



**Synthèse des observations et propositions recueillies dans le cadre de la
procédure de Participation du Public par Voie Électronique concernant le
prolongement du tramway T3 Ouest dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de
Paris qui s'est déroulée du 15 juin au 16 juillet 2020**

I. PREAMBULE

RAPPEL DU PROJET

Le projet de prolongement du tramway T3 vers l'ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, d'une longueur de 3,2 km et comportant 7 stations, avec une mise en service prévue à l'horizon 2023, s'inscrit dans le cadre du Schéma directeur de la Région Île-de-France et dans le contrat de Plan État Région Île-de-France 2015-2020. Ce projet fait suite à la mise en service, depuis 2006, des différents tronçons, au sud et à l'est de la capitale, le tronçon « Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières ».

Il répond aux objectifs suivants :

- Desservir un territoire très dense de l'Ouest parisien,
- Affirmer le rôle essentiel du tramway T3 et poursuivre le maillage du réseau structurant pour augmenter la part des transports en commun dans les déplacements,
- Accompagner le développement urbain,
- Repenser/requalifier l'espace public,
- Renforcer le maillage de transport francilien

Le projet est réalisé dans le cadre d'une co-maîtrise d'ouvrage entre la Direction de la Voirie et des déplacements (DVD) de la Ville de Paris, la RATP et Ile de France Mobilités. La DVD est le pétitionnaire des autorisations administratives relatives au projet

CADRE REGLEMENTAIRE

Projet soumis à Participation du Public par Voie Electronique

Le projet de prolongement du tramway T3 vers l'ouest est soumis à étude d'impact au titre de l'article R 122-2 du code de l'environnement, et comporte deux composantes concernées par les rubriques 7 et 22 de l'annexe à l'article précité. Une enquête publique s'est déjà tenue préalablement aux déclarations de projet adoptées par les maîtres d'ouvrage, et à la mise en compatibilité du PLU.

La poursuite des études ayant permis de préciser le projet, l'étude d'impact du projet a été actualisée conformément à l'article L 122-1-1 III du code de l'environnement. Conformément à ces dispositions, pour les projets dont l'étude d'impact doit être actualisée postérieurement à l'octroi d'une première autorisation, et qui ont déjà fait l'objet d'une enquête publique, l'étude d'impact

actualisée ne donne lieu qu'à une procédure de participation du public par voie électronique prévue à L. 123-19 et non à une nouvelle enquête publique.

Le projet de prolongement du T3 Ouest a fait l'objet de deux demandes de permis d'aménager déposées le 12 novembre 2019 : un pour la partie de tracé situé dans le 16^{ème} arrondissement sous la référence PA 075 116 19 V0009 et l'autre sur la partie de projet situé dans le 17^{ème} arrondissement sous la référence PA 075 117 19 V0003. Afin de permettre une compréhension globale du projet, les deux dossiers exposent pour tout le tracé, l'état initial de l'existant puis les aménagements projetés.

Le projet de prolongement du tramway a été soumis à participation du public par voie électronique préalablement à la délivrance des deux permis d'aménager. Le dossier présentant le projet a ainsi été mis en ligne du 15 juin 2020 à 8h30 au 16 juillet 2020 à 17h00.

Réglementation applicable

La procédure de participation du public par voie électronique est régie par les articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du Code de l'environnement. Ces textes se réfèrent également aux trois derniers alinéas du II de l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement, aux articles L. 123-19-3 à L. 123-19-5 et D. 123-46-2 du Code de l'environnement.

Déroulement de la procédure de Participation du Public

La participation du public s'est déroulée durant 32 jours, du 15 juin à 8h30 au 16 juillet 2020 à 17h00. Le public en a été informé par un avis d'affichage :

- sur le site internet « Paris.fr ».
- par voie de publication locale (insertions presse),
- au sein même des mairies des 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris,
- sur site (dans la rue) dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris,
- sur site à proximité du projet (dans la rue et dans les mairies) au niveau de la ville de Neuilly et celle de Levallois-Perret,

En outre, en complément de la publicité légale, l'information a été relayée sur le site internet <https://tramway.paris.fr/>.

Le dossier soumis à participation du public a été mis en consultation sur le site dédié : t3ouest.participationpublique.net ; un registre dématérialisé était disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public durant toute la durée de la consultation susmentionnée.

Le dossier était également consultable sur support papier pendant toute la durée de la PPVE :

- - à la mairie du 16^{ème} arrondissement de Paris, par adresse email : ddatcagma16@paris.fr ou par téléphone au 01 40 72 17 43 ;
- - à la mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris, par adresse email : serda17@paris.fr ou par téléphone au 01 44 69 17 30.

Pendant la durée de la participation du public par voie électronique, deux bornes informatiques ont été mises à disposition du public à la mairie du 16^{ème} arrondissement et à la mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris, afin de permettre l'accès au dossier sous forme dématérialisée.

À compter de l'ouverture de la participation du public par voie électronique, des renseignements sur le dossier pouvaient être demandés, et des observations ou questions sur le projet pouvaient être

adressées à la Mission Tramway, Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), domiciliée au 5 avenue de la Porte de Clichy – 75017 Paris ou par email : dvd-t3ouest-ppve@paris.fr.

Une synthèse des observations du public et l'indication de la façon dont elles sont prises en compte a été rédigée et constitue l'objet du présent document. La Ville de Paris rendra public ce document, par voie électronique, durant une durée minimale de trois mois.

L'autorité compétente, à savoir la Maire de Paris, pourra statuer sur les demandes de permis d'aménager au terme de la procédure de participation du public par voie électronique.

Contenu du dossier de participation du public par voie électronique

Le dossier de participation du public par voie électronique comprenait notamment :

- La notice de participation du public par voie électronique;
- La demande de permis d'aménager du 16^{ème} arrondissement ;
- La demande de permis d'aménager du 17^{ème} arrondissement ;
- Le bilan de la concertation de 2016 ;
- L'avis des services et des collectivités consultés sur chaque demande de permis d'aménager;
- L'étude d'impact actualisée;
- L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact actualisée;
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur les observations de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact actualisée;
- L'étude d'impact initiale;
- L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact initiale;
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur les observations de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact initiale.

II. REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

La participation du public a permis d'exprimer 44 observations, critiques et propositions. Elles ont été recueillies et consignées dans le registre dématérialisé prévu à cet effet. Le texte intégral des observations déposées figure en annexe des présentes, dans le tableau global de synthèse.

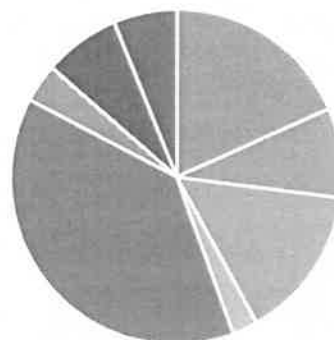
Les observations proviennent majoritairement de personnes qui résident à proximité du site du projet. Certaines d'entre elles sont émises par des personnes publiques, des associations et des usagers de l'espace public parisien.

Afin de permettre l'analyse de ces observations, l'intégralité desdites observations a été regroupée selon huit thèmes, sur lesquels le porteur de projet de prolongement du tramway T3 Ouest et la Ville de Paris ont souhaité apporter des précisions:

- | | |
|--|---|
| • Thème 1 : Tracé du tramway T3 Ouest | • Thème 5 : Impacts sur l'organisation des déplacements |
| • Thème 2 : Impacts sur la santé publique | • Thème 6 : Impacts sur le milieu humain |
| • Thème 3 : Impacts de l'abattage et du projet paysager | • Thème 7 : Impacts sur la sécurité et l'accessibilité |
| • Thème 4 : Impacts sur le paysage et le patrimoine culturel | • Thème 8 : Formalisme des procédures |

Répartition des observations par thème

- Tracé du tramway T3 Ouest
- Impacts sur la santé publique
- Impacts de l'abattage et du projet paysager
- Impacts sur le paysage et le patrimoine culturel
- Impacts sur l'organisation des déplacements
- Impacts sur le milieu humain
- Impacts sur la sécurité et l'accessibilité
- formalisme des procédures



1. Thème 1 : Tracé du tramway T3 Ouest

1.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 1, la participation par voie électronique a recueilli 15 observations :

Remarque 5 : « Plutôt qu'un projet coûteux, pourquoi ne pas profiter du tracé de la ligne C du RER (ligne aujourd'hui sous-utilisée avec des fréquences de 15 minutes) ligne qui joint Porte de Clichy, Pereire, porte Maillot, Porte Dauphine et au delà ? Il ne suffirait que de quelques modifications de signalisation et l'ajout de rames qu'on peut facilement stocker en arrière quai Porte Clichy (mais aussi après l'arrêt avenue Henri Martin. Pourquoi donc dépenser beaucoup plutôt que d'utiliser des infrastructures existantes ? Est-ce la une saine gestion des deniers publics ? »

Remarque 6 : « Je vote POUR l'extension du T3 ouest dans le 16ème arrondissement »

Remarque 7 : « Pourquoi fermer le tunnel qui passe sous la place de la Porte de Champerret alors que le tramway pourrait passer sous la place. Il faut végétaliser la totalité de la place en reliant les deux Parc square de l'Amérique latine et square Jerome bellat et la gare routière qui est arborée il faut supprimer les routes et planter des arbres à la place du bitume il apporter des tonnes de terre végétale et planter des centaines d'arbres d'essence différentes pour créer un grand Parc. Il faut dévier la circulation dans les tunnels et le périphérique et ne laisser que deux voie pour les livraisons et les déménagements et secours sécurité mais le reste de l'avenue Stéphane Mallarmé doit être fermée.

Par ailleurs la partie de l'avenue de Villiers doit être condamnée ainsi que celle du boulevard Berthier. Voilà ma préconisation. »

Remarque 10 : « J'avoue ne pas comprendre pourquoi le trajet passe par l'avenue S Mallarmé et non par le bld Berthier qui est beaucoup plus large. Comment être sûre que les nuisances acoustiques, entre autres, seront évitées ? Quelles mesures seront prises et pour quelle efficacité ? Merci. Cordialement. »

Remarque 11 : « Sur le fond, je ne comprends pas ce qu'apporte le tramway si coûteux par rapport aux mêmes aménagements (piétons, vélos arbres etc) avec une voie dédiée aux bus modernes, voire aux trolley bus. Sur la circulation; la rue Guersant est déjà très encombrée, notamment files interminables en soirée avec le feu du boulevard Gouvion St Cyr. Avec la priorité au tramway, ce sera bien pire.

Qu'est-il prévu ? : Une circulation douce entre Péreire et Gouvion aurait le mérite de dévier ce flot vers maillot ou Place Péreire pour une répartition plus fluide et dans l'orientation générale de la mairie.

De plus, plusieurs restaurants sont implantés sur cette section qui pourrait revivre et ne plus être une rue "waze". »

Remarque 13 : « Bonjour, je ne comprends pas l'utilité de cette extension, puisque le RER C couvre exactement le même trajet, et qui plus est en souterrain. Ce RER est extrêmement sous-exploité, mais fonctionne très bien. Ne serait-il pas bien plus judicieux, d'un point de vue d'impact financier et environnemental, augmenter la fréquence des trains sur cette rame plutôt que d'introduire un tramway qui aurait un impact sur les abords du Bois de Boulogne et un impact acoustique non négligeable pour les résidents (comme indiqué dans le document "3.1.8 Pièce D- Etude d'impact sur l'Environnement Chapitre spécifique infrastructures de transport", page 11), sans amélioration significative en termes de connexion de transports? Par ailleurs, je ne vois pas dans la liste des documents versés au dossier pour la consultation publique la "Décision du Ministre du MTES, au titre des Sites Classés de l'Avenue Foch et du Bois de Boulogne", mentionné dans le document 2.1.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France". Au plaisir de vous lire. Bien à vous, SB »

Remarque 14 : « J'attends avec impatience la mise en service du T3 jusqu'à la porte maillot puis la Porte Dauphine . Ce sont deux destinations primordiales car très mal desservies à partir des Batignolles. La ligne C est trop rare et trop loin. Cela m'évitera de prendre ma voiture. »

Remarque 18 : « Un projet absurde et ruineux

Le tramway connaît un effet de mode, mais c'est une solution du XIX^{ème} siècle, dépassée. C'est la solution la plus coûteuse, avec un impact très lourd sur les quartiers. Elle impose des travaux à n'en plus finir, 3 ans pour la porte d'Asnières ! Les commerces sont ruinés, la vie dans le quartier est impossible pendant ces longues années (bruits, poussières, chaussées et trottoirs défoncés), avec des embouteillages monstrueux. A long terme la fermeture des passages souterrains rend le franchissement des portes de Paris impossible, avec des bouchons permanents. Il est faux de dire que le tramway remplace la voiture : c'est possible pour les trajets de Porte à Porte, mais quid des autres trajets, style banlieue/Paris ? D'autre part, vous coupez des platanes centenaires, remplacés par quelque arbrisseaux rabougris. Pour des gens qui se disent écolos, quelle hypocrisie ! Et tout cela pour des centaines de millions ! Le bilan me paraît tout à fait négatif, par rapport à des bus électriques, qui n'auraient pas nécessité d'éventrer nos quartiers, auraient évité des années de chantier et finalement coûté dix fois moins cher. Mais le prix, vous vous en moquez, ce sont les contribuables qui paient ! Enfin, que penser d'une enquête publique lancée alors que les travaux ont déjà débuté, éventrant nos rues et embouteillant le quartier depuis déjà un an ? Se moque-t-on des citoyens à ce point ? »

Remarque 19 : « Le projet de prolongement du T3b vers la Porte Dauphine est un projet très positif et bénéfique pour les quartiers qu'il va traverser. Néanmoins, quelques aspects méritent d'être revisités : -D'abord au niveau de la Porte Dauphine : Le terminus est organisé le long du trottoir Est et les voies de retournement mènent droit sur un bâtiment. Ainsi toute perspective de prolongement vers le Pont du Garigliano semble bloqué par ce choix. Si la pertinence du prolongement doit être interrogée, il ne faut pas que le prolongement à la Porte Dauphine bloque cette option comme c'est le cas actuellement.

Il serait préférable de faire la station entre les deux voies de circulation pour que cette opportunité soit conservée.

Toujours au niveau du terminus, une piste cyclable va être aménagée sur le trottoir Est. Cette piste longera les cours de tennis puis les bâtiments implantés entre le boulevard Lannes et le boulevard Flandrin. Elle sera collée contre les bâtiments plutôt que le long de la voirie comme c'est la coutume. C'est regrettable puisque cela risque d'engendrer des conflits avec les piétons se croyant sur le trottoir, notamment avec des enfants se rendant aux cours de tennis.

De plus côté Ouest aucun aménagement cyclable n'est prévu, malgré plus 14m de trottoir. Il existe une voie de bus mais celle ci sera utilisée comme terminus par le PC, elle ne peut donc être considérée comme un aménagement cyclable satisfaisant.

Il est totalement envisageable de conserver tous les aménagements proposés (stationnement vélo, végétalisation), ainsi qu'une largeur confortable pour les piétons mais aussi d'insérer une piste cyclable.

Il existe une piste cyclable bidirectionnelle avenue du Maréchal Fayolle qui s'arrête au croisement de l'avenue de Pologne. Sous utilisée car non reliée, il est indispensable d'aménager cette continuité à l'occasion du réaménagement de la place de la Porte Dauphine. A minima, il faut sécuriser et signaler, comme sur les autres sorties du rond point, la continuité de l'itinéraire cyclable puisqu'il y a un double sens cyclable. Sinon, le linéaire à réaliser est très faible et l'on pourrait ainsi avoir une connexion claire et sécurisée avec la piste autour de la Porte Dauphine.

-Entre la porte Dauphine et porte Maillot :

Pour la nouvelle piste cyclable qui longera le bois le même problème se pose que pour celle longeant le terminus. Son positionnement à l'ouest du trottoir, côté stade Wimille et périphérique, éloignée de la chaussée risque d'attirer les piétons et donc de créer des conflits entre les usagers, ce qui est d'autant plus dangereux que le trottoir est emprunté par les enfants et adolescents se rendant au stade. Encore une fois, il faut respecter l'usage et la placer au prêt du tramway.

-Sur le reste de l'itinéraire :

Si une attention particulière a été clairement portée aux aménagements cyclables, mais des points restent à améliorer significativement. D'abord l'aménagement proposé au niveau des croisement est très insuffisant. La piste n'est pas surélevée. Il faut que cela soit le cas pour éviter que des voitures ne viennent s'y garer. C'est absolument essentiel. Rappelons que c'est le cas le long du T3a. Ensuite au niveau des croisement rien n'est prévu. La colorisation disparaît et le cycliste est abandonné au milieu de la circulation. Il faudrait au contraire avoir une continuité de l'aménagement et qu'il soit comme le trottoir, surélevé par rapport à la route. Enfin les pistes unidirectionnelle proposées ne font que 2m de large en comptant le caniveau. Ce n'est pas une largeur suffisante pour doubler en toute sécurité. Dans le Guide des Aménagements cyclables de Paris en Seine, on parle de 2m minimum sans caniveau. Je reste à votre disposition pour toute demande de clarification. Cordialement, R. K »

Remarque 21 : « Ce projet est très bien et va dans le bon sens ! Il est nécessaire à terme d'avoir un tramway qui fasse le tour de paris ! Il faut avoir cette idée en tête en faisant ces travaux. Il est aussi nécessaire de profiter de ces projets d'envergure pour réorganiser l'espace public. Il faut végétaliser, agrandir les trottoirs mais aussi créer de véritables pistes cyclables capable d'absorber le trafic pour les années à venir ! Cela ne me semble pas être le cas sur toute la distance du chantier. »

Remarque 23 : « Nous opposons le détournement du tramway à la Porte Dauphine qui le fait passer au coin du bd Flandrin et de la contre-allée de l'avenue Foch. --ce coin est un lieu de forte passage piéton (sortie principale du metro Porte Dauphine, utilisée par tous les étudiants de l'université Paris Dauphine)

--ce chemin frôle un immeuble de résidence (100 appartements)

--les voitures arrivant Porte Dauphine passe par ce coin pour accéder au 16ième nord (Victor Hugo, Trocadero etc.). Pourquoi pas faire passer le tram sur la place de la Porte Dauphine comme les autobus depuis toujours? »

Remarque 24 : « Bonjour Je suis contre et tous les habitants du 83 foch aussi le parcourent juste devant notre immeuble qui dénigrera notre immeuble. Il faut faire passer ce tramway de l'autre cote de la place, cela ne dénigrera en rien le bois de boulogne. »

Remarque 26 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16,17)

Observations de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Agissant par délégation au titre du Conseil Syndical de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Il s'agit d'une copropriété réunissant plus de 100 appartements, et communiquant en son sein via des cours, par les 3 entrées. La copropriété est essentiellement habitée par des familles avec enfants en bas et petits âges et adolescents. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble. La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.

- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.

- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.

- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.

- Les pertes de places de stationnement.

- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.

- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel. Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points. Cordialement. MS Avocat PJ : photographie »

Remarque 27 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16è,17è)

Observations - 83 Avenue Foch.

Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble. La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.
 - Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.
 - L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.
 - Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.
 - Les pertes de places de stationnement.
 - L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.
 - Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles. Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurité prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel. Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points. Cordialement. M S Avocat
- Déposée le 16/07/2020 Tracé T3 place de Lattre de Tassigny.pdf »

Remarque 31 : « Des avancées certaines pour le tramway mais quelques incompréhensions: ne faut-il pas repenser les aménagements cyclable. Les pistes seront envahies par les scooters si elles restent sur la chaussée. Il faudrait les faire passer à droite des arbres pour plus de confort et de sécurité. De plus, les cheminements ne sont pas pensés pour la pratique du vélo. Il y a beaucoup d'angles droits peu commodes et des traversées piétonnes qui pourraient être évitées à la porte Maillot. Les traversés vélos doivent être revues à la Néerlandaise comme cela se fait dans le nord de l'Europe ou désormais à Melbourne. Enfin, le terminus à la porte Dauphine ne doit pas bloquer le bouclage du Tramway comme cela semble être le cas actuellement. »

1.2. Réponse du Maître d'ouvrage

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable en 2016 au cours de laquelle une large majorité de participants s'est exprimée en faveur d'un prolongement jusqu'à la porte Dauphine. Dans le secteur de la porte de Champerret, c'est la variante nord, empruntant les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé, qui a eu la faveur du public.

Par la suite, le projet a été soumis à une enquête publique en 2018, à l'issue de laquelle l'insertion retenue au niveau de la porte Dauphine correspondait à une traversée de la plateforme à l'est de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Enfin, l'intérêt général du projet a été confirmé par la déclaration de projet prise par les maîtres d'ouvrage en février 2019.

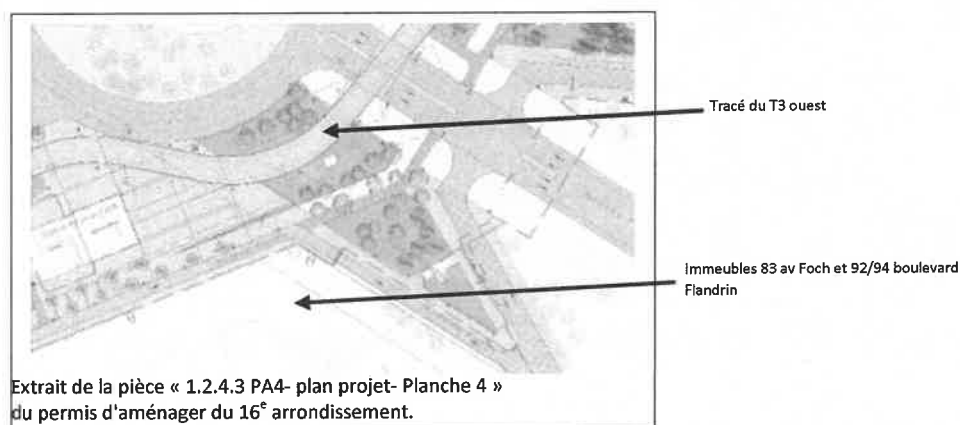
Les études préalables au dépôt des permis d'aménager se sont poursuivies sur la base du tracé validé depuis la concertation de 2016 et l'enquête publique de 2018. Elles n'ont pas vocation à remettre en cause le principe adopté. Ces études techniques préalables ont permis de conforter la décision de combler les trémies routières et de contourner l'anneau Dauphine par l'Est.

Le choix du tracé proposé jusqu'à la porte Dauphine s'inscrit dans la continuité des principes des tronçons précédents afin de proposer une rocade de transport accessible aux piétons, aux PMR et aux modes actifs (donc en surface, au niveau de la voirie), en connexion avec les différents modes de transport disponibles. Par ailleurs, le projet permet de proposer un mode de transport en commun alternatif, capacitaire et régulier, qui permet de rationaliser l'utilisation de l'espace public en pouvant transporter 4500 voyageurs à l'heure de pointe, là où un bus en transporte 1500 ou une file de circulation permet entre 600 à 800 véhicules par heure, soit 700 à 1000 personnes.

Il offre de meilleures conditions d'accès à certains quartiers proches de Paris et une desserte supplémentaire pour les équipements situés aux portes de Paris.

En réponse aux interrogations de plusieurs participants sur le tracé du tramway aux abords des immeubles situés 83 avenue Foch et 92/94 boulevard Flandrin, les maîtres d'ouvrage précisent que le tracé ne passe en aucun cas à l'entrée immédiate de ces immeubles. L'image contenue à la pièce « 1.2.2. PA2 Notice d'aménagement » page 25/109 est une vue aérienne qui comporte le tracé schématique du tracé de la voie ferrée du tramway. Cette vue donne l'impression, par un effet d'optique, de frôler le bâtiment situé à l'angle de l'avenue Flandrin et de la contre-allée Sud de l'avenue Foch.

Cet effet d'optique n'est pas la réalité. Le tracé exact est visible à la page 86/109 de la pièce « 1.2.2. PA2 Notice d'aménagement » et à la pièce « 1.2.4.3 PA4- plan projet- Planche 4 » du permis d'aménager du 16^e arrondissement. La plateforme du tramway est située à environ 21 mètres de l'angle du mur de clôture de l'immeuble.



Concernant l'opportunité d'un potentiel bouclage jusqu'au pont du Garigliano, la Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités, avaient opté pour des aménagements en faveur d'un bus à haut niveau de service à l'issue de l'enquête publique. Les études visant à arrêter les modalités de la future desserte par BHNS ou tout autre mode, ainsi que son intégration au réseau de transport en commun doivent encore se poursuivre, en lien avec Ile-de-France Mobilités. Le niveau de concertation du public sera adapté aux orientations prises. Il apparaît également que les caractéristiques techniques actuelles du prolongement jusqu'à la porte Dauphine ne remettent pas en cause la possibilité d'un bouclage à terme jusqu'au pont Garigliano. Sur le T3 Nord, les voies de retournement n'ont pas empêché le prolongement jusqu'à la porte Dauphine.

2. Thème 2 : Impacts sur la santé publique

2.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 2, la participation par voie électronique a recueilli 7 observations qui portent sur :

- **Environnement sonore et vibratoire**

Remarque 10: « J avoue ne pas comprendre pourquoi le trajet passe par l avenue S Mallarmé et non par le bld Berthirr qui est beaucoup plus large. Comment être sûre que les nuisances acoustiques, entre autres, seront évitées ? Quelles mesures seront prises et pour quelle efficacité ? Merci. Cordialement. »

Remarque 13: « Bonjour, je ne comprends pas l'utilité de cette extension, puisque le RER C couvre exactement le même trajet, et qui plus est en souterrain. Ce RER est extrêmement sous-exploité, mais fonctionne très bien. Ne serait-il pas bien plus judicieux, d'un point de vue d'impact financier et environnemental, augmenter la fréquence des trains sur cette rame plutôt que d'introduire un tramway qui aurait un impact sur les abords du Bois de Boulogne et un impact acoustique non négligeable pour les résidents (comme indiqué dans le document "3.1.8 Pièce D- Etude d'impact sur l'Environnement Chapitre spécifique infrastructures de transport", page 11), sans amélioration significative en termes de connexion de transports? Par ailleurs, je ne vois pas dans la liste des documents versés au dossier pour la consultation publique la "Décision du Ministre du MTES, au titre des Sites Classés de l'Avenue Foch et du Bois de Boulogne", mentionné dans le document 2.1.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France". Au plaisir de vous lire. Bien à vous, SB»

Remarque 26: Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16,17)

Observations de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Agissant par délégation au titre du Conseil Syndical de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Il s'agit d'une copropriété réunissant plus de 100 appartements, et communiquant en son sein via des cours, par les 3 entrées. La copropriété est essentiellement habitée par des familles avec enfants en bas et petits âges et adolescents. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsiderément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs. Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.
- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.
- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.
- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.
- Les pertes de places de stationnement.
- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.
- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. MS Avocat PJ : photographie »

Remarque 27 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16è, 17è)

Observations - 83 Avenue Foch. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsiderément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.
- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités

par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.

- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.

- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.

- Les pertes de places de stationnement.

- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.

- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. M S Avocat Déposée le 16/07/2020 Tracé T3 place de Lattre de Tassigny.pdf »

Remarque 36 :

« Nous nous posons la question :

- des pistes cyclables, pas forcément dimensionnées ni conçues de façon à répondre au besoin et à l'augmentation du flux vélo
- de la coupe des arbres et de l'insertion urbaine

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une vraie requalification des places et carrefours encore trop dédiés à la circulation automobile, source de bruit, de pollution et d'insécurité routière.

Charlotte Nenner pour la commission Déplacement EELV Ile de France »

Remarque 40 : « J'observe en premier lieu que la publicité concernant cet enquête a été très restreinte. J'e l'ai personnellement découverte en me rendant à la station Argentine où elle a été affichée récemment. La lecture du dossier me conduit par ailleurs à constater que le bénéfice écologique sera très faible (cf. document Mesures et impacts PP149 et suivante) et aboutira à une dégradation de l'air significative de mon environnement immédiat (près de la place Saint Ferdinand). Le plan de réduction des palces de parking n'est pas acceptable. J'observe enfin qu'un immense immeuble est prévu sur devant le Palais des congrès. Pour ces motifs avis défavorable. B. D »

Remarque 43 : « trop proche des riverains.Encore des nuisances sonores et autres.. »

- **Qualité de l'air**

Remarque 36 :

« Nous nous posons la question :

- des pistes cyclables, pas forcément dimensionnées ni conçues de façon à répondre au besoin et à l'augmentation du flux vélo
- de la coupe des arbres et de l'insertion urbaine

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une vraie requalification des places et carrefours encore trop dédiés à la circulation automobile, source de bruit, de pollution et d'insécurité routière.

Charlotte Nenner pour la commission Déplacement EELV Ile de France »

Remarque 40 : « J'observe en premier lieu que la publicité concernant cet enquête a été très restreinte. J'e l'ai personnellement découverte en me rendant à la station Argentine où elle a été affichée récemment. La lecture du dossier me conduit par ailleurs à constater que le bénéfice écologique sera très faible (cf. document Mesures et impacts PP149 et suivante) et aboutira à une dégradation de l'air significative de mon environnement immédiat (près de la place Saint Ferdinand). Le plan de réduction des palces de parking n'est pas acceptable. J'observe enfin qu'un immense immeuble est prévu sur devant le Palais des congrès. Pour ces motifs avis défavorable. B. D »

2.2. Réponse du maître d'ouvrage

1/ Environnement vibratoire et sonore

Lors de l'enquête publique de 2018, les maîtres d'ouvrage ont présenté une étude d'impact initiale qui a été actualisée, à la demande de l'Autorité Environnementale (la MRAe), dans un avis émis le 11 mai 2018. Cette actualisation est présentée au public dans le cadre de la PPVE qui vient de se dérouler. Les impacts sonores et vibratoires associés à la mise en service du projet ont également été actualisés à partir d'études réglementaires qui ont mis en évidence que la contribution sonore du tramway est inférieure aux seuils nécessitant des protections acoustiques.

D'une manière générale, les niveaux de bruit en situation future avec l'insertion du tramway toutes sources confondues (tramway + circulation routière) sont plus faibles que les niveaux de bruit de la situation de référence (état futur sans le projet). Et globalement sur l'ensemble du tracé, les réaménagements des boulevards et la diminution du trafic routier entraîneront une baisse de l'ambiance sonore (notamment sur les points identifiés pendant l'enquête publique : Paul Adam, Rue Aumont Thévill, Rue Marbeau).

Les maîtres d'ouvrages rappellent que les trafics routiers diminueront à l'instar des données observées sur les tronçons précédents. Ce phénomène a pu être mis en évidence par le bilan LOTI du Tramway des Maréchaux Sud où le trafic routier a diminué de 44,4% durant les cinq premières années d'exploitation. De même, la vitesse moyenne a décu de 30,1% sur la même période.

Sur le secteur situé à l'intersection entre l'avenue Foch et le boulevard Flandrin, il apparaît que les niveaux sonores à terme diminueront légèrement par rapport aux niveaux actuels et que la contribution du tramway seul sera très inférieure au seuil réglementaire. Au niveau du 83 avenue Foch, les vitesses vibratoires estimées, mises en jeu par l'exploitation du tramway ne présentent aucun risque de dégâts structurels aux bâtiments. Les niveaux de vitesses vibratoires futurs seront également inférieurs au seuil de perception tactile. De même, les niveaux de bruits solidiens prévisionnels, au passage des tramways, seront inférieurs au seuil d'audibilité.

D'une manière générale, les courbes présentes le long du tracé font l'objet d'un traitement spécifique au niveau du rail pour éviter les risques de crissements. Les futures rames seront également équipées d'un dispositif de graissage qui permet d'améliorer le frottement rail/roue et, ainsi, de minimiser les nuisances sonores et vibratoires. Afin de lutter contre les vibrations émises par le passage du tramway, le type de pose de voie sera adapté en fonction de la dégradation de l'environnement vibratoire initial des habitations riveraines. Certaines sections de la plateforme (cf. schéma ci-dessous) seront réalisées avec une pose de voie type anti vibratile, permettant un amortissement de l'ordre de 10 à 20dB. Les modes constructifs des deux futurs postes de redressement respecteront les seuils réglementaires vis-à-vis du risque bâti, de la perception tactile et de l'audibilité du bruit solidien, sans pour autant dégrader l'état vibratoire initial. Les transformateurs et les redresseurs seront positionnés sur des plots anti vibratiles de type GERB ou techniquement équivalent, l'expérience montrant dans ce cas un respect des seuils réglementaires.

La maîtrise d'ouvrage a par ailleurs pris l'engagement de réaliser des mesures acoustiques et vibratoires une fois le projet mis en service. Les mesures seront réalisées aux mêmes points que ceux présentés dans l'étude d'impact actualisée afin de pouvoir comparer les niveaux en exploitation et

les niveaux estimés en conception. Les gênes éventuelles perçues par les riverains feront l'objet d'un traitement spécifique, en fonction des résultats des mesures.

2/ Qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu fort en Île-de-France et donc également dans l'aire d'étude. Dans le cadre du projet, une étude d'impact sur l'Air a été réalisée et actualisée. Cette actualisation a été présentée au public lors de la PPVE. Il faut cependant signaler que le tramway est un projet d'infrastructure de transport lourd électrique. A ce titre, il n'émet pas de polluants atmosphériques. Comme présenté dans l'étude d'impact actualisée, pièce « 3.2.4 D4 Mesures et impacts » (page 206), bien que des dépassements soient observés pour certains polluants atmosphériques, les études ne mettent pas en évidence d'augmentation significative des risques du fait du prolongement du Tramway T3 ouest en situation projet. Les scénarios avant et après projet sont équivalents sur le plan sanitaire, cela signifie que le projet n'a pas d'impact sur la situation sanitaire des habitants. Le projet hérite d'une situation de fond de qualité médiocre.

3. Thème 3 : Impacts de l'abattage et du projet paysager

3.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 3, la participation par voie électronique a recueilli 12 observations :

Remarque 3: « Bonjour, Nous sommes de nombreux habitants qui vivent le long du boulevard Berthier et qui pleurent depuis des mois suite à l'arrachage des beaux platanes :

-ces platanes de plus de 70 ans ont été tronçonnés en mois de 70 secondes => une catastrophe

J'en parlais encore la semaine dernière avec une habitante qui a plus de 80 ans,

Nous sommes tellement tristes. Le confinement n'a fait qu'accentuer cette profonde tristesse,

J'ai émis un vœux il y a plusieurs mois au nom des habitants Berthier : que des platanes soient replantés comme avant aux mêmes emplacements,

J'ai émis ce vœux auprès de la maire de Paris Mme Hidalgo, du maire du 17ème Geoffroy Boulard, et auprès des contacts tramway T3,

La crise du Covid doit aussi encourager la réduction de la circulation bd Berthier : trop de voitures, bruit, pollution... une réduction de deux voies de circulation automobiles sur quatre au profit des vélos aurait été pertinente et en droite ligne avec les souhaits des parisiens de privilégier la verdure et les circulations douces... Mais ce message écrit au nom de plusieurs parisiens sera-t-il entendu, approuvé par vous pouvoirs publics/maître d'ouvrage/maître d'œuvre? Nous l'espérons, cette demande dépasse notre génération et prends en compte les aspirations également des générations à venir qui penseront bien à nous dans le futur,

Merci de votre écoute, Bien cordialement, FT un parisien tellement triste d'avoir perdu ses platanes »

Remarque 4 : « Re-bonjour, Je souhaitais vous adresser ce second message, En consultant le dernier croquis (Mise a jour de décembre 2019) de la future implantation des arbres devant le 23bis boulevard Berthier Paris 17, je constate qu'aucun arbre ne sera replanté devant notre immeuble, ?! alors que nous disposions avants de deux beaux platanes, Vous trouverez en pièce jointe le croquis du secteur concerné, en espérant que le croquis a été remis à jour depuis, Il a toujours et convenu que des arbres soient replantés à l'identique devant l'immeuble 23bis boulevard Berthier, Nous avons besoin de retrouver nos deux arbres devant le numéro 23bis boulevard Berthier en alignement des arbres prévus en face, afin de bien respecter l'alignement sur ce boulevard et retrouver la symétrie de verdure d'antan,

Vous remerciant par avance de votre diligence, Bien cordialement, FT»

Remarque 7: « Pourquoi fermer le tunnel qui passe sous la place de la Porte de Champerret alors que le tramway pourrait passer sous la place. Il faut végétaliser la totalité de la place en reliant les deux Parc square de l'Amérique latine et square Jerome -bellat et la gare routière qui est arborée il faut supprimer les routes et planter des arbres à la place du bitume il apporter des tonnes de terre végétale et planter des centaines d'arbres d'essence différentes pour créer un grand Parc. Il faut dévoyer la circulation dans les tunnels et le périphérique et ne laisser que deux voie pour les livraisons et les déménagements et secours sécurité mais le reste de l'avenue Stéphane Mallarmé doit être fermée.

Par ailleurs la partie de l'avenue de Villiers doit être condamnée ainsi que celle du boulevard Berthier. Voilà ma préconisation. »

Remarque 8: « * * * Importance Haute => 3ème message relatif aux arbres à replanter devant l'immeuble 23bis, boulevard Berthier 75017 PARIS * * * Bonjour, Vous trouverez en pièce jointe les arbres qui sont à replanter devant l'immeuble 23bis, boulevard Berthier, Vous verrez que sur le croquis, nous comptons initialement 11 platanes. A ce stade, il ne serait envisagé de ne replanter que 5 arbres => soit une perte de 6 arbres, ? Il doit y avoir un problème de mise à jour sur le plan informatique du projet, J'ai également prévenu par mail le serda17@paris.fr. Je viens également de contacter la Mairie du 17ème arrondissement (service enquête publique) au 01 44 69 17 30 pour leur faire part de cette amélioration à apporter, Merci de replanter les arbres concernés, le croquis en pièce jointe présente bien la situation à améliorer dans l'intérêt des riverains, Avec la chaleur d'aujourd'hui (mercredi 24/06/2020) et un début de canicule attendue pour demain et après demain, nous aurons vraiment besoin à partir de 2022/2023 de l'ombre qui sera apportée par ses arbres, Merci de votre aide, bien cordialement, FT »

Remarque 13: « Bonjour, je ne comprends pas l'utilité de cette extension, puisque le RER C couvre exactement le même trajet, et qui plus est en souterrain. Ce RER est extrêmement sous-exploité, mais fonctionne très bien. Ne serait-il pas bien plus judicieux, d'un point de vue d'impact financier et environnemental, augmenter la fréquence des trains sur cette rame plutôt que d'introduire un tramway qui aurait un impact sur les abords du Bois de Boulogne et un impact acoustique non négligeable pour les résidents (comme indiqué dans le document "3.1.8 Pièce D- Etude d'impact sur l'Environnement Chapitre spécifique infrastructures de transport", page 11), sans amélioration significative en termes de connexion de transports? Par ailleurs, je ne vois pas dans la liste des documents versés au dossier pour la consultation publique la "Décision du Ministre du MTES, au titre des Sites Classés de l'Avenue Foch et du Bois de Boulogne", mentionné dans le document 2.1.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France". Au plaisir de vous lire. Bien à vous, SB»

Remarque 16: « Il semble que le projet envisage l'abattage des vieux platanes sur le boulevard en face de l'université Paris-Dauphine. Cela est regrettable. N'est-il pas possible d'imaginer un réaménagement qui respecte et conserve ces arbres anciens ? »

Remarque 18: « Un projet absurde et ruineux

Le tramway connaît un effet de mode, mais c'est une solution du XIXème siècle, dépassée. C'est la solution la plus coûteuse, avec un impact très lourd sur les quartiers. Elle impose des travaux à n'en plus finir, 3 ans pour la porte d'Asnières ! Les commerces sont ruinés, la vie dans le quartier est impossible pendant ces longues années (bruits, poussières, chaussées et trottoirs défoncés), avec des embouteillages monstrueux.

A long terme la fermeture des passages souterrains rend le franchissement des portes de Paris impossible, avec des bouchons permanents. Il est faux de dire que le tramway remplace la voiture : c'est possible pour les trajets de Porte à Porte, mais quid des autres trajets, style banlieue/Paris ? D'autre part, vous coupez des platanes centenaires, remplacés par quelque arbrisseaux rabougris. Pour des gens qui se disent écolos, quelle hypocrisie ! Et tout cela pour des centaines de millions !

Le bilan me paraît tout à fait négatif, par rapport à des bus électriques, qui n'auraient pas nécessité d'éventrer nos quartiers, auraient évité des années de chantier et finalement coûté dix fois moins cher. Mais le prix, vous vous en moquez, ce sont les contribuables qui paient !

Enfin, que penser d'une enquête publique lancée alors que les travaux ont déjà débuté, éventant nos rues et embouteillant le quartier depuis déjà un an ? Se moque-t-on des citoyens à ce point ? »

Remarque 21 : « Ce projet est très bien et va dans le bon sens ! Il est nécessaire à terme d'avoir un tramway qui fasse le tour de Paris ! Il faut avoir cette idée en tête en faisant ces travaux.

Il est aussi nécessaire de profiter de ces projets d'envergure pour réorganiser l'espace public. Il faut végétaliser, agrandir les trottoirs mais aussi créer de véritables pistes cyclables capable d'absorber le trafic pour les années à venir ! Cela ne me semble pas être le cas sur toute la distance du chantier. »

Remarque 26: Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16,17)

Observations de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Agissant par délégation au titre du Conseil Syndical de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Il s'agit d'une copropriété réunissant plus de 100 appartements, et communiquant en son sein via des cours, par les 3 entrées. La copropriété est essentiellement habitée par des familles avec enfants en bas et petits âges et adolescents. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher considérablement des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à planter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique, montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.*
- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.*
- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.*
- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.*
- Les pertes de places de stationnement.*
- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.*
- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.*

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. MS Avocat PJ : photographie »

Remarque 27 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16è,17è)

Observations - 83 Avenue Foch. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.*

- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.*

- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.*

- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.*

- Les pertes de places de stationnement.*

- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.*

- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.*

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. M S Avocat Déposée le 16/07/2020 Tracé T3 place de Lattre de Tassigny.pdf »

Remarque 33 : « Cette zone est trop difficile d'accès aux vélos, trottinettes et autres engins électriques. Il faudrait créer de vraies pistes cyclables, larges et sécurisées; comme le suggère l'association Paris En Selle. De plus, un ajout de végétation serait fort agréable. »

Remarque 36 :

« Nous nous posons la question :

- des pistes cyclables, pas forcément dimensionnées ni conçues de façon à répondre au besoin et à l'augmentation du flux vélo*
- de la coupe des arbres et de l'insertion urbaine*

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une vraie requalification des places et carrefours encore trop dédiés à la circulation automobile, source de bruit, de pollution et d'insécurité routière.

Charlotte Nenner pour la commission Déplacement EELV Ile de France »

Remarque 39 : « Les aménagements de l'extension du tramway dans le 17e arrondissement doivent prendre en compte l'insertion urbaine, la requalification des places et carrefours et la nécessaire végétalisation en pleine terre de l'espace public.

Les pistes cyclables doivent être suffisamment dimensionnées pour prendre en compte l'augmentation de la circulation des cyclistes.

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une requalification ambitieuse des places et carrefours au bénéfice des piétons et cyclistes, en réduisant sensiblement la place réservée aux automobiles afin de réduire bruit, pollution et insécurité routière. »

3.2. Réponse du maître d'ouvrage

Les attentes exprimées par le public sur le volet paysager d'un projet d'infrastructure tel que le prolongement du tramway T3 Ouest demeurent une préoccupation à laquelle les maîtres d'ouvrage sont particulièrement sensibilisés. Pour cette raison, ils se sont engagés, depuis la concertation préalable de 2016, à définir un besoin d'abattage d'arbres strictement nécessaire au projet et pour lequel des précisions peuvent être apportées en réponse aux interrogations des participants :

- Sur le boulevard Berthier : il est prévu l'implantation d'une piste cycle unidirectionnelle sur chaque rive pour permettre les déplacements doux conformément à la loi LAURE. L'insertion du site propre tramway et de l'ensemble des fonctions urbaines (tramway, circulation, pistes cyclables, défense incendie des bâtiments) nécessitent de déplacer la limite de trottoir vers les façades.

Les arbres existants n'ont pas pu être conservés pour cette raison.

Il est prévu d'abattre 44 arbres sur les 60 arbres existants* sur le secteur Berthier (corridor tramway et voies radiales). Au total, 51 arbres* seront plantés sur tout le secteur Berthier avec la mise en place de *Gleditsia triacanthos* Skyline, arbre de deuxième grandeur, qui par son port et son feuillage viendra créer une continuité avec les *Sophora japonica* présents sur le précédent tronçon du T3.

- Sur le boulevard Lannes : l'implantation du terminus du tramway et des fonctionnalités urbaines (circulation générale, piste cyclable, ...) rendent nécessaires les abattages.

- Dans le périmètre du site classé des contre allées de l'avenue Foch : les abattages permettront d'implanter le site propre tramway, de réaliser des travaux d'ouvrages d'art pour un passage du tramway sans impact sur la pérennité des ouvrages de la SNCF en sous-sol.

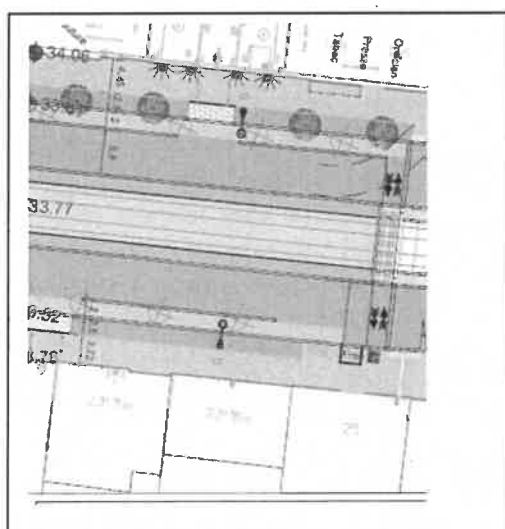
Au total, sur les 692 arbres répertoriés sur le périmètre traversé, 238 seront abattus et 23 souches existantes seront retirées. Parmi les arbres abattus, 14% faisaient l'objet d'un état phytosanitaire nécessitant leur abattage. Les maîtres d'ouvrage ont porté à connaissance du public les évolutions apportées au projet paysager depuis l'enquête publique de 2018 en mettant à disposition les plans projet actualisés à la date du 12 novembre 2019.

La requalification des espaces publics accompagnant le tramway est l'occasion de redéfinir l'ossature végétale d'ensemble du projet en renforçant la présence de la nature en ville. Cet objectif se traduit

dans le projet par la plantation de 522 arbres permettant ainsi de restituer et de compenser largement les abattages avec un bilan positif de 261 arbres. L'ossature végétale du projet est construite à partir d'espèces adaptées à l'environnement urbain, en cohérence avec les essences d'ores et déjà présentes. Une qualité paysagère singulière est recherchée avec la mise en place de végétaux permettant de dessiner et structurer l'espace traversé. Les essences retenues auront pour but d'offrir aux futurs usagers un paysage attractif, évoluant au gré des saisons. Elle sera composée d'espèces indigènes, pour la plupart natives d'Île-de-France, favorisant ainsi la biodiversité du secteur. La majeure partie des sujets qui seront plantés dans le cadre du projet grandissent actuellement dans les serres de la Ville de Paris.

En outre, le projet prévoit 17 810m² d'espaces paysagers à terme permettant le développement de la biodiversité en Ville et favorisant l'infiltration des eaux de pluie.

Lorsque la plantation d'arbres est rendue impossible, comme sur le secteur de Berthier compris entre les n°23 bis et 25 (cf. schéma ci-dessous) en raison de contraintes techniques et/ou pour permettre la mise en valeur du patrimoine architectural existant (l'immeuble du 23 ter), une noue infiltrante est implantée. Cette noue reçoit une végétation spécifique composée d'arbustes, de plantes vivaces, graminées et tapissantes afin d'enrichir l'ambiance paysagère du secteur.



4. Thème 4 : Impacts sur le paysage et le patrimoine culturel

4.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 4, la participation par voie électronique a recueilli 2 observations :

Remarque 13: « Bonjour, je ne comprends pas l'utilité de cette extension, puisque le RER C couvre exactement le même trajet, et qui plus est en souterrain. Ce RER est extrêmement sous-exploité, mais fonctionne très bien. Ne serait-il pas bien plus judicieux, d'un point de vue d'impact financier et environnemental, augmenter la fréquence des trains sur cette rame plutôt que d'introduire un tramway qui aurait un impact sur les abords du Bois de Boulogne et un impact acoustique non négligeable pour les résidents (comme indiqué dans le document "3.1.8 Pièce D- Etude d'impact sur l'Environnement Chapitre spécifique infrastructures de transport", page 11), sans amélioration significative en termes de connexion de transports? Par ailleurs, je ne vois pas dans la liste des documents versés au dossier pour la consultation publique la "Décision du Ministre du MTES, au titre des Sites Classés de l'Avenue Foch et du Bois de Boulogne", mentionné dans le document 2.1.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France". Au plaisir de vous lire. Bien à vous, SB»

Remarque 17 : «Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je suis extrêmement favorable à ce projet de mobilité qui va dans le sens d'une réduction de la circulation de véhicules polluants.

Je m'inquiète toutefois du déclassement de certains espaces boisés classés au niveau de la porte Dauphine pour la réalisation dudit projet ; et espère vivement qu'une compensation sur d'autres espaces puisse être opérée de manière significative.

Par ailleurs, le projet ne devrait-il pas mieux faciliter l'accessibilité, pour les piétons, à l'ensemble du réseau de mobilité au niveau de la porte Dauphine (tram, métro, PC1...); ceci en limitant, notamment, le plus possible le nombre d'axes routiers à traverser à pied.

Enfin, il serait peut-être judicieux de prévoir davantage d'arrêts de bus au niveau de ce nouveau pôle d'échange multimodal ; le quartier étant relativement peu desservi par le réseau bus de la RATP.

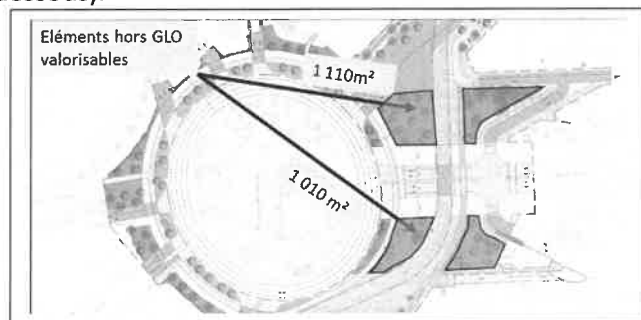
Je vous prie d'agréer, Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sincères salutations. »

4.2. Réponse du maître d'ouvrage

L'un des enjeux majeurs de ce projet est de pouvoir proposer un aménagement paysager de qualité avec une attention particulière lorsque le tracé se trouve aux abords des sites classés et au droit des Espaces Verts Boisés (EBC) déclassés dans le 16^{ème} arrondissement.

Pour rappel, le projet (plateforme tramway et aménagements urbains connexes) recoupe l'extrémité sud du site classé « Allées de l'avenue Foch » et se positionne à la marge nord-est du site classé « Bois de Boulogne ». Le projet a nécessité également la suppression de l'inscription en Espaces Boisés Classés (EBC) de 2 379 m² d'espaces verts situés sur les îlots routiers ainsi que sur les places adjacentes au rond-point Dauphine afin de permettre l'insertion de la plateforme du tramway ainsi que d'une piste cyclable et des trottoirs. En conséquence, la suppression de l'inscription en EBC imputable au projet concerne 0,11% des EBC de Paris intra-muros.

Depuis l'enquête publique de 2018, la surface des Espaces Verts Boisés (EBC) concernée par le déclassement est restée identique. En amont du dépôt des permis d'aménager, les études menées ont permis une meilleure prise en compte des enjeux culturels et historiques, elles ont aussi une incidence sur la surface végétalisée disponible et potentiellement valorisable. Les mesures en faveur des EBC déclassés se traduisent notamment par une volonté de requalifier totalement les deux îlots routiers existants les plus à l'est de la place Maréchal Delattre Tassigny (1 282m²). Dans les aménagements futurs, les surfaces végétales reconstituées de ces 2 îlots routiers représentent une surface de 2 120 m², soit une augmentation de 65% par rapport à la surface initiale (cf. schéma ci-dessous).



D'autre part, il est envisagé une modification très ponctuelle de l'îlot sur la Place des Généraux Trentinian, tout en évitant les arbres les plus importants et en respectant la logique de composition de l'Avenue Foch.

Aux abords de l'anneau Dauphine, les arbres seront plantés en bosquets d'essences variées sur les espaces de voirie créés, évoquant ainsi davantage la proximité immédiate du Bois de Boulogne et des

contre-allées jardinées de Foch. Ce projet de tramway offre l'opportunité de repenser l'espace urbain, de rééquilibrer l'espace public en faveur des modes doux et des transports en commun et d'améliorer le cadre de vie des riverains par la création d'un espace public aux circulations apaisées. La place donnée au végétal est renforcée par de nouvelles plantations et la végétalisation de la plateforme, en valorisant la liaison entre le 17^{ème} arrondissement, très dense, et le Bois de Boulogne.

Au final, les aménagements paysagers sur les zones impactées au niveau de la Porte Dauphine, dans l'axe de l'avenue Foch, pourraient être protégés en tant qu'espaces boisés classés lors d'une procédure d'évolution du PLU future.

5. Thème 5 : Impacts sur l'organisation des déplacements

5.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 5, la participation par voie électronique a recueilli 31 observations qui portent sur la circulation, les modes actifs, les transports en commun et le stationnement.

• Circulation

Remarque 3: « Bonjour, Nous sommes de nombreux habitants qui vivent le long du boulevard Berthier et qui pleurent depuis des mois suite à l'arrachage des beaux platanes :

-ces platanes de plus de 70 ans ont été tronçonnés en mois de 70 secondes => une catastrophe

J'en parlais encore la semaine dernière avec une habitante qui a plus de 80 ans,

Nous sommes tellement tristes. Le confinement n'a fait qu'accentuer cette profonde tristesse,

*J'ai émis un vœux il y a plusieurs mois au nom des habitants Berthier : que des platanes soient replantés comme avant aux mêmes emplacements, J'ai émis ce vœux auprès de la maire de Paris Mme Hidalgo, du maire du 17ème Geoffroy Boulard, et auprès des contacts tramway T3, La crise du Covid doit aussi encourager la réduction de la circulation bd Berthier : trop de voitures, bruit, pollution... une réduction de deux voies de circulation automobiles sur quatre au profit des vélos aurait été pertinente et en droite ligne avec les souhaits des parisiens de privilégier la verdure et les circulations douces... Mais ce message écrit au nom de plusieurs parisiens sera-t-il entendu, approuvé par vous pouvoirs publics/maître d'ouvrage/maître d'œuvre? Nous l'espérons, cette demande dépasse notre génération et prends en compte les aspirations également des générations à venir qui penseront bien à nous dans le futur, Merci de votre écoute, Bien cordialement,
FT un parisien tellement triste d'avoir perdu ses platanes »*

Remarque 7: « Pourquoi fermer le tunnel qui passe sous la place de la Porte de Champerret alors que le tramway pourrait passer sous la place. Il faut végétaliser la totalité de la place en reliant les deux Parc square de l'Amérique latine et square Jerome -bellat et la gare routière qui est arborée il faut supprimer les routes et planter des arbres à la place du bitume il apporter des tonnes de terre végétale et planter des centaines d'arbres d'essence différentes pour créer un grand Parc. Il faut dévier la circulation dans les tunnels et le périphérique et ne laisser que deux voie pour les livraisons et les déménagements et secours sécurité mais le reste de l'avenue Stéphane Mallarmé doit être fermée.

Par ailleurs la partie de l'avenue de Villiers doit être condamnée ainsi que celle du boulevard Berthier. Voilà ma préconisation. »

Remarque 11 : « Sur le fond, je ne comprends pas ce qu'apporte le tramway si coûteux par rapport au mêmes aménagements (piétons, vélos arbres etc) avec une voie dédiée aux bus modernes, voire aux trolley bus. Sur la circulation; la rue Guersant est déjà très encombrée, notamment files interminables en soirée avec le feu du boulevard Gouvion St Cyr. Avec la priorité au tramway, ce sera bien pire.

Qu'est-il prévu ? : Une circulation douce entre Péreire et Gouvion aurait le mérite de dévier ce flot vers maillot ou Place Péreire pour une répartition plus fluide et dans l'orientation générale de la mairie.

De plus, plusieurs restaurants sont implantés sur cette section qui pourrait revivre et ne plus être une rue "waze". »

Remarque 23 : « Nous opposons le détournement du tramway à la Porte Dauphine qui le fait passer au coin du bd Flandrin et de la contre-allée de l'avenue Foch. --ce coin est un lieu de forte passage piéton (sortie principale du metro Porte Dauphine, utilisée par tous les étudiants de l'université Paris Dauphine)

--ce chemin frôle un immeuble de résidence (100 appartements)

--les voitures arrivant Porte Dauphine passe par ce coin pour accéder au 16ième nord (Victor Hugo, Trocadero etc.). Pourquoi pas faire passer le tram sur la place de la Porte Dauphine comme les autobus depuis toujours? »

Remarque 36 :

« Nous nous posons la question :

- des pistes cyclables, pas forcément dimensionnées ni conçues de façon à répondre au besoin et à l'augmentation du flux vélo

- de la coupe des arbres et de l'insertion urbaine

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une vraie requalification des places et carrefours encore trop dédiés à la circulation automobile; source de bruit, de pollution et d'insécurité routière.

Charlotte Nenner pour la commission Déplacement EELV Ile de France »

Remarque 39 : « Les aménagements de l'extension du tramway dans le 17e arrondissement doivent prendre en compte l'insertion urbaine, la requalification des places et carrefours et la nécessaire végétalisation en pleine terre de l'espace public.

Les pistes cyclables doivent être suffisamment dimensionnées pour prendre en compte l'augmentation de la circulation des cyclistes.

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une requalification ambitieuse des places et carrefours au bénéfice des piétons et cyclistes, en réduisant sensiblement la place réservée aux automobiles afin de réduire bruit, pollution et insécurité routière. »

Remarque 44 : « Pour ce dernier tronçon, il ne faut surtout pas oublier la circulation à vélo, qui était déjà améliorée sur le tronçon porte de la Chapelle <-> porte d'Asnières par rapport à ce qui a été fait sur le reste du tronçon, et notamment les maréchaux sud. De plus, avec la forte croissance de la pratique du vélo depuis le début de l'année, il faut concevoir les Maréchaux comme un rocade vélo faisant partie d'un réseau, le vélopolitain, que la région idf s'est engagée à réaliser. Il ne faut pas penser en termes de flux cycliste actuel mais bien en termes de flux cycliste projeté. Il faut tout faire pour qu'il soit possible d'avoir des pistes cyclables unidirectionnelles larges (3m), sans obstacles (bateaux, bordures, pavés, etc...), avec des girations sans angles droits, pas sur le trottoir, etc...

Ces aménagements ne doivent pas être ratés car dès que le tronçon sera terminé il sera difficile de revenir dessus, la demande est très forte car elle concerne le sud du 17eme et le nord du 16eme, actuellement fort dépourvus d'aménagements cyclables de qualité. »

• Les modes actifs

Remarques 1 et 2: « Le T3 va passer sous mes fenêtres. Puisque le tunnel sera rebouché, serait-il possible de mettre un passage piéton au niveau du 17 Bd Gouvion St Cyr car actuellement pour traverser le boulevard Gouvion St Cyr vous êtes obligé de faire un grand détour et de traverser au niveau de la poste. J'aimerais aussi qu'on élargisse les trottoirs du boulevard Gouvion St Cyr sur le tronçon entre la rue Galvani et la rue Laugier (car une poussette ou un fauteuil roulant prend actuellement toute la place et il n'en reste plus pour les piétons qui doivent se déporter sur la chaussée. Merci »

Remarque 17 : «Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je suis extrêmement favorable à ce projet de mobilité qui va dans le sens d'une réduction de la circulation de véhicules polluants.

Je m'inquiète toutefois du déclassement de certains espaces boisés classés au niveau de la porte Dauphine pour la réalisation dudit projet ; et espère vivement qu'une compensation sur d'autres espaces puisse être opérée de manière significative.

Par ailleurs, le projet ne devrait-il pas mieux faciliter l'accessibilité, pour les piétons, à l'ensemble du réseau de mobilité au niveau de la porte Dauphine (tram, métro, PC1...); ceci en limitant, notamment, le plus possible le nombreux d'axes routiers à traverser à pied.

Enfin, il serait peut-être judicieux de prévoir davantage d'arrêts de bus au niveau de ce nouveau pôle d'échange multimodal ; le quartier étant relativement peu desservi par le réseau bus de la RATP.

Je vous prie d'agréer, Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sincères salutations. »

Remarque 19 : « Le projet de prolongement du T3b vers la Porte Dauphine est un projet très positif et bénéfique pour les quartiers qu'il va traverser. Néanmoins, quelques aspects méritent d'être revisités :

-D'abord au niveau de la Porte Dauphine :

Le terminus est organisé le long du trottoir Est et les voies de retournement mènent droit sur un bâtiment. Ainsi toute perspective de prolongement vers le Pont du Garigliano semble bloqué par ce choix. Si la pertinence du prolongement doit être interrogée, il ne faut pas que le prolongement à la Porte Dauphine bloque cette option comme c'est le cas actuellement.

Il serait préférable de faire la station entre les deux voies de circulation pour que cette opportunité soit conservée.

Toujours au niveau du terminus, une piste cyclable va être aménagée sur le trottoir Est. Cette piste longera les cours de tennis puis les bâtiments implantés entre le boulevard Lannes et le boulevard Flandrin. Elle sera collée contre les bâtiments plutôt que le long de la voirie comme c'est la coutume. C'est regrettable puisque cela risque d'engendrer des conflits avec les piétons se croyant sur le trottoir, notamment avec des enfants se rendant aux cours de tennis. De plus côté Ouest aucun aménagement cyclable n'est prévu, malgré plus 14m de trottoir. Il existe une voie de bus mais celle ci sera utilisée comme terminus par le PC, elle ne peut donc être considérée comme un aménagement cyclable satisfaisant. Il est totalement envisageable de conserver tous les aménagements proposés (stationnement vélo, végétalisation), ainsi qu'une largeur confortable pour les piétons mais aussi d'insérer une piste cyclable. Il existe une piste cyclable bidirectionnelle avenue du Maréchal Fayolle qui s'arrête au croisement de l'avenue de Pologne. Sous utilisée car non reliée, il est indispensable d'aménager cette continuité à l'occasion du réaménagement de la place de la Porte Dauphine.

A minima, il faut sécuriser et signaler, comme sur les autres sorties du rond point, la continuité de l'itinéraire cyclable puisqu'il y a un double sens cyclable. Sinon, le linéaire à réaliser est très faible et l'on pourrait ainsi avoir une connexion claire et sécurisée avec la piste autour de la Porte Dauphine.

-Entre la porte Dauphine et porte Maillot :

Pour la nouvelle piste cyclable qui longera le bois le même problème se pose que pour celle longeant le terminus. Son positionnement à l'ouest du trottoir, côté stade Wimille et périphérique, éloignée de la chaussée risque d'attirer les piétons et donc de créer des conflits entre les usagers, ce qui est d'autant plus dangereux que le trottoir est emprunté par les enfants et adolescents se rendant au stade.

Encore une fois, il faut respecter l'usage et la placer au prêt du tramway.

-Sur le reste de l'itinéraire :

Si une attention particulière a été clairement portée aux aménagements cyclables, mais des points restent à améliorer significativement. D'abord l'aménagement proposé au niveau des croisement est très insuffisant. La piste n'est pas surélevée. Il faut que cela soit le cas pour éviter que des voitures ne viennent s'y garer. C'est absolument essentiel. Rappelons que c'est le cas le long du T3a. Ensuite au niveau des croisement rien n'est prévu. La colorisation disparaît et le cycliste est abandonné au milieu de la circulation. Il faudrait au contraire avoir une continuité de l'aménagement et qu'il soit comme le trottoir, surélevé par rapport à la route. Enfin les pistes unidirectionnelle proposées ne font que 2m de

large en comptant le caniveau. Ce n'est pas une largeur suffisante pour doubler en toute sécurité. Dans le Guide des Aménagements cyclables de Paris en Selle, on parle de 2m minimum sans caniveau. Je reste à votre disposition pour toute demande de clarification. Cordialement, R. K »

Remarque 21 : « Ce projet est très bien et va dans le bon sens ! Il est nécessaire à terme d'avoir un tramway qui fasse le tour de Paris ! Il faut avoir cette idée en tête en faisant ces travaux. Il est aussi nécessaire de profiter de ces projets d'envergure pour réorganiser l'espace public. Il faut végétaliser, agrandir les trottoirs mais aussi créer de véritables pistes cyclables capable d'absorber le trafic pour les années à venir ! Cela ne me semble pas être le cas sur toute la distance du chantier. »

Remarque 22 : « J'habite depuis 40 ans sur le rond point Dauphine à l'angle Foch/Flandrin.

Je pratique le vélo dans ce quartier depuis la même période et j'ai créé une association de cyclistes urbains "Vélo Cité" qui a milité pour l'aménagement de ce rond point avec un succès très relatif...

Dans le projet actuel lié au passage du tram il me paraît ESSENTIEL de prévoir autour du rond point une piste bi-directionnelle, à l'image de celle installée récemment place de l'Etoile.

L'observation et la pratique font apparaître que la traversée de ce rond point Dauphine se fait actuellement de manière très empirique, principalement via les trottoirs. Cela est vrai, notamment, pour les usagers venant de la faculté Dauphine ou des rues ou avenues Bugeaud, Faisanderie, Flandrin..... Tout cycliste prudent évite de tourner autour de ce rond point dangereux.

Cet évitement passe donc par le trajet le plus court via les trottoirs. Cela vaut notamment pour le large trottoir devant la gare du RER.

D'une manière plus générale, le rond point actuel ne donne aucune indication claire sur les diverses entrées du bois: vers la fondation LVMH, le lac inférieur, le bd Lannes.....

Il serait opportun, à l'occasion du passage du T3 d'ordonner enfin cette "jungle"!

Et bien sûr l'accès au Rond Point mérite mieux que la piste actuelle de l'avenue FOCH en état de quasi abandon.

Sur le bd Lannes, après passage devant la faculté Dauphine, en direction d'Auteuil, il y a lieu d'indiquer clairement, ce qui n'est pas le cas actuellement, la voie d'accès (rue de Pologne) à la piste bidirectionnelle qui longe le bd périphérique et conduit à la porte d'Auteuil. Simple et indispensable vu les erreurs d'orientation actuelle de nombreux cyclistes.

Remarque 23 : « Nous opposons le détournement du tramway à la Porte Dauphine qui le fait passer au coin du bd Flandrin et de la contre-allée de l'avenue Foch. --ce coin est un lieu de forte passage piéton (sortie principale du métro Porte Dauphine, utilisée par tous les étudiants de l'université Paris Dauphine)

--ce chemin frôle un immeuble de résidence (100 appartements)

--les voitures arrivant Porte Dauphine passent par ce coin pour accéder au 16^{ième} nord (Victor Hugo, Trocadero etc.). Pourquoi pas faire passer le tram sur la place de la Porte Dauphine comme les autobus depuis toujours? »

Remarque 26: Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16,17)

Observations de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Agissant par délégation au titre du Conseil Syndical de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Il s'agit d'une copropriété réunissant plus de 100 appartements, et communiquant en son sein via des cours, par les 3 entrées. La copropriété est essentiellement habitée par des familles avec enfants en bas et petits âges et adolescents. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à planter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles

de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.
- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.
- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.
- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.
- Les pertes de places de stationnement.
- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.
- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. MS. Avocat PJ : photographie »

Remarque 27 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16è,17è)

Observations - 83 Avenue Foch. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.
- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.
- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.
- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.
- Les pertes de places de stationnement.
- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.
- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. M S Avocat Déposée le 16/07/2020 Tracé T3 place de Lattre de Tassigny.pdf »

Remarque 29 : « Vous trouverez la contribution de Paris en Selle dans le PDF ci-joint (et en meilleure qualité sur notre drive? : https://drive.google.com/file/d/1pPcuH7TkgOHTDvhyrJffndiAQWS_lCOK)

Déposée le 16/07/2020

Paris en Selle - Contribution enq^uête publique T3 Dauphine 16 juillet 2020_compressed.pdf »

Remarque 30 : « Trop de pistes cyclables proposées sont de largeurs inférieures aux recommandations du Cerema. Par ailleurs la continuité visuelle des itinéraires cyclables est pénalisée par des bordures qui coupent les trajectoires. La piste cyclable est une chaussée, et comme la chaussée, elle ne devrait jamais croiser de bordure : les voitures croisent elles une bordure de trottoir tous les 100m ?

Je soutiens pleinement la contribution de l'association Paris en Selle, qui rejoint les propres observations.

Remarque 31 : « Des avancées certaines pour le tramway mais quelques incompréhensions: ne faut-il pas repenser les aménagements cyclable. Les pistes seront envahies par les scooters si elles restent sur la chaussée. Il faudrait les faire passer à droite des arbres pour plus de confort et de sécurité. De plus, les cheminements ne sont pas pensés pour la pratique du vélo. Il y a beaucoup d'angles droits peu commodes et des traversées piétonnes qui pourraient être évitées à la porte Maillot. Les traversés vélos doivent être revues à la Néerlandaise comme cela se fait dans le nord de l'Europe ou désormais à Melbourne.

Enfin, le terminus à la porte Dauphine ne doit pas bloquer le bouclage du Tramway comme cela semble être le cas actuellement. »

Remarque 32 : « Un prolongement du tramway 3b jusqu'à Porte Dauphine devrait s'accompagner d'un prolongement des pistes cyclables entourant le tramway. Ce prolongement serait en accord avec le plan vélo que vient d'annoncer le gouvernement. Sans compter qu'il permettrait de donner vie au RER V. Cordialement, J A »

Remarque 33 : « Cette zone est trop difficile d'accès aux vélos, trottinettes et autres engins électriques. Il faudrait créer de vraies pistes cyclables, larges et sécurisées; comme le suggère l'association Paris En Selle. De plus, un ajout de végétation serait fort agréable. »

Remarque 34 : « Il est essentiel de limiter les multiples traversées et détour dans le parcours vélo. Le trajet vélo constitue un déplacement rapide et l'usage des pistes cyclables sera limité si celles-ci font des détours à chaque gros carrefour et limitent les options, ou si des croisements sans rayons de giration suffisant sont prévues comme cela est visé sur plusieurs places du 16ème dans les plans joints. C'est ce que l'on observé dans la partie sud des maréchaux où les vélos sont régulièrement jetés sur la chaussée et ne reprennent pas forcément la piste par la suite par manque de visibilité, conflits piétons et/ou multiplication des feux rouges spécifiques vélo. De plus, comme on l'observe avec les coronapistes, il faut également permettre aux vélos de se doubler et donc prévoir des voies de dépassements ce n'est partout, à distance régulière. Merci par avance. »

Remarque 35 : « Nécessité d'avoir une piste cyclable séparée (de la chaussée avec un séparateur ou terre plein) pour rouler en sécurité et pas non plus sur le trottoir (conflit avec les piétons et mauvaise visibilité. »

Remarque 36 :

« Nous nous posons la question :

- des pistes cyclables, pas forcément dimensionnées ni conçues de façon à répondre au besoin et à l'augmentation du flux vélo
- de la coupe des arbres et de l'insertion urbaine

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une vraie requalification des places et carrefours encore trop dédiés à la circulation automobile, source de bruit, de pollution et d'insécurité routière.

Charlotte Nenner pour la commission Déplacement EELV Ile de France »

Remarque 37 : « Si on pouvait éviter de mettre les pistes voitures à proximité des pistes cyclables, ce serait pas mal. ça risque de finir en place parking illégale et en vélo ne pouvant pas circuler Les pistes cyclables devraient être protégées de la voirie par la noue infiltrante mais pas à la même hauteur que le trottoir. »

Remarque 38 : « Bonjour, Bravo pour ce projet d'extension du Tramway. Cela permet de redéfinir également le boulevard des Maréchaux à cet endroit. N'oubliez pas les piétons et cyclistes !

Pour les piétons : trottoirs larges, non encombrés de poteaux, potelets, poubelles, parking sauvage, terrasses de restaurant, panneaux publicitaires, ... Pour les cyclistes : de véritables pistes cyclables (et non bandes cyclables, trop dangereuses, jamais respectées par les conducteurs de véhicules motorisés), larges (permettant le dépassement), continues (attentions aux carrefours). SVP, ne pensez pas la marche et le vélo comme une promenade ou balade. Il s'agit bien de modes de transport à part entière qui méritent autant voire plus (compte tenu de leur caractère 'actif') d'attention que le tramway que vous allez construire. Cordialement, ÉL »

Remarque 39 : « Les aménagements de l'extension du tramway dans le 17e arrondissement doivent prendre en compte l'insertion urbaine, la requalification des places et carrefours et la nécessaire végétalisation en pleine terre de l'espace public.

Les pistes cyclables doivent être suffisamment dimensionnées pour prendre en compte l'augmentation de la circulation des cyclistes.

Ce projet de tramway doit être l'occasion d'une requalification ambitieuse des places et carrefours au bénéfice des piétons et cyclistes, en réduisant sensiblement la place réservée aux automobiles afin de réduire bruit, pollution et insécurité routière. »

Remarque 41 : « Trop de pistes cyclables proposées sont de largeurs inférieures aux recommandations du Cerema. Par ailleurs la continuité visuelle des itinéraires cyclables est pénalisée par des bordures qui coupent les trajectoires. La piste cyclable est une chaussée, et comme la chaussée, elle ne devrait jamais croiser de bordure : les voitures croisent elles une bordure de trottoir tous les 100m ? Je soutiens pleinement la contribution de l'association Paris en Selle, qui rejoint les propres observations. »

Remarque 42 : « Je soutiens à 100% la contribution de Paris en Selle. Les aménagements cyclables présentés dans le projet actuel doivent être améliorés. »

Remarque 44 : « Pour ce dernier tronçon, il ne faut surtout pas oublier la circulation à vélo, qui était déjà améliorée sur le tronçon porte de la Chapelle <-> porte d'Asnières par rapport à ce qui a été fait sur le reste du tronçon, et notamment les maréchaux sud. De plus, avec la forte croissance de la pratique du vélo depuis le début de l'année, il faut concevoir les Maréchaux comme un rocade vélo faisant partie d'un réseau, le vélopolitain, que la région idf s'est engagée à réaliser. Il ne faut pas penser en termes de flux cycliste actuel mais bien en termes de flux cycliste projeté. Il faut tout faire pour qu'il soit possible d'avoir des pistes cyclables unidirectionnelles larges (3m), sans obstacles (bateaux, bordures, pavés, etc...), avec des girations sans angles droits, pas sur le trottoir, etc... Ces aménagements ne doivent pas être ratés car dès que le tronçon sera terminé il sera difficile de revenir dessus, la demande est très forte car elle concerne le sud du 17eme et le nord du 16eme, actuellement fort dépourvus d'aménagements cyclables de qualité. »

- **Les transports en commun**

Remarque 5 : « Plutôt qu'un projet couteux, pourquoi ne pas profiter du tracé de la ligne C du RER (ligne aujourd'hui sous-utilisée avec des fréquences de 15 minutes) ligne qui joint Porte de Clichy, Pereire, porte Maillot, Porte Dauphine et au delà ? Il ne suffirait que de quelques modifications de signalisation et l'ajout de rames qu'on peut facilement stocker en arrière quai Porte Clichy (mais aussi après l'arrêt avenue Henri Martin. Pourquoi donc dépenser beaucoup plutôt que d'utiliser des infrastructures existantes ? Est-ce la une saine gestion des deniers publics ? »

Remarque 13: « Bonjour, je ne comprends pas l'utilité de cette extension, puisque le RER C couvre exactement le même trajet, et qui plus est en souterrain. Ce RER est extrêmement sous-exploité, mais fonctionne très bien. Ne serait-il pas bien plus judicieux, d'un point de vue d'impact financier et environnemental, augmenter la fréquence des trains sur cette rame plutôt que d'introduire un tramway qui aurait un impact sur les abords du Bois de Boulogne et un impact acoustique non négligeable pour les résidents (comme indiqué dans le document "3.1.8 Pièce D- Etude d'impact sur l'Environnement Chapitre spécifique infrastructures de transport", page 11), sans amélioration significative en termes de connexion de transports? Par ailleurs, je ne vois pas dans la liste des documents versés au dossier pour la consultation publique la "Décision du Ministre du MTES, au titre des Sites Classés de l'Avenue Foch et du Bois de Boulogne", mentionné dans le document 2.1.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France". Au plaisir de vous lire. Bien à vous, SB»

Remarque 17 : «Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur,
Je suis extrêmement favorable à ce projet de mobilité qui va dans le sens d'une réduction de la circulation de véhicules polluants.

Je m'inquiète toutefois du déclassement de certains espaces boisés classés au niveau de la porte Dauphine pour la réalisation dudit projet ; et espère vivement qu'une compensation sur d'autres espaces puisse être opérée de manière significative.

Par ailleurs, le projet ne devrait-il pas mieux faciliter l'accessibilité, pour les piétons, à l'ensemble du réseau de mobilité au niveau de la porte Dauphine (tram, métro, PC1...); ceci en limitant, notamment, le plus possible le nombreux d'axes routiers à traverser à pied.

Enfin, il serait peut-être judicieux de prévoir davantage d'arrêts de bus au niveau de ce nouveau pôle d'échange multimodal ; le quartier étant relativement peu desservi par le réseau bus de la RATP.

Je vous prie d'agréer, Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sincères salutations. »

Remarque 18 : « Un projet absurde et ruineux

Le tramway connaît un effet de mode, mais c'est une solution du XIX^{ème} siècle, dépassée. C'est la solution la plus coûteuse, avec un impact très lourd sur les quartiers. Elle impose des travaux à n'en plus finir, 3 ans pour la porte d'Asnières ! Les commerces sont ruinés, la vie dans le quartier est impossible pendant ces longues années (bruits, poussières, chaussées et trottoirs défoncés), avec des embouteillages monstrueux.

A long terme la fermeture des passages souterrains rend le franchissement des portes de Paris impossible, avec des bouchons permanents. Il est faux de dire que le tramway remplace la voiture : c'est possible pour les trajets de Porte à Porte, mais quid des autres trajets, style banlieue/Paris ? D'autre part, vous coupez des platanes centenaires, remplacés par quelque arbrisseaux rabougris. Pour des gens qui se disent écolos, quelle hypocrisie ! Et tout cela pour des centaines de millions !

Le bilan me paraît tout à fait négatif, par rapport à des bus électriques, qui n'auraient pas nécessité d'éventrer nos quartiers, auraient évité des années de chantier et finalement coûté dix fois moins cher. Mais le prix, vous vous en moquez, ce sont les contribuables qui paient !

Enfin, que penser d'une enquête publique lancée alors que les travaux ont déjà débuté, éventrant nos rues et embouteillant le quartier depuis déjà un an ? Se moque-t-on des citoyens à ce point ? »

Remarque 32 : « Un prolongement du tramway 3b jusqu'à Porte Dauphine devrait s'accompagner d'un prolongement des pistes cyclables entourant le tramway.

Ce prolongement serait en accord avec le plan vélo que vient d'annoncer le gouvernement. Sans compter qu'il permettrait de donner vie au RER V. Cordialement, J A »

- **Stationnement**

Remarque 9 : « Bonjour, J'habite au 37 boulevard Berthier, avec mon épouse et nos 3 enfants. Je déplore que dans le projet, aucune air de stationnement temporaire (arrêt minute ou place de livraison) sur le boulevard Berthier ne soit prévu. Comment fait ton pour décharger ses courses de la voiture, comment se faire livrer des objet lourds (électroménager, literie,), emménager, déménager..... Il me semble qu'un aménagement devrait être prévu. Dans la négative,serait il possible de faire plus de bateaux entre le 37 bd berthier et le 1^{er} Merci par avance de votre lecture bienveillante, E M »

Remarque 25 : «L'extension du tramway jusqu'à la Porte Dauphine s'inscrit dans le projet d'amélioration de l'offre de transports en commun fonctionnels et rapides à Paris. Cet aménagement permet en même temps de moderniser l'espace et d'offrir un cadre de promenade amélioré, en prolongement du Bois de Boulogne. Cependant, ces développements ne doivent pas oublier les personnes les plus fragiles, notamment les malades chroniques en hospitalisation à domicile, et les personnes en situation de handicap. Plusieurs habitants de l'ensemble immobilier 83 av. Foch, 92 et 94 bd. Flandrin étant dans cette situation. En effet, plusieurs résidents de cet ensemble de plus de 100 appartements souffrent de maladies qui exigent leur déplacement souvent quotidien, soit en ambulance, soit en taxi médicalisé. Le rétrécissement de la chaussée à une seule voie, la suppression des emplacements de stationnement sur le bd. Flandrin et l'av. Foch et la pose de potelets protégeant les piétons sur les trottoirs sur toute la longueur de ces voies, ne permettra pas aux véhicules venant chercher ou raccompagner ces résidents de s'arrêter sans que la circulation soit totalement interrompue durant ces opérations. Une telle situation pourrait entraîner une catastrophe en cas d'urgence (incendie, secours aux blessés, intervention urgente de soins, etc.), et la responsabilité de la Mairie pourrait être engagée pour n'avoir pas permis de faire face à de tels risques. C'est pourquoi nous tenons à souligner qu'il est indispensable de conserver l'emplacement d'arrêt et de dépose minute avant et devant le « bateau » du 83 av. Foch, sans qu'il soit nécessaire d'avoir à traverser la voie, puisqu'il s'agit pour beaucoup de personnes fragiles et de personnes très âgées et appareillées.

Cet emplacement d'arrêt et de dépose est également indispensable pour les livraisons professionnelles et particulières, nombreuses tous les jours à cet endroit. Cordialement, M. et Mme B »

Remarque 26: Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16,17)

Observations de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Agissant par délégation au titre du Conseil Syndical de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Il s'agit d'une copropriété réunissant plus de 100 appartements, et communiquant en son sein via des cours, par les 3 entrées. La copropriété est essentiellement habitée par des familles avec enfants en bas et petits âges et adolescents. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsiderablement des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- *le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.*

- *Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.*

- *L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.*

- *Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.*

- *Les pertes de places de stationnement.*

- *L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.*

- *Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.*

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. MS Avocat PJ : photographie »

Remarque 27 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16è,17è)

Observations - 83 Avenue Foch. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.*

- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.*

- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.*

- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.*

- Les pertes de places de stationnement.*

- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.*

- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.*

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. M S Avocat Déposée le 16/07/2020 Tracé T3 place de Lattre de Tassigny.pdf »

Remarque 40 : « J'observe en premier lieu que la publicité concernant cet enquête a été très restreinte. J'e l'ai personnellement découverte en me rendant à la station Argentine où elle a été affichée récemment. La lecture du dossier me conduit par ailleurs à constater que le bénéfice écologique sera très faible (cf. document Mesures et impacts PP149 et suivante) et aboutira à une dégradation de l'air significative de mon environnement immédiat (près de la place Saint Ferdinand). Le plan de réduction des places de parking n'est pas acceptable. J'observe enfin qu'un immense immeuble est prévu sur devant le Palais des congrès. Pour ces motifs avis défavorable. B. D »

5.2. Réponse du maître d'ouvrage

1/ la circulation

Tout projet de transport collectif en site propre s'accompagne d'une réduction de la place réservée aux véhicules particuliers. Le prolongement du T3 à l'Ouest n'échappe pas à la règle avec la mise en place d'aménagements spécifiques pour les 2 roues, les piétons et le tramway. Ainsi, les boulevards et avenues traversés seront moins capacitaires pour les véhicules particuliers. Dans le cadre des futurs aménagements, le nombre de files de circulation est divisé en moyenne par 2. Sur des secteurs comme le rond-point Dauphine, la réduction est particulièrement marquée, l'anneau central passant de 24 m à 12m, ce qui permettra d'offrir un cadre apaisé favorable aux déplacements des PMR, des piétons et des modes actifs doux, en liaison vers les promenades du Bois de Boulogne.

Le comblement des trémies routières Champerret et Henri Gaillard à la porte Dauphine contribue à un partage plus équilibré de l'espace public en diminuant par 3 en moyenne le nombre de files de circulation.

La création d'un espace public équilibré nécessite des aménagements routiers adaptés aux besoins à couvrir et qui pourront être amenés à baisser du fait des reports modaux futurs engendrés par le projet. Les axes routiers conservés doivent être suffisamment dimensionnés afin de pouvoir continuer à avoir une desserte locale et fine, que le périphérique ne permet pas. Une trame viaire doit être maintenue pour la gestion des livraisons, les accès riverains, la desserte du maillage urbain parisien. Par exemple, concernant de la desserte locale au niveau de l'anneau Dauphine, les véhicules en provenance du giratoire et voulant se rendre dans le Nord du 16^{ème} arrondissement, pourront emprunter l'avenue Foch.

Les carrefours, quant à eux, sont configurés pour favoriser la traversée du tramway. Lorsque l'insertion induit la réduction de la chaussée à une seule file de circulation (sur une majeure partie du tracé) et que l'espace le permet, une file complémentaire est insérée au droit des carrefours pour améliorer le stockage, l'écoulement des véhicules en mouvement tournant et pour faciliter les mouvements filants. Les mouvements tournants à gauche peuvent également se stocker sur la plateforme tramway. Sur certains carrefours, comme celui de la porte de Villiers (Gouvion Saint-Cyr / Guersant), un phasage de feux permet un écoulement fluide aux heures de pointe (au moment où le trafic est le plus fort) pour toutes les voies de l'intersection afin d'éviter les remontées de file, les congestions.

2-Les modes actifs

Les maîtres d'ouvrage présentent, au sein des thématiques suivantes, les aménagements et les évolutions du projet qui permettent d'intégrer un grand nombre de remarques et d'attentes exposées par les participants de la PPVE du T3 Ouest. Le parti pris d'aménagement est présenté et justifié lorsque les propositions ne seront pas intégrées.

Largeur des pistes :

Les maîtres d'ouvrage précisent que toutes les pistes cyclables dans le projet respectent les valeurs minimales préconisées par le CEREMA. Les pistes cycles unidirectionnelles disposent d'une largeur de 2,00m conformément aux recommandations du CEREMA pour permettre le dépassement des cyclistes entre eux.

Les pistes cycles bidirectionnelles disposent de 3 largeurs, suivant l'espace disponible : 2,50m, 3,00m et 3,50m. Sur seulement 2 secteurs du projet, les pistes bidirectionnelles ont dû être implantées avec

une largeur égale à 2,50m pour offrir un espace juste et équilibré entre les différentes composantes de l'espace public (piétons, tramway, cycles, plantations, circulation générale) sans alourdir le bilan de l'abattage des arbres.

L'inversion des pistes cyclables et des bandes plantées :

L'inversion de l'implantation des arbres et des pistes cycles a été évaluée au stade des études sur le linéaire du tracé situé entre les boulevards Berthier et Pershing.

L'évaluation de ce dispositif a montré que la qualité des aménagements cyclables sur le linéaire serait amoindrie puisque cela générerait des discontinuités (piste sur chaussée puis piste sur trottoir puis de nouveau, piste sur chaussée). En effet, sur le tronçon précédent, la piste cyclable est implantée sur chaussée. Il est également nécessaire d'implanter la piste sur chaussée sur l'Avenue Paul Adam pour garantir les accès pompier en façade. L'inversion de la piste cyclable côté trottoir et de la bande plantée côté chaussée, dans les sections de voiries disposant uniquement d'une file de circulation dans chaque sens, ne permettrait pas de répondre aux besoins des services de secours pour la défense des façades des bâtiments. Dans le projet, la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris a validé l'utilisation de la piste cyclable avec séparateur de 5 cm max franchissable pour la mise en station du camion à échelle lors des interventions.

Les propositions intégrées dans les futurs aménagements :

Plusieurs propositions d'aménagement ont été intégrées à l'issue des études postérieures au dépôt des permis d'aménager. Ces propositions ne figurent pas dans les plans projet joints à la PPVE mais ont bien été prises en compte et seront mises en œuvre dans le cadre des travaux :

- La connexion des itinéraires cycles du projet T3 Ouest avec l'itinéraire existant de la route de la porte des Sablons sera réalisée. Il en est de même pour la connexion demandée avec la piste bidirectionnelle dans le sens Paris -> Neuilly qui pourra se faire depuis la piste cyclable aménagée côté Square Parodi par le projet T3 Ouest. Pour ce dernier point, les aménagements ont été étudiés en concertation avec le projet d'aménagement de l'axe majeur sur la Porte Maillot.
- Au niveau de la porte Maillot, le projet prend en compte l'inversion de la traversée cycle et piétonne ainsi que la continuité de l'itinéraire cycle unidirectionnel sans biais dans l'avenue de la Grande armée.
- Les vues de bordures posées en perpendiculaire d'un itinéraire cycle disposeront d'une vue nulle.
- Les rayons de giration et lignes de désir des cycles sont pris en compte, sauf sur la rue Weber vers le boulevard de l'Amiral Bruix où il est plus sécuritaire de proposer un grand rayon de 1m.

- Le parti d'aménagement proposé

Dans le projet, les contre-allées du boulevard Bruix sont aménagées pour être des espaces dans lesquels la circulation générale est apaisée. Des rampants de type surélévation à effet de ralentisseur sur la voie ainsi qu'un revêtement en pavés granit sur la chaussée seront aménagés pour atteindre cet objectif. Il ne paraît donc pas pertinent de proposer un revêtement lisse dans la contre-allée de Bruix.

En carrefour, la continuité des itinéraires cycles est marquée par des pictogrammes implantés tous les 6m. Ce marquage ne rend pas les cycles prioritaires.

Certaines propositions n'ont pas pu être retenues car elles nécessiteraient des expérimentations non programmées dans cadre du projet T3 Ouest.

Au niveau de Dauphine, la continuité des aménagements projetés avec la piste bidirectionnelle de l'avenue Maréchal Fayolle ne sera pas traitée dans le cadre des aménagements du T3 car cette piste

se trouve hors du périmètre du projet. La continuité demandée sera traitée dans les projets menés par le service de la Ville de Paris en charge des aménagements cyclables. De même, l'itinéraire cycle au niveau de Dauphine se fera à l'arrière de la gare RER C et par le boulevard Flandrin pour répondre aux souhaits formulés par l'Architecte des Bâtiments de France et l'Inspectrice des Sites.

Le rond-point Dauphine ne sera pas équipé de feux, comme c'est le cas dans la situation actuelle. Ce parti pris s'appuie sur les résultats des modélisations dynamiques de trafic effectuées sur ce carrefour contraint et à l'équilibre fragile. Ce principe d'aménagement doit permettre de garantir l'objectif de priorité du tramway sur la circulation générale. Il est également rappelé que les files de circulation de l'anneau Dauphine seront réduites à 12 mètres, contre 24 mètres actuellement, ce qui permet d'offrir un cadre apaisé favorable aux déplacements des PMR, des piétons et des modes actifs en liaison vers les promenades du Bois de Boulogne.

3-Les transports en commun

Le tramway est un mode de transport intégré dans la Ville qui dessert des zones plus fines, non couvertes par le RER et notamment la ligne C. Sept stations sont créées sur l'ensemble du tracé, à une inter distance moyenne de 460 mètres, afin d'améliorer l'intermodalité. Différentes correspondances sont ainsi possibles avec les lignes de métro (3, 1, 2), le RER C et la future ligne EOLE, de nombreuses lignes de bus (en particulier à la gare routière Champerret), les stations Velib et Véligo.

De plus, la mise en service de ce prolongement va s'accompagner d'une restructuration du réseau de bus dont l'un des objectifs sera d'implanter les arrêts de bus au plus près des stations du tramway et des passages piétons, dans le cheminement naturel des accès aux stations de métro. Ainsi, les stations du tramway sont implantées à niveau pour améliorer les conditions d'accessibilité piétonne, PMR et modes actifs en facilitant les correspondances avec le réseau existant.

Lorsque cela est possible comme sur la porte Dauphine, l'accessibilité des piétons à l'ensemble du réseau de transport permet d'effectuer des correspondances RER C / Tramway / Métro sans traverser aucune chaussée automobile.

Concernant la restructuration du réseau de bus, l'objectif visé est double : supprimer les doublons d'offre (sauf pertinence et fréquentation le justifiant) et rationaliser les coûts d'exploitation. Pour exemple, la desserte du secteur de la porte de Dauphine par le réseau de surface de bus (ligne PC) sera maintenue, comme dans sa situation existante, à l'arrivée du tramway T3 Ouest. Les points d'arrêts actuels (porte Dauphine – Maréchal de Lattre de Tassigny dans les deux sens : direction Maillot et direction Pont Garigliano) seront conservés et réaménagés en fonction de la requalification urbaine que le T3 génère.

Une intermodalité tram/bus est également prévue entre ce point d'arrêt de la ligne du PC (porte Dauphine -Maréchal de Lattre de Tassigny direction porte Maillot) et le terminus du T3 Ouest.

4-Le stationnement

Sur les emprises restreintes, les maîtres d'ouvrage ont favorisé un aménagement privilégiant les élargissements de trottoirs, la création de pistes cyclables. De même, ce projet d'infrastructure est l'opportunité de renforcer la présence du végétal en ville. Ainsi, le nombre d'arbres et la superficie végétale sont renforcés le long du linéaire traversé, des noues paysagères sont créées pour réduire le rejet des eaux pluviales vers les égouts afin de répondre aux exigences du Plan Paris Pluie adopté par la Mairie de Paris le 22 mars 2018.

Des places de stationnements ont donc dû être supprimées pour permettre ces divers aménagements. Au total, 167 places sont restituées sur les 440 existantes actuellement sur le

périmètre du projet. Au regard des taux d'occupation et de l'offre de stationnement disponible en surface le long de chaque arrondissement traversé, cette diminution semble soutenable.

Plusieurs possibilités viennent renforcer l'offre de stationnement : lorsque les dispositions le permettent comme sur le boulevard Berthier disposant de deux files de circulation dans chaque sens, un arrêt limité peut s'effectuer sur les bateaux d'accès riverains.

Il peut être observé que la municipalisation du stationnement payant depuis le 1^{er} janvier 2018 permet de libérer des places en surface, qui pourront être disponibles sur les voies adjacentes. Sur l'ensemble du linéaire, il existe une offre disponible en parking concédé à proximité du tracé. Les bailleurs sociaux aux alentours du secteur du projet mettent également en œuvre une politique de commercialisation des places disponibles dans les parkings des ensembles immobiliers qui contribue à étoffer l'offre en stationnement.

Il est rappelé que le stationnement sur voirie peut être autorisé lors de déménagements sous réserve de procéder aux formalités préalables auprès des services de la Mairie de Paris.

Enfin, l'offre de stationnement vélos est quasiment doublée par rapport à l'existant afin de prendre en compte les perspectives de développement de ce mode actif.

6. Thème 6 : Impacts sur le milieu humain

6.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 6, la participation par voie électronique a recueilli 3 observations qui portent toutes sur l'environnement socio-économique, l'organisation spatiale des travaux et l'organisation urbaine.

- **L'environnement socio-économique, l'organisation spatiale des travaux et l'organisation urbaine.**

Remarque 12 : « L'accès du 17ème par la Porte de Champerret est un vrai désastre. Est ce que l'attente du tramway justifie la plateforme des autobus qui devient le dortoir des SDF, l'amas de détritux et qui sent mauvais. ? Cet état perdure au delà des travaux de canalisations qui sont terminés Les feux de signalisation sont perchés sur des blocs de pierre. Pas très accueillant tout ça. Est ce qu'on doit supporter ce spectacle jusqu'en 2023? Pouvez vous me dire quand la rénovation de cette plateforme va commencer et comment va t elle être réaménagée? J'espère que nous n'allons pas attendre que le tramway arrive à la Porte Maillot. ! Les ventes ou les achats d'appartements dans ce coin là sont dévalorisés. Je vous remercie C E »

*Remarque 15 : Contribution de VIPARIS en PJ. Déposée le 07/07/2020
20200707 - Participation VIPARIS PPVE T3.pdf Cf. ANNEXE*

Remarque 18 : « Un projet absurde et ruineux

Le tramway connaît un effet de mode, mais c'est une solution du XIXème siècle, dépassée. C'est la solution la plus coûteuse, avec un impact très lourd sur les quartiers. Elle impose des travaux à n'en plus finir, 3 ans pour la porte d'Asnières ! Les commerces sont ruinés, la vie dans le quartier est impossible pendant ces longues années (bruits, poussières, chaussées et trottoirs défoncés), avec des embouteillages monstrueux.

A long terme la fermeture des passages souterrains rend le franchissement des portes de Paris impossible, avec des bouchons permanents. Il est faux de dire que le tramway remplace la voiture : c'est possible pour les trajets de Porte à Porte, mais quid des autres trajets, style banlieue/Paris ? D'autre part, vous coupez des platanes centenaires, remplacés par quelque arbrisseaux rabougris. Pour des gens qui se disent écolos, quelle hypocrisie ! Et tout cela pour des centaines de millions !

Le bilan me paraît tout à fait négatif, par rapport à des bus électriques, qui n'auraient pas nécessité d'éventrer nos quartiers, auraient évité des années de chantier et finalement coûté dix fois moins cher. Mais le prix, vous vous en moquez, ce sont les contribuables qui paient ! Enfin, que penser d'une enquête publique lancée alors que les travaux ont déjà débuté, éventrant nos rues et embouteillant le quartier depuis déjà un an ? Se moque-t-on des citoyens à ce point ? »

6.2. Réponse du maître d'ouvrage

1- L'organisation spatiale des travaux

La phase travaux d'un projet d'infrastructure tel que le prolongement du T3 est marquée par une modification temporaire de la vie urbaine ainsi que par une mutation de l'espace urbain. Les travaux préparatoires ont commencé en 2019 après l'enquête publique de 2018. La participation du public par voie électronique qui s'est tenue du 15 juin au 16 juillet 2020 diffère de l'enquête publique. La PPVE est organisée préalablement à la délivrance des permis d'aménager qui sont nécessaires pour autoriser les travaux d'aménagement d'insertion urbaine et du tramway prévus à compter du dernier trimestre 2020. Durant les travaux, un dispositif de phasage des travaux est mis en place tronçon par tronçon.

Les maîtres d'ouvrage mesurent la gêne occasionnée par les travaux et mettent en œuvre toutes les mesures pour une exécution conforme au règlement de voirie et au contenu du 7^{ème} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris qui en fixent les différentes modalités. Ainsi, les surfaces d'emprises sont réduites au maximum, la gestion des carrefours est organisée avec des signalisations provisoires posées sur des massifs en béton aux normes pour être facilement déplacés lors du basculement d'une phase de travaux à une autre.

L'accessibilité aux logements, commerces, emplois et équipements est garantie par la mise en œuvre de dispositifs sécuritaires. Concernant les équipements, l'exemple des mesures mises en œuvre pour garantir l'accessibilité et la visibilité du Palais des Congrès de Paris et de l'hôtel Hyatt, tout au long des travaux, sont diverses : maintien d'une file de circulation sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr dans un sens, pose de signalétique, pose de barrières et palissades de chantier avec une partie grillagée en hauteur. Les maîtres d'ouvrage précisent que les commerces et équipements sont en charge de l'installation de toute la signalétique relative au maintien de leurs activités en phase de travaux.

Depuis 2004 et les premiers travaux du tramway T3 sur les maréchaux Sud, la Ville de Paris et la RATP ont mis en place un site internet www.tramway.paris.fr qui tient le public informé sur les travaux. Un service de communication dédié au projet a également été créé pour assurer une information et communication sur les travaux auprès des riverains, des usagers de l'espace public et des commerçants pendant toute la phase de travaux.

2-L'environnement socio-économique et l'organisation urbaine.

Les projets de tramway à Paris sont accompagnés d'ambitieuses opérations de requalification urbaine visant à améliorer le cadre de vie des parisiens. À titre d'exemple, le pôle multimodal de Champerret, qui manque actuellement de lisibilité et d'accessibilité, sera adapté pour accueillir les futurs usagers du tramway et conforter les pratiques liées aux lignes de bus et au métro. Le réaménagement de cette gare routière a été ajouté fin 2019 au programme du prolongement du tramway T3 vers l'Ouest, afin que sa rénovation se fasse dans un calendrier concomitant à la mise en service du prolongement du T3. En outre, le sol de la place Stuart Merrill dans le pôle bus sera revêtu de dalles granit y compris les trottoirs et les alignements d'arbres existants seront complétés sur l'avenue de Villiers et l'avenue Mallarmé.

La requalification des Boulevards des Maréchaux réalisée dans le cadre du prolongement de la ligne de Tramway T3, en rendant ces quartiers plus attractifs, contribuera au développement des grands établissements hôteliers du secteur et du Palais des Congrès. Dans ce but, les maîtres d'ouvrage étudient la possibilité de répondre favorablement à la demande émise dans le cadre de la PPVE par l'hôtel Hyatt pour créer une voie de dépose/reprise des clients de l'hôtel distincte de l'accès à la gare de livraison du Palais des Congrès de Paris. Des solutions sont envisageables :

- la création des accès à ces 2 voies pourrait être portée par le projet T3 Ouest. L'aménagement des 2 voies se ferait sur une parcelle privée, à la charge des demandeurs.
- l'implantation des déposes minute des cars de tourisme et des « navettes aéroport » pourrait se faire le long de l'avenue des Ternes. Cette disposition a l'avantage de répondre à la demande d'accès dédié à la gare de livraison du Palais des Congrès mais nécessiterait des accords préalables pour abattre un arbre et pour déplacer l'arrêt de bus avoisinant.

Un travail collaboratif entre ces projets pourra être amorcé pour trouver la meilleure solution.

À la fin des travaux, toutes les emprises seront restituées et remises en état conformément aux engagements à respecter dans le règlement de voirie en vigueur. Les aménagements (travaux chaussées, trottoirs, plantations, mobilier urbain, éclairage, signalisation horizontale et verticale, assainissement, bornes incendie, boîtes aux lettres, etc.) qui seront mis en œuvre contribueront à améliorer le cadre de vie des riverains et usagers des quartiers traversés par le tramway.

7. Thème 7 : Impacts sur la sécurité, l'accessibilité

7.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 7, la participation par voie électronique a recueilli 6 observations qui portent sur la sécurité et l'accessibilité.

- **Sécurité**

*Remarque 15 : « Contribution de VIPARIS en PJ. Déposée le 07/07/2020
20200707 - Participation VIPARIS PPVE T3.pdf » Cf. ANNEXE*

Remarque 25 : « L'extension du tramway jusqu'à la Porte Dauphine s'inscrit dans le projet d'amélioration de l'offre de transports en commun fonctionnels et rapides à Paris. Cet aménagement permet en même temps de moderniser l'espace et d'offrir un cadre de promenade amélioré, en prolongement du Bois de Boulogne. Cependant, ces développements ne doivent pas oublier les personnes les plus fragiles, notamment les malades chroniques en hospitalisation à domicile, et les personnes en situation de handicap. Plusieurs habitants de l'ensemble immobilier 83 av. Foch, 92 et 94 bd. Flandrin étant dans cette situation. En effet, plusieurs résidents de cet ensemble de plus de 100 appartements souffrent de maladies qui exigent leur déplacement souvent quotidien, soit en ambulance, soit en taxi médicalisé. Le rétrécissement de la chaussée à une seule voie, la suppression des emplacements de stationnement sur le bd. Flandrin et l'av. Foch et la pose de potelets protégeant les piétons sur les trottoirs sur toute la longueur de ces voies, ne permettra pas aux véhicules venant chercher ou raccompagner ces résidents de s'arrêter sans que la circulation soit totalement interrompue durant ces opérations. Une telle situation pourrait entraîner une catastrophe en cas d'urgence (incendie, secours aux blessés, intervention urgente de soins, etc.), et la responsabilité de la Mairie pourrait être engagée pour n'avoir pas permis de faire face à de tels risques. C'est pourquoi nous tenons à souligner qu'il est indispensable de conserver l'emplacement d'arrêt et de dépose minute avant et devant le « bateau » du 83 av. Foch, sans qu'il soit nécessaire d'avoir à traverser la voie, puisqu'il s'agit pour beaucoup de personnes fragiles et de personnes très âgées et appareillées.

Cet emplacement d'arrêt et de dépose est également indispensable pour les livraisons professionnelles et particulières, nombreuses tous les jours à cet endroit. Cordialement, M. et Mme B »

Remarque 26: Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16,17)

Observations de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Agissant par délégation au titre du Conseil Syndical de la copropriété 92-94 Boulevard Flandrin - 83 Avenue Foch. Il s'agit d'une copropriété réunissant plus de 100 appartements, et communiquant en son sein via des cours, par les 3 entrées. La copropriété est essentiellement habitée par des familles avec enfants en bas et petits âges et adolescents. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsidérément des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à planter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidiairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.*

- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.*

- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.*

- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.*

- Les pertes de places de stationnement.*

- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.*

- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.*

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. MS Avocat PJ : photographie »

Remarque 27 : « Enquête publique - Projet d'extension du tramway 3 ouest (16è,17è)

Observations - 83 Avenue Foch. Le projet susvisé prévoit une implantation du futur tramway, qui consiste à dévier son tracé sur l'avenue Foch et sur le Boulevard Flandrin, de façon à ce que ce qu'elle vienne quasiment contre ou à tout le moins à se rapprocher inconsiderablement des immeubles du 83, Avenue Foch et du 94, Boulevard Flandrin. Le projet consiste aussi à implanter la ligne du futur tramway sur l'espace boisé situé en face du 83 avenue Foch en abattant des arbres. Ces choix sont inacceptables à maints égards.

1°. Le projet de construction de nouvelles voies ferroviaires à côté de celles du RER C montre qu'il était simple et peu dispendieux d'utiliser ces voies. Elles sont sous employées, non saturées et susceptibles de supporter une augmentation des fréquences d'utilisations. On peut rappeler aussi la présence du PC qui fonctionne très bien.

2°. Subsidairement, la construction de voies supplémentaires pouvait être aménagée en songeant à utiliser les infrastructures actuelles, dont les passages souterrains et les boulevards extérieurs.

Ceci avait l'avantage d'implanter la nouvelle voie plus au centre de la place de Lattre de Tassigny. Et d'éviter ainsi la promiscuité au détriment des immeubles susvisés.

3°. Le projet soumis à enquête publique montre que le tracé projeté pénalise particulièrement les immeubles du 83 Avenue Foch ainsi que ceux du 94 et du 92 Boulevard Flandrin, qui forment un ensemble.

La photographie ci-jointe (extraite du dossier d'enquête) montre que le tracé de la nouvelle voie ferrée vient toucher l'immeuble du 83 sur toute sa façade ouest et se rapproche de la façade ouest de l'immeuble du 94. Les copropriétaires vont devoir subir :

- le bruit et les trépidations du passage des tramways, particulièrement accentués en courbe comme c'est présentement prévu.*
- Les risques d'accident au niveau de l'entrée du 83, Avenue Foch, à l'angle avec le boulevard Flandrin. C'est le principal accès aux trois immeubles qui est ainsi affecté. Les immeubles sont habités par de nombreuses familles avec enfants en bas ou petit âge. Le passage du tramway aussi près de l'immeuble d'habitation constitue un danger immédiat et grave.*
- L'esplanade devant la gare du RER C est un lieu de jeux pour les jeunes et il sert à accueillir des manèges en fins d'années. Durant les cours à l'Université Dauphine, un flux d'étudiants qui sortent du métro empruntent le parcours qui serait désormais dédié au tramway. De même les usagers qui sortent du métro pour se rendre dans le Bois de Boulogne en parcourant exactement le tracé du tramway ne pourront plus utiliser le passage sur l'esplanade devant le bâtiment du RER C. Ce qui est le cas pendant les week-ends notamment.*
- Les difficultés d'accès à l'entrée principale du 83 Avenue Foch. Les copropriétaires des 3 immeubles, les visiteurs, mais aussi les livreurs entrent et sortent principalement par cet accès.*
- Les pertes de places de stationnement.*
- L'abattage des arbres centenaires dans ce secteur notamment.*
- Le sol du « Parvis Dauphine » serait rehaussé de 4 marches, soit environ 68cm de surélévation, au détriment des rez-de-chaussée des immeubles.*

Nous sommes extrêmement inquiets quant aux distances de sécurités prévues entre la sortie des immeubles et la ligne dans son tracé actuel.

Nous pensons donc que le projet doit être revu sur ces points.

Cordialement. M S Avocat Déposée le 16/07/2020 Tracé T3 place de Lattre de Tassigny.pdf »

• Accessibilité

Remarque 1 et 2 : « Le T3 va passer sous mes fenêtres. Puisque le tunnel sera rebouché, serait-il possible de mettre un passage piéton au niveau du 17 Bd Gouvion St Cyr car actuellement pour traverser le boulevard Gouvion St Cyr vous êtes obligé de faire un grand détour et de traverser au niveau de la poste. J'aimerais aussi qu'on élargisse les trottoirs du boulevard Gouvion St Cyr sur le tronçon entre la rue Galvani et la rue Laugier (car une poussette ou un fauteuil roulant prend actuellement toute la place et il n'en reste plus pour les piétons qui doivent se déporter sur la chaussée. Merci »

*Remarque 17 : «Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur,
Je suis extrêmement favorable à ce projet de mobilité qui va dans le sens d'une réduction de la circulation de véhicules polluants.
Je m'inquiète toutefois du déclassement de certains espaces boisés classés au niveau de la porte Dauphine pour la réalisation dudit projet ; et espère vivement qu'une compensation sur d'autres espaces puisse être opérée de manière significative.
Par ailleurs, le projet ne devrait-il pas mieux faciliter l'accessibilité, pour les piétons, à l'ensemble du réseau de mobilité au niveau de la porte Dauphine (tram, métro, PC1...); ceci en limitant, notamment, le plus possible le nombre d'axes routiers à traverser à pied.
Enfin, il serait peut-être judicieux de prévoir davantage d'arrêts de bus au niveau de ce nouveau pôle d'échange multimodal ; le quartier étant relativement peu desservi par le réseau bus de la RATP.
Je vous prie d'agréer, Madame ou Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sincères salutations. »*

7.2. Réponse du maître d'ouvrage

1-Sécurité

Les maîtres d'ouvrage précisent qu'ils ont bien mis en œuvre l'ensemble des dispositions relatives à la sécurité incendie. Dans ce but, depuis le démarrage des études, les maîtres d'ouvrage ont présenté toutes les évolutions du projet au service de la Brigade des Sapeurs- Pompiers de Paris (BSPP) pour définir les aménagements nécessaires à la défense incendie des bâtiments. Ces concertations se poursuivront lors de l'exécution des travaux, en particulier pour le maintien de l'accessibilité et de la défense incendie pendant les différentes phases de travaux.

En réponse aux inquiétudes évoquées par les participants, les maîtres d'ouvrage apportent les précisions suivantes, pour le cas du Palais des Congrès de Paris : l'accès des véhicules de défense incendie aux 2 voies échelle est assuré, à terme, par le trottoir et la piste cyclable bidirectionnelle.

Au niveau des immeubles n°83 avenue Foch et 92/94 boulevard Flandrin, la plateforme du tramway est située à environ 21 mètres de l'angle du mur de clôture de l'immeuble. De plus, l'accès à l'immeuble sis 83 avenue Foch se fera par le boulevard Flandrin. Dans ces configurations, aucun risque d'accident avec le tramway n'est possible à l'angle du boulevard Flandrin et de l'avenue Foch.

Les aménagements proposés permettent un arrêt limité sur chaussée au droit des immeubles n°83 avenue Foch et n°92/94 boulevard Flandrin compatible avec les futurs flux de circulation.

En amont des demandes de permis d'aménager, les maîtres d'ouvrage ont concerté avec les services de la Préfecture de Police et la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris, tout au long de la conception du projet pour définir des aménagements nécessaires à la défense incendie des bâtiments, à l'accès des services de secours. Ces concertations se poursuivront lors de l'exécution des travaux.

A ce stade, la concertation menée a permis de définir les solutions adéquates pour maintenir l'accessibilité et la défense incendie:

- accessibilité aux façades du bâtiment à défendre, soit depuis la chaussée pour une façade située à moins de 8 m du fil d'eau de la future piste cyclable, soit sur les trottoirs lorsque la largeur disponible est suffisante,
- vérification des girations pompiers et services de secours en carrefour, au droit des accès sur trottoir
- rétablissement d'un maillage de poteaux incendie de part et d'autre de la plateforme lorsque celle est axiale,

- travail sur les vues de bordures piste cyclable limitée à 5 cm franchissables par les pompiers et services de secours afin de déployer les patins du camion à échelle et utiliser la piste cyclable comme sur largeur de chaussée utile pour la défense incendie,
- travail sur le calepinage des arbres et de l'éclairage pour garantir une accessibilité aux façades.

2-Accessibilité

L'amélioration des circulations piétonnes et de l'accessibilité de l'espace public conformément au Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est un des enjeux majeurs du projet. Les objectifs fixés dépassent les exigences minimales de la réglementation en vigueur puisque les trottoirs aménagés le long du prolongement du T3 Ouest bénéficient d'une largeur disponible minimale de 1,80 mètre, supérieure aux attentes réglementaires fixant la côte minimale à 1,40m libre de tout obstacle.

Le projet prévoit des élargissements de trottoirs et des traversées piétonnes sécurisées. Grâce au comblement de la trémie Champerret, une traversée piétonne est notamment créée avenue Stéphane Mallarmé, au droit de la rue Samain.

Sur la porte Dauphine, le projet permet de reconquérir l'espace au profit des piétons et de sécuriser les itinéraires piétons par des traversées protégées. Ainsi, l'accessibilité des piétons à l'ensemble du réseau de transport avec correspondance RER C / Tramway / Métro peut s'effectuer sans traverser aucune chaussée automobile.

8. Thème 8 : formalisme des procédures

8.1. Synthèse des observations sur ce thème

Concernant le thème 8, la participation par voie électronique a recueilli 5 observations qui portent sur :

Remarque 13 : « Bonjour, je ne comprends pas l'utilité de cette extension, puisque le RER C couvre exactement le même trajet, et qui plus est en souterrain. Ce RER est extrêmement sous-exploité, mais fonctionne très bien. Ne serait-il pas bien plus judicieux, d'un point de vue d'impact financier et environnemental, augmenter la fréquence des trains sur cette rame plutôt que d'introduire un tramway qui aurait un impact sur les abords du Bois de Boulogne et un impact acoustique non négligeable pour les résidents (comme indiqué dans le document "3.1.8 Pièce D- Etude d'impact sur l'Environnement Chapitre spécifique infrastructures de transport", page 11), sans amélioration significative en termes de connexion de transports? Par ailleurs, je ne vois pas dans la liste des documents versés au dossier pour la consultation publique la "Décision du Ministre du MTES, au titre des Sites Classés de l'Avenue Foch et du Bois de Boulogne", mentionné dans le document 2.1.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France". Au plaisir de vous lire. Bien à vous, SB »

Remarque 18 : « Un projet absurde et ruineux

Le tramway connaît un effet de mode, mais c'est une solution du XIXème siècle, dépassée. C'est la solution la plus coûteuse, avec un impact très lourd sur les quartiers. Elle impose des travaux à n'en plus finir, 3 ans pour la porte d'Asnières ! Les commerces sont ruinés, la vie dans le quartier est impossible pendant ces longues années (bruits, poussières, chaussées et trottoirs défoncés), avec des embouteillages monstrueux. A long terme la fermeture des passages souterrains rend le franchissement des portes de Paris impossible, avec des bouchons permanents. Il est faux de dire que le tramway remplace la voiture : c'est possible pour les trajets de Porte à Porte, mais quid des autres trajets, style banlieue/Paris ? D'autre part, vous coupez des platanes centenaires, remplacés par quelque arbrisseaux rabougris. Pour des gens qui se disent écolos, quelle hypocrisie ! Et tout cela pour

des centaines de millions ! Le bilan me paraît tout à fait négatif, par rapport à des bus électriques, qui n'auraient pas nécessité d'éventrer nos quartiers, auraient évité des années de chantier et finalement coûté dix fois moins cher. Mais le prix, vous vous en moquez, ce sont les contribuables qui paient ! Enfin, que penser d'une enquête publique lancée alors que les travaux ont déjà débuté, éventrant nos rues et embouteillant le quartier depuis déjà un an ? Se moque-t-on des citoyens à ce point ? »

Remarque 20 : « 1000 fois oui, NOus sommes plusieurs habitants du 17^{eme} à regretter /manquer notre ligne directe menant à Porte maillot/Bois de boulogne. Je suis très heureux d'entendre/ de voir qu'une proposition est en cours, assez déçu de le voir seulement informer dans le quartier des ternes et non dans le 17^{eme} plus populaire mais celui qui a le plus besoin de ce moyen de transport »

Remarque 28 : « Lorsque des affiches administratives sont apposées sur la voie publique, pour des enquêtes publiques (ou pour toute autre raison, en l'occurrence une participation du public), il serait commode pour les lecteurs intéressés qu'ils puissent télécharger les dites affiches, sans attendre de les trouver quand les dossiers sont accessibles, sous l'appellation « 0.3 Affiche avec bandeau.pdf » ou bien l'appellation « 0.4 Affiche sans bandeau.pdf » En résumé : pourquoi tout affichage administratif sur la voie publique n'est-il pas immédiatement téléchargeable ? »

Remarque 40 : « J'observe en premier lieu que la publicité concernant cet enquête a été très restreinte. J'e l'ai personnellement découverte en me rendant à la station Argentine où elle a été affichée récemment. La lecture du dossier me conduit par ailleurs à constater que le bénéfice écologique sera très faible (cf. document Mesures et impacts PP149 et suivante) et aboutira à une dégradation de l'air significative de mon environnement immédiat (près de la place Saint Ferdinand). Le plan de réduction des palces de parking n'est pas acceptable. J'observe enfin qu'un immense immeuble est prévu sur devant le Palais des congrès. Pour ces motifs avis défavorable. B. D »

8.2. Réponse du maître d'ouvrage

Le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique unique qui s'est déroulée du mercredi 26 septembre 2018 au mercredi 31 octobre 2018 inclus, soit pendant 36 jours consécutifs, sous l'égide d'une commission d'enquête publique nommée par le tribunal administratif le 8 juin 2018.

Les travaux préparatoires tels que le dévoiement des réseaux concessionnaires, l'abattage des arbres et le désamiantage ont commencé à partir de 2019 et se poursuivent en 2020.

Par la suite, la DVD de la Ville de Paris a déposé deux demandes de permis d'aménager pour permettre l'instruction du dossier sur chaque arrondissement.

Aux termes de l'article L.123-19 du Code de l'Environnement, ces demandes sont soumises à une participation du public par voie électronique (PPVE), préalablement à leurs délivrances, laquelle est nécessaire avant le démarrage des travaux d'insertion urbaines (chaussée, voirie, plantation, etc.) et travaux du tramway prévus à compter du dernier trimestre 2020.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires, la consultation du public par voie électronique se fait uniquement par voie dématérialisée, la ville a cependant mis à disposition du public un exemplaire papier du dossier dans les mairies des 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements afin de permettre aux personnes n'ayant pas accès à internet de pouvoir se renseigner sur le projet.

Dans ces arrondissements, une tablette (avec accès au dossier dématérialisé) a également été mise à disposition du public à l'accueil de leurs mairies respectives.

Le projet a fait l'objet de toutes les mesures de publicités légales usuelles pour ce type d'opération ; il y a eu soixante points d'affichage répartis à proximité du projet sur la voie publique.

Par ailleurs, la ville a procédé à l'insertion de l'avis dans le dossier disponible sur internet (site de la PPVE), avec une mise à disposition sur Paris.fr ainsi qu'un affichage de cet avis dans les deux mairies d'arrondissements (16^{ème} et 17^{ème}), dans les mairies de Neuilly-sur-Seine et de Levallois-Perret, à

l'Hôtel de Ville de Paris et dans les locaux de la Direction de l'Urbanisme (Rue du Chevaleret et 121 Avenue de France). L'affichage réalisé répond aux dispositions du code de l'environnement en matière de participation du public.

S'agissant de la question du téléchargement spécifique de tout affichage sur le territoire d'une collectivité, les dispositions législatives et réglementaires ne le prévoient pas. La Ville a cependant offert cette possibilité pour le projet comme mentionné dans le paragraphe précédent.

Conformément aux articles L.341-10 du code de l'environnement et R.425-17 du code de l'urbanisme, la demande de permis d'aménager du 16^{ème} arrondissement a été soumise au Ministre chargé des sites en amont de la prise de décision de l'autorité compétente pour délivrer le permis d'aménager. Le projet a été examiné par la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des sites de Paris (CDNPS), le 13 décembre 2019. Le procès-verbal de la CDNPS était joint à la liste des pièces de la PPVE, sous la référence « 2.9 PV de la CDNPS de Paris ». Le Ministre de la Transition Écologique et Solidaire a donné, le 26 mai 2020, son accord pour autoriser les travaux en site classé : cette décision était jointe à la PPVE, sous la référence « 2.12 Décision ministérielle Paris 16e » dans le dossier du 16^{ème} arrondissement.

Les maîtres d'ouvrage précisent que depuis 2004 et les premiers travaux du T3 Sud, un site internet www.tramway.paris.fr et un service de communication dédié au projet ont été créés pour assurer une information et communication sur les travaux auprès des riverains et des usagers de l'espace public tout le long de la phase travaux. Une page Facebook : « prolongementdutramwayt3aparis » est également disponible. Plusieurs dispositifs d'informations complémentaires sont mis en libre-service auprès des grandes institutions, commerçants, riverains, associations :

- le magazine « T3Mag » qui présente une actualité du projet ;
- les « flash info », destinés aux riverains limitrophes des perturbations liées aux travaux ;
- les « focus travaux », documents d'information sur une thématique particulière du chantier.

Les dispositifs d'information sont relayés par les mairies pour répondre aux attentes des riverains de chaque arrondissement.

III. CONCLUSION

Les observations et contributions recueillies pendant la participation du public par voie électronique se sont donc concentrées autour de 8 thèmes principaux. Certaines remarques ont été prises en compte par les maîtres d'ouvrage du projet, comme cela a été indiqué au chapitre 5.2.2.

Concernant le tracé T3 Ouest, les études menées depuis la concertation de 2016 et l'enquête publique de 2018 se sont poursuivies sur le tracé acté à l'issue de ces deux procédures de concertation. Elles n'ont pas vocation à remettre en cause le principe de tracé du T3 entre la porte d'Asnières et la porte Dauphine.

Concernant les impacts du projet sur l'ambiance sonore, une campagne de mesures acoustiques et vibratoires sera réalisée une fois le projet mis en service, aux mêmes points que ceux présentés dans l'étude d'impact actualisée. Le cas échéant, les gênes éventuelles perçues par les riverains pourront faire l'objet d'un traitement spécifique.

En matière de qualité de l'air, le projet hérite d'une situation de fond médiocre. Il n'y a pas d'augmentation significative des risques du fait du prolongement du Tramway T3 ouest en situation projet.

Concernant le projet paysager, l'impact des abattages est largement compensé, avec un bilan positif de 261 nouvelles plantations et la plantation de 17 810 m² d'espaces paysagers qui viendront renforcer la présence du végétal en ville.

Concernant l'impact sur le patrimoine culturel traversé, les aménagements paysagers sur les zones impactées au niveau de la Porte Dauphine, dans l'axe de l'avenue Foch, pourraient être protégés en tant qu'espaces boisés classés lors d'une procédure d'évolution du PLU future.

En termes d'aménagements pour les cycles, plusieurs propositions d'aménagement exprimées dans le cadre de la présente PPVE pourront être mises en œuvre dans le cadre des travaux : connexion des itinéraires cycles du projet T3 Ouest avec l'itinéraire existant de la route de la porte des Sablons, connexion demandée avec la piste bidirectionnelle dans le sens Paris - Neuilly, accès cycles dans les 2 sens vers l'avenue Foch, inversion de la traversée cycle et piétonne au niveau de la porte Maillot, continuité de l'itinéraire cycle unidirectionnel sans biais dans l'avenue de la Grande armée, lignes de désirs cycles ou piétonnes, vue de bordures nulle posées en perpendiculaire d'un itinéraire cycle, rayons de giration.

Concernant l'impact sur le milieu urbain, les travaux seront menés dans le strict respect de la réglementation en vigueur et selon les mesures sécuritaires et préventives définies par les maîtres d'ouvrage pour minimiser la gêne occasionnée. Un travail collaboratif est d'ores et déjà engagé avec le Palais des Congrès et l'hôtel Hyatt pour établir les conditions techniques et contractuelles de distinction de la voie d'accès à la gare de livraison du Palais des Congrès et de la voie dépose/minute des clients de l'hôtel Hyatt.

Enfin, en ce qui concerne la défense incendie, les maîtres d'ouvrage doivent se conformer en tout point aux exigences relatives à la sécurité incendie. La concertation menée depuis le démarrage des premières études avec la Brigade des Sapeurs-pompiers de Paris se poursuivra jusqu'à la réception des travaux.

Fait à Paris, le

18 SEP. 2020

Pour la Maire de Paris et par délégation

Le Directeur de l'Urbanisme



Stéphane LECLER

**Synthèse des observations et propositions recueillies dans le cadre de la
procédure de Participation du Public par Voie Électronique concernant le
prolongement du tramway T3 Ouest dans les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de
Paris qui s'est déroulée du 15 juin au 16 juillet 2020**

ANNEXE



Mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris
16-20 Rue des Batignolles
75017 PARIS

Paris, le 07 juillet 2020

Objet : Observations de Viparis sur le projet de prolongement du Tramway T3 soumis à participation du public par voie électronique du 15 Juin 2020 au jeudi 16 Juillet 2020

Madame, Monsieur,

L'année dernière encore, Paris a été considérée comme la première des destinations mondiales pour l'organisation de congrès internationaux, selon le classement publié par *l'International Congress and Convention Association* et qui positionne, chaque année, la capitale française en 1^{ère} ou 2^{ème} position depuis 2011.

Une des conséquences directes de cette attractivité internationale sur le territoire est notamment économique. L'accueil de congrès-expositions en Île-de-France génère 5,5 milliards d'euros de retombées économiques annuelles directes ou indirectes pour la région, soit, chaque année, l'équivalent des retombées économiques attendues pour la seule édition des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Comme vous le savez, le Palais des Congrès de Paris, géré par Viparis, est un outil majeur d'accueil des congrès et du rayonnement du tourisme d'affaires pour l'Île-de-France. Accueillant environ 270 manifestations par an, ses retombées économiques directes et indirectes sont considérables ainsi que son impact sur la communauté scientifique, sur les entrepreneurs et sur les innovateurs qui se réunissent régulièrement dans ce lieu. Il participe également, grâce à son activité spectacles, au rayonnement culturel de Paris.

ISO 20121
BUREAU VERITAS
Certification



Espace Champerret . Espace Grande Arche . Hôtel Salomon de Rothschild . Les Salles du Carrousel . Palais des Congrès d'Issy .
Palais des Congrès de Paris . Paris Expo Porte de Versailles . Paris Le Bourget . Paris Nord Villepinte

VIPARIS • 2 place de la Porte Maillot • F-75853 Paris cedex 17 • Tel. +33 (0)1 40 68 22 22 • Fax +33 (0)1 40 68 20 06
contact@viparis.com • www.viparis.com



Le projet de prolongement du tramway T3b va profondément modifier le quartier de la Porte des Ternes et de la Porte Maillot et risque, en son état actuel, de fragiliser le fonctionnement du Palais des Congrès de Paris et donc son attractivité et son image internationale. Il est important de noter que cette nouvelle offre de mobilité pour nos visiteurs est une réelle opportunité pour l'avenir mais devra dans cette attente faire l'objet d'une coordination parfaite.

Le chantier EOLE dont les travaux préparatoires ont démarré en 2016, a entraîné l'occupation progressive de la porte Maillot et affecte lourdement l'intégralité de ses infrastructures. L'accessibilité et l'attractivité commerciale du Palais des Congrès de Paris ont été fortement impactées.

C'est le cas notamment des commerces situés au niveau -1 des Boutiques du Palais, depuis la fermeture de l'accès métro en juillet 2018, qui a privé les commerçants de l'accès le plus emprunté par les visiteurs.

La conséquence directe de ces travaux est une baisse massive de la fréquentation des commerces du Palais des Congrès de Paris. Celle-ci est passée de 7,4 millions de personnes en 2017 à 5,9 en 2018 pour enfin tomber à 5,0 millions en 2019. Cette hémorragie de visiteurs se traduit par une baisse du chiffre d'affaire du centre commercial « Les Boutiques du Palais » provoquant des difficultés pour la majorité des commerçants.

Les exploitants des boutiques situées dans la zone desservie par cet accès métro ont souffert d'une baisse significative de chiffre d'affaires entre 2017 et 2019. Certains commerçants n'ont eu d'autres choix que de fermer malgré l'accompagnement marketing et financier exceptionnel mis en place par Viparis.

Par ailleurs, l'environnement logistique et circulaire actuel de la zone Maillot-Ternes est déjà identifié comme un élément anxiogène et pénalisant pour nos clients congrès, spectacles et événementiels.

Viparis a dû s'adapter, rassurer et construire des solutions commerciales et techniques adaptées pour maintenir son activité et continuer à la développer dans le temps.

Cet engagement a un prix qui ne suffit parfois pas à maintenir notre attractivité face à d'autres grandes métropoles européennes voire mondiales.

ISO 20121
BUREAU VERITAS
Certification



Espace Champerret . Espace Grande Arche . Hôtel Salomon de Rothschild . Les Salles du Carrousel . Palais des Congrès d'Issy .
Palais des Congrès de Paris . Paris Expo Porte de Versailles . Paris Le Bourget . Paris Nord Villepinte

VIPARIS • 2 place de la Porte Maillot • F-75853 Paris cedex 17 • Tel. +33 (0)1 40 68 22 22 • Fax +33 (0)1 40 68 20 06
contact@viparis.com • www.viparis.com



Le Palais des Congrès, qui est aujourd'hui le principal site permettant à Paris d'être considéré comme la première ville de congrès au monde, est en grand danger.

Aussi, bien que nous échangions régulièrement avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre du projet T3b pour coordonner les actions et les projets de la zone, nous souhaitons contribuer au processus de participation du public par voie électronique pour attirer l'attention sur nos principales observations qu'il nous paraît essentiel d'anticiper et de traiter, alors que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Desserte mutualisée Parvis Hyatt/Gare de livraison PCP

Une partie de la solution réside dans la bonne communication et la coordination entre les représentants du Tramway T3, Hyatt et Viparis. Or, aujourd'hui la coordination entre les travaux de l'hôtel Hyatt (Parvis) et l'impact du T3 sur cette zone ne fait l'objet d'aucune mesure spécifique dans le cadre de la coordination générale. L'accessibilité et le bon fonctionnement de la gare de livraison du Palais des Congrès de Paris sont essentiels pour notre activité : tout dysfonctionnement a et aura des répercussions importantes sur la circulation environnante qui est déjà saturée.

Notre inquiétude porte sur la fermeture du boulevard Gouvion-Saint-Cyr dans le sens Nord-Sud et qui ne vient restituer qu'une voie commune pour la dépose/reprise des clients de l'hôtel Hyatt (taxi, VTC, bus) et la gare de livraison du Palais des Congrès de Paris (Véhicules légers, utilitaires et poids lourds).

A cet effet, la régulation de la gare de marchandises du PCP ne pourra désormais plus se faire via le boulevard Gouvion St Cyr. Faute de coordination, les véhicules se trouveront évacués vers le boulevard Pershing, contribuant, si besoin en était, à sa thrombose.

Cet aménagement présente un caractère accidentogène (mutualisation des flux clientèles Hyatt et logistique PCP, manœuvre en cas de refus d'entrée en gare de livraison, etc.) et risque de perturber le fonctionnement de la gare de livraison ainsi que d'entraîner une congestion au niveau de la place Koenig et plus généralement de la zone Ternes.

ISO 20121
BUREAU VERITAS
Certification

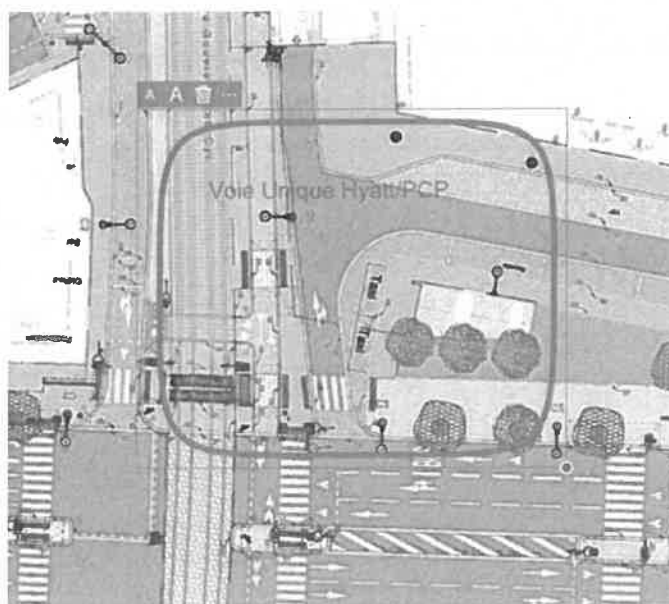


Espace Champerret . Espace Grande Arche . Hôtel Salomon de Rothschild . Les Salles du Carrousel . Palais des Congrès d'Issy .
Palais des Congrès de Paris . Paris Expo Porte de Versailles . Paris Le Bourget . Paris Nord Villepinte

VIPARIS • 2 place de la Porte Maillot • F-75853 Paris cedex 17 • Tel. +33 (0)1 40 68 22 22 • Fax +33 (0)1 40 68 20 06
contact@viparis.com • www.viparis.com



Aussi, nous souhaitons qu'une solution concertée entre les parties soit trouvée pour permettre la création d'un accès dédié au Hyatt et d'un accès dédié à la gare de livraison du Palais des Congrès de Paris.



Extrait plan d'aménagement T30 – Zone Parvis Hyatt

Maintien des conditions de desserte et défense incendie du Palais des Congrès

Le projet de prolongement du T3 devra maintenir l'accès à la voie pompier longeant les façades du Palais des Congrès de Paris permettant l'accès des secours au bâtiment ainsi qu'aux 2 portions de voies échelles, représentées sur le plan ci-dessous, d'une largeur utilisable minimale de 4 m.

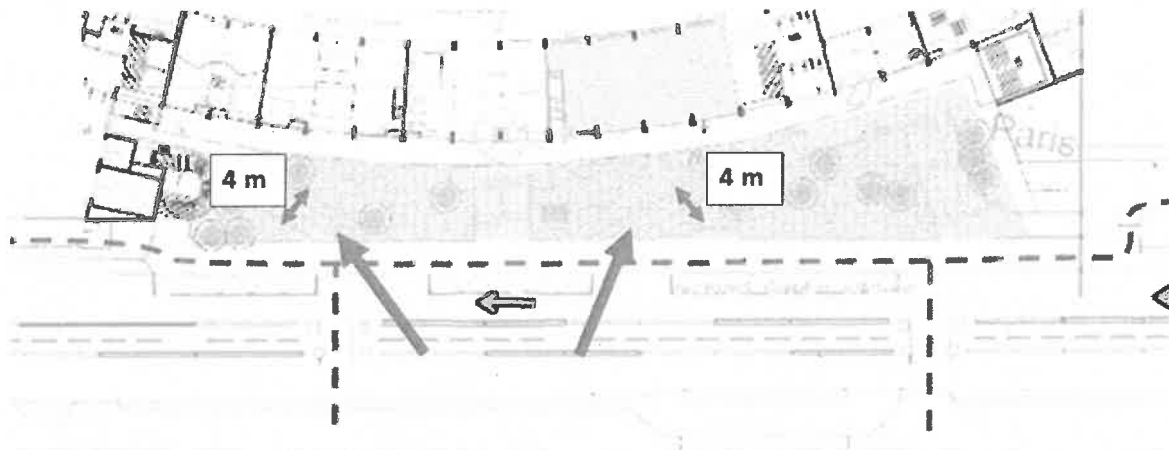
Bu

ISO 20121
BUREAU VERITAS
Certification



Espace Champerret . Espace Grande Arche . Hôtel Salomon de Rothschild . Les Salles du Carrousel . Palais des Congrès d'Issy .
Palais des Congrès de Paris . Paris Expo Porte de Versailles . Paris Le Bourget . Paris Nord Villepinte

VIPARIS • 2 place de la Porte Maillot • F-75853 Paris cedex 17 • Tel. +33 [0]1 40 68 22 22 • Fax +33 [0]1 40 68 20 06
contact@viparis.com • www.viparis.com



Extrait plan voies échelles PCP – Zone Gouvion-Saint-Cyr

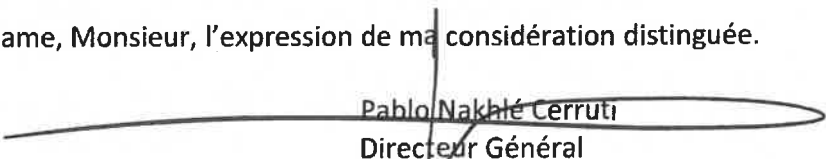
Pendant les travaux, il sera également impératif de garantir cette accessibilité aux façades avec notamment un marquage et un barriérage adaptés.

Signalétique/ accompagnement pendant et à l'issue des travaux T3

Dans un souci d'anticipation de la régulation et de parfaite gestion des flux de cette zone pendant les travaux et post travaux en lien avec les activités du Palais des Congrès de Paris (galerie commerciale et activité culturelle et événementielle), il nous semble important de compter sur le déploiement des moyens et ressources nécessaires aux bonnes conditions d'accès et de visibilité du Palais des Congrès de Paris (signalétique, accompagnement humain via des hôtes lors des grands événements type soldes, Noël, grands congrès et salons, appui des forces de l'ordre pour la gestion du trafic et la limitation des risques sécuritaires pendant le chantier du T3, feux tricolores de régulation, etc.).

Pour ce faire, je serais heureux que vous acceptiez de considérer nos remarques afin d'envisager ensemble les solutions permettant à la fois l'aménagement urbain du territoire et la préservation de l'activité économique et culturelle du Palais des Congrès de Paris.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.


Pablo Nakhlé Cerruti
Directeur Général

ISO 20121
BUREAU VERITAS
Certification



Espace Champerret . Espace Grande Arche . Hôtel Salomon de Rothschild . Les Salles du Carrousel . Palais des Congrès d'Issy .
Palais des Congrès de Paris . Paris Expo Porte de Versailles . Paris Le Bourget . Paris Nord Villepinte

VIPARIS • 2 place de la Porte Maillot • F-75853 Paris cedex 17 • Tel. +33 (0)1 40 68 22 22 • Fax +33 (0)1 40 68 20 06
contact@viparis.com • www.viparis.com

