	Articles L.1511-2 à L.1511-4 et L.1511-6 du code des transports
Sécurité des infrastructures et des systèmes de transport	Articles L.1611-1 à L.1614-3 et L.1631-1 à L.1632-3, relatifs à la sécurité et à la sûreté des transports du code des transports Articles R.1612-1 à R.1612-2 et R.1631-1 à R.1632-6 du code des transports

2.2.2. La finalité de l'enquête publique

L'enquête publique a pour objet d'informer le public pour lui permettre de se prononcer et de faire valoir ses intérêts concernant les incidences induites par le projet d'extension du tramway T3 et susceptibles d'affecter l'environnement, emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Paris.

Le dossier d'enquête présente les éléments nécessaires à la compréhension du projet et de son insertion dans chacune des communes traversées, afin d'apporter les informations utiles à l'appréciation de l'intérêt général du projet et à une meilleure connaissance par le maître d'ouvrage des besoins des citoyens.

La mise en compatibilité du PLU de la ville de Paris. Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du projet d'extension du tramway T3 est incompatible avec les prescriptions en vigueur d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'Urbanisme.

Si l'intérêt général du projet d'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine est prononcé, la déclaration de projet qui en découle emportera modification du PLU de la ville de Paris.

2.3. Examen des pièces composant le dossier d'enquête

Cet examen est un constat de la composition des pièces du dossier qui sont décrites en respectant le plan de chacune d'entre elles, et dont la commission apprécie au fur et à mesure la qualité des informations données. Toutefois, il convient d'indiquer que cette description ne peut être exhaustive pour toutes les pièces du dossier. En conséquence, elle se focalise sur les points les plus significatifs identifiés par la Commission d'enquête, et elle renvoie aux chapitres précédents pour les aspects déjà abordés dans le rapport. Cet examen permet d'une part à la Commission d'enquête d'apprécier la présentation du projet, mais également de proposer aux futurs lecteurs d'en lire un résumé élaboré le plus objectivement possible par les membres de la commission d'enquête. La Commission d'enquête apportera une appréciation globale de l'ensemble des pièces composant le dossier d'enquête

2.3.1. Les pièces du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comprend 11 pièces indépendantes, numérotées de A à I, et 2 pièces 0, soit un total de 1 212 pages, en format A3, illustrées par des cartes, schémas et tableaux. Chacune de ces 11 pièces comporte un sommaire paginé, et une page de garde indiquant le titre et les acteurs du projet, sans date. Afin de pallier cette absence de date, chacune de ces pièces a été référencée, par défaut en date du 26.09.2018, date de l'ouverture de l'enquête, par la Commission d'enquête qui y a apposée cette mention de façon manuscrite sur chaque page de garde.

Liste des pièces du dossier mises à disposition du public			
Pièce	Titre	Date	Nombre
Pièces administratives			
	Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête	08/08/18	8 p
	Affiche		1 p
	Publications réglementaires dans les journaux		1/2 p par parution
		TOTAL	9 p (hors publications)
Dossier d'enquête préalable à la Déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU			
0	Guide de lecture		2 p
0	Note de présentation non technique		4 p
A	Informations juridiques et administratives		19 p
B	Plan de situation		4 p
C	Plan général des travaux		7 p
D	Étude d'impact sur l'environnement (EIE)		567 p
D.11	Résumé non technique de l'EIE		101 p
D.12	Annexes de l'EIE		206 p
E	Évaluation socio-économique du projet		17 p
F	Mise en compatibilité du PLU de Paris		98 p
G	Appréciation sommaire des dépenses		7 p
H	Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe et aux collectivités territoriales		141 p
I	Annexes du dossier d'enquête		39 p
		TOTAL	1.212 p
Pièces complémentaires non soumises à enquête			
	Dépliant : enquête publique		8
	Dossier d'information : l'essentiel du projet – enquête publique		20
		TOTAL	28

2.3.2. Examen des pièces composant le dossier d'enquête

TABLEAU RECAPITULATIF D'EXAMEN DES PIECES DU DOSSIER
<p>PIECE 00 : GUIDE DE LECTURE</p> <p>Cette pièce est composée de 1 page de format A3 couleur, imprimée recto verso et plastifiée.</p> <p>Elle vise à attirer l'attention du public sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'objet spécifique de l'enquête, • les modalités de consultation et de participation, • des repères pour une consultation rapide, • des repères pour trouver des informations particulières, • le contenu des pièces du dossier, classées de A à I, • le détail de la composition de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) présentée dans la pièce D, notamment le résumé non technique placé en D11. <p>Elle alerte sur la présentation matérielle des pièces qui ne correspond pas à la description de la liste : « Les pièces 0, A, B et C sont reliées dans un seul et même document. Les pièces E, F, G et H figurent également dans un seul et même document papier. »</p>
<p><u>Concernant la pièce 00 : Guide de lecture</u></p> <p>La Commission d'enquête estime que le Guide de lecture offre une facilité de lecture pour un public non averti, mais qu'il pourrait être amélioré en s'adaptant à la réalité matérielle du dossier. Elle retient notamment la place du résumé non technique qui pourrait être placé en tête de l'étude d'impact. Il paraît par ailleurs souhaitable d'adapter le dossier « format papier » au dossier « format numérisé ».</p>
<p>PIECE 0 : NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE</p> <p>Cette pièce est composée de 4 pages de format A3, couleur, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle se compose de trois chapitres intitulés respectivement « l'enquête publique unique, au cœur du processus d'information du public », « les maîtres d'ouvrages », et « le projet en quelques chiffres ».</p>
<p><u>Concernant la pièce 0 : Note de présentation non technique</u></p> <p>La Commission d'enquête estime que la Note de présentation non technique aborde les éléments nécessaires pour replacer l'enquête publique dans le processus d'information du public, pour identifier la maîtrise d'ouvrage, et pour esquisser les caractéristiques du projet.</p> <p>Elle retient notamment la co-maîtrise d'ouvrage de l'élaboration du projet (Mairie de Paris, IdF Mobilités, et Eau de Paris), le portage du projet par la Ville de Paris (coordinateur de l'opération, maître d'ouvrage des aménagements urbains et pilote de l'opération), et la mission cadrée de IdF Mobilités qui désignera la RATP comme maître d'ouvrage du système de transport à partir des études d'avant-projet (DOCP).</p> <p>La commission estime que cette Note est un document synthétique et didactique. Cependant, il paraît souhaitable de mieux souligner le cadrage des missions respectives des 4 maîtres d'ouvrage, notamment pour IDF Mobilité et la RATP (qui n'est indiqué qu'en note en bas de page), et pour Mairie de Paris et Eau de Paris (abordé dans en fin du document).</p>
<p>PIECE A : INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES</p> <p>Cette pièce est composée de 19 pages de format A3, couleur, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend un sommaire détaillé et se compose de sept chapitres, destinés à présenter l'insertion de l'EP dans les procédures administratives, recenser les décisions qui pourraient être adoptées au terme de l'EP, l'ensemble des décisions auxquelles le projet est soumis et les références réglementaires afférentes.</p> <p>Un préambule liste le contenu de chacun des chapitres, et des cartes et schémas accompagnent le texte</p>

<p><u>Concernant la pièce A : Informations juridiques et administratives</u></p> <p>La commission estime que cette pièce apporte un aperçu utile en introduction à l'appréhension du projet décrit dans les pièces suivantes. Le projet de tramway y est décrit avec précision, ainsi que l'objet de l'enquête, ses modalités et le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet. Elle retient notamment que l'enveloppe de financement comprend « le projet et ses prolongements ultérieurs » (cf.chap.2), et que « les observations et propositions du public.../...seront prises en considération par le MO et l'AOE » (cf. chap.3). Il paraît souhaitable de compléter les informations sur le financement du projet. D'autre part, il serait intéressant de disposer d'une table paginée des iconographies.</p>	
<p>PIECE B : PLAN DE SITUATION</p> <p>Cette pièce est composée de 4 pages de format A3, couleur, paginées et reliées. Elle comprend le plan de situation et un plan de focus.</p>	
<p><u>Concernant la pièce B : Plan de situation</u></p> <p>La commission pense que le plan de situation et celui du focus sont présentés de façon très complète, sans indication d'échelle, mais avec celles de l'orientation, de la source iconographique, et d'une légende lisible. Le focus du plan de situation permet également de visualiser le périmètre d'étude du projet.</p>	
<p>PIECE C : PLAN GENERAL DES TRAVAUX</p> <p>Cette pièce est composée de 7 pages de format A3, couleur paginées et reliées. Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un préambule listant les informations données, respectivement relatives au tracé de la plate-forme, aux stations et quais, aux locaux nécessaires à l'exploitation, aux interfaces avec les ouvrages existants, et au tracé de la future conduite « Ceinture Nord », - le plan général des travaux présenté en 4 planches, accompagnées d'une légende très complète. 	
<p><u>Concernant la pièce C : Plan général des travaux</u></p> <p>La commission pense que la présentation du PGT sous forme de 4 planches couleur, sur fond de vue aérienne, est très lisible et que les indications graphiques, renseignées en légende, sont également facilement repérables, notamment en ce qui concerne les ouvrages techniques et les travaux souterrains. Cette pièce semble effectivement essentielle pour une compréhension globale des transformations de l'espace public induites par le projet.</p>	
<p>PIECE D : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT (EIE)</p> <p>Cette pièce EIE comprend un préambule et 12 sous-pièces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dix sous-pièces (D1 à D10) réunies en seul document, de 527 pages (chacune d'entre-elles étant présentée avec une page de garde, un sommaire détaillé paginé), - le résumé non technique (D11) de 101 pages, - les annexes (D12) de 206 pages. <p>NB. Il convient de rappeler que le découpage ci-dessous reprend celui du dossier numérisé, dans lequel la pièce EIE est présentée en 3 documents distincts : pièce D1 à D10, pièce D11 et pièce D12.</p>	
D1 à D10 527 p reliées ensemble	ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
<p>sous-pièce D.11 : Résumé non technique</p> <p>Cette sous-pièce est composé de 101 pages de format A3, couleur paginées et reliées. Elle comprend un sommaire paginé et 11 chapitres, déroulés de la façon suivante.</p>	
p. 1-21	CHAPITRE 1 DESCRIPTION DU PROJET
p.23 -59	CHAPITRE 2 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

p.61-64	CHAPITRE 3 ESQUISSE DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU
p.65-84	CHAPITRE 4 IMPACTS ET MESURES, COUT ET MODALITES DE SUIVI DES MESURES
p.85-86	CHAPITRE 5 EVOLUTION DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT SUITE A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET
p.87 -88	CHAPITRE 6 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS
p. 89-91	CHAPITRE 7 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000
p. 92-95	CHAPITRE 8 SPECIFIQUE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
p. 96	CHAPITRE 9 VULNERABILITE DU PROJET FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET FACE AUX RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHE MAJEURS
p. 97-99	CHAPITRE 10 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
p.100-101	CHAPITRE 11 METHODES UTILISEES, DIFFICULTES RENCONTREES ET AUTEURS
D.12 206 p.	ANNEXES Cette sous-pièce est composée : d'un courrier de la DRAC, d'une étude acoustique de 90 pages, d'une étude air et santé de 71 pages, ainsi que de vues en plan et de coupes de l'insertion du tramway de la porte d'Asnières à la porte Dauphine.

Concernant la pièce D : Etude d'impactSur la forme,

- cette pièce est présentée en sous-pièces, sans pagination continue, ce qui en rend la manipulation mal aisée ; il serait souhaitable pour en faciliter la lecture de prévoir un sommaire général des sous-pièces 1 à 10 en tête du document de 527 pages reliées ensemble
- la sous-pièce D12 ne présente pas de sommaire ce qui rend difficile l'accès aux éléments dont elle est composée, et notamment l'étude acoustique qui a fait l'objet de nombreuses questions pendant l'EP
- les informations sont d'une manière générale illustrées par de nombreuses iconographies en facilitant la compréhension

Sur le fond,

- le contenu de cette pièce semble correspondre aux prescriptions de l'article L.122.5 du code de l'environnement, ce qui conduit à une analyse détaillée de l'impact du projet sur l'environnement, en application des textes français et européens en vigueur, rendant difficile la hiérarchisation des enjeux par un non spécialiste ;

Par ailleurs, il apparaîtrait pertinent pour une meilleure compréhension par le public de restructurer le dossier de l'étude d'impact en y intégrant les compléments présentés dans la pièce H, à la suite de l'avis du 11 mai 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France ;

Enfin, la Commission considère que le résumé de l'étude d'impact doit être très directement visible pour le public non averti, et qu'en conséquence il serait souhaitable de le placer dans les premières pages de l'étude d'impact.

PIECE E : EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

Cette pièce comprend 17 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend un sommaire détaillé, et se décompose en cinq chapitres illustrés par des schémas et tableaux.

p.3	Chapitre 1 PRESENTATION DU PROJET
p.4 à 8	Chapitre 2 HYPOTHESES POUR L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE
p.9	Chapitre 3 PREVISIONS DE FREQUENTATION
p.11 à 12	Chapitre 4 IMPACT SUR LA MOBILITE ET LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS
p.12 à 17	Chapitre 5 BILAN SOCIO-ECONOMIQUE MONETARISE

Concernant la pièce E : Evaluation socio-économique

Sur la forme, la Commission considère que cette pièce expose distinctement les coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation et les gains monétarisés de la future ligne T3, notamment en détaillant les postes correspondant dans un tableau bien renseigné,

Sur le fond, elle note que le bénéfice actualisé du projet présenté dans le dossier d'EP est positif suivant deux méthodes de calcul et que les évaluations présentées s'appuient par ailleurs sur des hypothèses pour lesquelles subsistent des nombreuses incertitudes ou inconnues à l'avenir :

- le développement urbain et économique,
- l'évolution du réseau de transports collectifs et de leur fréquentation,
- ainsi que les futures mobilités et déplacements.

PIECE F: MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PARIS

Cette pièce est composée de 98 pages de format A3 couleur, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle est constituée de 5 chapitres.

	Chapitre 1 PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE
	Chapitre 2 RAPPORT DE PRESENTATION
	Chapitre 3 CHANGEMENTS APPORTES AU PLU
	Chapitre 4 DOCUMENTS REGLEMENTAIRES MIS EN COMPATIBILITE
	Chapitre 5 PV DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT

Concernant la pièce F : mise en compatibilité du PLU de Paris

La Commission d'enquête considère cette pièce satisfaisante.

PIECE G : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Cette pièce est composée de 7 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend deux chapitres illustrés de schémas et de tableaux.

	Chapitre 1 ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES
	Chapitre 2 ESTIMATION DU COUT D'INTERVENTION SUR LES RESEaux D'EAU POTABLE

Concernant la pièce G : Appréciation sommaire des dépenses

La Commission n'a aucun commentaire sur cette appréciation qui paraît cohérente avec les coûts déjà constatés pour des projets comparables et des tronçons antérieurs du tramway T3.

PIECE H : MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET A L'AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Cette pièce est composée de 141 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend quatre chapitres

	chapitre 1 OBJET DU DOCUMENT
	chapitre 2 PRÉSENTATION DES AVIS EMIS SUR LE PROJET
	1. MRAe
	2. Conseil départemental des Hauts-de-Seine
	3- Commune de Levallois-Perret
	4- Commune de Neuilly-sur-Seine
	5- Ville de Paris
	chapitre 3 REPONSES DE LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE
	chapitre 4 ANNEXES Cartographie du diagnostic phytosanitaire Etudes de simulation de trafic macro, micro et mésoscopiques

Concernant la pièce H : Mémoire en réponse

La Commission considère que l'avis de l'autorité environnementale et les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage auraient dû être mis davantage en exergue dans le dossier d'EP ; ces éléments présentent en effet le grand intérêt de permettre au public de prendre connaissance de l'avis d'experts indépendants sur le projet soumis à EP et offrent également l'avantage de bien faire ressortir les principaux enjeux du projet, en hiérarchisant ses impacts sur l'environnement.

Voir notamment à ce sujet l'intérêt pour le public des compléments apportés au dossier sur l'aménagement de la place du Maréchal de Lattre de Tassigny, sur les risques de saturation de la circulation automobile ou de bruit pour les riverains.

PIECE I : ANNEXES

Cette pièce est composée de 39 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend un préambule, le bilan de la concertation préalable, les délibérations d'Île-de-France Mobilités et de la ville de Paris, de l'autorisation d'Eau de Paris pour la convention relative à l'organisation de l'EP, et le PV suite à l'information de la CDNSPS.

Préambule Liste du contenu des annexes
<p>Bilan (mai 2016) de la concertation préalable du 18/01/2016 au 21/02/2016</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>objectif</u> : rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre et de retracer et synthétiser les échanges et avis exprimés par le public ; - <u>les porteurs de projet</u> : autorités organisatrices des transports en IDF & maîtres d'ouvrages (Ville de Paris et STIF), financement du projet par la Ville de Paris (60%), la région IDF (28%) et l'Etat (12%) dans le CPER. Le STIF finance le matériel roulant et l'exploitation - <u>le dispositif</u> : 2 réunions publiques, 3 rencontres de proximité, 1 réunion avec les acteurs économiques de la Porte Maillot, 90.000 dépliants et 2.000 plaquettes diffusés, 5 expositions en mairies, à l'Université Paris-Dauphine et au Palais des Congrès, 56 avis déposés dans les urnes lors des expositions et réunions publiques, 41 avis consignés sur les registres, 926 avis reçus par carte T, 247 avis postés sur le site Internet, 6.552 visites sur le site Internet, 250 participants lors des réunions publiques) ; - <u>les supports de diffusion</u> : dépliants (63.000), affiches (500 apposées en mairies, arrêts de bus et RER), relais (panneaux lumineux, site internet, magazine) ; - <u>les thèmes abordés</u> : opportunité et caractéristiques du projet (tracé & ouvrages) représentent les 2/3 des avis émis, les autres thèmes sont l'intermodalité, dont le bouclage (9%), la circulation automobile et stationnement automobile (8%), le coût et le calendrier (5%), les transports en commun (2%), l'impact socio-économique (3%) et les nuisances (3%)
<p>Délibérations</p> <ul style="list-style-type: none"> . STIF, le 07/10/15 : financement des études, schéma de principe, modalités de la concertation, . STIF, le 13/07/16 : bilan de la concertation, . STIF, le 13/12/17 : dossier EP, financement des études AP, projet et mission ACT, . Conseil de Paris, le 06/07/2016 : approbation du bilan de concertation . Conseil de Paris, le 20/12/17 : approbation du schéma et du financement, . Conseil de Paris, le 27/04/18 : Déplacement conduite d'eau potable, associé à l'EP
Autorisation d'Eau de Paris (février 2018)
Extrait PV réunion de la CDNSPS (27 mars 2018)
<p><u>Concernant la pièce I : Annexes</u></p> <p>La Commission d'enquête estime que le bilan de la concertation préalable synthétise clairement le dispositif de communication et d'écoute mis en place par la maîtrise d'ouvrage, le format des supports diffusés, et le recueil des avis exprimés par le public.</p> <p>Il semble souhaitable pour une meilleure lisibilité du public, d'indiquer le changement de dénomination de l'un des maîtres d'ouvrage : le STIF en 2016, devenu Île-de-France Mobilités en 2018.</p>

2.3.3.Appréciation globale du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête publique, composé de pièces distinctes, datées par défaut par la Commission d'enquête du 26/09/2018 (date d'ouverture de l'enquête) a été élaboré conformément aux textes réglementaires rappelés ci-avant.

Globalement, la Commission d'enquête pense que le projet est bien présenté, mais certaines pièces auraient pu être mieux précisées, notamment en termes d'identification des acteurs du projet, de compléments d'information sur le financement, d'insertion urbaine et d'intermodalités.

La Commission d'enquête estime que les pièces du dossier, numérotées et paginées, exposent clairement le projet d'extension du tramway T3 soumis à enquête, et qu'elles comportent une iconographie particulièrement riche, lisible et favorable à une compréhension aisée du programme.

Toutefois, elle regrette d'une part le manque de correspondance entre le dossier format « papier » et le dossier « numérisé », et d'autre part l'absence de liste pour les sigles et acronymes, et pour les figures et tableaux. De même, elle relève certaines erreurs matérielles dommageables pour la bonne information du public, qu'il conviendrait de corriger, concernant notamment les plans de la pièce C.

Par ailleurs, il aurait été pertinent de restructurer le dossier présentant l'étude d'impact en y intégrant les éléments complémentaires qui ont été exposés par la maîtrise d'ouvrage en annexe H au dossier d'enquête publique, à la suite de l'avis du 11 mai 2018 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France ;

Enfin, la Commission d'enquête considère que le résumé de l'étude d'impact doit être très directement visible pour le public non averti, et qu'en conséquence il aurait été souhaitable de le placer dans les premières pages de l'étude d'impact et d'y annexer l'avis cité supra de l'autorité environnementale.

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1. Nombre d'observations et pièces déposées par le public

3.1.1. Modalités d'enregistrement des observations

Les observations du public ont été recueillies suivant 4 canaux distincts :

- Sur les registres d'enquêtes déposés dans les mairies du 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement de Paris et à la préfecture de la Région Ile-de-France et de Paris. Le dispositif traditionnel avec registres papier a été efficace lorsqu'il y avait permanence du commissaire enquêteur qui favorisait la compréhension du dossier par le public.
- Sur les 2 registres ouverts à l'occasion d'une permanence de la commission d'enquête sur le marché Bruix dans le 16^{ème} arrondissement et le marché Berthier dans le 17^{ème} arrondissement. Les marchés situés à proximité du futur tracé ont permis de toucher un public qui ne se serait sans doute pas manifesté, le corollaire étant souvent des avis, pour ou contre le projet et peu argumentés.
- Sur le registre électronique accessible via le site internet dédié à l'enquête publique <http://prolongement-T3-ouest.enquetepublique.net>. La grande majorité des observations a été déposée via ce canal : 12 par courriel, 215 par formulaire (source : Publilégal)
- A l'occasion de 2 réunions publiques d'information, l'une tenue dans le 17^{ème} arrondissement à l'Ecole des Métiers de la Table le 9 octobre 2018, et l'autre à la mairie du 16^{ème} arrondissement le 15 octobre 2018. Les réunions publiques autorisant un dialogue direct avec les maîtres d'ouvrage du projet ont certainement permis d'avoir les échanges les plus approfondis entre le public présent, ceux-ci s'étant par ailleurs déroulés dans une ambiance courtoise et d'écoute mutuelle.

En conclusion, ce dispositif s'est globalement avéré adapté à l'écoute des observations du public et très complet.

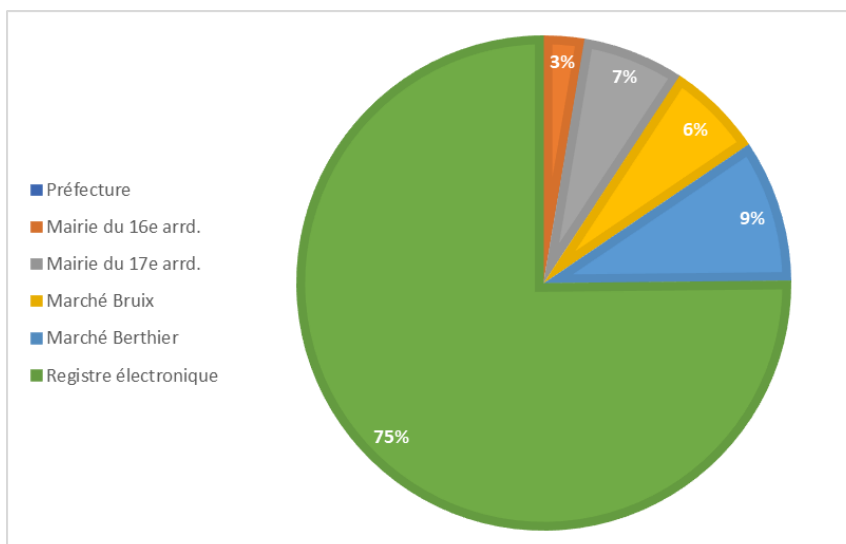
3.1.2. Nombre d'observations recueillies

Au total, 303 observations (hors courriers et observations émises lors des réunions publiques) dont 11 contributions portées en nom collectif (élus, associations, syndicats, entreprise) ont été recueillies et examinées par la commission d'enquête.

Aucune pétition, ni proposition n'a été porté aux registres.

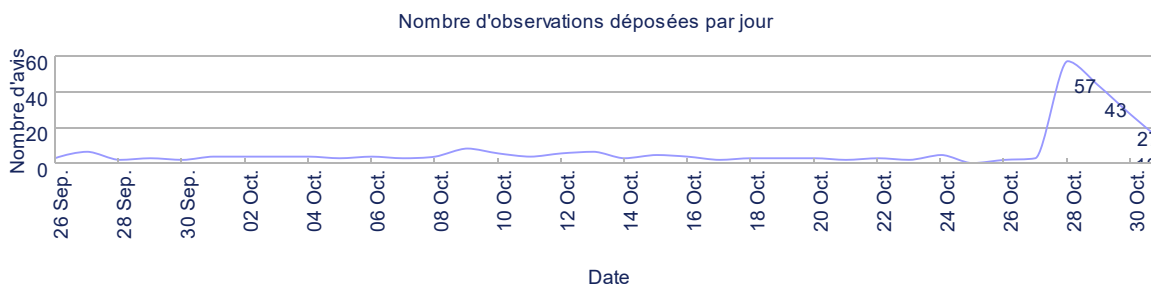
3.1.3. Tableaux de synthèse par modalités de recueil des observations

	Modalités d'enregistrement des observations	Nombre		
		Registre	Obs.	PJ
Préfecture	Aucune observation a été recueillie sur le registre déposé en Préfecture.	1	0	0
Mairie du 16^e arrd.	16-R : Registre (format papier ouvert en mairie 16e arrt)	1	9	0
Mairie du 17^e arrd.	17-R : Registre (format papier ouvert en mairie 17e arrt)	1	20	0
Marché Bruix	M16-R : Registre (format papier ouvert sur le marché Bruix, 16e arrt)	1	19	0
Marché Berthier	M17-R : Registre (format papier ouvert sur le marché Berthier, 17e arrt)	1	28	0
Registre électronique	ER : Registre électronique (format dématérialisé)	1	227	6
Total		6	303	6



La Commission d'enquête constate l'importance de la participation par voie électronique. En effet, le public a porté de nombreuses contributions sur le registre électronique, tandis qu'il s'est peu déplacé en Préfecture et en mairie ainsi qu'à chacune des 10 permanences que les membres de la commission ont assurées dans les mairies concernées.

Le nombre d'observations déposées par jour a été relativement stable le premier mois de l'enquête. Une hausse des dépôts est à noter en fin d'enquête et en particulier les 28 et 29 octobres en raison d'une forte mobilisation de personnes représentant des cyclistes.



3.1.4. Contributions portées en nom collectif

Les contributions portées en nom collectif sont les suivantes :

- Mairie du 16e arrondissement : observation 16R-6
- Mairie du 17e arrondissement : observation ER-226
- Conseil de Quartier Ternes-Maillot : observation ER-3
- Association « Paris en Selle » : observation ER-86
- Association des Résidents de la Porte d'Asnières (RPA) : observation ER-176
- Fédération des Associations d'Usagers d'Île-de-France (FNAUT) : observation ER-201
- Association de Défense de l'Environnement Bineau-Villiers-Champerret (ADEBCV) : observation ER-211
- Paroisse Sainte Odile, observation ER-203
- Conseil syndical de copropriété : observation ER-64
- Syndicat des propriétaires du 21 rue Marbeau-75016 Paris : observation ER-66
- VIPARIS (gestionnaire CCI+Unibail) : observation ER-204

Ces contributions sont annexées au présent procès-verbal.

3.1.5. Courriers

4 courriers ont été reçus en Préfecture de la Région Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête publique :

- 2 courriers sont arrivés en dehors des dates d'enquête (MADRAY LESIGNE & BOURGERY).
 - ✓ Une carte postale est arrivée avant le démarrage de l'enquête (avis favorable, non pris en compte).
 - ✓ L'autre courrier a été réceptionné par la Préfecture le 2 novembre (avis défavorable, non pris en compte).
- 2 courriers sont arrivés en cours d'enquête (ROQUETTE et HUGUET).
 - ✓ Le premier concerne l'incidence du tramway sur l'offre de stationnement et émet une proposition visant à supprimer du mobilier sur l'espace public afin de réduire le nombre de places supprimées.
 - ✓ Le second fait état d'une opposition à ce prolongement (inutilité, trace sur l'av. Paul Adam contesté, nuisances sonores et visuelles, impacts sur le fonctionnement des lieux de cultes, nuisances des travaux).

3.1.6. Réunions publiques

En présence des représentants des maitres d'ouvrage et des membres de la commission d'enquête, les deux réunions publiques ont permis de présenter le projet d'extension du tramway et de débattre de 2 thèmes, à savoir :

- L'insertion du projet, ses incidences sur l'environnement et les mesures prises pour protéger l'environnement ;
- Le déroulement du chantier.

Une première réunion s'est tenue le mardi 9 octobre 2018 à l'École de Paris des Métiers de la Table, 17 rue Jacques Ibert 75017 Paris de 20 h à 22 h 30. 174 personnes étaient présentes. Les débats ont permis de mettre en exergue 18 questions (regroupées par intervenants et thèmes).

Une seconde réunion publique s'est tenue le lundi 15 octobre 2018 à la mairie du 16ème arrondissement de Paris de 20 h à 22 h. 52 personnes étaient présentes. Les débats ont permis de mettre en exergue 12 questions (regroupées par intervenants et thèmes).

Un compte rendu de chaque réunion publique établi par la Commission d'enquête, à partir de leur verbatim, est annexé au présent rapport.

3.2. Méthodologie d'analyse des observations du public

3.2.1. Thèmes retenus par la Commission d'enquête pour analyser les observations

La Commission d'enquête a décidé de regrouper les observations recueillies à travers 7 thèmes principaux, composés d'items, qu'elle a identifiés comme les plus représentatifs. La dénomination des thèmes et leur contenu ont été par la suite précisés à la lecture plus attentive des principaux sujets de préoccupation du public.

- Thème 1 : Le projet d'extension du tramway T3
 - 1.1. La pertinence de l'extension
 - 1.2. Le choix du tracé
 - 1.3. La question du bouclage au Pont du Garigliano
 - 1.4. Le positionnement des stations
 - 1.5. La suppression des ouvrages d'art (passages souterrains)
 - 1.6. Choix des modes de transport et d'alimentation
 - 1.7. Horaires d'exploitation et maintenance
- Thème 2 : Insertion du projet dans l'environnement urbain
 - 2.1. Insertion dans le paysage urbain et les grandes perspectives urbaines
 - 2.2. Aménagement des espaces publics
 - 2.3. Mobiliers urbains
 - 2.4. Nature en ville
- Thème 3 : Incidences du projet sur les mobilités / gestion de l'intermodalité
 - 3.1. Circulation automobile
 - 3.2. Stationnement & livraisons
 - 3.3. Interconnexion avec les autres modes de transports en commun
 - 3.4. Mobilités cyclistes

- 3.5. Nouvelles deux-roues (hors vélos)
- 3.6. Mobilités piétonnes

- Thème 4 : Incidences socio-économiques du projet
 - 4.1. Impacts sur la vie quotidienne (bruits, vibration, etc.)
 - 4.2. Impact sur la santé (pollution)
 - 4.3. Sécurité
 - 4.4. Impacts sur les activités présentes
- Thème 5 : Incidences du projet durant la phase travaux
 - 5.1. Exécution des travaux
 - 5.2. Conditions de circulations (véhicules, bus, piétons)
 - 5.3. Maintien de l'accessibilité aux immeubles, équipements, commerces
 - 5.4. Nuisances
 - 5.5. Interfaces avec les autres chantiers concomitants
 - 5.6. Indemnisation des commerçants
- Thème 6 : Participation du Public
 - 6.1. Concertation
 - 6.2. Objet de l'enquête publique
 - 6.3. Contenu et lisibilité du dossier d'enquête publique
 - 6.4. Information du public
 - 6.5. Permanences
 - 6.6. Réunions publiques
- Thème 7 : Autres projets soumis à enquête publique
 - 7.1. Mise en compatibilité du PLU
 - 7.2. Canalisation d'eau nord d'Eau de Paris

3.2.2. Méthode de dépouillement des observations

La commission d'enquête a organisé la répartition du travail entre ses membres. Elle a dépouillé les observations au fur et à mesure de leur dépôt sur chacun des supports (registres papier ouverts sur les lieux d'enquête, registre électronique, courriers, réunions publiques). Ainsi, les observations ont été répertoriées de la façon suivante :

- par ordre chronologique d'enregistrement,
- date de l'observation,
- identité du public (nom et adresse)
- pièces jointes,
- sens de l'avis (favorable, critique, défavorable),
- synthèse de l'information,
- Thème(s) concerné(s) par l'observation.

Les observations ont ensuite été hiérarchisées au regard de leur pertinence par rapport au projet et à l'objet de l'enquête publique. Ainsi, chaque observation a été numérotée, synthétisée et décomposée par thème. Un tableau de synthèse des observations est annexé au présent rapport.

3.3. Analyse thématique des observations du public

Une analyse détaillée de l'ensemble des observations du public est présentée ci-après pour chacun des 7 thèmes retenus par la Commission d'enquête. Elle s'appuie sur les 4 étapes suivantes :

1. L'analyse et la synthèse des observations recueillies : la Commission d'enquête analyse d'abord l'expression du public avec une restitution la plus fidèle possible des observations, propositions et contre projets, recueillis et classés dans chacun des thèmes suivant les principales problématiques et sujets d'expression ;
2. Les questions complémentaires de la commission : la Commission d'enquête présente ses propres interrogations afin de lui permettre d'émettre une appréciation éclairée sur le projet au regard de chacun des thèmes ;
3. Les réponses des maîtres d'ouvrage à ces observations et questions ;
4. L'appréciation de la Commission d'enquête sur ces observations et réponses, thème par thème.

Une analyse synthétique de l'ensemble des observations est présentée à la fin du présent rapport.

THEME 1

OBSERVATIONS RELATIVES A L'EXTENSION DU TRAMWAY T3 JUSQU'A LA PORTE DAUPHINE

1.1. ANALYSE & SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

1.1.1. La pertinence de l'extension

Le public qui s'est exprimé est majoritairement favorable au prolongement du T3 à Porte Dauphine y voyant un « *intérêt indéniable* » (ER-77, TERRIER JEAN-EMMANUEL). « *Je suis très favorable au prolongement du T3 vers l'Ouest.* » (ER-112, BADIE). « *Je salue l'arrivée du tramway dans cette zone de Paris où il sera fort apprécié par les habitants du 17e pour les déplacements de courte distance vers le bois de Boulogne ou le nord parisien.* » (ER-1X63, AGATHE).

Les mairies du 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement sont également favorables au prolongement du tramway T3 jusqu'à la Porte Dauphine, « *dans la mesure où il permettra une meilleure desserte de l'Université et d'une façon plus générale du quartier « Maillot-Dauphine* » (16R-6, Mairie du 16e arrondissement).

A l'inverse, des personnes ont émis un avis défavorable à ce prolongement, pour les motifs principaux suivants :

- Les lignes de bus PC1 et PC3 existantes remplissent parfaitement leur rôle. « *Aucun intérêt sur une portion si courte, le PC1 remplit bien cette fonction depuis des années* » (ER-68, NEYRET). « *Il y a déjà le PC qui fonctionne très bien et le RER C* ». (ER-60, D'ANTENAY).
- La redondance de cette nouvelle offre de transport collectif avec celle du RER C. « *Il existe déjà une liaison par le RER C qui part de la porte de Clichy, passe par la porte Pereire puis porte Maillot et porte Dauphine, qui est peu chargée et pour lui dépenser 200 M€ pour si peu de trajets n'est pas justifié* » (17R-4, MOULY).
- Le tramway est un mode de transport archaïque, au motif que dans le passé il a été supprimé de l'agglomération parisienne. Il suffirait « *d'avoir une ligne de bus PC en articulés et à fréquence élevée* » (ER-18, NR). Il est proposé de « *Remplacer les bus PC existants par des bus verts hybrides, qui relieraient le Pont du Garigliano à Porte d'Asnières* » (ER-183, Marle).
- Les conséquences sur la circulation automobile avec la multiplication des embouteillages provoqués par le tramway.
- La temporalité de ce prolongement. « *Il serait judicieux d'attendre la fin des travaux en cours Porte Maillot avant de créer de nouvelles perturbations à la circulation* » (17R-4, MOULY).

Une partie du public s'interroge, quant à elle, sur la pertinence du choix de la Porte Dauphine comme terminus, privilégiant soit un terminus à la Porte Maillot, soit un bouclage complet jusqu'au Pont du Garigliano. « *Le prolongement du Tram jusqu'à la Porte Maillot présente un intérêt indéniable, mais l'arrivée jusqu'à la Porte Dauphine semble plus discutable pour les raisons suivantes* :

- 1) *le trafic actuel du PC1 entre Maillot et Dauphine est moindre par rapport à la section Maillot-Asnières ;*
 - 2) *Boucler la ligne du T3 présenterait une réelle cohérence et limiterait les ruptures de charge, (...)*
 - 4) « *Entre Maillot et Dauphine, le parcours est possible par le RERC, et la desserte Porte Dauphine est assurée par le métro L2, RERC et PC1* » (ER-77, TERRIER JEAN-EMMANUEL).
- « *Compte tenu du cauchemar routier que représente le franchissement à niveau de la Porte Maillot, il convient de mettre le T3 en terminus au Palais des Congrès, à proximité des accès métro et RER E* ». (ER-190, Non renseignée).

La FNAUT (ER 201) approuve « *le choix de ne pas limiter le prolongement du T3 à la porte Maillot, mais de l'amener jusqu'à la porte Dauphine. Bien que les prévisions de trafic sur ce court tronçon soient faibles, ce choix permet de reporter les installations techniques d'arrière-gare du terminus du T3 à la porte Dauphine et d'installer la station Porte Maillot au plus près des autres réseaux de transport* ». La FNAUT attire cependant l'attention des maîtres d'ouvrage sur « *la nécessité impérieuse de donner une réelle priorité au tram à la traversée de la porte Maillot et d'intégrer cet impératif dans le projet de restructuration de ce site* ».

1.1.2. Le choix du tracé

De nombreuses personnes se sont exprimées contre le choix de la variante nord entre la Place Léautaud et la Porte de Champerret, et en particulier le passage du tramway sur l'avenue Paul Adam. Parmi les raisons invoquées de cette opposition, il peut être noté l'étroitesse de l'avenue P. Adam, la multiplicité des traversées de carrefour, les nuisances causées, etc.

Cette opposition a clairement été exprimée lors de la réunion publique dans le 17^e arrondissement. Jean-Claude BAUMGARTEN voudrait savoir quelles sont les raisons qui ont fait que la variante Nord de tracé a été choisie. Comment cela a-t-il été fait ? Et quelles sont les raisons, quels sont les arguments ? Il pense que c'est très important de savoir cela et a découvert seulement ce soir que l'option Sud était écartée (17-RP2).

Parmi les observations déposées sur le thème du tracé, sont retenues :

- 1) « Il faut fermer et boucher les tunnels »,
- 3) « Trois avenues à franchir au carrefour Paul Adam, plus de piétons et d'infrastructures sensibles (crèches, entres médicaux, écoles, église, centre sportif, marché 2 fois/semaine, conservatoire et consistoire),
- 4) « Nous sommes déjà en zone rouge en termes de pollution atmosphérique et sonore »,
- 5) « plus cher et plus long à construire que la tracé Berthier/Villiers » ; (ER-30, MOUMDJIAN)

« Il semble illogique de vouloir faire passer un tram av. Adam plutôt que bd Berthier selon le parcours du PC3 qu'il remplace » ; 1) « L'av. Paul Adam en courbe est moins large que le bd Berthier, rectiligne et doté de contre-allées platées d'arbres », 2) « Les nuisances sonores dues au passage du tram et d'une gare y seraient donc amplifiées comme dans une caisse de résonance », (ER-34, REVERT FRANCOISE)

« l'avenue Mallarmé étant beaucoup plus étroite que le bd Berthier – Voir également l'entrée de l'église et le carrefour avec la rue de Courcelles important pour les activités des enfants ». (17R-7, LAFEUILLE)

Pour ces personnes, le tracé sur les boulevards Berthier et Villiers aurait dû être retenu. « Entre la Porte d'Asnières et la Porte Champerret, un tracé direct par le bd Berthier me semble préférable à l'option proposée par les avenues Adam et Mallarmé. Cela permettrait de supprimer autant que possible la circulation sur le bd Berthier » ; (ER-69, THOMAS BERNARD).

Il convient de noter qu'un grand nombre de personnes qui s'est exprimé contre cette variante font également état d'une insuffisance de concertation et d'information à ce sujet. « N'a pas été informée du choix de la variante nord, alors que pour les habitants des HLM Paris Habitat et les riverains de l'avenue Stéphane Mallarmé, le tracé par le bd Berthier était une évidence (...) ».

Cette opposition à la variante nord doit être relativisée au regard du nombre de personnes qui l'approuve : « Je suis en faveur du passage du tram par l'av. Mallarmé et Paul Adam. Je ne vois pas comment le faire passer par le bd Berthier .../... courbe serrée qu'il devrait faire av. de Villiers, l'impact calamiteux sur la fluidité de la circulation, condamnation du square Bellat » ; (ER-70, BL). « L'itinéraire nord du tramway lui paraît beaucoup plus adapté ». (17R-12, De NANTEUIL). Le « tracé, notamment de la porte d'Asnières à la porte de Champerret, via l'avenue Paul Adam qui pénalise moins d'habitants en termes de bruit et pas de commerçants ; de plus il supprime moins de places de parking » (17R-19, ROZO).

Sur le tracé en tant que tel, la Commission d'enquête note également des interrogations portant sur la traversée de la place Dauphine, la traversée au-dessus ou en dessous des tunnels, et également le tracé sur l'avenue du Maréchal Bruix, avec une desserte latérale de l'avenue.

Des personnes ont émis d'autres observations concernant le tracé de ce prolongement :

- « son tracé soit revu en le déplaçant vers le périphérique afin de ne pas empiéter sur le bd Bruix. » (M16-R13). Une ancienne riveraine, utilisatrice du marché).
- « utiliser la partie inutilisée du tunnel du RER C (...).La réutilisation d'une infrastructure existante, qui n'interfère pas avec les circulations de surface est beaucoup plus pertinente (...). Si cette solution de bon sens est impossible du fait des blocages de la SNCF, il convient alors de maximiser la desserte faite par le Tramway en le faisant passer au plus près du périphérique, en profitant des couvertures prévues à l'occasion des projets d'urbanisme en cours (Mille Arbres et Ville multistrates) » (ER-190, Non renseignée).
- L'emprunt des passages souterrains existants.
- Propose « bd Pershing plus large pour accueillir ce tracé » (ER-68, NEYRET)
- Estime « dommage que le tramway soit du côté du Bois de Boulogne et non du côté des habitations (ou au centre de la voirie) » (ER-7, CHOLET ARNAUD).
- Arnaud CAZIN d'HONINCTHUN riverain du boulevard de l'Amiral Bruix a regardé avec intérêt le projet sur le boulevard de l'Amiral Bruix, mais aussi ailleurs et pose deux questions sur le tracé. Pourquoi a-t-on privilégié le tracé nord sur la Porte Dauphine qui coupe l'avenue Foch ? Et pourquoi n'a-t-on pas envisagé un tracé au sud le long du bois ? (16-RP2)

La FNAUT (ER201) approuve le choix des tracés qui faisaient débat lors de la concertation publique de 2016, à savoir :

- Le tracé « sud » aux abords de la Porte de Champperret qui nous paraît le plus judicieux, comme nous l'avions expliqué dans notre avis précédent
- Le tracé « est » qui permet d'accéder à la porte Maillot par le boulevard Gouvion – Saint-Cyr et qui nous semble constituer le meilleur choix car il permet une intermodalité efficace entre le tram T3 et les autres réseaux de transports présents ou prévus à la porte Maillot : métro ligne 1, RER C, futur RER E et lignes d'autobus. Le tracé « est » par le boulevard Gouvion – Saint-Cyr comporte cependant un inconvénient, sa desserte médiocre de la gare routière du boulevard Pershing.

A noter qu'une personne approuve « *le passage retenu par le bd Gouvion Saint Cyr .../... (permis par la conservation du souterrain Porte Maillot pour les voitures) est la meilleure solution pour une bonne intermodalité* » (ER-67, FAVIER).

Des personnes s'interrogent sur le passage du tramway à l'emplacement du marché Bruix. Un riverain demande que le marché Bruix soit préservé (M16-R14).

1.1.3. La question du bouclage au Pont du Garigliano

La Commission d'enquête souligne les nombreuses interrogations sur les modalités du bouclage entre la Porte Dauphine et le Pont du Garigliano.

De nombreuses personnes favorables au tramway déplorent que « *la boucle ne soit pas bouclée* » (ER-73, PIEDALLU) et réitèrent leur soutien à un bouclage complet (ER-71, PASQUIER CLAUDE), souhaitent « *que le tramway fasse le tour complet de Paris* ». (M16-R10, LICOPPE). Elles s'interrogent sur l'absence d'information relatives à ce bouclage. « *Pourquoi la prolongation du tramway jusqu'au pont du Garigliano n'est toujours pas à l'ordre du jour ?* » (17R-19, ROZO). « *Pourquoi ne pas lancer dès maintenant la procédure pour la fin du bouclage jusqu'au bd Victor ? C'est urgent et cela limitera la durée globale du chantier* ». (ER-13, CANGARDEL). « *Quand le raccordement entier autour de Paris ?* » (M17-R7, MAGNAN)

Un riverain s'interroge à ce sujet « *Que reste-t-il de l'intérêt général du projet alors qu'il a été annoncé lors de la réunion publique du 9 octobre 2018 que le tramway ne bouclerait (dans tous les cas, pas Paris) entre Pont du Garigliano et Porte Dauphine ?* » (ER-183, Marle)

Enfin, s'il devait y avoir un nouveau prolongement, ce dernier doit aller, pour certaines personnes, jusqu'à la Porte d'Auteuil « *pour desservir les installations sportives (Roland Garros, Parc des princes) notamment dans la perspective des Jeux Olympiques de 2024* ». (ER-50, BENAROYA).

Par ailleurs, des personnes s'interrogent sur l'emplacement des terminus des T3a et T3b sur ce tronçon restant à réaliser.

Didier COTTIN relève qu'à la suite des propos tenus lors de la réunion publique du 16^{ème} arrondissement qu'il n'était pas en l'état question de terminer la boucle du tramway. Or il estime que ce projet d'extension n'a de sens que si l'ensemble de Paris est cerclé, sinon, vous avez des ruptures de charge (16-RP1).

1.1.4. Le positionnement des stations

La majorité des personnes s'étant exprimée est favorable l'emplacement des futures stations. A titre d'exemple :

- « *L'implantation de la station Mallarmé plutôt que av. Villiers permet un tracé direct en surface pour le tram vers la Porte de Villiers. Ce sera un avantage si la priorité aux feux est correctement assurée* » (ER-67, FAVIER).
- « *Une station sur la place Stuart Merrill faciliterait les correspondances métro et bus* ». (ER-69, THOMAS BERNARD).
- « *il est vital qu'il y ait un arrêt à Porte de Courcelles pour desservir tous les équipements publics (piscine, conservatoire, etc.)* » (M17-R19, Yves).

Des observations sont à noter sur l'emplacement de :

- La station Porte Maillot : « *l'emplacement pour la gare de la Porte Maillot est inadapté. 1) Il coupe l'axe de circulation naturelle du débouché prévu du RER E, 2) Il complique l'accès routier au bd Gouvion St-Cyr, 3) Il empêche de rétablir la continuité du bd Pereire Nord* ». Il est proposé « *une solution raisonnable pour l'ensemble des utilisateurs de l'espace public serait de le décaler au Nord-Ouest, pour dégager l'espace à l'Est pour les axes routiers et au Sud pour le transit voyageur* ». (ER-146, anonyme).
- La station Porte Dauphine, jugée trop éloignée des accès au métro (16-RP1).
- La station Porte d'Asnières, dont un déplacement est souhaité au nord de la porte, afin de réduire la distance avec la station Porte de Clichy.

1.1.5. La suppression des ouvrages d'art (passages automobiles souterrains)

De nombreuses personnes s'interrogent sur les conséquences de la suppression des passages automobiles souterrains sur les conditions de circulation et les nuisances générées par une circulation automobile de surface. « Ces souterrains sont de belles dimensions (2 fois 2 voies avec une hauteur de 3,40m). Ils protègent les riverains de nuisances et assurent la fluidité du trafic » (ER-81, SLAMA RAPHAËL). « Aujourd'hui à la Porte d'Asnières pour un piéton passer de Levallois à Paris est un parcours du combattant au milieu de véhicules bloqués aux intersections. Un tunnel souterrain est enterré et ne coupe pas la trajectoire, le trafic s'écoule au lieu de se bloquer, il ne coupe pas le paysage puisqu'il est en dessous. Donc mauvais argument pour ne pas dire fallacieux » (ER-80, JOURDAIN MARC). « Le comblement de la trémie du souterrain de la Porte Dauphine, associé au passage prioritaire et régulier du tram, ne faciliteront pas le transit auto au niveau du bd Lannes ou de l'av. Foch .../... pollution sonore et atmosphérique » (ER-75, LEVAILLANT). « L'obturation des tunnels de la Porte Champerret sera-t-elle source d'embouteillages pour ceux qui se dirigent vers la place Léautaud ? » (ER-6, NACCACH). « Le passage souterrain sous la Porte de Champerret va être comblé et la circulation va y devenir « un enfer » (17R-4, MOULY). « Le comblement du passage souterrain de la Porte Champerret sera source d'embouteillages et de blocage de la place et que la recherche d'une variante s'impose » (17R-5, Résident)

A l'inverse, des personnes jugent la suppression des souterrains de manière positive. « Je me félicite de la disparition du tunnel Champerret qui enlaidit le quartier et lui donne un aspect autoroutier. En aucun cas, on ne regrettera ce tunnel du fait de la pollution qu'il engendre à ses sorties av. Mallarmé et Adam – pollution de l'air liée aux pots d'échappement des voitures et pollution sonore du fait du bruit amplifiée des moteurs des voitures » ; (ER-70, BL). « La suppression des tunnels est une bonne chose et regrette que celui de la porte Maillot ne le soit pas également » (17R-17, DICCIOTTO).

Des personnes estiment que ces souterrains présentent un intérêt patrimonial. Ils pourraient être conservés pour accueillir de nouveaux usages. « Leur destruction constitue une perte pour le patrimoine d'infrastructures parisien et en même temps ouvre la perspective d'un long chantier nuisant, et coûteux. Leur maintien aurait dû constituer une priorité du projet » (ER-81, SLAMA). « Il n'y a pas d'utilisation des souterrains qui vont être comblés » (M17-R6, anonyme). « Pourquoi ne pas utiliser les souterrains désaffectés, en les affectant à des parkings de dissuasion puisque beaucoup de places de stationnement vont être supprimées en surface » (17R-19, ROZO).

Clotilde LEPEU si nous ne pouvions tout de même pas « faire des parkings supplémentaires au lieu de combler de béton ces volumes qui auraient pu être utilisés et certainement utiles pour les riverains qui veulent prendre le tram et laisser leur voiture près de leur domicile » (17-RP7).

1.1.6. Choix des modes de transport et d'alimentation

Peu d'observations ont été émises à ce sujet. Néanmoins, sur le choix du mode de tramway, des personnes pensent qu'une solution « bus » aurait été préférable. « Le Bus à Haut Niveau de Services aurait permis d'atteindre le même résultat sans endetter la ville sur les 50 prochaines années .../... le tram est moins efficace qu'un réseau de bus surtout quand celui-ci vient en plus d'un réseau de métro très dense » (ER-12, LVH). Sur le choix du mode d'alimentation électrique par voie aérienne, c'est l'impact visuel des caténaires qui est mis en cause. « Le tramway et ses caténaires, coupent la perspective de l'av. Foch, et amputent une partie de l'av. qui est site classé. Pour pallier l'atteinte à un site classé, deux solutions : ôter les caténaires nuisant à la perspective, ou insérer le tramway et son système de retournement dans le tunnel Henri Gaillard ». (ER-53, SEGARD, PRESIDENT AVQPMD).

Christian BODARD de l'association 16^e demain souligne qu'à Bordeaux, il n'y a aucun pylône électrique., tout passe sous terre. Ils ont eu des difficultés au début et maintenant, cela fonctionne très bien. Avez-vous pensé à ce système qui respecte l'environnement urbain et paysager ? (16-RP3).

1.1.7. Horaires d'exploitation et maintenance

Sur ce thème, il s'agit plus d'une demande d'information formulée par certaines personnes sur les horaires d'exploitation (« quels sont les horaires d'exploitation du T3 ? » - 16R-8, Habitant) (« Quels sont les horaires exacts du début et fin de service des tram y compris le week-end ? » ER-3, GAINARD SALIKA, présidente de la copropriété du 47 bd Gouvion St Cyr, Conseil de quartier Ternes/Maillot) et sur la nature des travaux de maintenance exécutés la nuit.

1.2. QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 1

La commission d'enquête s'interroge sur la temporalité et le choix du terminus du prolongement du tramway, et sur ce qui a amené les maîtres d'ouvrage concernés à ces choix, à savoir :

- Un terminus à la Porte Dauphine alors que les conditions du bouclage ne sont pas arrêtées. En quoi le terminus à la Porte Dauphine ne remet-il pas en cause le bouclage jusqu'au Pont du Garigliano en mode tramway ? Pour quelles raisons les retombées socio-économiques du bouclage du T3 jusqu'au Pont du Garigliano ne sont-elles pas évaluées au regard des arcs T3a et T3b dans leur intégralité ? En cas de remise en cause du mode tramway pour achever le bouclage, quelles sont les solutions alternatives au tramway ? A quelle échéance le bouclage est-il envisagé ?
- Un démarrage prévisionnel des travaux dès 2019. Les riverains de la Porte d'Asnières et les habitants du 17^e arrondissement, concernés par le précédent prolongement et le nouveau prolongement vont subir les nuisances des travaux de manière quasi-continue, pendant 8 à 10 ans. Quelles sont les raisons qui ont motivé au choix de lancer le prolongement du tramway en 2019 ? Une interruption plus longue des travaux ne serait-elle pas justifiée ?

Quelles sont les raisons qui ont amené au choix de la variante nord à l'issue de la concertation préalable effectuée, ainsi que les modalités d'association des riverains ou de leurs représentants à cette décision ?

Comment la maîtrise d'ouvrage entend-elle mener une réflexion sur l'utilisation des passages souterrains ? Quelles solutions alternatives au couplement pourraient être retenues ? Ces solutions sont-elles compatibles avec le calendrier de réalisation de l'extension ?

Les maîtres d'ouvrage peuvent-ils apporter des précisions sur la façon dont s'effectuera le relais de maîtrise d'ouvrage entre Ile-de-France Mobilités et la RATP et sur les conditions techniques de cette transition et indiquer sous quelle forme la RATP est déjà associée à ce projet, notamment sur la question des intermodalités actuelles et futures, en phase travaux et après la mise en service de l'extension ?

1.3. REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME 1

1.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

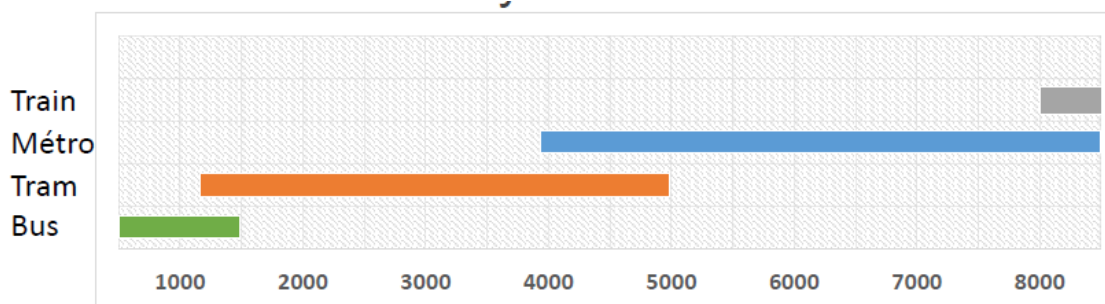
Sur la pertinence de l'extension

Le prolongement du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine améliorera la desserte du nord de Paris sans rupture de charge des 17^e et 16^e arrondissement de Paris en limite des communes de Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine. Il empruntera les boulevards des Maréchaux et desservira de nombreux établissements et équipements comme ceux de la Porte de Courcelles, le Palais des Congrès, l'Université Paris Dauphine.

Le prolongement du tramway T3b offrira aux voyageurs, en comparaison de la situation existante :

- Des gains de temps par rapport aux lignes de bus PC actuelles, notamment grâce à une vitesse commerciale améliorée par rapport aux lignes existantes PC1 et PC3 et à la possibilité qui sera offerte de se déplacer sans correspondance de la Porte Dauphine à la Porte de Vincennes. En effet, le prolongement du T3 à la Porte d'Asnières impose depuis le 24 novembre 2018 de réaliser une correspondance entre le T3b et la ligne PC1. Globalement, le gain pour le voyageur est estimé en moyenne à environ 3 minutes.
- Des gains de régularité grâce à la priorité donnée au tramway sur les autres usagers, à chaque carrefour.
- **Des gains de confort** liés à :
 - Un tramway entièrement accessible aux PMR,
 - Un transport guidé, qui permet plus de douceur dans les virages,
 - Un transport plus capacitair : les rames qui seront utilisés pour le tramway Citadis 402 permettent de transporter 300 voyageurs dont 78 assises en comparaison avec le PC1 – véhicules simples (70 voyageurs dont 30 places assises environ) et le PC3 – véhicules articulés (100 voyageurs et 40 places assises).
- **Des gains de lisibilité** : contrairement à la ligne PC actuelle pour laquelle les itinéraires sont dissociés au niveau de Berthier / Adam, et du Palais des Congrès, les quais des stations seront situés au même endroit.

La charge maximale du T3b sur le prolongement jusqu'à la Porte Dauphine, de 2 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin, se situera à l'arrivée à la Porte Maillot depuis le nord. Cette charge entre pleinement dans la fourchette de pertinence d'un tramway.



Le nombre de voyageurs attendus sur le prolongement est de 59 000 voyageurs/jour (dont 15% sur le tronçon entre Porte Maillot et Porte Dauphine).

Plus spécifiquement, la charge est plus faible sur le dernier tronçon (500 voyageurs/jour), entre la Porte Maillot et la Porte Dauphine, soit de l'ordre de grandeur de la charge au terminus actuel de la Porte de la Chapelle. Ce prolongement se justifie cependant au regard :

- de la desserte d'équipements structurants sur ce dernier tronçon, telle que l'université Paris Dauphine (10 000 étudiants ainsi que 2 000 enseignants-chercheur).
- de la correspondance que l'on imposerait aux voyageurs utilisant la ligne PC1 de part et d'autre de la porte Maillot. Ce sont en effet 4 500 voyageurs qui chaque jour devraient réaliser une correspondance entre le T3b et la ligne PC1.
- de la qualité des temps de correspondance avec les lignes C et E du RER et la ligne 1 à la Porte Maillot qui n'aurait pas été possible si le tramway avait eu pour terminus la Porte Maillot. En effet, la nécessité de positionner une arrière-gare aurait conduit à éloigner la station du T3b, rendant les correspondances avec le réseau ferré nettement moins attractives. Le simple fait de dégrader ces temps de correspondance ferait baisser la fréquentation du prolongement à l'heure de pointe du matin de 6 300 à 3 800 voyageurs, soit une diminution de 40% à l'horizon de la mise en service du projet.

Dans le cadre de la concertation préalable qui s'est tenue du 18 janvier au 21 février 2016, plusieurs hypothèses de terminus ont été présentées : à la Porte Maillot ou à la Porte Dauphine. La variante prévoyant le prolongement du tramway jusqu'à Porte Dauphine propose une insertion du tramway en surface à l'est du Palais des Congrès de Paris sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, avec le positionnement de la station près de l'actuelle sortie de la gare Neuilly-Porte-Maillot du RER C, au plus près des correspondances avec les lignes de transports et offre un gain de l'ordre de 2 à 3 minutes/aux autres variantes qui avaient été étudiées. Les scénarii en terminus Porte Maillot ne permettent pas de proposer de bonnes correspondances avec la ligne 1, le RER C ainsi que le futur prolongement du RER E (EOLE), ce qui posait fortement question sur l'opportunité du prolongement s'agissant de la station présentant les plus forts volumes d'échanges sur le T3b.

Le choix du terminus à la Porte Dauphine, porté par les maîtres d'ouvrages et les acteurs locaux, notamment la Mairie du 16ème arrondissement a été confirmé lors de la concertation avec le public qui s'est majoritairement exprimé en faveur de cette solution. Les études de schéma de principe portées à l'enquête publique se sont poursuivies sur cette variante en précisant ses caractéristiques.

Enfin, l'opportunité du projet est justifiée au regard de sa bonne rentabilité socio-économique. Son taux de rentabilité interne, de 12,5%, est largement au-dessus du seuil fixé de 8%. La rentabilité serait en revanche légèrement dégradée en cas de terminus à la Porte Maillot du fait de la plus faible fréquentation.

En conclusion [pour les maîtres d'ouvrage du projet], la pertinence du prolongement à la Porte Dauphine se justifie pleinement au regard d'une amélioration des conditions de desserte sans rupture de charge du nord de paris et d'une bonne intermodalité au réseau de transport grâce au choix du terminus à la Porte Dauphine tout en ne remettant pas en cause l'intérêt socio-économique du projet.

Sur le choix du tracé

La réalisation du projet de prolongement du tramway poursuit plusieurs objectifs :

- desservir le territoire très dense de l'ouest parisien ;
- affirmer le rôle essentiel du tramway T3 et poursuivre le maillage du réseau structurant ;
- augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements ;
- accompagner le développement urbain ;
- repenser l'espace public ;
- proposer un projet accessible à tous.

Le choix du tracé du tramway, tout au long du linéaire, est déterminé par la **desserte des équipements urbains** mais également par une **optimisation des conditions d'intermodalité** avec les autres modes de transport.

Le choix du tracé entre la place Léautaud et la Porte de Champerret :

L'insertion du tramway a été privilégiée, depuis le premier tronçon, sur les boulevards des Maréchaux afin de permettre d'accueillir les infrastructures liées au tramway, ainsi que des **aménagements cyclables et piétons** ainsi que de voirie. En outre, pour assurer des temps de parcours satisfaisants, il convient de proposer le tracé le plus rectiligne possible pour relier les différents points de desserte et limiter les éventuelles nuisances.

Concernant les variantes de tracé entre la place Léautaud et la Porte de Champerret, deux options de tracé ont été étudiées et présentées lors de la concertation préalable :

- Une variante dite « Nord » empruntant les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé en passant par la Porte de Courcelles;
- Une variante dite « Sud », empruntant le Boulevard Berthier puis l'avenue de Villiers (au niveau de la place Stuart Merrill). Dans cette variante, la fermeture du tunnel routier Champerret, rendu inopérant par la condamnation des accès et sorties sur le boulevard Gouvion Saint Cyr pour le passage du tramway, impose le réaménagement des avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé.

Les avis se sont majoritairement exprimés lors de la concertation en faveur de la variante Nord (69% des personnes ayant émis un avis sur le choix des variantes). La mairie du 17^{ème} arrondissement a également émis une préférence sur le tracé nord car il offre une meilleure desserte des équipements de la Porte de Courcelles (Conservatoire Municipal Claude Debussy, l'école polyvalente de Reims, la piscine municipale, le gymnase et le futur Centre européen du judaïsme).

L'analyse multicritère réalisée dans le cadre des études a permis de mettre en évidence les points principaux suivants :

- **Qualité de la desserte** : si la variante Sud permet une gestion optimisée des correspondances au niveau de la Porte de Champerret, elle ne permet en revanche pas de restituer autant d'emplacements bus sur le pôle Champerret que la variante Nord. Enfin, la variante Nord présente des rayons de giration moins serrés, permettant un moindre ralentissement du tramway au niveau des courbes ;
- **Circulation routière** : la variante Sud impose une déviation contraignante des flux importants de VP circulation sur l'Avenue de Villiers ;
- **Modes doux** : si les deux variantes permettent de proposer un itinéraire cycle le long du tracé, il convient de souligner que la variante Nord permet l'implantation de pistes dédiées, tandis que dans la variante Sud, les cycles circulent dans les contre-allées, avec risque de gêne lors de manœuvres de stationnement. Par ailleurs, la variante Nord permet de proposer des trottoirs plus larges sur les avenues Adam et Mallarmé ;
- **Périmètre de l'opération** : la condamnation totale du passage souterrain pour voiture de la Porte de Champerret est nécessaire dans les deux variantes, puisque l'accès sur le Boulevard Gouvion Saint-Cyr est fermé pour permettre le passage du tramway. Aussi, dans le cadre de la variante Sud, le périmètre de l'opération est beaucoup plus important, puisqu'il comprend la reprise des profils du boulevard Berthier et des avenues Adam et Mallarmé, tandis que pour la variante Nord, le boulevard Berthier n'est pas impacté sur cette section par le passage du tramway. Les interventions sur la canalisation Eau de Paris resteront limitées puisque la conduite ceinture Nord est en galerie sur une partie du boulevard Berthier.

Pour ces différentes raisons, la variante Nord a été retenue pour être présentée à l'enquête publique.

Lors de l'enquête publique, des riverains ont exprimé certaines craintes quant aux nuisances du tramway sur un secteur où les emprises disponibles de façade à façade sont de 30 mètres. Sur ce point, les maîtres d'ouvrage souhaitent rappeler que **de telles emprises permettent** l'insertion d'un tramway (même si elles sont plus étroites que sur le reste du tracé du T3). A titre d'exemple, le tramway Tram 9 (Paris-Porte de Choisy) est également inséré à Choisy le Roi, sur une partie de son

parcours, dans une avenue de 28 m de large. L'aménagement de voirie tel que proposé sur le T3b permet en effet de restituer l'ensemble des usages.

Concernant la circulation du tramway, le tracé retenu offre, par ailleurs, **moins de courbe et donc de risque de crissement**, pour lesquels ils existent des solutions correctives décrites ci-après.

Le choix du tracé de la porte Maillot à la Porte Dauphine :

Entre la porte Maillot et la porte Dauphine, sur le boulevard Amiral Bruix, le RER C qui circule actuellement sous la contre-allée, voire débordant légèrement sous la chaussée, circulait autrefois en tranchée ouverte. Celle-ci a été couverte au début du 20ème siècle, avec très peu de charge au-dessus de l'ouvrage. Après l'étude de différentes solutions d'insertion, les maîtres d'ouvrage ont retenu une insertion de la plateforme coté square afin d'éviter une longue interface avec le RER C en sous-sol.

Sur la porte Dauphine, le choix privilégié est celui contournant l'impact sur le giratoire de la Porte Dauphine.

L'insertion proposée prévoit une implantation latérale de la plateforme, côté Boulogne, le long du square Parodi puis du centre sportif ainsi que 2x1 voie de circulation sur le boulevard. La contre-allée existante avec ses places de stationnement et ses arbres est conservée d'où le positionnement latéral de la plateforme.

Plusieurs variantes d'insertions ont été étudiées afin de proposer une insertion plus rectiligne de la plateforme :

- une Famille 1 correspondant à une traversée quasi-rectiligne de la place, en coupant l'anneau routier.
- une Famille 2 correspondant au contournement de l'anneau routier par l'est (courbe, contre-courbe autour de la place) et au positionnement de la station « Porte Dauphine » côté bâtiment voyageurs du RER C.

Les variantes des 2 familles n'ont pas été retenues car elles avaient un impact très contraignant sur la circulation véhicule particulier, obligeant notamment l'équipement complet de la place avec une signalisation lumineuse tricolore pour fonctionner en carrefour à feux qui risque de fortement se répercuter sur l'exploitation du tramway.

La Famille de variante 1, bien que permettant un tracé plus rectiligne et de s'affranchir des interfaces avec le RER C, a un impact qui a été jugé trop fort sur le paysage urbain de la place.

Aussi, l'insertion retenue correspond à une traversée de la plateforme à l'est de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny, en recul pour éviter l'équipement du giratoire en carrefour à feux et les aérations du RER C. Cette insertion ne nécessite pas de réaménagement complet de la place et permet de ne pas impacter le jardin du rond-point central et sa statuaire. L'anneau routier passe de 25 m de large à 15 m, du fait du rétrécissement de la chaussée au droit du bâtiment voyageur du RER C (station « Foch ») nécessaire pour assurer le passage du tramway.

En raison du site classé des allées de l'avenue Foch, **une attention particulière a également été portée dans l'aménagement de la Porte Dauphine** : les matériaux proposés sont dans la continuité de ceux existants et les espaces arborés sont réimplantés dans la continuité de l'avenue pour renforcer la perspective paysagère. Les proportions de l'allée majestueuse sont préservées, les trottoirs sont aménagés dans la continuité de l'existant et du témoignage des allées cavalières du second Empire, **l'aménagement reste cohérent avec les caractéristiques du site**.

Un tracé par l'ouest de la place serait plus long et nécessiterait de traverser les bretelles d'accès et de sortie du boulevard périphérique, avec des impacts sur la circulation risquant d'être beaucoup plus importants.

Concernant la demande relative à un tracé coté boulevard Pershing, profitant des couvertures du boulevard périphérique prévues à l'occasion des projets 1000Arbres et Ville Multistrate, les couvertures seront intégralement bâties, elles ne permettent donc pas de faire passer le T3.

Pourquoi ne pas utiliser les trémies et souterrains pour insérer le tramway ?

Les ouvrages d'art condamnés par les travaux du tramway sont :

- Le Passage Sous Voirie (PSV) dans le secteur de Champéret (17ème arrondissement),
- Le Passage Souterrain Piétonnier (PSP) sous le boulevard de l'Amiral Bruix au droit de la Porte Maillot (16ème arrondissement) ;
- Le comblement d'un local technique enterré à l'intersection du boulevard Thierry de Martel et du boulevard de l'Amiral Bruix (16ème arrondissement) ;
- Le PSP sous le boulevard de l'Amiral Bruix, au droit de la rue Lalo (16ème arrondissement) ;
- Le PSV Henri Gaillard (16ème arrondissement).

L'insertion du tramway dans les trémies existantes n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- Le comblement des souterrains répond à une volonté de la Ville de Paris de repenser l'espace public pour améliorer le cadre de vie des habitants et éviter les coupures urbaines. Les tronçons déjà réalisés ont montré que le paysage des boulevards est profondément transformé et amélioré avec le tramway.
- Des difficultés techniques très importantes liées :
 - A la présence des ouvrages métro sous le souterrain routier, avec impossibilité d'apporter des charges supplémentaires ;
 - Aux normes de sécurité et d'évacuation entraînant une forte complexité technique ;
- Sur le 17ème, le tramway est inséré en position axiale sur un secteur très dense nécessitant dans tous les cas le comblement du souterrain (passage sous voirie Champerret) pour permettre de remettre la voirie à niveau et redistribuer l'espace public au profit de tous les modes de déplacement.
- Sur le 16ème, le comblement du boulevard Henri Gaillard est rendu nécessaire pour insérer la station Dauphine sur le boulevard Lannes (16^{ème}).
En effet, il y a une impossibilité d'insérer des stations en souterrain du fait de l'emprise disponible ce qui entraîne par exemple une l'impossibilité d'insérer une station en correspondance au niveau de la Porte de Champerret en maintenant les souterrains. De même, au niveau de la place Dauphine, emprunter le tunnel Henri Gaillard (16ème) impliquerait de positionner la station très au sud, après la fin de la trémie, et ainsi trop éloignée de l'Université Dauphine et des correspondances avec le métro 2 et le RER C.

Sur le processus de participation du public dans le choix du tracé :

Une concertation publique a été organisée par les maîtres d'ouvrage Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités sur les variantes de tracé du 18 janvier au 21 février 2016.

Quatre variantes de tracé ont été présentées à la concertation publique pour le projet de prolongement du tramway T3 vers l'ouest :

- Variante A : passage en surface à l'est via le boulevard Gouvion Saint Cyr avec terminus Maillot
- Variante B : passage en surface à l'ouest via le boulevard Pershing avec terminus Maillot
- Variante C : passage en surface à l'est via le boulevard Gouvion Saint Cyr avec terminus Dauphine
- Variante D : passage en souterrain à l'ouest par le passage souterrain Grand Maillot avec terminus Dauphine

Par ailleurs, entre la place Léautaud et la place Stuart Merrill, l'insertion du tramway pouvait être envisagée par le boulevard Berthier ou par les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé. Ces deux variantes respectivement Sud et Nord ont été présentées à la concertation.

Afin de toucher tous les publics concernés par le projet, et conformément aux délibérations des Conseils du STIF et de la Ville de Paris, les modalités d'information, d'échange et de contribution ont été multiples :

- Deux réunions publiques, une dans le 16ème arrondissement, l'autre dans le 17ème arrondissement ;
- Trois rencontres de proximité : au pôle bus de la Porte de Champerret, à la Porte Maillot et à Porte Dauphine ;
- Une réunion avec les représentants des acteurs économiques de la porte Maillot ;
- Un site internet dédié au projet (www.prolongement-t3ouest.paris.fr) pour s'informer sur le projet et sur l'actualité de la concertation et pour déposer un avis ;
- Des documents d'information : une plaquette et un dépliant qui comportait un volet détachable permettant de retourner un avis gratuitement par carte T ;
- Des expositions en mairies des 16ème et 17ème arrondissements, au service de l'Aménagement et de l'Urbanisme de Levallois-Perret, au Palais des Congrès et à l'Université Paris-Dauphine.

L'ensemble de ce dispositif ainsi que les enseignements tirés de cette concertation ont fait l'objet d'un bilan de la concertation, qui a été porté à la connaissance des élus locaux et des financeurs dans le cadre de la commission de suivi présidée par le STIF le 29 juin 2016.

Concernant le secteur Champerret, les enseignements de la concertation portés dans le bilan de la concertation précisent : **« Une majorité d'avis en faveur de la variante de tracé nord par l'avenue Paul Adam, la Porte de Courcelles et l'avenue Stéphane Mallarmé. Ce bilan et la poursuite des études sur la restructuration du réseau de bus et sur l'optimisation des correspondances entre les différents modes (métro, tramway, bus) permettront de choisir l'insertion la plus favorable qui sera présentée en enquête publique ».**

Par **délibération du conseil de Paris en séance du 4 au 6 juillet 2016**, après délibération des conseils des 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements, et par **délibération du conseil d'administration du STIF le 13 juillet 2016**, les élus ont approuvés le bilan de la concertation publique qui prévoyait notamment la poursuite des études techniques afin de choisir, sur le secteur Champerret, l'insertion la plus favorable qui sera présentée en enquête publique.

Le bilan de la concertation a été publié sur le site internet du projet à l'issue de ces délibérations. Il figure également dans les annexes du dossier d'enquête publique.

Après la concertation publique et l'approbation du bilan de la concertation, le processus décisionnel du choix du tracé s'est déroulé avec les élus locaux, les élus de la Région Ile-de-France, du CD92, ou leurs représentants, et les représentants de l'État, dans le cadre de réunions de travail ou de commissions de suivi présidées par Ile-de-France Mobilités. **Ce processus est conforme aux conclusions du bilan de la concertation.**

Marché alimentaire Bruix :

Sur le boulevard Amiral Bruix, entre les rues Marbeau et Weber, la voie de circulation VP et les deux files de stationnement de la contre-allée sont interrompues afin de maintenir le marché alimentaire les samedis et mercredis matin, comme actuellement. L'aménagement prévu comporte un trottoir avec une piste cyclable bidirectionnelle (utilisable hors jours de marché). **Le projet est donc compatible avec le maintien du marché alimentaire Bruix.**

Sur la question du bouclage au pont du Garigliano

Pourquoi ne pas prolonger directement le tramway jusqu'au Pont du Garigliano ?

Le SDRIF préconise un prolongement du tramway à porte Maillot à l'horizon 2030 dans la perspective d'un bouclage à terme. Les études amont et la concertation publique ont montré l'intérêt d'un prolongement jusqu'à la porte Dauphine. Les premières études menées sur **l'opportunité d'un potentiel bouclage**, outre les impacts d'insertion à mesurer, ont mis en avant **des niveaux de fréquentation moins importants** entre la porte Dauphine et le Pont du Garigliano que sur la ligne T3a actuelle ou T3b prolongée à la Porte Dauphine. **Au regard du nombre de voyageurs à transporter, la réalisation d'un tramway ne se justifierait pas à court ou moyen terme.** Par ailleurs, prolonger le T3a ou le T3b risquerait de fragiliser l'exploitation de ces lignes et conduirait à une suroffre sur un linéaire important et donc des coûts d'exploitation importants. La charge maximale dans un sens donné sur une heure pour le PC1 se situe entre 500 et 600 voyageurs. Cette charge doit être comparée à la capacité offerte au voyageur, à savoir 4 900 places par sens en heure de pointe pour la ligne T3a et 4 500 places pour la ligne T3b. Compte tenu de la longueur de la ligne à prolonger jusqu'au Pont du Garigliano (via le T3a ou T3b), des études d'exploitation seront nécessaires pour s'assurer de la faisabilité d'exploitation avec création potentielle d'un nouvel arc. La création d'une nouvelle ligne de tramway indépendante des deux autres entre ces terminus dégraderait d'autant plus sa fréquentation au regard des correspondances qu'elle imposerait à la Porte Dauphine et au Pont du Garigliano.

A court terme, afin d'améliorer les conditions de circulation des usagers bus sur le tronçon allant de la porte Dauphine au pont du Garigliano, la Ville de Paris, avec Ile-de-France Mobilités, propose **d'étudier dans la continuité du projet de tramway, des aménagements en faveur des bus** permettant une évolution de l'offre et un haut niveau de service se rapprochant de celui du tramway sur ce tronçon, **qui s'articulerait au mieux avec le prolongement du T3b à Porte Dauphine.** Une concertation publique sera menée par la Ville sur ce projet et permettra d'informer et consulter le public sur la définition de ce projet.

Conformément au SDRIF, l'opportunité d'un bouclage en mode tramway, à plus long terme et au regard de nouvelles données de développement urbain devra faire l'objet de nouvelles études venant confirmer sa pertinence et les conditions de sa mise en œuvre dont le tracé.

Enfin, les caractéristiques techniques actuelles du prolongement à la Porte Dauphine ne remettent pas en cause la possibilité d'un nouveau prolongement et d'un bouclage à terme. Le bilan socio-économique est un des éléments parmi d'autres venant déterminer le choix du mode et la pertinence de la réalisation d'un projet de transport en commun.

L'accès au Bois de Boulogne est cependant amélioré par le prolongement à la Porte Dauphine grâce à la station Bruix-Lalo au droit du square Anna de Noailles, qui constitue une entrée du Bois de Boulogne, ou la station porte Dauphine qui permet d'accéder au Bois de Boulogne au niveau de la Route de Suresnes ou de la route de la porte Dauphine à la porte des Sablons. Les itinéraires cyclables sécurisés aménagés dans le cadre de l'opération sont également autant de possibilités d'accès au Bois de Boulogne à vélo. Ainsi que dans le cadre d'une variante de tracé étudiée pour la ligne PC à la mise en service du prolongement.

Sur le positionnement des stations

Quelle logique a guidé les MOA dans le positionnement des stations ?

L'extension du Tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine comprend la création des sept stations. Le projet tient compte des aménagements réalisés précédemment et ne prévoit pas la reprise de la station de la Porte d'Asnières.

L'implantation des stations a été définie de façon à **assurer une couverture optimale de l'urbanisation** tout en assurant les **meilleures correspondances possibles** avec les autres modes de transport. Dans une volonté d'harmonisation, les stations de l'extension de la Porte d'Asnières à Porte Dauphine s'inscriront dans le même modèle que les stations existantes des tramways T3a et T3b en s'adaptant au contexte urbain.

Station Porte de Courcelles, à quai central

L'insertion avenue Paul Adam de la station « Porte de Courcelles », en quai central de 5 mètres de largeur, répond à la fois au besoin de desserte de l'ensemble des axes débouchant sur la place Léautaud et des équipements de la Porte de Courcelles.

Pour mémoire, les études préalables à la concertation prévoyaient une station intermédiaire « Place Léautaud » entre la Porte d'Asnières et la Porte de Champerret sur le boulevard Berthier juste avant la Place Léautaud. La poursuite du dialogue avec les acteurs a montré l'intérêt de mieux desservir la Porte de Courcelles, et en particulier ses équipements : Conservatoire Municipal Claude Debussy, l'école polyvalente de Reims, la piscine municipale, le gymnase et le futur Centre européen du judaïsme. Trois scénarios ont été étudiés dans le cadre du schéma de principe :

- l'ajout d'une station sur l'avenue Mallarmé,
- l'ajout d'une station sur l'avenue Paul Adam,
- le déplacement de la station "place Léautaud" sur l'avenue Paul Adam.

Ce dernier scénario a été retenu au stade du schéma de principe. La station renommée pour l'occasion Porte de Courcelles permet d'améliorer la desserte de la Porte de Courcelles sans insérer de station supplémentaire et sans impacter le coût du projet.

Station Porte de Champerret, à quai latéral

La station « Porte Champerret » est **positionnée au plus près des correspondances avec le pôle bus de Champerret** proche de la Place Stuart Merrill pour faciliter l'intermodalité entre les modes de transport.

Station Porte de Villiers, à quai central et Station Porte des Ternes, à quai latéral

La solution d'insertion implique la fermeture à la circulation, exception faite pour les pompiers, du barreau routier du boulevard Gouvion-Saint-Cyr située après le coude du boulevard, entre la rue Ruhmkorff et l'avenue des Ternes. La station « Porte des Ternes » est insérée sur cette aire piétonne.

Les études préalables à la concertation envisageaient une station intermédiaire « Porte de Villiers » entre la Porte de Champerret et la Porte Maillot sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr après le croisement avec l'avenue de la Porte de Villiers. La concertation de 2016 et la poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire ont montré l'intérêt de mieux desservir la Porte des Ternes, notamment pour mieux desservir les projets urbains "Mille arbres" et "Multistrates".

Deux variantes ont été étudiées dans le cadre du schéma de principe :

- le décalage de la station "Porte de Villiers" au plus près de l'avenue des Ternes ;
- l'ajout d'une station "Porte des Ternes" au plus proche de l'avenue des Ternes et avec le décalage de la station "Porte de Villiers" avant le croisement avec l'avenue de la Porte de Villiers.

Les études ont montré **l'intérêt d'une station supplémentaire** pour une desserte optimale des projets "Mille Arbres" et "Multi strates", tout en conservant une distance raisonnable entre les deux stations. Cette variante est également plus cohérente avec la concentration d'emplois et d'habitations sur le secteur.

Station Porte Maillot, à quai latéral

L'insertion de la plateforme sur cette séquence est un des points les plus complexes du projet, les enjeux sont notamment d'assurer le franchissement de la place de la Porte Maillot dans de bonnes conditions de sécurité (VP, tramway), de proposer un aménagement global cohérent avec le projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot- EOLE ou encore d'assurer une intermodalité optimale entre le T3, le RER C, le Métro 1 et le prolongement du RER E - EOLE.

Sur cette séquence, la plateforme reste en latéral côté Neuilly/Boulogne (ouest). La station « Porte Maillot » est insérée sur le parvis du bâtiment voyageur du RER C. Par ailleurs, la rampe de station côté avenue de la Grande Armée sera conservée, alors que la sortie de station côté boulevard Gouvion-Saint-Cyr se fera par deux marches en sifflet. Ce principe permet de décaler la station au maximum vers le boulevard Gouvion-Saint-Cyr pour faciliter l'écoulement des flux piétons entre la sortie EOLE située entre le parvis du Palais des Congrès et le bâtiment voyageur du RER C.

Station Bruix Lalo, à quai latéral

L'insertion proposée prévoit une implantation latérale de la plateforme, côté Boulogne, le long du square Parodi puis du centre sportif ainsi que 2x1 voie de circulation sur le boulevard. La contre-allée existante le long de l'amiral Bruix avec ses places de stationnement et ses arbres est conservée. Le souterrain routier Henri Gaillard est comblé permettant ainsi de prolonger la contre-allée jusqu'à l'avenue Foch, de recréer une offre de stationnement et de proposer de nouvelles plantations. La station « Bruix-Lalo » est insérée juste après l'intersection du boulevard Amiral Bruix avec la rue Lalo et le boulevard Thierry de Martel.

Station Porte Dauphine, à quai latéral

La station « Porte Dauphine » est positionnée au tout début du boulevard Lannes, au plus proche de la correspondance avec le RER C et de l'Université Paris-Dauphine. La plateforme tramway est ensuite prolongée jusqu'à l'intersection avec la rue de Longchamp afin de créer une arrière-garde de 155 m permettant le stockage de 4 positions de remisage rames de tramway (comme à Porte d'Asnières) afin de garantir des conditions optimales d'exploitation de cette ligne particulièrement longue. Cette insertion nécessite de fermer le PSV (Passage Sous Voie) Henri Gaillard et le comblement de ses trémies routières. Pour faciliter le flux routier reporté sur le boulevard Lannes, la chaussée passe de 1 voie VP à 2 voies à l'approche du carrefour de la place du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Par ailleurs, le tramway est positionné de manière latérale le long du Boulevard Lannes, faisant face au bâtiment voyageurs du RER C « Gare Avenue Foch ». Une correspondance est possible avec le métro 2 dont la première entrée est à 150m de la future station de tramway. La distance entre les deux stations réside dans les aménagements sous voirie, de la présence du RER C en tunnel qui ne permet pas de localiser la plateforme tramway plus proche du métro. La position du tramway faisant face à l'Université Paris-Dauphine permet de capter les flux d'étudiants, enseignants et personnel qui s'y rendent chaque jour.

Sur la suppression des ouvrages d'art

La fermeture à la circulation publique des passages souterrains routiers répond à une volonté de la Ville de Paris de repenser l'espace public pour améliorer le cadre de vie des habitants et éviter les coupures urbaines. Les tronçons déjà réalisés ont montré que le paysage des boulevards est profondément transformé et amélioré avec le tramway. **Le comblement des trémies répond également à des contraintes techniques pour faciliter le passage du tramway en surface.**

Sur le 17^{ème} arrondissement, l'insertion du tramway en position axiale nécessite la fermeture du souterrain à la circulation publique et le comblement des trémies situées avenue Paul Adam, avenue Stéphane Mallarmé et boulevard Gouvion Saint Cyr avec la remise à niveau de la voirie. Sur le boulevard de Reims, le projet prévoit la fermeture de la trémie. La solution technique de l'intervention sur l'ouvrage d'art, proposée au stade des études préliminaires, réside en un comblement de l'ouvrage sauf au droit de la ligne de métro 3, où est prévue la reconstitution d'une dalle supportant le tramway. Ce comblement permet la plantation d'arbres d'alignement sur l'avenue Stéphane Mallarmé et le boulevard de Reims.

L'affectation du volume souterrain du passage sous voirie (PSV) Champerret à un usage type espace logistique urbaine (ELU) nécessite le maintien de la trémie boulevard de Reims avec un usage d'entrée et sortie et l'étude de la création de sorties de secours intermédiaires.

A ce stade, la ville de Paris poursuit les études de structure des ouvrages nécessaires à la définition précise des solutions techniques à retenir pour la fermeture du tunnel Champerret, parallèlement à l'évaluation de la faisabilité d'une réutilisation du volume souterrain.

Sur le 16^{ème} arrondissement, la fermeture du passage souterrain Henri Gaillard avec comblement de la trémie et remise à niveau de la voirie permet d'insérer la station Dauphine sur le boulevard Lannes, de repenser globalement l'aménagement du secteur boulevard Amiral Bruix aujourd'hui très peu qualitatif, et de prolonger la contre-allée en créant des places de stationnement complémentaires. **A ce stade des études, un comblement total de l'ouvrage Henri Gaillard est prévu.**

Sur le choix des modes de transport et d'alimentation

Possibilité de mettre en œuvre un système sans caténaires ?

Le parc de rames du tramway T3 est mutualisé entre les deux arcs T3a et T3b pour permettre une plus grande souplesse d'exploitation. Aujourd'hui, ce parc est composé d'environ 65 rames (incluant les nouvelles rames reçues récemment pour assurer l'exploitation du prolongement de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, et abaisser l'intervalle de 5 à 4 minutes en heures de pointe). Ces rames sont équipées d'un système de captation « classique » du courant électrique à l'aide d'un pantographe, sorte de bras articulé présent sur le toit des rames, venant toucher les lignes aériennes de contacts (les caténaires).

La mise en œuvre d'un système d'alimentation permettant de s'affranchir de caténaires sur la traversée de l'avenue Foch impliquerait d'intervenir à posteriori sur l'ensemble des rames déjà en exploitation, afin de les rendre compatibles avec ce système (qu'il s'agisse d'alimentation par le sol ou de système de batteries). A titre d'exemple, pour un système d'alimentation par le sol, il serait nécessaire d'installer des équipements complémentaires de captation du courant au sol, et de modifier l'architecture et les systèmes embarqués d'alimentation des rames. Le coût d'une telle adaptation est estimé à plusieurs dizaines de millions d'euros en termes d'investissement avec un impact sur les coûts de maintenance et d'exploitation (maintenance des installations fixes, « retrofit » des rames existantes sous exploitation.).

Le système d'alimentation retenu avec caténaire est un système ayant démontré sa fiabilité et sa robustesse avec des coûts d'exploitation maîtrisés, éléments déterminants au regard du nombre de voyageurs actuellement transportés et à venir.

Dans le cadre du projet, aucune prédisposition venant anticiper un changement de technologie n'est prise en compte en raison de l'absence de faisabilité avérée sur la mutation des infrastructures et du matériel roulant existants ainsi que des conséquences sur l'exploitation du T3a et T3b

Sur les horaires d'exploitation et de maintenance

Quels seront les horaires du futur tramway ?

Le tramway circulera de 5h30 à 00h30 en semaine et jusqu'à 1h30 en week-end.

Quelle sera la fréquence de passage d'un tramway ?

Un passage en station est prévu toutes les 4 minutes en heures de pointe et toutes les 8 minutes en heures creuses.

Quelles opérations de maintenance sont prévues ?

Diverses opérations de maintenance sont mises en œuvre par l'exploitant. Il convient de distinguer différents niveaux d'intervention, en fonction de leur consistance et de leur récurrence :

- Nettoyage de la plateforme notamment pour enlever les feuilles mortes (récurrence : toutes les nuits pendant la période automnale). Le nettoyage est réalisé par un engin de type rail route avec un agent à pied pour suivre l'intervention ». Ce véhicule circule sur la voie tramways et assure un nettoyage de la plateforme et de des rails.
- Maintenance courante des infrastructures :
 - Zones comportant un appareil de voie (ne concerne donc que quelques zones du tracé – récurrence : tous les 6 mois à un 1 an pour une durée d'une ou deux nuits). Un appareil de voie est un aiguillage qui permet aux tramways de changer de voie pour bifurquer sur une autre ligne ou voie
 - Maintenance courante de la ligne aérienne de contact et de son armement (récurrence : contrôle deux fois sur l'année sur l'ensemble de la ligne) ;
 - Opérations de meulage de rails (Récurrence : tous les 2 à 3 ans pendant la période estivale – environ 600 m sont traités par nuit, soit sur une durée d'intervention d'environ 2h30 et dont les horaires sont aléatoires). Un riverain est impacté à peine 10 minutes sur une opération. A noter que le bruit de chaque engin à la maintenance RATP est par ailleurs contrôlé avant sa sortie sur le terrain.

- Autres opérations ponctuelles nécessitant l'utilisation d'engins thermiques (nacelles, rail-route, camion plateforme...). Les interventions se font alors en nuit courte.
- Opérations plus lourdes de renouvellement des infrastructures :
 - Renouvellement de rails. Elles sont menées 10 à 15 ans après la mise en service du tramway (sauf rupture préalable). L'intervention est menée sur une nuit.
En correctif d'urgence : capacité de la RATP à traiter 4 à 10m de voie (coupon) en nuit courte (3H environ) avec des engins
En renouvellement patrimonial : chantier souvent en coupure d'exploitation (capacité supérieure à 60 - 100 m par jour)
 - Renouvellement de la Ligne Aérienne de Contact. Elles sont menées au plus tôt 10 ans après la mise en service du tramway (sauf rupture préalable). L'intervention est menée sur une nuit.
Pour le préventif : intervention sur une nuit, 1,5km de linéaire par nuit avec des engins

Pour le correctif : durée d'intervention en nuit sur 2 heures environ avec des engins (trentaine d'occurrence sur le T3 existant en 2017).

1.3.2 Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'Enquête sur le thème 1

Les raisons qui ont motivé au choix de lancer le prolongement du tramway en 2019 :

Les études de prolongement du tramway depuis la porte d'Asnières répondent aux objectifs de la feuille de route de la Maire de Paris à Christophe Najdovski, adjoint à la Maire, chargé des Transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public ainsi que ceux inscrits au SDRIF. Les procédures s'accompagnent également de délai de validité, qui nécessitent de prévoir un enchaînement des étapes (déclaration de projet, permis d'aménager, marchés publics). Le calendrier a été établi avec une durée de travaux tenant compte de l'expérience des précédents tronçons en vue d'une **mise en service compatible avec les Jeux Olympiques de 2024.**

Variante Nord :

Voir commentaires et avis apportés au sous-thème 1.1.2 sur le choix du tracé entre la place Léautaud et la Porte de Champerret et sur le processus de participation du public dans le choix du tracé.

Réutilisation des passages souterrains :

Concernant la réutilisation des souterrains, **l'utilisation de tout ou partie du volume du PSV Champerret peut être examinée au regard de** la possibilité de conserver la trémie du boulevard de Reims non impactée par l'insertion de la plateforme. Cette faisabilité doit être précisée dans le cadre de **l'approfondissement des études de structures de l'ouvrage** pour préciser les conditions de résistance de l'ouvrage au passage du tramway.

La mise en œuvre d'un projet de réutilisation du volume souterrain serait subordonnée à sa propre procédure, en fonction des caractéristiques de l'établissement qui pourrait être créé (ERP, ERT...) et devrait **intégrer, en entrants des phases études et travaux, les contraintes de coordination avec le projet du tramway.**

Organisation de la maîtrise d'ouvrage entre Île-de-France Mobilités et la RATP :

Le projet de prolongement du T3 à Porte Dauphine est **porté par la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités** depuis les études dites de dossier d'objectifs et de caractéristiques principales jusqu'à la phase d'enquête publique. Il s'agit donc d'une co-maîtrise d'ouvrage.

Dans le cadre du prolongement du T3 à Porte Dauphine, la **Ville de Paris est financeur et maître d'ouvrage coordinateur de l'opération**. A ce titre, elle assure le pilotage de l'opération. La Ville de Paris assure la conduite des études d'insertion urbaine, de l'étude d'impact, l'élaboration du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique. C'est elle qui est chargée de la synthèse des études. La Ville de Paris assurera la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains et de voirie et celle des études ultérieures.

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, elle imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Ainsi, elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, dont elle confie ensuite l'exploitation à des transporteurs. Dans le cadre du prolongement du T3 à Porte

Dauphine, Île-de-France Mobilités mène les études relatives au système de transport et finance le matériel roulant et le coût de l'exploitation.

Une fois le prolongement déclaré d'intérêt général, Île-de-France Mobilités désigne la **RATP qui assurera à son tour la maîtrise d'ouvrage du système de transport** dans le cadre des études détaillées (avant-projet et projet) et des travaux. **Île-de-France Mobilités assure cependant un rôle de contrôle et de suivi** des ouvrages réalisés par la RATP, dans le cadre d'instances de suivi (comités techniques, comités de suivis, etc.) permettant de s'assurer de la bonne exploitation de la ligne à la suite de sa mise en service.

Enfin, comme pour l'ensemble des autres tronçons en service de la ligne de tramway T3, la RATP sera enfin en charge de l'exploitation du réseau une fois le prolongement construit.

1.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 1 : LE PROJET D'EXTENSION

La Commission d'enquête souligne que le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine s'inscrit dans le projet d'ensemble visant à créer une ligne de tramway le long des boulevards Maréchaux, dont la décision de principe remonte au début des années 2000. A ce titre, la Commission d'enquête considère que cette nouvelle extension se justifie pleinement.

Néanmoins, elle regrette que ce projet d'extension n'ait été présenté qu'au regard du contexte historique dans lequel elle s'inscrit et non dans une approche prospective. Il en résulte un flou sur les conditions techniques et la temporalité d'une dernière extension du tramway jusqu'au Pont du Garigliano alors que de nombreuses demandes du public porte sur cette question. La Commission d'enquête estime que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à ce sujet restent imprécises et ambiguës.

La Commission d'enquête juge le tracé retenu ainsi que le positionnement des stations pertinents, notamment au regard du bilan de la concertation préalable. Toutefois, malgré le fait que les maîtres d'ouvrages aient respecté leurs obligations légales en matière de décisions et d'information sur le bilan de la concertation préalable, l'arbitrage pris en faveur d'un passage du tramway sur l'avenue Paul Adam semble avoir été mal compris par une partie des riverains concernés qui s'est exprimée au cours de l'enquête publique.

THEME 2

OBSERVATIONS RELATIVES A L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

2.1. ANALYSE & SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

2.1.1. Insertion dans le paysage urbain et les grandes perspectives urbaines

La grande majorité du public qui s'est exprimée reconnaît que le tramway s'insère relativement bien dans le paysage. « C'est une belle rénovation qui attend cette portion si d'aventure, elle est menée dans le même esprit que précédemment » (ER 25, ARMAND). « Le projet de prolongement du T3 est une formidable opportunité de reconquête de l'espace public au profit des transports en commun bien sûr, mais aussi des mobilités actives, notamment le vélo » (ER-93, LABOURET). Néanmoins, cette même personne déplore « le projet manque d'ambition sur ce sujet, à l'image de la partie qui vient d'être livrée ».

La traversée de l'avenue Foch par le tramway fait l'objet de quelques observations :

- « Le franchissement de l'avenue Foch qui constitue un site classé au titre des monuments historiques et celui-ci devra faire l'objet du plus grand soin, de façon à garantir un impact le plus réduit possible et une bonne intégration paysagère » ; (16R-6, Mairie du 16^e arrondissement)
- « La Ville de Paris n'a pas le pouvoir, seule, de déclasser 2400 m² d'espaces boisés classés au bas de l'av. Foch pour insérer le tramway, ses voies et ses caténaires : les lois de 1852 et 1854 mettent en cause le législateur ; le classement de 1957 relève du Ministre chargé des sites. Le législateur et le Ministre doivent être saisis pour encadrer ce projet d'insertion du tramway dans l'av. FOCH, un projet qui doit être limité à son seul objet » (ER-57 SEGARD).

La mairie du 16^e arrondissement appelle également à une vigilance particulière sur le franchissement de l'avenue Foch « qui constitue un site classé au titre des monuments historiques et celui-ci devra faire l'objet du plus grand soin, de façon à garantir un impact le plus réduit possible et une bonne intégration paysagère ».

2.1.2. Aménagement des espaces publics

La Commission d'enquête constate une forte mobilisation de cyclistes, représentant environ le quart des observations déposées. De nombreuses observations portent donc sur l'aménagement des pistes cyclables. La Commission d'enquête les a traitées dans une sous partie spécifique ci-après ainsi que dans le thème 3.

L'aménagement des espaces publics, hors pistes cyclables

Sur cet item, la Commission d'enquête a noté les nombreuses remarques par rapport au traitement de la Porte de Champerret, et de manière globale tout au long du tracé sur le fonctionnement ou l'aménagement des pistes cyclables ainsi que sur la suppression des places de stationnement.

De nombreuses personnes soulignent le bénéfice apporté par les aménagements liés à l'extension du tramway. « C'est un projet urbain qui va redistribuer l'espace public au profit des transports en commun et des piétons. C'est une très bonne chose. Je ne qu'être d'accord » (16R-3, Non renseignée). « Je souhaite que la réalisation du prolongement du T3 soit l'occasion de réaliser un aménagement urbain qui soit favorable aux mobilités douces. Cela passe notamment par des espaces piétons larges et protégés, et des pistes cyclables répondant aux orientations inscrites dans la contribution versée par l'association Paris en Selle » (ER-174, BALADIER).

Des observations portent sur les conséquences des futurs aménagements sur le stationnement. Des personnes s'interrogent sur l'approvisionnement des commerces le long du tracé (17R-10, CHOUCIKI G) (M17-R1, WARCOIN). Des mesures de compensations sont souhaitées. « La suppression de places de stationnement sur le linéaire du boulevard Gouvion Saint-Cyr doit conduire à une réflexion sur l'éventuelle création de places dans les rues adjacentes » (ER-226, mairie 17^e). Il est regretté l'absence de propositions de parking pour compenser la suppression des places de stationnement. (17R-14, Habitant). Quelles solutions alternatives sont proposées pour les riverains, et pour les utilisateurs du centre sportif Jean-Pierre Wimille ? (M16-R6, HUBERT).

Par ailleurs, une personne constate que « Le projet n'accorde aucune place à l'accès aux immeubles riverains en particulier ». Elle demande :

- 1) Comment s'effectueraient les déménagements puisque la totalité des stationnements disparaissent sur le parcours du tramway ?
- 2) Comment feront les ambulances et véhicules pour PMR pour déposer leurs passagers ?

3) Comment les familles avec des enfants, très nombreuses dans les zones traversées, accéderont-elles à leurs logements ? Quelle gestion pour les courses, les bagages et les poussettes d'enfants ? Elle conclut en estimant que « Ce genre d'aménagement aura pour conséquence d'inciter les habitants à recourir à la livraison, engorgeant donc encore plus ce qui restera de voirie » (ER-147, Non renseignée).

Des observations concernent des endroits spécifiques où des améliorations sont souhaitées :

- Les représentants de la paroisse Ste-Odile (ER-203) précisent qu' « Il est impératif que puissent se garer devant l'église de Sainte Odile sur le parvis : les convois lors des enterrements, les voitures de ceux qui accompagnent les PMR, les camions lors des travaux, et ce tout au long de l'année comme cela existe actuellement avec des places réservées ». Ils ajoutent que le spot existant devant être supprimé « il devra être déplacé sur un autre poteau pour assurer l'éclairage nocturne d'église ».
- L'Association Bineau-Villiers-Champerret ne conteste pas l'intérêt de l'extension du T3 jusqu'à la Porte Dauphine pour laquelle elle a donné un avis favorable, sous réserve d'aménagements supprimant l'itinéraire de délestage sur l'Avenue de la Porte de Villiers. En l'absence d'aménagements, cette réserve subsiste, d'autant que le prix à payer en matière d'environnement et de qualité de vie « risque » d'être lourd pour le quartier BVC » (ER – 211).
- Demandée par les élus de la majorité du 17e arrondissement au Conseil de Paris (...), la requalification de la gare de bus située Place Stuart Merrill devrait être pleinement intégrée au projet de prolongement du tramway T3 jusqu'à la porte Dauphine. Le déplacement de la plateforme bus et une révision esthétique du mobilier urbain y faciliteraient l'insertion du tramway (ER-226, mairie 17^e).
- La portion de l'avenue de la Porte des Ternes sera mise en zone piétonne avec un accès réduit à la rue Ruhmkorff. Modalités à anticiper, vis-à-vis des habitants et des restaurants (ER-226, mairie 17^e).
- La FNAUT (ER – 201) préconise de « soigner particulièrement le cheminement piéton entre le T3 (vraisemblablement la station Porte de Ternes) et la gare routière. Le parcours actuel depuis le métro jusqu'à la gare routière de Paris Bercy Seine, n'est surement pas l'exemple à suivre : fléchage insuffisant et confus, cheminement chaotique dans le parc de Bercy (gros pavés disjoints malgré la multiplication des valises à roulettes, rampe pour PMR et UFR boueuse l'hiver et poussiéreuse l'été, etc...) ».
- VIP Paris (ER-204) formule des remarques sur le dossier d'enquête publique dans lequel « il n'apparaît pas un certain nombre d'éléments qui sont essentiels au bon fonctionnement du Palais des Congrès à terme » : 1) « Aménagement au niveau de l'av. de la Place du Général Koenig (Hôtel Hyatt et accès à la gare de livraisons du Palais des Congrès).../...Il est indispensable qu'un nouveau plan de circulation soit discuté et approuvé par les différentes parties concernées.../... pour éviter tout croisement de flux, respecter les besoins en desserte de chaque entité et intégrer toutes les modifications de circulation que cela pourrait engendrer dans la zone » ; 2) « Emplacements pour les taxis et les autocars desservant le Palais des Congrès.../...de nouveaux emplacements doivent être proposés au contact du Palais des Congrès, et ce dès la phase travaux, pour la station taxi et pour l'aire réservée aux cars desservant le Palais des Congrès, ainsi que ceux desservant les aéroports (ex cars Air France), en remplacement de ceux situés actuellement sur le Boulevard Gouvion Saint Cyr » ; 3) « Superposition du tracé avec des ouvrages et des propriétés du Palais des Congrès. Le tracé prévisionnel du tramway se superpose avec des ouvrages que le Palais des congrès détient en sous-sols (dans le cadre d'une division en Volumes). Il conviendra que le tramway garantisse la stabilité de l'ouvrage existant et l'absence de nuisances vibratoires dans le Palais des Congrès ».

L'aménagement des pistes cyclables au sein de l'espace public

M. LABOURET (ER-93) estime que « Le projet doit mieux prendre en compte les modes de circulation douce, ce qu'il fait insuffisamment à ce stade. L'aménagement de la voirie à l'occasion du T3 est une opportunité mais est extrêmement engageant pour une longue période vu les travaux (coûts, temps). Il faut donc prendre en compte la pratique du vélo qui se développe fortement ». M. MORELOT (ER-102) explique que « des aménagements adaptés et sécurisants, favorisant la pratique du plus grand nombre de personnes est un investissement de santé publique ». M. PLUGARU (ER-160) conclut par les mots suivants : « Bref une copie à revoir pour les vélos si on veut que Paris devienne enfin une grande ville cyclable ! ».

La Commission d'enquête relève les observations sur les erreurs à ne pas reproduire et les améliorations à apporter aux cheminements cyclables portées en particulier par l'association Paris en Selle (ER-86) et appuyées par de nombreuses autres personnes. Elle met en exergue les points principaux suivants :

- « Je circule souvent à vélo le long du T3 dans les 13e et 14e, et il y a des erreurs à ne pas reproduire sur les nouveaux trams ! En effet, cette boucle pourrait être un super axe de transit vélo » (ER-111, SEDCOLE).

- Le projet prévoit de mélanger les flux vélos et piéton au niveau de la porte Maillot et du boulevard Flandrin. Ces situations sont d'expérience toujours problématiques pour les vélos et les piétons, surtout quand il s'agit de pôles d'échange importants avec des flux relativement massifs. Pour éviter les conflits, il est indispensable de séparer les espaces et de prévoir une continuité de la piste cyclable. Les cyclistes gagnent un itinéraire continu et les piétons la tranquillité d'évoluer dans un espace sanctuarisé sans vélos.

Le projet prévoit une zone piétonne pour l'intermodalité avec la gare RERC, l'arrêt de tramway et la gare RER E. Le projet prévoit que les flux vélos circulent dans la zone piétonne. Cette mixité n'est pas souhaitable en termes de conflits d'usages. L'expérience d'autres pôles d'échange, notamment celui de la porte de Choisy, montre que l'absence d'aménagement cyclable distinct des cheminements piétons ne fonctionne pas. Paris en Seine demande qu'une continuité de la piste cyclable à l'ouest de la plateforme tramway, dans la continuité des aménagements du boulevard Gouvion Saint-Cyr d'une part et du boulevard de l'amiral Bruix soit créée.

- Demandes « Des pistes implantées entre le trottoir et le stationnement/l'alignement d'arbres, plutôt que sur la chaussée .../... et différenciées des espaces piétons et non des zones piétonnes ouvertes aux vélos, notamment au niveau du pôle Porte Maillot ».

« Il est important de mettre en place des pistes cyclables sur la chaussée continue avec un séparateur, pas un simple coup de peinture » (ER-107, TIBURCE).

« En tant que membre d'une association de cyclistes, je soutiens les demandes des associations cyclistes pour des pistes physiquement séparées de la circulation automobile, suffisamment larges pour permettre un doublement de cyclistes, et avec une bonne prise en compte des intersections latérales ». (ER-122, BLONDEL CHRISTINE).

« Le besoin de construire des itinéraires cyclables protégés, larges donc confortables, sans changements intempestifs de côtés de la chaussée, et intégralement séparés de la circulation motorisée ». *« Pour donner envie de se déplacer à vélo, nous devons aussi veiller à garantir la continuité et lisibilité de cet itinéraire. Les passages en zone piétonne ou zone de rencontre ne sont pas satisfaisants, et propice aux conflits »*. (ER-135, LEFEVRE).

- La question du dimensionnement des pistes cyclables est aussi soulevée à plusieurs reprises.

« Habitant en proche banlieue, j'espère pouvoir circuler en sécurité avec mes petits-enfants le long du tramway, à pied et à vélo. Avec eux (cariote et remorque), la séparation entre vélo et circulation me paraît cruciale.../...Ma cariote impose également une piste large, permettant le dépassement. La galère pour un cycliste avec cariote quand un livreur se gare sur la piste cyclable .../... il faut des places de livraisons distinctes de la piste et une tolérance sera nulle, à l'entrée du bois de Vincennes. Il est aujourd'hui dangereux de traverser la place à vélo ! avec des enfants, je suis obligé à un contournement complexe » (ER-126, MICHAUD).

« Pour que les cyclistes se multiplient et parce qu'ils se multiplieront, il faut élargir les aménagements cyclables » (ER-141, WEULERSE).

- Aucune continuité cyclable Boulevard de Reims n'est prévue pour permettre aux cyclistes de continuer tout droit depuis le Boulevard Mallarmé vers le Boulevard de Reims ou la rue Émile et Armand Massard.

Des traversées cyclables de la plate-forme tramway régulières, notamment au niveau des passages piétons afin de permettre l'accès aux rues transversales en double-sens cyclable ».

Un itinéraire continu en site propre, lisible, qui privilégie une piste bidirectionnelle à l'Ouest de la plate-forme tramway entre la Porte Dauphine et le BD Pershing, notamment au niveau du bd Gouvion-Saint-Cyr ».

« Continuité au niveau de la Porte Maillot (et bd. Gouvion St Cyr) : une vraie piste cyclable continue plutôt qu'un passage en zone piétonne ou en zone de rencontre, propice aux conflits » ; « besoin d'intégrer au projet le rond-point de la Porte Dauphine pour le sécuriser. C'est un point noir absolu du réseau parisien et le projet n'améliore pas la situation ». (ER-96, EAUDILE).

Pour conclure cet item, la Commission d'enquête relève que *« ce projet tram se doit de devenir un projet tram+vélo. La qualité apportée à l'infrastructure vélo doit rejoindre celle donnée à juste titre au tramway »* (ER-162, VASTA).

2.1.3. Mobiliers urbains

Les observations relatives au mobilier urbain déployé pour le prolongement concernent uniquement les caténaires, non sur leur design à proprement parler, mais sur leur présence (cf. § 3.1.6). Autrement dit, aucune observation n'a été émise sur le choix des mobiliers urbains.

2.1.4. Nature en ville

Sur la plateforme végétalisée du tramway (ruban vert), des personnes se demandent pourquoi elle n'est pas présente tout le long du prolongement. « Pourquoi ne pas mettre le végétal sur toute la longueur, y compris au niveau des stations ? » (ER-73, PIEDALLU) ; d'autres personnes souhaiteraient qu'elle soit renforcée : « prévoir des bordures végétalisées, comme le long du tram au départ de Villejuif » (ER-124, PIEDALLU).

Les observations en la matière concernent essentiellement la question des plantations. « Un doute sur le nombre d'arbres existants répertoriés rue de Courcelles et dans les squares ; coupe des arbres cinquantennaires qui ne seront remplacés que par de jeunes arbres n'absorbant pas autant la pollution, etc. » (M16-R7, JOURDAINNE) ; « attention aux arbres coupés, les remplacer en nombre et en pleine terre » (ER-167, ECALLE).

La mairie du 16^e arrondissement rappelle que le tracé retenu implique la levée de la protection d'espaces boisés classés au titre du PLU et demande que les aménagements proposés permettent « une amélioration paysagère par rapport à l'existant dans le respect du cadre et de la destination des lieux. » (16 R-6).

2.2. QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 2

La commission d'enquête note que la nature même d'un prolongement de ligne de tramway implique une poursuite des aménagements réalisés pour les premiers tronçons, avec des caractéristiques quasi-identiques. Néanmoins, elle souhaiterait connaître les améliorations apportées au traitement des espaces publics par rapport aux aménagements précédents, en particuliers pour les aménagements cyclistes ? En quoi répondent-ils aux nouveaux usages, y compris cyclistes ? Comment intègrent-ils la sécurité des personnes, notamment en cas d'attaque terroriste via des véhicules projetés sur la foule ?

Comment les maîtres d'ouvrages ont-ils pris en compte le fonctionnement du Palais des Congrès dans la conception de leur projet ?

Pour quelle raison, le « ruban vert » n'est-il pas poursuivi sur la portion du bd Gouvion Saint-Cyr longeant le palais des Congrès, alors que cet espace est actuellement très minéral ?

Comme il s'agit d'un prolongement d'une ligne de tramway existante, la commission d'enquête aimerait savoir si le choix de mode de transport et d'alimentation ne pouvait pas être remis en cause, sans surcoût. Dans la négative, comment Ile-de-France Mobilités a-t-il anticipé la mutabilité des infrastructures à réaliser lors du renouvellement du matériel roulant à moyen et long terme, notamment la prise en compte d'autres modes d'alimentation des tramway alternatifs aux caténaires (alimentation par le sol, recharge au niveau des stations, etc.), souvent jugés disgracieux, au bénéfice d'une meilleure insertion du tramway dans son environnement ?

2.3. REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME 2

2.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

Sur l'insertion dans le paysage et les grandes perspectives urbains

Les aménagements sont conçus dans la **cohérence des opérations précédentes**, selon les principes et doctrines appliqués à Paris dans un souci constant de préserver la sécurité des usagers. **L'insertion du projet a en outre pris en compte les contraintes spécifiques des secteurs traversés**. Entre la porte d'Asnières et le boulevard Pershing, le secteur traversé est très dense, **l'insertion axiale de la plateforme du tramway correspondant à la configuration la mieux adaptée à la desserte des commerces et des riverains**. L'insertion latérale entre le boulevard Pershing et la porte Maillot, répond à des contraintes de largeurs de façade à façade qui nécessite notamment la mise en sens unique du boulevard Gouvion Saint Cyr. Entre la porte Maillot et la porte Dauphine, **l'insertion latérale permet d'éviter une longue interface avec le RER C**.

Sur la porte Dauphine, le tramway effectue un contournement large de la place. Cette configuration permet de minimiser les impacts sur la circulation routière en conservant un fonctionnement en giratoire. L'îlot forestier central et sa statuare ne sont pas impactés. Cette insertion implique la traversée de l'avenue Foch et du site classé des Allées de l'avenue Foch pour assurer une implantation de la station terminus au plus près de la gare du RER C. Des échanges ont eu lieu avec les services de l'État et se poursuivront dans le cadre des études maîtrise d'œuvre, pour garantir un projet qui respecte les caractéristiques du site des Allées de l'avenue Foch, ses proportions, ses matériaux (perçement en 1854 de l'avenue de l'Impératrice, conçue comme voie triomphale reliant l'Etoile au Bois de Boulogne, avec allées cavalières, jardins de part et d'autre). **Les travaux du tramway ne pourront intervenir qu'après autorisation ministérielle de travaux en site classé, qui sera requise via le dossier de permis d'aménager.**

Sur l'aménagement des espaces publics

Stationnement et desserte locale :

L'insertion axiale de la plateforme sur le secteur du 17^{ème} arrondissement correspondant à la configuration la mieux adaptée à la desserte des commerces et des riverains. La création d'itinéraires cyclables sur chaussée avec séparateurs physiques, tout en assurant l'insertion centrale de la plateforme du tramway, les voies routières et des trottoirs suffisamment larges, a nécessité la suppression de places de stationnement. **Toutefois, le maillage des zones de livraison, restituées dans le cadre du projet, permet à la fois la desserte des commerces et les arrêts limités à une demi-heure avec usage du disque, qui sont de nature à répondre aux besoins ponctuels des professionnels ou particuliers, riverains, pour le chargement ou déchargement de marchandise par exemple.**

Des dispositifs de contrôle, notamment la vidéosurveillance, et de verbalisation pourront être mis en œuvre pour faire respecter les aménagements, notamment les pistes cyclables et éviter les arrêts véhicules ou la circulation des 2 roues-motorisés sur ces espaces.

Les places GIG/GIC, convois funéraires au droit de l'Église Saint Odile, transport de fonds, taxis sont également prévues dans le cadre du projet en nombre équivalent.

Sur les zones piétonnes, le stationnement est gênant, mais l'arrêt est autorisé permettant d'assurer la desserte locale. De nombreuses zones piétonnes existent déjà à Paris, sur lesquelles la desserte locale est assurée.

Enfin, à Paris, lorsqu'il n'est pas possible de respecter les règles habituelles de stationnement ou s'il est besoin d'installer un monte-meuble sur l'espace public, la réalisation d'une opération de **déménagement doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable auprès du téléservice disponible sur Paris.fr**. L'autorisation délivrée, après examen de la demande, précise les conditions dans lesquelles pourra être opéré le déménagement.

Fonctionnement et évolution du pôle bus Champerret à la Place Stuart Merrill :

Aujourd'hui, le pôle Champerret accueille de nombreuses lignes de bus :

- Les lignes 93 et PC3 en passage ;
- Les lignes 84,92, 163, 164, 165 et PC1 en terminus.

A la mise en service du prolongement du tramway à la porte d'Asnières, en novembre 2018, les évolutions suivantes sont déjà prévues :

- **Les lignes PC1 et PC3 sont fusionnées** en une seule ligne PC, entre le Pont du Garigliano et la porte d'Asnières. Par ailleurs, des services partiels seront proposés entre la porte d'Asnières et la porte Maillot pour renforcer l'offre sur ce secteur, avec des bus articulés.
- **La ligne 84 sera prolongée** à Levallois, dans le secteur du centre commercial So Ouest. La ligne ne sera plus terminus sur le pôle de Champerret, elle restera en passage à proximité, dans la rue de Courcelles ;
- **Ligne 163 sera prolongée** au Pont Cardinet. Elle ne sera plus en terminus sur le pôle de Champerret mais elle restera en passage dans l'avenue de Villiers.

Par ailleurs, à la mise en service du prolongement à la porte Dauphine, la ligne PC sera réduite pour éviter de doubler l'offre avec le tramway, et rationaliser ainsi les coûts d'exploitation. Toutefois, il est envisagé de ne pas couper la ligne PC à la porte Dauphine, afin de permettre à tous les usagers de la ligne PC voyageant depuis le sud de venir se connecter à un grand pôle de correspondance (porte Maillot ou place de l'Etoile), et de leur éviter de faire une double correspondance. Les deux scénarii sont encore à l'étude aujourd'hui. Il n'est à ce stade prévu de nouvelles restructurations à la suite du prolongement à la Porte Dauphine.

Enfin, l'Architecte des Bâtiments de France et la mairie du 17^{ème} ont émis le souhait que le pôle de Champerret fasse l'objet d'une requalification architecturale globale avec l'arrivée du T3.

A ce stade, le projet présenté à l'enquête prévoit uniquement une réfection des revêtements de sols. Toutefois, la RATP – exploitant du réseau de bus et désigné maître d'ouvrage des études du système de transport, à partir des études d'avant-projet – a intégré dans son périmètre de projet une étude visant à qualifier l'intérêt patrimonial du mobilier en place, attribué à Jean Prouvé. Sur la base de cette étude, et de l'opportunité de conserver ce mobilier spécifique (totalement ou partiellement), les échanges se poursuivront avec les acteurs locaux lors des études détaillées afin d'élaborer de manière concertée un projet de réaménagement de la place Stuart Merrill, sous-réserve de l'accord des financeurs.

Prise en compte du Palais des Congrès :

La parcelle devant l'hôtel Hyatt relève de la propriété privée. En lien avec les modifications qui seront apportées sur le domaine public viaire, l'accès de l'hôtel et à l'espace logistique du Palais des Congrès sera préservé pendant la phase chantier et après, une fois que les nouveaux abords seront livrés avec les nouveaux sens de circulation.

La préservation de l'accès ne signifiant pas forcément le maintien des accès à l'identique, **les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre le dialogue avec VIPARIS et l'hôtel Hyatt afin de rechercher des solutions qui ne soient pas trop restrictives sur le droit d'accès et permettent un maintien de l'activité des équipements.**

Le réaménagement de la place du Général Koenig n'est pas intégré dans le périmètre du projet de tramway à ce stade, car le projet n'impacte pas la sortie de l'espace logistique du Palais des Congrès et n'a pas identifié le besoin de réaménagement de ce secteur.

Une réflexion sera menée dans le cadre de la coordination générale des chantiers sur **la relocalisation des stations de taxis**, en concertation avec les représentants des chauffeurs de taxis et sur la desserte des autocars et de Le bus Direct Paris Aéroport (ex cars Air France). A l'horizon de la mise en service, la future gare routière sous Mille Arbres reprendra les fonctions de la gare routière actuelle. **Au regard des nouveaux enjeux de réaménagement et libération de l'espace public, des solutions de stationnement dans la gare routière, déjà compatibles avec ses fonctions actuelles, seront donc à privilégier.**

Enfin, l'interface entre la plateforme et l'espace logistique souterrain du Palais des Congrès, en superposition de propriété (VIPARIS étant titulaire d'un bail à construction), est d'ores et déjà identifiée et fait partie des zones où les voies sont posées avec des systèmes spécifiques.

Desserte piétonne de la future gare routière :

La desserte piétonne de la gare routière sera améliorée grâce d'une part à la station porte des Ternes, d'autre part aux aménagements de trottoirs prévus sur le boulevard Pershing dans le cadre du projet Mille Arbres côté ouest. Au sud, le projet de la porte Maillot intègre les objectifs d'amélioration des cheminements piétons vers la gare, tout en garantissant le fonctionnement circulatoire du carrefour avec l'entrée véhicules de la gare routière. Enfin, le pôle transport souterrain (RER C et E et M1) bénéficiera d'un accès Eole à l'ouest de la verrière, offrant ainsi un accès direct à la gare routière assez aisé, d'autant que les espaces publics seront revus.

L'aménagement cyclable au sein de l'espace public :

La conception globale des aménagements est adaptée en fonction des caractéristiques des secteurs traversés. Entre la porte d'Asnières et le boulevard Pershing, la plateforme du tramway est insérée en position axiale avec des pistes unidirectionnelles dans chaque sens, sur chaussée, de 2m de large, isolées de la circulation par un séparateur de 30cm de large. Le séparateur est interrompu pour l'accès aux portes cochères, aux places de stationnement spécifiques (livraison, transport de fonds) et au niveau des carrefours et des traversées piétonnes.

Cet aménagement correspond aux enseignements tirés du plan vélo 2010-2014 qui préconise pour les pistes cyclables unidirectionnelles une largeur de 2 m permettant de se doubler, rouler à deux de front, voire permettre la circulation de triporteurs.

A partir du boulevard Pershing, jusqu'à l'avenue des Ternes, le boulevard Gouvion Saint Cyr est aménagé en zone piétonne minéralisée, où la vitesse de circulation du tramway sera adaptée à la présence des modes doux.

A partir du croisement avec l'avenue des Ternes, les itinéraires aménagés en pistes bidirectionnelles, sont sur trottoirs, d'une largeur de 2,50m pour partager l'espace avec les piétons le long du Palais des Congrès et préserver les arbres sur le boulevard Amiral Bruix le long du square. Une exception concerne la largeur de la piste sur le boulevard Gouvion Saint Cyr le long de la trémie d'accès à l'espace logistique du Palais des Congrès. Ces aménagements sur trottoirs sont en grande majorité assortis d'un itinéraire sur chaussée en double sens cyclables.

Sur la contre-allée existante du boulevard Amiral Bruix, le stationnement est maintenu des deux côtés afin de limiter l'impact sur le nombre de places supprimées et la conservation des arbres, la circulation s'effectue sur une largeur de 3m. La largeur de la chaussée mesure 4m sur l'extension de la contre-allée.

Enfin, sur la porte Dauphine, l'insertion d'une piste bidirectionnelle tout autour de l'anneau routier n'a pas été retenue pour limiter les impacts sur la circulation automobile (réduction de la largeur de la chaussée à 4 files de circulation et un fonctionnement en giratoire). Deux itinéraires cyclables complémentaires sont prévus pour le franchissement de la place : une piste bidirectionnelle sur trottoir longeant la plateforme tramway et le parvis du bâtiment voyageurs du RER C côté boulevard Flandrin et une piste unidirectionnelle faisant le tour de l'anneau routier, protégée par un séparateur non franchissable. Les continuités cyclables depuis l'avenue Stéphane Mallarmé vers les boulevards de Reims et Emile et Armand Massard pourront être étudiées dans la suite des études.

Sur la nature en ville

Le projet prévoit des abattages d'arbres strictement nécessaires au projet. Le bilan arbres du projet permet de replanter deux arbres pour un arbre abattu. Le recensement initial a été réalisé en relation avec les services de la direction des arbres et des bois qui a produit un état phytosanitaire des plantations le long du tracé.

2.3.2. Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'Enquête sur le thème 2

Conception des aménagements :

Concernant la perception de leur qualité de vie et des aménagements réalisés le long des boulevards, le bilan LOTI, issu de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), réalisé pour le tramway des maréchaux sud (TMS), intègre un sondage réalisé en 2008 par BVA pour le compte de la RATP.

Parmi les riverains (résidents du quartier depuis 18 mois et plus – 178 interviews), 60% jugent que leurs qualités de vie se sont améliorées depuis la mise en service du tramway tout comme 41% des commerçants (travaillant dans le quartier depuis 18 mois et plus – 90 interviews) pour ce qui est de leurs conditions de travail. A contrario, 11% des riverains et 20% des commerçants ont perçu une dégradation. Les autres sont sans opinion ou n'ont pas noté d'évolution.

Les tendances sont identiques lorsque les personnes sont enquêtées sur les aménagements réalisés le long des boulevards. Globalement, les boulevards des Maréchaux apparaissent comme plus attractifs auprès de 81% des clients du tramway (960 personnes interrogées), 85% des utilisateurs de la voirie (sans distinction significative entre piétons et usagers motorisés - 209), 78% des riverains (203) et 67% des commerçants (104). Opinion donc largement partagée auprès de ceux qui les traversent comme auprès de ceux qui y résident ou y travaillent.

Les aménagements proposés sont donc conçus dans la continuité des boulevards déjà requalifiés qui donnent globalement satisfaction.

Plus spécifiquement sur les aménagements vélo, le bilan LOTI du TMS n'a pas permis de quantifier l'impact du tramway spécifiquement sur la pratique du vélo. La conception des aménagements s'appuie donc sur **l'évaluation du plan vélo 2010-2014 de la ville de Paris**. Celle-ci a permis d'utiliser les retours d'expérience des opérations menées par la municipalité afin d'améliorer la conception des aménagements et d'élaborer le nouveau plan vélo 2015-2020. Il est rappelé que l'ambition de la municipalité est de tripler la part modale des déplacements à bicyclette d'ici 2020, et donc de créer des aménagements capacitaires, adaptés à cette hausse.

Le bilan réalisé par la Ville de Paris fait ressortir une demande très forte de la part des associations cyclistes et des usagers potentiels de disposer d'aménagements cyclables continus, sécurisés (site propre) et de qualité. Ainsi, le guide des aménagements cyclables de la Ville de Paris préconise désormais pour les pistes unidirectionnelles une largeur de piste qui doit, autant que possible, se rapprocher de 2,00m, de sorte que les cyclistes puissent se dépasser et rouler à deux de front, voire permettre la circulation de triporteurs. Les itinéraires aménagés en pistes bidirectionnelles, sont sur trottoirs, d'une largeur de 2,50m sauf exception le long de la trémie d'accès à l'espace logistique du Palais des Congrès, sont en grande majorité assortis d'un itinéraire sur chaussée avec double sens cyclables sur chaussée (zone 30 ou contre-allées). **Par ailleurs, le**

projet avait été présenté en comité vélo, associant les associations cyclistes et présidée par Christophe Najdovski, le 23 mai 2016.

Sécurité des personnes :

Le projet est soumis aux dispositions du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés (usuellement dénommé décret « STPG »). Pour obtenir ces autorisations, Ile-de-France Mobilités doit présenter au préfet des dossiers de sécurité dont le contenu est fixé par arrêté ministériel. Ces dossiers portent sur la conception, la réalisation et l'exploitation du système de transport et englobent toutes les composantes du projet (matériel roulant, infrastructures, énergie, insertion du tramway dans son environnement urbain etc.). Ils doivent être accompagnés des conclusions d'un organisme qualifié agréé ou accrédité (OQA) indépendant. En particulier, la sécurité des aménagements en regard des conditions de partage de la voirie et des conflits entre le tramway et les tiers (piétons, cyclistes, circulation routière générale) est évaluée par un OQA ayant reçu un agrément « Insertion urbaine des tramways » par l'Etat. Pour mener son instruction, le préfet de région s'appuie sur les différents services compétents de l'Etat (DRIEA, Préfecture de police, STRMTG et BSPP en particulier). Il n'est pas prévu d'étude spécifique vis-à-vis des attaques terroristes. Ces cas de figure sont généralement étudiés dans le cadre d'une ESSP (étude de sûreté et de sécurité publique) qui ne s'applique pas au projet de tramway.

Fonctionnement du Palais des Congrès :

Le fonctionnement du Palais des Congrès a été pris en compte dans le projet. Un aménagement de la parcelle privée située devant le Palais des Congrès et ses abords, a été étudié, afin de concilier l'accès à l'espace logistique du Palais des Congrès (la sortie se faisant coté boulevard Pershing), les accès et sortie des cars, taxis et autres voitures VIP de l'hôtel Hyatt. Plusieurs réunions de travail ont déjà eu lieu avec VIPARIS et les représentants de l'hôtel Hyatt, cet aménagement a d'ores et déjà fait l'objet d'évolutions, qui permettent de mieux gérer les flux, par la réorganisation des flux entrants d'un côté et sortant de l'autre. Des solutions sur l'organisation des livraisons dans l'espace logistique, étudiées par VIPARIS, telle que livraison sur réservation de créneaux horaires, pourront également contribuer à réguler l'afflux des véhicules sur le secteur. **La Ville de Paris poursuivra le dialogue avec VIPARIS et l'hôtel Hyatt afin de rechercher des solutions qui ne soient pas trop restrictives sur le droit d'accès et permettent un maintien de l'activité des équipements.**

Par ailleurs, **la défense incendie du Palais des Congrès a fait l'objet d'étude avec les services de la BSPP, les interfaces de la plateforme avec l'espace logistique ont également été appréhendées.**

Végétalisation de la plateforme du tramway sur la partie le long du Palais des Congrès :

Le contenu des études préliminaires relatives au système de transport, concernant le complexe plateforme/voies ferrées est compatible avec un revêtement gazon dans la zone au droit du Palais des Congrès. Le long du Palais des congrès et de l'hôtel, s'agissant d'une zone piétonne relativement fréquentée, la végétalisation de la plateforme pourrait nécessiter une traversée piétonne pour limiter le piétinement du gazon. **La végétalisation de la plateforme sera étudiée dans le cadre des études d'avant-projet (AVP). En tout état de cause, ces aménagements devront garantir l'accès des services de secours en tous points du bâtiment.**

Évolutivité des infrastructures et du matériel roulant :

Le parc de rames du tramway T3 est mutualisé entre les deux arcs T3a et T3b pour permettre une plus grande souplesse d'exploitation. Aujourd'hui, ce parc est composé d'environ 65 rames (incluant les nouvelles rames reçues récemment pour assurer l'exploitation du prolongement de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, et abaisser l'intervalle de 5 à 4 minutes en heures de pointe). Ces rames sont équipées d'un système de captation « classique » du courant électrique à l'aide d'un pantographe, sorte de bras articulé présent sur le toit des rames, venant toucher les lignes aériennes de contacts (les caténaires).

La mise en œuvre d'un système d'alimentation permettant de s'affranchir de caténaires sur la traversée de l'avenue Foch impliquerait d'intervenir à posteriori sur l'ensemble des rames déjà en exploitation, afin de les rendre compatibles avec ce système (qu'il s'agisse d'alimentation par le sol ou de système de batteries). A titre d'exemple, pour un système d'alimentation par le sol, il serait nécessaire d'installer des équipements complémentaires de captation du courant au sol, et de modifier l'architecture et les systèmes embarqués d'alimentation des rames. Le coût d'une telle adaptation est estimé à plusieurs dizaines de millions d'euros en termes d'investissement avec un impact sur les coûts de maintenance et d'exploitation (maintenance des installations fixes, mutation des rames existantes sous exploitation).

Le système d'alimentation retenu avec caténaire est un système ayant démontré sa fiabilité et sa robustesse avec des coûts d'exploitation maîtrisés, éléments déterminants au regard du nombre de voyageurs actuellement transportés et à venir. Dans le cadre du projet, aucune prédisposition venant anticiper un changement de technologie n'est prise en compte en raison de

[l'absence de faisabilité avérée sur la mutation des infrastructures et du matériel roulant existants ainsi que des conséquences sur l'exploitation du T3a et T3b.](#)

2.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 2 : INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

La Commission d'enquête estime que le projet d'extension du tramway T3b s'insère bien dans le paysage urbain. Bien qu'une solution d'alimentation électrique alternative aux caténaies aurait été souhaitable notamment lors des traversées des perspectives de l'avenue de la Grande Armée et de l'avenue Foch, la Commission d'enquête reconnaît que pour des raisons d'exploitation et de coût, il n'était pas envisageable de changer le mode actuel d'alimentation électrique.

La Commission d'enquête reconnaît que le tramway des Maréchaux permet une amélioration qualitative de l'espace public, un avis partagé par une grande majorité des riverains du tramway, au profit des mobilités douces. Néanmoins, la Commission d'enquête regrette que les améliorations apportées au projet par rapport aux aménagements précédents restent marginales. Au-delà de la nécessité de préciser certains aménagements spécifiques (Eglise Sainte Odile, Place Stuart Merrill, abords du Palais des Congrès), une réflexion plus prospective des aménagements publics prenant en compte notamment les nouveaux usages en matière de déplacements (accroissement des nouvelles formes de mobilités), de commerces (essor des livraisons) ainsi que les nouvelles contraintes en matière de sûreté publique aurait dû mieux être menée. Les réponses des maîtres d'ouvrage à ce sujet demeurent insuffisantes pour la Commission d'enquête.

THEME 3

OBSERVATIONS RELATIVES AUX INCIDENCES DU PROJET SUR LES MOBILITES

3.1 ANALYSE & SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

3.1.1 Circulation automobile

Des nombreuses observations et inquiétudes ont été formulées par rapport au traitement des entrées/sorties de Paris et plus particulièrement au niveau des portes de Champerret, Maillot et Dauphine, avec la crainte d'embouteillages importants, accentués par les projets de comblement des passages souterrains de Champerret et Dauphine.

La Commission d'enquête relève ainsi les questions relatives à la place résiduelle laissée aux voitures dans l'espace public (17-RP1, Vincent TISSOT-FAVRE) et à l'effet du comblement des passages souterrains et du réaménagement de la voirie sur le boulevard périphérique, notamment aux heures de pointe ou celles de :

- Pierrette PAGE, présidente association Bineau – Villiers – Champerret - 17-RP3) qui lorsqu'il y aura toutes les voitures du tunnel en surface, ne sait pas ce qui se passera sur la place de la Porte de Champerret.
- Jacques MOULY « *Le passage souterrain sous la Porte de Champerret va être comblé et la circulation va y devenir un enfer* » (17 R4).
- Un résident de Neuilly : le comblement du passage souterrain de la Porte Champerret sera source d'embouteillages et de blocage de la place et que la recherche d'une variante s'impose (17 R8).
- Ou de Jacques PAULANDRE qui s'étonne de constater que les tunnels de la porte de Champerret et de la porte de Courcelles vont être bouchés et considère que l'absence de ces tunnels va aggraver les problèmes de circulation dans le quartier Champerret Maillot ; il estime que cela va gêner la circulation des riverains et des « pauvres banlieusards » en provoquant de la pollution et de la gêne pour les travailleurs, voire aux pompiers, aux ambulanciers, etc. (17 R13).

Des questions sont également soulevées sur les modifications d'accès et de sens de circulation. Adeline ELLOUZ demande ainsi si l'avenue Paul Adam vers l'avenue Emile et Armand Massard sera à sens unique ou à double sens ; si l'on pourra tourner au carrefour bd Berthier rue Jules Bourdais.

Des riverains :

- Demandent de prévoir un passage de véhicules de la rue Bayen pour aller à gauche vers le boulevard Gouvion Saint-Cyr (M17 R20).
- Signalent qu'il y aura impossibilité depuis les rues Gourgaud et Flachet de rejoindre le côté Porte de Courcelles et rue de Senlis (M 17-R22).

M Patrick De NANTEUIL demande ce qui est prévu pour l'importante caserne des pompiers, pendant le chantier et après la mise en service du tramway et comment va être organisée la future circulation des autobus (6 lignes, dont 5 terminus) ; Il s'interroge également sur les futures conditions de traversée des portes Maillot et Champerret par les lignes de bus 73 et 82 à Maillot (17R12).

3.1.2 Stationnement et livraisons

Stationnement

De nombreuses questions ont été posées sur l'impact de la suppression de places de stationnement et sur les futures difficultés d'accès aux garages privés, points pour lesquels les solutions présentées dans le dossier d'enquête ont semblé insuffisantes :

- Clotilde LEPEU trouve ainsi que « *très peu de choses sont faites pour le parking des automobiles qui ne seront plus utilisées en ville. Les trémies de la Porte d'Asnières jusqu'au bout du tracé seront comblées. Ne pourrions-nous pas tout de même faire des parkings supplémentaires au lieu de combler de béton ces volumes qui auraient pu être utilisés et certainement utiles pour les riverains qui veulent prendre le tram et laisser leur voiture près de leur domicile ?* » (17-RP7).
- Un habitant du boulevard Pereire regrette l'absence de propositions de parking pour compenser la suppression des places de stationnement (17 R14).
- M Hubert PARIS pose des questions sur les futures conditions de stationnement boulevard de l'amiral Bruix, demande combien de places de stationnement vont être supprimées entre la porte Maillot et la porte Dauphine et quelles solutions alternatives sont proposées pour les riverains, et pour les utilisateurs du centre sportif Jean-Pierre Wimille ? (M16-R6).

- Un riverain de la porte des Ternes considère que la réalisation du tramway devrait s'accompagner de celle de parkings-relais, sécurisés et peu chers, près des stations de transports en commun, afin de permettre aux personnes rentrant dans Paris de faire stationner leurs véhicules aux portes de la ville dans de bonnes conditions (M6-R17).
- M Gérard PAUTLER, qui habite boulevard Gouvion Saint-Cyr, émet des doutes sur l'accessibilité permanente aux parkings. Il a dû acheter un parking à 300 m de chez lui et a vraiment l'inquiétude de savoir s'il sera effectivement accessible lorsque la trémie sera supprimée (17-RP16).
- M Francis MEYER considère que « la suppression de nombreuses places de stationnement pendant et après les travaux rendra la situation invivable pour les habitants .../... les seuls bénéficiaires sont les services des contraventions » (ER 10).
- SERENA D APSENS estime « *Il est surréaliste de supprimer des places de stationnement .../... penser à la vie des familles et à celles des personnes âgées* » (ER 16).

A noter toutefois une personne qui s'étonne que l'on recrée des places de stationnement dans le tronçon Bruix/Dauphine (ER-39, CHOLLET, André).

On notera également la proposition de M. ROQUETTE, dans son courrier adressé au Président de la commission d'enquête, de supprimer du mobilier sur l'espace public afin de réduire le nombre de places de stationnement supprimées par le tramway

Deux observations attirent par ailleurs l'attention de la Commission d'enquête sur les conditions de stationnement devant l'église Sainte-Odile qui doivent permettre notamment l'arrivée des convois lors des enterrements et des parkings pour les PMR (ER-203 et ER-207, DE LIVONNIERE Emeric).

Stationnement et livraisons

La Commission d'enquête relève plusieurs questions relatives au stationnement pour les livraisons et déménagements, notamment dans les voies étroites, voir en particulier la problématique liée aux stationnements indus et livraisons des clients du magasin.../... (ER 9 HAIM).

- « *Qu'est ce qui est prévu pour la dépose et livraisons au 13bis avenue Mallarmé ?* » et insiste sur la nécessité de laisser une possibilité d'accès aux riverains ».
- « *Il me paraît difficile de livrer un bahut.../... à vélo !* » (ER79, OP GOHEL Jean).
- (ER-147) estime que « *Ce genre d'aménagement aura pour conséquence d'inciter les habitants à recourir à la livraison engorgeant donc encore plus ce qui restera de voirie* ». Il demande :
 - 1) Comment s'effectueraient les déménagements puisque la totalité des stationnements disparaissent sur le parcours du tramway ?
 - 2) Comment feront les ambulances et véhicules pour PMR pour déposer leurs passagers ?
 - 3) Comment les familles avec des enfants, très nombreuses dans les zones traversées, accéderont-elles à leurs logements ? Quelle gestion pour les courses, les bagages et les poussettes d'enfants ?

Cars de tourisme

Une observation porte sur la question spécifique du stationnement des cars de tourisme : comment se fera l'arrêt-dépose des cars de tourisme devant l'hôtel Méridien (M6-R12, M BENOIT).

3.1.3 Interconnexion avec les autres modes de transports en commun

De très nombreuses questions portent sur l'impact du tramway sur le réseau de bus, tant pendant la phase chantier qu'après mise en service du tramway

La mairie du 16^{ème} arrondissement s'est ainsi interrogée en réunion publique sur la suite du PC 1 qui est pour le moment l'un des bus les plus anciens de Paris qui n'est même pas articulé et qu'il faudrait au moins le moderniser. Elle apportera aussi une attention particulière pendant la phase de travaux à l'avenir du bus PC qui, aujourd'hui, est tout de même le seul moyen qui demeure de boucler la boucle des Maréchaux.

Un sujet très important pour la mairie du 17^{ème} est également (voir ER-226 et intervention en réunion publique) la requalification et le réaménagement de la place Stuart Merrill intégrant la prise en compte de la dimension patrimoniale du terminal bus ; la même question est relayée par un riverain qui « *s'interroge sur le prolongement des bus 84 et du 163 et demande ce que devient le terminus actuel des bus, parce que cela fait au moins 2 ans qu'il est en jachère. Il a été aménagé de façon, assez esthétique en 1985, mais il est vieillissant et se dégrade. Et il voudrait savoir s'il y a un projet attendant à l'arrivée du tramway sur la place Stuart-Merrill* » (17-RP6, Jean-Claude LABLÉE)

Des améliorations du réseau de bus sont demandées en accompagnement de l'extension du tramway : « *le PC1 est toujours bondé .../... il n'est pas dédoublé (avec 2 voitures articulées) .../... souvent en retard* » et demande « *Si vous ne prévoyez pas*

de prolonger le tram, essayez de dédoubler ces bus et d'augmenter leur fréquence ». (ER-8, PILLIEN). Il souhaite « que soit étudié un prolongement de la ligne de bus 260 à la Porte Maillot voir au-delà .../...même si cette ligne fait partie du GPSO » :
 1) « elle contribuerait à mieux desservir Boulogne Billancourt à Neuilly, le Bois de Boulogne et la Porte Maillot.../... »,
 2) « depuis Boulogne il est difficile de récupérer la ligne 1 et 2 du métro. Depuis la ligne 10, le RER C .../... et pour le RER E .../... » ;
 Conclut « Avec le 260 il serait aisé de récupérer ces lignes et permettrait avec un seul ticket d'aller rejoindre le Nord et l'Est de Paris .../... » (ER-30, X)

Léo Landau demande d'afficher clairement sur des cartes les futures lignes de bus et interconnexions avec le tramway (17-RP13, Léo LANDAU).

Un souhait est exprimé par plusieurs personnes pour qu'il y ait une politique de tarification unique et continue : bus, métro, tramway et RER (M17-R12 riverain boulevard BERTHIER ; même remarque pour ER-83, FIZBIN Laurence et ER-73 PIEDALLU).

Un besoin de mobilité pour tous s'est également exprimé : « Que fait-on pour les forts besoins de flexibilité (horaires décalés, travail dans des zones sans transports, familles avec enfants), pour ceux qui ne peuvent pas accéder aux heures de pointe (fauteuils roulants, poussettes, déambulateurs) ? » ; « Prétendre que le tramway est conçu pour accueillir des personnes en fauteuil roulant ou avec une poussette est un mensonge : il n'y a pas la place. Il faut donc faciliter la circulation de tout le monde, voitures comprises » (ER-148).

La FNAUT (association des usagers des transports) demande que soit donnée une réelle priorité au tramway à la traversée de la porte Maillot et demande qu'il y ait une substitution à la ligne de bus PC existante continuant toujours à desservir la porte Maillot afin d'assurer la future jonction avec le T3b (ER-201).

3.1.4 Mobilités cyclistes

La question de l'impact de l'extension du tramway sur la mobilité cycliste a fait l'objet de très nombreuses questions pendant l'enquête publique, notamment sur le registre électronique, à l'initiative de l'association Paris en selle. Ces questions ont porté sur les pistes elles-mêmes : leur continuité autour de Paris, leur confort et leur sécurité.

Paris en selle a ainsi déposé sur le registre électronique (ER-86) :

- Une « Contribution au projet d'extension du T3 à la Porte Dauphine », sous forme de résumé des demandes de l'association ;
- Une PJ de 16 pages illustrées par des exemples d'aménagements existants et des schémas explicatifs des principes d'aménagement proposés.

Résumé des demandes de « Paris en Selle »

- 1) « Des pistes implantées entre le trottoir et le stationnement / alignement d'arbres, plutôt que sur la chaussée .../... » ;
- 2) « Des largeurs confortables : $\geq 2,20\text{m}$ (2,00 minimum hors séparateur et hors caniveau si piste sur chaussée) pour les pistes unidirectionnelles, et $\geq 3,50\text{m}$ pour des pistes bidirectionnelles » ;
- 3) « Des pistes sans interruption au droit des entrées charretières ou des croisements avec des petites rues (principe de trottoir traversant avec piste) » ;
- 4) « Des girations adaptées à la physique du vélo : de 3m à 5m pour les changements de direction de la piste et les débouchés et entrées de zone 30 à double-sens cyclable, plus de 10m pour un cheminement cyclable linéaire » ;
- 5) « Des pistes cyclables différenciées des espaces piétons et non des zones piétonnes ouvertes aux vélos, notamment au niveau du pôle Porte Maillot » ;
- 6) « Des traversées cyclables de la plate-forme tramway régulières, notamment au niveau des passages piétons afin de permettre l'accès aux rues transversales en double-sens cyclable » ;
- 7) « Un itinéraire continu en site propre, lisible, qui privilégie une piste bidirectionnelle à l'Ouest de la plate-forme tramway entre la Porte Dauphine et le bd Pershing, notamment au niveau du bd Gouvion-Saint-Cyr » ;
- 8) « L'inclusion du rond-point du Maréchal de Lattre de Tassigny dans le projet et sa sécurisation » ;
- 9) « La sécurisation de l'intersection Courcelles-Berthier-Gourgaud » ;
- 10) « Un accès cyclable depuis le boulevard Mallarmé vers le boulevard de Reims et la rue Émile et Armand Massart » ;
- 11) « L'amorce de pistes cyclables sur le boulevard Lannes ».

Cette contribution détaillée a été appuyée ou relayée par de très nombreuses personnes sur le registre électronique (voir notamment ER-46, 47, 48, 49, 87 à 117, 119 à 145, 149 à 168, 170 à 175, 177, 180, 182, 186 à 189, 191, 193, 194, 196, 198, 199, 208, 209, 210, 214, 219, 220, 221, 222 et 224).

Laurent LOUF (17-RP8) a également indiqué en réunion publique, pour le compte de cette association, qu'il était très satisfait de voir que les itinéraires cyclables étaient pris en compte dans le projet ; il avait toutefois une question sur le type

d'aménagement choisi. « *Nous pouvons voir qu'il y a une alternance entre les pistes bidirectionnelles et, à partir de la Porte Maillot, nous passons d'un côté en bidirectionnel et ensuite dans un non-aménagement. Nous sommes dans la contre-allée avec la circulation normale. Comment cette répartition a-t-elle été choisie ? Ensuite, sur l'ambition des aménagements cyclables, nous pouvons voir ce qui est en train d'être livré entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières ; ce sont des projets qui avaient sûrement beaucoup d'ambition il y a 10 ans. Maintenant, nous sommes assez peu convaincus par le projet actuel, entre Porte d'Asnières et Porte de la Chapelle, parce que nous sommes sur des aménagements où il reste encore assez difficile de se dépasser entre cyclistes. Nous pouvons donc légitimement nous demander si nous aurons plus d'ambition et si nous pourrions prendre en compte la progression du nombre de déplacements à vélo qui se fera dans Paris, grâce aux actions entreprises en ce moment. »*

Des questions ont été par ailleurs soulevées sur les possibilités de garer son vélo en sécurité à proximité d'une station, voire d'utiliser son vélo dans le tramway :

- « *Il semblerait que seulement 120 places de vélo doivent être créées. Sachant que la majorité des usagers arriveront le matin et reprendront leur vélo le soir, et vice-versa, les vélos resteront là toute la journée, Il lui paraît essentiel, sur les grands axes de transport type Porte Maillot, de créer des garages à vélo où l'on pourrait mettre un plus grand nombre de vélos pour y faire la jonction et carrément laisser la voiture » (16-RP5, Nathalie SCHROEDER).*
- « *Pour avoir vu pas mal de cyclistes se perdre dans la circulation de la Porte Maillot, il voudrait savoir s'il y aura une continuité des circulations cyclistes au nord de la Porte Maillot pour éviter justement à ces malheureux de se perdre dans une circulation épouvantable » (16-RP2, Arnaud CAZIN D'HONNINCTUM).*
- Demande que soit envisagée la possibilité d'entrer avec un vélo dans le tramway (M16-R9).
- Souhaite « *mettre son vélo dans le tram le plus vite possible en dehors des heures de pointe .../... bon nombre de vélos sont acceptés dans les RER .../... ce genre de permission se retrouve dans bien des villes de province comme à l'étranger. On peut même mettre son vélo dans le métro ! » ;*
- Témoigne « *en 1979, je montais avec mon landau dans le bus au grand désarroi des conducteurs et passagers .../... aujourd'hui on fait monter landau, poussette, fauteuil PMR .../... les mentalités et les usages évoluent, j'aspire à cette évolution pour que les réseaux entiers des trams et RER en Île-de-France puissent être accessibles aux cyclistes en dehors des heures de pointe.../... Innovez pour la continuité du T3b !! » ;*

A signaler enfin une observation relative à l'anticipation de l'usage des vélos électriques plus rapides : « *Faire des pistes cyclables à double sens car cela permet de doubler facilement et anticipent le développement des vélos électriques » (ER26, BRUN).*

3.1.5 Mobilités 2 roues (hors cycles)

Jean-Pierre FOURNIER souligne que l'on a beaucoup parlé des vélos, mais demande qu'en est-il des scooters ? Lorsqu'on voit le nombre de scooters qu'il y a Porte Maillot, il se demande comment cela se passera après la mise en service du tramway (16-RP11).

M. MOISSONNIER demande si la circulation et surtout le stationnement des deux roues ont bien été pris en compte au niveau des travaux et du projet réalisé ? (ER-62).

3.1.6 Mobilités piétonnes

Les observations sur ce sujet sont peu nombreuses :

- La FNAUT demande de soigner le cheminement piéton entre la future station de tramway Porte des Ternes et la gare routière boulevard Pershing (ER-201) ; Lionel FAVIER, membre de cette même association, souhaite « *que le cheminement sera amélioré pour les étudiants de la fac Dauphine entre leur fac et le métro » (ER-67).*
- M ROGER conseille de mettre à profit le projet pour restructurer la place du Maréchal De Lattre et la place du Paraguay, en assurant un cheminement piéton sûr et correctement dimensionné entre la station de métro et le RERC, entre ces deux stations et la faculté Dauphine ; il souligne que « *les conditions actuelles de circulation des étudiants aux heures de pointe sont inadmissibles en termes de sécurité » et demande « d'assurer un cheminement piéton/vélo adapté entre l'Av. Foch et l'accès au bois de Boulogne, l'organisation actuelle étant entièrement dédiée à la voiture !!! Cette approche pourra accessoirement permettre un accès digne et sûr au monument de Lattre par création d'un passage piéton » (ER-35).*
- Emeric DE LIVONNNIERE demande à prévoir un passage piéton qui traverse l'Av. Mallarmé en venant de la rue Samain : « *beaucoup de personnes traversent à ce niveau-là, pour aller sur le parvis de Ste Odile ou dans le square » (ER-227).*

3.2 QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 3

Pour les maîtres d'ouvrage du projet, les grands principes qui ont guidé son élaboration sont les suivants :

- Proposer un mode de transport performant et accessible offrant une alternative à la voiture, avec l'objectif de faire diminuer la place de cette dernière dans la ville.
- Proposer un tracé qui soit en connexion avec les correspondances de transports en commun, avec des stations positionnées au plus près de ses correspondances.

Ce projet de tramway s'inscrit donc dans des intermodalités multiples : tramway+bus ; tramway+métro ; tramway+voiture ; tramway+vélo. Or, les nombreuses questions posées pendant l'enquête publique sur ces sujets et les réponses apportées par les maîtres d'ouvrages pendant les réunions publiques montrent que des réflexions et études sont toujours en cours. Quelles précisions les maîtres d'ouvrage peuvent-ils apporter sur :

- Les études en cours, en particulier celle sur l'aménagement du terminal de bus de la place Stuart Merrill ;
- Les reconfigurations de lignes de bus prévues à la mise en service de l'extension du T3 jusqu'à la porte d'Asnières, pendant la phase de travaux de l'extension du T3 jusqu'à la porte d'Asnières puis après la mise en service de celle-ci ;
- Les dispositions envisagées pour améliorer l'offre de transport en bus entre la porte Dauphine et le pont du Garigliano concomitamment à la mise en service de l'extension du T3.

Comment les maîtres d'ouvrages entendent-ils prendre en compte certaines des propositions émises par les cyclistes afin d'améliorer leurs conditions de circulation, et notamment répondre aux observations détaillées de Paris en Selle ? Peuvent-ils préciser l'offre future de stationnement à proximité du T3 avec la mise en place de dispositifs Véligo ?

Pour quelles raisons les nouvelles mobilités en plein essor dans la capitale (free-floating, véhicules autonomes électriques) n'ont-elles pas été prises en compte dans les futurs aménagements alors que des aménagements spécifiques commencent à voir le jour, notamment aux abords des gares parisiennes ?

3.3 REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME 3

3.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

Sur la circulation automobile

Les études de circulation menées dans le cadre du projet consistent à se projeter à l'horizon du tramway, et comparer, avec un même nombre de déplacements d'origine et de destination, l'organisation du trafic, sans et avec projet. Ces études montrent une **diminution forte du trafic le long du tracé**, liée à la réduction des files de circulation et la priorité aux feux du tramway. La priorité donnée au tramway aux carrefours, entraîne également mécaniquement moins de temps de vert en radiale.

Les reports des itinéraires se font principalement sur le boulevard périphérique. Les accès sur la porte Maillot dont la capacité est réduite du fait de la reconfiguration en axe majeur, se diffusent sur les portes à proximité, porte Dauphine ou porte des Ternes.

Le projet permet de proposer un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe là où un bus en transporte 1500 ou une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules soit 700 à 1000 personnes. Ce projet s'inscrit dans les objectifs du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France et vise à diminuer le trafic automobile sur l'agglomération parisienne.

Sens de circulation :

L'avenue Emile et Armand Massart reste à sens unique.
Il est possible de tourner au niveau du carrefour Berthier/Jules Bourdais.

Circulation des engins de secours :

Le projet a été conçu en concertation avec les services de police. Il comprend notamment la **création de la traversée spécifique de la plateforme au droit de la rue Claude Debussy** pour permettre aux véhicules de secours sortant de la rue Claude Debussy de rejoindre directement la rue Laugier.

Les services de secours pourront disposer d'une largeur de voie de 5,30 m comprenant la voie routière, le séparateur franchissable par les services de secours et la piste cyclable pour circuler en cas de congestion. Les 2 files de circulation en arrivées de carrefour pour le stockage des mouvements tournants permettent également de faciliter la circulation.

Les services de la Préfecture de Police et de la BSPP sont étroitement associés tout au long du projet, en phase conception et en phase travaux.

Sur le stationnement et les livraisons

Stationnement :

Sur les emprises restreintes, les maîtres d'ouvrage ont favorisé un aménagement privilégiant les élargissements de trottoirs et la création de pistes cyclables de 2 m de large.

Des places de stationnement pour véhicule particulier ont dû être supprimées le long du corridor. 200 places sont restituées sur 440.

- Concernant le 16ème arrondissement, 115 places sont supprimées. Au regard de l'offre globale du secteur (corridor tramway et voies adjacentes) qui représente environ 570 places et du taux d'occupation de 75%, la diminution des places de stationnement apparaît soutenable. Des places de stationnement ont été recrées le long de la plateforme sur chaussée permettant l'accès au stade Jean Pierre Wimille. Ce centre sportif sera également accessible avec la future station Bruix-Lalo située à toute proximité.
- Concernant le 17ème arrondissement, 125 places de stationnement sont supprimées par le projet. Sur le secteur des avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé où le taux d'occupation est le plus élevé du corridor, environ 95 places de stationnement sont supprimées sur un total de près de 500 places en surface (corridor tramway et voies adjacentes).

Pour répondre aux besoins, il peut être observé que la municipalisation du stationnement payant depuis le 1^{er} janvier 2018 permet de libérer des places en surface, qui pourront être disponibles sur les voies adjacentes. De plus, il existe une offre disponible en parking concédé à proximité du tracé (Parking Champéret, situé 1 boulevard de l'Yser, propose des tarifs abonnés). Les bailleurs sociaux aux alentours du secteur du projet, mettent également en œuvre une politique de commercialisation des places disponibles dans les parkings des ensembles immobiliers, qui contribue à étoffer l'offre en stationnement.

Stationnement et livraisons :

Les places de stationnement relatives aux livraisons, GI CGIG, convoi funéraire au droit de l'Église Sainte Odile, transports de fond, sont prioritairement maintenues ou recrées dans les voies adjacentes afin de préserver les fonctionnalités nécessaires à la vie locale.

Autocars :

Sur la desserte de l'hôtel Méridien, dans un espace public contraint où il faut accueillir déjà beaucoup d'usages, des **solutions de mutualisation seront recherchées en privilégiant l'usage de la future gare routière liée au projet Mille arbres boulevard Pershing**. Les deux grandes zones de livraisons le long de l'hôtel Méridien peuvent permettre également un arrêt limité à 30 mn.

Sur l'interconnexion avec les autres modes de transports en commun

Les correspondances entre le tramway et les autres moyens de transport commun (métro, bus, RER) seront-elles possibles avec un ticket de transport ?

Le ticket t+ a été créé afin **d'harmoniser les principes d'utilisation du ticket t** dans les bus et tram sur ceux du métro. Ainsi, dans le métro il est possible d'emprunter avec un même ticket plusieurs lignes successivement tant que l'on ne sort pas du réseau métro ; de la même façon, depuis 2007, pour le bus ou le tramway, avec un ticket t+ un voyageur peut enchaîner des correspondances bus/tram mais lorsqu'il a fini son déplacement, il doit se munir, soit d'un nouveau ticket t+, soit d'un autre titre, pour réaliser un nouveau déplacement.

3 nouveaux services de billettiques s'offriront prochainement aux usagers des transports en commun :

- Le service de télébillettique « NAVIGO LIBERTE + » permettra de passer du métro au bus sans avoir à repayer. En plus de la correspondance ; le voyage sera facturé au prix du carnet dès la première unité. Ce système permettra également le paiement à l'usage avec débit à la fin du mois, mis en service en octobre 2019.
- Le second service « NAVIGO EASY » offrira la possibilité de charger un montant à l'avance sur un passe dédié, d'effectuer de multiples trajets et d'y stocker plusieurs titres de transport en même temps, mis en service en avril 2019.

- Le « CANAL MOBILE » permettra l'achat et la validation via le téléphone mobile.

Les services d'Île-de-France Mobilités travaillent donc activement avec les opérateurs de transport sur ce sujet.

Évolution du réseau bus :

Une première approche de la réorganisation du réseau de surface sur le strict périmètre du prolongement du tramway T3 à l'Ouest, de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine consiste à proposer :

- la **modification du terminus de la ligne PC** (lignes PC1 et PC3 fusionnées lors de la mise en service de T3 à Porte d'Asnières) à Porte Dauphine ou Porte Maillot ;
- la **restructuration du pôle bus Champerret** pour répondre aux contraintes d'insertion et en cohérence avec des éléments de programmes fournis par Île-de-France Mobilités.

Que deviendra la ligne PC ?

A la mise en service du prolongement à la porte d'Asnières le 24 novembre 2018, les lignes **PC1 et PC3 seront fusionnées** en une seule ligne PC, entre le Pont du Garigliano et la porte d'Asnières. Par ailleurs, des services partiels seront proposés entre la porte d'Asnières et la porte Maillot pour renforcer l'offre sur ce secteur, avec des bus articulés.

A la mise en service du prolongement à la porte Dauphine, la ligne PC sera réduite pour éviter de doubler l'offre avec le tramway, et rationaliser ainsi les coûts d'exploitation. Toutefois, il est envisagé de ne pas couper la ligne PC à la porte Dauphine, afin de permettre à tous les usagers de la ligne PC voyageant depuis le sud de venir se connecter à un grand pôle de correspondance (porte Maillot ou place de l'Etoile), et de leur éviter de faire une double correspondance. Les deux scénarii sont encore à l'étude aujourd'hui.

Combien de stations du PC sont supprimées ?

Le tramway n'a pas vocation à avoir le même nombre de stations qu'un bus. 23 arrêts PC seront supprimés à la mise en service du T3b jusqu'à la porte d'Asnières et 34 arrêts seront supprimés à la mise en service du prolongement Porte Dauphine. En effet, une interstation moyenne de 500 m permet d'assurer une desserte fine du territoire, tout en permettant une vitesse commerciale attractive.

Toutefois, sur le tracé entre la porte d'Asnières et la porte Dauphine, l'arrivée du tramway permettra d'apporter une meilleure lisibilité à l'offre de rocade aux motifs suivants :

- Il n'y aura plus d'itinéraires dissociés selon les sens, comme c'est aujourd'hui le cas sur le secteur Berthier / Adam / Mallarmé, ainsi qu'autour du Palais des Congrès
- L'offre sera plus lisible au niveau de la place Maillot (aujourd'hui plusieurs arrêts sur Pershing /Gouvion de Saint Cyr et Bruix) grâce à un seul et même arrêt. Le réaménagement de la place permettra aussi une meilleure circulation piétonne Nord – Sud.

Quelle sera l'offre complémentaire de bus à la mise en service ?

Aujourd'hui, seules les lignes PC1 et PC3 circulent le long du tracé du T3. Outre la ligne PC et les évolutions déjà prévues à l'horizon de la mise en service du T3 Asnières, il n'est pas prévu à ce stade d'autres évolutions majeures en lien avec l'arrivée du T3 Dauphine.

Le réseau de bus assure la desserte fine des territoires et le rabattement vers les modes lourds. L'arrivée d'un mode lourd comme le prolongement de T3 constitue une opportunité de réorganiser le réseau bus en termes de desserte, d'adaptation des niveaux d'offre et d'améliorer la lisibilité du réseau.

Celle-ci prendra en considération l'évolution du territoire selon les principes suivants :

- Permettre un **accès aisé au plus grand nombre d'habitants et d'emplois** en assurant un maillage optimal des lignes de bus avec le tramway, par la localisation des arrêts et terminus bus au plus près des stations tram
- **Privilégier des terminus de lignes de bus au niveau des pôles d'échanges** : gare (Transilien, RER) ou station (métro, tram), pour mailler le réseau et équilibrer la charge voyageur dans les 2 sens
- Eviter d'avoir des lignes ou portions de lignes de bus en doublon le tramway T3
- **Limiter les troncs communs de lignes de bus,**
- Avoir des itinéraires de lignes de bus qui évitent les boucles ou avec des itinéraires dissociés, si cela le plan de circulation le permet
- Simplifier l'exploitation des lignes de bus en évitant d'avoir des courses dites partielles
- Avoir des itinéraires de lignes de bus suffisamment longs pour offrir des choix de destination sans réalisation de correspondances (rupture de charge)

La réorganisation des lignes de bus fera l'objet de réflexions qui se poursuivront dans les phases d'études ultérieures, de manière coordonnée avec les autres projets de transports ou urbains du secteur. Elle sera mise en application conjointement à la mise en service du prolongement du T3 et stabilisé de manière précise (horaires, amplitude, fréquence) dix-huit mois avant la mise en service.

La restructuration des lignes concerne les Porte Maillot et Porte Champerret :

Porte de Champerret :

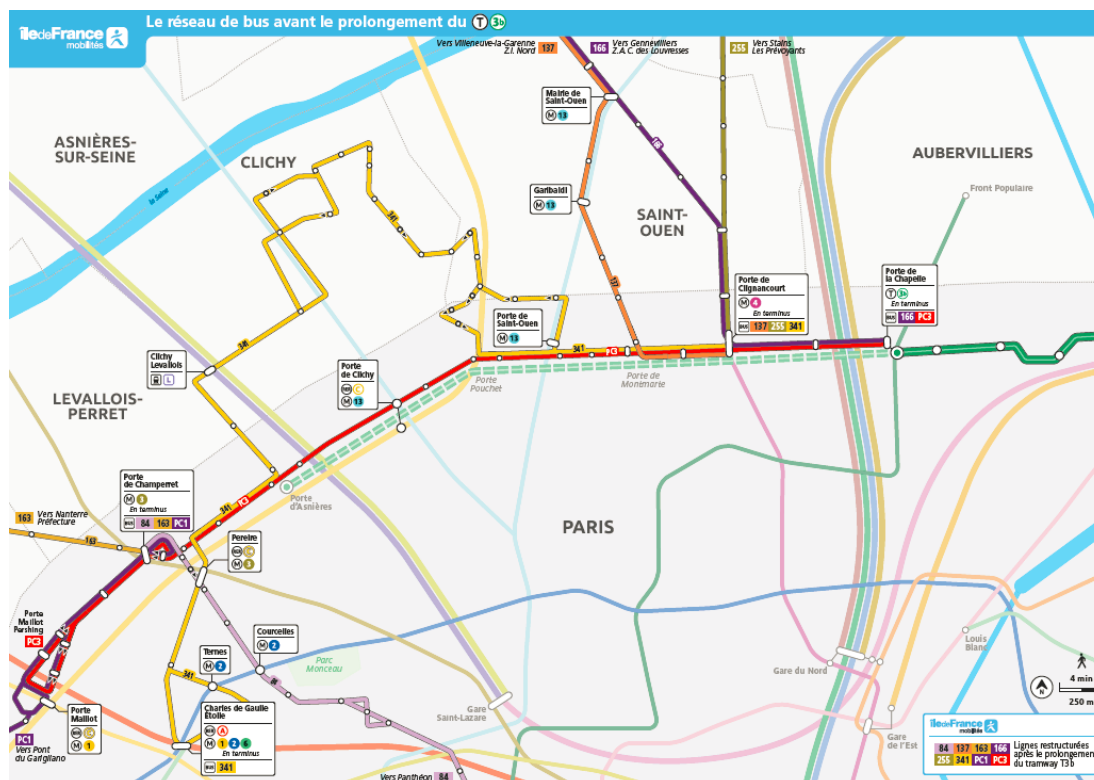
- 84 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine. La ligne évolue dès le 24 novembre prochain avec l'arrivée du T3 à Porte d'Asnières. La ligne 84 ne sera plus en terminus sur la Gare routière de la porte de Champerret, elle empruntera la rue de Courcelles et elle ira directement à Levallois.
- 92 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- 163 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine. Comme la 84, elle évolue déjà avec le T3 Porte d'Asnières.
- 164 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- 165 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- PC1 et PC3 : disparition du PC sur cette porte à l'horizon T3 Dauphine.

Porte Maillot :

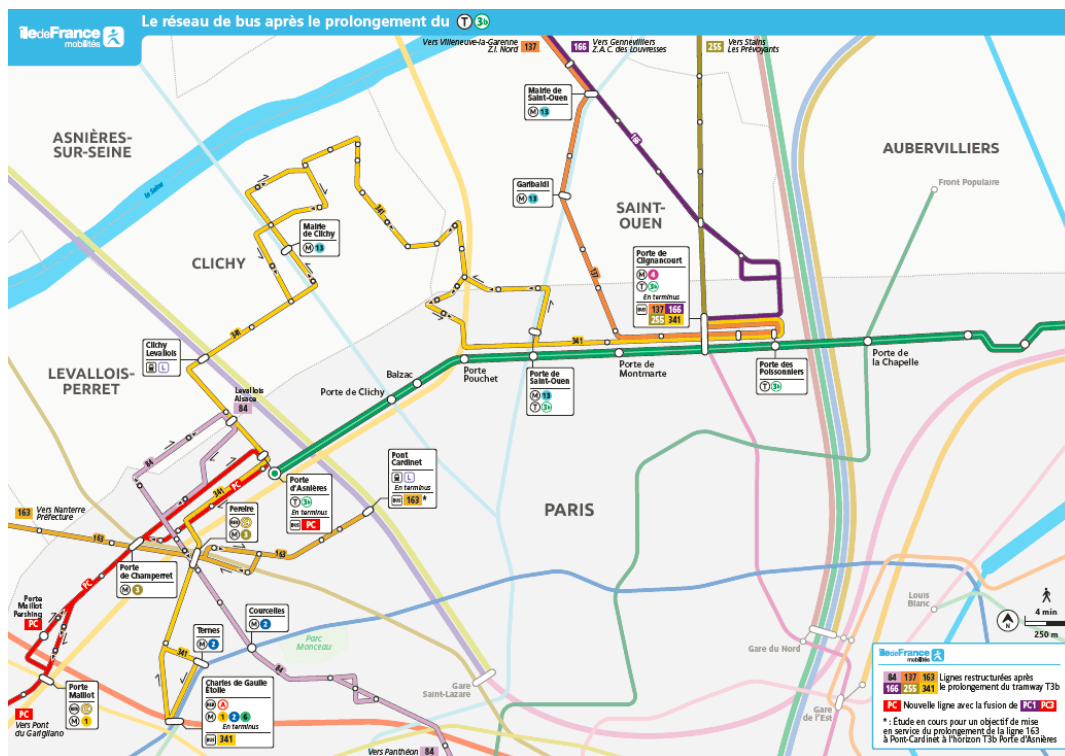
- 43 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- 73 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- 82 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- 244 : pas d'évolution prévue à horizon T3 Dauphine.
- 274 : objectif de rabattement de la ligne 274 sur le pôle de la Porte Maillot dès la mise en service du prolongement ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Terminus reste à définir.
- PC1 et PC3 : avec l'arrivée du tram à porte d'Asnières, les lignes PC3 et PC1 évolue (suppression de la ligne PC3 et fusion du PC1/PC3 entre Porte Maillot et Porte d'Asnières pour former une seule et même ligne) plusieurs variantes envisagées pour la ligne PC.

A ce stade des études de restructuration, la variante privilégiée est une connexion PC/tram à Porte Dauphine puis itinéraire du PC via la route de la Porte des Sablons à la Porte Dauphine, avenue de Longchamp et terminus au niveau du terminus actuel de la ligne 244 sur la Porte Maillot.

Les deux cartes ci-dessous illustrent la situation actuelle et future des lignes de bus modifiées avec l'arrivée du tramway :



Situation actuelle des lignes de bus



Situation future des lignes de bus

Sur les mobilités cyclistes

Aménagements cyclables :

La ville de Paris étudiera dans le cadre des études ultérieures d'avant-projet les propositions des associations cyclistes et poursuivra une concertation avec celles-ci dans le cadre du comité vélo présidé par Christophe Najdovski. Il est important de prendre en compte la nécessité de trouver des compromis d'aménagement avec les autres modes de déplacement. Les largeurs de 2m des pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussées hors séparateur, sont déjà une avancée significative par rapport aux précédents tronçons, dans un contexte de largeurs restreintes de façade à façade.

La Ville de Paris crée par ailleurs un réseau express vélo (REVE) structurant, qui répond aux besoins de circulations rapides des vélos. Ce réseau est identifié dans le plan vélo 2015-2020 de la municipalité.

A Porte Maillot, l'un des objectifs de l'aménagement des espaces publics qui fera l'objet du projet de réaménagement de la place de la porte Maillot, est de retrouver des itinéraires cyclables de qualité. Le projet visera à assurer la continuité avec les aménagements cyclables de l'avenue de la Grande armée mis en œuvre dans le cadre du Réseau Express Vélo et ceux prévus sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly. Dans l'axe Nord-sud, le projet prévoira des aménagements dans la continuité des pistes cyclables mises œuvre dans le cadre de l'aménagement du tramway sur le boulevard Gouvion Saint Cyr et les maréchaux.

Stationnement vélo sécurisé :

Île-de-France Mobilité (IDFM) est responsable de la définition et de la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF). Ce document met l'accent sur le **développement des modes actifs et le partage de la voirie**. En approuvant le Schéma Directeur du Stationnement Vélos, IDFM exprime sa volonté de renforcer le développement de la pratique de vélo. L'ambition du Schéma Directeur du Stationnement Vélos est de mettre en place les conditions d'un développement plus cohérent, plus ciblé et plus pérenne du vélo. Ce mode de déplacement doit devenir progressivement un mode d'accès à part entière aux réseaux structurants de transports en commun, au même titre que le bus ou la voiture.

Les espaces Véligo seront systématiquement abrités et éclairés et proches de l'accès au bâtiment voyageurs ou aux quais ferrées. Les espaces sécurisés Véligo, accessibles exclusivement par passe Navigo, offriront aux usagers une qualité de services plus élevée que les abris. Ce système permet de stationner de manière sécurisée son vélo et d'offrir ainsi la possibilité aux usagers d'utiliser plusieurs modes de transport dans leur chaîne des déplacements. Les abris seront soit en libre-service soit des espaces sécurisés.

Deux types de services sont offerts, un gratuit et l'autre payant afin d'avoir deux niveaux différents de qualité. Le service Véligo est localisé à moins de 70 m du bâtiment voyageurs et/ou des quais ferrés. Au-delà de cette distance, le service n'est plus attractif. Il doit être implanté dans le flux voyageurs pour augmenter son attractivité ; en s'adaptant aux contraintes urbaines en respectant les règles imposées par IDFM.

Concernant la question des vélos dans le tramway, **ils sont interdits pour des questions d'encombrement**. Pour pallier cette interdiction, IDFM favorise l'intermodalité entre modes de transport en proposant la création d'emplacements de stationnement sécurisés qui sont donc les Véligos.

Ces emplacements seront prévus aux emplacements suivants :

- Porte Maillot, en lien avec la ligne 1 du métro et le RER C ;
- Porte Dauphine – Avenue Foch, en lien avec la ligne 2 du métro et le RER C ;
- Porte de Champerret, en lien avec la ligne 3 du métro ;

Les études ultérieures d'avant-projet devront permettre de préciser leur dimensionnement et leur localisation exacte. Par ailleurs, la Ville de Paris proposera des arceaux complémentaires afin de permettre d'accroître l'offre d'accroche vélos.

Il convient de préciser qu'au long du tracé, **125 places de stationnement vélos seront créées**, portant à **195** le nombre de stationnements vélo type accroche-vélo, sur la voie publique.

Sur les mobilités 2 roues (hors cycles)

Le stationnement 2RM, hors porte Maillot, est reconstitué en nombre équivalent sur le secteur du projet. **Sur le secteur de la porte Maillot, le projet de réaménagement de la place étudiera l'aménagement d'espaces sur chaussée pour le stationnement de deux roues motorisées.**

La Ville de Paris a de plus lancé un **programme de création de 20 000 places de stationnement 2 Roues Motorisés (2RM)** supplémentaires avant 2020. Pour faciliter le stationnement 2 roues motorisés en parking souterrain, la Ville de Paris mène également une réflexion sur la création d'un pass de stationnement 2RM multiparc, qui pourrait concerner au moins 80 parcs concédés.

Sur les mobilités piétonnes

L'amélioration des circulations piétonnes et de l'accessibilité est un des objectifs du projet. **L'insertion proposée permet de redonner de l'espace aux piétons en faisant évoluer la part de l'espace public de 32% à 40% sur le territoire du projet.** Le projet prévoit des élargissements de trottoirs, des traversées piétonnes sécurisées. Grâce au comblement des trémies, une traversée piétonne est notamment créée avenue Stéphane Mallarmé au droit de la rue Samain.

Porte Maillot, le projet d'aménagement de la place prendra également en compte le développement des usages et relations entre la place Maillot et les projets Mille Arbres et Ville Mutistrates. A ce titre, il intégrera notamment les cheminements piétons permettant le lien entre la place et la gare routière.

Sur la **porte Dauphine**, le projet permet de reconquérir l'espace au profit des piétons, sécurise les itinéraires piétons par des traversées protégées. La suite des études doit également intégrer **une coordination avec le projet de réhabilitation de l'université Paris Dauphine, notamment sur l'adéquation avec les évolutions relatives aux accès et sorties piétons de l'université.**

3.3.2. Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'enquête sur le thème 3

Pour l'aménagement de la Place Stuart Merrill, se reporter au sous-thème 2.1.2.

Concernant, les évolutions relatives à la **réorganisation du réseau bus** (y compris sur la place Stuart Merrill) suite à la mise en service de ce prolongement, les éléments sont détaillés au sous-thème 3.1.3. La réorganisation du réseau bus de manière plus précise (amplitude, fréquences) sera connue **dix-huit mois avant la mise en service afin de tenir compte des évolutions (trafic, urbanité) les plus récentes.**

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île de France :

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Il fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il définit, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

Pour faire face aux enjeux, le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Cet horizon permettra une mise en œuvre effective des actions pour atteindre des objectifs ambitieux.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- **une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;**
- **une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;**
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Le projet de prolongement du tramway T3b jusqu'à la Porte Dauphine s'inscrit dans la volonté de **promouvoir et proposer des offres alternatives de qualité à la voiture automobile**. Le projet permet aux usagers de transports en commun de pouvoir utiliser plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement grâce aux nombreuses interconnexions et rabattement possible tout au long de la ligne.

La notion de chaîne de déplacement doit permettre de traiter dans sa globalité l'ensemble des modes et le passage possible de l'un à l'autre de la manière la plus aisée possible.

Parmi les défis définis dans la stratégie du document figure l'ambition de **faciliter l'usage des transports en collectifs pour toutes les voyageuses et tous les voyageurs** par l'amélioration des conditions d'intermodalité et une meilleure information aux voyageurs. L'intermodalité entre les différents modes de transports collectifs mais aussi les accès à pied et à vélo devront être exemplaires. A savoir, **l'amélioration des pôles d'échanges** afin de rendre plus aisé l'utilisation des différents modes de transports. Il s'agira de faciliter et de développer toutes les formes d'intermodalité et notamment au-delà des modes déjà fortement utilisés (marche, bus, voiture) de favoriser l'essor du vélo ou des usages partagés de la voiture, ainsi que le développement de services facilitant l'usage combiné des modes (stationnement). Le développement de stationnement pour les vélos est aussi essentiel notamment à proximité des réseaux de transports collectifs pour favoriser l'intermodalité.

Intermodalité entre les modes dits de surface tramway /Bus :

La réalisation du tramway permet une interconnexion forte avec lignes de bus aux Portes Champerret et Maillot. Les deux stations tramways sont placées aux plus proches des correspondances pour permettre aux usagers un gain de temps et une lisibilité simple des choix qui s'offrent à eux. Comme évoqué dans la partie de « restructuration bus » (voir sous-thème 3.1.3.), les lignes de bus des deux portes sont réorganisées avec l'arrivée du T3b pour permettre un meilleur maillage en relation avec le prolongement du tramway et adapter ainsi l'offre de surface.

Intermodalité entre le tramway et les modes lourds (METRO et RER) :

Au niveau de trois portes, Porte de Champerret, Porte Maillot et Porte Dauphine, le tramway T3b est en interface avec trois lignes de métro (lignes 3, 1 et 2), permettant aux flux de voyageurs de **passer rapidement d'un mode lourd à l'autre**. La proximité des stations aux accès de métro ou de RER permet une attractivité de l'offre de transports en commun et faciliter les trajets des voyageurs. L'intermodalité est favorisée par la proximité entre les stations et l'accès aux stations de métro ou de RER, qui permet une rapidité et une attractivité pour les voyageurs. Le positionnement de la station à la Porte Maillot a notamment été guidé par ce choix d'optimisation des correspondances au réseau lourd.

Intermodalité avec les circulations actives (piétons et vélos) :

Actuellement, l'accessibilité de la voirie et des transports en commun n'est pas toujours satisfaisante pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), du fait notamment de l'encombrement et des dénivelés parfois trop importants des trottoirs. Le projet de tramway a pour **objectif de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR)** et aux **utilisateurs de fauteuil roulant (UFR)** dans l'espace public et de faciliter l'accès au tramway.

Le tramway est un transport en commun accessible à tous. La hauteur des quais des stations permet ainsi de monter le tramway sans dénivelé. Les distributeurs de billets sont également accessibles. Pour les personnes à handicap sensoriel, les traversées piétonnes gérées par feu seront équipées de dispositifs d'annonces sonores et la traversée de la plate-forme du

tramway sera équipée de dispositifs contrastés et tactiles, comme déjà réalisé sur le prolongement de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle.

Les trottoirs seront plus larges pour faciliter les déplacements. Pour les traversées piétonnes, les trottoirs seront abaissés. L'ensemble des dénivelés suivent les normes d'aménagement de voirie permettant de faciliter les déplacements en limitant devers et pente de manière à ce qu'un UFR puisse se déplacer.

Les cyclistes ont des besoins différents des autres usagers car leur mode de transport personnel doit être stationné et sécurisé pour leur permettre une intermodalité facilitée. Afin de favoriser les correspondances et les sécuriser, IDFM a développé le service Véligo. Des places Véligo seront aménagées aux Portes Maillot, Dauphine – Avenue Foch et Porte de Champerret.

Il est projeté d'avoir deux offres de stationnement Véligo, une offre fermée et une offre en libre accès. L'offre fermée sera comprise entre 250 à 360 places et celle en libre accès de 260 à 420, soit une offre totale comprise entre 500 et 800 places au total.

En complément de cette offre, la Ville de Paris installera sur l'espace public des arceaux d'attache vélos, complétant l'offre de stationnement pour les vélos. **L'intermodalité avec le vélo est également assurée grâce au service et aux stations Vélib, qui disposent d'un maillage important sur territoire avec des stations implantées notamment au niveau des pôles d'échange.**

Intermodalité Tramway/circulation automobile :

La possibilité d'intermodalité est également possible grâce à la **mise en place de parking relais situés à proximité immédiate d'un mode de transport en commun structurant.** Des places de stationnement sont accessibles et réservées aux usagers bénéficiant d'un abonnement Parc Relais sur leur carte Navigo, pour un tarif préférentiel de 75€/mois. Une place garantie pour sa propre voiture, dans un espace propre et sécurisé. Ces aménagements permettent d'offrir une intermodalité au plus grand nombre grâce à la présence de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides, des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite ainsi que des emplacements pour le covoiturage et l'autopartage. **Trois parcs font partie du dispositif de parking relais aux portes de Paris en connexion avec le projet de T3b, aux portes de Champerret, Maillot et Dauphine (parking Foch).** Le dispositif sera opérationnel dès le 1^{er} décembre 2018. Enfin, des places de stationnement en faveur des cars, avec la future gare routière Pershing, des livraisons et des PMR viennent compléter ce dispositif global.

Prise en compte des propositions émises par les cyclistes :

La contribution de l'association sera intégrée aux données d'entrée du maître d'œuvre et **la ville de Paris étudiera dans le cadre des études ultérieures d'avant-projet les propositions des associations cyclistes. La concertation avec les associations cyclistes sera poursuivie dans le cadre du comité vélo, présidé par Christophe Najdovski. Il est important de prendre en compte la nécessité de trouver des compromis d'aménagement avec les autres modes de déplacement.** Les largeurs de 2 m des pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussées hors séparateur, sont déjà une avancée significative par rapport aux précédents tronçons, dans un contexte de largeurs restreintes de façade à façade.

Nouvelles mobilités :

Concernant les nouvelles mobilités, des expérimentations sont menées sur le territoire parisien qui consistent notamment à localiser des zones de stationnement autorisés pour des services de flotte libre ou de service de véhicules partagés sur les stations Autolib, afin de valider l'adéquation des réponses aux besoins. La Ville de Paris a par exemple mis en œuvre une première phase de stationnement dédié vélos sans attache, sur les 2^{ème} et 4^{ème} arrondissements. Sur les micro-mobilités, la Ville de Paris s'est également engagée par le vote d'un vœu au conseil de Paris de novembre 2018, à densifier sur l'ensemble du territoire parisien le maillage de places réservées aux micro- mobilités et aux vélos en flotte libre initié dans les 2^{ème} et 4^{ème} arrondissements et à finaliser dans les meilleurs délais la signature avec les opérateurs de trottinettes électriques d'une charte de bonnes pratiques qui comprendra également un volet spécifique relatif au partage des données.

S'agissant de mesures légères d'aménagement type peinture au sol, ces dispositions pourront être intégrées au projet au fur et à mesure de l'avancement des réflexions et en fonction des dispositions à venir dans la future loi LOM (loi d'orientation des mobilités).

3.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 3 : INCIDENCES SUR LES MOBILITES

Commission d'enquête a relevé que plus de la moitié des observations reçues portent sur les incidences du projet sur les mobilités et sur la gestion de l'intermodalité, alors que le projet de tramway vise justement à renforcer cette mobilité et à développer l'intermodalité. Cette situation paradoxale peut s'expliquer par le fait que le dossier d'enquête publique est très précis et bien documenté sur la définition de la nouvelle infrastructure du tramway et son impact sur l'environnement mais l'est beaucoup moins sur les futurs interfaces entre modes de transport, une fois l'extension du T3 mise en service.

On peut sans doute y voir l'effet d'une certaine facilité, dans la mesure où il s'agit de prolonger une infrastructure existante, et non d'en créer une nouvelle de toutes pièces, mais aussi une conséquence de la gouvernance du projet qui prévoit, pour l'élaboration du dossier d'enquête, deux maîtres d'ouvrage principaux : Ile-de-France Mobilités et la ville de Paris, la RATP directement concernée par la future intermodalité tramway-bus ou métro, qui interroge justement le public, n'étant intervenue qu'à la marge pour l'élaboration de ce dossier.

Une appréciation particulière peut être apportée pour l'interface tramway-vélo dans la mesure où il apparaît que les dispositions présentées dans le dossier semblent pour la Commission d'enquête en retrait par rapport à l'évolution rapide des pratiques de mobilité douce et des attentes des usagers des pistes cyclables qui se sont fortement exprimés pendant l'enquête.

Les informations fournies par les deux maîtres d'ouvrage, tant à l'occasion des 2 réunions publiques que dans leur mémoire en réponse au PV d'observations de la Commission d'enquête, répondent en grande partie aux préoccupations exprimées par le public mais font aussi apparaître que de nombreux points restent encore à préciser ou en cours d'étude sur les questions d'intermodalité tramway-vélo.

La Commission d'enquête est consciente de la complexité de l'organisation des transports collectifs en région parisienne et peut comprendre que toutes les réponses sur les futures intermodalités de l'extension du T3 avec les différents systèmes ne soient pas apportées à ce stade du dossier. Il lui apparaît en revanche que des engagements plus précis auraient pu être obtenus dès à présent de la ville de Paris sur la future intermodalité tramway-vélo qui a fait l'objet de très nombreuses observations pendant l'enquête publique.

THEME 4

OBSERVATIONS RELATIVES AUX INCIDENCES SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

4.1 ANALYSE & SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

4.1.1 Impacts sur la vie quotidienne (bruits, vibrations)

La question du bruit et des vibrations susceptibles d'être générés par le tramway suscite l'inquiétude de nombreux riverains, notamment ceux habitant le long de la variante nord (avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé) ou à proximité d'ouvrages enterrés, dont ceux du RER C dans le 16^e arrondissement.

Vibrations

Éric SEGARD, Président de l'association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine, est ainsi intervenu à plusieurs reprises sur les nuisances vibratoires : en réunion publique (16-RP9) et sur les registres d'enquête (16-R2 ; M16-R8 ; ER-54) ; il habite un premier étage et son immeuble subit actuellement des vibrations permanentes qualifiées de faibles et liées au RER C qui circule au droit des immeubles de l'Amiral Bruix.

Dans le dossier d'enquête publique, il relève que : « *En option, vous ferez des compléments d'études pour mesurer les interférences des vibrations causées par le tramway, avec les vibrations causées par le RER C.* » Il attire l'attention sur le fait que l'association qu'il préside tient à ce que les lieux restent habitables et il demande de mettre en place, si c'est nécessaire ou de manière préventive, des couches synthétiques anti-vibrations qui permettent de gommer ce problème. Il attire notamment l'attention sur les immeubles situés le long de l'amiral Bruix qui sont déjà très impactés par les vibrations du RER C. Il demande en conséquence :

- « Une évaluation détaillée des impacts des vibrations du tramway au droit de ces immeubles » ;
- « La vérification des cumuls de vibrations du RER C avec le tramway, notamment en lien avec les caractéristiques du croisement Bruix / Lalo / Marbeau (multiples cavités souterraines .../...) » ;
- « La mise en œuvre de voies avec amortisseurs vibratoires (comme c'est prévu en d'autres endroits) ».

Un autre riverain souligne « la forte probabilité de champs vibratoires inhabituels au-dessus du tunnel Champerret dont les accès seront clôturés mais dont les immenses cavités ne seront pas comblées » et que des trains de 5 wagons ont toutes les chances de produire des vibrations et des infrasons lors de leurs passages au-dessus de ces caisses de résonances » ; « Les habitants devront vivre fenêtres fermées .../... enfermement associé à un champ vibratoire souterrain pourrait créer un effet bulle .../... nuisance et source probable de soucis de santé pour les habitants et pour les bâtiments » ; il demande « Disposez-vous d'études suffisantes, d'expérimentations réalisées, de simulations ? .../... Peut-on en être informés ? » (ER-55).

Gérard PAUTLER rappelle quant à lui qu' « *il a été évoqué, parmi les nuisances prévisibles, des vibrations relativement importantes, d'abord lors des travaux, ensuite du fait du passage de tramways* » ; il souligne que « *les intervenants ont affirmé que le maximum serait fait pour réduire ces nuisances, mais n'ont pas parlé de la constitution préalable d'un état des lieux .../... indemnisation des riverains si leurs biens subissaient des dégâts malgré tout* » ; il demande « *si un référé préventif aura lieu immeuble par immeuble .../... si les propriétaires ou leurs syndicats seront associés, si oui, comment, si le rapport issu de ce référé préventif sera accessible aux propriétaires* » (ER 64).

Bruits

Salika GAINARD (17-RP4) qui est au Conseil de quartier Ternes – Maillot souligne qu'entre la Porte de Villiers et la Porte des Ternes, le tramway prendra un virage et elle souhaiterait savoir si cela occasionnera des crissements. « *C'est important, car s'il y en a toutes les 4 minutes en période de pointe, ce sera pénible* ». Un riverain de ce même secteur, porte des Ternes, s'inquiète des nuisances sonores, d'une part durant la phase de travaux, puis pendant l'exploitation ; les précautions du dossier d'enquête ne sont que qualitatives et des vœux pieux ; une contrainte chiffrée avec seuil maximum acceptable doit être définie (M6-R17).

Ingrid VIEVILLE, syndic du syndicat des copropriétaires du 21 rue Marbeau, souligne que cet immeuble ne sera qu'à quelques dizaines de mètres du T3 et s'interroge fortement sur les nuisances sonores qui seront engendrées (ER-66).

Sophie PIHOUE, habitante de la rue Aumont-Thiéville, demande quel est le retour objectif des habitants vivant avec des fenêtres donnant sur le passage de tramways quant aux bruits ; que soit prévu un revêtement insonore pour les voitures ; « *pourquoi ne pas avoir un regard objectif et scientifique sur les niveaux de bruits actuels sur les portions de tramway déjà en*

circulation ? » ; qu'une réflexion soit engagée sur l'impact humain et santé de ces travaux pour les habitants concernés (17-R2).

Bruits et vibrations

La double question du bruit et des vibrations est plus particulièrement soulevée par les riverains situés le long de l'avenue Paul Adam, variante nord qui a été retenue pour le projet d'extension mis à l'enquête publique.

« *L'avenue Paul Adam est un « pôle rouge » de pollution sonore et de l'air, bordée d'immeubles de 8 étages mal insonorisés qui vont constituer une caisse de résonance ; dans la courbe qui suivra les riverains devront supporter le crissement des roues sur les rails, ainsi que les « ding-ding » continus ; la circulation ne sera pas diminuée ; « à l'heure actuelle nous ne pouvons pas ouvrir nos fenêtres côté rue ; l'été avec la chaleur, que faire si ne pouvons même plus ouvrir nos fenêtres à 5 h du matin ? » (17 R3 et R9 Laurence GARÇON).*

La contribution « Non au tracé par l'avenue Paul Adam » déposée sur le registre électronique précise de manière détaillée les craintes des riverains (extrait ci-après de cette déclaration, relatif aux risques de nuisances sonores et vibratoires) :

1) « Paul Adam/Mallarmé, 10m de largeur en moins, pas de contre-allées, plus de nuisances pour les habitants riverains .../... plus de proximité des façades et donc plus de nuisances sonores et vibratoires constantes pour les très nombreux habitants de cette portion du tracé » ;

2) « Une forte probabilité de nuisances vibratoires du fait du passage des lignes de tram sur le vide laissé par le tunnel qui sera fermé aux extrémités mais non comblé.../... les accès du tunnel seraient comblés mais pas le tunnel lui-même.../... un grand vide sous les deux voies de passage des convois du tram .../...phénomène de tambour, source de vibrations et d'infrasons en mesure de se propager dans les habitations et bâtiments riverains, mais aussi au travers des individus en présence (stress, fatigue, acouphènes ...) » ;

3) « deux courbes qui provoqueront d'inévitables grincements et des avertissements sonores constants.../...la première à l'entrée du l'Av. via la place Léautaud et la seconde devant le Centre européen du judaïsme et les habitations HLM. Quelles seront les techniques employées pour limiter ces risques ? Les riverains devront-ils supporter ces grincements psychologiquement usants, toutes les 4 minutes en journée et toutes les 15 minutes la nuit ? La courbe, associée aux 3 intersections, donnera lieu, de plus, à de nombreux avertissements sonores de la part du tram (plusieurs centaines par jour), est-ce viable pour le futur Centre européen du judaïsme, pour l'école ou les habitants de l'Av. Paul Adam ? » ;

4) « La contrainte de vivre toutes fenêtres fermées, jour et nuit, n'est plus compatible avec les modifications de température générées par le changement climatique .../... le seul conseil qui soit donné aux riverains est d'accepter les nuisances et de vivre toutes fenêtres fermées .../... air conditionné, option envisageable pour les entreprises, bureaux, grands bâtiments contemporains .../...impossible pour les centaines d'habitants du HLM (isolation thermique prévue dans 30 ans) .../... A-t-on pris la mesure de l'évolution des conditions de vie des riverains en prenant en compte les données du changement climatique ? » ;

5) « Les nuisances sonores provoquées par la nécessité du nettoyage des vies à l'aube, n'ont pas été prises en compte. Les passages sauvages de véhicules, les projections de déchets divers .../... impliqueront la circulation et l'activation, à l'aube, et sous les fenêtres des riverains, de véhicules de voirie dont le niveau sonore élevé.../... » ;

8) « Un facteur de pollutions supplémentaires dans un quartier déjà en zone rouge ! .../... pollution de l'air, pollution sonore .../... comment faire confiance à vos brèves études qui garantissent moins de bruit pour les riverains ? (ER-37).

Un riverain de l'avenue Paul Adam demande « Pourquoi l'aspect humain, l'analyse de l'impact directe du passage des tram de 300 places sous les fenêtres des riverains les plus proches des voies n'apparaît, semble-t-il, pas dans vos études ? ». « Un sondage précis a-t-il été réalisé auprès des Parisiens qui vivent et travaillent près des voies en service depuis 2006 (nuisances sonores et vibratoires diurnes et nocturnes au sein de l'habitat, ressent au quotidien et en fonction des saisons, impact sur la santé ???) Peut-on en être informé ? » (ER-44) (voir également ER-65, d'un habitant des HLM Paul Adam).

4.1.2 Impact sur la santé (pollution)

Cet aspect n'a été évoqué qu'à la marge pendant l'enquête publique, quelques personnes craignant que les embouteillages et les reports de trafic liés à l'occupation et à la requalification de l'espace public ne génèrent une pollution de l'air.

L'impact du bruit et des vibrations sur la santé a été également signalé (cf. ci-dessus).

4.1.3 Sécurité

Le tramway est déjà un équipement familier pour les parisiens et a suscité peu de questions en matière de sécurité.

SERENA DAPSENS souligne qu' « Il n'est guère enthousiasmant de généraliser les transports publics d'un point de vue de la sécurité des usagers. En 2014 et 2015, 267.000 personnes âgées de 18 à 75 ans ont été victimes d'atteintes sexuelles.../... rien n'est tangible pour nous rassurer sur notre sécurité lorsqu'un transport en commun est utilisé » (ER 16).

Deux observations portent sur le bon fonctionnement à préserver de la caserne des pompiers située le long du tracé « *Comment, avec le trafic routier place de la Porte Champerret, imaginez-vous le déplacement des secours notamment la caserne des pompiers de Champerret ?* » ; « *Ils ont déjà du mal à circuler en temps normal, mais là je ne vois pas comment ils pourront être toujours utile à la population ?* » (ER-42, DEGAGNY) - (M17-R22).

4.1.4 Incidences sur les activités présentes le long du tracé

Le maire du 17^{ème} arrondissement a soulevé en réunion publique et sur le registre d'enquête la question des commerçants qui est pour lui un sujet essentiel : « *nous l'avons vu sur le tracé Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières. Il y a une commission de règlement à l'amiable qui est censée indemniser les commerçants. Elle ne réunit pas que la Ville de Paris, elle réunit également les concessionnaires, mais il n'y a malheureusement pas assez de concessionnaires. Il y a eu des avancées. Nous avons déposé un vœu au Conseil de Paris, qui a été adopté, pour élargir le nombre de concessionnaires pour discuter des indemnités nécessaires pour les professionnels très impactés par le chantier. Mais le montant des indemnités est relativement faible. Les kiosquiers parisiens qui voient leur mobilier modifié ont touché globalement plus sur une période de 4 mois que des professionnels et des entreprises qui sont situés sur le tracé du tramway. Nous siégeons à cette commission de règlement à l'amiable, mais les montants doivent être beaucoup plus importants pour indemniser les commerçants. C'est important que l'activité économique reste* »

Mme WARCOIN indique par ailleurs qu'il n'y aura pas de place Bd Gouvion Saint-Cyr pour la livraison des commerçants (M17 R1).

4.2 QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 4

La synthèse précédente montre que les principales inquiétudes exprimées par le public portent sur le bruit généré par la future circulation du tramway, notamment très tôt le matin, dans les courbes ou les intersections, ainsi que sur les risques de vibrations, compte tenu de l'existence d'un certain nombre d'ouvrages enterrés qui pourraient faire caisse de résonance.

Les études présentées dans le dossier d'enquête, complétées par les maîtres d'ouvrage à la suite de l'avis de l'autorité environnementale sont conformes à la réglementation et aux normes en vigueur mais demeurent trop techniques et abstraites pour être comprises par le public qui souhaiterait avoir des engagements plus concrets sur les mesures qui seront prises et non sur celles envisagées.

Quelles précisions les maîtres d'ouvrage peuvent apporter sur les dispositions concrètes qu'ils comptent mettre en œuvre pour limiter les nuisances acoustiques et vibratoires pour les riverains, notamment pour l'avenue Paul Adam et les quatre bâtiments sur lesquels il prévoit de continuer à travailler dans le cadre des études complémentaires d'avant-projet, ainsi qu'à proximité des ouvrages de génie civil enterrés ?

Des dispositions collectives de protection phonique du parc social de logements situé en proximité du tracé peuvent-elles être envisagées ? Si oui, lesquelles ?

Est-ce qu'un retour d'expérience sur ce type de nuisances auprès des riverains déjà impactés par le T3 a été effectué ? Si oui, quels en sont les conclusions et les enseignements tirés ?

4.3. REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME 4

4.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

Sur les impacts sur la vie quotidienne (bruits, vibrations)

Le tramway générera-t-il davantage de bruit par rapport à la situation actuelle ?

Il convient en préambule de rappeler qu'un diagnostic a été réalisé sur l'environnement sonore du secteur objet de l'opération, dans le cadre d'une étude acoustique complète nécessaire pour déterminer les impacts du projet sur l'environnement sonore. Les résultats des mesures montrent qu'en bordure des axes routiers empruntés par le futur tramway, l'ambiance sonore est actuellement majoritairement non modérée avec des niveaux acoustiques sur la période diurne supérieurs à 65 dB(A) et des niveaux acoustiques sur la période nocturne supérieurs à 60 dB(A). Ce diagnostic figure dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.

Les études acoustiques ont été réalisées conformément à la réglementation liée à la création d'une infrastructure ferroviaire.

Les modélisations réalisées dans le cadre des études montrent que :

- la contribution sonore du tramway seul **ne dépasse les seuils réglementaires sur l'ensemble du parcours**;
- en comparant à l'horizon du projet la situation AVEC le projet (route + tramway) par rapport à la situation SANS projet, **le projet permet une diminution des niveaux acoustiques**, pouvant aller jusqu'à 4,5dB(A) (le bruit est presque divisé par 3).

Sur 4 bâtiments, (représentants 6 points de calcul sur environ 1200), on note une transformation significative de l'ambiance sonore (supérieure à de 2 dB(A) - seuil réglementaire à 2,5 dB(A) pour 1 point et égale à 2dB(A) pour 3 points).

Il s'agit des quatre bâtiments suivants :

- Rez-de-chaussée et 1er étage du 1, 1bis, 3, 5 et 7 boulevard Gouvion-Saint-Cyr
- Rez-de-chaussée du 90 et 92 boulevard Flandrin
- Rez-de-chaussée du 72 boulevard Flandrin
- Rez-de-chaussée de l'Université Paris-Dauphine.

Sur ces quatre zones, les niveaux sonores à l'horizon du projet seront néanmoins similaires à la situation actuelle.

L'engagement des maîtres d'ouvrage sur les mesures qui seront prises nécessite préalablement des études sur les différentes solutions pouvant être mises en œuvre, afin de déterminer celles qui présentent les meilleurs coûts/bénéfices.

A ce stade, il est précisé qu'afin de limiter les impacts sonores négatifs identifiés du projet sur quatre bâtiments dans le cadre de l'étude acoustique réalisée pour le projet, la Ville de Paris privilégie des solutions de réduction des bruits à la source. Il a donc été demandé au maître d'œuvre du projet, dans les études ultérieures, de rechercher des solutions afin de limiter l'émission des bruits à la source, par la mise en œuvre par exemple d'un revêtement acoustique de chaussée ou d'aménagements compatibles avec une limitation de la vitesse de circulation à 30km/h.

Retour d'expériences issues d'autres projets de tramway :

Lors de l'enquête publique, des riverains ont exprimé certaines craintes quant aux nuisances du tramway sur un secteur où les emprises disponibles de façade à façade sont de 30 mètres. Sur ce point, les maîtres d'ouvrage souhaitent rappeler que **de telles emprises permettent** l'insertion d'un tramway (même si elles sont plus étroites que sur le reste du tracé du T3). A titre d'exemple, le tramway Tram 9 (Paris-Porte de Choisy) est également inséré à Choisy le Roi, sur une partie de son parcours, dans une avenue de 28 m de large. L'aménagement de voirie tel que proposé sur le T3b permet en effet de restituer l'ensemble des usages.

Par ailleurs, l'étude acoustique tient compte de la largeur de la voie et du trafic automobile et tramway.

Sur les avenues Paul Adam et Mallarmé en particulier, le trafic automobile est en baisse entre aujourd'hui et demain avec l'insertion du tramway. Les résultats acoustiques montrent entre aujourd'hui et demain avec le réaménagement **une baisse moyenne sur Paul Adam et Mallarmé de 1 à 1,5 dB(A)** liée à la baisse du trafic automobile.

D'autres riverains expriment des craintes par rapport à des crissements qui seraient émis en courbe (au niveau de la place Léautaud, ainsi qu'au croisement Reims / Adam / Mallarmé). Des dispositifs anti-crissement (projections sur la tête du rail, régime d'état graisseux du contact rail/route) qui permettent de réduire les bruits de crissement lors du passage des trains dans certaines courbes.

Enfin, il est important de préciser que la variante Sud impliquait des rayons de giration plus serrés notamment à l'intersection Avenue de Villiers / Boulevard Gouvion Saint-Cyr que la variante nord finalement retenue.

Les risques vibratoires dans le cadre de la mise en œuvre des infrastructures du tramway et les engagements du MOA ?

Lors de l'enquête publique, plusieurs avis ont exprimé des craintes quant aux nuisances sonores et vibratoires que pourraient apporter le tramway à sa mise en service.

Lors des phases d'études d'avant-projet, **seront précisés les besoins d'atténuation des vibrations à la source**. Des mesures vibratoires pourront être réalisées permettant de réaliser les tests suivants :

- Tests de recensement du niveau initial de vibration au pied des façades ;
- Tests de transmission de vibrations entre l'axe prévisionnel des voies et les pieds de façades. Ces tests tiennent ainsi compte de l'ensemble des éléments réels de contexte, et notamment des structures enterrées, des natures réelles des sols et des sources de vibration déjà existantes ;

- Tests de vibration du matériel roulant existant sur une voie de référence ou bien détermination par calculs lorsque le matériel est nouveau.

Différents types de pose de voie peuvent être mis en œuvre le long d'une ligne, en fonction des contraintes urbaines d'insertion (proximité des façades par exemple, nécessitant la mise en œuvre d'une pose antivibratile) ou des contraintes techniques spécifiques (comme la présence d'ouvrage souterrains, nécessitant l'adaptation de l'épaisseur de la plateforme).

Si la plateforme du tramway est désolidarisée de la voirie alors les risques d'addition des ondes vibratoires seront réduits. A ce stade des études pour les habitations situées entre 7 et 12 mètres du tramway, une pose de voies anti-vibratiles sera réalisée.

Plusieurs types de pose de voies anti-vibratiles sont d'ores et déjà envisagés dans le cadre du projet, en fonction de la configuration locale :

- une pose classique avec amortissement de - 10 dBv, Cette pose de voies ferrées se compose de deux étages : le premier étage est identique à celui de la pose classique (traverses bloquées dans un béton de calage) et le deuxième est constitué d'un matériau spécifique élastique permettant l'amortissement vibratoire souhaité (voir illustration ci-dessous du principe de pose de voie classique)
- une pose sur selles ancrées avec amortissement -10 dBv. Cette pose est utilisée lorsque l'on dispose d'une dalle d'ouvrage et de peu d'espace pour installer la voie (voir illustration ci-dessous du principe de pose directe ancrée)

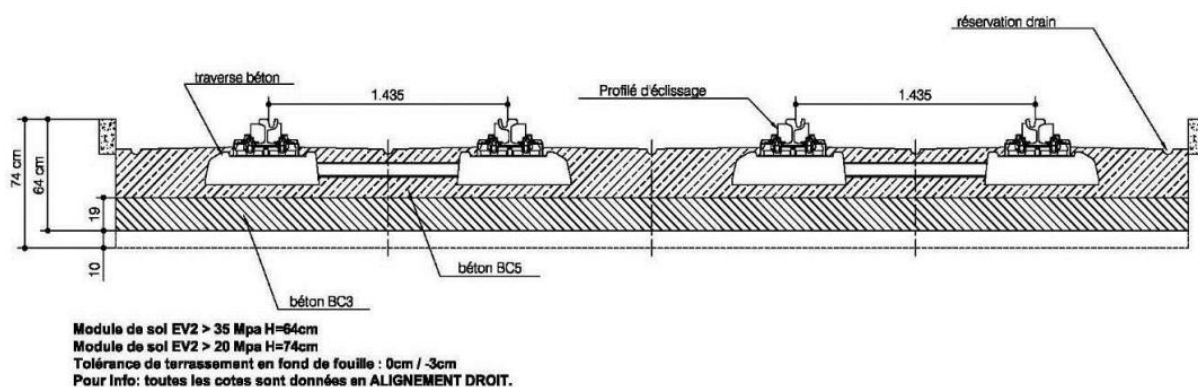


Illustration du principe de pose classique -10dBv (ici avec revêtement perméable) - source pièce D.1 du dossier d'enquête publique

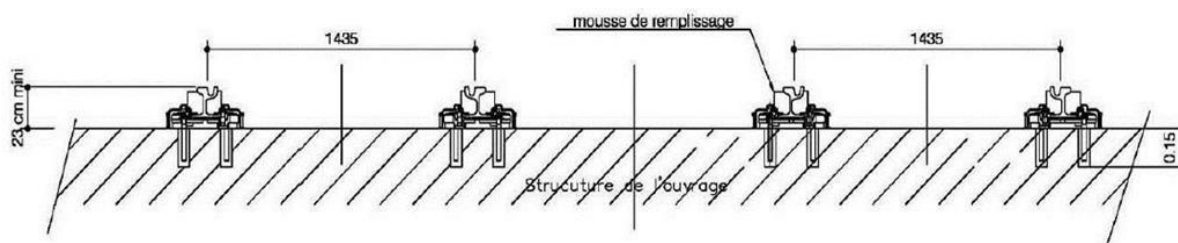


Illustration du principe de pose directe ancrée - source pièce D.1 du dossier d'enquête publique

Île de France Mobilités et la RATP s'engagent à se rapprocher du Président de l'association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine et à étudier la pertinence de la mise en place des systèmes constructifs permettant de limiter les vibrations (pose de voies anti-vibratiles) au droit des immeubles de l'Amiral Bruix, en lien avec la présence des ouvrages du RER C.

Sur les impacts sur la santé (bruits, pollution)

Une étude Air et santé a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact.

Le projet de tramway vise à diminuer la place de la voiture et promouvoir les modes de déplacements actifs et en tramway. Il contribue ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et la santé.

Sur la sécurité

Les observations concernant la circulation des engins de secours figurent au sous-thème 3.1.1.

Sécurité dans les transports en commun :

Afin de lutter contre les agressions de tout genre dans les transports en commun et veiller au confort des usagers, Île-de-France Mobilités a mis en œuvre des mesures de sécurité :

- 130 millions d'euros sont investis pour permettre la présence humaine dans tous les réseaux (plus de 3 500 policiers, médiateurs et agents de sûreté sont déployés sur les réseaux),
- 20 millions d'euros investis dans des équipements de sûreté type vidéoprotection,

Les stations de tramway, gares ferroviaires et de métros sont à **100% équipées de caméras de vidéoprotection.**

Deux numéros d'alerte, le 3117 (pour les appels) et le 31177 (pour les sms), ont été mis en place et généralisés pour la RATP et la SNCF. Ces numéros, disponibles 7j/7 et 24h/24 permettent aux voyageurs témoins d'une situation présentant un risque pour la sécurité ou le désagrément de joindre un agent compétent. La multiplicité d'alerte par appel, sms ou via l'application smartphone « Alerte 31 17 » ou « Navigo » permet d'accroître la protection et alertes auprès des agents.

De plus, Île-de-France Mobilité a proposé de regrouper toutes les forces de sécurité sous l'autorité de la préfecture de police d'ici à 2019 afin d'avoir un PC sécurité unique pour permettre une meilleure organisation et plus d'efficacité pour surmonter les difficultés.

Sur les incidences sur les activités présentes le long du tracé (sous-thème 4.1.4)

Une Commission de Règlement Amiable (CRA) sera mise en place pour examiner les demandes d'indemnisation des professionnels impactés par les travaux. Il s'agit du même type de procédure utilisée lors des travaux des trois premiers tronçons du T3.

La CRA instruit les demandes d'indemnisation présentées par les professionnels qui sont implantés le long du tracé du tramway.

Après étude des dossiers, elle transmet sa proposition d'indemnisation à la ville de Paris et à la RATP, ainsi qu'aux concessionnaires concernés. Il ne s'agit pas d'une commission d'« indemnisation » proprement dite mais de « règlement amiable ». Ce n'est pas elle qui décide in fine. Cependant, ses propositions ont toujours été suivies lors du chantier du tramway T3 des Maréchaux Sud et Est.

La commission de règlement amiable est présidée par une personnalité indépendante. Sur le tramway des maréchaux Nord, la CRA a été présidée par Michel Courtin, qui occupait déjà cette fonction dans les deux précédentes commissions. Michel Courtin est également président honoraire du tribunal administratif de Paris.

Pour les travaux du T3 Sud et Est, entre juillet 2004 et décembre 2013 :

- 255 dépôts de demandes d'indemnisation
- Près de 100 ont donné lieu à propositions d'indemnisation par la CRA en dédommagement des préjudices subis durant les travaux.)

L'existence de cette commission, ainsi que son fonctionnement, seront portés à la connaissance des commerçants et professionnels par le biais d'outils d'information et de communication dédiés.

4.3.2. Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'Enquête sur le thème 4

En phase chantier :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à ne pas réaliser les travaux les plus bruyants de nuit et à objectiver l'impact bruit et vibration pendant la phase chantier.

En phase exploitation :

L'engagement des maîtres d'ouvrage sur les mesures qui seront prises nécessite préalablement des études sur les différentes solutions pouvant être mises en œuvre, afin de déterminer celles qui présentent les meilleurs coûts/bénéfices.

A ce stade, il est précisé qu'afin de limiter les impacts sonores négatifs identifiés du projet sur quatre bâtiments dans le cadre de l'étude acoustique réalisée pour le projet, la Ville de Paris privilégie des solutions de réduction des bruits à la source. Il a donc été demandé au maître d'œuvre du projet, dans les études ultérieures, de rechercher des solutions afin de limiter

l'émission des bruits à la source, par la mise en œuvre par exemple d'un revêtement acoustique de chaussée ou d'aménagements compatibles avec une limitation de la vitesse de circulation à 30km/h.

L'étude acoustique ne fait pas ressortir d'impacts négatifs à l'horizon de la mise en service liée au projet sur le secteur de l'avenue Paul Adam. Au contraire, les résultats montrent une diminution des niveaux sonores pouvant aller jusqu'à -3dBA, ce qui correspond à une diminution du bruit par deux.

Par ailleurs, un système anti-crissement est installé devant les roues du tramway qui permet la lubrification des rails réduisant ainsi les crissements dans les courbes.

Concernant les ondes vibratoires, il est proposé d'agir à la source en isolant la plateforme tramway du reste de la voirie par un produit élastique absorbant les ondes vibratoires. Des mesures sur les secteurs à enjeux, tels que les habitations situées entre 7 et 12 m du tramway ou en relation avec des ouvrages non remblayés, des mesures vibratoires seront réalisés avant et après travaux pour vérifier la pertinence des dispositifs mis en place.

Enfin, concernant les horaires d'exploitation du tramway, le règlement d'exploitation ne prévoit pas des dispositions spécifiques tôt le matin et tard le soir permettant de limiter l'utilisation des avertisseurs sonores pour prévenir un incident de sécurité routière mais leur utilisation est par retour d'expériences moindre dans ces périodes.

Retour d'expérience sur ce type de nuisances auprès des riverains déjà impactés par le T3 a effectué :

Des études ont été réalisées dans le cadre du bilan LOTI, issu de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), pour le tramway des Maréchaux sud. Après la mise en service du T3, deux études acoustiques ont été réalisées puisque chaque maître d'ouvrage s'est lancé dans l'analyse des effets du tramway sur les émissions sonores aux abords de l'infrastructure. Les mesures réalisées en 2008 par la Ville de Paris ont été effectuées en trois points fixes. Les mesures réalisées en 2009 et 2010 par la RATP ont quant à elles été réalisées sur dix points. Les résultats de ces études mettent en évidence une réduction significative des émissions sonores sur les trois points fixes de mesure.

Selon le site, la variation du niveau de bruit est comprise entre -7,5dB et +1dB. Pour la plupart des emplacements, on constate une diminution des niveaux sonores aux abords des boulevards des Maréchaux. Seul le site situé au droit du 149/155 boulevard Brune fait face à une augmentation du niveau sonore de 1dB, augmentation très difficilement perceptible par l'oreille humaine (On considère qu'un accroissement du niveau sonore n'est perceptible qu'à partir de 2,0 dB(A)).

Ces mesures mettent en évidence l'impact positif de l'opération TMS sur le niveau de bruit des boulevards des Maréchaux. Le niveau de bruit après les travaux est, en effet, très largement inférieur au niveau de bruit initial.

De manière générale, pour la quasi-totalité des points de mesure, la réduction sonore apportée par l'insertion du tramway et la requalification des boulevards des Maréchaux va au-delà des attentes évoquées au sein du dossier d'enquête publique.

Cela s'explique tout d'abord par la forte diminution du trafic automobile, supérieure aux prévisions. Le choix de placer la plateforme au centre du boulevard sur la grande majorité du parcours, des matériaux retenus pour concevoir les rails et la plateforme ainsi que la mise en place de dispositifs antivibratiles lorsque le tramway est proche des bâtiments a également contribué à limiter au maximum les impacts sonores et vibratoires du tramway.

4.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 4 : INCIDENCES SOCIO-ECONOMIQUES

La Commission d'enquête a relevé que l'essentiel des observations reçues sur les incidences socio-économiques et environnementales du projet portaient sur la question du bruit et des vibrations générées par le tramway en phase d'exploitation, point qui avait été également noté par l'autorité environnementale dans son avis du 11 mai 2018.

Le dossier d'enquête répond bien aux exigences en la matière et les informations et engagements complémentaires fournis par les maîtres d'ouvrage pendant les deux réunions publiques et dans le mémoire en réponse paraissent satisfaisants à la commission.

Quelques points de vigilance subsistent (bruit, vibrations, etc.) en écho aux préoccupations exprimées par le public avec souvent beaucoup d'inquiétude, impliquant une poursuite des études et la concertation avec les riverains.

THEME 5

OBSERVATIONS RELATIVES AUX INCIDENCES DU CHANTIER

5.1. ANALYSE & SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

5.1.1. Exécution des travaux

Beaucoup d'observations traduisent le souhait du public d'avoir une information très précise sur la question de la durée et les temporalités du chantier.

- « Concernant le chantier, il est annoncé qu'il durera un certain nombre d'années. Il y a 3,2 km d'extension prévue. Est-ce que pendant toute cette période le chantier se déroulera sur tout ce linéaire, ou est-il prévu un allotissement de plusieurs zones de travaux de manière à minimiser l'impact de chaque « sous-chantier » sur l'environnement ? » (17-RP14, Maurice BASQUIN du 17e).
- « Comment empêcher les bouchons aux heures de pointe, pendant les travaux et après le lancement de la ligne ? Quels sont les horaires et les jours des travaux ? Quelles mesures pour réduire efficacement les nuisances sonores liées aux travaux ? » (ER-16, DAPSENS SERENA).
- « Le projet, dans sa configuration actuelle, qui vient d'être présentée, a-t-il déjà été voté ? Le chantier devrait commencer en 2019. Mais quel mois ou quel trimestre précisément ? » (17-RP3, André TOUBOUL).
- « Quels sont les horaires des travaux et jours (week-end) » (ER-3, GAIGNARD SALIKA, présidente de la copropriété du 47 bd Gouvion St Cyr, Conseil de quartier Ternes/Maillot).
- « Les travaux interminables vont durer quatre ans.../...certains commerces n'y survivront pas.../...la suppression de nombreuses places de stationnement pendant et après les travaux rend la situation invivable pour les habitants.../...les seuls bénéficiaires sont les services des contraventions » (ER-10, MEYER FRANCIS).
- « Considère que la durée des travaux est inadmissible et qu'ils vont entraîner des dégâts dans les appartements » (M17, R25).
- « Réduire le plus possible la durée des travaux » (ER-27, BASQUIN MAURICE).
- « Il aimerait savoir si les travaux prévus jusqu'en 2023 se feront par tronçons ou sur l'ensemble du tracé ? » (16-RP11, Jean-Pierre FOURNIER riverain du boulevard Bruix).
- « Il pose une question sur le magazine de travaux, pour savoir s'il sera possible d'en avoir un peu plus souvent qu'un tous les six mois, comme il y a déjà eu sur le tronçon Chapelle – Asnières. » (16-RP6, LENAIN FREDERIC)

Quelques témoignages alarmants sont déposés par ceux qui ont vécu une expérience similaire, lors de la réalisation des précédents tronçons du tramway.

- « Ayant subi mes travaux du tram à Porte de Versailles en 2000/2002.../...et voyant le résultat opérationnel, rendez-nous le PC2 ! » (ER-12, LVH).
- « Ayant effectué pendant deux ans au quotidien l'horrible trajet reliant la Porte d'Asnières à celle de Clignancourt, il est impossible de ne pas avoir des sueurs froides en pensant aux travaux. Signé : une habitante de quartier préoccupée par l'impact lourd au quotidien de ces quatre ans de travaux » (ER -16, DAPSENS).

D'autres demandes portent sur les référés préventifs, ou des garanties :

- « Il s'interroge sur l'énormité des travaux en soulignant qu'un constat officiel avant les travaux rassurerait (risque de bris de vitrines par ex) » (17ER-16).
- « Il demande s'il est prévu de faire passer un huissier pour constater l'état des immeubles avant travaux, notamment le long du bd Marbeau (entre les rues Lalo et Marbeau) afin de vérifier leur effet éventuel sur les constructions (fissuration notamment) » (ER-57, SEGARD ERIC, président de l'association AVQPMO).
- « Souhaite faire faire par vos soins un constat pré-travaux pour l'immeuble qui est fragile.../...les vibrations lors de ces travaux vont dégrader notre immeuble », (ER-3, GAIGNARD SALIKA, présidente de la copropriété du 47 bd Gouvion St Cyr).
- « Demande en vue des travaux qui vont être longs et engendrer des nuisances pour les riverains (notre immeuble au bord du bd Gouvion St Cyr) : quels sont nos recours pour réguler ces désagréments (les signaler, avoir des

réponses pour les réguler ? Peut-on avoir un interlocuteur nominatif avec téléphone, mail, site etc. pour faire remonter les remarques ? Possibilité gracieuse de saisir un avocat et de pouvoir faire des états des lieux par un huissier, si besoin ? » (ER-215, CERTAIN AGNES).

5.1.2. Conditions de circulations (véhicules, bus, piétons)

Les impacts du chantier sur la circulation ont suscité beaucoup d'inquiétude de la part du public,

- « *On va passer de 2+2 voies minimum (coupe 14) voire 3+4 (coupe 13) à 1+1 (coupe 14) et ponctuellement 2+1 (coupe 13) ; Quel est l'impact de ces dispositions sur le temps de trajet en période de pointe (matin et soir) ? Quel est l'impact calculé et la solution proposée les jours de fermeture du bd périphérique mitoyen pour entretien ou travaux ? » (M16-R6, PARIS HUBERT).*
- « *Il s'interroge au vu de ce qui s'est passé et de ce qui se passe encore sur la Porte de Clichy, sur l'impact des travaux du tramway à la sortie du périphérique. Vous avez des embouteillages qui démarrent sous le tunnel du RER, et même parfois avant. C'est très saturé à la sortie côté Paris et aussi la sortie côté Clichy. Est-ce que nous retrouverons cette situation ultra pénible à l'entrée du périphérique, sur la Porte de Champerret ? » (17-RP15, Pascal EHRLICH de Levallois).*
- « *Comment empêcher les bouchons aux heures de pointe, pendant les travaux et après le lancement de la ligne ? Quels sont les horaires et les jours des travaux ? Quelles mesures pour réduire efficacement les nuisances sonores liées aux travaux ? » (ER-16, DAPSENS SERENA).*
- « *Trop de riverains confrontés aux nuisances sonores pendant les travaux.../...Trois avenues à franchir au carrefour Paul Adam, plus des piétons et des infrastructures sensibles (crèches, entres médicaux, écoles, église, centre sportif, marché 2 fois/semaine, conservatoire et consistoire) .../...Tracé plus cher et plus long à construire que le tracé Berthier/Villiers » (ER-31).*
- « *Demande, compte tenu de l'expérience du tronçon qui s'achève porte d'Asnières s'il serait possible pour les prochains travaux d'extension du tramway d'avoir des agents de circulation aux carrefours pour éviter les embouteillages ? » (17ER-18, LANDIN ANNE).*

Des contributions portent sur les conditions de circulation des bus pendant les travaux :

- « *Il est un très grand utilisateur des bus actuellement. Il veut savoir par exemple si les voies de bus seront maintenues pendant les travaux et quelles possibilités il pourrait y avoir de maintenir une bonne circulation des bus, puisque pendant les travaux de Chapelle à Asnières on a vu les carrefours bloqués. » (17-RP17, Benjamin SOPALSK riverain de la rue de Courcelles).*

Certaines personnes manifestent leur opposition au tracé av. Paul Adam/ Stéphane Mallarmé, notamment au regard du surcoût de cette variante, d'une durée plus longue des travaux et d'un impact plus important sur la circulation :

- « *Le tracé de la Porte d'Asnières à la Porte Champerret ne me semble pas optimum.../...le tracé actuel du PC3 sur le bd Berthier est plus large, plus adapté et déjà tout tracé.../...comporte moins d'intersections que par Adam/Mallarmé.../... A l'inverse, le tracé Adam/Mallarmé serait plus complexe à mettre en œuvre : nombreuses intersections, sites sensibles (écoles, église, marché, conservatoire, centres médicaux), travaux plus lourds, longs et coûteux (comblement du tunnel Adam), caisse de résonance, itinéraire bis très fréquenté lorsque le périphérique est fermé » (ER-33, LANGLOIS HELENE).*
- « *Le trajet bd Berthier jusqu'à Champerret est plus simple, plus direct, entraîne moins de travaux, donc moins de frais, et impactera moins de riverains en termes de nuisances environnementales et sonores » (ER-34, REVERT FRANCOISE).*
- « *Les travaux puis le tram viendraient perturber l'accès à une école, un consistoire, une église, un conservatoire, un centre médical, un grand marché bi-hebdomadaire, alors que pour cette même portion de parcours sur le bd Berthier, le tram ne rencontrera que 4 commerces de bouche, 1 salon de coiffure, 2 brasseries et 1 square, tous donnant sur la contre-allée arborée » (ER-34, REVERT FRANCOISE).*

Des contributions portent sur d'autres sujets :

- « *Il pose une question sur le magazine de travaux, pour savoir s'il sera possible d'en avoir un peu plus souvent qu'un*

tous les six mois, comme il y a déjà eu sur le tronçon Chapelle – Asnières. » (16-RP6, LENAIN FREDERIC).

- *« Souhaite le maintien pendant les travaux du marché, de l'accès à pied jusqu'à la porte Maillot, d'un accès au périphérique et à pied au bois de Boulogne, des réseaux divers (eau, électricité, internet, assainissement) et demande si le PC1 sera maintenu pendant les travaux et sur quelle portion du parcours du bus » (M16-R-2, BONNEVAL PASCALE).*

5.1.3. Maintien de l'accessibilité aux immeubles, équipements, commerces

Peu d'observations dans les registres sur cet aspect, cependant une question a été posée à ce sujet lors de la réunion publique dans le 17^e arrondissement :

- *« Nous sommes directement impactés par les travaux. Vous avez dit qu'ils seraient prévus sur la totalité des 3,2 km en même temps et pendant la totalité des travaux. Nous allons devoir prévoir pendant 4 ans un accès difficile à notre cabinet et souhaiterions savoir si vous avez prévu une facilité d'accès pour les cabinets et pour tout ce qui est commercial. Nous sommes trois kinés dans le cabinet, cela représente tout de même 60 personnes qui viennent par jour en moyenne. Avez-vous la possibilité d'avoir une facilité d'accès pour ces personnes qui sont nos patients et qui sont à mobilité réduite pour une partie d'entre eux ? Il y a des patients qui viennent à pied puisqu'ils habitent à côté. Mais il y a également des patients qui viennent en voiture et qui ont besoin de se garer pour rester environ 30 minutes. Tout le monde ne prend pas une ambulance et il voulait savoir s'il y avait une possibilité d'avoir quelque chose de temporaire au moins pendant les travaux. » (17-RP18, Louis BARROW cabinet de kiné).*
- *« Il émet un doute en ce qui concerne ce qui vient d'être dit sur l'accessibilité permanente aux parkings. Il habite boulevard Gouvion Saint-Cyr et a dû acheter un parking à 300 m de chez lui et a vraiment l'inquiétude de savoir s'il sera effectivement accessible lorsque la trémie sera supprimée » (17-RP16, Gérard PAUTLER).*

5.1.4. Nuisances

Au-delà des nuisances liées directement à l'exploitation du T3, la phase de travaux suscite des inquiétudes, notamment liées au quotidien de riverains.

- *« Compte tenu de la largeur réduite de l'Avenue Paul Adam où passera le futur T3 avant son insertion dans le tunnel, il conviendrait, afin de préserver le cadre de vie des habitants, de limiter au maximum le recours aux travaux de nuit sur cette portion du tracé et d'associer Paris Habitat aux démarches actuelles de concertation et de dialogue avec les différents acteurs du projet. Il convient de prévoir d'ores et déjà la pose de capteurs permettant de mesurer l'impact des travaux (bruit) sur le cadre de vie des habitants et qu'une solution de relogement puisse être proposée aux locataires les plus touchés » (ER-26, Mairie du 17e).*
- *« L'avenue Paul Adam est un « pôle rouge » de pollution sonore et de l'air, bordée d'immeubles de 8 étages mal insonorisés qui vont constituer une caisse de résonance.../...à l'heure actuelle nous ne pouvons pas ouvrir nos fenêtres côté rue ; l'été avec la chaleur, que faire si ne pouvons même plus ouvrir nos fenêtres à 5 h du matin ? Demande qu'un retour d'expérience qualitatif soit fait auprès qui ont déjà connu les travaux et l'exploitation du tramway, notamment vis-à-vis de la perception de ses nuisances » (17ER-9, GARCON LAURENCE).*
- *« S'interroge sur d'éventuelles incidences psychologiques induites par les travaux (surconsommation de calmants, etc...) et sur les impacts sanitaires correspondants.../...les mesures de protection des piétons pendant les opérations de désamiantage ; des cheminements suffisamment éloignés sont-ils prévus ? Quels sont les risques de perturbation des réseaux Internet et télécom pendant les travaux. » (17ER-12, DE NANTEUIL PATRICK).*
- *« S'inquiète des nuisances, notamment sonores, d'une part durant la phase de travaux, puis pendant l'exploitation ; les précautions du dossier d'enquête ne sont que qualitatives et des vœux pieux ; une contrainte chiffrée avec seuil maximum acceptable doit être définie » (M16-R17, un riverain de la future station Porte des Ternes).*
- *« Une forte probabilité nuisances vibratoires du fait du passage des lignes de tram sur le vide laissé par le tunnel qui sera fermé aux extrémités mais non comblé.../... les accès du tunnel seraient comblés mais pas le tunnel lui-même.../... un grand vide sous les deux voies de passage des convois du tram .../...phénomène de tambour, source de vibrations et d'infrasons en mesure de se propager dans les habitations et bâtiments riverains, mais aussi au travers des individus en présence (stress, fatigue, acouphènes ...)/...la contrainte de vivre toutes fenêtres fermées, jour et nuit, n'est plus compatible avec les modifications de température générées par le changement climatique .../... le seul conseil qui soit donné aux riverains est d'accepter les nuisances et de vivre toutes fenêtres fermées »*

.../... air conditionné, option envisageable pour les entreprises, bureaux, grands bâtiments contemporains .../...impossible pour les centaines d'habitants du HLM (isolation thermique prévue dans 30 ans) .../...A-t-on pris la mesure de l'évolution des conditions de vie des riverains en prenant en compte les données du changement climatique ? » (ER-37, GARCON LAURENCE).

- « *Demande que soit garanti un droit au sommeil, donc sans travaux entre 21 h et 7 h du matin en semaine et pendant le week-end, ainsi que la propreté du quartier pendant les travaux.../...qu'une réflexion soit engagée sur l'impact humain et santé de ces travaux pour les habitants concernés « pourquoi ne pas avoir mené une étude scientifique du retour d'expérience des habitants et usagers ayant vécu les travaux puis la circulation du tramway.../...que soit nommé un avocat qui puisse faire valoir les droits des habitants lorsque la charte des travaux n'est pas respectée.../...quelles mesures sont prévues pour protéger les riverains des poussières d'amiante » (ER-2, PIHOUE SOPHIE).*
- « *Vous insistez dans le document D4, sur les nuisances sonores qui seront inévitablement liées au passage du tram, en particulier sur les vibrations induites par les travaux et l'exploitation.../...en certains points le tram passe à moins de 30 mètres des immeubles riverains .../... cette distance ne justifie pas, d'après le document d'enquête publique, la mise en place de voies spécifiques permettant d'amortir les vibrations (en phase travaux et exploitation).../...l'existence de ces vastes étendues de sous-sols .../... peut faciliter la propagation voir même amplifier les vibrations (en phase travaux et exploitation).../...demande de prendre en compte la configuration particulière de ce croisement et de ses installations souterraines, pour affiner cette question très délicate des nuisances liées aux vibrations »(ER-29, SEGARD ERIC, président de l'association AVQPMD).*

Certaines personnes déposent des commentaires plus optimistes.

- « *Estime que pendant la durée des travaux, il y aura beaucoup de bruit et de désagrément mais après l'environnement sera plus beau, agréable et propre » (M17-R10, MORIN PATRICIA).*
- « *Est consciente des nuisances qu'il y aura pendant les travaux (poussière, gravats, etc...), mais sera heureuse de bénéficier de ce moyen de transport et de l'embellissement du paysage » (M17-R13, une riveraine avenue Paul Adam).*
- « *Nous souhaitons exprimer notre appui déterminé au projet de prolongement du tram, en dépit des désagréments passagers provoqués par les travaux » (ER-74, HAUG GUY ET SVETLANA).*

5.1.5. Interfaces avec les autres chantiers concomitants

De nombreuses personnes manifestent des fortes interrogations sur la concomitance des chantiers Porte Maillot.

- « *Il pose une question pratique sur la coordination de l'aménagement de la Porte Maillot avec les travaux du tramway. Dès aujourd'hui, chacun connaît la situation de la Porte Maillot avec les travaux considérables pour le projet Éole et il se demande comment pourront se coordonner les travaux d'extension du tramway avec les travaux d'Éole. Il faut savoir d'ailleurs que l'horizon et le calendrier du chantier de l'un et de l'autre sont exactement les mêmes, puisque la mise en service d'Éole, est prévue en 2023. Le quartier est déjà suffisamment engorgé et il se demande comment tout ceci, concrètement, pourra se phaser et se passer. » (16-RP2 Arnaud CAZIN d'HONINCTHUN).*
- « *Déplore que cela coïncide avec les travaux de la Porte Maillot .../... la Porte sera bloquée pendant 5 ans .../... 10 ans de travaux » (ER-14, MATHILDE).*
- « *Ces travaux sont-ils opportuns et compatibles avec ceux de la gare EOLE qui paralysent déjà le quartier ? » (ER-52, D'ANTHENAY).*
- « *Il y a vraiment d'autres priorités vu la sursaturation de certaines lignes de métro dans Paris et leur état de délabrement.../...Il faut arrêter de gaspiller l'argent public .../...Il y a déjà des travaux titanesques Porte Maillot à cause du RER E et du Grand Paris.../...Tous ces travaux qui se télescopent sans coordination de calendrier va créer encore plus d'engorgements, sur cette place qui est déjà complètement bloquée tous les jours depuis des mois.../... A minima, il faut reporter votre projet après 2024 » (ER-202, DEGRÂCES ANNE).*
- « *Il pose une question pratique sur la coordination de l'aménagement de la Porte Maillot avec les travaux du tramway. Dès aujourd'hui, chacun connaît la situation de la Porte Maillot avec les travaux considérables pour le projet Éole et il se demande comment pourront se coordonner les travaux d'extension du tramway avec les travaux d'Éole. Il faut*

savoir d'ailleurs que l'horizon et le calendrier du chantier de l'un et de l'autre sont exactement les mêmes, puisque la mise en service d'Éole, est prévue en 2023. Le quartier est déjà suffisamment engorgé et il se demande comment tout ceci, concrètement, pourra se phaser et se passer. » (16-RP2 Arnaud CAZIN d'HONINCTHUN).

- *« Il ne comprend pas pourquoi a été maintenue cette simultanéité de tous ces travaux, porte Maillot parce que nous savons très bien que, de toute façon, cela gênera encore plus que les seuls travaux du tramway » (17-RP16, Gérard PAUTLER).*
- *« Elle a bien lu dans le dossier des éléments relatifs à la concomitance de travaux et de nuisances à Porte Maillot entre le T3 et Éole. Mais elle n'a rien vu sur les nuisances et les concomitances de travaux pour les projets « Ville multi-strates » et pour « Mille arbres » (17-RP3, Pierrette PAGE, présidente de l'association ADEBVC).*
- *« Porte Maillot et le Palais des Congrès .../. Les différents grands chantiers qui vont modifier profondément la Porte Maillot, parmi lesquels l'arrivée du T3b, additionnée aux projets.../. créent autour du Palais des Congrès un environnement complexe qui, de fait, risque de fragiliser son attractivité et son fonctionnement. La note de VIPARIS du 30/10/18 insérée dans les contributions de la présente enquête publique retrace avec précision ces problèmes [cf. ER-204].../. L'impact des travaux sur l'exploitation des espaces de congrès et d'exposition (emprises de chantier du T3b, calendrier des travaux en adéquation avec le calendrier des manifestations, et maintien en exploitation du parking public de la Porte Maillot), L'impact des travaux sur les commerces de la galerie marchande (60 boutiques) » (ER-226, Mairie 17e).*
- *« Demande de prévoir les « mesures nécessaires pour limiter les impacts des travaux .../. et la mise en place, sous la responsabilité de l'équipe projet du T3b » : pour les visiteurs, la garantie d'un accès lisible et simple au Palais des Congrès de Paris pendant toute la durée des travaux, y compris pendant la phase préparatoire dès l'été, pour les accès logistiques, le phasage des travaux du tramway devra intégrer les principales manifestations du Palais des Congrès afin que, lors de ces périodes les plus intenses d'un point de vue logistique, les contraintes de chantier comme les horaires où les emprises soient définies en concertation afin de ne pas pénaliser toute la Place de la Porte Maillot. Le planning de travaux du chantier du Tramway devra être défini dans le respect de l'activité du Palais des Congrès de Paris. Son cadencement devra intégrer une vision globale sur la durée du chantier, ainsi que le suivi d'un micro-phasage pendant toute la durée des travaux, dont le niveau de détail doit être ramené à la journée. Dans ce cadre, la Ville de Paris a mis en place une coordination sous l'égide de la SPL PARISEINE, à laquelle il apparaît indispensable que le chantier du Tramway se conforme à la fois dans la coordination et dans le respect des décisions lors d'arbitrages nécessaires entre les différents chantiers » (ER-204, VIPARIS).*
- *« Il serait judicieux d'attendre la fin des travaux en cours Porte Maillot avant de créer de nouvelles perturbations à la circulation » (ER-4, MOULY JASQUES).*

5.1.6. Indemnisation des commerçants

Plusieurs observations mettent en exergue les incidences des travaux du tramway sur l'activité des commerces impactés.

- *« La commission de règlement amiable (CRA).../. il semble nécessaire que tous les acteurs du projet participent à cette commission (CRA), les élus de la majorité du 17e arrondissement avaient d'ailleurs déposé un vœu en ce sens au Conseil de Paris. Pour le secteur Maillot impacté par plusieurs chantiers, Il convient de pouvoir distinguer clairement et dans les plus brefs délais les différents concessionnaires afin de permettre une indemnisation plus rapide et plus importante des commerçants. » (ER-226, Mairie du 17e).*
- *« Possible d'évaluation des biens immobiliers des propriétaires de la zone impactée Porte Dauphine/Porte d'Asnières, aux commerçants, une perte significative d'exploitation pendant les travaux ainsi que dans tous les cas, une forte difficulté à stationner pour leurs livraisons et/ou pour accueillir leurs clients.../. Il serait ainsi intéressant de voir la justification qui va être donnée de ce soit-disant "intérêt légitime du projet" qui ne coûtera pas moins de 193M€, financé en grande partie par nos impôts, juste pour permettre à quelques milliers d'utilisateurs de continuer le tramway jusqu'à Porte Dauphine, au lieu de Porte d'Asnières » (ER-183, MARLE AURELIE).*
- *« La Palais des Congrès abrite une galerie marchande de plus de 60 boutiques .../. La dégradation des accès au Palais des Congrès va engendrer mécaniquement une importante baisse de la fréquentation de la galerie marchande et donc corrélativement une perte de chiffre d'affaires significative pour les commerçants. Cette baisse de fréquentation .../. risque de se voir accentuée du fait des travaux du T3b » (ER-204, VIPARIS).*

- « Les travaux du T3 vont se télescoper avec ceux d'Eole à la Porte Maillot mais pas uniquement. Il n'est fait aucune mention du télescopage qu'engendreront les chantiers de "la ville Multi strates", du projet "1 000 arbres", de la gare routière en dessous et de l'extension sur le parvis du Palais des Congrès.../...il est grand temps d'intégrer tous ces chantiers à ceux du T3 et d'Eole, ne serait-ce que pour l'information des riverains dont la vie quotidienne va être gravement perturbée par les modifications de circulation entraînées par les chantiers et par l'augmentation des nuisances sonores qui leur sont liées » (ER-211, PAGE PIERRETTE, présidente de l'association pour la Défense de l'Environnement Bineau-Villiers-Champerret).

5.2. QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 5

La Commission d'enquête demande des précisions :

- Sur le comité de suivi des travaux qui sera mis en place et en particulier sur les améliorations qui seront apportées au dispositif de suivi pour le prolongement entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières.
- Sur les missions de la SPL Parisienne, notamment sur les modalités de prises en compte des demandes des acteurs autres que les maîtres d'ouvrage des différents projets de constructions, ainsi que sur la durée de son intervention.
- Sur l'articulation entre l'intervention entre du comité de suivi et celle de la SPL Parisienne.

5.3. REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME5

5.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

Sur l'exécution des travaux

Organisation de la Maîtrise d'ouvrage :

Pour le projet de prolongement du tramway T3, un coordonnateur général des chantiers est désigné par la Ville de Paris, qui doit notamment assurer deux missions principales :

- Une mission de **coordination technique générale** (cellule de synthèse, coordination de dossiers divers, instruction technique...) de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, dans le cadre de l'opération (Ville de Paris, RATP, maîtres d'ouvrage concessionnaires, maîtres d'ouvrage d'opérations connexes) pendant les études et travaux. Il sera assisté dans le cadre de cette mission par le maître d'œuvre Insertion Urbaine (IU).
- Une mission d'**Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC)** générale des études et des travaux passés pour le compte de la Ville de Paris et de la RATP, comprenant les opérations d'élaboration et de suivi du calendrier des études, élaboration et suivi du calendrier général des travaux, l'organisation et contrôle de l'environnement des chantiers.

Dans le cadre de sa mission, il organise notamment les usages de la voirie dans le temps et dans l'espace pendant les travaux.

Durée et temporalités du chantier :

Le démarrage du chantier devrait intervenir à partir du deuxième trimestre 2019 par les travaux dits préliminaires (chantiers de désamiantage, travaux de déviations des réseaux concessionnaires). Ces travaux débiteront sur tout le linéaire en 2019, jusqu'à ce que la RATP et la Ville de Paris prennent de relais avec les travaux de plateforme et d'insertion urbaine jusqu'à 2023.

Les travaux sont réalisés sur plusieurs tronçons en parallèle. La durée des travaux de chaque tronçon est à peu près équivalente et s'étend de 2019 à 2023 (en considérant les travaux de désamiantage, dévoiements de réseaux et travaux d'aménagement insertion urbaine et système de transport). Si chacun des tronçons devait être réalisé l'un après l'autre, la durée des travaux serait cumulative. **Commencer l'ensemble des travaux sur l'ensemble de la ligne de manière simultanée pour chacun des tronçons est une nécessité pour limiter la durée globale des travaux.**

Certaines interventions nécessitent une réalisation sur une saison donnée (telles que les abattages ou les plantations).

Les travaux se déroulent en général entre 8h à 16/17h, certaines interventions peuvent se dérouler en dehors de ces horaires, de façon exceptionnelle, telles que la mise en œuvre des emprises de chantier.

Communication et information des usagers et riverains :

Pour informer le public concerné, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre un dispositif important, avec une cellule de communication dédiée. Ce dispositif, qui sera mis au point par le prestataire communication s'articulera notamment autour de :

- La **rencontre avec le public** : agents de proximité pouvant répondre aux questions des riverains et usagers, points mobile, réunions publiques, visites de chantier
- **Un numéro de téléphone unique**
- Des **informations sur internet** avec un site dédié au projet, avec la possibilité de recevoir directement des informations sur sa boîte mail en adhérant à la **mailing-list** internet,
- Des **supports écrits, distribués auprès des riverains** (News-letters, magazine, flash-info travaux...)

Le prestataire communication vient de démarrer sa mission. Il a 3 mois pour construire un état des lieux et rencontrer les acteurs du projet pour nourrir sa proposition méthodologique.

Référé préventif :

Bien que la nature des travaux relevant de la maîtrise d'ouvrage parisienne (amiante, réfection de trottoirs ou chaussée...) soit classique à Paris sans mise en œuvre de procédure de référé, **la Ville de Paris prévoit de réaliser un référé préventif car il s'agit de travaux concentrés, sur une période longue, avec des travaux d'ouvrage d'art pouvant être lourds.**

La définition de l'assiette du référé préventif n'est pas arrêtée à ce stade et devra être précisée avec les services juridiques. Les immeubles suivis par la ville de Paris qui menacent péril, ainsi que les ouvrages du métro, RER et certains réseaux lourds seront a minima intégrés dans cette assiette. De plus, si une copropriété se manifeste, l'immeuble sera intégré à l'assiette. **Le dispositif de référé préventif pourra être présenté en réunion publique.**

Sur les conditions de circulation

Pendant toute la durée du chantier, les circulations piétons, vélos, routières, sont préservées. Certains cas de travaux peuvent requérir la fermeture complète de voies, peu larges, qui ne permettraient pas de segmenter la rue, dans des cas exceptionnels. Dans cette hypothèse, les riverains seront informés en amont et un plan de circulation modifié permettra l'accès des riverains.

La porte de Champerret étant peu capacitaire, les maîtres d'ouvrage veilleront à bien utiliser et à bien faire fonctionner les entrées – sorties de la Porte Maillot, afin de ne pas surcharger les entrées – sorties de la Porte de Champerret, et limiter les nuisances de circulation.

L'organisation des livraisons sera optimisée pour limiter les afflux de camions aux heures de pointe.

Tracé nord et impacts de la fermeture du passage souterrain routier Champerret :

La condamnation totale du passage souterrain pour voiture Champerret est nécessaire dans les deux variantes, puisque l'accès sur le Boulevard Gouvion Saint-Cyr est fermé pour permettre le passage du tramway. Aussi, **dans le cadre de la variante Sud, le périmètre de l'opération est beaucoup plus important, puisqu'il comprend la reprise des profils du boulevard Berthier et des avenues Adam et Mallarmé,** tandis que pour la variante Nord, le boulevard Berthier n'est pas impacté sur cette section par le passage du tramway. Les interventions sur la canalisation Eau de Paris resteront limitées puisque la conduite ceinture Nord est en galerie sur une partie du boulevard Berthier. Dans le cas de la variante sud, le chantier aurait donc été encore plus étendu.

Le tracé Nord répond à la volonté de desservir au mieux les équipements de la porte de Courcelles.

Pendant le chantier, les emprises seront étudiées pour maintenir au maximum l'organisation du marché alimentaire Berthier.

Quelle circulation de la ligne PC pendant les travaux ?

Au même titre que la circulation routière, la ligne PC sera impactée par les travaux, et la réduction d'emprises disponibles pour la circulation. En fonction des contraintes des différentes phases du chantier, le service bus sera adapté (repositionnement des arrêts, modification des itinéraires), avec l'objectif de maintenir le meilleur service possible à l'usager. Par exemple, lors des travaux du prolongement du T3 à la porte d'Asnières, des arrêts provisoires ont été positionnés selon les phases de chantier, en fonction des emprises disponibles.

Une attention particulière sera portée à l'information des voyageurs sur les modifications temporaires de circulation des lignes de bus à l'identique des phases précédentes.

Sur le maintien de l'accessibilité aux immeubles, équipements, commerces

Pendant toute la durée du chantier, les accès riverains sont garantis en permanence. L'accès voitures dit « passages Porte cochère (PPC) », est lui aussi assuré en permanence.

Dans certains cas exceptionnels, et avec l'accord des riverains ou professionnels qui ont besoin de cet accès, des solutions pour fermer l'espace momentanément tout en proposant d'autres moyens d'accès, peuvent être trouvées pour permettre de réaliser les travaux plus rapidement et limiter ainsi la gêne dans le temps.

Toutes les places GIG-GIC sont restituées sans exception au plus proche de la position initiale y compris en phase travaux. Tous les accès y compris ceux des ambulances sont restitués en phase chantier. Selon les lieux du chantier, il peut être envisagé d'adapter les emprises à une demande particulière, notamment un accès PMR.

De même, les emprises et aménagement de chantier doivent respecter les conditions minimales d'accessibilité de la voirie.

Sur les nuisances

En phase chantier, les maîtres d'ouvrage limiteront au maximum les nuisances des riverains et des usagers, par la mise en œuvre d'une organisation de projet dédiée, le maintien des accès riverains et aux commerces, des continuités piétonnes, cyclistes, des circulations routières sauf cas exceptionnels évoqués au sous-thème 5.1.2., une information et communication adaptées au fur et à mesure de l'actualité du chantier.

Concernant les nuisances acoustiques en phase chantier, celles-ci concernent à la fois les riverains et le personnel de chantier.

Comme tout chantier de voirie, la réalisation des travaux sera encadrée par les dispositions du règlement de voirie qui prévoit notamment que : *« les chantiers seront organisés de façon à respecter l'arrêté n° 01-16855 réglementant à Paris les activités bruyantes et équipés de manière à réduire au maximum les bruits susceptibles de troubler la tranquillité des riverains et des usagers du domaine public. Les engins et matériels de chantier devront être régulièrement entretenus et conformes à la réglementation en vigueur. »*

L'Arrêté n° 01-16855 de la Préfecture de Police prévoit notamment dans son article premier :

« Les travaux bruyants et gênant le voisinage sont interdits, en tous lieux, à l'intérieur des immeubles comme sur le domaine public, aux heures suivantes :

- avant 7 h et après 22 h les jours de semaine;

- avant 8 h et après 20 h le samedi;

- les dimanches et jours fériés.

Toutefois, quand la nécessité de poursuivre des travaux est avérée et sur demande expresse, des dérogations peuvent être accordées aux entreprises pendant ces heures, après avis des services de police (Direction de la Police Urbaine de Proximité et Direction de l'Ordre Public et de la Circulation). »

Les entreprises devront préalablement au début des travaux présenter au Maître d'Œuvre les mesures qu'elles envisagent de prendre pour atténuer le bruit. **Elles devront se conformer au dossier bruit de chantier déposé par le Maître d'Œuvre avant le démarrage des travaux, conformément à l'article R 571-50 du code de l'environnement, qui stipule notamment :**

« Préalablement au démarrage d'un chantier de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres, le maître d'ouvrage fournit au préfet de chacun des départements concernés et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises

pour limiter ces nuisances. Ces éléments doivent parvenir aux autorités concernées un mois au moins avant le démarrage du chantier. ... »

A ce stade, il peut être précisé que certaines interventions peuvent nécessiter des interventions de nuit. Il s'agit par exemple de la réalisation du revêtement de chaussée, qui nécessiterait la fermeture du boulevard, en raison de l'envergure de la machine utilisée, qui ne permet pas de segmenter les travaux. La réalisation de nuit permet dans ce cas de limiter les impacts sur la circulation.

Les autres interventions généralement réalisées de nuit concernent la réalisation des emprises de chantier, afin de préparer les conditions de circulation des usagers (et notamment les piétons et les cyclistes, véhicules motorisés) et de travail pour les ouvriers de chantier en sécurité. Ces travaux sont réalisés les nuits, du lundi au jeudi, en général à partir de 21 h pour s'achever au plus tard à 5 h. Les actions les plus bruyantes se déroulent en début d'intervention : déplacement de barrières, pose des blocs béton, ensuite sont réalisés les interventions les moins bruyantes : la signalisation au sol, le marquage des passages piétons...

Toutes les interventions nécessitant des engins très bruyants tels que les marteaux piqueurs ou BRH ne sont pas réalisées la nuit.

Concernant les nuisances sonores, source d'inquiétude notamment des riverains de l'avenue Paul Adam, **la Ville de Paris s'engage à ne pas réaliser les travaux les plus bruyants de nuit et à objectiver l'impact bruit pendant la phase chantier.**

La Ville de Paris s'engage également à solliciter Paris Habitat pour l'associer aux démarches actuelles de concertation et de dialogue avec les différents acteurs du projet.

Concernant l'exposition aux vibrations, se reporter aux dispositions présentées précédemment.

Concernant les craintes relatives aux travaux de désamiantage, ceux-ci sont réalisés par des entreprises qui mettent en œuvre un **protocole de désamiantage efficace et sûr, validé par l'inspection du travail et par la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France (CRAMIF)**. La technique consiste à retirer mécaniquement la partie amiantée de la chaussée puis à propulser de l'eau sous très haute pression pour éliminer les derniers résidus. Tout au long de l'opération, le chantier est humecté pour éviter les dégagements de poussières.

Les ouvriers sont protégés par des Équipements de Protection Individuelle (EPI) et les emprises de chantiers isolés par des barrières additionnées d'une bâche de protection.

Sur le précédent tronçon du T3 Nord, une lettre d'information a été produite par le prestataire de communication sur le sujet bruit pour répondre aux craintes et interrogations du public. Le pôle communication de la mission tramway a tenu un tableau pour recenser chacune des questions posées, justifier l'origine du bruit ou des vibrations sur la base d'éléments factuels, proposer des solutions (éviter réduire compenser) et adresser une réponse complète à la question.

Sur les interfaces avec les autres chantiers concomitants

Concernant les travaux sur le secteur de la Porte Maillot, la Ville de Paris est pleinement consciente des attentes très fortes des usagers, riverains et des collectivités voisines, en raison de la multiplicité des projets et des acteurs ou intervenants dans ce secteur.

La Ville de Paris a confié à la Société Publique Locale (SPL) PariSeine un mandat d'études pour la coordination des projets.

La coordination générale sur le secteur Maillot concerne à la fois les chantiers mais également les établissements en exploitation. En effet, un des objectifs de cette coordination générale consiste à maintenir l'exploitation (activités, flux, logistique) durant les périodes des chantiers. La SPL ParisSeine en tant que coordonnateur général est en contact régulier avec différents exploitants du site afin de recueillir leurs interrogations et demandes d'informations auxquelles elle tâche de répondre. Les revues générales de coordination organisée trimestriellement permettent également de rassembler l'ensemble des parties prenantes pour disposer du même niveau d'information sur l'avancement des projets du secteur et d'échanger sur cette base.

Palais des Congrès :

En phase travaux, la SPL PariSeine en tant que coordonnateur général des chantiers du secteur Porte Maillot est en contact régulier avec le Palais des Congrès pour être informée des différentes activités de l'équipement. ViParis, exploitant du Palais des Congrès communique régulièrement à la SPL PariSeine le planning de ses événements pour prise

en compte dans le cadre de la coordination des chantiers. L'organisation actuelle des livraisons du Palais des Congrès lors des grands événements via des zones d'attente de camions sur le domaine public ne pourra se poursuivre à l'identique pendant toute la durée des travaux. Une réflexion est en cours afin de proposer des alternatives à ce fonctionnement prenant en compte les flux des véhicules et la fréquence de ces événements majeurs.

La coordination générale veillera notamment à la cohérence des signalétiques des différents chantiers afin de garantir une bonne lisibilité des accès.

Impacts avec les chantiers Mille Arbres et Ville Multistrates :

La mise en place des chantiers des projets Mille Arbres et Ville Multistrates nécessitera la mise en place d'installations de chantier ainsi que certaines fermetures d'accès depuis le boulevard périphérique. Ces installations ne sont pas en interface directe avec celles du chantier du tramway. **La SPL PariSeine dans le cadre de ses missions de coordination générale s'assurera de la compatibilité des différentes emprises de chantiers, du maintien des circulations et du fonctionnement des établissements du secteur.**

Sur l'indemnisation des commerçants

Une Commission de Règlement Amiable (CRA) sera mise en place pour examiner les demandes d'indemnisation des professionnels impactés par les travaux. Il s'agit du même type de procédure utilisée lors des travaux des trois premiers tronçons du T3. Voir les précisions apportées au sous-thème 4.1.4.

5.3.2. Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'Enquête sur le thème 5

Sur le dispositif de comité de suivi des travaux :

Le prestataire communication désigné par la Ville de Paris vient de démarrer sa mission. Il dispose de 3 mois pour construire un état des lieux et rencontrer les acteurs du projet pour nourrir sa proposition méthodologique. **Aussi, les évolutions qui seront mises en œuvre par rapport au dispositif mis en place pour le précédent tronçon doivent être affinées, en concertation avec les acteurs de projet et les élus locaux, pour définir les instances de communication les plus pertinentes.**

D'un point de vue opérationnel travaux, des réunions seront organisées à fréquence hebdomadaire pour la planification des phases de chantier, réunissant les maîtres d'ouvrage, les services de Police, les pompiers, la RATP, pilotées par le CCG. Ce processus répond au besoin de suivi opérationnel du chantier et à la nécessité de prendre en compte les contraintes en temps réel.

Sur les missions de la SPL PariSeine :

Le mandat d'études pour la coordination des projets intègre 3 missions :

- Une **mission de planification, coordination et suivi spatio-temporels des chantiers par l'OPCIC** (prestataire chargé de l'ordonnancement pilotage coordination inter chantier) (mission 1). Elle consiste en la collecte des données auprès des MOA, élaboration et suivi des outils de gestion de projet, pilotage et aide à la décision) ; L'OPCIC alertera sur les interfaces identifiées afin de confronter les projets et les apporter à l'arbitrage.
- Une **mission de communication autour de l'opération** (mission 2). Elle consiste en la conception d'une signalétique directionnelle harmonisée, mise en place d'un site web et portail d'information sur les travaux sur secteur, information/communication avec les Mairies d'arrondissement et les acteurs locaux. Ce site, en cours de conception, permettra de suivre l'avancement spatial et temporel des chantiers ainsi que les évolutions des plans de circulations sur toute la durée des travaux ;
- Une **mission d'organisation des chantiers** (mission 3). Elle consiste en l'animation des réunions au PC Lutèce, en la collecte des besoins MOA, en l'identification des aires déportées dont l'OPCIC assurera le contrôle des accès et la gestion du compte prorata.

Le dispositif d'animation envisagé par la SPL PariSeine comprend différentes échelles de réunions qu'elle mettra en place et pilotera afin d'assurer le suivi des chantiers sur le secteur.

- Les **réunions de cellules de coordination, à fréquence mensuelle**, organisées entre la SPL PariSeine, l'OPCIC et les maîtres d'ouvrage dont les études ou les travaux nécessitent de réaliser un point d'avancement planning et/ou organisationnel. L'objectif de ces réunions est d'échanger autour des interfaces identifiées afin d'arbitrer les problématiques soulevées et de fournir les informations stratégiques des différents projets.

- Les réunions techniques avec le service de l'exploitation de la circulation de la Ville de Paris (comités de circulation), dont un créneau est réservé chaque mercredi matin, sont organisées par la SPL PariSeine, l'OPCIC et les MOE/OPC des projets concernés par l'ordre du jour, les services de la voirie et la préfecture de Police. L'objectif de ces réunions est de valider les emprises chantiers des différents projets.
- Les revues Générale de Coordination, à fréquence trimestrielle, sont organisées entre l'ensemble des acteurs du secteur de la Porte Maillot (acteurs suscités et grands exploitants).

Les missions de la SPL PariSeine durent jusqu'à la fin des chantiers sur le secteur de la Porte Maillot.

Sur l'articulation entre l'intervention du comité de suivi du tramway et de la SPL PariSeine :

La Ville de Paris a confié un mandat de coordination générale à la SPL PariSeine sur le secteur de la Porte Maillot. La SPL PariSeine exécute ses missions dans ce périmètre qui comprend un tronçon des travaux de prolongation du tramway. Le comité consultatif du tramway à vocation à intervenir sur l'ensemble du tracé et non pas spécifiquement sur la porte Maillot. La SPL PariSeine pourra informer le comité de suivi du tramway de sujets relatifs à ce projet identifiés dans le cadre de la coordination Porte Maillot. Réciproquement, le comité de suivi du tramway pourra soumettre à la SPL PariSeine des questions sur la coordination Porte Maillot qui lui auraient été soumises. **Ces deux instances travailleront donc en lien de façon à apporter l'information la plus complète et lisible possible au public.**

5.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 5 : INCIDENCES DU CHANTIER

Les maîtres d'ouvrage exposent dans leur mémoire en réponse les éléments nécessaires à une meilleure appréhension des incidences du chantier à travers une explication du rôle des différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du chantier de la plate-forme du T3, et des aménagements programmés sur l'espace public dans lequel l'infrastructure s'implante.

La Commission d'enquête apprécie la clarté de l'exposé sur la présentation des missions confiées par la Ville de Paris au « coordonnateur général des chantiers » qui organisera notamment les usages de la voirie dans le temps et dans l'espace pendant les travaux. La Commission comprend que sans être directement en contact avec le public, le coordonnateur général des chantiers jouera un rôle essentiel dans la nature des informations (horaires des travaux, plan de circulation, organisation des livraisons, etc.) à communiquer, via le prestataire « communication » qui vient de commencer sa mission, et qui devrait être l'interlocuteur de l'ensemble des acteurs, notamment celui des riverains qui pourraient jouer également un rôle facilitateur dans leur quartier, lors de la phase chantier et lors des phases ultérieures (cf. thème 6, développé ci-après). Toutefois, la Commission s'interroge, à la lecture des éléments de réponse proposés par les maîtres d'ouvrages, de savoir si ce sera bien effectivement ce même prestataire « communication » qui sera le relais pour « l'information des voyageurs sur les modifications temporaires de circulation des lignes de bus à l'identique des phases précédentes », en charge de l'information sur les nuisances du chantier ainsi que de la poursuite de la concertation.

Concernant les interfaces avec d'autres chantiers, la Ville de Paris indique d'une part qu'elle a confié à la SPL PariSeine « un mandat d'études pour la coordination des projets », comprenant trois missions, dont celle « de communication autour de l'opération » organisée à plusieurs échelles de réunions de pilotage du chantier, et d'autre part que « la SPL PariSeine et le comité de suivi de la mission du tramway travailleront en lien de façon à apporter l'information la plus complète et la plus lisible possible au public ». La Commission d'enquête s'interroge sur comment le prestataire « communication » s'intègre dans ce dispositif.

En conséquence, pour une meilleure lisibilité du dispositif d'accompagnement du public lors de la phase chantier, la Commission d'enquête conseille de préciser ces points avant la présentation du dossier au Conseil de Paris.

Par ailleurs, la Commission d'enquête a bien noté que « la Ville de Paris prévoit de réaliser des référés préventifs.../...la définition de l'assiette du référé n'est pas arrêtée et devra être précisée avec les services juridiques », et elle souligne favorablement que cet engagement du maître d'ouvrage va dans le sens des demandes du public, de même que l'engagement de la Ville de Paris sur la mise en place d'une Commission de Règlement Amiable répond à la demande des professionnels et élus concernés.

THEME 6

OBSERVATIONS RELATIVES A LA PARTICIPATION DU PUBLIC, AU DOSSIER D'ENQUETE ET AU DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

6.1. ANALYSE & SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

6.1.1. Concertation préalable

Certaines personnes remercient le processus de concertation offert par l'enquête, tandis que d'autres déplorent ne pas avoir été suffisamment informées du bilan de la concertation préalable, ou demandent comment elles vont l'être ; d'autres encore rappellent les réserves émises lors des précédentes enquêtes (T3) précédentes (2003, 2008, 2013), et enfin certaines témoignent plus globalement sur la place des associations dans ces processus de concertation.

- « *Merci de nous laisser donner notre avis sur cette nouvelle construction de tram* » (ER-73, PIEDALU).
- « *Merci d'avoir fait appel aux observations des riverains concernant les travaux du tram dans les 16e et 17e arrondissement* » (ER-17, KORINEK JANE).
- « *N'a pas été informée du choix de la variante nord, alors que pour les habitants des HLM Paris Habitat et les riverains de l'avenue Stéphane Mallarmé, le tracé par le bd Berthier était une évidence* » (17R-9, GARCON LAURENCE).
- « *S'est déjà manifestée contre la variante nord à l'occasion de la concertation effectuée il y a deux ans* » (M17-R14).
- « *Comment le public pourra-t-il être informé préalablement à l'avenir des réunions d'information diligentées par la mairie du 17e sur les travaux du tramway* » (17R-20, MASSE PASCAL).
- « *Pourquoi la Porte d'Asnières n'est-elle pas vraiment dans le champ de l'enquête ? Dans l'Enquête de 2013 sur l'extension à la Porte d'Asnières, la Porte de Chapelle était clairement dans le champ des études.../...la Préfecture de région d'Île-de-France dans son avis (MRAE/Pièce H) indique que le périmètre d'étude choisi semble trop restreint. Il devrait être étendu aux communes limitrophes de Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret. Comment faire pour que les recommandations et réserves des Commissions d'Enquête soient considérées et donc servent à quelque chose ?* » (ER-217, D'AMBIERES).
- « *La meilleure des approches est de faire cela de façon concertée avec les associations locales qui outre la représentativité dont elles jouissent, sont surtout des usagers du quotidien qui sauront éviter les écueils* » (ER-178, M. LETOCARD).
- « *Ecoutez les associations qui ont fait un travail très précis sur cet aménagement cycliste* » (ER-220).
- « *Il y a des bonnes pratiques aujourd'hui validées par plus de 30 ans d'urbanisme au Danemark, aux Pays-Bas, et d'autres pays (Allemagne, Slovénie...)* » (ER-224, THIOLON CHARLES).

6.1.2. Objet de l'enquête publique

Quelques personnes s'intéressent à l'objet de l'enquête, notamment dans ses limites ou dans ses prolongements, tandis que d'autres demandent de prendre en compte les conclusions, recommandations et réserves de commission d'enquête, émises lors des enquêtes précédentes, ou s'interrogent sur l'emboîtement des procédures.

- « *La Ville de Paris n'a pas le pouvoir, seule, de déclasser 2400 m² d'espaces boisés classés au bas de l'av. Foch pour insérer le tramway, ses voies et ses caténaires.../...le projet doit être limité à son seul objet* » (ER-57, SEGARD ERIC, président de l'association AVQPMD).
- « *Est-il possible de conclure l'enquête actuelle sans attendre les conclusions de celle relative à l'aménagement de la Porte Maillot et leur validation par la Préfecture de Police ? C'est la question que nous posons à M. le commissaire enquêteur* » (ER-81, SLAMA RAPHAEL).

- « *Demande de lancer une enquête publique pour boucler le tram en allant vers les Portes de La Muette, Passy, Auteuil, etc.* » (ER-26, BRUN).
- « *Rappelle quelques conclusions du rapport de l'enquête publique concernant la Porte d'Asnières dans le cadre de la réalisation du tronçon Porte de la Chapelle-Porte d'Asnières : Réserve : que les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en place durant les phases travaux une commission de suivi qui soit le point d'accès et l'interlocuteur unique des riverains et commerçants afin de trouver et de mettre en œuvre avec les entreprises les solutions les moins contraignantes Pour ceux-ci : cette commission n'a jamais été mise en place, et la Mission Tram n'a jamais rempli efficacement cette fonction. Ces réserves et recommandations n'ayant jamais été suivies d'effet, nous demandons qu'elles soient enfin prises en compte pour le tronçon se terminant actuellement à la Porte d'Asnières et qu'elles soient intégrées aux conditions particulières de la prolongation jusqu'à la Porte Dauphine* » (ER-176, Association des Résidents de la Porte d'Asnières).
- « *Demande la prise en compte des recommandations de la Commission d'Enquête /T3-2013, et souligne que la Commission de Suivi n'a jamais été créée ! La communication verticale de la DVD est difficilement conciliable avec des échanges souples avec les riverains et les élus de tout bord. Annick Lepetit.../...adûinsister plusieurs fois en 2014 et 2015 pourquoi la DVD nous explique pourquoi.../...une étude a alors été faite. Nous avons compris que cette décision avait été prise avant l'Enquête Publique de 2013 sans être alors communiquée aux élus et riverains.../...en mars 2017, les travaux de l'avenue de la Porte d'Asnières sans aucune notification préalable aux élus du 17e, aux riverains et au Commissariat, ont entraîné un blocage de cette avenue. Il a fallu organiser en urgence une réunion de chantier pour que la Mission Tram vienne sur le site et rectifier cette situation en réorganisant les travaux. Est-ce que l'installation d'une vraie Commission de Suivi pourrait être installée pour établir des relations apaisées avec les riverains pour ce nouveau chantier ?* » (ER-216, D'AMBRIERES HENRI)

6.1.3. Contenu et lisibilité du dossier d'enquête publique

Quelques-uns rappellent le contenu du dossier soit pour en critiquer la lisibilité ou le manque de clarté, d'autres pour en interpréter les éléments présentés et faire des propositions.

- « *Les plans présentés à l'enquête ne montrent pas la gestion des flux de circulation pendant les travaux sur le bd Lannes dans le sens Muette vers Dauphine* » (16R-1, PELTIER MARC)
- « *Réactions à la lecture des pièces annexées :*
Pièce A page 4 : "IdFM assure ...les études de trafic" Comment peut-on effectuer une telle étude sans présence d'un plan de circulation sollicité depuis de nombreux mois, voire années ? Les résultats seront ainsi facilement contestables.../...page 5, article 2.3 : "l'enveloppe de 265M€. Une partie de cette enveloppe a d'ores et déjà été consommée dans le cadre du prolongement précédent entre la Porte de La Chapelle et la Porte d'Asnières. Le montant du dépassement ici nommé n'est pas précisé, ni l'objet ayant imposé ce dépassement. Les contribuables que nous sommes doivent être informés de l'utilisation de l'argent public.../...à savoir l'argent des citoyens !!! » ;
Pièce C « Sur les plans figurant sur ce document, l'emprise maximale des aménagements urbains du tramway est parfaitement délimitée. Toutefois, les emprises des installations de chantier ne figurent pas sur ces plans. Cela permettrait aux riverains de ne pas avoir de surprise en voyant débarquer des baraquements de chantier. Ce rajout est demandé.../...La carte 1 correspond au secteur de la planche 4 du plan général des travaux, la carte 2 au plan 3, la carte 3 au plan 2, la carte 4 au plan 1. Quel est l'objectif recherché ?.../...Sur la carte 2, pourquoi figure "3 poste 13" Variante ? Autre ?.../...Sur la carte 3 : il est regrettable que la préfiguration du futur aménagement de la Porte Maillot n'est pas considérée y compris le positionnement des programmes immobiliers "Mille arbres" et "Multistrates". Tous les citoyens consultant ces documents ne sont pas des adeptes de l'intégration virtuelle du devenir des nombreux aménagements. Quelle est la signification de PSMV ? » ;
Pièce E « page 3 : la mise en service est programmée pour 2023 ». Pour un démarrage des travaux prévu mi-2019, selon les propos entendus lors de la réunion publique du 09/10/2018, cela équivaut à un délai variant.../... soit une plage de planification de 25%. Cela correspond à un aléatoire que nous avons vécu sur le T3 nord. Il est indispensable que les prestataires de gestion soient renouvelés.../... page 6 : évolution de population dans le 17e de 170.000 en 2013 à 178.000 en 2035, soit + 8.000. La ZAC Clichy-Batignolles génère à elle-seule plus de 8.000 nouveaux habitants !!! Même remarque pour les emplois : 110.000 en 2013 pour 121.000 en 2035, soit 11.000 de plus, alors que la ZAC amène 12.000 à elle-seule » (ER-85, LOURADOU MICHEL).

Une autre personne rappelle que [passage Porte Maillot] « L'étude d'impact indique que "l'insertion de la plate-forme sur cette séquence est un des points les plus complexes du projet" ». Il explique « Sous l'angle technique, la Ville de Paris, a selon les termes du dossier (voir 6.7.2.1) lancé début 2017, une concertation préalable relative au réaménagement de la Place de la Porte Maillot pour "reconstituer l'axe majeur existant entre La Défense et l'Arc de Triomphe". Ce projet n'est pas abouti. Le dossier indique d'ailleurs (voir 6.7.2.1.4) "les impacts du projet en matière de circulation seront intégrés aux études à venir et

feront l'objet d'études spécifiques de circulation". « Sous l'angle juridique, le dossier rappelle que "si la plupart des axes en lien avec l'aire d'étude rapprochée dépendent de la Ville de Paris, certains sont sous compétence de la Préfecture de Police, comme ...la Place de la Porte Maillot" ». Il en déduit que « rien ne garantit donc la confirmation des hypothèses actuelles de la Ville sur l'aménagement de cette Place » et ajoute « D'ailleurs une information de CCI business Grand Paris datée du 14/06/2018 indique qu'après la désignation d'un coordonnateur général et d'un maître d'œuvre pour l'opération d'aménagement des espaces publics mi-2018, une enquête est prévue mi 2019 ». Il demande « Est-il possible de conclure l'enquête actuelle sans attendre les conclusions de celle relative à l'aménagement de la Porte Maillot et leur validation par la Préfecture de Police ? C'est la question que nous posons à M. le commissaire enquêteur ». (ER-81, SLAMA).

6.1.4. Information du public

Plusieurs personnes demandent d'être mieux associées avant la prise de décision ou lors des travaux, et plusieurs observations sont portées en nom collectif.

- « Est-il possible d'organiser une réunion avec le conseil syndical de l'immeuble ? » (ER-67 : Ingrid Vieville-Syndic du syndicat des copropriétaires 21 rue Marbeau-75016).
- « Pourrait-on nous communiquer avant toute prise de décision définitive, un retour d'expérience de riverains parisiens sur des sections semblables à celle que vous nous proposez ? Existe-t-il des études qualitatives réalisées auprès des riverains pour connaître leur ressenti durant la très longue période de travaux et pour connaître le niveau d'impact du passage du tram devant les logements (nuisances sonores, vibrations, Avertissements, gares, pollution lumineuse) ? Comment décider du lancement d'une nouvelle phase sans que la population concernée puisse consulter ces données humaines et fondamentales basées sur des configurations plus ou moins similaires et déjà existantes (courbes, zones plus habitées et plus étroites) ? » (ER-37, GARCON LAURENCE).
- « Il demande que pendant les travaux les syndicats de copropriétaires puissent être associés à toutes les réunions de suivi et pas seulement aux réunions de concertation » (M16-R17 un riverain de la future station Porte des Ternes).
- « La communication du projet.../...faite aux habitants devra leur permettre d'anticiper bien en amont les difficultés qu'ils pourraient rencontrer durant toute la période des travaux, notamment dans le cadre de leurs déplacements quotidiens.../...il apparaît essentiel de permettre un dialogue permanent avec les riverains du tracé qui ne peut se limiter à l'organisation de réunions publiques. Du fait de la multiplicité des acteurs et des chantiers qui se superposent sur la même période, le rôle de coordination de la Sem ParisSeine retenu par la Ville de Paris sera déterminant dans l'avancement des travaux et le respect des délais. Une participation accrue des acteurs y compris des entreprises participant au projet est souhaitable notamment lors des réunions publiques destinées à l'information des riverains. » (ER-226, mairie du 17e).
- « Etude de circulation.../...Une actualisation des études de circulation sur l'ensemble du linéaire du prolongement est attendue pour l'information des élus et riverains ainsi que pour l'anticipation des difficultés à venir. » (ER-226, mairie du 17e).
- « Aménagements de voirie.../...liens entre la STV et la Mission Tramway, la STV devant être davantage associée.../...Les emprises du chantier doivent être libérées au plus tôt dès lors qu'elles ne sont plus utiles. Les aménagements de la voirie doivent être présentés à minima aux élus de l'arrondissement. » (ER-226, mairie du 17e).
- « Demande en vue des travaux qui vont être longs et engendrer des nuisances pour les riverains (notre immeuble au bord du bd Gouvion St Cyr) (bruits, poussières, pollution, circulation difficile des piétons, embouteillages) : quels sont nos recours pour réguler ces désagréments (les signaler, avoir des réponses pour les réguler) ? peut-on avoir un interlocuteur nominatif avec téléphone, mail, site etc. pour faire remonter les remarques ? Y-a-t-il une possibilité gracieuse de saisir un avocat et de pouvoir faire des états des lieux par un huissier, si besoin ? » (ER-215, CERTAIN AGNES).

6.1.5. Permanences

Un certain nombre de personnes ont manifesté leur intérêt pour les permanences, soit pour féliciter l'initiative de les tenir sur un « marché de quartier », soit pour demander d'en élargir les plages horaires.

- « Pourquoi ne pas prévoir des permanences le soir, de 19h-21h, car les gens travaillent ? » (16R-8, habitant bd Gouvion St Cyr).
- « Très satisfaite de la tenue d'une permanence de la commission d'enquête sur le marché » (M16-R17, JOURDAINE ODILE).

6.1.6. Réunions publiques

Plusieurs personnes témoignent de leur participation aux réunions publiques : certaines remercient pour l'accueil, tandis que d'autres signalent n'avoir pu prendre la parole ou contestent les informations communiquées, soulignent les points qui les interrogent ou transmettent une suggestion.

- « Je tenais tout d'abord à vous remercier de votre accueil et de la présentation faite à la Mairie du 17e arrondissement sur les objectifs de cette enquête publique » (ER-118).
- « Signale avoir participé à la réunion publique du 9 octobre 2018, et n'avoir pu s'exprimer malgré l'insistance de mon bras levé » (ER-42, DE GAGNY).
- « Lors de la réunion publique du 9 octobre 2018, j'ai posé une question qui n'a fait l'objet que d'une réponse en OFF de la part de l'équipe intervenante. Aussi, je me permets de la reposer ici, accompagnée d'un rappel succinct des décisions prises dans le cadre du projet, et de la réponse non publique qui m'a été apportée » (ER-184, MARLE AURELIE).
- « Concernant le comblement de la trémie Porte Dauphine : argument fallacieux développé lors de la réunion d'information du 15/10 en mairie du 16e selon lequel sa suppression est inéluctable car le passage du tram sur le souterrain nécessiterait des travaux majeurs de consolidation de sa voûte : pourtant le trajet retenu contourne la Porte Dauphine » (ER-75, LEVAILLANT).
- « Suite à la réunion publique du 09/10/18 à l'École des Métiers de la Table, je voulais exprimer ma stupéfaction quant à la réponse apportée à la question du bouclage complet de Paris par le tram reliant la Porte Dauphine au pont de Garigliano, les études démontreraient que le tronçon à la réponse apportée à la question du bouclage complet de Paris par le tram reliant la Porte Dauphine au pont de Garigliano ne répondrait ni aux demandes, ni aux usages des habitants du 16e arrondissement !! » (ER-43, JUPPE).
- « Suite à la réunion publique du 09/10/18, transmet une observation concernant l'objectivité de l'enquête publique : toute enquête se doit, le plus possible et malgré tous les conflits d'intérêt, d'être objective.../..Pourquoi l'aspect humain, l'analyse de l'impact directe du passage des tram de 300 places sous les fenêtres des riverains les plus proches des voies n'apparaît, semble-t-il, pas dans vos études ? » (ER-44).

6.2. QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 6

Quels dispositifs d'information et de concertation avec les riverains seront mis en œuvre tant pour la finalisation des études du projet et de ses mesures d'accompagnement que pour la phase projet proprement dite ?

6.3. REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME 6

6.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

Sur la concertation

Concertation préalable : les modalités de concertation préalable ont été précisées au sous-thème 1.1.2.

Après l'enquête publique :

A l'issue de l'enquête publique qui vient de se dérouler, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an selon les conditions de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Après cette phase d'échange avec le public, les maîtres d'ouvrage relancent une phase d'études de maîtrise d'œuvre, en intégrant les conclusions de la commission d'enquête publique pour faire évoluer le projet.

Cette phase d'étude, permettra de stabiliser le projet, déposer la demande de permis d'aménager pour obtenir les autorisations de travaux et constituer les dossiers de consultation des entreprises pour retenir les entreprises intervenantes pour réaliser les travaux d'insertion urbaine et de système de transport.

Porte d'Asnières :

Le périmètre du projet du prolongement du tramway T3 vers la porte Dauphine sur le secteur de la porte d'Asnières démarre au droit de la rue de l'Abbé Rousselot, au niveau de l'arrière gare du tronçon qui va être mis en service. **Les travaux ne devront pas interférer avec le fonctionnement du tramway qui circulera jusqu'à la porte d'Asnières à partir du 24 novembre 2018.**

Sur l'objet de l'enquête publique

Déclassement des espaces boisés classés : Voir la réponse apportée au sous-thème 7.1.1.

Conclusion de l'enquête publique :

Le projet de prolongement du tramway T3 et le projet de réaménagement de la place, qui présentent des aires géographiques, des temporalités et des finalités différentes, constituent des projets distincts. Le projet de réaménagement de la porte Maillot n'est pas finalisé à ce jour et il fera l'objet de sa propre enquête publique comportant une étude d'impact tenant compte du projet de tramway au titre des effets cumulés. **Les observations faites, qui concernent le futur projet de réaménagement, sont sans objet dans le cadre de la présente enquête publique.**

Retour sur la commission de suivi mise en œuvre pour le prolongement du tronçon Nord :

Au démarrage du chantier, les mairies d'arrondissement ont été consultées pour définir avec elles les modalités d'information et de communication auprès du public.

L'organisation des réunions avec le public a été adaptée selon les arrondissements, pour répondre aux demandes des élus locaux.

Dans le 18^{ème} arrondissement, des visites trimestrielles de terrain ont été organisées avec l'adjoint au Maire et des Conseillers de quartiers invités ; ces visites ont été ponctuées d'une à deux réunions publiques annuelles en salle.

Dans le 17^{ème} arrondissement :

- Dans un premier temps, des réunions publiques ont été organisées de manière aléatoire, de préférence quand le chantier produisait le plus de nuisances.
- Puis, dans un second temps, une réunion publique par trimestre a été organisée en alternance sur les secteurs Porte d'Asnières-Clichy et Porte Pouchet-Saint Ouen, ce qui offre une meilleure régularité et une précision géographique qui apaisent les débats et permettent de délivrer une information de meilleure qualité.

Par ailleurs, un important dispositif de communication a été mis en œuvre tout le long de l'opération, tel que la Ville s'y était engagée (numéro de téléphone unique, équipe de proximité, point mobile, commission de règlement amiable...)

Enfin, des réunions étaient organisées toutes les semaines pour la planification des phases de chantier, réunissant les maîtres d'ouvrage, les services de Police, les pompiers, la RATP, pilotées par le CCG. Ce processus intégrait également en tant que de besoin les maîtres d'ouvrage des chantiers connexes. Il répond au besoin de suivi opérationnel du chantier et à la nécessité de prendre en compte les contraintes en temps réel. En parallèle, la cellule communication de la mission Tramway était en lien étroit avec les mairies d'arrondissement, les grands établissements publics du tracé et les communes limitrophes pour les informer de toutes interventions pouvant impacter les conditions de circulation ou de fonctionnement des riverains ou professionnels. L'information du public a été assurée par les flashs info distribués sur les secteurs concernés par les interventions et mis en ligne.

Sur le contenu et la lisibilité du dossier d'enquête public

Le dossier d'enquête publique a été réalisé sur la base du Schéma de principe du projet (niveau études préliminaires), correspondant aux pratiques d'Île-de-France Mobilités pour les projets de transport.

Le contenu de l'étude d'impact est défini réglementairement dans l'article R.122-5 du code de l'environnement. En préambule cet article rappelle que son contenu est « proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ». Dans le II de l'article, en application de l'article L.122-3 du même code, sont mentionnées les attentes quant au contenu du document. Cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, Mission Régionale de l'autorité environnementale, auquel les maîtres d'ouvrage ont répondu. Ce processus permet de garantir un contrôle par une autorité indépendante sur les études menées par les maîtres d'ouvrage.

Au vu de la complexité de ce type de dossier, les maîtres d'ouvrage ont aussi proposé à la commission d'enquête publique de diffuser des documents de communication complémentaires, qui ont été mis au point en concertation avec la commission d'enquête, pour expliquer de façon plus abordable les grands principes du projet et ses impacts sur l'environnement.

La mise au point des emprises des travaux intervient en phase chantier, selon un processus itératif piloté par la cellule de coordination générale des travaux, associant, les entreprises, les services de la Ville de Paris chargés de l'exploitation de la circulation, les maîtres d'ouvrage, la Préfecture de Police et les pompiers, **afin d'intégrer en temps réel les contraintes spatiales et temporelles du secteur et limiter au mieux la gêne aux usagers.**

Cas particulier de la pièce C : une erreur matérielle a été faite dans la numérotation des planches constituant la pièce C qui ne remet pas en cause la description du plan général des travaux.

Le projet de prolongement du tramway T 3 et le projet de réaménagement de la place, qui présentent des aires géographiques, des temporalités et des finalités différentes, constituent des projets distincts. Le projet de réaménagement de la porte Maillot n'est pas finalisé à ce jour et il fera l'objet de sa propre enquête publique comportant une étude d'impact tenant compte du projet de tramway au titre des effets cumulés. **Les observations faites, qui concernent le futur projet de réaménagement, sont sans objet dans le cadre de la présente enquête publique.**

Sur l'information du public

Pour informer le public en phase chantier, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre un dispositif important, avec une cellule communication dédiée. Ce dispositif, qui sera mis au point par le prestataire communication après une phase de diagnostic sur le dispositif mis en œuvre sur le tronçon précédent, s'articulera notamment autour de :

- La rencontre avec le public : agents de proximité pouvant répondre aux questions des riverains et usagers, points mobile, réunions publiques, visites de chantier
- Un numéro de téléphone unique
- Des informations sur internet avec un site dédié au projet et la possibilité de recevoir directement des informations sur sa boîte mail en adhérant à la mailing-list internet,
- Des supports écrits, distribués auprès des riverains (News-letters, magazine, flash-info travaux...)

D'ores et déjà, des réunions publiques sont envisagées dans les 16ème et 17ème arrondissements au cours du premier semestre 2019, qui permettront d'informer le public sur la suite donnée à l'enquête publique :

- La déclaration de projet
- L'évolution du projet suite aux remarques formulées en enquête publique,
- Le démarrage des travaux préliminaires de désamiantage et dévoiements réseaux
- La présentation du dispositif de commission de règlement amiable et le système de communication.

Les élus locaux sont associés aux grandes étapes du projet, par l'organisation de commission de suivi présidée par Ile-de-France Mobilité, la prochaine interviendra pour la validation de l'avant-projet définitif.

Sur les permanences

Les permanences sont organisées pendant les horaires d'ouverture des mairies d'arrondissement. Pour répondre au besoin d'information du public en soirée, deux réunions publiques ont été organisées à partir de 20h.

Sur les réunions publiques

L'organisation des réunions publiques permet aux maîtres d'ouvrage de répondre directement aux questions du public. Si certaines personnes n'ont pu poser leurs questions faute de temps, elles avaient la possibilité de déposer leur avis sur le registre dématérialisé, d'échanger avec la commission d'enquête publique pendant les permanences ou de venir à la réunion publique suivante.

Lors des réunions publiques, sur des sujets très spécifiques, les maîtres d'ouvrage ont pu proposer très ponctuellement, un aparté en fin de réunion pour recueillir le détail de la question, afin d'y répondre plus précisément. Le report de cet échange sur le registre dématérialisé permet d'assurer la transparence des échanges.

6.3.2. Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'Enquête sur le thème 6

A l'issue de l'enquête publique qui vient de se dérouler, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an selon les conditions fixées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Après cette phase d'échange avec le public, les maîtres d'ouvrage relancent une phase d'études de maîtrise d'œuvre, en intégrant les conclusions de la commission d'enquête publique pour faire évoluer le projet.

Cette phase d'étude permettra de stabiliser le projet, déposer la demande de permis d'aménager et constituer les des dossiers de consultation des entreprises pour retenir les entreprises intervenantes pour réaliser les travaux d'insertion urbaine et de système de transport.

L'élaboration du dossier de permis d'aménager sera accompagnée d'une actualisation de l'étude d'impact avec la mise en œuvre d'une participation du public par voie électronique, sous-réserve de validation du principe et des modalités par la MRAE, qui sera consultée.

Pour informer le public en phase chantier, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre un dispositif important, avec une cellule communication dédiée. Ce dispositif, qui sera mis au point par le prestataire communication s'articulera notamment autour de :

- La rencontre avec le public : agents de proximité pouvant répondre aux questions des riverains et usagers, points mobile, réunions publiques, visites de chantier
- Un numéro de téléphone unique
- Des informations sur internet avec un site dédié au projet et la possibilité de recevoir directement des informations sur sa boîte mail en adhérant à la mailing-list internet,
- Des supports écrits, distribués auprès des riverains (News-letters, magazine, flash-info travaux...)

D'ores et déjà, des réunions publiques sont envisagées dans les 16ème et 17ème arrondissements au cours du premier semestre 2019, qui permettront d'informer le public sur la suite donnée à l'enquête publique :

- La déclaration de projet
- L'évolution du projet suite aux remarques formulées en enquête publique,
- Le démarrage des travaux préliminaires désamiantage et dévoiements réseaux
- La présentation du dispositif de commission de règlement amiable et le système de communication.

6.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 6 : PARTICIPATION DU PUBLIC

Les maîtres d'ouvrage font état dans leur mémoire en réponse des multiples sources d'information mises en place à destination du public, au-delà des prescriptions réglementaires, dans un large dispositif de communication sur le contenu du projet et sur les modalités pratiques de la présente enquête (site Internet, lettre d'information, dépliants, affiches, exposition, réunion publique, etc.).

La Commission d'enquête confirme avoir apprécié l'importance et la qualité de ce dispositif, mais aurait souhaité toutefois que le « Guide de lecture », introduit à sa demande en pièce 00 du dossier d'enquête, soit aussi explicite que les documents de communication livrés pendant l'enquête publique, et que « le résumé non technique » soit placé en tête de « L'étude d'impact », et non pas au milieu des quelques 1200 pages du dossier, afin d'être plus aisément repéré par le lecteur.

Par ailleurs, concernant sa politique de communication, les maîtres d'ouvrage rappellent qu'ils mettent en place, tout au long de la réalisation de ce type de projet d'infrastructures de transports, de la concertation institutionnelle, qu'ils développent également des initiatives de concertation en lien avec les pratiques des acteurs économiques locaux, et que ce processus sera poursuivi pour le projet de prolongement du T3 ouest.

Si les maîtres d'ouvrage indiquent que la communication en phase chantier est l'une de leurs préoccupations majeures, de même le public la souhaite vivement, et en a témoigné dans les observations recueillies, en soulignant notamment le manque de prise en compte des recommandations et réserves émises par la précédente commission d'enquête, et relatives au prolongement du T3 Porte de La Chapelle-Porte d'Asnières. Il convient alors de rappeler la possibilité pour les maîtres d'ouvrages, d'organiser une présentation publique rendant compte de la prise en compte des réserves et recommandations que la présente commission d'enquête émet, de nouveau sur cette dimension nécessaire à une meilleure acceptabilité sociale du projet et de ses contraintes.

En outre, la commission estime que cette communication auprès des riverains et des usagers, devrait se poursuivre en continuité tout au long du projet, à la fois lors des phases d'études de réalisation et d'exploitation de la ligne de tramway T3.

La Commission d'enquête a bien noté que le maître d'ouvrage a déjà anticipé cette étape par la désignation d'un prestataire « Pour informer le public concerné, les maîtres d'ouvrages mettront en œuvre un dispositif important avec une cellule communication dédiée », notamment articulée avec la mise en place d'agents de proximité et points mobiles, et avec la diffusion d'information en plusieurs formats (téléphone, internet, flyer) ».

En regard de la complexité de ce projet T3, associant de nombreux acteurs au sein de structures souvent peu identifiées par le public (STIF devenu IDFM, RATP, mission tramway, SPL ParisSeine, etc.), intervenant sur un territoire urbain dense, très qualifié par des architectures spécifiques (cf. thème 1), parfois en complète recomposition (Porte Maillot) avec une durée de travaux très longue, voire à des échelles de temps souvent décourageantes pour les usagers, avant sa mise en service effective, la Commission d'enquête propose de désigner un « interlocuteur privilégié fixe » dans chacun des quartiers traversés par le T3, complémentaire des points mobiles comme proposé par les maîtres d'ouvrages.

THEME 7

OBSERVATIONS RELATIVES A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU ET AUX TRAVAUX DE DEVIATION ET DE MODERNISATION DE LA CANALISATION CEINTURE NORD D'EAU DE PARIS

7.1. ANALYSE & SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

7.1.1. Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Cette question sur la mise en compatibilité du PLU, a soulevé peu de remarques. Aucune contribution à titre individuel.

- « Elle appelle à une vigilance particulière notamment sur le franchissement de l'avenue Foch qui constitue un site classé au titre des monuments historiques et celui-ci devra faire l'objet du plus grand soin, de façon à garantir un impact le plus réduit possible et une bonne intégration paysagère. » (16R-6, Mairie du 16e).
- « Il rappelle quatre points relatifs à l'impact du projet sur le site classé de l'av. Foch : légalement, l'av. Foch, a été donnée à la Ville de Paris sous condition des lois de 1852 et 1854, et a été classée Site Pittoresque (arrêté de 1957), l'arrêté du 23 septembre 1957 classe le bois en site pittoresque : le périmètre de classement intègre l'av. Foch. Le PLU de Paris doit respecter les lois de 1852 et 1854 et l'arrêté de 1957, tous toujours en vigueur. Ces lois et arrêté (législations) réglementent toutes les constructions dans l'av. Foch. La Ville de Paris n'a pas le pouvoir, seule, de déclasser 2400 m²d'espaces boisés classés au bas de l'av. Foch pour insérer le tramway, ses voies et ses caténaires : les lois de 1852 et 1854 mettent en cause le législateur ; le classement de 1957 relève du Ministre chargé des sites. Le législateur et le Ministre doivent être saisis pour encadrer ce projet d'insertion du tramway dans l'av. Foch, un projet qui doit être limité à son seul objet. » (ER-57, SEGARD ERIC, président de l'association AVQPM).
- « Il communique en PJ, plusieurs textes législatifs et réglementaires relatifs au classement de l'avenue Foch : Loi du 8 juillet 1852, loi 1854, arrêté de classement du Bois de Boulogne du 2 mai 1930 et du 23 septembre 1957. » (ER- 58, ER-59, ER-60, SEGARD ERIC, président de l'association AVQPM).

7.1.2. Travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris

Aucune observation n'a été déposée à ce sujet.

7.1. QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 7

A quelle échéance la maîtrise d'ouvrage compte-t-elle mettre en compatibilité le PLU ?

Que recouvrira la demande de permis d'aménager qui sera déposée préalablement au démarrage des travaux ?

7.3. REPONSES & AVIS DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE THEME 7

7.3.1. Les réponses apportées aux questions du public

Sur la mise en compatibilité du PLU

Observation 16R-6, Mairie du 16^e

La Mairie du 16e Arrondissement appelle une vigilance particulière des Maîtres d'ouvrage sur le franchissement de l'avenue Foch, site classé, et demande que celui-ci fasse l'objet du plus grand soin, de façon à garantir l'impact le plus réduit possible du projet d'extension du T3 et sa bonne intégration paysagère.

Cette observation est justifiée par l'arrêté ministériel du 23 septembre 1957, qui a classé le bois de Boulogne et l'avenue Foch parmi les sites pittoresques du département de la Seine - au titre de la loi de 1930 portant sur les Monuments naturels et les sites - ainsi que par l'arrêté ministériel du 18 juin 1960 qui a réitéré ce classement, et délimité les allées de l'avenue Foch (voir copie de l'arrêté joint à la suite du paragraphe 7.2. ci-après).

Ce classement impose notamment que « Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits, ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale », en application de l'article L.341-10 du code de l'environnement, qui a repris les dispositions de la loi de 1930.

La pièce A du dossier d'enquête publique détaille l'insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative au projet (chapitre 4), les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête (chapitre 5) et la mention des autorisations et procédures ultérieures nécessaires pour réaliser le projet (chapitre 6).

En effet, le dossier mis à l'enquête publique se base sur un niveau d'études de type « schéma de principe », alors que la définition technique précise du projet dans toutes ses composantes nécessite des études complémentaires.

Ces études complémentaires seront réalisées dans le cadre des études d'avant-projet, qui comprennent notamment l'établissement des dossiers et les consultations nécessaires à l'obtention des autorisations d'urbanisme et des autres autorisations administratives. Ainsi les étapes ultérieures de définition du projet – notamment le Permis d'Aménager - seront l'occasion de fixer plus finement les modalités d'insertion du projet de prolongement Ouest du T3b dans le site classé de l'avenue Foch, que ne le fait le dossier actuel.

Le chapitre 6 indique ainsi qu'un Permis d'Aménager sera déposé pour les travaux nécessaires au prolongement Ouest du T3b. Il rappelle que cette décision vaudra autorisation pour les travaux dans les abords des Monuments historiques, dans le site inscrit et dans le site classé, « dès lors que la décision a fait l'objet d'un accord de l'autorité compétente » en application de l'article L.425-1 du code de l'urbanisme.

Rappelant les attendus de l'article L.341-10 du code de l'environnement, le point 6.1.3 détaille la procédure nécessaire pour l'autorisation de travaux en site classé. Ce point précise de plus que la décision à prendre sur le Permis d'Aménager ne peut intervenir qu'avec l'accord express du Ministre chargé des sites, après l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (article R.425-17 du code de l'urbanisme). Le Ministre peut, de plus, requérir l'avis de la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages. Cet accord express vaudra autorisation spéciale au titre des sites classés prévue par le code de l'environnement.

C'est donc, notamment lors de ces différentes étapes d'instruction du Permis d'Aménager pour le projet de prolongement Ouest du T3b, tant au niveau local, au niveau des Commissions, qu'au niveau ministériel, qu'il convient d'être vigilant à la qualité des travaux nécessaires pour ce projet. Il convient effectivement d'être vigilant, qu'il s'agisse des travaux d'aménagement de l'espace public à proprement parler : infrastructures, démolitions-constructions, revêtements, plantations, mobilier urbain ; qu'il s'agisse de la qualité de leur mise en œuvre ou de leur contribution à la mise en valeur du site classé.

Observation ER- 58, ER-59, ER-60, SEGARD ERIC, président de l'association AVQPM

Le Président de l'Association de Valorisation du Quartier Paris-Maillot-Dauphine indique que les Lois de concession de l'avenue Foch à la Ville de Paris de 1852 et 1854 ainsi que son classement comme site pittoresque par arrêté ministériel de 1957 réglementent toutes les constructions dans cette avenue. Il indique que « *La Ville de Paris n'a pas le pouvoir, seule, de déclasser 2 400 m² d'espaces boisés classés au bas de l'avenue Foch pour insérer le tramway, ses voies et ses caténaies : les lois de 1852 et 1854 mettent en cause le législateur ; le classement de 1957 relève du Ministre chargé des sites* ». Il ajoute que « *Le législateur et le Ministre doivent être saisis pour encadrer ce projet d'insertion du tramway dans l'avenue Foch, un projet qui doit être limité à son seul objet* ».

En soumettant le présent projet de prolongement Ouest du T3b à l'enquête publique, les Maîtres d'ouvrage du prolongement Ouest du T3b (Ile-de-France Mobilité, Eau-de-Paris et la Ville de Paris tout particulièrement) n'ont eu, en aucune façon, l'intention d'enfreindre les règles spécifiques du domaine public parisien issues des lois portant concession du Bois de Boulogne (8 juillet 1852) et relative à l'ancien promenoir de Chaillot (22 juin 1854).

Ces lois prévoient au premier chef, l'interdiction d'aliéner les terrains concédés et en second lieu, la conservation de leurs destinations actuelles de bois (pour le bois de Boulogne au titre de la loi de 1852) ou de promenade (pour le promenoir de Chaillot au titre des deux lois citées).

Ainsi, la Ville de Paris a été autorisée à céder une partie de l'ancien promenoir de Chaillot par une loi du 16 décembre 1854 et à céder certains terrains du Bois de Boulogne par une loi du 2-5 mai 1855.

Or, le projet de prolongement Ouest du T3b ne prévoit aucune aliéation du domaine public parisien.

L'analyse de son tracé montre que le projet de prolongement Ouest du T3b entre la Porte Maillot et la Porte Dauphine se situe principalement dans l'emprise des anciennes fortifications de Paris, qui est exclue du champ de la concession par la loi de 1852. Son emprise n'est donc pas soumise à la contrainte de destination « bois » telle que la loi l'énonce.

Les caractéristiques techniques du T3, tel qu'il se déroule tout autour de Paris et qu'il est prévu de poursuivre pour son prolongement Ouest, avec une plateforme au niveau de la chaussée tantôt revêtue d'un traitement minéral et tantôt

engazonnée, ne s'oppose pas à un franchissement par les piétons et les vélos. Manifestement, le projet ne contrevient pas à la destination de « promenade » telle qu'énoncée par les lois de 1852 et 1854.

En matière de site classé, les Maîtres d'ouvrage du projet de prolongement Ouest du T3b (Ile-de-France Mobilité, la Ville de Paris et Eau-de-Paris) n'ont eu, en aucune façon, l'intention de le soustraire à l'application de cette législation, comme le montre la réponse à l'observation précédente. C'est dans le cadre de l'instruction du Permis d'Aménager que le Ministre chargé des sites sera saisi par la Maîtrise d'ouvrage.

Enfin, il convient de souligner que la servitude d'Espace Boisé Classé est une prescription définie par les articles L.113-1 et suivants du code de l'urbanisme : « *Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements* », que les auteurs du PLU mobilisent autant que de besoin pour répondre aux objectifs de protection du patrimoine naturel et arboré tels que définis par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du document d'urbanisme.

Cette prescription évolue par révision du document d'urbanisme (article L.153-31 du code de l'urbanisme) lorsque la commune le décide, ou dans le cadre de la mise en compatibilité du document avec un projet d'utilité publique ou d'intérêt général (articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme), qui est la procédure suivie par la Maîtrise d'ouvrage pour le projet de prolongement Ouest du T3b.

Sur les travaux de déviations et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris

Les travaux de déviation et de modernisation de la conduite d'eau potable dite ceinture Nord Eau de Paris devraient débuter à partir de mars 2019 et se terminer au plus tard en décembre 2020. Ces travaux permettent le renouvellement des conduites d'eau et le dévoiement partiel des conduites situées au niveau du tracé du tramway. Ces travaux sont une véritable opportunité pour Eau de Paris de fiabiliser ainsi son réseau d'eau potable. Durant ces travaux, l'alimentation en eau potable des usagers est maintenue.

7.3.2. Les réponses complémentaires apportées aux questions de la Commission d'Enquête sur le thème 7

Conformément à l'article 13 de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique relatif à la déclaration de projet, à l'issue de l'enquête publique, chacun des maîtres d'ouvrage devra édicter une déclaration de projet en se prononçant sur l'intérêt général des projets de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, de déviation et de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord », dont il est maître d'ouvrage. Ces déclarations de projet emporteront mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Paris conformément aux articles L153-54 à L153-59 et R153-16-2° du code de l'urbanisme.

La Ville de Paris souhaite présenter le projet de délibération portant sur la mise en compatibilité du PLU au conseil de Paris lors de la séance de février 2019.

Le permis d'aménager recouvrira l'ensemble des travaux d'insertion urbaine et système de transport dans le périmètre du prolongement de la porte d'Asnières à la porte Dauphine. Le dossier de demande de permis d'aménager devrait être déposé sur la base des études d'avant-projet mi-2019.

Consécutivement à la déclaration de projet, afin de démarrer les travaux préparatoires relevant de sa maîtrise d'ouvrage, la Ville de Paris prévoit de déposer en amont une demande d'autorisation d'urbanisme sous la forme d'une déclaration préalable, portant notamment sur les travaux de désamiantage et les coupes et abattages d'arbres nécessaires aux travaux de dévoiements des réseaux concessionnaires.

7.4. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE THEME 7

Concernant « la mise en compatibilité du PLU »

La Ville de Paris rappelle dans le mémoire en réponse, que « le dossier mis à l'enquête publique se base sur un niveau d'études de type *schéma de principe*, alors que la définition technique précise du projet dans toutes ses composantes nécessite des études complémentaires ».

La commission estime que cette indication apporte un éclairage intéressant puisqu'il contextualise les éléments d'information communiqués à l'enquête publique, en les replaçant dans les différentes étapes nécessaires à la finalisation des modalités d'insertion du projet de prolongement du T3 dans le site classé de l'avenue Foch, notamment liées aux étapes d'instruction du Permis d'aménager et d'accord express du Ministre chargé des sites, après consultation de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites, voire de la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages.

De même, la commission a bien noté l'apport de la démarche d'instruction du permis d'aménager qui permet d'associer le

niveau local (commissions) et le niveau ministériel, à la préservation et mise en valeur du site classé.

Par ailleurs, la Ville de Paris expose clairement l'histoire du classement du site et ses contraintes, dont les conditions sont intégralement respectées : le projet ne prévoit aucune aliénation du domaine public parisien, et ne nuit aucunement à la destination de « promenade » du site classé.

Enfin, le dernier point à examiner est celui de la servitude des EBC : la Ville rappelle la prescription du code de l'urbanisme qui permet notamment son évolution lors de la mise en compatibilité du PLU.

La Commission d'enquête pense que le projet d'aménagement du T3 pourra ne porter aucune atteinte au site classé, et en conséquence elle peut être favorable à la mise en compatibilité du PLU.

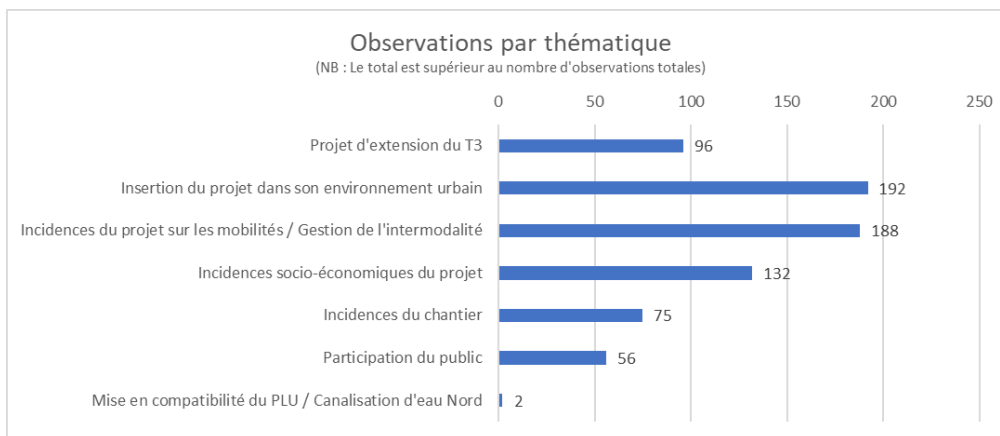
Concernant « le remplacement de la canalisation d'eau potable nord »

Après avoir notifié dans son PV de synthèse qu'aucune question n'a été posée par le public sur ce sujet, la Commission d'enquête constate que les maîtres d'ouvrage n'ont pas souhaité apporter des éclairages complémentaires sur cet aspect du dossier d'enquête. A la lecture des éléments du dossier, la Commission d'enquête pense que ces travaux sont nécessaires puisque la canalisation doit être en partie dévoyée, et permettent de moderniser l'ouvrage, et ainsi de mieux en sécuriser l'exploitation.

3.4. Synthèse des observations du public

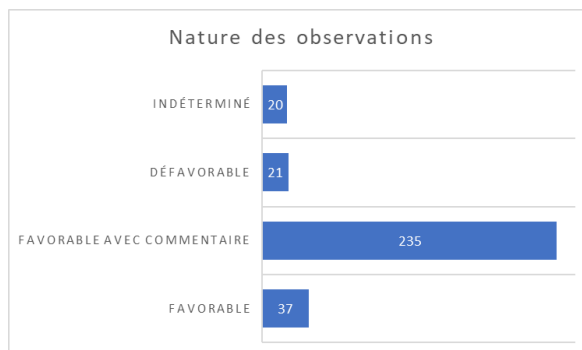
L'analyse synthétique de l'ensemble des observations fait apparaître les informations suivantes :

	T1 Projet	T2 Insertion	T3 Incidences mobilités	T4 Incidences socio-éco	T5 Incidences chantier	T6 Participation du public	T7 PLU Autres
%	13%	26%	25%	18%	10%	8%	0% (NR)



Trois attitudes prévalent : ceux qui approuvent globalement le projet de prolongement tel que présenté dans le dossier, ceux qui l'approuvent tout en émettant des critiques et des interrogations et ceux qui désapprouvent le projet.

Avis favorables	Avis favorables avec critiques	Avis défavorables
13%	80%	7%



En conclusion, sur les 303 contributions déposées, 272 sont favorables, ou favorables avec critiques, au projet de prolongement du Tramway T3 jusqu'à la Porte Dauphine.

Fait à Paris, le 4 décembre 2018

La Commission d'Enquête

Stanley GENESTE
Président

Catherine MARETTE
Membre Titulaire

Régis THEPOT
Membre titulaire