

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE AU

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

GRILLES DE DÉPOUILLEMENT
DES OBSERVATIONS ENREGISTREES
DANS LES REGISTRES

Annexé du procès-verbal de synthèse et présenté le 13/11/18 au maître d'ouvrage

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
----	------	----------	---	---	---	---	---	-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	---

SOMMAIRE

REGISTRES	OBSERVATIONS	PAGES
16-R : Registre (format papier ouvert en mairie 16e arrt)	9 observations	pages 4 à 6
17-R : Registre (format papier ouvert en mairie 17e arrt)	20 observations	pages 6 à 11
M16-R : Registre (format papier ouvert sur le marché Bruix, 16e arrt)	19 observations	pages 11 à 14
M17-R : Registre (format papier ouvert sur le marché Berthier, 17e arrt)	28 observations	pages 14 à 17
<i>PRE-R : Registre (format papier ouvert à la préfecture de la Région IdF, de Paris)</i>	<i>aucune observation</i>	
ER : Registre électronique (format dématérialisé)	227 observations	pages 18 à 113
	<i>Dont 12 courriels reportés sur le registre électronique</i>	
6 registres	303 observations	

303 observations dont 11 contributions portées en nom collectif (élus, associations, syndicats, entreprise)

- Mairie du 16e arrt : observation 16R-6
- Mairie du 17e arrt : 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

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation						
								1	2	3	4	5	6	7

BILAN DU DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS

REPARTITION DES OBSERVATIONS ENREGISTREES %	FAVORABLE	CRITIQUE/ COMMENTAIRE	DEFAVORABLE
		13%	80%

THEMES	1 Projet d'extension du T3	2 Insertion du projet dans son environnement urbain	3 Incidences du projet sur les mobilités Gestion de l'intermodalité	4 Incidences socio-économiques du projet	5 Incidences du chantier	6 Participation du public	7 Mise en compatibilité du PLU Canalisation d'eau Nord
		<ul style="list-style-type: none"> - Pertinence de l'extension - Choix du tracé, - Bouclage au Pont du Garigliano, - Positionnement des stations, - Suppression des ouvrages d'art (passages souterrains), - Choix des modes de transport et d'alimentation, - Horaires d'exploitation et maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> - Paysage et grandes perspectives urbaines - Aménagement des espaces publics - Mobiliers urbains - Nature en ville. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation automobile - Stationnement et livraisons - Interconnexion avec les autres modes de transports en commun - Mobilités cyclistes - Mobilités 2 roues (hors cycles) - Mobilités piétonnes 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts sur la vie quotidienne - Impacts sur la santé - Sécurité, - Impacts sur les activités présentes 	<ul style="list-style-type: none"> - Exécution des travaux - Conditions de circulation - Maintien de l'accessibilité aux immeubles, équipements, commerces - Nuisances - interface avec les autres chantiers - Indemnisation des commerçants 	<ul style="list-style-type: none"> - Concertation - Objet de l'enquête publique - Contenu et lisibilité du dossier - Information du public - Permanences - Réunions publiques
%	13%	26%	25%	18%	10%	8%	0%

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								Registre (format papier ouvert en mairie 16e arrondissement)							
16R-1	26/09/18	PECTIER MARC	X			X		- Est inquiet du flux de circulation pendant travaux sur le bd Lannes dans le sens Muette vers Dauphine ; les plans présentés à l'enquête ne montrent pas la gestion des flux de circulation pendant la période de travaux ; - Propose de soulager cet axe en ré-ouvrant l'avenue du Maréchal Fayolle en continu entre la Porte de la Muette et la Porte Dauphine.						X	X
16R-2	06/10/18	SEGARD ERIC AVQCMD		X		X		AVQCMD - Demande : 1) quels sont les immeubles identifiés dans le document D4 qui font l'objet de nuisances sonores et vibratoires ; 2) 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).						X	X
16R-3	?	Non renseignée	X		X			- Déclare « C'est un projet urbain qui va redistribuer l'espace public au profit des transports en commun et des piétons » ; - Estime « c'est une très bonne chose » ; - Conclut « je ne qu'être d'accord ».	X						
16R-4	15/10/18	COFFE PATRICK 35 rue Pergolèse 750016	X			X		- Ecrit « la Porte Maillot est extrêmement passante en termes de véhicules.../... beaucoup de bouchons » ; -Estime « le tramway peut apporter un moyen de transport supplémentaire, mais aussi couper la circulation Porte Maillot » ; - S'interroge « est-ce que le trafic passera toujours ou se déportera sur d'autres Portes » ; - Conclut « j'espère que ce projet s'inscrira dans une logique avec des voitures et laissera la possibilité de circuler sans tout bloquer »	X	X					
16R-5	25/10/18	ALID S	X			X		- Estime « la restructuration de la Porte Maillot va faire évoluer ce quartier et la	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 4 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
		23 rue Weber 75116 Paris								mise en service du T3 participera fortement à la réussite du nouveau quartier » - Est satisfait en tant que riverain : 1) que le tracé du T3 soit éloigné des immeubles d'habitation et son traitement engazonne viendra en appui du végétal de la limite du bois de Boulogne ; 2) que le projet participe à la limitation de la circulation importante sur ce secteur.									
16R-6	25/10/18	Mairie du 16e arrondissement	X				X			- La mairie du 16e est favorable 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 » - Elle appelle à une vigilance particulière sur 2 points : 1) 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) le devenir de la ligne PC1 ; il ne subsistera qu'une voie unique dans chaque sens entre la Porte Dauphine et la Porte Maillot et en conséquence la ligne PC1 sera interrompue à la Porte Dauphine dans le sens Porte de Champerret ; les solutions de compensation permettant de rejoindre la Porte Maillot ou d'autres points de correspondance intermodale devront être précisées.	X	X							X
16R-7	31/10/18	A. LE CAMUS	X				X			Écrit « question prolongements Porte Dauphine à Porte Garigliano ? »	X								
16R-8	31/10/18	Habitant bd Gouvion St Cyr 75016	X				X			- Demande : 1) quand débiteront les travaux ? 2) quels sont les horaires de travail du chantier ? 3) quels sont les horaires d'exploitation du T3 ? 4) quel bruit pendant la mise en service ? 5) des feux sont-ils prévus dans les rues perpendiculaires ? 6) pourquoi ne pas prévoir des permanences le soir (19h-21h) car les gens travaillent ? 7) Quelles sont les zones de travaux pouvant fragiliser les immeubles à côté du tramway ? 8) Un dédommagement est prévu pour les zones les plus impactées par les nuisances sonores ? 9) Un avocat est-il prévu pour faire respecter les règlements de chantier ?							X	X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
16R-9	31/10/18	ERSNT MF	X			X		- Souhaite savoir si le tram amènera des vibrations et donc du bruit et comment sont envisagés les trottoirs pour les piétons - Considère que les artères qui seront réduites amèneront plus de circulation, donc de bruit et de pollution.			X		X				
Registre (format papier ouvert en mairie 17e arrondissement)																	
17R-1	29/09/18	ELLOUZ ADELINE 21 avenue Paul Adam 75017	X			X		- Demande : 1) si l'avenue Paul Adam vers l'avenue Emile et Armand Massard sera à sens unique ou à double sens ; 2) si l'on pourra tourner au carrefour bd Berthier rue Jules Bourdais ; 3) quelles rues aux alentours vont être impactées par la suppression des places de parking avenue Paul Adam ; 4) si le bruit du tramway le soir est supportable ; - Signale : 1) que l'allée du marché est fermée 2X2 par semaine pour le marché et son installation ; 2) qu'il manque le retour de circulation de Stéphane Mallarmé vers l'avenue Paul Adam ; 3) un doute sur le nombre d'arbres existants répertoriés rue de Courcelles et dans les squares ; 4) que la proximité du tramway avec les habitations du 1 ^{er} étage n'est pas à négliger ; - Trouve globalement qu'on réduit de plus en plus les voies de circulation pour les voitures, au profit des vélos et que cela crée plus de pollution avec des embouteillages permanents.			X	X	X	X			
17R-2	29/09/18	PIHOUEE SOPHIE 1 rue Aumont Thiéville 75017 Paris	X			X		- Demande : 1) 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. 2) que les « tronçons » soient réalisés par « petits bouts » afin de ne pas « pourrir la vie de tous les habitants sur 5 ans ». 3) si la mairie envisage d'exonérer de taxe foncière/taxe d'habitation les habitants pour compenser les préjudices subis (pollution sonore, poussière, etc...).			X		X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75										
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7			
										4) quel est le retour objectif des habitants vivant avec des fenêtres sur le passage de tramways quant aux bruits (bruits des rails et signaux sonores) ; 5) 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 ? » ; 6) 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 » ; 7) que soit nommé un avocat qui puisse faire valoir les droits des habitants lorsque la charte des travaux n'est pas respectée ; 8) quelles mesures sont prévues pour protéger les riverains des poussières d'amiante.										
17R-3	29/09/18	GARÇON LAURENCE 29 avenue Paul Adam 75017 Paris	X							Fera part de ses observations sur le registre électronique										
17R-4	29/10/18	MOULY JACQUES 75017 Paris	X					X		- Emet un avis défavorable sur le projet car : 1) Il existe déjà une liaison par le RER C qui part de la Porte de Clichy, passe par la Porte Péreire 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 2) Il considère que les dépenses de transport devraient être orientées vers celles nécessaires pour l'organisation des JO de 2024 3) Il serait judicieux d'attendre la fin des travaux en cours Porte Maillot avant de créer de nouvelles perturbations à la circulation 4) Le passage souterrain sous la Porte de Champerret va être comblé et la circulation va y devenir « un enfer »	X		X		X					
17R-5	4/10/18	Résident avenue de la Porte de Villiers 92200 - Neuilly	X				X			- Considère que 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.	X	X		X						
17R-6	4/10/18	MOREAU NICOLE	X				X			- Même observations que 17-R1-5 « ce projet est complètement fou ».	X	X		X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
17R-7	4/10/18	LAFEUILLE C résident immeuble Stéphane Mallarmé	X				X	- Emet un avis défavorable sur le tracé de la variante nord, 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.			X	X		X			
17R-8	4/10/18	Copropriétaire 7 avenue Stéphane Mallarmé	X				X	- Emet un avis défavorable sur le tracé de la variante nord, l'avenue Mallarmé étant beaucoup plus étroite que le bd Berthier.			X	X		X			
17-R-9	4/10/18	GARÇON Laurence 29 avenue Paul Adam 75017	X				X	<p>- 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 parce que :</p> <p>1) le tramway suit les bd des maréchaux 2) le bd Berthier est 10 m plus large que les avenues Paul Adam et Mallarmé ; il dispose de contre-allées, d'une densité de population plus faible et d'un accès direct au pôle Champerret 3) il évite de devoir boucher des tunnels</p> <p>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 » continuels ; 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 ?</p> <p>- Demande à être consultés cette fois ; « le tram oui, mais sur un tracé le moins gênant pour toute la population alentour »</p> <p>- 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.</p>			X	X		X	X	X	
17R-10	4/10/18	CHOUCHIKI G	X				X	<p>S'interroge sur :</p> <p>1) les mesures prises pour pallier les difficultés de circulation, 2) l'approvisionnement des commerces le long du tracé, 3) l'impact sonore sur la circulation routière existante.</p>				X		X			
17R-11	17/10/18	KZOMAREK	X				X	- S'interroge sur :				X		X	X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
		18 rue Gourgaud 75017						1) d'éventuelles incidences psychologiques induites par les travaux (surconsommation de calmants, etc...) et sur les impacts sanitaires correspondants 2) les mesures de protection des piétons pendant les opérations de désamiantage ; des cheminements suffisamment éloignés sont-ils prévus ? 3) les risques de perturbation des réseaux Internet et télécom pendant les travaux.							
17R-12	18/10/18	de NANTEUIL Patrick 23 rue Descombes 75017	X				X	- Demande : 1) qu'est ce qui a prévu pour l'importante caserne des pompiers, pendant le chantier et après la mise en service du tramway ; 2) comment vont être organisées la future circulation des autobus (6 lignes, dont 5 terminus) ; Il s'interroge notamment sur les futures conditions de traversée des portes Maillot et Champerret par le tramway et les bus, en particulier pour les lignes 73 et 82 de bus à Maillot et souligne que l'itinéraire nord du tramway lui paraît beaucoup plus adapté.		X	X	X			
17R-13	18/10/18	PAULANDRE Jacques rue Guersant 75017	X				X	- S'étonne de constater que les tunnels de la porte de Champerret et de la porte de Courcelles vont être bouchés ; - Se demande pourquoi on ne les utilise pas pour passer de Paris à la banlieue et vice-versa ; - Considère que l'absence de ces tunnels va aggraver les problèmes de circulation dans le quartier Champerret Maillot -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...		X		X			
17R-14	04/10/18	Habitant du bd Pereire	X				X	- Signale dans le dossier d'enquête l'absence d'un plan de circulation (situation aujourd'hui et demain) au niveau de la Porte Maillot comparable à celui présenté pour la Porte Dauphine - Regrette l'absence de propositions de parking pour compenser la suppression des places de stationnement.		X	X		X		
17R-15	18/10/18	Habitant avenue des Ternes	X				X	- Note un progrès relatif mais regrette l'asphyxie urbaine de Paris intramuros et			X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 9 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
		75017 Paris								recommande une obligation de stationnement pour les bus et cars de tourisme pour qu'ils ne tournent pas à vide dans Paris afin de ne pas payer le parking.							
17R-16	22/10/18					X				- S'interroge sur : 1) la problématique de stationnement place Gouvion Saint-Cyr en indiquant que la place existait pour une solution avec stationnement et peut-être même avec voies de circulation 2) l'énormité des travaux en soulignant qu'un constat officiel avant les travaux rassurerait (risque de bris de vitrines par ex).		X				X	
17R-17	18/10/18	DICCIOTTO C	X		X					- Considère que la suppression des tunnels est une bonne chose et regrette que celui de la porte Maillot ne le soit pas également - Recommande afin d'améliorer le report intermodal : 1) de restructurer dès maintenant les lignes d'autobus, 2) de ne pas le repousser à une échéance lointaine ; - Souligne : 1) les gares routières de bus sont situées en périphérie ; 2) à titre d'exemple les terminus de Levallois ou de Sèvres n'ont plus lieu d'être et les bus pourraient arriver jusqu'à Paris intramuros - Considère: 1) le tramway doit être prolongé jusqu'à la porte de Saint-Cloud, dans le but de rationaliser l'architecture des services de la RATP ; 2) faire revenir les bus à leur origine permettra d'en réduire les coûts, tout en améliorant les capacités offertes aux voyageurs - Recommande : 1) de mener à bien la refonte des bus parisiens, 2) de ne pas se limiter à une approche cosmétique 3) car l'urgence guette en particulier à cause de la pollution de l'air ; - Conclut « le tramway constitue la meilleure opportunité pour le faire et sans rien négliger ».	X	X		X			
17R-18	4/10/18	LANDIN Anne 44 rue des Dames 75017 Paris	X			X				- 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 ?						X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
17R-19	18/10/18	ROZO Elisabeth Rue Emile Allez 75017 Paris	X				X			- Indique son adhésion au projet et au 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 ; - Demande : 1) les entreprises mettent en place suffisamment d'effectifs pour que les travaux soient effectués dans les meilleurs délais ; 2) de s'intéresser aux méthodes de travail utilisées à l'étranger qui permettent d'avoir des délais de réalisation plus court ; idem en ce qui concerne la disposition des sièges à l'intérieur des rames ; 3) pourquoi la prolongation du tramway jusqu'au pont du Garigliano n'est toujours pas à l'ordre du jour, l'argument économique lui paraissant insuffisant ; 4) en l'absence de cette prolongation le parcours des bus soit amélioré ; 5) 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 ; 6) d'améliorer le bilan des suppressions d'arbres bd Gouvion Saint-Cyr ; -Conclut en attirant l'attention sur les circuits des bus 163, 164 et 165 à la Porte Champerret -Ajoute le souhait que soit prévu un terminus intelligent pour ces lignes.	X	X	X			X	
17R-20	22/10/18	MASSE Pascal	X				X			- Demande comment le public pourra être informé préalablement à l'avenir des réunions d'information diligentées par la mairie du 17 ^{ème} sur les travaux du tramway.						X	X
M16-R : Registre (format papier ouvert sur le marché Bruix, 16e arrondissement)																	
M16- R-1	13/10/18	TONYVE Bienvenu (régisseur du marché)	X				X			Souhaite que le marché Bruix soit maintenu.		X		X			
M16-R-2	13/10/18	BONNEVAL Pascale (résidente proche)	X				X			- Souhaite le maintien pendant les travaux : 1) du marché 2) de l'accès à pied jusqu'à la porte Maillot	X			X	X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										3) d'un accès au périphérique et à pied au bois de Boulogne 4) des réseaux divers (eau, électricité, internet, assainissement) - Demande : 1) quels sont les horaires du chantier et si les travaux auront lieu uniquement du lundi au vendredi 2) si le PC1 sera maintenu pendant les travaux et sur quelle portion du parcours du bus							
M16-R3	13/10/18	Un riverain de la rue Marbeau	X				X			- Souhaite en tant que cycliste qu'on entretienne l'existant avant de se lancer dans de nouveaux travaux onéreux.	X						
M16-R4	13/10/18	CATON Claire (riverain)								Fera part de ses observations sur le registre électronique.							
M16-R5	13/10/18	de LARRARD M.P	X				X			- Demande de penser aux riverains, piétons et enfants.				X			
M16-R6	13/10/18	PARIS Hubert (riverain)	X				X			- Pose des questions sur le projet bd de l'amiral Bruix entre les coupes 13 et 14 des plans de détail présentés sur le stand : <i>Stationnement</i> 1) côté opposé au tramway on va passer de 3 lignes de stationnement (1 sur le bd, 2 sur la contre-allée) à seulement 2 (sur la contre-allée) sur quelle longueur ? 2) côté tramway on va passer d'1 ligne de stationnement à ? Combien de places de stationnement vont être supprimées entre la porte Maillot et la porte Dauphine ? Quelles solutions alternatives sont proposées pour les riverains, et pour les utilisateurs du centre sportif Jean-Pierre Wimille ? <i>Circulation</i> : 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 ?		X		X			
M16-R7	13/10/18	JOURDAINNE Odile (riveraine rue Marbeau)	X				X			- Indique qu'elle est très satisfaite de la tenue d'une permanence de la commission d'enquête sur le marché. - Est préoccupée par le coût des travaux et par le chantier que la création de la		X			X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										ligne va entraîner. - Même si le tramway pourrait présenter une utilité pour les personnes à mobilité réduite elle trouve que la voie Dauphine – Champerret est très bien desservie et sans souci et trouve que l'utilité reste réduite. - Est embêtée également par la coupe des arbres cinquantenaires qui ne seront remplacés que par de jeunes arbres n'absorbant pas autant la pollution, etc...							
M16-R8	13/10/18	SEGARD Eric Président de l'AVQMPD (association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine)	X				X			- Salue l'initiative consistant à tenir une permanence de la commission d'enquête sur le marché. Fait référence aux observations qu'il a déjà déposées sur le registre électronique relatives aux nuisances vibratoires potentielles, en lien avec l'exploitation du tramway. - Demande qu'un huissier vienne constater l'état des immeubles avant les travaux et la mise en exploitation du tramway	X				X		
M16-R9	13/10/18	Une riveraine à vélo	X				X			- Demande que soit envisagée la possibilité d'entrer avec un vélo dans le tramway.		X					
M16-R10	13/10/18	LICOPPE S.	X				X			- Souhaite que le tramway fasse le tour complet de Paris.	X						
M16-R11	13/10/18	Un riverain	X				X			- S'inquiète du « potentiel constructible » qui apparaît sur les plans devant le palais des congrès de la porte Maillot en soulignant qu'un immeuble serait gravement préjudiciable. Souhaite qu'un dessin de ce qui est projeté soit fourni.	X						
M16-R12	13/10/18	M BENOIT	X				X			- Demande comment se fera l'arrêt-dépose des cars de tourisme devant l'hôtel Méridien.		X					
M16-R13	13/10/18	Une ancienne riveraine, utilisatrice du marché	X				X			- Est favorable au projet mais souhaite que son tracé soit revu en le déplaçant vers le périphérique afin de ne pas empiéter sur le bd Bruix. - Demande que le marché Bruix soit préservé.	X						
M16-R14	13/10/18	UN RIVERAIN	X				X			Demande que le marché Bruix soit préservé.	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
M16-R15	13/10/18	FLIARD F	X				X	Demande que le marché Bruix soit maintenu. - Signale une erreur sur la coupe 12 bis bd Bruix (le nombre de voies de circulation pour les voitures n'est pas juste dans la situation actuelle) et souhaite qu'il y ait plus de voies pour les voitures dans la situation future en considérant qu'il y a trop de voies prévues pour les cyclistes.				X		X				
M16-R16	13/10/18	QUESNAULT ISILDE	X				X	Même remarque que l'observation M16-R15. - Considère que cela va être invivable avec les bouchons.				X		X				
M16-R17	13/10/18	Un riverain de la future station porte de tramway « Porte des Ternes »	X				X	- Considère que la réalisation du tramway devrait s'accompagner de celle de parkings-relais de dissuasion, 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 ; - 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 ; - 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.				X	X		X	X		
M16-R18	13/10/18	COSTE Agnès riveraine rue Weber	X				X	- Est favorable au prolongement du tramway jusqu'au pont de Garigliano et à la création de parkings dans Paris. - Est défavorable au projet qui va dégrader son environnement pendant et après les travaux.								X		
M16-R19		LE BROUDER Roselyne (riveraine rue Weber)	X				X	Demande que le marché Bruix soit maintenu.			X							

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75													
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7						
								M17-R : Registre (format papier ouvert sur le marché Berthier, 17e arrondissement)															
M17-R1	20/10/18	Mme WARCOIN C	X			X		- Indique qu'il n'y aura pas de place Bd Gouvion Saint-Cyr pour la livraison des commerçants ; - Recommande de ne pas boucher les trémies porte de Champerret.	X		X												
M17-R2	20/10/18	Mme LABORIE Claude	X				X	- Est contre le projet qui va nuire à la qualité de vie des habitants.					X										
M17-R3	20/10/18	GAGO	X		X			- Est favorable au projet parce que c'est commode pour les personnes âgées et pour tout le monde.					X										
M17-R4	20/10/18	Non renseignée	X				X	- Se demande pourquoi tant de travaux, alors que l'on n'arrive pas à réparer la chaussée et à nettoyer les trottoirs.							X								
M17-R5	20/10/18	Non renseignée	X		X			- Avis favorable sur le projet ; mode de transport plus fluide, confortable et propre.			X												
M17-R6	20/10/18	Non renseignée	X		X			- Avis favorable sur le projet ; - Considère que les travaux sont un peu longs ; - Constate qu'il n'y a pas d'utilisation des souterrains qui vont être comblés ; - Temps de parcours un peu long depuis la Porte de Vincennes et se demande quand sera prévu le tour complet de Paris.	X					X									
M17-R7	20/10/18	MAGNAN A	X		X			- Avis très favorable en comparaison avec les arrondissements bénéficiant déjà du tramway : moins de bruit que les bus, un bruit plus doux et un passage très régulier ; - Demande à quand le raccordement entier autour de Paris ?	X														
M17-R8	20/10/18	Non renseignée	X			X		- Demande de prévoir des cartes de réduction significatives pour les familles.			X												

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
M17-R9	20/10/18	ELLOUZ Adeline (voir également 17-R1)	X			X				- Demande si le tracé par la variante nord est définitif et pense que la variante par le Bd Berthier serait plus logique.	X						
M17-R10	20/10/18	MORIN Patricia	X		X					- Est favorable au projet ; - 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.					X		
M17-R11	20/10/18	ALAHFAUCH Nicole	X			X				- Est favorable au tramway mais contre le tracé avenue Paul Adam ; le tracé bd Berthier est plus direct et plus direct et probablement moins coûteux ; - Est inquiète pour les nuisances provoquées par les travaux.	X				X		
M17-R12	20/10/18	Riverain boulevard Berthier	X		X					- Est très favorable au projet et au tracé nord qui respecte mieux l'environnement et permettra de préserver les arbres du boulevard Berthier - Souhaite qu'il y ait une politique de tarification unique et continue : bus, métro, tramway et RER.			X				
M17-R13	20/10/18	Riveraine avenue Paul Adam	X		X					- 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.		X			X		
M17-R14	20/10/18	Non renseignée	X			X				- Est contre le projet qui va encore plus perturber la circulation automobile parisienne.			X				
M17-R15	20/10/18	Non renseignée	X		X					- Est favorable à un tramway qui ferait tout le tour de Paris.	X						
M17-R16	20/10/18	Riveraine avenue Paul Adam	X			X				- S'était déjà manifestée contre la variante nord à l'occasion de la concertation effectuée il y a 2 ans ; - Estime que ce tramway viendra, en plus des nuisances actuelles, réveiller chaque nuit les populations avant la mise en service, le service de maintenance étant notamment très bruyant.	X			X		X	
M17-R17	20/10/18	Non renseignée	X			X				- Préconise une tarification unique métro-tramway- bus avec un seul ticket pour 1,5 h de transport ; - Veiller à la sécurité des traversées devant et derrière le tramway (cf Porte de Versailles) ;			X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										- Souligne que le tramway est plus lent et met plus temps pour aller travailler que le bus.							
M17-R18	20/10/18	Non renseignée	X		X					- Est favorable au projet et espère qu'il y aura moins de trafic de voitures, ce qui peut-être bénéfique par exemple pour les écoliers.			X				
M17-R20	20/10/18	Non renseignée	X			X				- Demande de prévoir un passage de véhicules de la rue Bayen pour aller à gauche vers le bd Gouvion Saint-Cyr.			X				
M17-R21	20/10/18	Non renseignée	X			X				- Espère qu'il n'y aura pas autant de gêne qu'en ce moment porte d'Asnières (bruit, embouteillages, etc...).					X		
M17-R22	20/10/18	Non renseignée	X			X				- Signale qu'il y aura impossibilité depuis les rues Gourgaud et Flachet de rejoindre le côté Porte de Courcelles et rue de Senlis.			X				
M17-R23	20/10/18	Non renseignée	X		X					- Très favorable au développement des transports en commun par le tramway qui lui semble la solution la plus écologique pour améliorer la desserte de l'ouest parisien et en particulier le 16e.	X						
M17-R24	20/10/18	Non renseignée	X				X			- Est pour la prolongation du tramway vers l'ouest, celle vers l'est n'ayant aucun intérêt ; - Considère que la durée des travaux est inadmissible et qu'ils vont entraîner des dégâts dans les appartements.	X				X		
M17-R25	20/10/18	Non renseignée	X			X				- Considère que les coûts du tramway sont exorbitants (60.000 €/ml) ; - Est favorable à un tramway sur les mêmes voies que les automobiles sur le modèle de Berlin ; - Estime qu'il serait moins cher de mettre des caméras et de verbaliser les conducteurs indisciplinés qui s'engagent et bouchent des carrefours ; - Signale par ailleurs que les pistes cyclables cachées par des véhicules en stationnement et débouchant ensuite sur des carrefours (rue de Somme, avenue Stéphane Mallarmé, rue de Courcelles), sont dangereuses pour les cyclistes.	X		X				
M17-R26	20/10/18	BALDOCHI résident rue Gervex	X		X					- Trouve le projet excellent ; il va réduire la circulation automobile, supprimer l'aspect autoroute urbaine du boulevard Berthier et permettre un bien meilleur accès à la porte Maillot ; - Demande quand le tracé sera prolongé jusqu'à la porte de Saint-Cloud.	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
M17-R27	20/10/18	Mme LAURENS 7 avenue Stéphane Mallarmé	X			X				- Est contre le choix du tracé par l'avenue Stéphane Mallarmé : voie trop étroite, nuisances sonores et pollution.	X							
ER : Registre électronique (format dématérialisé)																		
ER-1	26/09/18	BUZZACARO EVELYNE 6 square du Thimerais 75017 Paris	X			X				- Estime « plus juste de choisir la variante sud (illustration 83), de faire passer le T3 sur le bd Berthier pour le tronçon allant de la place Léautaud à la rue de Courcelles, celui-ci étant plus large de X0 m que l'Av. Adam » ; - Souligne « Ce serait double peine d'ajouter le bruit et les vibrations du T3, plus près des habitations (que cela le serait bd Berthier) à celui de la circulation, plus dense que sur le bd Berthier » ; - Ajoute « Il est indispensable également de conserver le stationnement ».	X	X	X	X				
ER-2	26/09/18	BASSET BERNARD 6 rue de la Marne 94500 - Champigny-sur-Marne	X			X				- Approuve « On ne peut qu'applaudir cette réalisation qui compense l'absurde suppression du réseau de tram d'Avant-guerre » ; - Précise « mais cette ligne de tram n'aura vraiment acquis ses lettres de noblesse que le jour où la boucle sera bouclée ».	X		X					
ER-3	27/09/18	GAINARD SALIKA 47 bd Gouvion Saint-Cyr 75017 Paris		X		X				Présidente de la copropriété du 47 bd Gouvion St Cyr Conseil de quartier Ternes/Maillot - Souhaite « faire faire par vos soins un constat pré-travaux pour l'immeuble » ; - Explique « notre immeuble étant fragile.../... les vibrations lors de ces travaux vont dégrader notre immeuble » ; - Demande : 1) « Quels sont les horaires des travaux et jours (week-end?) ? » ; 2) « Quelle est l'adresse exacte des arrêts Porte Villiers et Porte des Ternes ? » ; 3) « En face de quels commerces ? » ; 4) « Quels sont les horaires exacts du début et fin de service des tram y compris le week-end ? ».	X	X	X	X	X			
ER-4	27/09/18	Test technique PubliLégal								Prestataire								
ER-5	27/09/18	Non renseignée								Teste fonctionnement								
ER-6	27/09/18	NACCACH Av. de la Porte Champerret	X			X				- S'interroge « l'obturation des tunnels de la Porte Champerret sera-t-elle source d'embouteillages pour ceux qui se dirigent vers la place Léautaud ? » ;	X	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
		75017 Paris								- Demande « Ne pourrait-on conserver ces tunnels ? ».								
ER-7	27/09/18	CHOLET ARNAUD	X				X			- Approuve le projet « un grand bravo pour ce prolongement du T3 » ; - Espère un prolongement jusqu'au Pont de Garigliano ; - Estime « dommage que le tramway soit du côté du Bois de Boulogne et non du côté des habitations (ou au centre de la voirie) » ; - Explique « les passagers de la station Bruix auront donc à traverser une double voie de circulation rapide, ce qui n'est jamais agréable » ; - Demande « contrainte liée au souterrain RERC est-elle insurmontable ? » ; - Indique un risque important d'engorgement de véhicules à l'entrée du tunnel des maréchaux « ce qui pourrait être préjudiciable à la circulation du T3 et à la tranquillité du quartier ».	X	X		X				
ER-8	27/09/18	PILLIEN 14 rue Labie 75017 Paris	X				X			- Demande « Pourquoi le prolongement du T3 s'arrête à Porte Dauphine et non pas au pont du Garigliano ? Cela permettrait de faire la boucle et d'avoir un tram tout autour de Paris » ; - Explique habiter Porte Maillot et prendre quotidiennement le PC1 jusqu'à la Porte Saint-Cloud « le PC1 est toujours bondé .../... il n'est pas dédoublé (avec 2 voitures articulées).../... souvent en retard » ; - Demande « Si vous ne prévoyez pas de prolonger le tram, essayez de dédoubler ces bus et d'augmenter leur fréquence ».	X		X					
ER-9	28/09/18	HAÏM 15bis bd Gouvion Saint-Cyr 75017 Paris	X			X				- Déclare « Je soutiens activement ce projet qui contribue à faire de Paris une ville du XXI ^{ème} siècle, engagée dans la transition énergétique » ; - Approuve « la fermeture des tunnels de la Porte Champerret car ils sont sources de nuisances sonores insupportables » ; - Demande « préciser les lieux et places des arrêts prévus. Voir en particulier la problématique liée aux stationnements indus et livraisons des clients du magasin.../... ».	X		X	X				
ER-10	29/09/18	MEYER FRANCIS 2 rue Gervex 75017 Paris	X				X			- Déclare « Ce projet est une aberration à tous points de vue » ; - Explique : 1) « le tram ne facilite que les trajets de Porte à Porte, ce qui n'est qu'une fraction infime des déplacements. Il est faux de prétendre que le tram réduit la circulation automobile » ;	X	X	X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E1800006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7	
								<p>2) « le comblement des passages souterrains créent des embouteillages à chacune des Portes » ;</p> <p>3) « les travaux interminables vont durer 4 ans.../... certains commerces n'y survivront pas » ;</p> <p>4) « 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 » ;</p> <p>5) « on aurait pu se dispenser de tout ce gaspillage avec la mise en place de bus électrique dans des couloirs réservés .../... solution plus économique ne nécessitant pas d'éventrer tous les quartiers traversés » ;</p> <p>- Estime « En bref, le tram est une solution du 19^{ème} siècle ».</p>								
ER-11	29/09/18	Non renseignée	X	X				<p>- Déclare « un grand bravo pour le prolongement du tramway jusqu'à la Porte d'Asnières et plus tard jusqu'à la Porte Dauphine »</p> <p>- Demande « pourquoi ne pas faire la jonction Pont de Garigliano/Porte Dauphine, tant attendu par un grand nombre de Parisiens ? » ;</p> <p>- Interroge « Tous les Parisiens n'auraient-ils pas tous le même droit et la même liberté de se déplacer ? Certaines zones du bd des Maréchaux seraient-elles réservées uniquement à leurs habitants et non accessibles au vulgum pecus ? » ;</p> <p>- Ajoute « Ils paient pourtant les impôts locaux ! » ;</p> <p>- Conclut « En espérant que le bon sens et le courage l'emporteront ».</p>	X		X	X				
ER-12	30/09/18	LVH rue Aumont-Thieville 75017 Paris	X				X	<p>- Déclare « le projet de tramway à Paris est un non-sens » ;</p> <p>- Explique :</p> <p>1) « Ratio emprise au sol/nombre de personnes transportées très faible.../...le BHNS 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 » ;</p> <p>2) « avoir détruit les souterrains / tunnels au Nord qui permettaient de fluidifier le trafic à Porte Clichy ou Porte d'Asnières par exemple est criminel.../... leur disparition ne correspond à aucun impératif technique ou même logique. Pourquoi les avoir démolis, où sont les justifications ? » ;</p> <p>3) « Les finances de la ville permettent-elles ce gigantesque chantier qui nous engage en tant que contribuables pour des décennies ? Comment résolvez-vous l'équation économique à l'heure où on parle de transports gratuits ?.../... je</p>	X		X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 20 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										n'ai pas trouvé de réponse sur le site » ; 4) « Pourquoi s'arrêter Porte Dauphine ? Quitte à construire ce tram, faites en sorte qu'il forme une boucle autour de Paris » ; 5) « Quel est l'impact sur le trafic automobile ? Comptez-vous sur l'évaporation de ce dernier .../... ? » ; 6) « Ayant subi mes travaux du tram à Porte de Versailles en 2000/2002.../... et voyant le résultat opérationnel, rendez-nous le PC2 ! » - Conclut « Nous faisons face à une posture idéologique.../... enjeu politique ».									
ER-13	01/10/18	CANGARDEL 19 rue Clapeyron 75008 Paris	X		X					- Ecrit «Je suis bien sûr d'accord » - Demande « 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».	X								
ER-14	01/10/18	MATHILDE 75017 Paris	X			X				- Déclare « je suis tout à fait pour le développement des transports en commun, mais les gros travaux entrepris ces dernières années dans le 17e pour le transport, ont tous eu d'énormes retards, des dérapages budgétaires insensés et des résultats pour le moment faiblaris puisqu'il y a plus de bouchons au Portes » ; - Estime « Soit tout sera fait rapidement.../...soit comme d'habitude, on va s'apercevoir que les bus PC fonctionnent mieux, que cela laissent rouler les voitures, que les tunnels des Maréchaux sont indispensables » ; - Demande où sont placées les pistes cyclables ; - Déplore que « cela coïncide avec les travaux de la Porte Maillot .../... la Porte sera bloquée pendant 5 ans .../... 10 ans de travaux » - Rappelle « la mairie de Paris souhaite fermer le périphérique, donc si les Maréchaux ne circulent plus ? » - Estime « Au final, pour mieux respirer, il faudrait plus de bus tous électriques. Ce serait mieux que tous ces travaux ».	X		X	X	X				
ER-15	01/10/18	PACCARD MONIQUE 7 rue Sisley 75017 Paris	X		X					- Estime « le prolongement du tramway est une bonne chose, mais il faudrait qu'il aille jusqu'au pont Garigliano ».	X								
ER-16	02/10/18	SERANA DAPSENS 1 rue Aumont Thieville	X			X				- Témoigne « 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			X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
		75017 Paris						<p>avoir des sueurs froides en pensant aux travaux .../... 4 ans .../...6 ans » ;</p> <p>- Demande « 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 ? » ;</p> <p>- Estime « Il est surréaliste de supprimer des places de stationnement .../... penser à la vie des familles et à celles des personnes âgées » ;</p> <p>- Souligne « 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 » ;</p> <p>- Conclut « Une habitante de quartier préoccupée par l'impact lourd au quotidien de ces 4 ans de travaux ».</p>							
ER-17	02/10/18	KORINEK JANE 10 rue Marguerite Long 75017 Paris	X				X	<p>- Remercie « d'avoir fait appel aux observations des riverains concernant les travaux du tram dans les 16e et 17e arrondissement » ;</p> <p>- Estime « Pour réduire le trafic dans la zone en travaux, il faudra inciter les gens à prendre les transports en commun. Or la ligne qui couvre le tronçon entre la Porte de Clichy et la Porte Dauphine.../... est le RERC qui ne circule sur ce tronçon qu'au rythme d'un train tous les quarts d'heure .../... 2 trains en heure de pointe » ;</p> <p>- Explique qu'il existe deux problèmes :</p> <p>1) « les heures de pointe sont définies de façon trop réduites, et devraient être définies jusqu'au moins 01h le matin et 20h le soir » ;</p> <p>2) « les trains sont souvent annulés » ;</p> <p>- En déduit « le RERC n'est pas un moyen de transport efficace et fiable » ;</p> <p>- Conclut « Pour réduire le trafic dans la zone, il faudrait élargir la définition des heures de pointe et veiller à ce que les trains prévus circulent effectivement ».</p>	X					X	X
ER-18	02/10/18	Non renseignée	X				X	<p>- Demande « Est-ce que le prolongement du tram pourrait prendre en considération le tronçon du RERC qu'il double ? » ;</p> <p>- Explique « la branche vers Pontoise est très longue. Peu de riverains l'empruntent pour des trajets dans le 17e » ;</p> <p>- Propose :</p> <p>1) « de rendre les trains du RERC direct sur cette partie, fermer les autres gares</p>	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 22 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										et garder seulement la correspondance Porte Maillot » ; 2) « d'avoir une ligne de bus PC en articulés et à fréquence élevée ».								
ER-19	03/10/18	POISSONNIER SERGE 8 rue Roger Bacon 75017 Paris	X				X			- Indique « J'ai une suggestion pour alléger les embouteillages lors des travaux dans le secteur de la Porte Villiers » ; - Explique « mettre temporairement en circulation à double sens un tronçon de la rue Guersant.../...en supprimant le stationnement d'un côté de ce tronçon » ; - Estime « Cela permettra aux usagers.../...de s'évader par le bd Péreire Nord .../...sans venir grossir inutilement le flot des automobiles cherchant à gagner le bd Gouvion Saint-Cyr ».	X		X					
ER-20	03/10/18	Non renseignée	X				X			- Demande « Pourquoi avoir supprimé le petit train qui circulait du pont Cardinet jusqu'à la Porte d'Auteuil ? C'était tellement sympathique ! ».	X							
ER-21	03/10/18	Non renseignée	X				X			- Déclare « Il aurait été judicieux que le tram fasse le tour complet » ; - Ajoute « et qu'on ne soit pas obligé de changer Porte Vincennes pour monter dans un autre tram comme c'est le cas actuellement ! ».	X							
ER-22	04/10/18	JOURDAIN MARC 4 rue Grappelli 75017 Paris	X		X					- Demande : 1) « Des études sur la circulation et la pollution des zones entre Porte d'Asnières et Porte Dauphine sont-elles faites ? » ; 2) « A-t-on un état des lieux avant travaux et un état prévisionnel après travaux réaliste ? » ; 3) « La destruction des tunnels Porte Champerret et Porte Maillot a-t-elle une conséquence sur la circulation automobile y compris sur le périphérique intérieur ? » ; 4) « Une alternative à ces destructions a-t-elle été envisagée ? » ; 5) « la Porte d'Asnières subit déjà des encombrements importants dès le passage d'une rame de tram en essai .../... qu'en sera-t-il pendant les travaux qui détourneront la circulation de Champerret vers celle-ci ? » ; 6) « Quel sera l'impact des travaux sur les transports en commun de surface qui passent par Champerret et bd Berthier ? ».	X	X	X			X		
ER-23	04/10/18	LANGLOIS-MEURINNE	X		X					- Déclare « Je suis très favorable à la création continuité du tram ».	X							

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
		26 rue d'Armenonville 92200 - Neuilly-sur-Seine															
ER-24	04/10/18	ARMAND 31 Av. Bugeaud 75116 Paris	X		X				- Écrit « Bravo pour cette initiative de tram et la concertation qui y est liée ».	X					X		
ER-25	05/10/18	ARMAND 31 Av. Bugeaud 75116 Paris	X		X				- Déclare « Belle initiative que de prolonger le T3 jusqu'à la Porte Dauphine » ; - Explique « Du point de vue des transports publics, c'est un plus. Et du point de vue de l'aménagement des bd de ceinture c'est une belle rénovation qui attend cette portion si elle est menée dans le même esprit que précédemment ».	X	X						
ER-26	05/10/18	BRUN	X			X			- Déclare « Ce projet est de bon sens, mais je suggère quelques points de vigilance » ; - Explique : 1) « faire un tracé qui soit compatible avec des tramways à deux étages pour anticiper l'avenir » ; 2) « faire des pistes cyclables à double sens car cela permet de doubler facilement et anticipent le développement des vélos électriques » ; 3) « conserver au maximum les tunnels routiers existants.../...étudier comment en conserver un maximum quitte à en raccourcir ou prolonger » ; 4) « lancer une enquête publique pour boucler le tram en allant vers les Portes de La Muette, Passy, Auteuil, etc. ».	X		X			X		
ER-27	06/10/18	BASQUIN MAURICE	X		X				- Déclare « Je suis favorable à ce projet » ; - Explique « notamment avec la création d'une station Porte des Ternes et la piétonisation d'une partie du bd Gouvion Saint-Cyr » ; - Demande « de réduire le plus possible la durée des travaux ».	X					X		
ER-28	06/10/18	DUMAT 17 Av. Paul Adam 75017 Paris	X				X		- Écrit « Ce projet est aberrant !!! ».								
ER-29	06/10/18	SEGARD président AVQPMD		X		X			Association de Valorisation du Quartier Paris maillot Dauphine (AVQPMD) PJ n°29 sur le registre électronique	X	X		X	X	X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7		
								<ul style="list-style-type: none"> - Indique « Après avoir rencontré le 6/10/18 le président de la commission d'enquête, parcouru la très riche documentation sur l'ensemble du projet, finalement identifié les 4 immeubles objets d'une modification possible de leur environnement sonore » ; - Explique «le croisement du bd Bruix avec les rues Marbeau et Lalo, se situe au-dessus de vastes espaces immobiliers actuellement libres d'occupation » : <ol style="list-style-type: none"> 1) « le passage souterrain dans le prolongement de la rue Lalo (actuellement condamné et potentiellement réutilisé pour abriter le poste de redressement de la station Lalo Bruix) » ; 2) « une remise dans laquelle la voirie de Paris stocke le sel en prévision de la glace au sud du square Parodi » ; 3) « d'autres très vastes espaces actuellement vides (information donnée par l'urbaniste de la Mairie du 16e au moment où la ville a envisagé de transformer le tunnel Henri Gaillard en parc de remisage d'autocar) » ; - Rappelle « 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 » ; - Constate « 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) » ; - Signale « 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-30	07/10/18	Non renseignée	X				X	<ul style="list-style-type: none"> - 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 » ; - Explique : <ol style="list-style-type: none"> 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 			X						

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										un seul ticket d'aller rejoindre le Nord et l'Est de Paris .../... ».								
ER-31	07/10/18	MOUMDJIAN 191 rue de Courcelles 75017 Paris	X				X			- Déclare s'opposer au tracé Paul Adam/Mallarmé ; - Explique : 1) « Il faut fermer et boucher les tunnels » ; 2) « Trop de riverains confrontés aux nuisances sonores pendant les travaux » 3) « 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) ; 4) « Nous sommes déjà en zone rouge en termes de pollution atmosphérique et sonore » ; 5) «Tracé plus cher et plus long à construire que la tracé Berthier/Villiers » ; - Conclut « Je recommande le tracé Berthier/Villiers ».	X	X		X	X			
ER-32	08/10/18	DESPAGNE PHILIPPE 92200 -Neuilly-sur-Seine	X		X					Écrit « Opinion favorable à ce projet »								
ER-33	08/10/18	LANGLOIS HELENE	X				X			- Déclare : « C'est un très beau projet pour notre ville ! » ; - Critique « En revanche, le tracé de la Porte d'Asnières à la Porte Champerret ne me semble pas optimum » ; - Explique « En effet, 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 » ; - Ajoute « 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 ».	X				X			
ER-34	08/10/18	REVERT FRANCOISE 29 Av. Paul Adam 75017 Paris	X				X			- Estime « Il semble illogique de vouloir faire passer un tram Av. Paul Adam plutôt que bd Berthier selon le parcours du PC3 qu'il remplace » ; - Explique : 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 » ,	X	X	X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										3) « il faudrait boucher le passage souterrain automobile conçu pour fluidifier la circulation : coût des travaux + nouvelles difficultés de circulation », 4) « les travaux puis le tram viendraient perturber l'accès à une école, un conservatoire, 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 » ; - Conclut « Le trajet bd Berthier jusqu'à Champerrret 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-35	09/10/18	ROGER 53 Av. Foch 75116 Paris	X				X			- Souhaite mettre à profit ce 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 ; - Explique que « les conditions actuelles de circulation des étudiants aux heures de pointe sont inadmissibles en termes de sécurité » ; - Demande « d'assurer un cheminement piéton/vélo adapté entre l'Av. Foch et l'accès au bois de Boulogne. L'organisation actuelle est entièrement dédiée à la voiture !!! » ; - Explique que « cette approche pourra accessoirement permettre un accès digne et sûr au monument de Lattre par création d'un passage piéton ».		X		X					
ER-36	09/10/18	ANNET RICHTER 47 Av. de Versailles 75016 Paris	X				X			- Déclare « Ceci est une très bonne nouvelle, mais en tant qu'habitante du 16e, je voudrais bien voir le prolongement de la Porte Dauphine jusqu'au pont Garigliano pour boucler le cercle ».	X								
ER-37	09/10/18	GARCON LAURENCE 29 Av. Paul Adam 75017 Paris	X				X			Dépose une contribution détaillée et joint le texte en PDF. PJ n°37 sur le registre électronique « Non au tracé par l'Av. Paul Adam » - Déclare « Je m'oppose au passage du tramway T3 sur les avenues Paul Adam et Mallarmé en lieu et place du tracé Sud, bd Berthier » ; - Explique que « ses raisons sont produites à partir de l'étude du dossier .../... et en fonction d'une expérience de 30 ans dans ce quartier » :	X	X	X	X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7				
								<p>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 » ;</p> <p>2) « 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 ...) » ;</p> <p>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 ? » ;</p> <p>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 ? » ;</p> <p>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,</p>											

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>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.../... » ;</p> <p>6) « Une circulation dense : 5 avenues, deux voies ferrées centrales à traverser, un apport considérable de piétons = danger. Le tram devra se frayer un chemin pour passer 3 intersections. Il en sera de même pour les véhicules vis-à-vis du tram et des piétons » ;</p> <p>7) « Vous nous proposez une ligne ferroviaire au cœur même d'un quartier très animé et bordé de nombreux sites sensibles. Ont-ils tous été informés ? Ont-ils donné leur Avis ? Ces Avis sont-ils favorables ? » ;</p> <p>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 ? A ce bruit inévitable, trop proche des habitations, s'ajoutent les vibrations inéluctables mais aussi la pollution visuelle et lumineuse.../... peu de personnes informées .../... dormir ou respirer, nous n'avons déjà plus le choix ! » ;</p> <p>9) « Un coût de chantier très certainement supérieur au tracé direct par le bd Berthier .../... entre une voie directe vers la Porte Champerret et un tracé détourné par les plus étroites Av.s Paul Adam et Mallarmé, comprenant deux courbes et le remblais d'un immense tunnel, quelle est réellement l'option la moins coûteuse financièrement et humainement ??? » ;</p> <p>- Propose « Un tracé sans courbe en léger retrait des sites sensibles et en continuité du trajet d'origine .../... traverser le rond-point.../... gare Avant la place Léautaud, puis au niveau de l'arrêt du PC3 .../... les contre-allées disposent d'une belle largeur pour l'aménagement des pistes cyclables .../... deux brasseries pourront profiter de la nouvelle clientèle des voyageurs .../... »</p> <p>- Suggère des compléments d'aménagement (rénovation du tunnel, pose de radars, revêtement remplacé par des enrobés antibruit) ;</p> <p>-Demande :</p> <p>1) « Pourrait-on nous communiquer – Avant toute prise de décision définitive- un retour d'expérience de riverains parisiens sur des sections semblables à celle</p>							

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										que vous nous proposez ? » 2) 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) ? » 3) 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-38	09/10/18	Non renseignée 75017	X				X			Double de l'observation ci-dessus n°37									
ER-39	09/10/18	ARNAUD CHOLLET 75116 Paris	X				X			Complément à l'obs. N°7 - Constate « Concernant la partie Bruix-Dauphine (16e) il est prévu une prolongation de la contre allée du bd Bruix côté Paris qui ira jusqu'en bas de l'Av. Foch et faisant le tour de l'immeuble au bas de cette Av. » ; - Explique « On ne comprend pas bien la logique visant à créer de nombreuses places de stationnement à cet endroit alors que toutes les politiques urbaines s'orientent vers une diminution de la place de la voiture, d'où notamment le T3 » ; - Indique « En outre, il est mentionné sur la carte 2 de la pièce H (page 33) que l'entrée de cette nouvelle contre allée au bas de l'Av. Foch serait désormais accessible aux véhicules venant de Dauphine .../... dès lors risque que ces véhicules servent de point d'entrée et cette nouvelle contre allée comme voie de délestage .../... »	X	X	X						
ER-40	09/10/18	ANNIE MAIGNAN 12bis rue Descombes 75017 Paris	X				X			- Déclare « Habitante de la Porte Champéret, j'attends impatiemment le prolongement du tram jusqu'à la Porte Dauphine et espère bien que la ligne sera prolongée jusqu'au pont du Garigliano pour fermer la boucle ».	X								
ER-41	09/10/18	DELION 23 rue Galvani 75017 Paris	X				X			- Déclare « Comment ne pas se réjouir d'un tel projet nonobstant sur les mois de travaux, le bruit, la circulation difficile » ; - Estime « Au lieu et place des bus inconfortables surchargés irréguliers, les wagons aérés et confortables du tram ; au lieu des à coups du chauffeur dans une circulation dense, la douceur de suspension et régularité tranquille de la		X		X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										machinerie du tram, au lieu d'un paysage urbain défiguré, les zones bien dessinées et verdoyantes des trajets tram .../... c'est beau et confortable ».									
ER-42	09/10/18	DE GAGNY 5 place de la Porte Champerret 75017 Paris	X				X			- Indique avoir particip�� à la réunion publique du 9 octobre 2018, et n'avoir pu s'exprimer « malgr�� l'insistance de mon bras lev�� » ; - Demande « Comment, avec le trafic routier place de la Porte Champerret, imaginez-vous le déplacement des secours notamment la caserne des pompiers de Champerret ? » ; - Ajoute « 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 ? ».	X		X	X			X		
ER-43	10/10/18	JUPPE 7 rue Jean Mor��as 75017 Paris	X				X			- Déclare « Suite à la réunion publique du 9 octobre 2018 à l'�cole des Métiers de la Table, je voulais exprimer ma stupéfaction » ; - Explique « � 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 reliant la Porte Dauphine au pont de Garigliano ne répondrait ni aux demandes, ni aux usages des habitants du 16e arrondissement !!! Alors, comme cela, notre interlocuteur sous-entend que l'objectif n'a jamais été, d�s 2006, de ceinturer toute la capitale, via les bd des Maréchaux? » ; - En déduit « Ainsi, pour se rendre, du Nord au Parc des Expositions de la Porte Versailles, ou, du Sud l'Université de Paris Dauphine ou l'Espace de la Porte Champerret, nous serions condamnés à emprunter les correspondances? » ; - Demande « L'intérêt général ne commande-t-il pas de considérer les demandes et les usages de tous les Parisiens et Franciliens susceptibles de recourir aux transports en commun? » ; -Estime « En réalité, le fondement de cette opposition est bien trop politiquement incorrect pour être exprimé en réunion publique : l'entre-soi de nantis individualistes qui, hier, refusaient l'accueil de migrants l'orée du bois de Boulogne, et aujourd'hui, ne veulent pas que d'autres qu'eux ne puissent seulement traverser leurs quartiers résidentiels!!! D'autant que la plupart d'entre eux usent et abusent de leur(s) véhicule(s) individuel(s) sans se soucier de l'impact environnemental de telles pratiques!!! » ; - Conclut « C'est scandaleux !! ».	X							X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif :  lus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
ER-44	10/10/18	Non renseignée 29 Av. Paul Adam 75017 Paris	X				X	<p>- Indique « souhaiter transmettre une observation et une suggestion suite à la réunion publique du 9 octobre 2018 ».</p> <p>1) <u>Observation</u> :</p> <p>- Note « Toute enquête se doit, le plus possible et malgré tous les conflits d'intérêt, d'être objective. » ;</p> <p>- 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 ? » ;</p> <p>- Ajoute « 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 ? » ;</p> <p>2) <u>Suggestion</u></p> <p>- Rappelle « il a été dit hier que le tracé Nord par les Av. Paul Adam et Mallarmé, avait été décidé pour mieux desservir des équipements comme la piscine ... puis nous avons découvert que dans la mesure où il fallait fermer les tunnels, autant passer dessus ... mais dessus c'est plus étroit, très habité et très animé (immeubles de 8 étages, Centre Européen du Judaïsme, Eglise, conservatoire de musique, école, piscine, centres sportifs, crèche, centres médicaux...).</p> <p>- Demande « S'il nous coûtent si chers de fermer ces tunnels, pourquoi ne pas les conserver et les réhabiliter ? deux approches innovantes, testées ailleurs, sont peut-être à étudier par vos services : la concession des espaces, d'une part pour l'exploitation de parkings destinés aux riverains et mais aussi aux usagers en provenance de l'extérieur de Paris .../... et d'autre part, la concession des espaces des agriculteurs contemporains pour la création de potagers souterrains (voir le projet La Caverne dans le 18e arrt). Le tunnel Champerrret transformé en immense jardin de plantations de légumes avec une AMAP et du travail pour les riverains .../... »</p>	X			X			X
ER-45	10/10/18	Non renseignée	X				X	<p>Complément de l'observation n°30</p> <p>- Propose un itinéraire pour aller de Gambetta à Porte Maillot ;</p> <p>- Demande « penser au Boulois qui ont du mal à aller à Neuilly/Levallois/Clichy » ;</p> <p>- Conclut « C'est mieux si le tram T3 était bouclé ».</p>	X		X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 32 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
ER-46	10/10/18	JURQUET 47 Av. Aristide Briand 92120 - Montrouge	X				X			- Souhaite que « le prolongement du T3 soit l'occasion de construire sur toute sa longueur des pistes cyclables sécurisées et séparées du trottoir et de la circulation automobile » ; - Estime « En prenant en compte les apprentissages des précédents segments du T3, il sera possible d'aménager un itinéraire sur lequel la circulation sera apaisée ».	X	X	X				
ER-47	10/10/18	NICOLAS FLORIEN 62 rue Pierre Nemours 75017 Paris	X				X			- Estime « On a besoin de pistes cyclables séparées de la circulation, et séparées aussi des piétons, pour éviter les conflits avec les autres usagers » ; - Conclut « C'est une condition indispensable à la bonne entente entre les différents usagers ».		X	X	X			
ER-48	10/10/18	NICOLAS BARREYRE 147 rue Oberkampf 75011 Paris	X				X			- Demande « Profiter de ce prolongement pour construire des pistes cyclables clairement séparées des voitures, mais aussi des piétons » ; - Estime « Partout dans Paris où cela a été fait, c'est un vrai succès pour tous les type de déplacement » ; - Ajoute « Ce serait le moyen de réussir ces travaux pour la sécurité de tous ».		X	X				
ER-49	10/10/18	HADDAK MICHAEL	X				X			- Estime « Il est impératif d'installer une piste cyclable séparée de la chaussée par une bordure en pierre, la peinture n'étant pas suffisante pour protéger les usagers » ; - Ajoute « Il conviendra aussi de mettre en place un revêtement lisse, les pavés étant inconfortables et pouvant être dangereux lorsqu'il pleut » ; - Demande « Il faudra penser à installer des caméras pour permettre la vidéo-verbalisation des contrevenants (SAS vélo, passages piétons, piste cyclable) ».		X	X				
ER-50	10/10/18	FRANCOIS BENAROYA	X				X			- Demande le prolongement du pont Garigliano à la Porte d'Auteuil pour desservir les installations sportives (Roland Garros, Parc des princes) notamment dans la perspective des Jeux Olympiques de 2024.	X						
ER-51	10/10/18	Non renseignée	X				X			- Soutient l'observation n°50 pour faire du tramway « une vraie circulaire petite ceinture douce » ; - Explique « les Boulonnais auraient plus de possibilités de correspondances, si	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										le T3 pouvaient rapprocher Boulogne de Clichy/ Levallois/ Neuilly et l'Est de Paris ».									
ER-52	12/10/18	D'ANTHENAY 11 rue de Chartres 92200 - Neuilly-sur-Seine	X				X			- Interroge « Pensez-vous qu'il soit opportun de boucher les tunnels ? Notamment ceux entre Porte d'Asnières et Porte Dauphine ? » ; - Témoigne « La circulation Porte Maillot est déjà impossible .../...le tunnel qui passe sous la Porte Maillot est le seul axe de circulation tenable » ; - Ajoute « Ces travaux sont-ils opportuns et compatibles avec ceux de la gare EOLE qui paralysent déjà le quartier ? » ; - Conclut « Il y a déjà le PC qui fonctionne très bien et le RERC ».		X	X			X			
ER-53	12/10/18	SEGARD président AVQPMD		X			X			Association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine (AVQPMD) - Indique « L'Av. Foch est site classé » ; - Cite l'étude d'impact (cf. D1, page 28) « L'insertion proposée correspond à une traversée de la plate-forme à l'est de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny, en recul pour éviter les feux de circulation 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 statuare. 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 » ; - Explique « le tramway et ses catainers, coupent la perspective de l'Av. Foch, et amputent une partie de l'Av. qui est site classé » ; - Propose « Pour pallier l'atteinte à un site classé, deux solutions : ôter les catainers nuisant à la perspective, ou insérer le tramway et son système de retournement dans le tunnel Henri Gaillard ».	X	X						X	
ER-54	12/10/18	SEGARD président AVQPMD		X			X			Association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine (AVQPMD) PJ n°54 sur le registre électronique « nuisances sonores » - Cite l'étude d'impact (D8 page 11) « En tant qu'infrastructure de transport lourde sur rail, le projet est susceptible d'émettre des vibrations liées à la	X						X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>circulation du matériel roulant. La transmission des vibrations de l'environnement immédiat de la voie au sol environnant dépend de deux facteurs : la nature du sol et la nature du couplage pouvant exister entre la structure de la voie et le sol environnant, d'une part, et entre le sol et la structure des bâtiments riverains d'autre part. Sur l'ensemble du tracé du tramway, il est recommandé de ne pas dépasser le niveau de vibration de 66 dBv correspondant à vitesse vibratoire de 0,1 mm/s qui est le niveau de sensibilité humaine. Le niveau de vibration à la source d'un tramway est d'environ 80 dBv et les vibrations s'amortissent avec la distance d'environ X dBv / m, soit environ 12 à 14 dBv pour une distance de 12 mètres. Ainsi, pour les habitations situées entre 7 et X2 mètres du tramway, une pose de voies antivibratiles sera réalisée. Plusieurs types seront installées dans le cadre du projet, en fonction de la configuration locale : une pose antivibratile de niveau 1, d'une atténuation de -8 à 10 dBv, identique à une pose classique mais constituée d'un second étage constitué d'un matériau spécifique élastique ; une pose sur Selles ancrées 0 dBv ; une pose sur Selles ancrées -10 dBv. Le ruban de pose de voie préconisé à ce niveau d'étude est présenté ci-après. La majorité du tracé du tramway dispose d'une pose de voie classique, sans amortissement vibratoire. Les sections concernées par une pose de voie avec amortissement vibratoire sont les suivantes : Pose classique avec amortissement – 10 dbV : portion de voie en face de la caserne des pompiers, à titre conservatoire (en effet, en fonction de la nature des équipements du centre d'appel téléphonique, cette pose pourra éventuellement être réalisée sans amortissement) ; Station « Porte de Villiers » et rayons proches, du fait de la proximité avec le bâti ; communication d'Avant-gare à la Porte Dauphine (proximité avec le Bâtiment Voyageurs du RER C) ; Pose sur Selles avec amortissement de -10 dBv : au-dessus du passage sous voirie Champerret ; au-dessus du parking souterrain du Palais des Congrès ; au niveau de la Porte Maillot, au droit du hall EOLE ; au-dessus des ouvrages du RER C (à confirmer dans la suite des études) » ;</p> <p>- Explique « La suite des études prévoit éventuellement de mesurer l'impact du tramway sur les ouvrages au dessus du RER C. Les immeubles qui sont le long de l'amiral Bruix, sont situés au-dessus ou le long, au droit du RER C. Ces immeubles, en particulier le long du bd Marbeau, sont déjà très impactés par les vibrations du RER C ; des remarques ont été faites à la SNCF, au moment d'une intensification des vibrations en octobre 2005 liées à des travaux de consolidations des voûtes entre les rues Lalo et Marbeau (courrier joint); la</p>							

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										SNCF est intervenue et a fait des correctifs » ; - Demande : 1) « Une évaluation détaillée des impacts des vibrations du tramway au droit des immeubles de l'amiral Bruix situés au-dessus et le long du RER C » ; 2) « La vérification des cumuls de vibrations du RER C avec le tramway » ; 3) « notamment en lien avec les caractéristiques du croisement Bruix / Lalo / Marbeau (multiples cavités souterraines .../...) » ; 4) « La mise en œuvre de voies avec amortisseurs vibratoires (comme c'est prévu en d'autres endroits) ».									
ER-55	12/10/18	Non renseignée		X			X			- 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 » ; - Explique : 1) « 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 » ; 2) « 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 » ; - Demande « Dispose-t-on d'études suffisantes, d'expérimentations réalisées, de simulations ? .../... Peut-on en être informés ? ».	X	X		X					
ER-56	13/10/18	Non renseignée	X				X			- Déclare « Je suis vivement favorable au prolongement du T3 » ; - Explique « Le tram est silencieux, stable et accessible ! ».	X								
ER-57	13/10/18	SEGARD président AVQPMD		X			X			Association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine (AvQPMD) - Rappelle : 1) « 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) » ; 2) « L'arrêté du 23 septembre 1957 classe le bois en site pittoresque : le périmètre de classement intègre l'av. Foch (plan joint) » ; 3) « Le PLU de Paris doit respecter les lois de 1852 et 1854 et l'arrêté de 1957,		X							X

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
									tous toujours en vigueur. Ces lois et arrêté (législations) réglementent toutes les constructions dans l'av. Foch » ; - Conclut « La Ville de Paris n'a pas le pouvoir, seule, de déclasser 2400 m ² d'espaces boisés classés au bas de l'av. Foch pour insérer le tramway, ses voies et ses caténares : 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-58	13/10/18	SEGARD président AVQPMD		X			X		Association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine (AVQPMD) PJ n° 58 sur le registre électronique « loi 8 juillet 1852 » cf. classement Av. Foch							X		
ER-59	13/10/18	SEGARD président AVQPMD		X			X		Association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine (AVQPMD) PJ n°59 sur le registre électronique « loi 1854 » cf. classement Av. Foch							X		
ER-60	13/10/18	SEGARD président AVQPMD							Association de valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine (AVQPMD) PJ n°60 sur le registre électronique « Arrêté de classement Bois de Boulogne 2 mai 1930 et 23 sept 1957 » cf. classement Av. Foch							X		
ER-61	13/10/18	EL BAZ 148 rue de la Pompe 75116 Paris	X				X		- écrit « Je suis fermement opposé au tramway » ; - Explique « cela crée des nuisances, embouteillages et n'apporte rien comparé aux bus » ; - ajoute « L'intégrisme écologique montre ses limites ».	X		X						
ER-62	14/10/18	MOISSONNIER 8 rue Roger Bacon 75017 Paris	X				X		Demande si la circulation et surtout le stationnement des deux roues motorisées a bien été prise en compte : - au niveau des travaux ? - au niveau du projet réalisé ?			X		X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-63	14/10/18	CARLOS 75017 Paris	X		X					- Estime « beau et bon projet moyen agréable et efficace » ; - privilégie la variante Nord « réduira l'emprise des travaux sur la zone, aura un impact moins fort sur la circulation car l'av. de Villiers ne sera pas affectée, conserve la desserte des autres bus existants, les grands arbres du bd Berthier, créé des pistes cyclables ; - Rappelle que « métro produit déjà du bruit et des vibrations dans les immeubles bd Perreire .../... le tramway rajouterait des nuisances sonores et vibratoires avec une fréquence des nuisances accrue ; - Approuve l'idée de transformer le passage sous-terrain Av. Mallarmé en parking.	X	X	X	X	X			
ER-64	15/10/18	PAUTLER GERARD 45 bd Gouvion Saint-Cyr 75017 Paris	X			X				Conseil syndical de copropriété - Indique avoir assisté à la réunion du 9 octobre 2018 ; - Rappelle « il a été évoqué, parmi les nuisances prévisibles, des vibrations relativement importantes, d'abord lors des travaux, ensuite du fait du passage de tramways » ; - Souligne « 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 » ; - 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 »				X	X	X		
ER-65	15/10/18	Non renseignée	X			X				- Indique « 14 octobre 2018, 11h30 du matin, 23°5 en intérieur, fenêtres ouvertes. Jusqu'à 38° certaines semaines de juin, juillet ou août... » ; - Demande « comment vivrons-nous enfermés pour supportés le bruit et la poussière de 4 années de travaux pharaoniques puis les nuisances du passage des rames de 5 wagons, 7/7, 365 jours/an, toutes les 4 minutes en heures pleines ? » ; - Ajoute « Quelle option proposez-vous aux habitants des HLM de l'av. Paul Adam ? » ; - Propose « Est-il possible de mettre en place avec Paris-Habitat, un service de relogement spécifique pour les personnes les plus fragiles et sensibles .../... quand débiterait ce dispositif d'urgence ? » ;				X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										- Conclut « Les riverains sont des êtres humains comme les autres. ».								
ER-66	15/10/18	VIEVILLE INGRID Larbourlet Immobilier 175 rue de Courcelles 75017 Paris		X			X			Syndic du syndicat des copropriétaires du 21 rue Marbeau – 75016 Paris - Indique « l'immeuble ne sera qu'à quelques dizaines de mètres de cette ligne (T3) » ; - S'interroge « fortement sur les nuisances sonores qui seront engendrées » ; - Demande « est-il possible d'organiser une réunion avec le conseil syndical de l'immeuble ? »						X	X	
ER-67	15/10/18	FAVIER LIONEL 92 rue Perronet 92200 - Neuilly-sur-Seine	X				X			Indique être « Membre des usagers de l'AUT association des usagers des transports IDF et cycliste » ; Analyse le passage du T3 à quatre Portes : <u>1) Porte Maillot</u> - 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 » ; - Conteste « l'extension du Palais des Congrès car elle rompt l'unité du bâtiment avec son parvis en conférant à celui-ci un aspect d'espace résiduel alors même qu'il bénéficierait de la disparition du rond-point central et du rapprochement avec les plantations du square du Bois de Boulogne » ; - Approuve « la suppression de ce véritable anneau de vitesse .../...la suppression du creux et des passages souterrains piétons puants infects » ; - Explique « Cela améliorera considérablement la traversée en surface des piétons et des cyclistes, en mettant en continuité bidirectionnelles bd Gouvion et bd BruiX » ; <u>2) Porte Dauphine</u> - Constate « le tram ne coupera pas le rond-point mais passera le long du RER C » ; - Souhaite « que le cheminement sera amélioré pour les étudiants de la fac Dauphine entre leur fac et le métro » ; <u>3) Porte Champerret</u>	X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75										
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7			
										<ul style="list-style-type: none"> - Estime « l'implantation de la station Mallarmé plutôt que av. Villiers permet un tracé direct en surface pour le tram vers la Porte de Villiers » ; - Ajoute que ce sera « un avantage si la priorité aux feux est correctement assurée » ; <p>4) Porte des Ternes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apprécie « d'avoir rajouté cette station qui permettra de créer un espace apaisé sur cette portion animée du bd Gouvion » ; - Ajoute « tout en assurant l'intermodalité avec une ligne forte de bus (43) et une liaison pratique avec le futur projet Mille arbres et sa gare routière ». 										
ER-68	16/10/18	NEYRET 55 bd Gouvion Saint Cyr 75017 Paris	X					X	<ul style="list-style-type: none"> - Estime « Aucun intérêt sur une portion si courte, le PC1 remplit bien cette fonction depuis des années » ; - Ecrit « Nuisance sonore et dégradation de l'environnement haussmannien » ; - Propose « bd Pershing plus large pour accueillir ce tracé » ; - Dénonce « Coût exorbitant une fois de plus pour les Parisiens » ; - Conclut « Je vote contre ce projet dispendieux, d'autant que le projet de la Porte Maillot a été démarré ». 	X	X		X							
ER-69	16/10/18	THOMAS BERNARD 1 passage du Surmelin 75020 Paris	X					X	<ul style="list-style-type: none"> - Estime « Entre la Porte d'Asnière et la Porte Champerret, un tracé direct par le bd Berthier me semble préférable à l'option proposée par les Av.s Adam et Mallarmé » ; - Explique « Cela permettrait de supprimer autant que possible la circulation sur le bd Berthier » ; -Ajoute « Une station sur la place Stuart Meril faciliterait les correspondances métro et bus ». 	X	X	X								
ER-70	16/10/18	BL	X					X	<ul style="list-style-type: none"> - Indique « Habitant Porte de Courcelles, je me félicite de la disparition du tunnel Champerret qui enlaidit le quartier et lui donne un aspect autoroutier » ; - Explique « 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 » ; - Approuve « Je suis en faveur du passage du tram par l'Av. Mallarmé et Paul Adam » ; 	X	X	X	X	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7		
								<ul style="list-style-type: none"> - Explique « 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 » ; - Rappelle « Ce sujet Avait été tranché .../... par les avis clairement en faveur de la variante Nord lors de l'enquête préalable » ; - Comprend « l'inquiétude exprimée par certains : l'av. Paul Adam est en courbe et il faudra s'assurer que le tramway n'engendre pas des nuisances sonores lors de son passage (sons stridents typique des trains dans les virages) » ; - S'interroge « la vitesse de circulation sur cette portion pourrait jouer un rôle » ; - Estime « Des solutions techniques aux potentielles vibrations devront être trouvées .../... l'av. n'est pas large et les immeubles proches de la future plateforme » ; - Demande de « profiter des travaux pour réaménager les abords immédiats de l'av. Adam et Mallarmé .../... éclairage (câbles volants d'électricité) .../... trottoirs éventrés.../... bandes de terre poussiéreuses au pied des arbres .../... square Sainte-Odile .../... stationnement anarchique des voitures engendré par la clientèle des nombreux garages et snacks .../... relier les immeubles au CPCU pour améliorer leur bilan écologique et réduire les frais de chauffage » ; - Conclut « Bref, il y a beaucoup à faire pour améliorer le cadre de vie sur cette portion du tracé et les travaux du tram sont une occasion unique à ne pas manquer !! ». 									
ER-71	17/10/18	PASQUIER CLAUDE 46 rue Saint Didier 75116 Paris	X		X			<ul style="list-style-type: none"> - Indique « Depuis l'arrivée du Tram sur le bd des Maréchaux, en 2006, je déplore le fait que le 16e s'obstine à refuser sa présence » ; - Déclare « Je suis particulièrement favorable au prolongement du tram .../... je réitère mon soutien à un bouclage complet » ; - Estime que si le prolongement entre la Porte Dauphine et la Porte d'Auteuil présente localement un intérêt limité, « il est donc nécessaire d'inscrire cette desserte dans le cadre d'un nouvel axe de transit nord-sud, complémentaire aux dessertes existante RER C et ligne 9 du métro » ; - Explique « Pour cela, il faut envisager le prolongement du tram jusqu'à Boulogne-Billancourt.../... desserte du Point du Jour et des nouveaux quartiers construits autour de l'Île Seguin » ; - Propose de modifier le tracé des T3a, T3b, T3c : . « La section T3b serait alors limitée à la Porte Maillot » ; 									

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75										
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7			
										. « Une nouvelle section du T3c pourrait alors effectuer la desserte suivante : Porte Maillot (MX, RERC &E, T3b)- Porte Dauphine (M2, RERC)- Porte de la Muette- Porte de Passy-Porte d'Auteuil (MX0, T3a)- Porte Molitor (Stade Roland Garros)-Lycée Claude Bernard (Parc des Princes & Stade Jean Bouin)- Porte de Saint-Cloud (M9)- Boulogne Point du jour- Boulogne Pont Billancourt-Boulogne Île Seguin Boulogne Pont de sèvres (M9&X5)-Musée de Sèvres (T2) » ; . « La section T3a serait prolongée du Pont de Garigliano à la Porte d'Auteuil en empruntant directement le bd Exelmans » (M9) ».										
ER-72	17/10/18	WEISMAN 8 rue Albert Sarrain 75017 Paris	X					X		- Indique «Le PC1 remplit largement cette fonction depuis des années » ; - Estime que le tram se traduit par « nuisances sonores et dégradation de l'urbanisme haussmannien » ; - Ajoute « Coût exorbitant une fois de plus pour les Parisiens » ; - Conclut « Je vote CONTRE ce projet dispendieux ».		X		X						
ER-73	18/10/18	PIEDALLU 12 rue Xaintrilles 75013 Paris	X					X		- Approuve la possibilité de participation « Merci de nous laisser donner notre avis sur cette nouvelle construction de tram » ; - Déplore « Outre le fait qu'il est dommage que la boucle ne soit pas bouclée .../... certaines personnes n'ont rien compris aux transports en commun, et au transport en site propre » ; - Demande « Pourquoi ne pas mettre le végétal sur toute la longueur, y compris au niveau des stations ? » ; - 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 !! » ; - Demande « la possibilité de connexion hors sol et sous-sol et l'aller-retour avec le même ticket ».	X	X	X	X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
ER-74	19/10/18	HAUG GUY ET SVETLANA 31 Av. Bugeaud 75116 Paris	X		X					- Déclarent « Nous souhaitons exprimer notre appui déterminé au projet de prolongement du tram » ; - Ajoutent « en dépit des désagréments passagers provoqués par les travaux ».	X				X		
ER-75	19/10/18	LEVAILLANT 44 bd Flandrin 75116 Paris	X			X				- Dépose plusieurs interrogations. 1) Moyen d'améliorer la desserte en transports en commun sur le secteur : - « Dans la mesure où aucun bouclage n'est prévu .../...il persistera une rupture de charge avec nécessité de passer du tram au bus » ; - « Pourquoi ne pas créer à peu de frais une voie de bus protégée entre la Porte d'Asnières et le pont de Garigliano avec une simple régulation de la fréquence selon les besoins » ; - « Au lieu de travaux somptueux, exorbitants en coûts, à l'emprise au sol majeure et quasi définitive, à l'esthétique douteuse (caténaïres en surface) et allant occasionner une gêne et une nuisance considérable sur plusieurs années pour les riverains, on aurait une solution aussi efficace pour favoriser les transports en commun, réservant l'Avenir car n'interdisant pas le futur bouclage complet .../... » ; 2) En cas de travaux, aucune projection sur la circulation et stationnement : - pendant les travaux, le trafic poids lourds sera détourné « va-t-on transformer les voies calmes alentour (ex. Bd Flandrin) en voies autoroutières de détournement ? » ; - après les travaux, «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 » ; - « 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 » - Conclut « j'espère que ces quelques remarques seront retenues de manière constructive et permettront d'envisager ce projet sous un autre œil, plus raisonnable pour les finances publiques, plus intelligent pour la communauté et plus respectueux pour les riverains ».	X	X	X	X	X	X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
ER-76	20/10/18	Non renseignée	X				X			- Indique partager le point de vue de l'observation ER-75 ; - Propose donc de remplacer le projet de prolongement du tram par : « l'augmentation de la fréquence de passage des bus hybrides sur voies réservées, le déploiement de véhicules autonomes (sur les voies de bus), la réalisation de vraies voies « cyclo-trottinettes » avec séparateurs physiques, la refonte totale du pôle métro-bus Champperret, la pose d'enrobages antibruit sur les Av.s, bds, tunnels, etc. » ; - Conclut « il semble bien exister d'autres options au tram-train sur cette portion Ouest de Paris. Celles-ci mériteraient d'être testées, elles ne nuiraient en rien à un développement ultérieur ».	X	X	X						
ER-77	20/10/18	TERRIER JEAN EMMANUEL 11 rue Oswaldo Cruz 75016 Paris	X				X			- Estime que le prolongement du Tram jusqu'à la Porte Maillot présente un intérêt indéniable, mais l'arrivée jusqu'à la Porte Dauphine semble plus discutable ; - Explique : 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, « mais cet aspect ne doit pas masquer la question du trafic à attendre sur une ligne de PC, qui est loin d'être surchargée » ; 3) « Si le tram est aussi l'occasion de repenser l'aménagement urbain des quartiers traversés, la requalification des bd Lannes, Suchet et BruiX est-elle à traiter en priorité ? D'autres quartiers ne le sont-ils pas ? » ; 4) « Entre Maillot et Dauphine, le parcours est possible par le RER C, et la desserte Porte Dauphine est assurée par le métro L2, RER C et PC1 » ; 5) « Le prolongement jusqu'à Dauphine pourrait se justifier pour des raisons d'exploitation (retournement des rames, garage, et bouclage de Paris) » ; 6) « Pour développer le 16e, des alternatives sont possibles sans aller jusqu'à Dauphine : se diriger vers l'Etoile ou Neuilly ou le Jardin d'acclimatation » ; - Précise que sa contribution vise « à s'interroger sur l'investissement dans un projet conséquent qui intéresserait un nombre moindre de voyageurs sur cette partie du prolongement depuis la Porte d'Asnières » ; - Ajoute « Si un accroissement majeur du trafic était attendu, l'affaire serait différente. Pour l'instant cela ne semble pas d'actualité à moins que la pelouse de la Porte de la Muette ou l'hippodrome d'Auteuil soient destinés à un nouvel usage urbain » ;	X	X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										- Conclut « A l'heure où de nombreux projets de transports en commun en IdF sont difficile à financer, priorité doit sûrement être accordée à des lignes en souffrance ».							
ER-78	20/10/18	PASTY 13 rue Nicolas Chuquet 75017 Paris	X					X		- Déclare « Je suis totalement contre ce projet dispendieux et inutile » ; - Ajoute « qui, de plus entraînerait des nuisances pendant les travaux ».		X		X	X		
ER-79	22/10/18	OP JEAN GOHEL 13bis Av. Mallarmé 75017 Paris	X		X					- Déclare « J'adhère complètement à ce projet » ; - Explique « Le T3 permettra de supprimer l'arrêt de deux PC1 et PC3, situés à moins de 2m de mes fenêtres (RDC) qui entraîne pollution de l'air, pollution visuelle et incivilités récurrentes » ; - Demande « ce qui est prévu pour la dépose et livraisons à cette adresse » ; - Ajoute « J'insiste sur la nécessité de laisser une possibilité d'accès aux riverains » ; - Conclut « Il me paraît difficile de livrer un bahut.../... à vélo ! ».			X		X		
ER-80	22/10/18	JOURDAIN MARC 4 rue S. Grappelli 75017 Paris	X					X		- Cite la documentation d'information de l'EP « <i>le comblement des passages souterrains permettra d'effacer les coupures urbaines</i> », - Conteste « 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 » ; - Estime « Pour connaître les impacts sur l'air, encore faudrait-il connaître les mesures actuelles pour vérifier une éventuelle amélioration y compris au niveau du périphérique en amont et aval de la zone travaux et chantiers » ; - Estime « Pour connaître les impacts sur les nuisances sonores, encore faudrait-il connaître les mesures actuelles pour vérifier une éventuelle amélioration y compris au niveau du périphérique en amont et Aval de la zone travaux et chantiers » ; - Ajoute « La situation de la Porte d'Asnières est fortement détériorée par le passage systématique des convois officiels, véhicules prioritaires du palais de justice et quelques privilégiés qui s'octroient le droit de circuler sirènes hurlantes et de gyrophares, n'importe comment au mépris de tous les autres usagers .../... et les deux roues sur les trottoirs »	X		X	X	X	X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75										
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7			
										<ul style="list-style-type: none"> - Doute « Au vu de la situation aujourd'hui Porte d'Asnières que le tram malgré sa priorité soit capable dans les heures de pointe de franchir le carrefour toutes les trois minutes .../... pour les bus c'est déjà perdu » - Témoigne « Malgré ma faveur pour le tram, je regrette que certains choix soient faits au détriment de la réalité et que l'on fasse passer certains éléments comme un progrès alors que nous sommes dans la régression (j'habite Porte d'Asnières depuis 15 ans) » ; - Conclut « Il est souhaitable pour le nouveau tronçon, d'éviter de nous faire prendre des vessies pour des lanternes et que le projet soit amendé en fonction de la réalité ». 										
ER-81	23/10/18	SLAMA RAPHAËL 116 rue de Saussure 75017 Paris	X				X			<p>1) Redistribution de l'espace public, réduction des chaussées pour voitures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se réfère à la brochure diffusée lors de la réunion publique du 9/10/2018 ; - Rappelle «L'espace public pour voitures dans le périmètre du projet passera de 60% (actuellement) à 37% (à l'issue du projet) » ; - Explique « Cela résulte de la création de la plate-forme du tramway et de pistes cyclables, les unes et les autres protégées par des bordures, ainsi que d'un élargissement de trottoirs » ; - Ajoute « Simultanément, plusieurs souterrains pour voitures sont supprimés .../... 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 » ; - Estime « 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 » ; - Demande « Comment la circulation des voitures s'effectuera-t-elle après la division par deux des largeurs de chaussées et la suppression des souterrains routiers .../... le dossier n'apporte aucune précision à ce sujet .../... L'étude d'impact (pièces D1 à D10, chapitre 7.5 "Analyse des déplacements ") comporte uniquement des chiffres d'échanges entre arrondissements de Paris, sans affectation de trafic sur les voies définies. La rubrique 7.7.3 "Trafic", comporte une carte avec des indications sur les trafics actuels mais aucune indication sur la situation future ». <p>2) <u>Passage à la Porte Maillot</u></p>	X	X	X	X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<ul style="list-style-type: none"> - Rappelle « L'étude d'impact indique que "l'insertion de la plate-forme sur cette séquence est un des points les plus complexe du projet" » ; - Souligne « On peut s'interroger sur la possibilité de conclure la présente enquête publique alors qu'il existe une incertitude technique et une incertitude juridique » ; - 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" ; - En déduit « Le dossier du tramway est tributaire de ces études à venir et n'est donc pas complet en l'état » ; - Explique « 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" » - En déduit « Rien ne garantit donc la confirmation des hypothèses actuelles de la Ville sur l'aménagement de cette Place » ; - 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-20X8, une enquête est prévue mi 20X9 » ; - 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 ». - Conclut « Outre le changement de calendrier qui semble s'imposer, on peut se demander si cette création d'un nouveau tronçon de rocade (beaucoup moins utile qu'une pénétrante dans le centre-ville), justifie les bouleversements qui vont être apportés à la vie des riverains et si l'amélioration de la desserte en autobus ne serait pas une solution plus raisonnable ». 							
ER-82	24/X0/X8	BLANCHARD TANGUY						Chargé de mission auprès du directeur de cabinet							

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
		Mairie - 75017								réglage de la tablette							
ER-83	24/10/18	FISZBIN LAURENCE 135 rue Louis Rouquier 92300	X				X			- Demande : 1) « Est-ce plus écologique de mettre les tramways à la place de bus ? » ; 2) « Pourquoi ne pas prolonger la ligne entre Porte Dauphine et le pont du Garigliano afin de faciliter les déplacements Nord-Sud de l'Ouest parisien, » ; 3) « Les correspondances avec les autres types de transport seront-elles optimisées : ticket unique valable sur les trams, bus et métro ? ».	X		X				
ER-84	24/10/18	Non renseignée	X				X			- Écrit « Quel bordel .../...ça commence aujourd'hui avec la fermeture du tunnel Champerret ??? » ;							
ER-85	24/10/18	LOURADOU MICHEL 139bis rue de Saussure 75017 Paris	X				X			<p>Demande en « réactions à la lecture des pièces annexées »</p> <p><u>Pièce A</u> - « 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 consommé dans le cadre du prolongement précédent, entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières. Les études ainsi que les premiers travaux du prolongement du T3 seront donc financés via le CPER 2015-2020". 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 !!! »</p> <p><u>Pièce C</u> - « Sur les plans figurant sur ce document, l'emprise maximale des aménagements urbain du tramway est parfaitement délimité. 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 ? » ;</p>			X	X	X	X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										<p>- « Sur la carte 2, pourquoi figure "3 poste 13" Variante ? Autre ? » ;</p> <p>- « 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 ? » ;</p> <p><u>Pièce E</u></p> <p>- « 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 T3nord. Il est indispensable que les prestataires de gestion soient renouvelés » ;</p> <p>- « 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 ».</p>								
ER-86	26/10/18	« Paris en Selle »		X			X			<p>Association « Paris en Selle » PJ n°86 sur le registre électronique 16 pages illustrées (schémas et photos)</p> <p>- Dépose :</p> <p>- une « Contribution au projet d'extension du T3 à la Porte Dauphine », sous forme de résumé des demandes de l'association ;</p> <p>- une PJ de 16 pages illustrées par des exemples d'aménagements existants et des schémas explicatifs des principes d'aménagement proposés.</p> <p><u>Résumé des demandes de « Paris en Selle »</u></p> <p>1) « Des pistes implantées entre le trottoir et le stationnement/l'alignement d'arbres, plutôt que sur la chaussée .../... » ;</p> <p>2) « Des largeurs confortables : ≥ 2,20m (2,00 minimum hors séparateur et hors caniveau si piste sur chaussée) pour les pistes unidirectionnelles, et ≥ 3,50m pour des pistes bidirectionnelles » ;</p>		X	X					X

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>3) « Des pistes sans interruption au droit des entrées charretières pu des croisements avec des petites rues (principe de trottoir traversant avec piste) » ;</p> <p>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 X0m pour un cheminement cyclable linéaire » ;</p> <p>5) « Des pistes cyclables différenciées des espaces piétons et non des zones piétonnes ouvertes aux vélos, notamment au niveau du pôle Porte Maillot » ;</p> <p>6) « Des traversée 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 » ;</p> <p>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 » ;</p> <p>8) « L'inclusion du rond-point du Maréchal de Lattre de Tassigny dans le projet et sa sécurisation » ;</p> <p>9) « La sécurisation de l'intersection Courcelles-Berthier-Gourgaud » ;</p> <p>10) « Un accès cyclable depuis le bd Mallarmé vers le bd de Reims et la rue Émile et Armand Massart » ;</p> <p>11) « L'amorce de pistes cyclables sur le bd Lannes ».</p>							
ER-87	27/10/18	MATHIEU 6 rue Boyer Barret 75014 Paris	X				X	Déclare « Je soutiens pleinement les recommandations de l'association "Paris en Selle" pour que le vélo ait une place digne de ce nom dans ce projet ».		X	X				X
ER-88	27/10/18	BLOMART X79 rue de Paris 93100	X				X	<p>- Estime « Les pistes cyclables déjà réalisées sur le T3 sont beaucoup trop étroites : à vélo, il n'est pas confortable d'y circuler car on ne peut pas se faire doubler sereinement si on se déplace plus lentement. C'est d'autant plus important qu'il y a de plus en plus de cyclistes, et qu'il y a largement la place de faire des pistes plus larges vu l'espace réservé à l'automobile » ;</p> <p>- Explique « il est très dangereux d'interrompre sans cesse le séparateur qui protège la piste cyclable, en particulier au niveau des bus .../...il faut s'inspirer des quais bus Barcelonnais comme ceux que la ville de Montreuil est en train d'installer ou ceux qui sont sur le bd Voltaire à Paris.../... la continuité et la lisibilité des itinéraires cyclables doivent être un impératif et pas une option » ;</p> <p>- Demande « les intersections doivent être mieux organisées pour les traversées à vélo .../... éviter que les voitures ne puissent tourner trop facilement/ rapidement avec un virage arrondi : plus le tournant sera contraint pour les</p>		X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 50 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										automobilistes .../... plus la sécurité sera bonne pour les cyclistes et les piétons » ; - Conclut « J'estime que le projet tel qu'il est établi pêche fortement dans son traitement des itinéraires cyclables .../... Pour un projet de cette ampleur et avec autant d'espace, c'est désolant que la qualité des infrastructures pour les gens qui se déplacent à vélo soient aussi peu qualitatives ».							
ER-89	28/10/18	PAULATTO 31 rue Letort 75018 Paris	X				X			- Estime « Important que le projet intègre des pistes cyclables de qualité, sans discontinuité aux intersections et aux entrées des parkings » ; - Demande que les pistes cyclables soient « séparées du trottoir, protégées par une barrière de grande hauteur, ou derrière le stationnement, et pas sur le trottoir ».		X	X				
ER-90	28/10/18	ANDRE REGIS 43 rue du Colisée 75008 Paris	X				X			- Estime « Indispensable de saisir l'opportunité de ces travaux afin de favoriser les déplacements cyclables qui ont besoin d'infrastructures protégées pour se développer » ; - Soutient les dix propositions de "Paris en Selle" <i>cf. observation ER-86</i>		X	X				
ER-91	28/10/08	MAGUIN 62 rue du Faubourg St Denis 75010 Paris	X				X			- Estime : « Le projet actuel, prolongement de ce qui a été fait précédemment, est indigne en ce qui concerne la qualité des aménagements cyclables » ; - Propose les points qu'il convient absolument d'améliorer : 1) « Les pistes cyclables doivent être situées derrière le stationnement, les livraisons, les quais bus.../... la configuration bd Voltaire ou Champs-Élysées, est reconnue par les experts comme étant la plus satisfaisante pour tous les usagers. L'interruption des pistes cyclables pour les arrêts bus.../...est une monstruosité : rupture de continuité, intrusion de poids lourds, obligation pour les vélos de se déporter dans la circulation générale. C'est absurde, dangereux, dissuasif » ; 2) « Les pistes cyclables, sur des av. aussi larges, ne peuvent pas faire moins de 2,2m, largeur minimale pour permettre des dépassements confortables et accueillir les trafic cyclistes-cibles (multiplication par 3 d'ici 2024, et encore plus après ; perspective des JO). Laisser une portion congrue aux usagers du vélo		X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>c'est ne pas dimensionner l'infrastructure pour le trafic que l'on souhaite mais pour le trafic que l'on a. La largeur disponible est importante, elle doit être mieux répartie, avec les objectifs de part modale (PDUIF, JO, Plan Vélo) et pas les parts modales actuelles » ;</p> <p>3) « Le caractère "en site propre" des pistes cyclables doit être assuré sur tout l'itinéraire et pas de manière discontinue. Le Baromètre des Villes Cyclables 20X7 (https://parlons-velo.fr) l'atteste : la demande des usagers du vélo est pour plus de 85% d'avoir une séparation physique par rapport aux flux motorisés. Cette séparation ne doit pas s'interrompre à chaque entrée d'immeuble, mini-carrefour, etc. Des solutions existent pour maintenir la continuité des pistes cyclables en site propre dans les intersections : ces solutions doivent être appliquées ici » ;</p> <p>4) « Le confort des pistes cyclables doit être bien meilleur : pas de virages » ;</p> <p>5) « Au niveau du bd Gouvion, éviter une rupture de l'itinéraire cyclable par.../...le mélange de tous les usagers sur un itinéraire aussi structurant. Une piste cyclable en site propre doit être prévue entre Gouvion Saint-Cyr et la Porte Dauphine. Il pourrait s'agir d'une piste bidirectionnelle côté Ouest comme le propose Paris en Selle » ;</p> <p>- Soutient les propositions de l'association "Paris en Selle" <i>cf. observation ER-86</i></p>							
ER-92	28/10/18	MARTINEZ SIMON	X				X	<p>- Estime « 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 » ;</p> <p>- Explique « Le projet doit donc prévoir des aménagements cyclables séparés de la circulation voiture. Cette séparation doit être en dur (bordure, lignée d'arbres, etc) pour éviter que la piste cyclable ne soit occupée par les véhicules (stationnement sauvage...). Une bande cyclable est donc à proscrire » ;</p> <p>- Ajoute « La piste doit également être séparée du flux piétons afin d'éviter les conflits d'usage. Si celle-ci est accolée au trottoir, un véritable travail de démarcation doit être effectué, notamment par une dénivellation suffisante » ;</p> <p>- Décrit « La piste doit être suffisamment large pour permettre un croisement ainsi que le dépassement (3 à 5m de largeur) .../... permettre de rejoindre les</p>	X	X	X				

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										rue perpendiculaires.../...les carrefours et intersections doivent être traités afin d'éviter de remettre les vélos dans la circulation générale » ; -Conclut « prendre en compte les angles de traversée piste cyclable / rails, et éviter des angles de croisement trop faible, susceptible d'entraîner la chute ».							
ER-93	28/10/18	LABOURET SIMON 75013 Paris	X				X			- Estime « 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 » ; - Déploire « Le projet manque néanmoins d'ambition sur ce sujet, à l'image de la partie qui vient d'être livrée » ; - Demande : 1) « des pistes cyclables à 100 % et non parfois des bandes soumises aux scooters et stationnement sauvage. Pour cela il faudrait mettre la piste le long du trottoir et derrière les alignements d'arbres nouveaux avec des places de livraisons ou du stationnement vélo intercalés entre les arbres » ; 2) « des pistes cyclables un peu plus larges : 2m20 est le standard néerlandais pour doubler ou rouler avec son enfant. Des pistes larges sont indispensables pour faire cohabiter tous les usages du vélo. Et pour les pistes bidirectionnelles, élargir à 3,50 plutôt que 2,50m » ; - Constate : 1) « Aucune continuité cyclable sur Gouvion Saint- Cyr.../...source de confusion et de futurs conflits avec les piétons... Une régression terrible quand on sait que ce bd dispose aujourd'hui d'un itinéraire continu pour les vélos. Il faut une piste de bout en bout qui ne change pas de côté par rapport au tramway » ; 2) « Des angles des pistes souvent dessinés à la règle sans aucun arrondi.../...respecter la physique d'un vélo qui ne tourne pas à 90° » ; 3) « Le rond point de la Porte Dauphine est un hachoir à vélo et le projet n'améliore pas cette situation. Une piste bidirectionnelle en anneau comme dans le projet de la place d'Italie serait une bonne solution » ; 4) « Le projet prévoit des traversées piétonnes de la plate-forme tramway mais pas des traversée vélo qui seraient pourtant utiles pour accéder aux rues transversales qui doivent être mis en double sens cyclable ».	X	X	X				

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
ER-94	28/10/18	CATIER 7 rue Fénelon 75010 Paris	X				X	<p>- Témoigne « Cycliste régulier, j'ai pu constater que les pistes cyclables sur le T3 n'ont pas toujours été bien conçues » ;</p> <p>- Souhaite « L'aménagement de voies cyclables soit partie intégrante et centrale du projet, et fasse l'objet de davantage d'attention en termes de qualité de conception et de réalisation »</p> <p>- Explique « une séparation continue des pistes cyclables de la voie motorisée, apporte sécurité et confort. Les passages en "bande cyclable" peinte doivent être transformés en pistes séparées » ;</p> <p>- Déplore :</p> <p>X) « les plans de la Porte Maillot et du bd Gouvion St-Cyr montrent une piste parfois mélangée à des zones piétonnes. C'est à proscrire, pour les risques de conflit induit avec les piétons.../...Conserver une piste distincte, et continue sur l'ensemble de l'itinéraire » ;</p> <p>2) « dommage que le rond-point de la Porte Dauphine ne soit pas inclus dans le projet, car il est très dangereux à franchir en vélo, alors qu'il représente un point de passage important entre Paris et le bois de Boulogne (en usage le week-end) et la banlieue proche pour des trajets pendulaires ».</p>			X	X	X				
ER-95	28/10/08	SALOMON 4 villa du Parc 75019 Paris	X				X	<p>- Témoigne « En tant que cycliste occasionnel, j'ai le sentiment et la conviction que les bandes cyclables ne permettent pas la sécurité de tous et entravent le développement du vélo à Paris notamment » ;</p> <p>- Explique « Je me sens en sécurité et plus à même de me déplacer avec une piste cyclable séparée de circulation, et large. Il faut considérer le vélo comme un moyen de transport à part et méritant des infrastructures dédiées » ;</p> <p>- Conclut « les pistes cyclables doivent être continues et ne peuvent être en Travées par des zones piétonnes ou des zones mettant en danger cyclistes et piétons et pouvant créer des conflits ».</p>			X	X	X				
ER-96	28/10/18	EAUDILE 75020 Paris	X				X	<p>- Demande : « 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 » ;</p> <p>- Estime « 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 ».</p>			X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
ER-97	28/10/18	ARNAUD 10 ville Lecoeur 92270 - Bois-Colombes	X				X	<p>- Estime « Le vélo est un moyen de déplacement incontournable, rapide, économique et écologique » ;</p> <p>- Demande :</p> <p>1) « les cyclistes aient une vraie piste cyclable séparée de la circulation automobile et des trottoirs afin d'éviter d'éventuels conflits » ;</p> <p>2) « la piste cyclable soit assez large permettre également aux cyclistes de passer aux feux rouges tout en respectant la priorité » ;</p> <p>3) « une vraie continuité de la piste cyclable Porte Maillot.../... bien visible par les voitures par exemple avec un marquage au sol ».</p>				X	X						
ER-98	28/10/08	LAURAIN 92 rue Championnet 75018 Paris	X				X	<p>- Déplore « le peu de place allouée au vélo sur cette portion. Ce chantier est l'occasion de faire une véritable place à tous les modes de déplacements. Or, ce n'est toujours pas le cas pour le vélo » ;</p> <p>- Estime « Il faudrait faire des pistes cyclables séparées de la circulation et revoir complètement la place Dauphine.../...Ce projet aura des impacts sur de nombreuses années, à l'heure où on promeut les déplacements actifs et verts, il est plus qu'indispensable de prendre en compte ces problématiques ».</p>				X	X						
ER-99	28/10/18	LAURAIN						Copie de l'observation précédente ER-98											
ER-100	28/10/18	GIRY FLORENT 23 rue d'Edimbourg 75008 Paris	X				X	Demande « de sécuriser le rond point de la Porte Dauphine pour les cyclistes »					X	X					
ER-101	28/10/08	STOULS ERIC 74 Av. Laferrière 94000	X				X	<p>- Estime « Il serait temps d'avoir des itinéraires cyclables repérables et détectables (distinct du cheminement piéton), rectilignes, continus et constamment entretenus.../... de donner une véritable priorité aux plus vulnérables (PMR, Piétons, cyclistes) quant à leur mobilité (trottoir traversant, largeur des trottoirs de 2m...). Il serait temps d'appliquer les Lois et décrets sur l'accessibilité, Loi Laure et son article 20 » ;</p> <p>- Ajoute « Il est indispensable de réduire la place des véhicules terrestres à moteur thermique ou électriques (poids lourds, cars, autos, moto, scooter), de réduire leur vitesse, pour la sécurité et la santé, publiques, de tous ».</p>			X		X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-102	28/10/18	MORELOT 75011 Paris	X				X			<p>- Témoigne « Cycliste au quotidien, j'insiste sur la nécessité de réaliser des aménagements réellement adaptés à la pratique du vélo en ville » ;</p> <p>- Explique « De très nombreux bénéfices sur la santé sont associés à cette pratique. Réaliser des aménagements adaptés et sécurisants, favorisant la pratique du plus grand nombre de personnes est un investissement de santé publique » ;</p> <p>- Constate « Or, le principal obstacle à une pratique généraliste est l'absence d'aménagement cyclable, ou la présence d'aménagements mal conçus et dangereux » ;</p> <p>- Estime « Des aménagements en continuité, sécurisés et sécurisants, séparés de la circulation et des piétons sont nécessaires. Une bande cyclable n'est pas suffisante. De la peinture au sol, sur trottoir ou sur la chaussée, n'est pas une solution sécurisante. Les zones de rencontre avec des piétons ne font que générer des conflits entre piétons et cyclistes, les pistes cyclables séparées sont grandement préférables » ;</p> <p>- Rappelle « Le vélo n'est pas uniquement un loisir, ce n'est pas que pour la ballade du dimanche, le vélo en ville est un moyen de transport à part entière, particulièrement adapté dans une métropole dense comme Paris » ;</p> <p>- Demande « Serait-il possible, à minima, de ne pas répéter les erreurs du passé notamment l'aménagement cyclable désastreux du T2 ? (cf. photo jointe bd Brune) » ;</p> <p>- Conclut « en espérant la prise en compte de ces considérations pour l'intérêt général ».</p>		X	X	X				
ER-103	28/10/18	TRIBODET 40 rue des Envierges 75020 Paris	X				X			<p>- Estime « Il y a besoin d'avoir une vraie piste cyclable séparée de la chaussée tout le long du T3 et non des bandes cyclables qui ne sont malheureusement que trop rarement respectées pour protéger les cyclistes » ;</p> <p>-Demande :</p> <p>1) « d'assurer une vraie continuité cyclable le long du T3, notamment Porte Maillot. En évitant de faire traverser la piste cyclable par des zones piétonnes ou des zones de rencontre qui peuvent être dangereuses pour tous les usagers par manque d'attention des uns et des autres » ;</p> <p>2) « intégrer au projet la réfection du rond point de la Porte Dauphine afin de le</p>		X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										sécuriser pour les cyclistes car c'est un des points noirs du réseau ».							
ER-104	28/10/08	WEIL ARNAUD 60270- Gouvieux	X				X			- Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>cf. observation ER-86</i>		X	X		X		
ER-105	28/10/18	HENault 23 rue d'Edimbourg 75008 Paris	X				X			- Demande : 1) « une piste large et intégralement séparée de la circulation plutôt qu'une bande cyclable » ; 2) « davantage de 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 zone de rencontre, propice aux conflits » ; 3) « d'intégrer au projet le rond point de la Porte Dauphine pour le sécuriser » ; - Estime « la Porte Dauphine est un point noir absolu du réseau parisien et le projet n'améliore pas la situation ».		X	X	X			
ER-106	28/10/18	TRETORN EDGAR 7 square du Thimerais 75017 Paris	X				X			-Témoigne «Les aménagements cyclables que j'emprunte quotidiennement sur les Maréchaux à d'autres endroits ne sont pas satisfaisants : ils sont étroits, sur le trottoir, les piétons y marchent et les voitures y stationnent » ; - Demande « des pistes larges, séparées de la circulation, et du trottoir.../...C'est réaliste au vu de la largeur des Av.s » ; -Conclut « J'apprécie la politique menée par la Mairie de Paris, mais elle ne va pas assez loin, et les cyclistes sont envoyés batailler avec les piétons alors qu'on pourrait prendre de la place aux voitures. Si c'est parfois compliqué dans l'Est de Paris, les avenues de l'Ouest de la capitale sont larges ».		X	X	X			
ER-107	28/10/18	TIBURCE 1 Av. Pierre Grenier 92100 - Boulogne-Billancourt	X				X			Déclare « Il est important de mettre en place des pistes cyclables sur la chaussée continue avec un séparateur, pas un simple coup de peinture ».		X					
ER-108	28/10/18	SIMON 2 rue de Noisiel 75116 Paris	X				X			- Demande : 1) « une piste large et intégralement séparée de la circulation (pas de bande cyclable squatté par les scooters ou les livreurs) » ; 2) « le rond point de la Porte Dauphine intégré au projet le sécuriser. C'est un point noir absolu du réseau parisien et le projet n'améliore pas la situation » ;		X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										3) « une piste cyclable en site propre sur le bd Gouvion St-Cyr jusqu'à la Porte Maillot » ; 4) « des traversées régulières de la plate-forme T3 comme les piétons, pour pouvoir accéder aux rues transversales qui doivent être mises en double sens cyclable ».							
ER-109	28/10/08	GROSS DAVID 16 rue Faidherbe 75011 Paris	X				X			Soutient les demandes de "Paris en Selle" (en faveur de la prise en charge de la sécurité et du confort de circulation des cyclistes). <i>cf. observation ER-86</i>		X	X	X			
ER-110	28/10/18	FLORIAN MARMUSE 123 rue de la Glacière 75013 Paris	X				X			- Témoigne « 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, cet boucle pourrait être un super axe de transit vélo » ; - Estime « Il ne faut pas d'interruptions.../...pas de report dans la circulation avec les voitures. Il faut aussi être séparé des piétons: il est facile de confondre trottoir et piste, et on ne peut pas vraiment blâmer les piétons pour ça, c'est l'infrastructure qui est mal faite » ; - Demande : 1) « beaucoup d'accès et de moyen de traverser les voies tram pour rejoindre ou quitter les pistes et accéder aux rues alentour » ; 2) « des pistes droites, sans trop de montées brusques, il ne faut pas que ce soit plus simple pour les cyclistes d'utiliser la route, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui » ; 3) « prévoir des zones de livraisons séparées de la piste, sinon la piste est squattée par les livreurs » ; 4) « penser connexion avec les extrémités pour les sécuriser un maximum (Porte Dauphine et son rond-point horrible) ».		X	X	X			
ER-111	28/10/18	SEDCOLE 92100 -Boulogne-Billancourt	X				X			- Estime « Le projet est une occasion immanquable de mettre en place de l'infrastructure cyclable. Malheureusement, la proposition actuelle n'est pas suffisante » ; - Demande « des pistes larges (plus de 3,5m pour les bidirectionnelles) continues, sans interruption notamment aux carrefours, séparées de la circulation motorisée et de la circulation piétonne » ;							

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										- Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>cf. observation ER-86</i>								
ER-112	28/10/18	BADIE CLEMENT 4 rue Meissonnier 93500 -Pantin	X		X	X				- Déclare « Je suis très favorable au prolongement du T3 vers l'Ouest. » ; - Témoigne « Même s'il m'arrive de prendre les transports en communs je suis également cycliste et à ce titre je souhaiterais que, dans la continuité du plan vélo de Paris, les aménagements cyclables ne soient pas oubliés » ; - Soutient les propositions de "Paris en Selle" <i>cf. observation ER- 86</i> notamment « une piste cyclable en site propre entre le trottoir et le stationnement, d'une largeur confortable, sans interruption ni transformation en bande cyclable./...évitant les interruptions dans la piste aux croisements avec les petites rues ».	X	X	X					
ER-113	28/10/18	ALLAIN GUILLAUME 7 rue Emile Dubois 75014 Paris	X			X				Soutient les demandes de "Paris en Selle" ». <i>cf. observation ER-86</i>		X	X					
ER-114	28/10/18	Non renseignée	X			X				Écrit « pour des pistes cyclables et séparées ».		X	X					
ER-115	28/10/18	GRENONVILLE 8 rue d'Hautpoul 75019 Paris	X			X				Demande : - « une piste cyclable large, séparée de la circulation, dans son intégralité plutôt qu'une bande cyclable » ; - « une piste cyclable plutôt qu'un passage en zone piétonne, propice aux amalgames avec les piétons qui ne se poussent pas, les enfants pouvant être percutés, surtout Porte Maillot » ; - d'intégrer une piste cyclable au rond point de la Porte Dauphine pour une continuité sécurisée et intelligente ».		X	X	X				
ER-116	28/10/08	BEAUFILS EMMANUEL 9 rue Bouret 75019 Paris	X			X				Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>cf. observation ER-86</i>		X	X	X				
ER-117	28/10/18	NOWINSKY DAVID	X			X				- Estime «Ce projet manque de véritable pistes cyclables » ;		X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
		75011 Paris						- Explique « Le vélo est une solution bien plus pérenne que la voiture pour les déplacements en Île-de-France, il est triste de ne pas le considérer à part entière, et lui accorder des voies. Ces voies doivent être séparées de la circulation piétonne et automobile pour assurer la sécurité des usagers et suffisamment larges pour laisser passer deux vélos de front ».							
ER-118	28/10/18	Non renseignée	X				X	<p>- Indique «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 » ;</p> <p>- Témoigne comme « Habitant rue Albert Roussel » :</p> <p>1) « ces projets (T3 & prolongement) occasionnent des nuisances sonores insupportables du fait du changement des horaires de collecte des déchets, du lavage des rues Grappelli et Albert Roussel, du service des encombrants de la Ville de Paris » ;</p> <p>2) « depuis 2015 que les horaires de collecte des déchets (Poubelle verte et jaune) ont lieu dans la Xe tranche du matin dès 6h15 à la place de 9h et ce tous les jours de l'année, pendant la construction du T3 & prolongement » ;</p> <p>2) « Ainsi le lavage des rues a lieu tous les vendredis dès 6h00 et l'enlèvement des encombrants dès 6h30 selon les besoins » ;</p> <p>3) « ma chambre donne sur la rue, je subi donc ce bruit assourdissant des engins.../...chaque jour. C'est extrêmement bruyant et fatiguant » ;</p> <p>4) « A cela s'ajoute d'autres bruits comme par exemple les avertisseurs sonores stridents lorsque les engins reculent » ;</p> <p>5) «.../... Sur la durée, ces changements d'horaires ont un impact sur ma qualité de vie et me génère du stress et de la fatigue » ;</p> <p>6) « Les week-ends, lors des jours de congés, le service n'est même pas décalé. Donc nous subissons cette contrainte et sommes tirés du lit à des horaires très matinales. C'est insupportable ! » ;</p> <p>- Ajoute « Je pensais que l'achèvement des travaux du T3 permettrait d'avoir de nouveau les horaires de collecte comme avant 2015, vers 9/10h du matin. Malheureusement ce ne sera pas le cas.../...ces horaires ne seront pas modifiés pendant toute la durée des travaux de prolongement du T3, soit 4 ans environ. Je suis scandalisé de cette décision. Je trouve cela injuste » ;</p> <p>- Expose sa situation personnelle « Par ailleurs étant locataire chez un bailleur</p>					X	X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 60 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										social, ce type de problématique ne constitue pas un motif prioritaire pour demander à changer d'appartement. Donc je dois encore subir » ; - Conclut « Aussi je souhaite attirer votre attention afin vous puissiez évoquer cette situation et dans la mesure du possible faire en sorte de changer cette planification qui occasionne d'importantes nuisances sonores et d'inconfort. - Indique « Enfin pour lever toute ambiguïté je n'ai absolument aucune critique à formuler vis à vis des personnels qui assurent le travail de collecte. Bien au contraire, je salue le travail qu'ils accomplissent dans des conditions difficiles ».									
ER-119	28/10/18	ADIDA 2 rue du général Henrys 75017 Paris	X				X			- Estime «utile d'avoir une piste plus large et séparée de la circulation, les bandes cyclables sont dangereuses pour les cyclistes, on prend des risques » ; - Ajoute « Le prolongement de cette piste plus large vers la Porte Maillot et le bd Gouvion Saint Cyr, me parait aussi un bonne idée ».		X	X						
ER-120	28/10/18	JUNDT 9 rue Orfila 75020 Paris	X				X			Demande « des pistes implantées entre le trottoir et le stationnement ou l'alignement d'arbres existants ou reconstitués, plutôt que sur la chaussée, afin de ne pas avoir une piste qui se transforme régulièrement en bande cyclable à cause du stationnement latéral (suppression du séparateur physique pour places de livraison, taxis, PMR, etc) » ; - Soutient les demandes de "Paris en Selle " <i>cf. observation ER-86</i>		X	X		X				
ER-121	28/10/08	JUNDT								<i>Copie de l'observation précédente ER-120</i>		X	X		X				
ER-122	28/10/18	BLONDEL CHRISTINE 8 rue LAvoisier 94230 - Cachan	X				X			Témoigne et soutient : 1) « En tant que piéton (69 ans), je souhaite que les pistes cyclables ne soient pas situées sur les trottoirs. Cela est perçu comme dangereux par les piétons, surtout dans les zones où se trouvent des commerces, des cafés, des stations de métro, etc » ; 2) « 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 ».		X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
ER-123	28/10/18	HUTIN 113 rue du Mont Cenis 75018 Paris	X				X	Demande de « Continuer les voies séparées pour les vélos. Sans discontinuation et avec fluidité. ».			X						
ER-124	28/10/18	PIEDALLU 12 rue Xaintrailles 75013 Paris	X				X	Demande : 1) « adopter une prévalence mode de déplacements doux, ainsi qu'une végétalisation correcte, prévoir des bordures végétalisées, comme le long du tram au départ de Villejuif » ; 2) « noter impérativement sur le sol les croisements piétons et cyclistes, de façon que tout le monde se repère » ; 3) « adopter des largeurs suffisantes pour que les cyclistes puissent se croiser et se doubler » ; 4) « stopper les possibilités de livraisons et d'arrêt sur les pistes cyclables » ; 5) « arrêter un système de signalisation horizontale pour tous les bd de Maréchaux, de façon à faire une continuité reconnaissable, en couleur, en hauteur et en séparation avec l'espace piétons, et la route bus ou autos » ; 6) « stopper les montagnes russes aux abords des croisements, entrées d'immeubles, passages piétons ainsi que les zig zag. pour les pistes cyclables » ; 7) « prévoir des pistes sécurisées sur les grandes places traversées par le tram, et réhabiliter sur ces places des espaces piétonniers » ; 8) « prévoir un parcours AR sur l'autre côté de la ligne pour dépanner les voyageurs du T3b qui parcourt la plus grande partie de la couronne des Maréchaux, et n'aura aucun recours en cas de besoin de dépannage » ; 9) « la possibilité de pouvoir mettre son vélo à certaines heures » ; 10) « prévoir des trains plus petits aux heures très creuses, pour alléger la machine et dépenser moins d'énergie » ; 11) « prévoir sur une si grande longueur un plus grand nombre de trains. Ceux ci pourraient être raccourcis d'un wagon pour être plus légers et beaucoup plus fréquents aux heures de pointe » ; 12) « il pourrait y avoir les bus des trajets courts et longs et changement de sens en cas de surcharge de voyageurs » - Conclut « privilégier dans tous les cas de placement, les déplacements cyclistes dans tous les endroits nécessaires ».			X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
ER-125	28/10/18	LASZCYK AGNES 3 allée des jardins 94440 - Marolles-en-Brie	X				X			- Témoigne « Circulant souvent à vélo dans Paris » ; - Demande « ce projet prenne mieux en compte la circulation des cyclistes, notamment avec des pistes cyclables suffisamment larges, en double-sens, confortables et sécurisées, avec une meilleure prise en compte des cyclistes au niveau des carrefours » ; - Ajoute « Il est essentiel que les pistes cyclables soient prioritaires sur les voitures et qu'elles n'empiètent pas sur les trottoirs ».		X	X	X					
ER-126	28/10/18	MICHAUD	X				X			- Témoigne « Le projet de tramway va faciliter mes trajets » ; - Ajoute « 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 (carriole et remorque), la séparation entre vélo et circulation me paraît cruciale.../...Ma carriole impose également une piste large, permettant le dépassement » ; - Expose son cas individuel : « la galère pour un cycliste avec carriole 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 »		X	X	X					
ER-127	28/10/08	DOMENE MELANIA 55 rue Lamarck 75018 Paris	X				X			- Témoigne « Partout à Paris, les bandes cyclables sont inutiles et n'offrent aucune protection aux cyclistes, bien au contraire, elle sont envahies par les deux-roues motorisées qui les utilisent pour dépasser les voitures à droite. C'est effrayant quand on roule et on se fait chasser par derrière (ou pire, on se fait passer sur la bande) par des scooters » ; - Demande : 1) profiter de chaque nouveau projet d'aménagement pour construire des véritables pistes cyclables; 2) augmenter de manière considérable la (vidéo) verbalisation ; - Conclut « Merci pour tous les efforts de la Ville de Paris, très appréciés (Paris respire en haut de la butte Montmartre, les quais de la Seine, le tram etc).		X	X	X					
ER-128	28/10/18	APRUZZESE	X				X			- Estime « il faut impérativement repenser l'accessibilité pour les cyclistes » ;		X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E1800006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
		145 rue de Belleville 75019 Paris						- Demande « voici quelques points importants » : 1) « avoir une piste large (double sens côte à côte) et intégralement séparée de la circulation plutôt qu'une bande cyclable, celles-ci étant de manière permanente utilisées par des engins motorisés et ne garantissent pas la sécurité des cyclistes, vulnérables » ; 2) « penser cette piste cyclable en termes de continuité Porte Maillot et bd. Gouvion St Cyr : une vraie piste cyclable continue plutôt qu'un passage en zone piétonne ou zone propice aux conflits entre usagers » ; 3) « intégrer au projet le rond point de la Porte Dauphine pour le sécuriser, point noir absolu du réseau parisien et le projet n'améliore pas la situation ».							
ER-129	28/10/18	LAKDAR 43 Av. Marcel Martinie 92170 - Vanves	X				X	Demande : 1) « des pistes cyclables séparées des piétons, suffisamment larges pour doubler en unidirectionnelles pour permettre le passage de trois cyclistes de front, et de 3,50m en bidirectionnelles. Donner une couleur spécifique au trottoir et à la piste » ; 2) « des carrefours aménagés protégeant les cyclistes du flux des voitures type hollandais » ; 3) « d'éviter les bandes cyclables ou aménagements sur trottoirs souvent interrompus, qui envoient les cyclistes sur la chaussée avec les voitures » ; 4) « faire attention aux bordures qui devraient faire au moins 5 cm » ; 5) « préférer la piste entre trottoir et arbres ou stationnement voitures » ; 6) « protéger au niveau des arrivées et des sorties, en cas de giratoires » ; 7) « en cas de croisement avec le tram, pas de croisement inférieur à 30° car haute probabilité de chute pour les vélos ».		X	X				
ER-130	28/10/18	CARDINAL 75015 Paris	X				X	- Déclare « Ce projet est très important pour les déplacements cyclables » ; - Estime « Compte tenu de la vitesse à laquelle le nombre de cyclistes augmente, tout projet qui ne prévoirait pas des pistes cyclables larges, séparées de la chaussée et ininterrompues sera forcément rapidement obsolète » ; - Propose « Une piste cyclable continue passe forcément par la Porte Dauphine où une bonne idée serait de s'inspirer des pays ayant déjà réfléchi à comment aménager correctement des intersections aussi énormes ».		X	X	X			
ER-131	28/10/08	TOULEMONDE THOMAS	X				X	- Estime « L'aménagement des bd et des places parcourues par la ligne T3		X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 64 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
		92 rue Molière 93100 - Montreuil								devra permettre une circulation fluide et sécurisée des piétons, en premier lieu, puis des usagers des autres modes actifs. A cet effet, il me semble indispensable de séparer physiquement les voies dédiées aux uns et aux autres : les pistes cyclables intégrées aux trottoirs sur le tracé du T2a et b, par exemple, sont source de conflits entre les différents usagers » ; - Ajoute « La sécurité des cyclistes nécessite une séparation physique d'avec les véhicules motorisés. D'autre part, ces itinéraires ne seront adoptés et respectés que si cette séparation des pistes cyclables est assurée sur tout le linéaire, sans rupture au droit des places (Porte Dauphine notamment) ».							
ER-132	28/10/18	FRANCOIS THOMAS 92500 - Rueil-Malmaison	X				X			- Déclare « Si favoriser les déplacements en transports en commun est nécessaire, il faut aussi penser à ceux qui se déplacent en vélo, et à ceux qui ne le font pas parce que les conditions actuelles de circulation leur paraissent trop dangereuses » ; - Estime « La construction du tram sur les Maréchaux s'est jusqu'ici effectuée avec des aménagements cyclables complètement ratés (zigzags, discontinuités, angles droits successifs à franchir à chaque carrefour ...) » ; - Demande d'améliorer le projet sur les points suivants : 1) « Assurer une vraie séparation de la circulation des cyclistes, tant des automobiles, qui ne devraient en aucun cas pouvoir entrer sur la piste cyclable, que des piétons, qui pour éviter tout conflit, doivent avoir leur propre espace clairement délimité par rapport à celui des cyclistes (différence de hauteur, de couleur du revêtement) » ; 2) « Installer la piste cyclable non pas entre les stationnements mais sur un espace à droite des places de livraison ou de stationnement, pour que jamais un automobiliste ne puisse interrompre la route cyclable » ; 3) « Étant donné la place disponible, la largeur de la piste cyclable semble souvent très réduite. Il y a de plus en plus de vélos cargos qui transportent des enfants et roulent assez lentement. Peut-on prévoir des pistes cyclables aussi larges qu'une voie de circulation automobile pour permettre aux cyclistes de toutes vitesses de se doubler et de bien cohabiter ? » ; 4) « Prévoir à chaque croisement entre la piste cyclable et une rue, une piste traversante qui marque visuellement pour les automobilistes le fait qu'il traversent une piste cyclable et doivent donc être vigilants, et avec des panneaux de priorité qui donnent priorité aux cyclistes »	X	X	X				

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										5) « Porte Maillot, où les flux piétons et cyclistes seront importants, distinguer les espaces dévolus aux vélos et aux piétons » ; 6) « Porte Dauphine, prévoir de ceinturer le rond point d'une piste cyclable en site propre et séparée de la circulation automobile » ; 7) « bd Lanne, prévoir une piste cyclable (en site propre séparé par des obstacles infranchissables du reste de la circulation) ».								
ER-133	28/10/18	DU CHARLAT 17 rue de Téhéran 75008 Paris	X				X			- Estime « Ces infrastructures doivent être séparés des véhicules motorisés (voiture, bus) mais aussi des piétons » ; - Soutient les propositions de l'association "Paris En Selle".		X	X	X				
ER-134	28/10/18	GALLOIS FRANCOIS 15 rue Nationale 94500 - Champigny-sur-Marne	X				X			- Témoigne « Cycliste du quotidien depuis plus de 40 ans, dans Paris et ma banlieue » ; -Souhaite « les aménagements cyclables longeant le tracé du T3 soient infiniment plus lisibles et sécurisés que celles du tramway sud, totalement calamiteuses par endroits, notamment sur certains carrefours » ; - Propose « Faites valider et tester les aménagements en vélo par les cyclistes du quotidien, ils sont légion, en associations, et sans doute parfaitement disposés à cela » ; - Conclut et signe « Il en va de la sécurité des cyclistes qui n'ont que leur peau comme protection. François Gallois, cycliste survivant (pour l'instant) ».		X	X	X				
ER-135	28/10/18	LEFEVRE FRANCOIS 75011 Paris	X				X			- Souligne « 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 » ; - Estime « 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 ».		X	X	X				
ER-136	28/10/08	BRUCHE 114 rue Roger Salengro 93110 - Rosny-sous-Bois	X				X			Indique quelques points importants. <i>cf. observation ER-135</i>		X	X	X				
ER-137	28/10/18	CACCIALUPI RODDY	X				X			Dépose une contribution détaillée de ses demandes en termes d'aménagement de piste cyclable, en 7 points, dans un tableau comparatif entre la description		X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										présentée dans le dossier d'enquête, et ses demandes. Cf. PJ - Déclare « De manière générale, je souhaite des aménagements qui permettent de circuler à vélo, en sécurité, à tout âge : - pour que nos enfants apprennent l'autonomie en retrouvant l'espace et la liberté dont ils sont privés ; - pour que les personnes âgées conservent leur indépendance dans une ville apaisée où elles circuleront sans crainte ; - pour que tous puissent se déplacer avec le seul moyen de locomotion susceptible de rendre la ville vivable ».									
ER-138	28/10/18	CHAPPOZ 92500 - Rueil-Malmaison	X				X			Ecrit « Ce serait bien qu'il y a des pistes cyclables aussi.			X						
ER-139	28/10/18	CHAPPOZ								<i>Copie en double ER-138</i>									
ER-140	28/10/18	JUMEL VINCENT-XAVIER 93 bd Victor Hugo 92110 Paris	X				X			- Demande « profiter de ces travaux pour réaliser une continuité cyclable de qualité sur tous le trajet » ; - Critique « Les documents présentés parlent de continuité cyclable sur les différents segments, mais n'abordent pas la continuité globale ni le raccordement à d'autres segments déjà existant du réseau cyclable » ; - Cite pour exemple « le raccord à la piste cyclable située derrière l'université Dauphine n'est pas abordée » ; - Ajoute « les espaces partagés entre piétons et cyclistes (zones de rencontres ou piétonnes ou pistes cyclables sur le trottoir) sont à proscrire car ils sont générateurs de conflit entre cyclistes et piétons, sauf à proposer des cheminements de couleur visible, ce qui ne semble pas prévu par le caractère minéral des aménagements ».		X	X	X					
ER-141	28/10/08	WEULERSE	X				X			- Estime « Pour que les cyclistes se multiplient et parce qu'ils se multiplieront, il faut élargir les aménagements cyclables » ; - Ajoute « aux intersections, les cyclistes doivent avoir au moins les mêmes priorités que les voitures. Pour les cas où les choix sont contraints, donner la priorité au tram, puis aux piétons, puis aux vélos ».		X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-142	28/10/18	Non renseignée	X				X			<p>- Constate « le projet T3 ne prend pas suffisamment en compte les aménagements cyclables.../...les retours d'expérience des aménagements problématiques du tramway des Maréchaux sud n'ont pas été pris en compte (alternance de pistes et bandes cyclables, insertion dans le trafic motorisé) » ;</p> <p>- Demande « prévoir des pistes cyclables suffisamment larges et séparés des flux motorisés et des piétons. Les bandes cyclables ne sont pas des aménagements assez sécurisants pour les cyclistes, .../...systématiquement utilisés par les automobilistes pour se garer (livreurs, particuliers, VTC, taxis).../...très empruntés par les deux roues motorisés.../... En fait, seuls des cyclistes expérimentés empruntent ce genre d'aménagement peu sécurisant.../...Il convient donc de créer des pistes cyclables en site propre situées entre le trottoir et les alignements d'arbres, réellement séparées des flux motorisés » ;</p> <p>- Décrit « pour permettre le dépassement des cyclistes, une piste unidirectionnelle doit faire environ 2,20 m.../.. Lorsque des pistes bidirectionnelles sont construites, elles doivent faire 4 m de large (mini 3,5) pour permettre les croisements sûrs et confortables » ;</p> <p>- Ajoute « au delà du problème des bandes cyclables, plusieurs aménagements posent problème » :</p> <p>1) « Porte Maillot : la continuité cyclable s'interrompt et les flux de cyclistes sont mélangés aux piétons.../...ce type de non aménagement entraîne toujours des conflits entre piétons et cyclistes, il faut les éviter.../... c'est inconfortable à la fois pour les piétons et les cyclistes »</p> <p>2) « Porte Dauphine : les cyclistes sont envoyés dans le flot de circulation en devant utiliser de simples bandes cyclables.../...prévoir une piste bidirectionnelle sur l'extérieur de la place, séparée du flux motorisé » ;</p> <p>3) « bd Lannes : aucune piste cyclable n'est prévue, il convient d'en prévoir »</p> <p>- Conclut « Profiter des travaux de prolongation du T3 pour faciliter les modes de déplacement actifs (transports en commun, marche à pied, vélo) en réduisant la place excessive accordée aux transports motorisés individuels dans cette partie de la ville ».</p>		X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-143	28/10/18	BERBEY QUENTIN 95 Av. Rouget de Lisle 94400 - Vitry-sur-Seine	X			X		<p>- Témoigne « En tant que cycliste » ;</p> <p>- Demande :</p> <p>1) « avoir une piste large, car le vélo tend à s'étendre et 1 voie de chaque coté commence à trouver ses limites, basez-vous sur celle présente en quai de Seine vers Austerlitz et BFM, elle fait pile la bonne largeur » ;</p> <p>2) « avoir une piste intégralement séparée de la circulation plutôt qu'une bande cyclable (au demeurant totalement inutile et hyper dangereux pour nous) » ;</p> <p>- Conclut « Ne pas mélanger piste cyclable et zone piétonne et veillez à bien séparer visuellement les pistes des trottoirs (peinture ou asphalte de couleur différente) ».</p>				X	X	X				
ER-144	28/10/18	CANCE EDOUARD	X			X		<p>- Souhaite « des pistes cyclables qui soient réellement cyclables » ;</p> <p>- Demande :</p> <p>1) « des pistes continues, qui ne reproduisent pas l'erreur des aménagements le long du Tram1 (où les pistes 'cyclables' suivent littéralement la bordure du trottoir, et tournent à 90° à chaque rencontre avec une petite rue) » ;</p> <p>2) « des pistes continues, et non des tronçons interrompus, qui ne seraient pas situés en face les uns des autres, et répondraient à des logiques différentes: une fois mixte avec piétons, une fois couloir partagé, une fois à gauche, une fois rien du tout, une fois à droite, une fois sur la chaussée, une fois sur le trottoir, etc) » ;</p> <p>3) « des pistes séparées du reste de la circulation, soit par une bordure soit en étant sur le trottoir mais bien identifiable comme étant une piste vélo (pas un espace mixte avec les piétons) » ;</p> <p>4) « des pistes qui ne servent pas de parking.../... ces stationnements ne peuvent être évités que par des aménagements adroits ».</p>				X	X	X				
ER-145	28/10/18	LENGLET JEAN-BAPTISTE	X			X		<p>- Témoigne « Étant usager cycliste travaillant à Neuilly-sur-Seine, je serai amené à utiliser les aménagements cyclables qui seront déployés » ;</p> <p>- Estime « l'aspect sécurité et juste partage des surfaces dédiées aux mobilités douces et transports en commun : 13% des déplacements de personnes dans Paris se font en voitures, mais plus de 50% de la surface dédiées au transport de personnes est réservée aux véhicules à moteur » ;</p> <p>- Explique « Cette disproportion contribue à mettre en danger les piétons, cyclistes, et PMR, qui en viennent à subir cette infrastructure la plupart du temps</p>				X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										inadaptée, voire hostile aux modes de déplacements doux » ; - Conclut « Pour permettre au nombre de cyclistes grandissant de jour en jour de naviguer au mieux sur les nouvelles infrastructures de ce prolongement du tramway.../...prendre en compte les parts de déplacements doux pour le futur et non le présent ».							
ER-146	28/10/08	Non renseignée 75017 Paris	X				X			- Estime « En admettant, ce qui n'est pas démontré, l'utilité d'un prolongement jusqu'à la Porte Maillot, l'emplacement pour la gare de la Porte Maillot est inadapté » ; - Explique : 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 ; - Propose « 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 ».	X	X	X				
ER-147	29/10/18	Non renseignée 75017 Paris	X				X			- Constate « Le projet n'accorde aucune place à l'accès aux immeubles riverains en particulier » ; - 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 ? - Estime « 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 ».	X	X	X				
ER-148	29/10/18	Non renseignée 75017 Paris	X				X			- Rappelle « l'objectif d'un projet de transport, en particulier d'un moyen de transport collectif comme le tramway est d'améliorer les temps de transport et les conditions de circulation de l'ensemble de la population concernée, aussi bien celle qui est susceptible d'en bénéficier que celle qui en subira les	X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E1800006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7	
								<p>désagréments » ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Souligne « Or le projet se caractérise Avant tout par la limitation la plus systématique possible de la fluidité du trafic automobile en oubliant que les modes de transports sont complémentaires et pas concurrents » ; - Explique « Le tramway est conçu pour des voyageurs solitaires et autonomes avec un bagage réduit à destination de zone très denses. La voiture au contraire est utilisée par des personnes qui ne répondent pas aux critères limitants des transports en commun » ; - Demande « Que fait-on pour les forts besoins de flexibilité (horaires décalés, travail dans des zones sans transports, familles avec enfants), pour ceux qui peuvent pas accéder aux heures de pointe (fauteuils roulants, poussettes, déambulateurs) ? » ; - Conteste « 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 » ; - Ajoute « comme le montre le fonctionnement chaotique du T3 sud, la voirie mal conçue gêne non seulement les voitures ce qui était l'un des buts recherchés, mais encore plus le tramway, ce qui Explique en grande partie sa vitesse commerciale misérable au regard du coût ». 								
ER-149	29/10/18	DIANOUX 6 rue des Fontaines 93230 - Romainville	X				X	Demande « Faire en sorte que la piste cyclable soit large, continue, ininterrompue, sans rupture de côté, et avec des intersections sûres ».		X	X	X				
ER-150	29/10/18	LE JAN YVES 116 rue Falguière 75015 Paris	X				X	<ul style="list-style-type: none"> - Estime « indispensable de tirer les enseignements des exercices précédents pour assurer sur cette portion une continuité de circulation à vélo, à l'abri des conflits avec les motorisés comme les piétons, en tirant les leçons des précédents aménagements » ; - Recommande « L'équipe en charge serait d'ailleurs bien inspirée de faire un tour approfondi à vélo en complément de l'écoute des associations ». 		X	X	X				
ER-151	29/10/18	PIQUET-GAUTHIER CHARLES 36 rue d'Hauteville 75010 Paris	X				X	Souhaite que les mobilités douces, notamment le vélo et la marche à pieds, soient bien prises en compte dans ce projet.			X					
ER-152	29/10/18	DELBOS ALEXANDRE 16 rue Marx Dormoy	X				X	-Témoigne « La pratique quasi-quotidienne du vélo à Paris et l'expérience récente de l'usage fréquent de la piste cyclable des bd Masséna et		X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 71 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E1800006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7	
		75018 Paris						<p>Kellerman .../...m'amènent à faire les remarques suivantes » :</p> <p>1) « chaque sens de la piste doit être continu sur l'ensemble de son tracé : pas de changement de côté, matérialisation du passage des cycliste au niveau des carrefours » ;</p> <p>2) « maintenir le confort et le débit de la piste (cohabitation cyclistes lents ou rapides), pas de rétrécissement notable : jamais moins de 2m (pour une piste dans un seul sens) sauf sur un pincement ponctuel, au niveau d'une pile de pont ou d'un immeuble patrimonial par exemple » ;</p> <p>3) « intégrer les abords : carrefours principaux (cf. Porte Dauphine) et rues perpendiculaires ayant un côté stratégique pour le vélo (cf. Malakoff, Ternes, aujourd'hui sans aucun aménagement cyclable) » ;</p> <p>4) « positionnement "piste sur trottoir" défavorable ».../...meilleur positionnement au niveau de la chaussée, la piste étant séparée de la circulation par une bordure en béton/granit d'une dizaine de cm de hauteur (franchissable par les véhicules de secours et autres véhicules de propreté) voire par une file de stationnement auto » ;</p> <p>5) « Si la piste doit être sur trottoir, bien veiller à laisser un espace suffisant aux piétons (plus de 2m) et à marquer la différence trottoir / piste par un petit rebord ou un petit dénivelé d'1 ou 2 cm ».</p>								
ER-153	29/10/18	PACHECO 34 rue de la Fontaine 75016 Paris	X				X	Soutient les propositions de "Paris en Selle" cf. observation ER-86		X	X				X	
ER-154	29/10/18	FINET 44 place Jules Ferry 92120 - Montrouge	X				X	<p>- « Souhaite que les cyclistes soient pris en compte dans le tracé du tram » ;</p> <p>- Demande :</p> <p>1) « des pistes cyclables larges (car les cyclistes sont de plus en plus nombreux), continues et confortables (pas sur le trottoir, ou sur chaussée) »</p> <p>2) « des intersections bien traitées car il en va de la sécurité des cyclistes ».</p>		X	X					
ER-155	29/10/18	MINGHETTI NICOLAS 75003 Paris	X				X	<p>- Estime « essentiel de ne pas répéter les erreurs commises lors de l'aménagement de la piste cyclable sur les précédents tronçons du tramway des Maréchaux (zigzags des pistes, discontinuités à chaque carrefour, angles droits à chaque intersection), aménagement de très mauvaise qualité et dangereux en premier lieu pour les cyclistes mais aussi pour les piétons »</p> <p>- Demande d'améliorer les points suivants :</p>		X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 72 / 113

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										1) « la continuité cyclable : aménagement continu de bout en bout.../...prévoir une piste sécurisée sur le modèle de ce qui se fait aux Pays-Bas » 2) « une largeur suffisante pour permettre la circulation de front de 2 vélos dans chaque sens » 3) « la ségrégation des modes : les piétons, cyclistes et automobilistes n'ont pas les mêmes caractéristiques.../...Les cyclistes doivent pouvoir contourner ou traverser les espaces piétons, sur une piste dédiée, complètement séparée ». Soutient les propositions de "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i>								
ER-156	29/10/18	FALLOU 25 rue Auger 92120 - Montrouge	X				X			Soutient les demandes de "Paris en Selle" et reprend le résumé des onze demandes de l'association <i>Cf. observation ER-86</i>		X	X				X	
ER-157	29/10/18	RENAULT 58 rue du fg Poissonnière 75010 Paris	X				X			Demande « prévoir des pistes cyclables entre entre le trottoir et le stationnement (comme bd Magenta) et des passages à côté des piétons pour traverser les lignes du tram ».		X	X					
ER-158	29/10/18	TORRO 110 rue de Montreuil 94300- Vincennes	X				X			Liste les onze demandes de l'association "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i>		X	X				X	
ER-159	29/10/18	FAURE 92400 - Courbevoie	X				X			- Témoigne « Habitant Courbevoie, et étant un cycliste quotidien pour aller et venir à mon travail dans Paris, des aménagements cyclistes sur cet axe sont importants pour moi » ; - Estime « important de prendre en considération les demandes des associations de promotion et de défense du vélo » ; Demande : 1) « des pistes cyclables en site propre d'une largeur confortable pour pouvoir dépasser un autre vélo » ; 2) « une bonne continuité des infrastructures cyclables.../...la traversée des voies du tramway, doit se faire avec un angle important, sinon il y a un risque important de détérioration des roues des vélos ».		X	X				X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-160	29/10/18	PLUGARU 79 rue Bobillot 75013 Paris	X			X		<p>- Déclare « Le projet ne me rassure pas concernant la pratique du vélo. Faire du vélo à Paris est difficile et j'ai absolument besoin d'avoir une piste cyclable continue : donc pas de bandes squattées par les scooters ou avec la voiture qui attend avec les warnings » ;</p> <p>- Demande :</p> <p>1) « des pistes plus larges que sur les tronçons existant » Se faire doubler par un cycliste rapide c'est compliqué.</p> <p>2) « des pistes larges et sécurisées, comme aux Pays-Bas, pour que les cyclistes débutants soient rassurés » ;</p> <p>3) sécuriser les carrefours, les croisements ;</p> <p>- Conclut « Bref une copie à revoir pour les vélos si on veut que Paris devienne enfin une grande ville cyclable ! ».</p>				X	X	X				
ER-161	29/10/18	ROBIDA	X			X		<p>Soutient les propositions de "Paris en Selle" et reprend le résumé des onze demandes de l'association <i>Cf. observation ER-86</i></p>				X	X				X	
ER-162	29/10/18	R. VASTA	X			X		<p>- Estime « 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 » ;</p> <p>- Explique qu'une infra vélo de qualité est :</p> <p>1) « large (2,20 uni, 4 bidimensionnelle) » ;</p> <p>2) « séparée des motorisés : l'implantation se fait derrière la bande fonctionnelle des stationnements et livraisons (et, souvent, des arbres) ; le mélange avec les motorisés est à exclure » ;</p> <p>3) « séparée des piétons par une bordure de trottoir de plein droit et de hauteur suffisante (à partir de 5 cm) ; le mélange avec les piétons est à exclure s'agissant de l'itinéraire cyclable structurant, la mixité proposée à la Porte Maillot et à la Porte Dauphine n'est désirable ni pour les piétons, ni pour les vélos, ni pour absorber une montée en charge du trafic vélo » ;</p> <p>4) « prioritaire réglementairement et dans la matérialisation, aux carrefours avec le réseau secondaire » ;</p> <p>5) « aménagée aux grands carrefours du réseau structurant, dans le schéma que les Néerlandais maîtrisent à merveille.../...; le rond-point du Maréchal Lattre de Tassigny est à intégrer pleinement au projet » ;</p> <p>6) « adaptée à la physique du vélo, qui est un véhicule qui, à l'instar d'un tram</p>				X	X				X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										ou des voitures et contrairement au piéton, a des contraintes de giration » ; - Conclut « Que le vélo comme moyen de transport bénéficie de la même attention que les autres moyens de transport ! »							
ER-163	29/10/18	M. AGATHE	X				X			- Déclare « Je salue l'arrivée du tramway dans cette zone de Paris où il sera fort apprécié par les habitants du X7e pour les déplacements de courte distance vers le bois de Boulogne ou le nord parisien » ; -Témoigne « En tant qu'usager quotidien du vélo, je crois que de tels travaux d'aménagement sont aussi l'occasion de favoriser les circulations douces dans ce secteur difficile de Paris » ; - Estime « le projet actuel me semble très insuffisant en termes de cyclabilité » ; - Demande « garantir une piste cyclable séparée de la circulation et suffisamment large, sans être interrompue ou partagée avec des usagers à vitesse différente (piétons), sans points noir ou zigzag » ; - Explique « L'efficacité des trajets à vélo est une des clefs de l'adoption de ce mode de transport complémentaire aux transports en communs » ; - Constate « une zone mélangée piétons-vélo est prévue.../...source d'inconfort et de gêne pour ces deux usages incompatibles ! .../... les espaces doivent être différenciés (hauteur différente, couleur du revêtement etc.) » ; - Rappelle « la Porte Dauphine est un point noir.../... à adapter à la circulation afin de permettre un meilleur partage de l'espace » ; - Ajoute « Pourquoi ne pas prévoir une piste cyclable du même côté sur tout l'axe Gouvion-Saint Cyr ? Les changements de côté sont .../.. des ruptures de rythme et autant de croisements inutiles d'autres flux, avec les dangers que cela comporte » ; - Conclut « La largeur de la piste doit aussi être une priorité, sous peine de rendre impossible les dépassements et de contraindre au passage sur la chaussée automobile ».	X	X	X				
ER-164	29/10/18	LEONHARD 55 bd Jourdan 75014 Paris	X				X			Soutient les propositions de l'association Paris en Selle. <i>Cf. observation ER-86</i> - Demande notamment : 1) « une piste cyclable physiquement séparée de la circulation générale qui est	X	X				X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										assez large (3,50m piste double sens). surtout pas juste un peu de peinture sur les routes - on ne se sent pas du tout protégé des scooters/motos » ; 2) « intégrer le rond point dans le concept cyclable .../... un aménagement cyclable distinct pour éviter des conflits piétons/cyclistes » ; 3) « des traversées régulières de la plate-forme tramway pour piétons et cyclistes en piste cyclable double sens » ; - Conclut « donnez au vélo une place dans la circulation de Paris de demain. Le vélo est propre, il n'est pas bruyant et c'est une véritable chance pour la ville de Paris ».							
ER-165	29/10/18	GOVIN passage du bureau 75020 Paris	X				X			- Estime « primordial d'avoir une piste cyclable séparée de la chaussée des automobilistes et bus et 2 roues » ; - Explique « C'est une question de sécurité. De même, des panneaux indicateurs de direction sont souhaités, et un marquage lisible demandé ».		X	X	X			
ER-166	29/10/18	ELSNER 265 bd Voltaire 75011 Paris	X				X			-demande un aménagement cyclable efficace : 1) « piste d'un seul côté du tramway (sans plusieurs traversées inutiles) » ; 2 « piste bien séparée de voitures » ; 3) « piste séparée des piétons » ; 4) « raccourcis pour les vélos Porte Dauphine » ; 5) « respecter le niveau "zéro" ».		X	X				
ER-167	29/10/18	ECALLE 12 rue Théodule Ribot 75017 Paris	X				X			- Déclare « Je suis ravie que le tramway arrive dans cette zone, mais je souhaite qu'on oublie pas les habitants et les cyclistes » ; - Souligne « attention aux arbres coupés, les remplacer en nombre et en pleine terre » ; - Demande de privilégier ses aménagements cyclistes de qualité, pratiques et incitatifs, c'est-à-dire : 1) « des larges pistes cyclables séparées de la chaussée et des zones piétons » ; 2) « des parkings à vélo » ; 3) « Un itinéraire sans interruption, le plus rectiligne possible, clairement visible au niveau des intersections ».		X	X	X			
ER-168	29/10/18	BAK GUILLAUME	X				X			- Témoigne « Je suis cycliste dans Paris. Je parcours X0 km au quotidien pour		X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7			
		6 place François Mitterrand 92110 - Clichy						<p>mes trajets domicile-travail entre Clichy et la Porte Dauphine » ;</p> <p>- Explique « L'aménagement des Maréchaux Nord-Ouest impact fortement mes déplacements. Actuellement, j'évite le secteur de la Porte Maillot, infranchissable à vélo, en empruntant le bd Pereire entre la place du Maréchal Juin et la Porte Maillot, ou l'av. Niel. Mais ces axes ne sont pas aménagés pour les cyclistes.../...le franchissement de la Porte Maillot est un véritable point noir.../...D'une manière générale, dans Paris, environ 75% de mes parcours habituels sont équipés d'un aménagement cyclable mais je n'emprunte ces aménagements dédiés sur à peine 30% des distances parcourues car ceux-ci sont souvent impraticables faute de continuité (intersections, nombreux obstacles, usagers roulant à vitesse réduite, largeur du couloir) » ;</p> <p>- Demande de tenir compte des problèmes rencontrés sur les axes aménagés existants, exemple entre Porte de La Chapelle et la Porte d'Asnières :</p> <p>1) « la piste n'est pas suffisamment matérialisée.../...aucun séparateur matériel.../...piste empruntée par les deux roues motorisés, voire même par les automobilistes empiétant sur la bande cyclable pour des dépassements, ou aux intersections. Du fait de l'absence de séparateur, le couloir cyclable est aussi occupé par des véhicules à l'arrêt ou en stationnement, rendant l'emprunt de ces voies dédiées dangereux pour les cyclistes qui doivent en permanence déboîter brusquement dans la voie de circulation standard » ;</p> <p>2) « les voies cyclables doivent être séparées par des bandes surélevées, mais franchissables (ou discontinues) afin de permettre aux cyclistes de ne pas être bloqué dans leur progression.../... »</p> <p>3) « le couloir cycliste doit être matérialisé dans les intersections, au moyen d'un marquage au sol renforcé et de panneaux de signalisation » ;</p> <p>4) « le couloir cycliste doit être suffisamment large pour permettre le dépassement d'un autre cycliste, ou utilisateur de trottinette empruntant cet axe.../...La place des cyclistes n'est pas sur les trottoirs.../...bannir l'aménagement type Bd Magenta »</p>										
ER-169	29/10/18	CARDINET 84 rue Jules Guesde 92300- Levallois	X				X	- Estime que le prolongement du T3 devrait passer par la variante Sud « Pour moi le passage par le bd Berthier me semble le plus judicieux, car cela permet la connexion avec les bus et le métro ».	X									

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
ER-170	29/10/18	Non renseignée 75019 Paris	X				X			- Témoigne « Cycliste, les aménagements actuellement réalisés sur les portions Asnières-Porte de la Chapelle ne me sécurisent pas et ceux prévus pour la nouvelle portion m'inquiètent aussi » ; - Demande : X) «assurer une piste large et intégralement séparée de la circulation. Les bandes cyclables sont squattées par les scooters ou les livreurs et donc dangereuses car il faut se déporter, et risque de collision à l'entrée et à la sortie de ces véhicules, et à l'ouverture des portières. Sans parler des pots d'échappement et de l'agressivité des conducteurs de scooters et motos » ; 2) « intégrer le rond point de la Porte Dauphine au projet. Actuellement c'est une zone très dangereuse pour les cyclistes, et malheureusement le projet n'améliore pas la situation ».		X	X	X					
ER-171	29/10/18	VENON PIERRICK 66 rue de Plaisance 92250 – La Garenne-Colombes	X				X			Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i> Ajoute «La principale chose que je souhaite c'est que les infrastructures cyclable soient correctement prises en compte, c'est-à-dire que les pistes cyclable aient un largeur suffisante, qu'elles ne soient pas des traits sur le trottoir, qu'elles soient séparées de la route et des piétons, et qu'elles soient continues, une piste interrompue tous les 200m est inutilisable au quotidien ».		X	X			X			
ER-172	29/10/18	Non renseignée	X				X			Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i> - Témoigne « Le vélo est mon mode de déplacement principal. J'emprunte fréquemment cette section nord-ouest des bds des Maréchaux » ; - Estime « la totalité du parcours sur les bds et les Portes doit disposer d'itinéraires cyclables séparés du trafic motorisé et des piétons. La séparation entre ces espaces doit être suffisamment marquée pour la sécurité et l'aisance de tous à se déplacer : ne répétons pas les erreurs précédentes de trottoir cyclable » ; - Demande : 1) « des pistes situées entre le stationnement/l'alignement d'arbres et le trottoir,		X	X			X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
								<p>pour préserver la continuité et la sécurité de la piste » ; 2) « des largeurs confortables de 2,20m pour une piste unidirectionnelle, et 3,50m pour une piste bidirectionnelle » ; 3) « des angles adoucis pour les virages, qui ne soient pas une difficulté de coordination pour les cyclistes les moins agiles (freinage, tourner avec un angle important, maintien de l'équilibre) » ; 4) « de vraies pistes cyclables autour de la Porte Maillot, et pas une zone piétonne ouverte aux cycles » ; 5) « des traversées cyclables fréquentes de la ligne de tramway, n'imposant pas de grands détours » ; 6) « des traversée lisibles et non confondues dans un passage piéton » ; - Conclut « Ces points permettront un projet adapté à l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement en ville, et des infrastructures prêtes pour l'affluence et les usages de demain, évitant une réalisation déjà obsolète une fois terminée ».</p>											
ER-173	29/10/18	THUROTTE EDOUARD	X				X	<p>Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i> Inscrit le résumé des onze demandes.</p>				X	X				X		
ER-174	29/10/18	BALADIER 42 rue Guersant 75017 Paris	X				X	<p>Soutient les propositions de "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i> Ajoute « 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 ».</p>				X	X				X		
ER-175	29/10/18	WKI X rue Lemancel 94X30 - Nogent-sur-Marne	X				X	<p>- Témoigne « Je vis dans le Val-de-Marne et travaille dans l'Ouest parisien. Je me rends régulièrement dans le 16e arr, Neuilly ou Suresnes.../..mon véhicule est un vélo.../...et aussi les transports en commun » ; - Estime « le plus important est d'avoir des itinéraires cyclables continu » ; - Demande des aménagements cyclables spécifiques : : 1) « aux jonctions avec le rond-point du Maréchal Lattre de Tassigny,</p>				X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										l'intersection Courcelles/Berthier/Gourgaud, la jonction bd Mallarmé/bd de Reims et la rue Massard, l'Av BruiX et le bd Lannes » ; 2) « Concernant les perpendiculaires aux axes principaux, prévoir un passage des piétons et de la piste cyclable qui reste au niveau du trottoir donc surélevé par rapport à la chaussée pour rendre les usagers fragiles visibles et souligner le cédez-le-passage qui s'applique aux véhicules » ; 4) « privilégier des pistes bidirectionnelles larges 3m voire 3,5m pour que les dépassements et les croisements soient aisés et sécurisés. L'autre Avantage des pistes cyclables bidirectionnelles larges est qu'elles font d'excellentes voies pour les véhicules de secours (pompiers, police, ambulance) » ; 5) « proscrire les bandes cyclables coincées entre le trottoir et la chaussée principale. Le mieux étant d'être "à la hollandaise" avec une ligne d'arbres entre la chaussée principale et la piste » ; 6) « pas de voies de bus ou de bandes cyclables étroites coincées entre les stationnements et les motorisés en mouvement » 7) « évitez les croisements de rails de tramway à un angle trop restreint » ; 8) « Prévoyez des arceaux vélo en nombre près des stations de transport en commun pour favoriser l'intermodalité vélo-transports en commun ».								
ER-176	29/10/18	RESIDENTS Porte D'ASNIERES 6 rue Stéphane Grappelli 75017 Paris		X			X			Association des Résidents de la Porte d'Asnières (RPA) cf. PJ n°176 sur le registre électronique Dépose une contribution sous forme de 9 questions nourries de l'expérience de riverains ayant vécu la réalisation du tronçon T3 jusqu'à la Porte d'Asnières. Q.1 :« Quels enseignements ont été tirés de la réalisation du tronçon Porte de la Chapelle / Porte d'Asnières ? Des réponses sont demandées sur les points suivants » : a) « Conséquences sur la fréquentation du tramway et sur la circulation automobile de la population nouvelle, notamment celle des immeubles du quartier Batignolles ?.../...Conséquences sur la fréquentation du tramway et sur la circulation automobile de la mise en service du Palais de Justice, de la Préfecture de Police, de l'implantation du SYCTOM et de l'immeuble de bureaux du boulevard du Fort de Vaux ? Conséquences prévisibles sur la fréquentation du tramway et sur la circulation automobile des immeubles prévus Porte Maillot ? » ; b) « Pour les transports en commun.../...que le tram soit capable dans les heures		X	X	X				X

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>de pointe de franchir le carrefour toutes les trois minutes » ;</p> <p>c) « Un comptage réaliste des flux de circulation sur les axes touchés par ce nouveau chantier a-t-il été fait avant le chantier ? »</p> <p>d) « L'air : pour connaître les impacts sur la qualité de l'air, encore faudrait-il connaître les mesures actuelles pour vérifier une éventuelle amélioration y compris au niveau du périphérique en amont et en aval de la zone des travaux et chantiers » ;</p> <p>e) « Le bruit : pour connaître les impacts sur les nuisances sonores, encore faudrait-il connaître les mesures actuelles pour vérifier une éventuelle amélioration y compris au niveau du périphérique en amont et en aval de la zone des travaux et chantiers. La situation de la Porte d'Asnières est fortement détériorée par le passage systématique des convois officiels, véhicules prioritaires du Palais de Justice et quelques privilégiés » ;</p> <p>- Estime :</p> <p>a) « Concernant l'organisation des circulations, le maître d'ouvrage indique que les impacts sur le trafic en phase chantier sont comparables à ceux qui seront observés en phase d'exploitation ; pour autant, le périmètre d'étude choisi semble trop restreint : il devrait être étendu aux communes limitrophes de Neuilly sur Seine et Levallois-Perret » ;</p> <p>b) « Que dire en outre de la Porte d'Asnières, qui apparaît sur les cartes dans le périmètre mais n'est pas traitée (page 16)? » ;</p> <p>c) « Une étude du trafic sur la Porte d'Asnières après le 24 novembre (mise en service du tronçon Porte de la Chapelle-Porte d'Asnières) doit être effectuée, et comparée avec les études préalables, pour nourrir l'étude prévisionnelle concernant la nouvelle extension » ;</p> <p>d) « Prendre en compte la remarque n° 45, page 20 de l'avis de la MRAE : « la ZAC Clichy- Batignolles et le prolongement du RER E mériteraient d'être intégrées comme données d'entrée à une modélisation de la situation future des transports (horizon de mise en service du T3) » ;</p> <p>e) « Prendre en compte les constatations effectuées sur les voies débouchant sur les boulevards Bessières et Berthier résultant de la prolongation du tramway entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières » ;</p> <p>f) « Contradictions entre les études évoquant un trafic de 977 véhicules/heure sur le bd Malesherbes en sortie (contre 752 au maximum pour SYSTRA/scénario 2 de l'étude de 2016 pour la Porte d'Asnières) et 1081 en entrée Porte d'Asnières (contre 880 pour SYSTRA) : qu'en est-il pour la</p>							

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7				
								<p>prolongation entre Porte d'Asnières et porte Dauphine ?</p> <p>Q.2 : « Quelle est la validité des études de circulation visiblement obsolètes, et la cohérence avec les flux observés sur les tronçons déjà en service ? »</p> <p>Q.3 : « Quels sont les impacts sur la circulation automobile de la suppression des passages souterrains (Porte de Saint Ouen, Porte de Clichy, Porte d'Asnières), et prévisions pour les souterrains Champerret et Henri Gaillard ? »</p> <p>Q.4 : « Conséquence des modifications prévues sur le boulevard Gouvion Saint Cyr pour la circulation des véhicules de la caserne de pompiers Champerret ? »</p> <p>Q.5 : « Quels sont les impacts sur la circulation automobile de la mise à une seule voie dans chaque sens entre la place Paul Léautaud et la Porte Maillot ? »</p> <p>Q.6 : « Les conditions de la traversée de la place de la Porte Maillot par le T3 telles qu'elles sont présentées tiennent-elles compte des difficultés juridiques et techniques présentes ? »</p> <p>- Souligne des informations paradoxales :</p> <p>a) « Le projet veut opérer une très forte redistribution de l'espace public en réduisant les largeurs de chaussée pour voitures (cf brochure de la Mairie de Paris distribuée lors de la réunion publique du 9/10/18). L'espace public pour voitures dans le périmètre du projet passera de 60% actuellement à 37% à l'issue du projet » ;</p> <p>b) « L'étude d'impact indique que <i>l'insertion de la plate-forme sur cette séquence est un des points les plus complexes du projet</i>. On peut s'interroger sur la possibilité de conclure la présente enquête publique alors qu'il existe une incertitude technique et une incertitude juridique sur cette insertion » ;</p> <p>c) « 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 <i>pour reconstituer l'axe majeur existant entre la Défense et l'Arc de Triomphe</i>. Ce projet n'est pas abouti. Le dossier indique d'ailleurs (cf 6.7.2.1.4) que <i>les impacts du projet en matière de circulation seront intégrés aux études à venir et feront l'objet d'études spécifiques de circulation</i>. Le dossier de l'extension du tramway est tributaire de ces études à venir et n'est donc pas complet en l'état » ;</p> <p>d) « Sous l'angle juridique, le dossier rappelle <i>Si la plupart des axes en lien avec</i></p>											

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p><i>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. Rien ne garantit donc la confirmation des hypothèses actuelles de la Ville de Paris sur l'aménagement de cette place. D'ailleurs une information de CCI Business Grand Paris datée du 14 juin 2018 indique <i>Après la désignation d'un coordinateur général et d'un maître d'œuvre pour l'opération d'aménagement des espaces publics mi-2018, une enquête publique est prévue mi-2019</i> » ;</i></p> <p>- Conclut « 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 ? »</p> <p>Q.7 : « Les problèmes posés pour la circulation automobile par la suppression du débouché du bd Péreire Nord sur la place Porte Maillot et son remplacement par une sortie sur le bd Gouvion Saint Cyr en direction de Pest ont-ils été étudiés ? »</p> <p>Q.8 : « Une étude sur la circulation cycliste justifiant l'extension des pistes cyclables a-t-elle été menée ? Si oui, quels en sont les conditions, les résultats et les conclusions ? L'impact de pistes cyclables marquées par des blocs de pierre, ce qui rend impossible les dépassements en vélo, a-t-il été étudié ? »</p> <p>Q.9 : « Sur le tronçon Porte de la Chapelle / Porte d'Asnières, cinq projets artistiques avaient été prévus pour améliorer l'insertion du tramway dans le paysage urbain, Leur financement avait été voté par le Conseil de Paris, avec la participation de la Fondation de France. À ce jour, trois projets ont été maintenus — sans que leur réalisation ait commencé alors que l'inauguration du tronçon doit avoir lieu le 24 novembre — et deux ont été purement et simplement supprimés. Des projets similaires sont-ils prévus pour l'extension jusqu'à la Porte Dauphine ? »</p> <p>- 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 :</p> <p>a) <i>Que les aménagements projetés tiennent compte de la situation particulière des débouchés de l'ensemble immobilier des Hauts de Malesherbes aussi bien sur l'avenue de la Porte d'Asnières que sur le boulevard Berthier -</i></p> <p>b) <i>Qu'une attention particulière soit apportée à la mise en sécurité du passage des piétons et des cyclistes sous les ouvrages supportant les voies ferrées -</i></p>							

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										<p>c) 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 ;</p> <p>- Réitère « 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 ».</p>									
ER-177	29/10/18	HYON 75014 Paris	X				X			<p>- Estime « Le nouveau plan doit absolument intégrer un espace conséquent pour les pistes cyclables, avec une bande sécurisée, continue, séparée de la circulation motorisée et suffisamment identifiable. L'aménagement sur les trottoirs des Maréchaux Sud est insuffisant, et dangereux du fait des nombreux changements de trottoirs et du manque de différence avec les trottoirs. Les places et croisements doivent également être pris en compte » ;</p> <p>- Conclut « Le tramway est un mode de transport écologique et adapté à la ville tout comme le vélo : profitons des travaux de l'un pour favoriser l'autre ! »</p>		X	X						
ER-178	29/10/18	LETOCARD 17 rue Le Riche 75015 Paris	X				X			<p>- Déclare « Je ne peux que saluer le développement des mobilités douces et non polluantes. Le tramway offrira à tous (jeunes, vieux, parents, actifs, retraités, PMR) une solution de déplacement adaptée à leurs besoins, et rallier ces trois points est à l'heure actuelle extrêmement difficile, fastidieux et chronophage » ;</p> <p>- Témoigne « Je circule également beaucoup à vélo dans ce quartier pour me rendre au travail. Cela ne fait qu'un an, et l'un des principaux freins est le manque d'infrastructures adaptées » ;</p> <p>- Estime « La création du tramway engendre des travaux lourds, coûteux qui vont dans le sens de l'histoire c'est-à-dire celui de la baisse du bruit, de la pollution, et de l'engorgement de nos villes. En tant que résidente parisienne et mère de 3 enfants, je suis plus que favorable à des infrastructures cyclables permettant de circuler de façon sécurisée » ;</p> <p>- Demande que les pistes cyclables soient :</p> <p>1) « séparées de la chaussée » ;</p>		X	X	X			X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										<p>2) « larges pour rouler sans crainte et/ou de dépasser ou se faire dépasser » ;</p> <p>3) « bidirectionnelles afin de centraliser le flux de cyclistes au même endroit » ;</p> <p>- Recommande « 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 de certaines créations récentes d'infrastructures inadaptées, et donc inutilisées ou sous-utilisées ».</p>									
ER-179	29/10/18	GRANGER 92 rue Championnet 75018 Paris	X				X			<p>- Demande « une piste cyclable similaire à celle du prolongement T3 (Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières), c'est le minimum » ;</p> <p>- Estime «il faudrait absolument prévenir le problème des camions de livraison garés sur cette piste, et celui des scooters qui l'empruntent dès que ça bouchonne un tout petit peu (c'est-à-dire tous les jours).</p> <p>- Conclut « Merci pour nous, pour nos enfants et pour la génération demain »</p>		X	X	X					
ER-180	29/10/18	MANTIENNE DELPHINE 150 bd Masséna 75013 Paris	X				X			<p>- Témoigne « Adhérente à l'association MDB (mieux se déplacer à bicyclette), je suis une utilisatrice très régulière des bd des Maréchaux Sud, dont les pistes cyclables ont été conçues en dépit du bon sens » ;</p> <p>- Explique « La discontinuité des pistes nous met en danger tous les jours. Quand la piste existe, elle n'est que rarement sécurisée et distincte du trafic (piéton ou automobile, et stationnements sauvages récurrents). La largeur de la piste ne permet jamais de se doubler » ;</p> <p>- Demande de réaliser :</p> <p>1) « une vraie continuité cyclable » ;</p> <p>2) « des aménagements cohérents, logiques et visibles (signalétique et marquage clair) » ;</p> <p>3) « des pistes larges pou pouvoir se doubler et séparées du trafic pour éviter au maximum les conflits d'usage et améliorer la sécurité des cyclistes » ;</p> <p>4) « une campagne de communication auprès des automobilistes pour faire valoir les priorités cyclables » ;</p> <p>- Conclut « Il serait temps, enfin, de profiter de l'expérience et de l'expertise des urbanistes hollandais et danois en la matière. Des quantités de travaux sont disponibles (voir l'organisme Copenhagenize) et ne demandent qu'à être mis en œuvre » ;</p> <p>- Indique « Je souscris en tout cas pleinement aux constats et recommandations</p>		X	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										émis par les associations MDB et Paris en Selle ».								
ER-181	29/10/18	LOURADOU MICHEL 139bis rue de Saussure 75017 Paris	X				X			Soutient les observations de l'association « Résidents de la porte d'Asnières » <i>cf. observation ER-X76</i>	X	X				X		
ER-182	29/10/18	BERNAT FREDERIC 11 chemin de St Léger 93200 – Saint-Denis	X				X			- Estime « Les cyclistes étant l'Avenir du déplacement quotidien il est important que ce prolongement de tramway soit accompagné d'un aménagement cyclable digne de ce nom avec une piste continue et séparée des voiture » ; - Demande 1) « prévoir aussi une large suffisant d'au moins 2m20 si la piste est unidirectionnelle et 3m si elle est à double sens » ; 2) « le positionnement d'arceaux à proximité de chaque correspondance et en nombre suffisant ».	X	X	X					
ER-183	29/10/18	MARLE AURELIE 9 Av Mallarmé 75017 Paris	X				X			- Interroge « 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 ? » ; - Propose « Remplacer les bus PC existants par des bus verts hybrides, qui relieraient le Pont du Garigliano à Porte d'Asnières » ; - Explique cela éviterait d'imposer : 1) « aux riverains : de longs travaux, de nombreuses nuisances sonores, de la poussière de chantier et d'amiante, ainsi qu'une possible d'évaluation des biens immobiliers des propriétaires de la zone impactée Porte Dauphine/Porte d'Asnières » ; 2) « 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 » ; 3) « aux automobilistes circulant dans la zone impactée Porte Dauphine/Porte d'Asnières : une réduction de zones de stationnement et surtout de voies de circulation alors que la zone est déjà fortement encombrée entre Porte Maillot et Porte de Courcelles en raison du trafic élevé entre Paris et les Hauts-de-Seine ». - Conclut « Il serait ainsi intéressant de voir la justification qui va être donnée de	X	X	X	X	X	X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										ce soit-disant "intérêt légitime du projet" qui ne coûtera pas moins de 193 M€, 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-184	29/10/18	MARLE AURELIE 9 Av Mallarmé 75017 Paris	X				X			<p>- Rappelle « 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 » ;</p> <p>- Indique « Sur la variante Nord du projet du T3 Ouest (Av Mallarmé), il a été décidé de :</p> <p>1) « combler le tunnel arrivant de Gouvion Saint-Cyr, les 2 voies de circulation devant devenir les 2 voies de circulation en surface du tramway »,</p> <p>2) « conserver 2 voies de circulation automobiles bidirectionnelles »,</p> <p>3) « créer 2 voies de circulation de vélo bidirectionnelles (supprimant au passage une voie de stationnement),</p> <p>4) « déplacer la borne de Taxis située au début du Bd Gouvion Saint-Cyr vers l'Av Mallarmé » ;</p> <p>- Signale « en sus du PC qui circule aujourd'hui sur une voie de circulation vélo/bus, d'autres bus comme le 92 et le X65 empruntent également l'Av Mallarmé » ;</p> <p>- Rapporte « L'équipe intervenante m'a indiqué qu'aucune modification de trajet n'était prévue pour les autres lignes de bus » ;</p> <p>- Conclut « Aussi pourquoi ne pas déplacer ces bus pour éviter la double peine au final T3+bus et le dédoublement des nuisances pour les riverains de la variante Nord ? »</p>	X	X	X			X	
ER-185	29/10/18	MARLE AURELIE 9 Av Mallarmé 75017 Paris	X				X			- Signale « Depuis la semaine dernière (semaine du 22/10/18) , les tunnels de la variante Nord du projet sont fermés à la circulation, engendrant : un encombrement exponentiel de la zone aux heures pleines.../...et une circulation dense aux heures creuses sur les voies de circulation restantes, un encombrement des voies de vélo et de bus par les automobilistes sur le Bd Gouvion Saint-Cyr et l'Av. Mallarmé, ainsi qu'une augmentation de la pollution et des nuisances sonores » ;	X	X	X			X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										<ul style="list-style-type: none"> - Souligne « Ce test de réduction de voies est ainsi un bel exemple de ce que les riverains et les automobilistes vont devoir subir avec ce projet » ; - Pose deux questions : <ol style="list-style-type: none"> 1) « Des surveillances de la zone et comptes-rendus, qui seront annexés au rapport d'enquête publique, ont-ils été réalisés depuis la semaine dernière pour mesurer l'impact de la fermeture des voies de circulation sur l'environnement, la zone concernée et les zones appelées "de report" lors de la réunion du publique du 09/10/18, à savoir le périphérique ? » 2) « Une solution pour éviter que les voies de vélo, implantées dans le projet, ne puissent être empruntées par les véhicules automobiles est-elle apportée par le Maître d'œuvre ? » - Conclut « En effet, il ne servira à rien de créer de telles voies si, au final, la circulation automobile est reportée sur les voies de vélo en cas d'encombrement ». 								
ER-186	29/10/18	PILLOT 11 rue du Surmelin 75020 Paris	X				X			<ul style="list-style-type: none"> - Estime « Un projet de tramway est l'occasion de redistribuer l'espace sur la voirie. Il est important de donner une place suffisante aux cycles sur ces axes qui deviennent très lisibles et dans un souci d'intermodalité. Il faut aussi penser que la part modale des cyclistes va augmenter dans les années à venir » ; - Demande : <ol style="list-style-type: none"> 1) « assurer un itinéraire continu, lisible, sécurisé, donc séparé du trafic automobile et des bus, et suffisamment large tout le long du tracé » ; 2) « aménager les intersections de sorte que les cyclistes puissent tourner ou traverser de manière évidente (pas de traversée en plusieurs fois ou avec des angles à 90°) » ; 3) « veiller au danger que représentent les rails de tram pour les cyclistes lors des traversées de la plate-forme » ; 4) « créer des espaces séparés et ne pas se contenter d'une aire piétonne, pour éviter les conflits entre piétons qui accèdent au tram et cyclistes » ; 5) « une largeur minimum de 2,20 m en unidirectionnel ou 3,5 en bidirectionnel, permettant la circulation de vélo cargo ou le dépassement d'un vélo » ; 6) « des arceaux à proximité des stations de tramway (une dizaine mini) » ; 7) « inclure le rond point Maréchal Lattre de Tassigny dans le projet » ; 8) « organiser le rabattement et prévoir un axe cyclable depuis le bd Mallarmé ». 		X	X	X				
ER-187	29/10/18	Non renseignée	X				X			- Estime « la sécurité des cyclistes, préalable indispensable au développement	X	X						

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
		87 rue des Vignoles 75020 Paris						de l'usage du vélo, devra passer par une piste indépendante de la circulation sur tout le trajet » ; - Demande « une piste continue Porte Maillot et bd Gouvion Saint-Cyr ».										
ER-188	29/10/18	GADREAU MAXIME 30 Av Gabriel Péri 93400- Saint-Ouen	X				X	Demande : - « plus de pistes protégées, séparées des voitures et abribus » ; - « des pistes larges ».				X	X					
ER-189	30/10/18	LEROY J. 94800 - Villejuif	X				X	Soutient les demandes de "Paris en Selle" <i>Cf. observation ER-86</i>				X	X				X	
ER-190	30/10/18	Non renseignée 75017 Paris	X				X	- Explique comment « utiliser la partie inutilisée du tunnel du RER C » : 1) « Il résulte du dossier de l'enquête publique que les tunnels qui accueilleraient jusqu'en X985 la ligne d'Auteuil existe toujours, même s'il n'y a de circulation que sur la ligne VMI. Or le but premier du projet et sa justification principale est de faciliter les correspondances ‡ Porte Maillot avec des moyens de transport souterrains. Dans ces conditions, la construction d'une ligne en surface n'offre pas d'avantages particuliers aux voyageurs, exige des travaux de génie civil d'un coût pharaonique pour un gain de temps cosmétique tout en congestionnant le trafic, tout cela au détriment des autres lignes de transport terrestre comme les bus » ; 2) « Au contraire, la réutilisation d'une infrastructure existante, qui n'interfère pas avec les circulations de surface est beaucoup plus pertinente et ce d'autant plus que l'existence de deux galeries séparées permet de créer des arrêts différenciés pour la desserte fine et d'avoir une alimentation électrique adaptée. 3) « L'option la plus simple est donc un passage en souterrain immédiatement après la station Porte d'Asnières, insertion au niveau ou juste après la gare de Pereire-Levallois avec terminus au choix Porte Maillot ou Porte Dauphine » ; - Propose « 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). - Conclut « Compte tenu du cauchemar routier que représente le franchissement			X	X	X	X				

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
----	------	----------	---	---	---	---	---	-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	---

								<p>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 ».</p> <p>Joint un schéma : « Tracé alternatif T3 ouest »</p> 									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ER-191	30/10/18	Non renseignée	X				X	- Ecrit : « Améliorer les propositions et demandes pour les pistes cyclables »			X				
--------	----------	----------------	---	--	--	--	---	--	--	--	---	--	--	--	--

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7			
		75017 Paris						<p>- Explique :</p> <p>1) « Les vélos sont des véhicules particuliers qui du fait de leur vitesse et de leur taille intermédiaire provoquent des gênes et des accidents au détriment des autres usagers de la route et ce d'autant plus qu'ils s'estiment dispensés du respect du code de la route, tout comme les deux-roues motorisés dont ils se plaignent en toute incohérence » ;</p> <p>2) « S'il semble pertinent de prévoir un espace spécifique pour les usagers circulant autour de 20 km/h (trottinettes, rollers, monocycles) il est impossible de leur donner un régime de priorité différent dans la mesure où ils roulent dans un espace commun » ;</p> <p>3) « Si les bus sont soumis au même régime de priorité que les voitures, comment justifier de traiter les vélos de façon privilégiée? Au-delà de l'injustice de tous égaux, mais certains plus que d'autres, c'est également dangereux pour les cycles puisque les carrefours ne vont pas disparaître par magie pour faciliter l'usage du vélo » ;</p> <p>- Propose « Dans ces conditions il apparaît nécessaire de cordonner non seulement le tracé des voies de cycles avec la voirie mais aussi les feux, comme cela se fait en Hollande avec le système des carrefours à protection permanente. Pour autant cela suppose de préserver le maximum possible de stationnement automobile, d'une part pour protéger les cycles de la circulation automobile mais aussi pour fluidifier la circulation locale, en particuliers les accès et sorties de transversales donnant sur les carrefours en question » ;</p> <p>- Conclut « On aboutira ainsi à un schéma de coupe transversale de 25m de large (2 trottoirs de 2,4m + 2 pistes cyclables de 1,5m + 2 séparateurs de 0,70m + 2 stationnements de 2m + 4 voies de circulation de 3m) »</p>										
ER-192	30/10/18	Non renseignée 75017 Paris	X				X	Soutient l'avis de l'observation ER-183 « plein de bon sens. Il faut le suivre »	X	X	X	X	X	X	X			
ER-193	30/10/18	DOURI NABIL bd Voltaire 92600 - Asnières	X				X	<p>- Déclare « Nous avons besoin de pistes cyclables réellement séparées de la route et du trottoir pour plus de sécurité » ;</p> <p>- Demande une piste :</p> <p>1) entre les places de stationnement et le trottoir, avec un séparateur physique pour éviter le stationnement gênant » ;</p> <p>2) « avec une largeur suffisante pour permettre le dépassement (2m minimum</p>		X	X	X						

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										pour une piste monodirectionnelle, 3.5m bidirectionnelle) » ; 3) « colorée pour la rendre visible, avec une bonne visibilité aux abords des intersections, surélevées aux intersections pour faire ralentir les voitures »							
ER-194	30/10/18	BOUSSELET 12 Av. Jean Moulin 93100 – Montreuil	X				X			- Ecrit « Ce projet doit tenir compte de la part grandissante du vélo à Paris » ; - Demande : 1) « intégrer la circulation vélo Porte Dauphine, réaliser une piste cyclable continue bd Gouvion, de St Cyr à Porte Maillot » ; 2) « prévoir des pistes cyclables bidirectionnelles de 3,5m sans coupure ».		X	X				
ER-195	30/10/18	Non identifiée	X				X			- Soutient « l'observation ER-190 pleine de bon sens et très intéressante.../...très bonne idée de faire passer le T3 en souterrain dans la partie inutilisée du RER C » ; - Ajoute « La place gagnée en la surface pourrait servir à faire des pistes cyclables comme certains avis le souhaiteraient ».	X	X	X	X			
ER-196	30/10/18	DURAND 67 rue de la Jonquière 75017 Paris	X				X			- Estime « la prolongation du tram, qui est en soi une excellente action, est aussi l'occasion de permettre à des cyclistes amateurs et seniors de circuler à vélo sans crainte » ; - Demande « prévoir la continuité des bandes, leur totale sécurité loin des voitures et des motos, et éviter le plus possible le partage avec les piétons » ; - Explique « Même si cela fait beaucoup de contraintes, c'est le prix à payer si l'on veut que tous les amateurs de vélo puissent se lancer dans un déplacement sécurisé » ; - Conclut « Actuellement faire du vélo dans Paris reste dangereux sauf à être jeune, sportif et immunisé contre les insultes et autres incivilités ».		X	X	X			
ER-197	30/10/18	HELMAN 5 rue Gervex 75017 Paris	X				X			- Souligne « la gêne occasionnée par les travaux porte d'Asnières : difficulté de circulation automobile énorme, bruit, rues encombrées, retentissement dans un périmètre très large dans le X7e » ; - Demande : 1) « ne pas reproduire cette situation lors des travaux de prolongement T3 » ; 2) « sécuriser les passages piétons démunis de feux aujourd'hui » - Indique « les liaisons de bus dans le quartier sont insuffisantes ».						X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
ER-198	30/10/18	Non renseignée	X			X				- Demande « profiter des travaux pour donner un espace large et sécurisé pour le déplacement des vélos » ; - Témoigne « Je me rends à La Défense en vélo.../...deux points anxiogènes, Porte Maillot et Porte Dauphine » ; - Estime « il y a un vrai besoin de continuité cyclable et de sécurisation ».		X	X	X			
ER-199	30/10/18	MEUNIER PASCAL 23 allée de Paris 93400 - Saint-Ouen	X			X				- Souligne « l'augmentation de la part du vélo dans les modes de déplacements des Franciliens.../...la mise en place de structures sécurisées amènent un très grand nombre de personnes à opter pour la petite reine » ; - Conseille « de se rapprocher des professionnels danois et néerlandais d'une part, et des associations de cyclistes francilienne d'autre part ».		X	X	X	X		
ER-200	30/10/18	ESCARRA Liselotte	X			X				- Témoigne « Habitante du 16e, j'utilise régulièrement les transports en commun entre les 16e/17e (PC1, Métro, RER) je n'ai jamais eu de problème » ; - Estime « plus urgent de remédier à l'état exécrable des trottoirs, et de finir les chantiers.../... et surtout l'énorme chantier de la Porte Maillot » ; - Ajoute « un tramway n'empêchera pas les Parisiens de se promener en voiture.../...embouteillages et pollution » ; - Rappelle « le coût énorme de cette opération s'ajoutera à la dette de la Ville de Paris, Avant même de songer aux frais attendus pour les préparations des Jeux Olympiques » ; - Conclut « Voilà pourquoi je suis contre ce projet ».		X	X	X			
ER-201	30/10/18	Association FNAUT 32 rue Losserand 75014 Paris		X	X					AVIS de l'AUT Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France PJ n°201 sur le registre électronique - Présente l'association et son objet « L'Association des Usagers des Transports /FNAUT Île-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement. » ;	X	X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>- Emet un avis « Le projet de prolongement du tram T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine tel qu'il est présenté dans le cadre de son Enquête publique nous semble globalement satisfaisant » ;</p> <p>- Explique les raisons de cet avis :</p> <p>1) confirme « Nous approuvons 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 Champerret qui nous paraît le plus judicieux.../...et 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 » ;</p> <p>2) recommande :</p> <p>- « Le tracé Est.../...comporte un inconvénient, sa desserte médiocre de la gare routière du bd Pershing. Il conviendra donc de soigner particulièrement le cheminement piéton entre le T3 et cette gare routière » ;</p> <p>- « Nous approuvons le choix de ne pas limiter le prolongement du T3 à la Porte Maillot, mais de l'amener jusqu'à la Porte Dauphine.../...car il 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.../...cependant avec deux précautions : 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 et le souhait de voir ce qui subsistera de la ligne de bus PC assurant la jonction entre la T3a et le T3b continuer à desservir la Porte Maillot afin de permettre à ses usagers de bénéficier des correspondances avec le réseau de transport desservant ce site. ».</p>							
ER-202	30/10/18	DEGRÂCES ANNE 11 Av. Mallarmé 75017 Paris	X				X	<p>- Estime « Ce projet de tramway me paraît générer beaucoup plus d'inconvénients et désagréments que d'améliorations qu'il prétend apporter » ;</p> <p>- Explique :</p> <p>1) « pendant toute la durée des travaux particulièrement longue, il va y avoir des embouteillages d'une ampleur désastreuse.../... Or, rien n'est prévu pour permettre un désengorgement du quartier pendant les travaux » ;</p> <p>2) « comment les pompiers pourront-ils circuler alors que la caserne est juste à</p>				X	X		

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E1800006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								côté, bd Gouvion St Cyr ? La sécurité des gens et l'accès aux premiers secours est ainsi compromise » ; 3) « l'avenue Mallarmé est étroite. Les travaux vont donc générer des nuisance sonores plus que jamais dommageables pour les riverains » ; 4) « les travaux de nuit vont compromettre la santé des gens : le sommeil est un besoin vital pour l'être humain » ; 5) « votre tramway fera disparaître le bus PCX-PC3. Vous n'augmenterez donc pas l'offre de transport public mais en substituerez une ≠ une autre » ; - Souligne : 1) « Il y a vraiment d'autres priorités vu la sursaturation de certains lignes de métro dans Paris et leur état de délabrement » ; 2) « Il faut arrêter de gaspiller l'argent public » ; 3) « Il y a déjà des travaux titanesques Porte Maillot à cause du RER E et du Grand Paris » ; 4) « Tous ces travaux qui se télescopent sans coordination de calendrier va créer encore plus d'encombres, sur cette place qui est déjà complètement bloquée tous les jours depuis des mois » ; - Conclut « A minima, il faut reporter votre projet après 2024 » ; - Déclare « je suis totalement contre ce projet ».							
ER-203	30/10/18	Paroisse Sainte Odile 2 Av. Mallarmé 75017 Paris		X			X	- Demande « 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 » ; - Ajoute que le spot existant devant être supprimé « il devra être déplacé sur un autre poteau pour assurer l'éclairage nocturne d'église ».		X					
ER-204	30/10/18	Association VIPARIS 2 place Maillot 75017		X			X	Association VIPARIS Cf. PJ n°204 sur le registre électronique Dépose une contribution, sous forme de courrier adressé au président de la commission d'enquête, et accompagné d'un plan de situation du Palais des Congrès, Porte Maillot. - Rappelle la position de la ville de Paris « l'une des premières destinations mondiales pour l'organisation de congrès internationaux, selon le classement publié par l'International Congress and Convention Association qui positionne la	X	X	X	X	X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 95 / 113

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>capitale française en 1° ou 2° position depuis 2011 » ;</p> <p>- Explique :</p> <p>1) « La conséquence de cette attractivité internationale est directement économique. L'industrie du Congrès-expositions génère chaque année 5,5 Milliards d'euros de retombées économiques directes ou indirectes en Ile-de-France, soit l'équivalent des retombées économiques attendues pour la seule édition de 2024 » ;</p> <p>2) « Le Palais des Congrès de Paris est aujourd'hui un outil majeur d'accueil des congrès et du rayonnement du tourisme d'affaires pour notre territoire »</p> <p>3) « Différents travaux vont modifier la Porte Maillot, parmi lesquels l'arrivée du tramway T3b, additionné aux deux projets de Réinventer Paris et de la gare Eole, et créer autour du Palais des Congrès de Paris un environnement complexe, qui, de fait, risque de fragiliser son attractivité et son fonctionnement » ;</p> <p>- Présente les points majeurs relevés «à l'aune de l'analyse des risques que l'impact du projet de Tramway fait porter sur le Palais des Congrès de Paris » :</p> <p>1) « <u>Impact sur l'exploitation des espaces de congrès et d'exposition.../... d'une part les flux logistiques de nos clients (organismes, entreprises et institutionnels) en entrée et en sortie de la gare de livraison, située place du Général Koenig.../...et d'autre part les accès des visiteurs sur la totalité du flanc Est du Palais des Congrès, côté par lequel accèdent près des trois-quarts des visiteurs du Palais des Congrès (71% en 2017).../...et maintien en exploitation du parking Public de la Porte Maillot » ;</u></p> <p>2) « <u>Impact sur les locaux de commerce.../...plus de 60 boutiques dont l'activité est largement orientée en direction d'une clientèle de passage et pour lesquelles une desserte claire et qualitative est indispensable, quel que soit le mode de transport utilisé, en ce compris le Parking de la Porte Maillot. »</u></p> <p>- Demande de prévoir les « mesures nécessaires pour limiter les impacts.../... et la mise en place, sous la responsabilité de l'équipe projet du T3b » :</p> <p>1) « 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 (dévoiements des réseaux, désamiantage des chaussées, etc.) dès l'été 2019 » ;</p> <p>2) « Pour les accès logistiques : le phasage des travaux du tramway devra</p>							

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7				
								<p>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 » ;</p> <p>3) «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 » ;</p> <p>4) «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 » ;</p> <p>- Formule des remarques sur le dossier d'enquête public dans lequel « il n'apparaît pas un certain nombre d'éléments qui sont essentiels au bon fonctionnement du Palais des Congrès à terme » :</p> <p>1) « <u>Aménagement au niveau de l'av. de la Place du Général Koenig</u> (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 » ;</p> <p>2) «<u>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 » ;</u></p> <p>3) « <u>Superposition du tracé avec des ouvrages et des propriétés du Palais des Congrès</u>. 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 ».</p>											
ER-205	30/10/18	LAFEUILLE PHILIPPE	X				X	- Déclare « Je n'approuve pas le parcours proposé via l'Av. Mallarmé ;	X	X	X		X						

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
		4 Av. Mallarmé 75017 Paris						<p>- Explique qu'il présente plusieurs inconvénients:</p> <p>1) « Il condamne le tunnel de circulation actuel qui passe sous la Porte de Champerret. Ce tunnel est précieux pour fluidifier la circulation.../...la condamnation de ce tunnel est une hérésie. Quand on dispose d'un outil si utile payé par les contribuables, on ne le détruit pas! On peut le garder d'un côté et le couvrir de l'autre pour créer un passage au tramway » ;</p> <p>2) « Le carrefour de la Porte de Courcelles est important et des édifices publics y figurent que le passage du tramway va gêner (conservatoire de musique du X7e, nouvelle synagogue, square Sainte-Odile, église Sainte-Odile, salle de sport, piscine du bd de Reims) » ;</p> <p>3) « Le bd Berthier est plus large que l'av. Mallarmé. Il n'a pas de circulation de piétons aussi intense.../...il permet de conserver 4 files de circulation automobile et 2 pistes cyclables » ;</p> <p>4) « L'église Sainte-Odile est classée » ;</p> <p>- Conclut « je demande de conserver le tunnel et de faire passer le tramway par la continuation du bd Berthier ».</p>							
ER-206	30/10/18	Non renseignée 92270	X				X	- Estime « Il faudrait des itinéraires cyclables plus continus, plus séparés des véhicules à moteur, et une meilleure prise en compte des cyclistes au niveau des intersections ».		X	X				
ER-207	30/10/18	DE LIVONNIERE EMERIC 6 rue Albert Samain 75017 Paris	X				X	<p>- Ecrit « Je viens en appui de l'observation faite au nom de la paroisse Sainte Odile » ;</p> <p>- Explique « le tram passe devant la porte et l'entrée de l'église » ;</p> <p>- Demande :</p> <p>1) « l'interdiction d'accès aux véhicules sur le parvis » ;</p> <p>2) « des espaces de stationnement pour les convois mortuaires » ;</p> <p>3) « des espaces de parking pour les PMR » ;</p> <p>4) le remplacement du luminaire d'éclairage le long de la rue ou sur le parvis ».</p>		X	X				
ER-208	30/10/18	CONWAY X5bis rue de Châteaudun 92250 – La Garenne-Colombes	X				X	<p>- Demande :</p> <p>1) « des pistes cyclables plus larges, plus continues, plus confortables que celles en place plus au Nord » ;</p> <p>2) « une meilleure prise en compte des cyclistes au niveau des intersections, notamment aux carrefours très fréquentés par les cyclistes venant des communes voisines comme Neuilly, Levallois et Clichy ».</p>		X	X				

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-209	30/10/18	NOEL COLETTE 92270	X				X	Ecrit « Je suis d'accord avec les observations demandant des pistes cyclables plus larges, plus continues, plus confortables et une meilleure prise en compte des cyclistes au niveau des intersection ».				X	X					
ER-210	30/10/18	PETIT MYRIAM	X				X	Demande « Dans le cadre de la réfection des voies et de l'installation des voies du tramway, pour faciliter la circulation des vélos en sécurité » : 1) « des pistes en site propre, non partagées avec les piétons ou ininterrompues par les stationnements, livraison, entrées d'immeuble » ; 2) « des croisements mis en sécurité » ; 3) « des pistes larges de 2,20m » ; 4) « des pistes continues tout le long du trajet ».				X	X					
ER-211	30/10/18	Pierrette Page Présidente de ADEBVC 43 av de la Porte de Villiers 92200- Neuilly-sur-Seine		X			X	Association pour la Défense de l'Environnement Bineau-Villiers-Champerret PJ n°211 sur le registre électronique - Explique « L'Association Bineau-Villiers-Champerret (BVC) représente des riverains du 17e arrt, de Levallois et de Neuilly, réunis en raison d'un itinéraire de délestage, dit provisoire, qui perturbe depuis 1989 l'environnement et la qualité de vie de leurs quartiers » ; - Estime « Il va en être de même avec l'extension du Tram T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine. Trois séquences du T3 longent ou traversent le quartier BVC : la séquence de la Porte Champerret à la jonction du bd Gouvion St Cyr avec le bd Pershing ; la séquence entre cette jonction et l'Avenue des Ternes, et la séquence entre l'Avenue des Ternes et la Porte Maillot » ; - Souligne «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 » ; - Emet son avis «L'Association Bineau-Villiers-Champerret ne conteste pas				X	X	X	X	X		

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75							
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7
										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-212	30/10/18	COTTIN DIDIER 76 rue Lecourbe 75015 Paris	X				X			<p>- Indique le plan de sa contribution :</p> <p>« Mes remarques et avis portent sur 3 points :</p> <p>1/ Oui au prolongement de la ligne T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine, et ensuite au bouclage complet par tram de la ceinture des Maréchaux.</p> <p>2/ Dans l'hypothèse d'un futur bouclage complet du tramway des Maréchaux T3, où situer la nécessaire rupture de charge T3a/T3b côté ouest ?</p> <p>3/ Non au positionnement projeté pour la station Porte Dauphine »</p> <p>- Explique point par point le détail :</p> <p>1/ OUI au prolongement T3</p> <p>a) « Le tramway est un mode de transport en commun confortable (en surface, il est parfaitement accessible à tous et son roulement fer est particulièrement doux) et agréable (ouvert sur la ville). Certes, en site propre de surface il est nettement plus lent qu'un transport en site propre intégral.../...le tram remplacera avantageusement les bus de la ligne PC » ;</p> <p>b) « peut-être une étape vers un bouclage complet par tram de la ceinture des Maréchaux que j'appelle de mes vœux.../...le maillon manquant Porte Dauphine/Pont du Garigliano semble présenter un moindre intérêt pour sa conversion au mode tramway en raison d'une fréquentation attendue plus faible, surtout entre Dauphine et Porte d'Auteuil »</p> <p>c) « Mais en région parisienne l'affluence dans les transports en commun est d'année en année en telle augmentation continue que l'offre sur les lignes les plus chargées ne peut suivre la demande qui, de ce fait, se reporte sur d'autres lignes dès lors qu'elles présentent une alternative satisfaisante. En d'autres termes, améliorer le transport sur un parcours, comme substituer au bus un tram, peut accroître la fréquentation dans des proportions inattendues » ;</p> <p>d) « Pour illustration : l'ouverture il y a 20 ans de la ligne de tramway T2 entre La Défense et Issy-Val-de-Seine.../...s'appuyer sur les chiffres actuels de</p>	X	X	X				X

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7			
								<p>fréquentation du PCX entre Porte Dauphine et Porte d'Auteuil n'a pas beaucoup de sens pour juger de l'opportunité du bouclage complet du tramway des Maréchaux » ;</p> <p><u>2/ Dans l'hypothèse d'un futur bouclage des T3, où situer la rupture de charge T3a/T3b côté ouest ?</u></p> <p>« Lors de la réunion publique du 15 octobre 2018 à la mairie du 16e.../...les représentants de la Mairie de Paris se sont dit favorables au bouclage complet du tramway des Maréchaux tandis que ceux d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports de la région, et à ce titre décisionnaire en la matière, certes opposés à la réalisation d'un tel projet à court ou moyen terme, n'ont pas exclu dans un avenir plus lointain de soutenir le bouclage par tram si la fréquentation de la ligne PC sur le chaînon manquant Porte Dauphine/Pont du Garigliano devenait suffisante pour justifier un tel investissement. Ainsi il convient dès maintenant d'envisager l'hypothèse du bouclage complet par tram de la ceinture des Maréchaux et ses conséquences sur le tronçon Porte d'Asnières</p> <p>a) « le dossier de la présente enquête passe sous silence cette question et de fait, en ne réservant pas la possibilité à l'avenir de redimensionner l'une des stations du parcours Porte d'Asnières/Porte Dauphine pour la transformer.../...sans qu'il y ait eu débat public sur ce point puisque même le bilan de la concertation de 2016 n'en dit mot » ;</p> <p>b) « Sous prétexte que le bouclage n'est pas acté, alors même qu'il est probable que celui-ci soit un jour décidé au gré des alternances au fil des mandatures successives à la Mairie de Paris et à la Région Île-de-France qui pourraient déboucher un temps sur des affinités politiques favorables au projet, éluder des procédures successives de concertation du public (débat public, concertation, enquête publique) cette délicate question de choisir où situer la correspondance T3a/T3b côté Ouest, me paraît regrettable » ;</p> <p>c) « Idéalement, pour les usagers la meilleure localisation d'une telle rupture de charge est celle qui permet au plus grand nombre.../... »</p> <p>d) « si le projet DUP est validé tel quel, il sera de fait quasiment impossible de fixer à l'avenir, en cas de bouclage du tramway des Maréchaux, sa nécessaire rupture de charge occidentale ‡ Porte Maillot, sans que cela soit débattu en</p>										

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

E18000006 /75

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7				
								<p>dehors des sphères dirigeantes et de la technostructure</p> <p>3/ <u>Non au positionnement projeté pour la station Porte Dauphine</u> « Tout en soutenant le choix du tracé proposé dans le secteur de la Porte Dauphine, je conteste le positionnement de la station, trop éloigné des bouches du métro » :</p> <p>a) « Le confort dans un système de transports en commun, gage du report modal espéré, est jugé par les usagers pour une bonne part sur la qualité des correspondances » ;</p> <p>b) « Pour la station T3 Porte Dauphine, il me semble que la solution projetée privilégie la desserte de l'université Paris-Dauphine au détriment des usagers en correspondance tram-métro. Que je sache les étudiants de Dauphine ont une moyenne d'âge nettement moindre que celle des usagers dans leur ensemble et on n'en a pas tenu compte : ils peuvent bien marcher un peu plus que les autres ! » ;</p> <p>c) « Il est possible de placer la station Porte Dauphine, entre l'anneau routier réduit de la place du Maréchal de Lattre de Tassigny, le bd Flandrin et le bâtiment voyageurs du RER C, ainsi à proximité de celui-ci et des bouches du métro les plus proches du RER » ;</p> <p>d) « Le plan de ce secteur dans le dossier d'enquête montre à cet endroit un tracé quasiment droit qu'il est facile de rendre rectiligne sur les 45 mètres de longueur des quais sans doute au prix d'un rayon de courbure en amont et en aval légèrement réduit, mais il y a de la marge puisque les rames Citadis 402 qui roulent actuellement sur le T3 sont données pour des rayons pouvant être abaissés à 25m ».</p>											
ER-213	30/10/18	UID X9880	X				X	<p>- Présente l'observation sous forme de requête :</p> <p>1) « Attendu qu'il y a deux trams, T3a et T3b, les BHNS après la Porte Dauphine diminueront la vitesse de transport. La fin du tram fait parti de cette enquête? »</p> <p>2) « Attendu que la vitesse actuelle officielle de 17km/h moindre en réalité, (alors qu'elle devait être de 20km/h dans le projet) aurait pu, comme mentionnée par la Cour des Comptes Régionale, être satisfaite par des BHNS et donc des investissements moindres » ;</p>	X	X	X								

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>3) « Attendu que ces trams bus auraient pu ou pourraient être à hydrogène donc tout aussi neutre en CO2 » ;</p> <p>4) « Attendu que ces trams bus existent, puisque commandés par ex par la communauté de communes de Pau. Nous n'ignorons pas que les trams bus ont une moindre capacité, mais nous sommes sur des tronçons de 50.000 passagers prévus et non 100.000 comme le T3a » ;</p> <p>5) « Attendu que l'on peut très bien faire circuler des trams à hydrogène (qui ont la même capacité des trams électriques) sous les caténaires » ;</p> <p>6) « Attendu que les trams à hydrogène existe, un appel public est possible » ;</p> <p>7) « Attendu que les trams à hydrogène ne nécessitent pas de caténaires, ni d'électrification de la chaussée comme à Bordeaux et sont moins onéreux » ;</p> <p>8) « Attendu que pour augmenter la vitesse, il ne faut pas boucher les souterrains, voir les élargir pour les voitures et créer des espaces piétonniers et verts qui diminuent l'îlot de chaleur urbain » ;</p> <p>- Conclut « Nous demandons avec humilité » :</p> <p>1) « un prolongement du tram à hydrogène jusqu'à Garigliano » ;</p> <p>2) « ne pas boucher les souterrains, pour faire des jardins en surface. Dans le sens du tram, les voitures peuvent passer dans le tunnel élargi. En créant une colline, les voitures qui croisent, sont en surface » ;</p> <p>3) « une substitution des trams à caténaires par des trams à hydrogène au fur et à mesure du renouvellement et de faire circuler des trams à hydrogène sous les caténaires ».</p>							
ER-214	30/10/18	BAILLET 2 Av. Menelotte 92700 - Colombes	X				X	<p>- Rappelle « En application de la loi LAURE, les aménagements devront proposer des aménagements spécifiques et continus pour les déplacements actifs et notamment pour les cyclistes » ;</p> <p>- Explique :</p> <p>1) « a minima des bandes cyclables continues et sécurisante pour les cyclistes » ;</p> <p>2) « un traitement des intersections soigné pour préserver la sécurité des plus vulnérables » ;</p> <p>3) « pour les carrefours dangereux des traversées en parallèle des passages piétons » ;</p>	X	X					

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										4) « des itinéraires clairement séparés des flux motorisés (pistes bi-directionnelles) » ; - Demande « d'appréhender ce sujet au regard du plan national vélo engagé par le gouvernement, et l'objectif affiché de doubler d'ici 2022 le nombre de déplacements effectués en vélo » ; - conclut « Par ailleurs les cyclistes sont d'ores et déjà plus nombreux d'année en année, d'autant plus s'ils trouvent des aménagements sécurisants et pratiques pour accompagner leurs déplacements ».									
ER-215	30/10/18	CERTAIN Agnès 1 rue Aumont-Thiéville 75017 Paris	X				X			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) » : 1) « quels sont nos recours pour réguler ces désagréments (les signaler, avoir des réponses pour les réguler) » ; 2) « peut-on avoir un interlocuteur nominatif avec téléphone, mail, site etc pour faire remonter les remarques ? » ; 3) « possibilité gracieuse de saisir un avocat et de pouvoir faire des états des lieux par un huissier, si besoin ? ».						X			
ER-216	31/10/18	D'AMBRIERES HENRI 6 rue Grappelli 75017 Paris	X				X			- Déclare « La prolongation de ce tramway doit être réaliste » ; - Demande de traiter la Porte d'Asnières : 1) Créer une piste cyclable pour rentrer dans Paris Av. de la Porte d'Asnières ; 2) Traiter comme convenu il y a 2 ans l'éclairage du Tunnel Berthier ; 3) Fournir une étude de trafic /effets cumulés avec Clichy Batignolles ; 4) Envisager d'autres solutions que de détourner la circulation vers un périphérique déjà saturé et une source de nuisances pour ses riverains ; 5) Installer un point de mesure du bruit Av. de la Porte d'Asnières ; - Conclut « Pourquoi ne pas revenir à une station Porte d'Asnières en face de Boris Vian (une fois les travaux terminés vers la Porte Dauphine) comme prévu il y a 10 ans... ? » ; - Recommande « que les Maîtres d'Ouvrage prennent enfin l'habitude de considérer les recommandations et réserves des Commissions d'enquête ».		X	X			X	X		
ER-217	31/10/18	D'AMBRIERES HENRI	X				X			Complète son observation ER-216 et dépose une contribution en 8 points.	X	X	X	X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7				
								<p>cf. texte déposé en PJ n°217 sur le registre électronique</p> <p>1) <u>Enquête publique / prolongement du T3 à la Porte Dauphine</u> - Déclare « Ce projet qui complète la boucle du T3 autour de Paris fait sens et répond à une attente exprimée dans l'Enquête Publique de 2008 sur le prolongement du T3 à la Porte Maillot »;</p> <p>2) <u>Pourquoi la Porte d'Asnières n'est-elle pas vraiment dans le champ de l'enquête ?</u> - Rappelle « Dans l'Enquête de 2013 sur l'extension à la Porte d'Asnières, la Porte de Chapelle était clairement dans le champ des études, avec des données sur les impacts pour les bus, les Vélib, les taxis, Autolib, le stationnement. Dans l'Enquête actuelle, officiellement la Porte d'Asnières est dans le champ des études avec un secteur des Hauts-de-Malesherbes, qui est sur les cartes dans la zone entourée de pointillés. En pratique, aucune donnée sur les bus, Vélib et autres moyens de transport n'est fournie à l'Est de la rue Alfred Roll » ; -Ajoute « la Préfecture d'Ile-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 » ; - Estime « Traiter vraiment le quartier de la Porte d'Asnières serait aussi indispensable » ; - Demande a) « En phase travaux Quels seront les reports de trafic de la Porte de Champerret (très compliqué comme nous l'a expliqué la DVD en réunion publique) et de la Porte de Courcelles (qui serait un point noir de circulation comme le dit l'étude de trafic jointe aux documents de l'Enquête) vers la Porte d'Asnières ? » ; b) Quels sont les travaux à envisager au plus tard à la mise en service vers la Porte Dauphine ?.../... « Serait-il possible d'installer une station de mesure des nuisances sonores avenue de la Porte d'Asnières pour fournir un bilan aux riverains ? » ; c) Quels sont les travaux à envisager après la mise en service vers la Porte Dauphine ? « Serait-il possible de déplacer la station après les travaux la station à l'Est du boulevard Malesherbes (en face de Boris Vian) ? » ;</p> <p>3) <u>Commentaire général sur le report de circulation sur le périphérique (Remarque 40 – Avis MRAE)</u> - Estime « Le projet du tramway a pour objet de détourner le trafic automobile vers le Périphérique qui est un axe de circulation déjà saturé (cf les cartes de la Ville – Pièce H</p>											

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>Page 65 et suivantes) » ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande « la Ville se soucie-t-elle des impacts d'un trafic accru, même marginalement, pour les riverains ?.../... faut-il revoir la politique de détournement du trafic vers le Périphérique avec la création d'axes de transport fluides dans Paris, la création de petites zones à circulation limitée, un recours au parking pour les non-résidents et la conversion des véhicules les plus polluants ?.../... Le problème de Paris est-il alors la part des voitures et motos ? Ou les conditions difficiles faites à leurs déplacements ? Un centre-ville peut vivre sans sa banlieue ? et en repoussant son hinterland ? » ; <p>4) <u>Effets cumulés du projet du T3 avec Clichy-Batignolles (Remarque 47 – Avis MRAE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rappelle les conclusions de l'enquête publique sur la BLUF- 2017 (base logistique urbaine ferroviaire) sur la circulation et sur le bruit ; - Demande « Serait-il possible de faire maintenant cette étude d'impact cumulé en sollicitant Bruitparif ? » ; <p>5) <u>Circulation Porte d'Asnières – Prise en compte de l'étude de trafic TSS AIMSUM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande « Serait-il possible de faire une synthèse de tous ces chiffres dans le cadre d'une étude globale qui prendrait en compte l'arrivée du T3 Porte d'Asnières puis sa prolongation, en intégrant l'inversion de la rue de Saussure et le point noir annoncé Porte de Courcelles, et la livraison complète de Clichy Batignolles en intégrant la mise à sens unique de l'avenue de Clichy » <p>6) <u>Retour sur les travaux en cours d'achèvement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande : « penser à des stations provisoires en cas de fermeture prolongée d'une station fixe (vélib).../... Si la Ville veut vraiment développer le recours au vélo, ne faut-il pas revenir aux bandes blanches ? » ; <p>7) <u>Prise en compte des recommandations de la Commission d'Enquête /T3-2013</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Souligne « <u>La Commission de Suivi n'a jamais été créée !</u> » - Explique « La communication verticale de la DVD est difficilement conciliable avec des échanges souples avec les riverains et les élus de tout bord. Annick Lepetit.../... adû insister plusieurs fois en 2014 et 2015 pour que 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 							

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
								<p>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 rectifie cette situation en réorganisant lestravaux » ;</p> <p>- Demande « 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 ? » ;</p> <p>- Rappelle « <u>Le Tunnel Berthier n'a pas été réaménagé et reste un obstacle à la circulation des piétons</u></p> <p>- Explique « Alors que la Ville vante le T3 comme un outil de décloisonnement et dit promouvoir les circulations actives, ce tunnel qui est identifié depuis 2011 dans les Enquêtes Publiques (Clichy-Batignolles, T3) comme un obstacle à la circulation des piétons et cyclistes reste toujours sordide. L'aménagement lumineux artistique prévu dès 2016 et annoncé bruyamment aux riverains a été décommandé pour dépassement de budget de cette opération individuelle, alors que le budget total des œuvres d'art pour le chantier du T3 ne sera pas consommé » ;</p> <p>- Demande « Comment faire pour que les recommandations et réserves des Commissions d'Enquête soient considérées et donc servent à quelque chose ? ».</p> <p>8) <u>Pour mémoire : Extraits des Conclusions de la commission d'enquête/ T3-2013</u> « <i>Les inconvénients : Amènera des risques de grosses difficultés de circulation à la Porte d'Asnières.</i></p> <p><i>- La réserve est : Que les maîtres d'ouvrages 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 oeuvre avec les entreprises les solutions les moins contraignantes pour ceux-ci.</i></p> <p><i>- Les recommandations sont : Que les aménagements projetés tiennent compte de la situation particulière des débouchés de l'ensemble immobilier des Hauts de Malesherbes.../...Qu'une attention particulière soit apportée à la mise en sécurité du passage des piétons et des cyclistes sous les ouvrages supportant les voies ferrées.</i></p> <p><i>- La commission d'enquête ne comprend pas que le projet de prolongation du T3 s'arrête à la porte d'Asnières.../...les explications du choix qui ont été</i></p>							

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75										
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7			
										<i>données à la commission d'enquête ne sont pas valables...une prolongation jusqu'à la porte Maillot va entraîner de nouvelles études, la démolition de certains équipements provisoires à la porte d'Asnières et la réalisation d'un nouveau chantier avec l'ensemble de ses installations fixes. Le coût de ce très court tronçon sera, de l'avis de la commission d'enquête, très élevé au kilomètre et la décision prise n'est pas dans l'intérêt des parisiens et ne montre pas une bonne gestion de leurs deniers ».</i>										
ER-218	31/10/18	Non renseignée	X				X			- Note « A la lecture des 150 dernières observations dédiées aux voies cyclables, on est en droit de se demander si le tramway est réellement l'avenir et la bonne solution » ; - Demande : 1) la généralisation des bus hybrides et l'augmentation de certaines rotations ; 2) le réaménagement du bien triste pôle transport de la Porte de Champerret ; la création de vraies pistes sécurisées "mono-voyageurs" (vélo, trottinette, mono-roue et autres inventions à venir) ; 3) la rénovation des tunnels et une meilleure surveillance des incivilités sonores (motos) ; 4) une étude plus poussée des îlots de chaleur et l'expérimentation de revêtements routiers aux diverses propriétés (couleur claire pour repousser la chaleur, absorption du bruit et des vibrations, captation des eaux de pluies) ; - Estime « aux vues de la rapidité du changement climatique et de la lenteur de ces grands projets dont une partie des décisions devient obsolète Avant même la fin des travaux, il serait peut-être temps de regarder plus loin, d'anticiper sans complexes, de montrer la voie »	X	X	X	X						
ER-219	31/10/18	HUBERT 75016 Paris	X				X			- Déclare «J'aime beaucoup me déplacer en tramway, c'est une très bonne idée que ce projet vienne jusqu'à la Porte Dauphine » ; - Déploire l'insuffisance du projet d'aménagement des pistes cyclables « mangées de partout, par des places de stationnement, par des emplacements livraisons... Ce qui veut dire qu'elles seront bien souvent interrompues, il faudra sortir sur la chaussée et là, danger ! » - Recommande « D'autres villes comme Amsterdam arrivent à aménager les rues pour que les pistes ne soient pas coupées en permanence, pourquoi ne pas le faire dans nos arrondissements ?" »	X	X								

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
ER-220	31/10/18	Non renseignée 75013 Paris	X				X	Demande : 1) prévoir des pistes cyclables toujours séparées de la circulation générale ; 2) Prévoir aussi les nouveaux véhicules qui seront autorisés sur les pistes cyclables, en prévoyant des largeurs supérieures à 2m ; 3) pas d'angles droits mais giration réaliste, vue à zéro, continuité des pistes, séparation avec espaces piétons, protection contre les stationnements sauvages, pistes unidirectionnelles de chaque côté, pas de partage avec les bus, pas de changement de niveau intempestif ; - Recommande « écoutez les associations qui ont fait un travail très précis sur cet aménagement ».				X	X	X			X	
ER-221	31/10/18	Non renseignée	X				X	- Estime « Vu les plans fournis en réunion publique, le projet continue dans la lignée des Maréchaux Sud et Nord dans leur mauvais traitement des aménagements cyclables » ; - Demande : 1) « des pistes cyclables cohérentes, continues, larges (2m minimum pour des unidirectionnelles, 3,5m minimum pour des bidirectionnelles) séparées de la chaussée et du trottoir par des séparateurs physiques infranchissables pour les véhicules, un revêtement distinct et lisse, des angles de giration confortables et des carrefours sécurisés » ; - Refuse « [le projet] n'est pas acceptable en l'état, pas après trois séquences aux aménagements médiocres sur les Maréchaux depuis X0 ans. La question essentielle qui doit être posée pour chaque aménagement cyclable est "un enfant de X0 ans et une personne ,âgée pourraient-ils emprunter cet itinéraire en toute sécurité d'un bout à l'autre, tout en proposant de l'efficacité pour l'actif allant au travail à vélo ? » ; - Explique « Les aménagements cyclables doivent prendre une place réelle et concrète sur la chaussée, au même titre que les trottoirs, les voies pour motorisés, et les voies de tramway. Il faut cesser de considérer les aménagements cyclables comme une obligation pénible mais l'envisager comme un levier puissant de report modal permettant de dé-saturer les transports en commun et dé-congestionner les voies de circulation pour motorisés. Des aménagements cyclables incohérents, discontinus, non				X	X	X			X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
										sécurisés et non respectés ne pourront pas avoir d'effet positif sur les autres modes de déplacements ».								
ER-222	31/10/18	RIGAUX PASCAL 6 allée d'Andrézieux 75018 Paris	X				X			Demande : 1) « un aménagement cyclable continu avec des traversée marquées aux carrefours, conservation de la priorité aux intersections, pistes cyclables sur chaussée avec séparateurs physiques et SAS vélos aux carrefours avec signaux lumineux » ; 2) « une voie cyclable protégée et marquée » ; 3) « un tracé linéaire et sans angles vifs » ; 4) « un double sens cycliste des pistes perpendiculaires aux bd » ; 5) « pas de marches le long du parcours » ; 6) « une piste à usage facultatif » ; 7) « des arceaux nombreux à proximité des équipements et 7 arceaux/100m » ; 8) « un revêtement pouvant trancher avec la couleur du trottoir » ; - Ajoute « pendant les travaux : Continuité conservée avec fléchage et mises en double sens des rues à sens unique ».		X	X			X		
ER-223	30/10/18	DEMASSIET Bernard 44 rue Brunet 75017 Paris	X				X			- Constate « Le dossier comporte une présentation des prévisions de dépenses liées au projet de prolongation du tramway jusqu'à la Porte Dauphine mais aucun élément relatif à son financement » ; - Estime « Il n'est pas possible d'apprécier son incidence sur l'endettement de la Ville et celui de la Région ».					X			
ER-224	30/10/18	THIOLON CHARLES 6 rue Henri Bocquillon 75015 Paris	X				X			- Souhaite partager son opinion de cycliste sur ce projet. « 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...) » ; - Demande : 1) Positionnement : empêcher l'utilisation de la piste cyclable comme parking ou arrêt minute, et la mettre entre le trottoir piéton et file parking voiture, avec une hauteur différente de la route (voir les pistes de Copenhague) ; 2) Largeur : 2m pour pouvoir doubler un autre cycliste en toute sécurité ; 3) Continuité : rendre les pistes continues sur les croisements, par ex. un		X	X	X			X	

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

page 110 /

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E18000006 /75									
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7		
										passage piéton + une piste cyclable à la même hauteur, et visible de la voiture ; 4) Séparation : séparer les vélos des zones piétonnes, éviter la zone piétonne tolérant les cyclistes. Toute l'efficacité de ce moyen de transport est perdu (vitesse réduite, zigzag entre les piétons), et c'est une mauvaise expérience pour le piéton, confronté à des cyclistes qui peuvent venir de chaque côtés ; - Soutient les demandes de Paris en Selle <i>cf. observation ER-86</i>									
ER-225	30/10/18	LANCELLIN rue des Dames 75017 Paris	X				X			-Témoigne sur les embouteillages de la Porte d'Asnières ; - Demande « mettre des "agents de la circulation" pour éviter la création d'embouteillages sur les croisements concernés par les travaux de prolongement du T3 ».				X					
ER-226	30/10/18	Geoffroy BOULARD Maire du 17e de Paris 16-20 rue des Batignolles 75017 Paris		X			X			MAIRIE 17e PJ n°226 sur le registre électronique Dépose une contribution en 10 points, assortie de demandes. 1) « Définition du tracé .../...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. » ; 2) « 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	X	X	X	X	X	X			

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), C (critique /commentaire), D (défavorable)

Thèmes : 1 (Prolongement), 2 (Insertion urbaine), 3 (Mobilités), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (Mise en compatibilité, Canalisation d'eau)

N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7				
								<p>plus rapide et plus importante des commerçants. » ;</p> <p>3) «La rénovation totale de la place Stuart Merrill.../...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. » ;</p> <p>4) « Stationnement.../...il convient de proposer une alternative aux riverains du T3 notamment en leur communiquant les places de stationnement disponibles dans les parkings en sous-sol des bailleurs sociaux avoisinants.../...le stationnement des deux-roues et des vélos doit être appréhendé sur l'ensemble du linéaire de manière à renforcer l'offre existante.../...le développement de nouvelles offres de mobilité doit amener à favoriser l'usage de véhicules propres par l'installation de bornes de recharge électriques.../...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. » ;</p> <p>5) « 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 SemParisSeine 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. » ;</p> <p>6) « 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</p>											

EXTENSION TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE										E1800006 /75								
N°	Date	Identité	P	G	F	C	D	Synthèse / Analyse de l'observation			1	2	3	4	5	6	7	
								<p>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) » ;</p> <p>7) « 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. » ;</p> <p>8) « 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. » ;</p> <p>9) « Prise en compte des demandes de la caserne de pompiers Champerret.../...Étudier la possibilité de traverser lebd Gouvion St-Cyr. » ;</p> <p>10) « Rue Ruhmkorff.../...La portion de l'avenue de la Porte des Ternes sera mise en zone piétonne avec un accès réduit à Ruhmkorff. Modalités à anticiper, vis- à-vis des habitants et des restaurants. ».</p>										
ER-227	30/10/18	DE LIVONNIERE EMERIC 6 rue Albert Samain 75017 Paris	X				X	Demande, en complément de l'observation ER-203 : « 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 Sainte Odile ou dans le square ».				X					X	