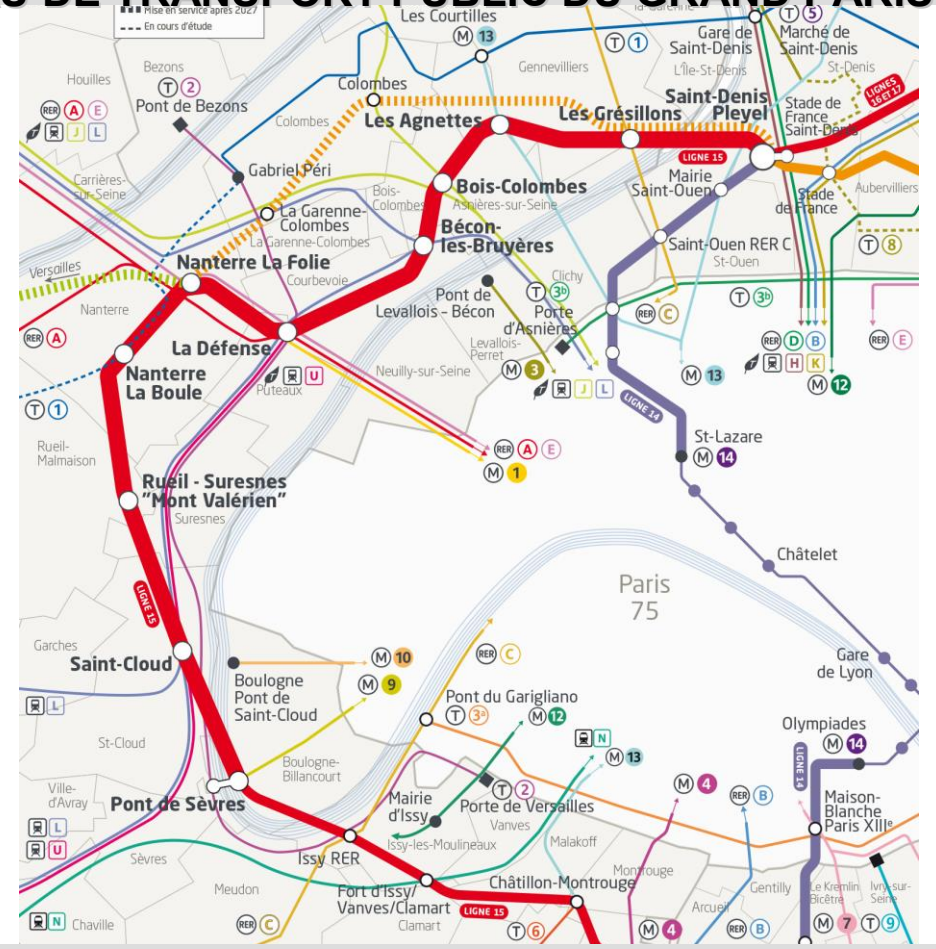
ANNEXE

DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 OUEST DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 15 septembre au jeudi 29 octobre 2015 inclus

GRILLE DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS

JP. CHAULET : PRESIDENT

B. FERRY-WILCZEK : MEMBRE — **JC. LASAYGUES : MEMBRE**

V. BERNARD : MEMBRE — **H. VELLIS-FERGUSON : MEMBRE**

DECEMBRE 2015

Grille de dépouillement des observations, courriers et courriels par thèmes retenus

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations et courriers figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque courriel (mail) lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Commune de Saint-Ouen																					
Obs 1			X					X			X									X	**Mme SANCHEZ** - Présidente du conseil syndicale de la copropriété de 87 lots Concerne la propriété du 13 à 17, bd Finot à St-Denis mitoyenne avec parcelle de St-Ouen destinée à recevoir OA330 (ouvrage annexe). Les riverains sont inquiets du bruit crée par l'installation, la pollution et les risques de remontés de nappes. J'ai bien noté que l'enquête n'englobe pas l'OA330. La copropriété souhaite entrer en discussion avec les services en charges du dossier
Commune de Gennevilliers																					
Obs 1	X		X	X	X			X	X		X			X				X			**Mme PEREZ** : 1ère adjointe - Lettre accompagné d'une annexe de 3 pages Dans le cadre de l'enquête publique sur la création de ligne 15 Ouest du réseau du Grand Paris Express, la Ville s'est positionnée favorablement, par délibération du conseil municipal du 29 Septembre 2010 à la création d'un réseau de transport vecteur de développement équilibré et solidaire de la Région Parisienne. A travers l'avis ci-joint, la Ville de Gennevilliers souhaite exprimer un certain nombre de remarques, plus particulièrement l'intégration urbaine des deux gares dans le cadre de projets de développement du territoire : Les Agnettes dans le projet de renouvellement urbain du quartier retenu NPNRU et Les Grésillons située sur un axe déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord, action inscrite au Contrat de Développement Territorial ainsi que sur l'ensemble des conditions de déplacements et de mobilité de notre territoire communal. Nous souhaitons vivement que les remarques jointes à ce courrier soient intégrées aux avis émis de l'enquête publique. L'enquête publique s'est engagée le 21 septembre 2015 sur la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express. C'est une étape décisive pour le démarrage des travaux de la ligne 15 et des stations. Les habitants et les salariés attendent impatiemment ces nouvelles infrastructures qui permettront un développement équitable de la Région Parisienne. La Ville de Gennevilliers développe activement l'émergence de projets urbains et de renouvellement urbain autour des deux nouvelles gares : le quartier des Agnettes et le quartier gare des Grésillons. Aussi, la Ville souhaite-t-elle faire un certain nombre de remarques quant à l'insertion de ces gares au sein de quartiers en pleine évolution. • La gare des Agnettes devra s'intégrer dans le projet de renouvellement urbain du quartier retenu NPNRU sur le plan de la forme urbaine tout autant que du programme. La Ville de Gennevilliers souhaite un programme de la gare des Agnettes emblématique, de rayonnement intercommunal, dont l'opportunité et la vocation seront à étudier dans le cadre des actions du Contrat de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Développement Territorial signé en février 2014 par les communes d'Asnières-sur-Seine, Gennevilliers, Bois-Colombes, Colombes. La future gare devra comprendre une sortie sur le quartier NPNRU les Agnettes à Gennevilliers. La future gare devra également constituer un nouvel atout de valorisation et d'ouverture pour le quartier des Agnettes. La Ville souhaite être partie prenante et partenaire incontournable pc conception. Le quartier de la gare des Grésillons se situe sur un axe de développement métropolitain. Dans le cadre du Contrat de Développement Territorial, la RD9 a été identifiée comme un lieu d'avenir pour la Boucle Nord. L'évolution des activités sur les communes voisines et la perspective du réseau du Grand Paris Express ont motivé la Ville pour la réalisation d'un travail de valorisation du foncier de ce secteur. Cette liaison intercommunale est un espace déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord avec la promotion d'activités économiques innovantes. La Ville restera vigilante quant aux propositions de restructuration du réseau de surface et des impacts sur les gares routières et les pôles d'échanges résultant de la création des deux nouvelles gares avec les projets en cours sur les quartiers. Les propositions devront être cohérentes avec les études d'inter-modalité initiées par le Comité de pôle et pilotées par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine. L'implantation des ouvrages divers (ventilation, puits d'accès ...) a été étudiée avec les services de la Ville. Un soin particulier devra être porté à intégrer les constructions de ces ouvrages de manière qualitative aux espaces publics de la Ville. La Ville souhaite également qu'une attention particulière soit apportée au fort degré d'inondabilité de la Boucle Nord. Gennevilliers est située dans le TRI (Territoires à Risques Importants d'Inondation) « métropole francilienne » du bassin Seine Normandie. Un Plan de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI) sera mis en œuvre sur la période 2016-2021. De façon générale, le PGRI est un document stratégique qui vise à renforcer les synergies entre les politiques de gestion des risques et les politiques de gestion des milieux aquatiques, de l'aménagement du territoire. Dans un courrier du Préfet des Hauts-de-Seine datant du 3 Août 2015, Mr le Préfet rappelle que les infrastructures structurantes devront dans la mesure du possible être implantées en dehors de l'enveloppe de l'événement extrême. Dans le cas contraire, ces infrastructures devront être adaptées à l'événement extrême. Il nous parait important que la SGP soit particulièrement vigilante par la suite quant à la prise en compte future de toute nouvelle prescription opposable découlant de ces études. La Ville rappelle que la création de la ligne 15 ne doit pas se faire au détriment des nécessaires projets de modernisation du réseau existant avec : Le prolongement de la ligne 13 bis jusqu'au Port de Gennevilliers en terminus inscrit au PLU le débranchement de la ligne 13 bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne 14 prolongée La création d'une troisième gare de RER C sur le territoire de Gennevilliers inscrite au PLU. L'amélioration du réseau de bus : itinéraires pour répondre aux territoires non desservis ou en mutation et l'offre de service (amplitudes et fréquences) pour optimiser l'usage des transports collectifs. Couverture de la RN 315 (boulevard urbain Al5) pour une meilleure liaison piétonne et urbaine entre la nouvelle gare

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					et le quartier des Grésillons.
Obs 2	X																			X	**M. BUQUET** : La sté Phosalu est situé dans le périmètre de densification planifié autour de la gare des Grésillons. A ce titre, nous sommes venus consulter le commissaire enquêteur pour obtenir les informations sur l'incidence que le projet de la nouvelle gare pourrait avoir sur la pérennité de notre installation sur le site actuel. Il apparait que le projet par lui-même n'a pas d'impact sur nous, moins que le projet annexe d'urbanisation autour de la gare pourrait nous concerner.
Obs 3																		X			**M. SIMON** : – Comité des usagers de la ligne 13 Asnières-Gennevilliers Le projet de la ligne 15 entre Pleyel et Sèvres va permettre d'avoir une liaison directe entre les villes du 92. Relier Gennevilliers à la Défense en moins de 10 minutes est une avancée pour les Gennevillois. Toutefois, on peut aussi noter que ce projet ne va pas désengorger la ligne 13 du métro. Depuis des années, des pistes proposées par les usagers de cette ligne sont soumises à la RATP. Il faut que dans le cadre du Grand Paris, dans le développement du fait métropolitain, les lignes existantes soient aussi à la hauteur des utilisations. 125 % de remplissage de la ligne, c'est autant de mauvaises conditions de transport, de risques de retard, de risques d'incidents. Le projet du Grand Paris devrait aussi prendre en compte les améliorations nécessaires à l'existant.
Commune de L'ile Saint Denis																					
0																					**Registre de la Mairie de L'Île St Denis – Pas de contribution**
Préfecture d'Ile de France – Préfecture de Paris																					
Obs 1									X							X			X		**M. PICCIOTTO** de Paris : La quasi-totalité des observations favorables au projet relèvent d'une approche superficielle. Très peu nombreuses sont en effet les personnes ayant ouvert ne serait-ce qu'une pièce de ce volumineux dossier qui semble avoir été conçu, de par son aspect rébarbatif, exprès pour en dissuader la consultation tant il est vrai que la SGP souhaite passer en force, espérant rendre son projet irréversible. Les coûts ont été sous-estimés, les bénéfices surévalués !!!! Les documents sont insincères car ils ne visent qu'à la justification ; il n'est tenu compte d'aucun cygne noir dans les hypothèses de calcul. En matière environnementale, ce serait la crue centennale de la Seine (en 2018 par exemple, 360ème anniversaire de celle de 1658 connu pour avoir été supérieure à 1910) voir celle millénale (il est aberrant qu'en 2015 n'ait été analysée celle de 885 qui emportant le petit pont isola les vaillants défenseurs de la ville de Paris contre les pillards scandinaves en les livrant à la cruauté de leur adversaires) mais aussi une éruption islandaise de type laki dégageant dans l'atmosphère des grandes quantités de gaz toxiques dont de l'acide fluorhydrique : les tunnels et stations du GPE n'étant isolés ou protégés de l'atmosphère ambiante ne seront d'aucun secours à la population civile, il convient de ne pas réaliser l'infrastructure afin de disposer des moyens nécessaires à la protection des habitants de la région Ile de France. En terme économique, la récession n'est arrivée à son terme, elle ne fait que commencer ! Qu'adviendrait-il en cas de terremute (séisme majeur sur la côte ouest des E.U.A.N. dont l'économie est aujourd'hui imbriqué avec la notre ou éruption volcanique paroxystique et cataclysmique générant des perturbations majeures sur la planète) dans l'impact se ferait sentir, par contrecoup, jusqu'en France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					LA SGP est un organisme de l'Etat Français, elle aurait du prendre en compte ses risques auxquels j'ai déjà fait allusion dans une enquête précédente au lieu de se contenter d'un optimisme de benêt comme si rien ne pouvait se produire d'ici la réalisation supposé de son métro. Il est inadmissible que la puissance publique ose se comporter de façon aussi irresponsable, de la même manière que les politiciens de la république Dominicaine (réflexe de république Bananière ?) qui mettent leur décision à l'avènement du sinistre, en refusant de regarder la vérité ! Compte tenu de l'immensité des besoins qui seront indispensables pour parer aux catastrophes futures, nous exigeons le moratoire sur l'ensemble du « métrautomatique » (métro automatique) et spécialement sur la ligne rouge sud qui n'a aucun caractère d'urgence. A l'opposé, la remise à niveau indispensable des services Optile – RATP-SNCF ne doit plus tarder. Nous proposons en compléments de nouveaux projets moins onéreux et de mise en œuvre plus rapide. La trouvaille du RTGP version SGP actuelle repose sur le préjugé que le chemin de fer metropolitain parisien serait le nec plus ultra du développement de la région capitale. Nous l'avions contesté lors de notre contribution hélas abrégée de fin janvier 2011 avec des cartes noir et blanc ; à la suite de l'enquête ligne Est complémentaire, notre déposition trop en comportait une autre du réseau nord, celle du Météor Sud 2 avec les compagnies PLM&PO midi, nous présentons ici l'extrait Ouest, bilan de l'exploitation de Mo de Paris depuis 100 ans. La majorité du réseau départemental métrique ne s'y trouve car tout comme le réseau aérien sur voirie, il a été la victime du mépris des décideurs au point que certains aujourd'hui dénient le fait qu'il ait pu avoir de l'utilité ! Les propos « de café du commerce » prétendent que le sujet n'a rien a voir, nous croyons au contraire que ceci se lie du fait que le M° limite le maillage du territoire de par son prix excessif en stérilisant les revenus disponibles, il demeure co-responsable du réchauffement désordonné du climat parce qu'il participe au déploiement des modes individuelles de transport : ses supporters et gestionnaires voulant effacer toute séquelle défavorable en gommant tout aspect de civilisation, leur création s'apparente plus au triomphe de la barbarie qu'à la pacification des esprits. Les gens lésés, de toutes les provinces, IDF incluse ayant toute légitimité pour réclamer leur dû, l'absence de voie ferrée utile ayant provoqué l'accident d'autocar récent au transport urbain de voyageurs. Nous demandons expressément que les parcs de stationnement des stations de St Cloud et Bois-Colombes soient détruits car en centre-ville dense, leur présence constitue un encouragement (subvention déguisée) à l'usage de l'automobile… Ceci contrevient directement à l'objectif de la conférence de l'Avent et aux décisions qui y seront prise afin de lutter contre le dérèglement du climat. Le GPE constitue d'ailleurs une aberrante tromperie où des ignorants crédules sont embrigadés dans l'approbation du projet alors que leur désir n'est que l'amélioration des conditions de leurs déplacements. Il est malheureux que les moyens colossaux mis à disposition de la SGP servent d'abord à l'achat de suffrage en place d'informer les différentes personnalités à l'élaboration de la résolution + (plus) efficace du problème du transport urbain en IDF. Il appert nécessaire de proposer UN système résilient (c'est-à-dire qui ne demande point autant de moyens, adaptable au besoin du présent comme des générations à venir tout en restant écologique) ce que seule la tramvoie (Franglais = tramway) puit offrir, la production de CO_2 comme toutes les autres nuisances étant plus réduite ! Nous estimons déplorable, voire insane, que ni l'enquête ni la concertation pas plus que le soi-disant débat publique n'est permis l'émergence du bon sens, pratique. Le procédé de l'enquête publique apparaît de façon claire comme sclérosé car il participe à l'acceptation du projet de façon tacite.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Voici deux dépliants publicitaires SGP : on notera, qu'à plus d'un an de distance aucune mention des dépenses nécessaires à l'établissement du projet n'y est mentionnée ! Y figure l'amorce du prolongement M12 à Issy-les-Moulineaux, opération prévue à date indéterminée alors que celui du T3b, inscrit au SDRIF et parmi les objectifs de la Mairie de Paris à réaliser d'ici 2020 en est absent alors qu'il s'avère manifeste que le bouclage à l'Ouest du Tram des Maréchaux représente avec la refonte du réseau d'autobus qui l'accompagnera l'alternative économique à la ligne rouge Ouest… En effet, le dossier d'enquête publique fuit l'approche métropolitaine (un comble !) en ignorant ce qui se passe à Paris ? La station Evangile RER E a été inscrite sur le prospectus 2015 alors qu'elle ne figurait sur le 2014 et sur les deux l'on peut voir le T8 en prolongement (aussi hypothétique que les jeux olympiques et autant virtuel que l'exposition universelle !) ? La construction du T3 doit se faire entre 2020 et 2024 entre la porte dauphine et celle du point du jour et Bas-Meudon ce qui dispensera de la concrétisation du M° depuis Issy RER C, en découle le nécessaire abandon du tronçon sud jusqu'à Noisy-champs. Ce dernier étant remplacé par une ligne nettement moins dépensière… Déposition susceptible de développement ultérieur tant il me semble regrettable de dissocier l'avis sur ce tronçon du reste de l'ensemble du projet.
Préfecture des Hauts de Seine																					
0																					**Registre de la préfecture de Nanterre – Pas de contribution**
Préfecture de Seine Saint Denis																					
0																					**Registre de la préfecture de Bobigny – Pas de contribution**
Commune de Bois-Colombes																					
Registre N°1																					
Obs 1																	X		X		**Signature illisible** : Je ne suis pas d'accord pour la GPE. Il y a d'autres façons d'utiliser l'argent. Un Paris plus propre qui ne ressemble pas à une poubelle ainsi que sa proche banlieue.
Obs 2			X																	X	**Mme TOSONI** : Où sera exactement le puits d'aération (ouvrage annexe)? .J'habite rue Jean Jaurès (Peut-être avenue du Vaudreuil ?)
Obs 3								X												X	**Mmes AGUESSE et GRAMATELLO** : Je me trouve sur le tracé et je m'inquiète des nuisances. Y aura-t-il des systèmes anti-vibrations ?
Obs 4	X													X						X	**M. HADJADJ** : dont la mère est copropriétaire dans l'immeuble sis 19, rue Mertens, immeuble concernés directement par la construction de la gare du GPE de Bois-Colombes. Pourriez-vous m'indiquer le calendrier des procédures qui seront mises en place concernant la réalisation de cette gare. Par qui serons-nous contactés et quand ?
Obs 5	X						X			X							X			X	**Mme LELORIEUX** : Ne pourrait-on faire une "mégaville" en province. Pourquoi tout concentrer sur Paris et nous défigurer notre banlieue paisible. Contrairement à ce qui est annoncé page 2 de la brochure d'information de l'enquête publique cela ne va pas dépolluer Paris. Londres et Tokyo font partie des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					villes les plus polluées de la planète. Je dis à l'attention de mes voisins qui ne me semblent pas bien saisir la situation que M. le CE est nommé par le TA uniquement pour la partie transport mais une fois que le métro sera déclaré d'utilité publique, après les élections régionales, on va nous parler à doses homéopathiques du Grand Paris aménagement. Autre volet, avec tous les chamboulements qui vont suivre. Pour accueillir 75000 voyageurs/jours, il va falloir des infrastructures et donc faire du vide... Il y aura une autre enquête publique pour ce volet... Dans les brochures municipales, M. le maire crie: "Au feu les pompiers, c'est la maison qui brûle" en l'occurrence, les zones pavillonnaires menacées. Mais p.6 de la même brochure, il apparaît que c'est bien M. le Maire qui a demandé une gare à Bois-Colombes, avec en conséquence l'aménagement urbain autour qui en découle. Cette gare n'était pas prévue initialement par l'état. Il faudra donc assumer les charrettes d'expropriation en cascade. Cette gare va surtout bénéficier aux Valdoisiens et aux communes voisines. Cela en sera fini de Bois-Colombes et de sa tranquillité. Le centre-ville va devenir méconnaissable (urbanisation à outrance dans un rayon de 300m autour de la gare). On peut se demander pourquoi on fait semblant de nous consulter alors que l'affaire est pliée d'avance.
Obs 6										X										X	**Mme LELORIEUX** : Il aurait été intéressant et indispensable d'indiquer à qui appartient le tréfonds (l'état?) puisque à partir d'une certaine profondeur le sous-sol ne serait pas la propriété des riverains (la profondeur on ne la connaît pas) Le fait d'expulser les propriétaires de chez eux avant qu'ils ne soient intégralement dédommagés et les loger en HLM sans condition en attendant la fin de la procédure d'expropriation s'appelle de la SPOLIATION. Il aurait été préférable de déposer les fascicules "Dossier d'information de l'enquête" sur le bureau plutôt que dans un présentoir en hauteur à proximité de la porte automatique. Quand la porte fonctionne on ne les voit pas. On est préoccupé par la porte qui s'ouvre et se ferme et on se soucie seulement de ne pas s'y faire pincer.
Obs 7								X												X	**Mme JACQUEMARD** : Nous aimerions être tranquillisés concernant les vibrations.
Obs 8								X			X									X	**M. et Mme BALLERAIT** : craignent les vibrations et les ondes, avenue Albert après et pendant les travaux
Obs 9		X																		X	**M. DEL MASTRO** Tracé entre les Agnettes et Bois-Colombes: Pourquoi le tracé retenu ne passe-t-il pas en partie sous l'avenue Charles De Gaulle ce qui agrandirait le rayon de courbe au départ des Agnettes?
Obs 10									X								X			X	**Signature illisible** : Creusez, creusez Bétonnez, bétonnez Verticalisez, Verticalisez Et bientôt, vous verrez La nature va se réveiller.
Obs 11		X								X										X	**ANONYME** : La profondeur sol naturel/mètre serait à préciser. Les 29m annoncés sont-ils au niveau des rails ou au niveau supérieur du creusement du métro (tunnel) On parle beaucoup de vibrations mais pas de fissures occasionnées.
Obs 12		X						X	X	X							X			X	**Mme STEWART** : J'ai emménagé à Bois-Colombes il y a 14 ans. Il y a 8 ans nous avons décidé d'y acheter une maison pour profiter en famille de son calme et de sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. J 'ajoute que notre choix s'est porté sur une adresse d'autant plus calme que nous sommes à l'entrée d'une allée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					privée. Aujourd'hui, j'habite précisément sur le tracé de la future ligne 15 Ouest et je suis très inquiète de l'impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement. Calme et qualité de vie sont des enjeux forts pour les Bois Colombiens, or je constate que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, l'étude d'impact qu'on nous présente actuellement sur ce projet de ligne 15 ouest s'avère très insuffisante au regard d'autres études d'impact, ce que souligne également la haute autorité environnementale. La conception du projet ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires. Elle comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées. Enfin elle ne comporte aucun engagement. Habitant juste au dessus du tracé et sachant que le **métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes** (ou 14 secondes si 2 rames se croisent) je demande instamment le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur, soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface. Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons. Je demande également : - **que le tracé de ligne sur la commune de Bois-Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP** ; - **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur**, à l'identique de la Ligne 15 Sud ; - **que la Ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ; - **des assurances quand aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés**. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - **le respect absolu des recommandations de la Haute autorité Gouvernementale.**
Obs 13		X	X					X	X	X	X	X					X			X	**Mme STEWART** : dépose la pétition du collectif Ligne 15 Ouest signée par 230 personnes, (voir suite sur registre N°2) **TEXTE DE LA PETITION du COLLECTIF LIGNE 15 OUEST:** Veuillez trouvez ci-joint la pétition du collectif Ligne 15 Ouest dont l'objet est de défendre les intérêts des riverains concernés par la réalisation du futur métro. Vous trouverez à cette fin également en pièces jointes un document listant l'ensemble des manques ou incohérences relevés dans l'étude d'impact et nos questions associées ainsi qu'une synthèse rassemblant nos conclusions. Le tronçon entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes se caractérise par un certain nombre de quartiers calmes et par sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts nous constatons avec regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel

dans la conception du projet ligne 15 Ouest.
D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que la conception du projet :
- ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ;
- comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ;
- ne comporte aucun engagement.

Sachant que le **métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes** (ou 14 secondes si 2 rames se croisent) nous demandons instamment le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur, soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface.
Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surfaces contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11 Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pou les autres voies).
Nous demandons également :

- que l'intensité des travaux soit réglée sur les données délivrées par des capteurs installés sur les bâtis, afin de prévenir tout risque de dégradation;
- que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud ;
- que la Ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ;
- des assurances quand aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ;
- le respect absolu des recommandations de la Haute autorité Gouvernementale.

Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos sentiments dévoués.

Questions soulevées à la lecture de la pièce G2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique: « Étude d'impact -Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement »

§3.18 Environnement sonore

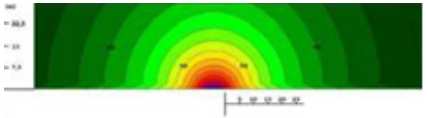
Paragraphe de référence	Question / Commentaire	Type
§3.18.3.1 « Impacts sonores liés à la construction du tunnel » « *Les travaux relatifs au tunnel sont essentiellement effectués en souterrain, ce qui réduit fortement les nuisances sonores potentielles.*	Sur quels principes est-fondée cette affirmation ? Retours d'expériences sur des ouvrages antérieurs ? Modélisations ? Le résultat peut il être transposé aux différents types de sols, de géométries et de profondeurs du tunnel de la ligne 15?	Affirmation sans justification précise

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					Le creusement du tunnel avec la technique du tunnelier ne présente pas d'impact sur les niveaux sonores en surface. »		
																					§3.18.3.3 « Impacts sonores liés à la construction des gares » **« Niveaux de bruits indicatifs prévisibles à proximité d'un chantier selon les différentes phases de travaux »**	Les niveaux sonores « indicatifs » donnés représentent-ils des moyennes ? des maxima de bruit rencontrés ? Tiennent-ils compte des bruits transitoires intenses (chocs, forages, ...) qui peuvent être de courtes durées mais présenter des gênes psycho-acoustiques importantes (car fortement émergeants du bruit de fond et transitoires) ?	Demande de clarification
																					§3.18.3.3 « Impacts sonores liés à la construction des gares » « *Deux établissements d'enseignement se trouvent également à proximité de cette gare : l'école maternelle Henri Wallon (^60m rue du 8 Mai 1945) et le lycée Auguste Renoir (~340m rue du Ménil).»*	Il n'est pas fait mention du colléae Auguste Renoir qui se situe éaalement à proximité de la gare des Agnettes.	Conclusion erronée ou incomplète
																					§3.18.3.3 « Impacts sonores liés à la construction des gares » « *Malgré son emplacement dans un quartier à caractère résidentiel, la gare des Agnettes se situe aussi dans une zone déjà impactée par le bruit routier des différents axes routiers à proximité. Les riverains les plus proches de la gare sont situés à environ 10m.* »	Les indicateurs sonores de la situation actuelle (avant travaux) de la gare des Agnettes : Lden (60 DbA) et LN (50 DbA) sont strictement similaires à ceux donnés pour la Gare de Bois-Colombes. Pourtant le site de la future Gare des Agnettes est qualifié de « déjà impacté par le bruit routier et ferroviaire » alors que le site de la future Gare de Bois-Colombes est qualifié « d'environnement sonore plutôt calme et assez peu impacté par le bruit des transports ». Si on en reste à l'indication objective et factuelle des indicateurs sonores, il nous paraît inhomogène que des précautions soient prises vis-à-vis de l'impact sonore pour la construction de la gare de Bois-Colombes (travaux	Incohérence

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																						sous une dalle de couverture et évacuation des déblais par le tunnel) alors qu'aucune mesure n'est prise pour la gare des Agnettes (construction à ciel ouvert et évacuation des déblais par réseau routier). Ceci est renforcé par la présence de bâtiments sensibles au bruit (une école maternelle, un lycée et un collège à proximité) dans le cas des Agnettes alors qu'aucun bâtiment de ce type n'est recensé à Bois-Colombes. A noter que la proximité des riverains à environ 10 m des sites de construction des gares est similaire entre les Agnettes et Bois-Colombes. Quelle est la logique ? Pourquoi des précautions pour réduire l'impact sonore de la construction de la gare des Agnettes ne sont pas prises de manières homogènes à celle de Bois-Colombes alors que les situations actuelles en termes de bruit sonore de ces deux gares sont similaires et que le site des Agnettes présente une proximité avec des bâtiments sensibles ?	
																					§3.18.3.3 « Impacts sonores liés à la construction des gares » « *L'impact sonore du chantier de la gare des Agnettes est considéré comme fort en raison de la grande proximité des riverains.* »	Pourquoi cette conclusion du rapport n'entraine-t-elle pas la mise en place de mesures de réduction des impacts sonores comme celles pratiquées pour la gare de Bois-Colombes, à savoir, travaux sous une dalle de couverture et évacuation des déblais par le tunnel?	Demande de clarification
																					§3.18.3.4 « Impacts sonores liés à la construction des ouvrages annexes (hors puits tunnelier) »	Ce paragraphe du document est très incomplet comparé à celui de la construction des gares (cf. §3.18.3.3). En particulier, il est fait mention de la situation actuelle en termes de	Demande de clarification

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																						niveaux de bruit sonore aux alentours des emplacements prévus pour les OA sans préciser (alors que ceci est fait pour la construction des gares) : l'impact chiffré (en DbA) de la construction de l'OA dans cet environnement, Les mesures de réductions envisagées Il est nécessaire de publier également ces données.	
																					§3.18.3.4 « Impacts sonores liés à la construction des ouvrages annexes (hors puits tunnelier) » « *En conclusion, certains ouvrages de sécurité et de ventilation présentent une sensibilité plus forte pour le bruit en phase chantier. Il s'agit des ouvrages suivants :* - *OA 232 situé en plein cœur du parc de Saint Cloud* - *OA 242 situé dans le Jardin des Tourneroches* - *A cause de leur grande proximité avec les riverains : les OA 243, 244, 251, 252, 291 et 301 »*	La conclusion du paragraphe nous parait incomplète : en effet il n'est oas fait mention pour la construction de l'OA 301 de la très grande proximité avec le Lycée Renoir (l'OA 301 se situe sur la cour du Lycée) qui parait être un enjeu très fort, alors que les incidences sonores pendant la phase de chantier, de second œuvre et de charrois sont qualifiées de très importantes pour cet OA 301 dans ce même paragraphe. Il semble donc indispensable d'intégrer cet enjeu dans la phase de chantier de l'OA 301 et de mener toutes les mesures d'évitement et de réductions des nuisances sonores possibles.	Conclusion erronée ou incomplète
																					§3.18.3.6 « Synthèse des impacts sonores en phase chantier » « *Les cartes suivantes ont été établies en croisant les différents impacts sonores détaillés ci-avant avec la localisation des ouvrages de la Ligne 15 Ouest et la sensibilité des zones identifiées dans l'analyse de l'état initial (pièce G.1). »*	• Le collège Renoir, qui présente une grande proximité avec la gare des Agnettes, a été oublié en tant que bâtiment sensible. • Il manque sur les cartes les parcours d'acheminement des engins de chantiers et d'évacuation des déblais qui peuvent entrainer des impacts forts en termes de bruit sonore	Conclusion erronée ou incomplète
																					§3.18.4.1 « Impacts sonores et mesures	La profondeur de 87 m n'est-elle pas	Erreur de donnée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					liés à la circulation des métros » « *La Ligne 15 Ouest se situe sur la totalité de son tracé en souterrain. Au vu des caractéristiques du tunnel (tunnel de béton situé à une profondeur entre 16 et 87 mètres).* »	erronée ?	
																					§3.18.4.1 « Impacts sonores et mesures liés à la circulation des métros » «*l'augmentation des nuisances sonores au niveau de la surface due à la circulation des métros peut être considérée comme nulle.* » « *La circulation des métros au niveau des tunnels souterrains ne présente pas d'impact sur le niveau de bruit en surface.*	• Ces affirmations concernent elles les environnements sonores de jour et de nuit ? • Ces affirmations restent-elles valables quelle que soit la profondeur du tunnel ? A partir de quelle profondeur pourrait-on considérer que le risque d'impact sonore en surface est important ? • Comment ces affirmations sont-elles justifiées : retours d'expériences sur des ouvrages similaires en phase d'exploitation ? modélisations ? Si modélisations : les dossiers de calculs sont-ils consultables ? Comment se corrèlent des calculs prévisionnels similaires avec des mesures réalisées pour des ouvrages déjà existants ? o Si retours d'expériences : ces retours sont-ils transposables à la nature géologique des sols, aux caractéristiques géométriques du tunnel, aux profondeurs pratiquées, au type de train (technologie, vitesse d'exploitation, technologie de roues, longueur du train, ...) de la ligne 15 ouest ? • Est-il gardé des provisions techniques dans la conception du tunnel pour pouvoir diminuer après coup la transmissibilité des ondes sonores si malgré tout des impacts étaient constatés en surface en phase d'exploitation ? • Ces affirmations restent-elles	Affirmation sans justification précise qui demande des informations supplémentaires

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																						valables après plusieurs années d'exploitation (changement de la nature des sols, vieillissement des ouvrage du tunnel, augmentation de la source sonore des trains du au vieillissement des équipements, modification du contact roue / rail ...) ?	
																					§3.18.4.3 « Impacts sonores et mesures liés au fonctionnement des ouvrages de ventilation  Distance en mètre des Isophones 60, 55, 50, 45 et 40 dBCA) pour une propagation du bruit d'une grille de ventilation en terrain plat, en champs libre et une hauteur de récepteur à **2** mètres au-dessus du sol Isophones calculés pour un spectre-type de ventilateur axial pour un débit de l'ordre de 900 000 m3/h. Typologie de sol considéré / 60 dB(A) / 55 dB(A) / 50 dB(A) / 45 dB(A) / 40 dB(A) Sol réverbérant / 1 / 4,1 / 9,6 / 18,7 / 34,8	Dans les calculs de rayonnement affichés, la source est considérée comme d'intensité de 60 DbA à 1 m. Comment cette hypothèse est-elle justifiée et comment s'applique-t-elle aux caractéristiques (géométrie, puissance des soufflantes, surface au sol, type d'équipement de ventilation, ...) de l'ouvrage annexe n°301 ? Ces calculs ont-ils été corrélés / recalés par des mesures sur des OA existants de caractéristiques proches de l'OA n°301? Comment se caractérise le spectre de bruit rayonné dans la gamme de fréquence audible (spectre de raies ? fondamentale et sub/sur harmoniques des fréquences de ventilations ?, bruit faiblement coloré ?)	Demande de clarification
																					§3.18.5 « Synthèse des impacts sonores et mesures d'accompagnement concernant l'environnement sonore » Section Bécon les Bruyères - Saint-Denis-Pleyel Présence d'habitat dense entre Bécon les Bruyères et Gennevilliers — Phase Chantier Présence d'habitat dense entre Bécon les Bruyères et Gennevilliers — Phase Exploitation Présence d'un établissement scolaire dans le secteur de la qare des Agnettes — Phase Chantier Habitat localement très impacté par le bruit routier et ferroviaire, en particulier à Saint Denis. — Phase Chantier Zones à caractère industriel entre Gennevilliers et Saint Denis — Phase Chantier Zones à caractère industriel entre Gennevilliers et Saint Denis — phase exploitation	La synthèse des impacts sonores entre Bois-Colombes et les Agnettes comporte des manques importants (déjà signalés dans les remarques précédentes) : il n'est pas fait mention pour la phase de chantier et d'exploitation de l'OA 301 de sa très grande proximité avec le Lycée Renoir (l'OA 301 jouxte la cour du Lycée) qui parait être un enjeu très fort. Il semble donc indispensable d'intégrer cet enjeu dans la conception et la réalisation de l'OA 301 et de mener toutes les mesures d'évitement et de réductions des nuisances sonores possibles. Les impacts sonores liés à la circulation des métros sont supposés ne pas présenter "d'impact sur les niveaux de bruits en	Conclusion erronée ou incomplète

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel

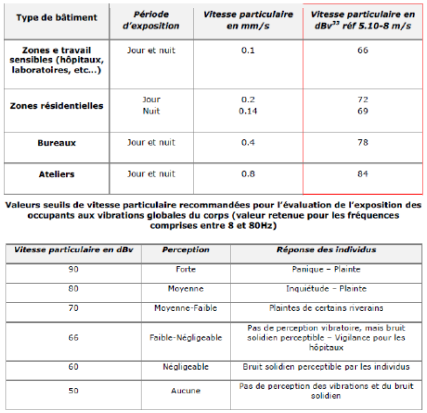
Peu de zones calmes hormis un quartier résidentiel calme à Bois-Colombes et quelques parcs	Phase chantier / phase exploitation	surface » sans aucune justification (retours d'expérience, mesures ou modélisations). Compte tenu des impacts potentiels importants sur des bâtiments sensibles : Lycée ou Collège Auguste Renoir ou sur les quartiers d'habitation denses qui sont à l'aplomb du tracé, il est important d'étayer cette hypothèse et de prévoir des mesures d'accompagnement ou de réduction éventuelles. Il manque sur les cartes les parcours d'acheminement des engins de chantiers et d'évacuation des déblais qui peuvent entrainer des impacts forts en termes de bruit sonore.

§3.19 Vibrations

Paragraphe de référence	Question / Commentaire	Type
§3.19.1.1 « Gène des occupants par perceptions tactile des vibrations *« Ainsi le seuil de 66 dBv correspond globalement au seuil de perception humaine »*	Comment peut-on dire que 66dBv correspond au seuil de la perception humaine puisque le tableau précédant montre : • qu'à 66 dBv le bruit solidien est perceptible (dans le tableau 66 dBv correspond à *« Pas de perception vibratoire, mais bruit solidien perceptible - Vigilance pour les hôpitaux »*) ? • et que c'est le seuil de 50 dBv qui correspond à une absence de perception à la fois des vibrations et du bruit solidien qu'elles engendrent ?	Incohérence
§3.19.1.1 « Gène des occupants par perceptions tactile des vibrations »	Les conclusions du § 3.19.1.1 ne sont pas clairement données en termes de valeur seuil retenues comme valeur admissibles pour la conception de la ligne 15 en ce qui concerne la perception tactile des vibrations. Le critère se base-t-il : • sur la limite en dessous de laquelle le	Demande de clarification

Vitesse particulaire en dBv	Perception	Réponse des individus
90	Forte	Panique – Plainte
80	Moyenne	Inquiétude – Plainte
70	Moyenne-Faible	Plaintes de certains riverains
66	Faible-Négligeable	Pas de perception vibratoire, mais bruit solidien perceptible – Vigilance pour les hôpitaux
60	Négligeable	Bruit solidien perceptible par les individus
50	Aucune	Pas de perception des vibrations et du bruit solidien

Perception des vitesses vibratoires par les individus au moment du passage d'un train

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					 **Type de bâtiment** / **Période d'exposition** / **Vitesse particulaire en mm/s** / **Vitesse particulaire en dBv[23] réf 5.10-8 m/s** Zones e travail sensibles (hôpitaux, laboratoires, etc...) — Jour et nuit — 0.1 — 66 Zones résidentielles — Jour — 0.2 — 72 Nuit — 0.14 — 69 Bureaux — Jour et nuit — 0.4 — 78 Ateliers — Jour et nuit — 0.8 — 84 **Valeurs seuils de vitesse particulaire recommandées pour l'évaluation de l'exposition des occupants aux vibrations globales du corps (valeur retenue pour les fréquences comprises entre 8 et 80Hz)** *Vitesse particulaire en dBv* / *Perception* / *Réponse des individus* 90 — Forte — Panique – Plainte 80 — Moyenne — Inquiétude – Plainte 70 — Moyenne-Faible — Plaintes de certains riverains 66 — Faible-Négligeable — Pas de perception vibratoire, mais bruit solidien perceptible – Vigilance pour les hôpitaux 60 — Négligeable — Bruit solidien perceptible par les individus 50 — Aucune — Pas de perception des vibrations et du bruit solidien **Perception des vitesses vibratoires par les individus au moment du passage d'un train**	risque de plainte est considéré comme négligeable (cf. premier tableau du paragraphe §3.19.1.1) ? • ou alors le seuil de perception humaine (cf. deuxième tableau du paragraphe §3.19.1.1) ? A noter que les valeurs de 72 dBv (de jour) et de 69 dBv (de nuit) recommandées dans le premier tableau pour les zones résidentielles comme valeurs seuils peuvent induire selon le deuxième tableau des plaintes de certains riverains. Les valeurs des deux tableaux ne semblent donc pas homogènes et le choix du seuil demande donc à être clarifié	
																					§3.19.1.1 « Gène des occupants par perceptions tactile des vibrations «*Ainsi le seuil de 66 dBv correspond globalement au seuil de perception humaine*»	Doit-on comprendre que le seuil de 66 dBv est celui qui est retenu comme valeur limite admissible ? Sinon quelle est la valeur seuil admissible retenue	Demande de clarification
																					§3.19.1.2 « Gène des occupants par perceptions du bruit solidien » **Type de lieu** / **Période d'observation** / **Valeur limite de vitesse particulaire** Résidences, hôpitaux, maisons de retraite, écoles maternelles, crèches — Jour / Nuit — L_{pASmax} = 40 dBA / L_{pASmax} = 35 dBA Salles de classe, tribunaux, salles de conférences — Jour — L_{pAeq} = 35 dBA / L_{pASmax} = 40 dBA Studios d'enregistrement, studios TV, auditoriums, salles de concert — Jour et nuit — L_{pASmax} = 25 dBA Théâtres, cinémas — Jour et nuit — L_{pASmax} = 30 dBA Bureaux — Jour et nuit — L_{pAeq} = 40 dBA Centres commerciaux, ateliers — Jour et nuit — L_{pAeq} = 50 dBA **Valeurs de seuils acoustiques relatifs au bruit solidien**	Quel seuil limite admissible pour le bruit solidien est retenu pour les habitations (non précisé dans le tableau) ? Celui des résidences ? Doit-on comprendre que les seuils du tableau sont ceux retenus comme valeurs limites acceptables pour les études d'impact relatives à la perception du bruit solidien ? Sinon quelles sont les valeurs limites acceptables retenues pour les études d'impact relatives à la perception du bruit solidien	Demande de clarification
																					§3.19.1.4 « Les seuils liés aux structures et au bâti » « En d'autres termes, le respect des valeurs	Doit-on comprendre que la conception de la ligne 15 ouest est basée sur le respect de la contrainte portant sur le seuil de perception	Demande de clarificatio

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					seuil conduisant à un risque négligeable de plaintes liées à la perception tactile des vibrations globales du corps telles que définies plus haut, permet de garantir l'absence de risques de dommages aux constructions liés aux vibrations. »	tactile des vibrations en surface (cf. §3.19.1.1) en phase de chantier et en phase d'exploitation ? ...le respect de cette contrainte permettant ainsi de rester en dessous du seuil de vibrations pouvant créer de possibles désordres structurels sur les structures et bâti en surface ? Quel est le risque que la phase de chantier (en particulier le passage du tunnelier) induise des vibrations supérieures aux seuils de perception tactile de vibrations choisis comme critère au §3.19.1.1 ? Dispose-t-on de modélisations, mesures antérieures, retours d'expérience pour chiffrer ce risque?	
																					§3.19.2 « Rappel des enjeux» « *Pour rappel, les zones sensibles du territoire ont été déterminées dans le cadre de l'état initial de la présente étude d'impact selon trois principaux critères :* - *Sensibilité géologique aux vibrations : zones de remblais et carrières souterraines,* - *Sensibilité des bâtiments aux vibrations (en raison de fondations profondes),* *La présence d'établissements plus sensibles (centres hospitaliers).*	Pourquoi les centres hospitaliers sont-ils les seuls établissements sensibles considérés vis-à-vis des gênes vibratoires ? Pourquoi l'analyse des établissements sensibles ne prend-elle pas en compte les établissements scolaires (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant perturber les heures d'enseignement ou d'examens) et les studios d'enregistrements (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant biaiser les instruments de mesures et d'enregistrement) ? On rappelle à ce propos la présence à proximité du tracé entre les Agnettes et Bois-Colombes des Lycée et Collège Auguste Renoir et du studio d'enregistrement « Malambo » (4 rue Marie-Laure à Bois-Colombes). Nous demandons en particulier que le Lycée Auguste Renoir soit considéré comme zone sensible dans l'analyse des impacts du bruit solidien au même titre qu'il l'est vis-à-vis des enjeux du bruit (cf. §3.18.5).	Incohérence Demande de clarification
																					§3.19.3 « Impacts et mesures en phase chantier»	Ce paragraphe considère les impacts potentiels liés aux travaux des gares (cf.	Incohérence Demande de

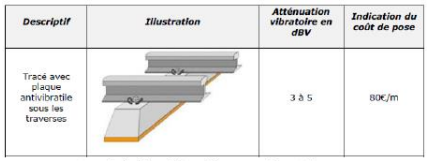
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																						§3.19.3.1) et les impacts potentiels liés aux travaux de construction du tunnel (cf. §3.19.3.2) sans mentionner ou considérer les impacts potentiels liés aux travaux des Ouvrages Annexes (OA) ? Pourtant certains ouvrages annexes comme l'ouvrage 301 jouxtent la cour du Lycée Auguste Renoir. Pourquoi les impacts potentiels liés aux travaux des ouvrages annexes ne sont-ils pas considérés ?	clarification
																					§3.19.3.2« Les impacts potentiels liés aux travaux de construction du tunnel» « *Les retours d'expérience sur la réalisation de plusieurs ouvrages ces 30 dernières années en région parisienne (Ligne 14 entre la gare de Lyon et La Madeleine, métro Ligne 12 entre la Porte de la Chapelle et la Mairie d'Aubervilliers, prolongement de la Ligne RER D, tramway T6 présentant une partie souterraine à Viroflay), tous implantés à environ 20 mètres sous le terrain naturel, montrent l'absence de nuisances perceptibles en surface générées par le creusement au tunnelier.* »	• Est-il possible d'avoir accès aux documents qui consignent ces données et conduisent à ces conclusions ? • Sur quels critères mesurables s'appuie ce retour d'expérience ? quels sont les niveaux maximum en dBv mesurés ? • Comment ces conclusions peuvent-elles se transposer à la nature des sols, caractéristiques du tunnelier, géométrie et profondeur du tunnel,... du projet de ligne 15 ouest entre Bois- Colombes et les Agnettes ? • Existe-t-il des modélisations qui montrent les prévisions en surface des vibrations et bruit solidien générés par la construction du tunnel ?	Affirmation sans justification précise qui demande des informations supplémentaires
																					§3.19.3.2« Les impacts potentiels liés aux travaux de construction du tunnel» « *Dans certains cas ponctuels, où la géologie présente des spécificités ou lorsque le tunnel est plus proche de la surface, il sera possible de ressentir au niveau du sol, des vibrations. La vitesse d'un tunnelier étant d'environ de 8 à 14 mètres par jour, ces effets seront temporaires. Ils dureront éventuellement entre 2 et 3 jours pour un bâtiment ponctuel donné.* »	• Certains de ces « cas ponctuels » liés à la géologie peuvent-ils être rencontrés lors du creusement du tunnel de la ligne 15 ouest entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes ?	Demande de clarification
																					§3.19.3.2« Les impacts potentiels liés aux travaux de construction du tunnel»	• Ces mesures de vibrations et éventuellement d'adaptation de la	Demande de clarification

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					« Mesures de suivi lors des phases de creusement : Lors des phases de creusement au tunnelier, la Société du Grand Paris prévoit la réalisation de mesures de niveau de vibrations au niveau de la surface pour s'assurer du respect d'un niveau temporaire acceptable (notamment dans les zones où le tunnelier s'inscrit au plus proche du terrain naturel). Pour information, la profondeur du tunnel aux abords des principaux ouvrages de la Ligne 15 Ouest est proposée dans le volet « impacts permanents ». *En cas de niveaux trop élevés observés, des ajustements peuvent être opérés sur le fonctionnement du tunnelier (réduction de la vitesse...). »*	vitesse du tunnelier seront-elles prises sur l'ensemble du parcours de la ligne 15 ouest ? Sinon, quels seront les tronçons qui ne bénéficieront pas de ces mesures de suivi et d'évitement ? • Quelles sont les valeurs limites retenues qui entraineront des mesures d'ajustement du fonctionnement du tunnelier (réduction de vitesse, ...) ? On rappelle que vis-à-vis de l'intégrité des structures et des bâtis, aucune valeur seuil n'a été affichée par la présente étude au §3.19.1.4. Ces limites s'appuient-elles sur un retour d'expérience d'ouvrages similaires qui ont permis d'assurer la bonne intégrité des structures et bâtis à proximité du tunnel ? Y a-t-il eu par le passé, malgré l'adoption de ces valeurs limites, des dommages occasionnés ? • Comment seront réalisées les mesures en surface ? Dispositifs ? Ces mesures seront-elles réalisées sur les structures et bâtis à proximité du tunnel ? dans quels périmètres ?	
																					§3.19.4« Impacts et mesures en phase d'exploitation : évaluation de la sensibilité vibratoire »	Il n'est pas clair si ce paragraphe traite à la fois des impacts liés à la vibration tactile et au bruit solidien ?	Demande de clarification
																					§3.19.4« Impacts et mesures en phase d'exploitation : évaluation de la sensibilité vibratoire » «*L'approche proposée ci-dessous correspond à une analyse qualitative, basée sur un retour d'expérience des principaux projets de transports en commun en souterrains menés en Ile- de France depuis 30 ans. »*	Quels sont les principaux projets de transport qui permettent d'étayer le retour d'expérience ? • Les principaux projets mentionnés ont-ils des caractéristiques de trains (techno des roues / rails, vitesse d'exploitation, motorisation, longueur.) similaires à celles de la ligne 15 ouest ? En particulier avec une vitesse d'exploitation très rapide pouvant aller jusau'à 65 km/h la ligne 15 se démarque de façon importante des	Affirmation sans justification précise qui demande des informations supplémentaires

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																						autres métros et RER antérieurs (30 dernières années) ? Comment transpose-t-on l'expérience antérieure en tenant compte de l'effet de la vitesse d'exploitation qui peut influer de façon importante sur le niveau de vibrations et de bruit solidien ressentis en surface ? Idem pour la technologie des roues car il est connu par exemple que des roues pneumatiques génèrent sensiblement moins de vibrations en surface que des roues en fer ? • Les documents consignant ces retours d'expériences sont ils consultables ?	
																					§3.19.4.1 « Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base de la profondeur du tunnel» « *Une distinction a été faite sur la base de cette distance :* - *Distance supérieure à 20m : impacts négligeable à nul,* - *Distance comprise entre 20m et 15m : impacts faibles,* - *Distance comprise entre 15m et 10m : impacts modérés,* - Distance inférieure à 10m : impacts forts	A quels seuils (valeurs chiffrées) des tableaux § 3.19.1.1 (vibrations tactiles) et §3.19.1.2 (bruit solidien) se rapportent les notions « d'impacts négligeables », « d'impacts faibles », « d'impacts modérés » ou « d'impacts forts » ?	Demande de clarification
																					§3.19.4.1 « Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base de la profondeur du tunnel **Zones du territoire** / **Profondeur moyenne du toit du tunnel par rapport au TN** Abords de l'OA 291 — 37 m Abords de la gare de Bois-Colombes — 30 m Abords de l'OA 301 — 32 m Abords de la gare Les Agnettes — 23 m Abords de l'OA 311 — 24 m Abords de l'OA 312 — 21 m Abords de la gare Les Grésillons — 18 m Abords de l'OA 322 — 32 m Abords de l'OA 323 – Puits d'entrée du tunnelier — 25 m Abords de l'OA 330 — 25 m	Comment la profondeur moyenne du toit du tunnel par rapport au Terrain Naturel peut-elle être de 30 m à la gare de Bois-Colombes et de 30 m à l'OA 301 ? Ces données sont inhomogènes avec celles des coupes 2D faites au §2.2.2.9 qui donnent une profondeur moyenne du tunnel de 29 m à la gare de Bois-Colombes et de 27 m aux Agnettes ? Est-il possible de confirmer ou de corriger le tableau ? Impact sur les conclusions ? Le document a-t-il été relu / validé ?	Erreur de donnée Incohérence Demande de clarificatio

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					3.19.4.2 « Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base des caractéristiques géologiques du sol, de la présence de bâti et de la profondeur du tunnel « *Section Bécon les Bruyères - Saint-Denis Pleyel* *Sur cette section, le tunnel s'inscrit en moyenne à 26 mètres de profondeur. Aux abords de la gare des Grésillons, le toit du tunnel a été mesuré à 18 mètres sous le TN. Néanmoins, cette zone n'admet pas de centre hospitalier ou de bâtiments à fondations profondes. En l'absence de centre hospitalier ou de fondations profondes dans cette zone, et au vu de la profondeur du tunnel, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible.*»	• Pourquoi l'analyse des établissements sensibles ne prend-elle pas en compte les établissements scolaires (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant perturber les heures d'enseignement ou d'examens) et les studios d'enregistrement (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant biaiser les instruments de mesures et d'enregistrement) ? On rappelle la présence à quelques mètres du tracé entre les Agnettes et Bois-Colombes des Lycée et Collège Auguste Renoir (ayant de surcroît des fondations profondes) et du studio d'enregistrement « Malambo » (4 rue Marie-Laure à Bois-Colombes). A noter également la présence du Square Clémenceau à quelques mètres du tracé. • Nous demandons en particulier que le Lycée Auguste Renoir soit considéré comme zone sensible dans l'analyse des impacts du bruit solidien au même titre qu'il l'est vis-à-vis des enjeux du bruit (cf. §3.18.5). • Entre la gare de Bois-Colombes et celle des Agnettes, le tracé traverse des zones d'habitation très denses et très calmes de LDEN et LN majoritairement inférieurs à 50 dBA (cf. §3.18.3.3 et source Bruitparis.fr). Pourquoi l'analyse ne tient-elle pas compte de l'impact potentiel du bruit solidien sur ces zones d'habitation denses et calmes ? Le fait de ne pas prendre en compte ces zones d'habitation calmes est en contradiction avec un des principes fondateurs rappelé dans la pièce G1	Conclusion erronée ou incomplète

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																						de l'Etude initiale de l'impact du §2.18.2.4. o « *Les zones calmes en région Ile-de-France doivent être autant que possible conservées et développées. En effet, ces zones constituent un véritable enjeu de santé publique et de préservation.de la nature.* » o « *Enfin il est rappelé que les PPBE ont pour également pour objectif d'identifier et protéger les zones « calmes », ce qui augmente encore l'enjeu pour la préservation et le développement des zones calmes.*	
																					3.19.4.2 « Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base des caractéristiques géologiques du sol, de la présence de bâti et de la profondeur du tunnel » « *Section Bécon les Bruyères - Saint- Denis Pleyel* *Sur cette section, le tunnel s'inscrit en moyenne à 26 mètres de profondeur. Aux abords de la gare des Grésillons, le toit du tunnel a été mesuré à 18 mètres sous le TN. Néanmoins, cette zone n'admet pas de centre hospitalier ou de bâtiments à fondations profondes. En l'absence de centre hospitalier ou de fondations profondes dans cette zone, et au vu de la profondeur du tunnel, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible »*	La Coupe géologique au droit de la zone de passage préférentiel de la Ligne 15 Ouest - Secteur Asnières-sur-Seine de l'étude initiale G1 §2.5.4 montre la présence d'une couche importante de Remblais au droit du tracé entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes. Pourquoi cette zone de Remblais en surface, qui présente une sensibilité particulière aux vibrations, n'est-elle pas mentionnée au §3.19.4.2 comme pouvant engendrer une sensibilité vibratoire lors de l'exploitation du réseau ?	Conclusion erronée ou incomplète
																					3.19.4.4 « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation » « *Dispositifs techniques de réduction des vibrations : Dans le cas où les niveaux vibratoires modélisés seraient élevés sur certaines sections de la Ligne 15 Ouest, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place au niveau des voies de roulement.* »	Quels sont les seuils qui déclenchent l'adoption des mesures de réduction ? Ceux des tableaux § 3.19.1.1 (vibrations tactiles) et § 3.19.1.2 (bruit solidien) ? Peut-on préciser ces seuils ?	Demande de clarification

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					3.19.4.4 « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation » « Dispositifs techniques de réduction des vibrations : Dans le cas où les niveaux vibratoires modélisés seraient élevés sur certaines sections de la Ligne 15 Ouest, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place au niveau des voies de roulement. »  Exemple de dispositif possible pour roulement fer	• Quel est le gain espéré (réduction des vibrations) et éprouvé des plaques anti-vibratiles sous les traverses ? • Parmi les dispositifs de réduction pourquoi n'utilise-t-on pas les roues pneumatiques ? Ces roues permettent une réduction conséquentes et durable dans le temps des gênes vibratoires et acoustiques et offriraient de surcroît d'autres avantages comme des capacités d'accélérations / décélérations augmentées favorables aux vitesses d'exploitation et au pilotage automatique du métro de la ligne 15 ouest? • En complément des mesures de réduction envisagées, pourquoi n'utilise-t-on pas des absorbeurs dynamiques de roues ou de rails (coût environ 400€/m de voie pour une réduction importante de -3 Db à - 5 Db)	Demande de clarification
																					3.19.4.4. « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation » *« Indemnisation des impacts constatés : En phase d'exploitation, si des désordres étaient observés en surface, un dispositif d'indemnisation mis en place par la Société du Grand Paris pourra prévoir une indemnisation des personnes. Cette démarche s'appuie dans un premier temps sur les diagnostics du bâti réalisés avant le démarrage des travaux. »*	• Par quels indicateurs mesurables et quantifiables (dBv ?) et seuils associés les « désordres » seront-ils évalués ? • De quel type de « désordres » parle-t-on ? • Quels sont les type de compensation? • Quels sont les retours d'expérience sur un type de « désordre » et de compensation réalisés par le passé?	Demande de clarification
																					3.19.4.4 « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation » *« Réalisation de simulations avec mesures in-situ avant le démarrage de l'exploitation : Avant l'ouverture au public du réseau, des essais in situ sont prévus pour s'assurer des niveaux de vibrations en surface. Ces essais*	La phase de conception et de réalisation des ouvrages étant terminée, quels types d'actions découleront de ces mesures ? A quoi serviront-elles ?	Demande de clarification

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires		
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel		
																					pourront être réalisés à l'aide d'un train vibreur par exemple, permettant de reproduire le niveau de vibration d'un matériel roulant.»		
																					3.19.4.4 « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation » *« Réalisation de mesures en phase d'exploitation : Des mesures des niveaux vibratoires seront réalisées en phase d'exploitation au niveau de la surface. Il s'agit de s'assurer du niveau atteint par rapport aux résultats des modélisations. Dans le cas où des dépassements importants seront identifiés, des dispositifs pourront être mis en place. »*	• Qu'entend-on par « dépassements importants » ? quels sont les critères chiffrés et les valeurs seuil qui définissent ces « dépassements importants » ? Ceux des tableaux §3.19.1.1 (vibrations tactiles) et §3.19.1.2 (bruit solidien) ? • De quels dispositifs parle-t-on ? ceux précédemment nommés : « plaques anti-vibratiles » ? • Y aura-t-il des provisions techniques prises dès le stade de la conception de la ligne 15 qui permettront de rajouter ces dispositifs une fois la phase d'exploitation débutée sans engendrer des coûts importants de modifications ou des impossibilités (pour des raisons d'encombrements ou d'aménagements non prévus dès la phase de conception du projet par exemple) ?	Demande de clarification
																					3.19.5 « Synthèse des impacts et mesures concernant les vibrations »	• On note au'à Bois-Colombes il y a présence d'une zone de remblais admettant des bâtis hauts et des fondations profondes. Pourquoi ceci n'est-il pas également le cas entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes alors que sont notées par ailleurs dans l'étude : o La présences de Remblais en surface d'après la Coupe géologique au droit de la zone de passage préférentiel de la Ligne 15 Ouest - Secteur Asnières-sur-Seine de l'étude initiale G1 §2.5.4, o La présence des Lycée et Collège	Demande de clarification

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Renoir ainsi que d'immeubles de plusieurs étages sur le parcours du tunnel ? • Pourquoi le Lycée et le Collège Renoir ainsi aue le studio d'enregistrement « Malambo » (4 rue Marie-Laure à Bois-Colombes) n'apparaissent-ils pas dans la synthèse et ne sont pas répertoriés comme des enjeux forts ? • Pourquoi les zones denses d'habitation calmes entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes ne sont-elles pas répertoriées comme des enjeux forts ?
																					3.19.6.2 « Coûts liés aux mesures de phase d'exploitation » « *Dispositifs techniques de réduction des vibrations (rails anti-vibratiles) : Environ 80€/m* » Pourquoi les dispositifs techniques de réduction des vibrations (rails anti-vibratiles) ne sont-ils pas inclus systématiquement dans la conception de la ligne 15 ouest compte tenu du faible coût de ces dispositifs en regard des enjeux importants et des impacts potentiels vis-à-vis des vibrations (cf. remarques précédentes) ? — Demande de clarification
Registre N°2																					
Obs 13 (suite)																					**Mme STEWART :** dépose la pétition du collectif Ligne 15 Ouest signée par 230 personnes - suite sur le registre N°1 pages 8 à 18 et conclusions 1 à 3. **(Note du commissaire enquêteur** : *Pour plus de clarté de lecture l'ensemble de la pétition est retranscrite ci-dessus*.)
Obs 1		X	X																	X	**Mme LELORIEUX** : On aurait aimé savoir où exactement était prévu le puits OA291 à Bois-Colombes et quel était le parcours par rue et N° de rue suivi par le tunnelier entre les Agnettes et Bécon-les-Bruyéres.
Obs 2										X										X	**Mme Marion DURAND** : 1- Je me suis fait confirmer que l'immeuble ci-dessus (19, rue Mertens à Bois-Colombes) était bien frappé de destruction pour construction de la nouvelle gare de Bois-Colombes. 2- Je n'ai pas reçu d'information personnelle concernant le projet d'expropriation et souhaite la recevoir au plus tôt. 3- J'ai bien noté que les discussions pour parvenir à un accord "amiable" pourraient démarrer assez rapidement. 4- Il sera également laissé au propriétaire indemnisé le temps nécessaire pour qu'il trouve à se reloger. J'ai apprécié la qualité de l'accueil des représentants de la commission d'enquête et le temps accordé pour répondre à mes questions.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Obs 3		X						X	X	X							X			X	**Mme Michelle ROLLIN**: Courrier N°1 joint Mme Rollin précise qu'elle a 84 ans et a emménagé à Bois-Clombes il y a 48ans. Depuis toutes des années elle profite de son calme et de sa qualité de zone pavillonnaire loin des grandes artères. La Suite reprend le courrier de Mme Stewart reporté en Obs12 du registre 1.
Obs 4		X						X		X										X	**Mme Muriel JACQUEMARD**: Courrier N°2 joint
Obs 5								X		X										X	**M. Jean-Claude JACQUEMARD:** Voir Courrier N°3 joint
Obs 6		X	X														X			X	**Mme PARIZE** : Le parcours du métro devrait de la station "marché de Bois-Colombes" prendre l'avenue Charles de Gaulle où les riverains auraient un peu moins de nuisances, ensuite la rue Jean-Jaurès ou Gilbert Rousset. Pour vous c'est une solution trop simple, d'ailleurs vous cherchez toujours des complications, puisque l'argent ne sort pas de vos poches. Propositions : Mettre en circulation d'avantage de trains, autobus électriques, Tramways…(le futur métro fera double emploi avec le Tramway) Elle demande si ces solutions ont été étudiées.Habitant sur l'avenue d'Argenteuil au niveau de la rue Jeanne d'Arc elle souhaite avoir des explications concernant le positionnement de l'ouvrage annexe situé rue Jeanne d'Arc, quelles nuisances risque-t-elle de subir ?
Obs 7		X						X	X	X							X			X	**Mme Sandrine BOYER**: courrier N°4 joint et signe également la pétition du "collectif Ligne 15 Ouest"
Obs 8		X						X	X	X							X			X	**Mme Hélène LAVERGNE** : se rattache à la pétition du "collectif Ligne 15 Ouest"
Obs 9		X						X	X	X							X			X	**M. et Mme GARNIER-BELAAGUID** : Idem courrier N°4 Mme S. Boyer
Obs 10		X						X	X	X										X	**M. Yann CUDEY** : J'habite actuellement a Bois-Colombes, dans la zone du trace de la future ligne 15 Ouest, et je me pose un certain nombre de questions relatives à l'impact de ce projet sur mon cadre de vie. Tout d'abord je ne comprends pas pourquoi le quartier où j'habite n'est pas considéré comme une zone calme d'habitations, alors qu'un quartier proche d'Asnières-sur-Seine, aux mêmes caractéristiques, est inscrit dans cette catégorie. Ensuite, la SGP recommande de << privilégier le passage sous des emprises et voies publiques >>. Or, sur Bois-Colombes, le tracé dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface. Enfin, l'étude d'impact dans son ensemble me semble peu convaincante sur les questions relatives aux nuisances sonores et vibratoires, n'apportant souvent comme argument que des généralités sur la profondeur du tunnel, alors que c'est plutôt de la nature des sous-sols que dépendra la propagation des bruits et des vibrations, et celle-ci n'est pas connue en détail à cette étape du projet. Je me suis installé à Bois-Colombes il y a plus d'un an maintenant, recherchant le calme et la qualité de vie offerte par ses petites rues et ses maisons particulières. Dans une région saturée de nuisances de tous ordres, il me semble important de préserver ces espaces de << respiration >>. Je demande donc aujourd'hui que les engagements de lutte contre les nuisances soient respectés. Cela peut passer, il me semble, par une augmentation de la profondeur du tunnel ou par la modification du tracé suivant les principaux axes de circulation en surface. Cela peut également passer par des dispositifs du type des roues pneumatiques, sur le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					modèle de ceux qui vont être mis en place sur la ligne 15 Sud. Dans le cas où ces engagements ne seraient pas tenus, je demande que soient mis en place des règles d'indemnisation. Ces règles devront également intégrer l'indemnisation des éventuelles dégradations ou de la fragilisation des bâtis du fait du projet.
Obs11		X	X						X											X	**Mme ou M. CHITOT** : A assisté à la réunion concernant le métro du GPE et s'étonne que le trajet choisi passe au niveau de l'avenue d'Argenteuil, à travers la zone pavillonnaire en sous-sol. Des constructions importantes étant prévues en ces lieux, il me paraît plus judicieux d'utiliser en sous-sol d'utiliser le passage suivant la rue du Général de Gaulle. Par ailleurs n'y aura-il pas des nuisances importantes au niveau pris en compte au niveau aérien des puits d'aération ? En outre a-t-il été pris en compte la présence de la présence de la nappe phréatique dans cet environnement ?
Obs 12								X		X						X				X	**Mme LE LORIEUX** : Dans le dossier traitant de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 4-2-2 le tunnel passe sous l'église à plus de 15 mètres (on n'écrit pas 30m), le même tunnel passe aussi dans d'autres documents avenue Albert qu'en est-il exactement ? Que devient d'ailleurs l'avenue Albert ? Sur certains plans elle n'apparaît même plus quand elle est *amorcée(?)*, certains pavillons cadastrés n'y apparaissent plus et laissent place à un vide. Dans un document référencé J, on prévoit que le métro permettra de désengorger le trafic actuel de seulement 15%. Cela vaut-il le coup d'engager un chantier aussi gigantesque si on sait qu'une fois fini, il y aura autant de saturation vu l'augmentation de population. On en veut toujours plus ! Jusqu'où va-t-on aller comme cela ? Une fissure restant toujours une fissure, même colmatée, comment le Grand Paris compte-t-il dédommager les propriétaires des fissures occasionnées par les vibrations qui peuvent n'apparaître que plusieurs mois après le passage du tunnelier (avec des clopinettes comme d'habitude !) Les vibrations n'interviendront pas qu'au dessus du tunnel mais se répercuteront dans tout le quartier, quelles assurances seront souscrites pour ce chantier ?
Obs 13		X						X	X	X							X			X	**Mme Hélène LAVERGNE** : écrit qu'elle souhaite ajouter son nom et sa signature à la pétition du collectif Ligne 15 OUEST
Obs 14		X						X	X	X							X			X	**Mme Monique GROS** : écrit qu'elle souhaite ajouter son nom et sa signature à la pétition du collectif Ligne 15 OUEST
Obs 15	X	X						X	X	X							X			X	**Mme Hélène LAVERGNE** : Remarques dans le cadre de la commission d'enquête publique sur l'ouvrage d'art « Tunnel entre Bécon-les-Bruyères et Bois-Colombes » lors de la construction de la ligne 15 Ouest du Projet de Grand Paris Express Quartier concerné: Rue des Bruyères (Asnières)-Rue Pierre Joigneaux (Asnières et Bois-Colombes)-Rue Jean Jaurès (Bois-Colombes) Ces rues vont être touchées par le passage du Grand Paris Express. **IMPLANTATION DU TRAJET DU TUNNEL DANS LE QUARTIER :** Le dossier a beaucoup avancé depuis le printemps (les travaux de forage dans la Rue Balzac -Asnières – y ont contribué). Et le positionnement des tunnels est maintenant prévu d'une façon nettement plus précise. En revanche, localiser précisément le passage du tunnel reste une opération difficile, les responsables de la permanence ouverte au public ne disposant pas des informations cadastrales. Quant aux documents disponibles, ils sont trop généraux pour trouver précisément les emplacements concernés. RIEN ne figure non plus à ce sujet sur le site de la Commission

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					d'enquête, alors que la mise à disposition de ce tracé eut été utile pour l'information du public. Lors de la dernière permanence de jeudi dernier 22 octobre 2015 (il y en a eu trois seulement ces dernières semaines à des horaires peu compatibles avec une activité professionnelle), il a été possible de découvrir où passerait précisément ce train, au niveau de la rue Pierre Joigneaux : Compris dans un faisceau allant du n° 28 au n° 48 (côté Bois-Colombes) (information obtenue grâce à un membre du personnel de la Mairie présent par hasard) **PROFONDEUR ET GABARIT GENERAL DU TUNNEL :** A force d'insister, il a aussi été possible d'obtenir l'information de la profondeur réelle du tunnel qui traversera nos rues et nos terrains. A savoir : profondeur des rails située à 19 mètres au niveau de la rue Pierre Joigneaux. Soit avec la hauteur inhérente à ce genre d'ouvrage, une profondeur maximale à 9-10 mètres sous les maisons et les jardins pour le plafond du tunnel... Penser que la largeur du tunnel comprend à minima 2 voies (taille des voitures estimées à 3m environ plus espaces par rapport aux cloisons et entre les rames circulantes), et sans doute une 3ème voie de sécurité, sans compter les dispositifs techniques (estimation possible = 10 à 15m à minima) **DISPOSITIF ANTI-VIBRATIONS ET QUESTION SUR LE MAGNETISME EVENTUEL DU A LA VITESSE :** Par ailleurs, il ne semble pas prévu à l'heure actuelle de dispositif anti-vibrations au passage des trains, dont la vitesse de croisière serait 30-50km/h et pourrait aller jusqu'à 100km/h. Information à prendre avec précaution car il n'y avait aucun technicien pour répondre. Cependant, il n'a pas été possible de savoir si tous les trains s'arrêteraient dans nos deux gares (auquel cas les trains ne prendraient pas de vitesse). Si l'un des arrêts ne devait pas être systématiquement marqué, la vitesse serait, bien entendu, largement supérieure à 30km/h... Dans ces conditions, un effet magnétique est aussi à craindre, le passage de courant électrique générant toujours du magnétisme qui ne peut être absorbé que par la profondeur. Ce thème n'est abordé nulle part, ce qui est dommageable à l'information complète du public. **QUALITE DU SOUS-SOL (EAUX SOUTERRAINES) ET EFFETS SUR LE BATI ANCIEN ET LA VEGETATION (ARBRES ANCIENS DE GRANDE HAUTEUR) :** Des habitants d'autres quartiers de Bois-Colombes ont fait remarquer que notre sous-sol, sablonneux, était très humide, traversé par des ruisseaux souterrains nombreux et une nappe souterraine proche de la surface. A notre connaissance, deux maisons du quartier ont encore trace de puits (voir photo jointe). Pour réaliser l'ouvrage d'art du tunnel, un assèchement sera impératif nous a-t-il été dit. L'impact sur les fondations des maisons ne semble pas avoir été à l'ordre du jour... Or il semble que les fondations des maisons anciennes bougent lorsque la qualité du sol qui les soutient est modifiée en profondeur. Sans parler de la végétation, et notamment des arbres anciens qui peuvent pâtir de l'assèchement du sol comme de la taille brutale de leur système racinaire (rappel : la profondeur de ce dernier est généralement égale à la hauteur de l'arbre visible, sauf pour les conifères). **MISE A L'ECART DES AUTRES TRACES S'APPUYANT SUR LES AXES DE VOIRIES :** Il est à noter que le choix du tracé proposé semble (dans notre quartier où la profondeur prévue de l'ouvrage est faible) avoir été d'éviter les immeubles disposant de parkings souterrains. Ce qu'il est possible de détecter sur les cartes mises à disposition laisse voir que tous ces immeubles semblent soigneusement écartés du trajet retenu. Au prix d'un risque sur l'ensemble du patrimoine pavillonnaire de notre quartier. L'utilisation de l'axe de la rue des Bourguignons peut encore être envisagée, accompagné de celui de l'avenue Faidherbe. A condition bien sûr, d'utiliser la Gare Lisch (Voir ci-dessous). Dans l'hypothèse où la Société du Grand Paris refuserait de revoir ses tracés, il est indispensable qu'elle prévoit d'enfoncer l'ouvrage plus loin de la surface afin que les désagréments soient moins importants. Ces choix actuels sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					manifestement le résultat d'un souci d'économie de la part de la Société du Grand Paris. A ce sujet, tous élus, opérateurs et public savons que les coûts prévus à l'origine sont TOUJOURS largement dépassés. De même pour les délais. Dans ces conditions, prévoir une étude plus proche des habitants, respectueuse de leur habitat, de l'environnement (à une époque où tout le monde parle espace vert et naturel), limiterait les coûts dus aux impacts négligés lors de l'étude préalable. Y compris sur la santé... **GARE DE BOIS-COLOMBES ET PATRIMOINE FERROVIAIRE (GARE LISCH)** : La Gare Lisch est depuis des années laissée à l'abandon et seul un projet culturel a été un temps envisagé. Cette gare est excentrée par rapport aux habitations, est implantée sur un terrain ferroviaire, se trouve dans l'axe de la rue des Bourguignons. Pourquoi n'avoir pas étudié cette option ? Rien ne s'oppose à ce qu'elle le soit encore. En effet, tout l'impact économique réclamé par les élus locaux ne serait en rien modifié, au contraire. Ce serait redonner vie à cette « presqu'île » urbaine abandonnée depuis les années 30. **COLLECTIF LIGNE 5 OUEST** Un collectif d'habitants de Bois-Colombes s'est constitué depuis plusieurs mois. Certains ont des compétences techniques qui leur permettent de faire des contre-propositions (passage sous la voirie, par exemple la Rue des Bourguignons ; projet initialement envisagé et rejeté à cause du coût). INFORMATIONS : Existence d'un puits au 38 rue Pierre Joigneaux à Bois-Colombes. Situé à 30m de la rue. Un autre puits a été fermé en 2011 au 30 de la même rue à 20m de la rue. Photo jointe.
Obs 16		X						X		X										X	**Mme RIOTTE** : Habitants de Bois-Colombes nous sommes très inquiets de l'impact du projet de la ligne l5 ouest sur notre habitation et notre environnement, compte tenu du tracé actuellement en projet. Nous vivons à Bois Colombes depuis 1998 ; nous avons choisi de nous implanter durablement dans cette petite commune en raison de son calme, de sa tranquillité et de son caractère pavillonnaire, caractéristiques d'ailleurs souvent soulignées par notre Maire à très juste titre. Nous constatons aujourd'hui avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. A la lecture de l'étude d'impact, nous vous demandons instamment : - le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur (comme recommandé dans l'étude d'impact du projet « Grand Charles de Gaulle Express », aux caractéristiques semblables à celles de la ligne 15 Ouest), soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface, sachant que le métro passera toutes les 2 mn pendant 7 sec (ou 14 sec si 2 rames se croisent). Pour rappel le tracé de Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11 Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies) ; - que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de ceux validés pour la ligne 15 Sud. - que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; - des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations. ; - Le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale. En effet, en ce qui concerne le tracé, le projet actuellement présenté pour la portion de voies entre la Gare de Bois Colombes et celle des Agnettes passe sous un très grand nombre de pavillons et de jardins, au mépris des engagements pris par la SGP. Je me permets à cet effet de vous remettre en mémoire un courrier adressé par Madame Rivière, SGP, à Monsieur Révillon, Maire de Bois Colombes, le 28 novembre 2014. Dans ce courrier, Madame RIVIERE précisait en réponse aux premières interpellations du Collectif qui s'est constitué pour défendre la qualité de vie des Bois Colombiens : « ...la SGP a privilégié autant que possible une insertion sous les emprises publiques, en particulier sous les voiries afin de minimiser les impacts sur le bâti existant et limiter les acquisitions foncières de sous-sols (tréfonds), sous les propriétés privées » Si nous comprenons que le tracé ne peut pas toujours éviter le passage sous des emprises privées lorsqu'il n'y a pas de grands axes de voirie dans sa proximité, nous ne comprenons pas pourquoi le projet de tracé entre les gares de Bois-Colombes et celle des Agnettes n'exploite pas la proximité de l'avenue Charles de Gaulle qui est une voie très large : nous demandons fermement qu'un tracé qui passe sous cette avenue soit privilégié, même s'il s'avère plus couteux : il en va de la conservation des caractéristiques de vie qui font la particularité et tout l'attrait de Bois-Colombes. Le collectif ligne 15 Ouest a travaillé sur le sujet. En effet, un tracé passant sous l'avenue du Général de Gaulle permettrait clairement de réduire les nuisances vis-à-vis des habitations. Si ce trajet a réellement été étudié, puis écarté, cela indique que le passage sous les voies publiques n'est pas « LA » priorité. Nous comprenons que les localisations en surface sont définies en premier (gares et puits), et qu'à partir de ces localisations un tracé contraint par des considérations techniques (ex : courbures) est proposé. Mais, l'écartement de l'option « Général de Gaulle » devrait alors pouvoir être expliquée au regard d'une analyse de plusieurs autres possibilités de localisation du prochain puits de surface. De plus les avantages de cette option (moins de nuisances pour les habitations) ne semblent pas avoir été pris en compte dans le choix du positionnement de la gare. En ce qui concerne la profondeur du tracé, une question se pose aussi : la SGP nous parle d'une profondeur de 27 à 29 mètres au départ de la gare de Bois-Colombes vers celle des Agnettes. Mais nous ignorons quelle sera la profondeur du « point le plus haut » du tunnel. Lors de notre rencontre avec un membre de la Commission d'enquête le 22 octobre, à la mairie de Bois-Colombes, il nous a été dit que ce « point haut » serait, lui, situé à une profondeur de 17 à 19 mètres ! Mais aucun écrit qui soit facile d'accès compte tenu du caractère fondamental de cette information ne nous est proposé dans le cade de l'enquête publique, ce qui est anormal.
Obs 17	X	X						X	X	X							X			X	**Mme Monique GROS** : dépose la même contribution que Mme Lavergne (Cf. obs. 15 ci-dessus)
Obs 18		X							X											X	**Mme CAVALERI** : courrier N°5
Obs 19		X						X		X										X	**M. Jean RIOTTE** : Idem Obs 16 Mme RIOTTE
Cour 1		X						X	X	X										X	**Mme Michelle ROLLIN :** a 84ans et habite depuis 48ans à Bois-Colombes rue Victor Hugo au niveau du tracé de la Ligne 15. Très inquiète des impacts de ce projet sur son habitation et son environnement elle souligne que calme et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					qualité de vie sont des enjeux forts pour les B-Colombiens et constate que: - toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. - d'autre part, l'étude d'impact qui est présentée s'avère très insuffisante au regard d'autres études d'impact, ce que souligne également la Haute Autorité Environnementale. La conception du projet ne répond pas à toutes ses recommandations, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires. Elle comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées. Enfin elle ne comporte aucun engagement. Habitant juste au-dessus du tracé et sachant que le métro passera toutes les 2 minutes pendant 7sec. Elle demande instamment : - le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur, soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface. . Elle rappelle que le tracé sur B-C dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation contrairement à la recommandation de la SGP de **« privilégier le passage sous des emprises et voies publiques »** comme l'av. C. de Gaulle ou la rue des Bourguignons. - **que le tracé de la ligne sur la commune de B-C soit conforme à la recommandation de la SGP;** - **que l'intégralité de la Ligne 15 soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires, à l'identique de la Ligne 15 Sud ;** - **que la Ligne 15 ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ; - **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés.** En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - **le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale.**
Cour 2		X						X		X											**M me Muriel JACQUEMARD :** Habitante d'un pavillon au 3, villa des orties à B-C qui doit être impacté par le tracé de la Ligne 15 ainsi que d'autres petites rues étroites (entre 3 et 6m de large) de B-C. Elle rappelle que la **SGP affirme avoir privilégié le passage sous des emprises et voies publiques !** Et précise qu'un tracé sous la D11 (Av C. de Gaulle) répondrait de ce fait au cahier des charges. Par ailleurs elle demande : - que pendant la phase travaux, des vibrations étant forcément générées et risquant de fissurer les bâtis concernés, **tout soit fait pour prévenir les risques de dégradation.** - que concernant les futures nuisances sonores du trafic **la Ligne 15 soit systématiquement équipée de dispositifs antivibratoires sur toute sa longueur, afin que la Ligne 15 ne génère aucun bruit de jour comme de nuit** - enfin, un ouvrage d'une telle envergure entraînant une modification de la structure des sols provoquera une fragilisation des habitations **- Quelles sont les assurances prévues pour l'indemnisation des dégâts ?**
Cour 3								X		X											**M Jean-Claude JACQUEMARD :** Propriétaire d'un pavillon au 3, villa des orties à B-C, doit être impacté par le tracé

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					de la Ligne 15. Il demande : - quelles seront les nuisances (bruits et vibrations) qu'il ressentira après la construction de l'ouvrage ? Quels sont les dangers des ondes électromagnétiques, relatifs au courant qui sera utilisé pour la traction des trains ? - si une compensation sera octroyée en raison de la moins-value apportée du fait de la présence du métro dans les tréfonds de sa maison en cas de revente de son bien.
Cour 4		X						X	X	X										X	**Mme Sandrine BOYER**: En tant qu'habitante de B-C se montre très inquiète des impacts de ce projet sur son habitation et son environnement. A choisi cette commune et particulièrement ce quartier pour son calme et sa qualité de vie. Malgré ces enjeux forts elle constate que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet. Elle constate à la lecture de l'étude d'impact que la conception du projet : • ne répond pas à toutes les recommandations de la HAE, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; • comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; • ne comporte aucun engagement. Elle demande donc instamment : • **le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances**, **soit par augmentation de la profondeur** (comme recommandé dans l'étude d'impact du projet « Grand Charles de Gaule Express », aux caractéristiques semblables à celles de la ligne 15 Ouest), soit par **modification de tracé en fonction des axes existants en surface**, sachant que le métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 sec (ou 14 si 2 rames se croisent). Elle rappelle que le tracé sur B-C dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue C. de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11Bis est de 15mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies) ; • **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de ceux validés pour la Ligne 15 Sud.** • **que la Ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ;** • **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés.** En effet un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; • **le respect absolu des recommandations de la HAG**
Cour 5		X						X												X	**M. et Mme Philippe CAVALERI** : Joignent leur voix à celle des habitants de Bois-Colombes pour faire part de leurs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					inquiétudes et questions suscitées par le projet du Grand Paris et l'impact que cela aura sur nos maisons. En ce qui concerne le tracé nous demandons qu'il soit modifié afin de passer sous les grandes artères de nos villes. Nous demandons également que la profondeur soit augmentée de 10m et que la ligne 15 soit équipée de roues pneumatiques pour éviter toutes nuisances sonores et vibratoires.
Commune de Courbevoie																					
Obs 1		X						X												X	**M.PONTEREAU:** Résidence 2-3 av. parc et 9, place Charras Questions posées en réunion préalable et en attente de réponses concernant: l'étude du creusement de la ligne E (EOLE) sous notre résidence (parking 3 étages en sous-sol) la profondeur des fondations n'est documenté sur aucun schéma du maître d'ouvrage. - A quelle profondeur passera la ligne 15 place Charras - Quelles nuisances sont à prévoir? - Nous souhaitons que la ligne E et la ligne 15 soient creusées plus en profondeur au niveau de la place Charras.
Obs 2																	X			X	**M. BOISSELIER:** Ne remet pas en cause l'intérêt public du projet mais attire l'attention sur les besoins d'amélioration de l'existant en particulier la ligne L. St Lazare – Courbevoie.
Obs 3																	X	X			**M. et Mme ROCHE**: projet excellent pas de réserves. Dommage qu'il ne soit opérationnel pour la partie qui nous concerne qu'en 2027. Il devrait rendre la relation entre Roissy airport et Paris plus présentable pour les voyageurs étrangers.
Obs 4		X						X													**ANONYME: Résident au 2 avenue du parc à Courbevoie,** je vais être à la croisée des 2 tunnels EOLE et du métro Grand Paris. Merci de nous communiquer le détail du croisement entre les 2 tunnels dans le boulevard Gambetta et la place Charras. Quelles profondeurs pour chacun des 2 tunnels? Où se fait précisément le croisement? Est-il prévu des tapis anti-vibration pour l'installation des rails? Quel est le niveau de nuisances sonores autorisé au maximum au passage des métros sous les immeubles?
Commune d'Asnières sur Seine																					
Registre N°1																					
Obs 1																	X			X	**M. DOB d'Asnières** évoque: - les dépassements financiers considérables du Tunnel sous la Manche. - N'a pas trouvé les motivations de la construction dans le dossier - N'a pas trouvé qui répondra aux questions
Obs 2			X					X		X		X		X						X	**M. CONTENCEAU** collectif Ligne 15 ouest indique que: - D'après lui les études d'impact portent uniquement sur le volet socio-économique - Souhaite connaître les mesures prises concernant les nuisances liées au bruit (vibrations au passage des trains,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					bruits et poussières près des puits). Sur le premier point souhaite que des systèmes anti-vibratiles soient posés. - Un ouvrage souterrain impact directement la nature des sols, ce qui peut provoquer à terme des affaissements, vibrations, fissures. Quelles garanties seront offertes quand au devenir du bâti? Quelles Indemnisations en cas de dégradations? - Puit d'aération de la rue Jeanne d'Arc: Interrogation concernant les nuisances sonores et environnementales (poussières). Pendant les travaux quel va être le plan de circulation rue Jeanne d'Arc. Comment les gravats vont-ils être évacués? - Valeurs des biens: Processus d'indemnisation en cas de dévalorisation d'un bien? Durant les trvx quasi impossible de vendre un bien. Une indemnisation est-elle prévue? Cette interrogation concerne principalement les abords des gares et des puits d'aération. - La mise en place d'un référé préventif est-elle prévue ?
Obs 3		X		X														X			**Mme BARTHELEMY**: - Précise que c'est un très beau projet mais demande que l'on pense à créer des parkings pour éviter le stationnement de voitures qui ne bougeront pas de la journée. - Souhaiterait avoir connaissance d'un tracé plus précis.
Obs 4		X						X												X	**M et Mme JOULIE** 40, rue J. d'Arc Asnières: - S'inquiétent des nuisances sonores et des vibrations ainsi que des pollutions pendant et après les trvx. - Souhaiteraient des plans plus lisibles
Obs 5		X						X												X	**Mme BEAURUEL** Av des chambards Bois-Colombes - Aurait aimé avoir des plans de tracé plus précis entre les Agnettes et Bois-Colombes. Souligne qu'il n'est pas possible de lire le nom des rues concernées. - Demande quelles mesures sont prévues pour éviter le ressenti des vibrations par les habitants en surface - S'interroge sur le passage du tracé sous l'avenue des chambards et non sous un axe plus important comme la rue Charles de Gaulle à Bois-Colombes? Pourquoi?
Obs 6		X																		X	**ILLISIBLE** souhaite un tracé plus précis entre Bécon et Bois-Colombes
Obs 7		X						X												X	**Mme. H. COMMON** rue de champagne: - Souhaiterai un plan plus précis du tracé de voie entre Bois-Colombes et Bécon. - Crainte de vibrations et ondes électromagnétiques.
Obs 8				X																X	**Mme Marie-Laure LEGER**: S'interroge sur l'aspect pratique de l'utilisation des gares par les passagers: il me semble que le nombre d'ascenseurs est très insuffisant au regard de la profondeur des gares et du nombre de voyageurs prévu au quotidien (gare de Bécon: -36m / 55000 voyageurs / jour). Les escalators sont supportables à condition qu'ils ne soient pas trop profonds ; quant aux escaliers, réfléchissons à la profondeur (rappel : -36m) Ne pas oublier des surfaces suffisantes pour garer vélos et (quelques) voitures.
Obs 9																				X	**M. E.GARRIGUES** Expert technique émérite: Dépose la pétition Collectif Ligne 15 Ouest Cf Registre 1 de bois-Colombes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Registre N°2																					
Obs 1										X										X	**Mme BURNET** : signale que le groupe d'immeubles cis du 16 au 28 de la rue Balzac (92600-Asnières) a été bombardé pendant la dernière guerre mondiale. Les étages supérieurs ont été démolis et reconstruits par la suite. De plus des fissures se sont ouvertes dans certaines façades, c'est le cas au 20 rue Balzac où la fente qui va du 1er au 4ème étage, a été colmatée assez récemment. D'après l'architecte présent, l'immeuble aurait du être "ceinturé". De plus les fondations de ces immeubles de même que le plancher des caves reposent à même le sol, comme dans beaucoup d'immeubles anciens. Ne craignez-vous pas que la construction du tunnel et le passage des trains n'engendrent des vibrations fragilisant ces bâtiments?
Obs 2				X			X													X	**Mme Agnès BERGER** : On nous dit qu'implanter une gare aux multiples contraintes dans un mouchoir de poche comme la place de la résistance à Bois-Colombes c'est : – « Parce qu'il y a 35000 habitants dans un rayon de 1km autour de la gare de Bois-Colombes » mais tous ne l'empruntent pas et se répartissent naturellement, selon leur quartier d'habitation, entre les gares de proximité qui entourent la ville : Bécon-les-Bruyères et des Vallées pour le Sud ; la ligne 13 du métro (les Agnettes) pour le nord et pour les habitants du centre-ville, la gare principale qui permet de rejoindre Paris-St Lazare en 10 mn… – « Pour désengorger la gare principale » 1 seul train par tranche de 10 mn pour St Lazare aux heures de pointe est-ce suffisant ? – « Pour aider les habitants du Val d'Oise à accéder au métro du Grand Paris » Dans ce cas pourquoi ne pas leur construire leur propre gare dans le Val d'Oise, où ils en auraient tant besoin ? – « Pour inciter la population à délaisser la voiture au profit des transports en commun » dans une ville déjà aussi bien desservie que bois-Colombes, rajouter une énième gare, est-ce une solution ?
Obs 3																					Complément de signatures de la pétition du collectif Ligne 15 Ouest portant le nombre de signataires à 220.
Obs 4									X	X		X								X	**Mme Laure ELGARANI** : Habitant au 15, rue des frères à Asnières environ à 100m de la future gare du GPE. - 1 - Comment/quand savoir si je suis concernée par les constats avant travaux prévus par le projet ? - 2 - La zone d'intervention potentielle est-elle égale à la zone d'impact des travaux et, par la suite de l'exploitation ? à la lecture du document, je ne sais pas si cela occasionnera des nuisances sonores ou pas. - 3 – En page 316 de la pièce G2 – étude d'impact, je déduis que je suis très impactée par le bruit du chantier. Les mesures page 312 (pièce G2 §3.18.3.5) sont-elles tout ce qui sera mis en place ? Cela ne nous donne pas beaucoup d'information, ni de rassurance. Idem en G2 §3.18.4.4 p323, je suis en zone d'impact modéré de l 'exploitation mais aucune mesure n'apparaît dans le tableau G2 §3.18.5 « mesures ».
Commune de Nanterre																					
Obs 1																		X			**M.BELGOLDERE :** habite 6 place Foch, ce projet est ambitieux mais structurant pour l'ouest parisien. Il faudra le faire tôt ou tard. Alors avançons ! fonçons ! C'est un super projet. Pourquoi ne pas envisager du crowdfundind pour faire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					participer directement la population
Obs 2									X									X			**Anonyme** : Je soutiens les transports en commun et les projets d'extension Veillez à ne pas trop bétonner et à replanter des arbres, et éviter des couloirs à vent !
Obs 3							X				X			X				X			**Copropriété de la Vieille Fontaine** : 17bis rue Gambetta, cette copropriété est située juste à proximité de la Place de la Boule et très proche de la future émergence de la gare du GPE (cf plan joint). Ils s'inquiètent des nuisances qu'ils vont subir : -en phase travaux : bruit, air, circulation de chantiers Ils interrogent sur la signification de la zone d'intervention potentielle indiquée sur le plan -en phase exploitation : système de ventilation, bruit dû aux flux de circulation (piétons et voitures)ux abords de la gare Ils interrogent sur le bon dimensionnement de la longueur des quais Ils sont favorables au projet et à l'implantation d'une gare à la Boule, ils demandent d'être associés au projet et d'être concertés pendant les travaux
Obs 4		X	X							X										X	**Mme GAGNADOUX,** habite 80 av. du Docteur Charcot (parcelle CE125). Cette parcelle fait partie des parcelles envisagées pour l'implantation de l'OA 252. Sa famille n'a pris connaissance que le 27/10/15 d'une lettre de la SEGAT en date du 14/10/15 et exprime son mécontentement sur la procédure d'expropriation. En effet cette dame est âgée de 89ans et y réside depuis 61 ans dans un environnement calme et serein, sa santé ne permet ni déménagement ni travaux. Ses proches habitent à proximité et toute l'organisation familiale de soutien serait ainsi mise en cause. Comment serait-il possible d'annihiler toute l'œuvre d'une vie, faite de privations pour l'entretien et l'amélioration de son bien ?. Par ailleurs dans le quartier sont localisés un centre aéré, une crèche collective, des écoles, une piscine… Ils demandent de trouver absolument une alternative à ce projet
Cou 1							X		X		X			X						X	**Collectif de riverains place de la Boule-Bd Hérold** : remet une pétition sous forme de questionnaire (10 signatures + président conseil syndical du 10/26 Bd Hérold représentant 227 copropriétaires) : - Dans quel périmètre se situera l'emprise du chantier ? - Sur quelle surface de chantier sera engagé le maitre d'œuvre en charge de la gare ? - Pourquoi y a-t-il indiqué sur le plan général des travaux (pièce E page 8) un secteur d'intervention potentielle du projet sur le Bd Hérold ?, y a-t-il prévu d'autres projets immobiliers ou d'urbanisme ? Demande que cette zone d'intervention potentielle sur le Bd Hérold soit retirée - Quand sera faite une étude de circulation et de stationnement sur la zone pendant la période des travaux ?, demande une étude indiquant l'augmentation des temps de transports - Quelles sont les demandes intégrées dans l'appel d'offre aux maitres d'œuvre concernant l'impact chantier sur la vie des riverains ? - Qui a la responsabilité du remplacement des arbres qui seront arrachés ? - Qui est en charge de la coordination des travaux : gare GPE La Boule, gare du Tram, Immeuble France-Habitation ? - Qui est en charge de la mise en place des scénarios de réalisation ?
Cou 2							X			X	X			X						X	, **Syndicat des copropriétaires 10/26 Bd Hérold** : la gare de Nanterre La Boule va être édifiée sur le lot N°3 (parking Décathlon) d'un ensemble immobilier soumis à un règlement de copropriété. Le changement d'affectation de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					ce lot , actuellement commercialedoit être soumis à l'approbation de l'assemblée générale du syndicat et ne peut être autorisé qu'à l'unanimité. Le syndicat constate qu'à ce jour aucune consultation n'a été programmée par la SGP. Il pose par ailleurs les questions suivantes : - emprise de chantier et durée - impact chantier : circulation, nuisances sonores, y aura-t-il des travaux de nuit ? - y a-t-il une étude de circulation et stationnement ? que signifie zone potentielle du projet sur le plan ? - compte tenu de la durée des travaux, quelle garantie sur les opérations immobilières (risque de moins-value)? - y a-t-il d'autres projets immobiliers ou d'urbanisme sur cette zone ?
Cour 3	X		X	X	X		X	X	X		X	X		X			X	X			**<u>Ville de Nanterre</u>** : **1-Remarques d'ordre général** : D'une manière générale, la ville se félicite que la ligne 15 ouest du Grand Paris Express desserve Nanterre via deux gares implantées sur son territoire : l'une dans le secteur des Groues, l'autre place de la Boule. Par ailleurs, nous souhaitons également souligner la qualité des échanges que nous avons pu avoir avec les équipes de la SGP tout au long du processus des études. L'intermodalité joue un rôle prépondérant pour insérer le réseau GPE dans un système de transport global cohérent et susceptible de gagner des parts modales sur la voiture. En 2025, ce sont 5 pôles gares qui couvriront le territoire de Nanterre, rendant l'accessibilité piétonne à une desserte métropolitaine plus aisée. Pour autant, une partie du territoire demeure hors des périmètres d'attractivité piétonne des pôles gares. C'est pourquoi le traitement des espaces publics aux abords des gares doit intégrer les différentes composantes et définir une place juste pour l'ensemble des usages du pôle gare (piétons, cyclistes et bus). L'automobiliste n'a en revanche pas vocation à s'insérer dans ce schéma de mobilité. Le métro GPE répond principalement à des déplacements domicile-travail pour des distances supérieures à 5 km. Pourtant, la mobilité de proximité reste toujours très majoritaire puisque 65 % des déplacements franciliens font moins de 3 km. Aussi, le renforcement de la desserte métropolitaine par le projet GPE ne peut masquer les besoins toujours aussi prégnants des petits et moyens déplacements qui s'effectuent à pied, en vélo et en bus. Autrement dit, les déplacements inter quartiers, encore majoritaires dans le schéma de mobilité francilien, ne s'effectueront pas par le métro GPE. Il y a donc bien un enjeu de complémentarité à trouver dans l'aménagement des abords des gares. **<u>2-La Gare des Groues</u>** *<u>Le périmètre de l'enquête</u>* Le secteur des Groues a vocation à accueillir deux gares (SGP et Eole) et, à l'heure actuelle, le projet de gare LNPN n'est malheureusement pas écarté. Or, le fait qu'il n'y ait pas de coordination entre les enquêtes publiques en cours (Grand Paris Express et Eole) est regrettable, dans la mesure où il eut été préférable que l'enquête publique porte sur l'ensemble des projets d'infrastructures de ce périmètre, plutôt que de mener des enquêtes publiques parallèles qui ne donnent pas nécessairement une vision globale. Par ailleurs, le fait que le projet LNPN ne soit pas soumis à l'enquête publique dans les mêmes temps ne fait que renforcer que le projet de gare à grande vitesse dans le secteur des Groues soit définitivement abandonné. *<u>La conception de la gare</u>* Objet architectural phare dans l'aménagement du quartier des Groues, la gare GPE vient constituer avec la desserte Eole et la proximité immédiate de Nanterre Préfecture, un pôle métropolitain de premier ordre en Ile-de-France. L'amélioration de la desserte en transports en commun était une condition préalable à l'aménagement du 11ième quartier de Nanterre. En ce sens, la Ville de Nanterre reçoit favorablement l'arrivée de la ligne 15 Ouest. La Ville attire l'attention de la maitrise d'ouvrage sur le phasage de la ligne 15. Nanterre sera le terminus du tronçon Noisy Champs -

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Nanterre Les Groues entre 2025et 2027. Les flux de correspondance avec le RER Nanterre Préfecture seront particulièrement importants. Aussi, le dimensionnement et le traitement qualitatif des espaces publics nécessiteront une attention toute particulière. La Ville compte sur une coordination renforcée de l'Epadesa/CD92/Eole/SGP pour étudier plus finement les flux piétons, les accès, et le dimensionnement adapté des espaces publics. La conception de la gare figurant sur le dossier d'enquête publique n'est plus d'actualité. La gare est désormais conçue en « gare ilot ». Le bâtiment voyageur s'insère dans un programme complexe plus vaste en emprise, lequel est composé de commerces, de bureaux et de logements. Cette nouvelle conception de la gare pose la question du devenir des lignes orange et verte prévues après 2030. La Ville s'interroge sur l'insertion de leur boîte génie civil, compte tenu des projets immobiliers en superstructure. Ces lignes ne sont pas budgétées et ont un avenir incertain (horizon après 2030). Pour autant, leur réalisation est évoquée dans le rapport de l'enquête publique. La réalisation des boites génie civil en tranchée ouverte ne sera plus possible avec le nouveau plan masse envisagé sur le quartier de gare. Sans réalisation préalable de ces boites de gares souterraines, leur devenir devient incompatible avec le projet urbain. *La stratégie d'intermodalité* Le quartier des Groues se veut être exemplaire en matière de développement durable et notamment en matière de mobilité et d'espace public. L'accent est mis sur la mobilité de proximité. Pour ce faire, la Ville vise une pacification de l'espace public et une priorité absolue donnée aux modes actifs. Le fonctionnement du pôle est à réfléchir en complémentarité avec le pôle de Nanterre Préfecture. 4ème gare/station RATP d'Ile de France en termes de fréquentation, Nanterre Préfecture concentre déjà plusieurs lignes du bus. Les arrêts sont disposés sur le boulevard Pesaro, situé à 250 m de la gare GPE / Eole des Groues. La Ville demande que les fonctionnalités bus (terminus, régulation) soient concentrés à Nanterre Préfecture sur un axe Est-Ouest structurant du réseau de bus. Sur la gare des Groues, la Ville demande une optimisation des emprises bus sur le pôle intermodal au profit des piétons et cyclistes. Les lignes passantes sans terminus et sans régulation sont à privilégier. Les locaux d'exploitation liés aux fonctionnements des bus seraient de la même façon concentrés sur Nanterre Préfecture. Les emprises définies à Nanterre Préfecture ou Nanterre les Groues pour le fonctionnement des bus sont dédiées au territoire de Nanterre. La Ville refuse que des reports de capacité de la gare routière de la Défense viennent impacter les espaces publics des pôles gares de Nanterre. La Ville marque une ambition forte sur l'accessibilité cyclable de son territoire. Le quartier des Groues se positionnant sur la mobilité active, le pôle gare doit intégrer une surface importante de stationnement vélo sécurisé, de préférence intégrée dans le bâtiment voyageur. *La coordination de projets et de chantiers* Le PADD de la Ville de Nanterre place la santé et la qualité du cadre de vie comme des critères majeurs d'aménagement. Les phases transitoires, dans la mise en oeuvre des projets, sont à traiter avec une grande attention. En plus du rythme élevé de réalisation de nouveaux logements demandés par l'État dans le cadre du protocole d'accord pour l'aménagement des Groues signé en juillet 2015, Nanterre va cumuler en 10 ans trois chantiers majeurs d'infrastructures de transports métropolitains : Eole, la ligne 15 du Grand Paris Express, et le Tramway T1. Dans le secteur des Groues, on peut se féliciter qu'existe une coordination des projets et de chantiers Grand Paris Express et Eole. Le projet LNPN n'étant pas intégré à ce dispositif, les conditions ne sont absolument pas réunies pour que la gare LNPN soit implantée aux Groues. Par ailleurs, la ville est particulièrement soucieuse des incidences qu'un tel projet entrainerait dans le secteur qui subirait les conséquences d'un chantier long d'une vingtaine d'années. Au-delà, dans un contexte de multiplicité des chantiers lourds d'infrastructures, l'évacuation des déblais est un sujet déterminant de préoccupation pour la ville. Elle considère inenvisageable que l'évacuation des déblais de la gare des Groues se fasse par voie routière, tel que cela est aujourd'hui envisagé par la SGP. À ce titre, Nanterre déplore que la démarche volontariste affichée par la SGP, à l'exemple du schéma directeur d'évacuation des déblais qui affiche des objectifs ambitieux tels que le développement des transports fluviaux et l'encouragement du ferroviaire, ne trouve pas sa traduction à Nanterre. La ville, qui voit déjà son territoire traversé quotidiennement par 400 000 véhicules, en fait ainsi une condition sine qua non et suggère l'évacuation des déblais par voie de chemin de fer jusqu'au port de Gennevilliers ou de Sèvres pour être ensuite acheminés par voie fluviale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Dans cet esprit, la Ville demande une étude approfondie des effets cumulés des projets et qu'un dispositif autre que la route soit mis à l'étude par l'ensemble des maîtres d'ouvrage intervenant sur le secteur. Une mutualisation des moyens pourrait d'ailleurs être envisagée entre les maitres d'ouvrages d'infrastructures de transports et les promoteurs immobiliers. La Ville approuve en revanche les mesures générales retenues pour réduire des nuisances sonores : adapter l'organisation des zones chantiers, restrictions des horaires chantiers, … *La dénomination de la gare* Jusqu'ici, dans l'ensemble des documents produits par la SGP et plus particulièrement dans ceux publiés dans le cadre de l'enquête publique, la gare du secteur des Groues est systématiquement nommée gare « Nanterre la Folie ». C'est d'ailleurs également le cas pour le pôle de gares dans son ensemble. Or, la ville de Nanterre souhaite que soit mise en débat la dénomination de la gare. **3-La Gare de la Boule** *Conception de la gare* La Ville est favorable au scénario retenu sous l'avenue Joliot-Curie. Il permet de désimbriquer le projet de gare et le projet immobilier voisin (terrain ex France Habitation) et de réduire les risques de vibration pour les futurs bâtiments. L'enseigne Décathlon située avenue Joliot-Curie est propriétaire d'un parking en ouvrage desservi par une rampe accessible depuis la place de la Boule et qui permet l'entrée et la sortie des véhicules. Cette rampe vient clairement en conflit avec le projet d'intermodalité attendu. La cohabitation de véhicules en entrée de la rampe est incompatible avec l'afflux de piétons attendu. La Ville demande que le projet prenne d'ores et déjà en compte une pacification des abords de la gare. La reconfiguration des accès du magasin Décathlon, et particulièrement celui du parking, est par conséquent à étudier sans cette rampe, l'accès au parking en ouvrage pouvant se faire via le boulevard Hérold (Cf. illustration infra d'une étude SEMNA/Brénac&Gonzalez qui traduit spatialement les objectifs de requalification portés par la Ville). La Boule constitue un lieu majeur de la Ville, situé à l'interface du centre, des grandes avenues de desserte du territoire ainsi que des faubourgs du tissu urbain constitué. Elle se trouve également sur l'axe majeur reliant le Mont-Valérien à la Seine. La Boule constitue aussi la porte d'entrée vers le centre ancien, via la rue Gambetta. Or, cette notion d'interface doit se retrouver dans la conception de la gare. Ainsi, la gestion du dénivelé entre l'avenue Joliot-Curie et la parcelle du parc du centre de loisirs communal située en contrebas peut donner lieu à la création de deux entrées : l'une, constituant l'accès principal depuis l'espace public de l'avenue Joliot-Curie ; l'autre, orientée vers le centre ancien et donnant accès directement à la salle d'échanges depuis le parc. *Stratégie d'intermodalité* A l'instar de la gare des Groues, la Ville marque une ambition forte sur l'accessibilité de la gare la Boule. La proximité immédiate du centre ancien et la dynamique de pacification des espaces publics opérée, ainsi que les itinéraires structurants sur les grands axes, sont des vecteurs forts du développement du l'usage des cycles. La gare doit ainsi se doter d'une capacité de stationnement pour cycles importante. Le bus répondant aux déplacements interquartiers ainsi qu'aux rabattements sur le pôle gare, ceux-ci doivent trouver leur place au sein du pôle gare en cohérence avec un schéma de bus global. Toutefois, un dimensionnement optimisé sur l'espace public doit être recherché de manière à assurer une complémentarité avec les usages piétons qui resteront très largement majoritaires. C'est pourquoi il est demandé de limiter les postes à quai en terminus au droit de la gare et d'éviter ainsi des arrêts prolongés en régulation qui nuiraient à la fluidité des déplacements piétons. Rappelons que la place de la Boule est un lieu très contraint par la circulation automobile et que les espaces publics sont soumis à une forte pression des usages, quel que soit leur mode de déplacement. La priorité aux piétons et aux cycles doit être un enjeu prioritaire du projet d'espace public de la gare. Aussi, en cas de ligne en terminus, la Ville propose de dissocier les arrêts de dépose et de reprise, de manière à écarter les bus en régulation du parvis de la gare. La reprise s'effectuerait en revanche au plus près de la gare. L'intermodalité avec le tramway génère un flux important de piétons qui doit être pris encompte dans le dimensionnement des espaces publics. Le franchissement de l'avenue Joliot-Curie doit être assuré dans des bonnes conditions de sécurité. La Ville demande à être étroitement associée à l'étude d'intermodalité pilotée par le CD92, et souligne l'enjeu de l'inscrire dans un projet global de traitement de l'espace public prenant en compte l'ensemble des déplacements.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Une coordination de projets indispensable Il existe une interrelation très forte entre les trois projets : GPE, T1 et Projet SEMNA/Ex France Habitation, ainsi qu'avec les voies dédiées à la circulation automobile. L'emprise nécessaire pour le tramway est de 33,5 m mais des études complémentaires sont nécessaires pour déterminer de quel côté doit être élargie la voie et pour mieux mesurer les impacts techniques et financiers de l'élargissement supplémentaire. En tout état de cause, il est incontournable que la position de l'émergence de la gare puisse encore s'adapter en fonction du projet de tramway et autres fonctionnalités sur l'espace publique. La Ville insiste sur l'enjeu d'intégration de ces objets transports dans un projet d'ensemble de qualité. La définition d'un projet commun ambitieux ne se fera que par une coordination resserrée des maîtrises d'ouvrage. À cet effet, le Ville demande une contribution financière et technique des trois maîtrises d'ouvrage concernées pour mettre en oeuvre ces études dans le cadre d'une convention d'étude partagée. Le but recherché serait de partager le coût et les résultats des études complémentaires ainsi que les coûts d'impact des projets d'infrastructure sur Décathlon et/ou projet SEMNA/Ex France Habitation. **4-Maîtrise des nuisances** Le projet présente une zone de sensibilité vibratoire forte aux abords de l'OA 252, au Mont-Valérien. Le plafond du tunnel est indiqué de 12 à 18 mètres du talus naturel, ce qui représente un risque pour les programmes collectifs dotés de 4 niveaux de parking. La Ville attend des garanties sur la maîtrise de ces risques. En outre, le rapport n'apporte pas de précision sur le risque vibratoire autour de la gare de la Boule. Des précisions sont également attendues sur ce point. La réalisation des gares génère des déblais. La Ville demande plus de précisions sur son volume et les flux de camions générés. Les effets cumulés des chantiers T1, projet SEMNA/Ex France Habitation et GPE sont à mieux prendre en compte. Le projet de T1 va sensiblement réduire la capacité des voies par conséquent, les itinéraires de véhicules de chantier devront être finement établis avec les services de la Ville de manière à préserver le cadre de vie des habitants. **5-L'ouvrage annexe 252** Sa localisation a été revue peu de temps avant le début de l'enquête publique. L'emprise demandée par la SGP a été fortement revue à la hausse. La Ville souhaite obtenir la justification de ces emprises et s'assurer qu'elles ne répondent qu'aux seuls besoins de l'ouvrage annexe. Par ailleurs, étant situé en plein coeur d'un quartier résidentiel calme, il est important que les flux de véhicules ainsi que les nuisances sonores générés soient réduits. Une information devra être faite aux habitants pour leur garantir la maîtrise des nuisances liées au chantier. Il est par ailleurs indispensable que la Société du Grand Paris informe d'ores et déjà les propriétaires de fonciers sur lesquels l'ouvrage annexe sera implanté de ses intentions. Enfin, il est évoqué la restitution à la Ville des espaces qui ne seraient plus utilisés en phase d'exploitation. La Ville souhaite connaître les modalités de cette restitution ainsi que les servitudes liées à cet équipement.
Cour 4	X			X	X				X		X		X	X		X	X	X			**Association Naturellement Nanterre** Elle rappelle en 1er lieu ses positions exprimées lors des débats publics de 2010-2011 sur les 2 projets de rocade ferroviaire autour de Paris **Rappel : Lors des débats publics sur les 2 projets de rocade ferroviaire autour de Paris, fin 2010-début 2011, notre association a rédigé un cahier d'acteur commun aux 2 débats** dans lequel nous nous réjouissions que l'on veuille enfin réaliser un ouvrage de transport en commun répondant, au moins partiellement, aux besoins non satisfaits de la population des banlieues. Nous n'avons rien à retrancher à ce que nous avons alors écrit ; Le « Grand huit » de la Société du Grand Paris, tout particulièrement dans notre secteur, n'était selon nous pas orienté vers les habitants et les travailleurs. Avec ses multiples variantes, Arc Express, le projet du Conseil régional, avait bien des attraits, notamment en matière de maillage avec l'existant, mais avait dû être bâclé pour être bouclé. **La fusion des 2 projets nous a satisfait sur le fond, mais avec 2 réserves importantes :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					- Alors que nous faisons partie de ceux qui contestent l'urbanisation des terres agricoles qui subsistent en Ile-de-France, **le projet définitif dessert le plateau de Saclay** (ligne 18) **et fait faire un crochet** à la ligne 17 pour les projets du groupe Auchan **au Triangle de Gonesse.** Deplus, c'est dès 2023-2024 que ces attaques contre l'agriculture de proximité sont portées alors que des liaisons urgentes entre banlieues densément peuplées et mal reliées entre elles devront attendre 2025 (notamment Pont de Sèvres-Nanterre), 2027 (Nanterre-St-Denis-Pleyel) voire2030 (Rosny-Champigny). **-Alors que le projet Arc Express prévoyait, selon les variantes, 3 ou 4 gares à Nanterre, le projet définitif n'en retenait qu'une sûre aux Groues en correspondance avec EOLE et une en option à la Boule.** Heureusement, la mobilisation pour une bonne desserte de la ville qui aurait dû avoir lieu à Nanterre pendant le débat public a eu lieu après et finalement il y aura bien une gare près du centre-ville de Nanterre en correspondance avec le T1 que nous attendons aussi depuis trop longtemps. **Reste notre revendication d'une accélération du calendrier pour la réalisation des 2 parties du tronçon ouest de la ligne 15.** L'amélioration nécessaire des liaisons entre Orly, Massy et le nord-est des Yvelines doit se réaliser avec des modes de transport moins lourds que le GPE. Quant à la ligne 17, si elle doit desservir autre chose que Roissy dans le Val-d'Oise, qu'elle aille voir à Argenteuil et à Cergy, où il y a des dizaines de milliers de voyageurs potentiels, plutôt que du côté de Gonesse ! **Remarques sur le dossier de la présente enquête** : **- Globalement nous souscrivons aux préconisations de l'Autorité environnementale et notamment à ses remarques sur les gaz à effet de serre et la qualité de l'air, en particulier sur les particules fines issues du freinage des rames, que ce soit pour les gares ou pour les puits de ventilation.** En contrebas de la future gare de la Boule se trouve un centre d'accueil maternel qui « profite » déjà de l'intense trafic automobile qui transite par-là. Il ne faudrait **pas** que le Grand Paris Express en rajoute une dose significative ! Même souci pour la gare des Groues et pour les ouvrages techniques de la rue des Ombraies, du stade Gabriel Péri, du Palais de Justice et de la rue des Sorins (et non rue Saurin ou rue des Saurins comme il est écrit, notamment page 21 du document I 1.3 où on parle aussi par erreur du prolongement de la ligne B du RER alors qu'il s'agit évidemment de la ligne E). Une ambiguïté aussi dans le texte de ΓAe à propos de l'usine Enertherm : page 18, elle parle du « site Nanterre-la Folie » pour désigner semble-t-il le site de Courbevoie rue d'Alençon alors qu'il existe un site Enertherm à Nanterre rue Noël Pons dans le quartier des Groues, non loin du secteur ferroviaire de la Folie... **-Remarques sur le principe de « métro express »** : Le qualificatif « express » implique la rapidité. A la SNCF, il s'oppose à l'omnibus qui s'arrête partout et a donc une plus faible vitesse commerciale. Mais les RER, tout en étant rapides, sont tantôt des omnibus, tantôt des trains qui ne s'arrêtent pas partout, ce qui dans certains cas améliore leur vitesse (par exemple sur la ligne B où ils peuvent doubler des omnibus dans des gares ayant plus de 2 voies comme c'est souvent le cas sur le réseau SNCF), ce qui dans d'autre cas pénalise inutilement de nombreux voyageurs car la vitesse commerciale reste sensiblement la même (par exemple sur la ligne A où les stations Nanterre-Ville et Nanterre-Préfecture sont zappées aux heures de pointe par beaucoup de trains qui perdent généralement en pleine voie les secondes qu'ils ont pu gagner en stations). Le GPE, comme le RER, a des stations plus espacées que le métro parisien et de ce point de vue est un peu un « express ». Mais à la différence du RER, il n'est jamais prévu qu'il passe sans s'y arrêter dans telle ou telle gare, ce qui simplifiera évidemment l'exploitation, mais rendra par exemple la desserte de Roissy par le GPE souvent moins rapide que par le RER B ou l'éventuel CDG Express au départ de la Gare de l'Est... **-Davantage d'aiguillages que sur le réseau RATP.** A défaut de voies supplémentaires dans telle ou telle gare, il conviendrait de prévoir des aiguillages dans la plupart des gares pour qu'en cas de panne ou d'autre problème, que ce soit sur le matériel roulant ou sur les installations fixes, le trafic ne soit pas paralysé sur une trop grande part du réseau comme c'est très souvent le cas dans le métro parisien actuel ou sur le RER : les trains doivent pouvoir rebrousser chemin au plus près du secteur en difficulté.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					-Remarques sur le temps de construction des tronçons : A au moins 2 endroits du dossier, notamment page 115 du document D figure un planning des opérations administratives et techniques où il apparaît que la construction du tronçon Pont de Sèvres-Nanterre la Folie durera 5 ans et celle du tronçon la Folie-Pleyel 2 ans seulement. Est-ce une erreur ou bien y a-t-il du vrai dans ce planning ? **- Remarques sur le principe des gares « monumentales » ou « émergentes »** : Alors que dans le métro parisien, en dehors des sections en viaduc, les gares sont presque toujours souterraines ou se limitent en surface à une entrée en pied d'immeuble, le GPE a fait prioritairement le choix de gares monumentales, bien visibles de loin comme des signaux, des points de repère. Cela peut être un plus architectural appréciable mais cela a certainement un coût. Est-ce un choix pertinent dans la conjoncture actuelle ? Par ailleurs, dans beaucoup de cas, la gare occupera le rez-de-chaussée d'un immeuble qui sera, lui, le point de repère. Sur la ligne A du RER, les accès à la gare de Nanterre-Préfecture sont aussi attractifs et efficaces que ceux de Vincennes. Et sur les prolongements récents du métro, les accès à la gare souterraine de Montrouge (ligne 4) valent bien ceux qui passent par un immeuble RATP aux Agnettes, aux Courtilles ou à St-Denis-Université (ligne 13). **Est-il donc bien nécessaire de placer presque systématiquement au niveau du sol l'accueil des voyageurs alors qu'il y a dans la « boîte » de la gare beaucoup de place inutilisée** **-Remarques sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** : Il y a tout un volume sur le PLU de Nanterre, mais seule une note dans le préambule, page 7, signale que le PLU dont il est question dans le dossier a été mis en révision au printemps de cette année. Il aurait dû être possible d'en tenir compte au lieu de se référer à un document périmé ! A noter que la dernière phrase de ce préambule est bancale : 11 est question du « périmètre de schéma d'un cohérence territoriale » au lieu sans doute du « périmètre d'un schéma de cohérence territoriale ». Une telle absence de relecture serait excusable si le texte avait été rédigé précipitamment entre la révision du PLU et le départ en vacances. Mais le document date de plusieurs mois avant ! Nous joignons à cette contribution notre avis sur la révision de ce PLU. **-Remarques sur la gare de la Boule** : Sauf erreur, on ne nous précise pas comment se fera la **coordination des travaux de la gare du GPE avec ceux qui concerneront la construction du prolongement du tramway** dans le secteur concerné. On nous dit seulement que la partie de la gare qui sera au-dessous du T1 sera suffisamment solide pour supporter le poids du radier du tram. Peut-être la Société du Grand Paris ignore-t-elle comme nous le calendrier exact de la réalisation de cet autre équipement structurant, mais on aurait aimé avoir une idée de Γ enchaînement des travaux dans le secteur. La perspective des chantiers est évidemment un souci pour les riverains comme pour les utilisateurs de la voirie du secteur, Nanterriens ou non, et notamment des usagers des 3 lignes de bus les plus proches du site de la future gare qui risquent d'être déviés pendant au moins une phase des travaux en tranchée. A Nanterre, c'est vrai, on a l'habitude des grands chantiers, mais moins ils durent et moins ils créent de nuisances diverses, mieux on se porte ! **Pourquoi un seul accès** ? Certes, c'est un parti-pris de la SGP de ne pas multiplier les accès pour que les moins fréquentés ne deviennent pas des « coupe-gorge » (propos d'un de ses représentants à une réunion publique à Gennevilliers en 2010) mais nous n'avons pas entendu dire qu'il y avait plus d'agressions aux 4 sorties de Nanterre-Préfecture ou aux 3 sorties de Nanterre-Ville et de Nanterre-Université qu'à la sortie unique de Chatou-Croissy... Alors pourquoi une seule sortie côté place de la Boule, surtout quand on constate que le plus gros des accès aux quais se fera sous l'accès qui serait possible côté Bd Hérold ? L'accès aux quais depuis l'entrée de la gare est évalué à 3 mn 30. C'est beaucoup et ça pourrait être un peu réduit avec un accès à l'est qui en plus arrangerait beaucoup des 65 000 usagers prévus, à commencer par les lycéens de Joliot-Curie. **Nous insistons donc pour que cette question d'un accès Bd Hérold soit réexaminée.**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Lors de l'enquête publique sur la révision du PLU de Nanterre, nous avons dans notre contribution exprimé le vœu que soit retenue la **procédure du marché de définition** pour le réaménagement de l'avenue Joliot-Curie et de la place de la Boule à l'occasion de l'arrivée du T1 et de la ligne 15 du GPE. Ce document est joint à la présente contribution. **Nous nous associons naturellement au désir des riverains qui se sont exprimés par lettre et par pétition pour être impliqués au plus tôt dans une vraie concertation. C'est bien le moins entre copropriétaires !** **- Remarques sur la gare des Groues et la gare de remisage voisine** : La coordination des travaux avec ceux d'EOLE doit se faire sur ce site avec la SNCF et l'EPADESA, alors que le projet de prolongement du RER E sera bien engagé et que la transformation du quartier aura peut-être déjà démarré. Les riverains et usagers des lieux sont bien moins nombreux que, par exemple, à la Boule, mais il y en a et il ne faudrait pas qu'après des décennies où leur secteur a été « gelé » en attente de décisions à venir, au moment où les choses bougent enfin, ils soient traités en citoyens de seconde zone. C'est surtout EOLE qui va chambouler les parties où se trouvent les habitations et les entreprises, mais au niveau du GPE aussi, il faudra éviter lors des terrassements divers d'envoyer trop de poussière dans l'atmosphère. Nous apprenons à l'occasion de cette enquête que **l'usine Enertherm va s'agrandir** près du puits de tunnelier P2 pour satisfaire aux besoins de ses clients qui sont de plus en plus nombreux. Il aurait été bon de rappeler que **cette entreprise est un Etablissement classé pour la protection de l'environnement qui a été détruite par une explosion qui a fait plusieurs victimes il** y **a une vingtaine d'années** à une époque où il y avait beaucoup moins de riverains que maintenant, notamment sur Courbevoie. Le mode de chauffe a changé et les normes de sécurité sont maintenant beaucoup plus strictes, mais **ce site n'est pas anodin.** **Conclusion : Le métro périphérique GPE a quelques défauts,** le principal étant d'arriver bien tard. Le document de la SGP le présentant comme un «INVESTISSEMENT POUR LE XXIème SIECLE» reprend beaucoup d'éléments qui nous avaient déplu dans le projet de « Grand Huit ». **Malgré tout, nous considérons qu'il est utile pour l'avenir.** **Ce qui ne doit pas nous faire oublier le passé.** Nous insistons pour finir sur la nécessité pendant les travaux de **bien respecter les règles de l'archéologie préventive,** sur tout le tracé bien sûr, mais tout particulièrement autour de Nanterre où de nombreuses découvertes ont été faites ces dernières années, plutôt plus près de la Seine que du côté de la Boule ou des Groues, mais il serait dommage que des trouvailles susceptibles de nous éclairer sur nos ancêtres disparaissent malencontreusement. L'association joint au document précédent la contribution qu'elle avait apportée sur le projet de révision du PLU de Nanterre.
Commune de Puteaux																					
Cour 1				X														X			**Ville de Puteaux** : elle se réjouit qu'un tel équipement puisse desservir le territoire de Puteaux et notamment le quartier d'affaires de la Défense. Le projet présenté appelle une observation de la Ville qui souhaite que la création de la ligne 15 soit l'occasion de permettre à la population de Puteaux et Nanterre d'accéder plus aisément au pôle de transport en créant un cheminement depuis l'avenue Wilson (résultant d'une étude menée en 2011pour la DRIEA par le BET Groupe 6).
Cour 2			X								X							X			**M. PIGNOL** : habite 8 rue des Marguerites, à proximité du futur OA n°244 situé sur le stade Paul Finch mitoyen au 109 rue Lakanal. Il fait deux remarques : - puits n°244 : lors du fonçage du puits de visite de l'émissaire Sèvres-Achères branche Saint-Cloud-Nanterre en 1989, mitoyen au 95 rue Lakanal, plusieurs nappes phréatiques ont été atteintes, les pompes ont fonctionné pendant plusieurs semaines. Les pavillons qui ne sont pas construits sur une dalle flottante se fissurent, les murs de clôture

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					aussi. Il souhaite une expertise avant et après travaux pour son pavillon -il fait état de l'existence d'un tunnel rue des Marguerites creusé au moyen âge, à faible profondeur au droit des n°s 14 et 19 rue des Marguerites. Des affaissements de la chaussée sont régulièrement repris par les services de voirie. Il demande d'éviter le passage de camions de terrassement et toupies de béton
Commune de Rueil-Malmaison																					
Obs 1			X																	X	**Mme LAPEYRONIE** : habite 58 avenue du Mont-Valérien, l'implantation des ouvrages annexes est elle connue ? Sont-ils installés préférentiellement en zone publique ? Peut-on avoir communication de ces informations ?
Obs 2																	X			X	**Anonyme** : cette réalisation s'accompagne d'impôts écrasants (+4,7% sur mon impôt foncier à Rueil en 2015) et j'attends avec angoisse le + sur la taxe d'habitation 2015
Obs 3	X			X														X			**Anonyme** : je trouve le projet très intéressant, deux remarques à ce stade : - d'ordre général : étant donné l'ampleur du chantier et de l'investissement, n'aurait-on pas pu prévoir une gare davantage proche du centre ville, ce projet ne bénéficiera qu'à la frange Est de la ville qui est proche des gares du T2 de Suresnes, la partie ouest étant quant à elle très éloignée - d'ordre spécifique : quelles sont les surfaces de parking prévues afin de récupérer le flux de voyageurs qui déposeraient leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail
Obs 4		X																X			**Illisible** : projet intéressant, il serait souhaitable de superposer les plans généraux des tracés futurs et les tracés actuels ferroviaires
Obs 5																		X			**M.CARREIRA** : habite 109 rue Lakanal, aucune observation
Obs 6																		X			**M.Mme ESTIVAL** : le projet est parfaitement présenté et en sommes favorables
Obs 7							X											X			**Mme LEGENDRE** : Informations intéressantes pour le développement à venir de l'ouest parisien dans le cadre du Grand Paris
Obs 8																		X			**M.DELOFFRE** : habite quartier Les Coteaux, ce projet est un plus pour les habitants de ce quartier et également pour rendre plus fluide la circulation engendrée par l'arrivée de l'écoquartier. Très favorable au projet
Obs 9							X											X			**M.GABRIEL** : j'ai pris connaissance du projet de la ligne 15 rouge avec la gare sur Rueil-Suresnes Mont Valérien. Enfin ce projet avance et sera indispensable pour le développement de l'ouest des Hauts de Seine. Rueil sera proche des transports, des noeuds ferroviaires, cela permettra le développement de l'écoquartier. Une ville de 80000 habitants mérite deux gares : RERA et Mont Valérien. J'apporte un total soutien à ce projet pour notre ville, pour le futur territoire aussi
Obs 10																		X			**M.NOWAK** : habite 4 bd du Général de Gaulle, projet très intéressant notamment pour les habitants actuels du Haut de Rueil et pour les futurs de l'écoquartier
Obs 11																		X			**M.SACRE** : habite bd du Général de Gaulle, projet intéressant en ce qui concerne les déplacements de banlieue à banlieue, ainsi qu'à l'accès aux aéroports. C'est aussi un projet qui devrait réduire la circulation automobile et la pollution

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
↓ Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Obs 12			X						X									X			**Mme ALLAIN** : habite 44 rue JJ.Rousseau, favorable au projet tout en comprenant les soucis individuels et locaux (cf jardin botanique). L'intérêt général est préservé, tout ce qui limite la nécessité de prendre l'automobile comme traxsport doit être encouragé
Obs 13	X																			X	**Illisible** : La station Rueil-Suresnes devrait au maximum des possibilités permettre une desserte vers le centre ville de Rueil, c'est-à-dire vers l'ouest du projet actuel
Obs 14								X			X							X			**Illisible** : Beau projet, à condition que la quiétude des riverains soit respectée pendant les travaux et ensuite durant l'exploitation
Obs 15		X																X			**M.PARIS (Pdt conseil syndical des Seigneuries)** : 135 rue Danton, très beau projet nécessaire aux transports publics afin de diminuer le nombre de voitures en circulation. Néanmoins, je pense regrettable d'être obligé de consulter le PLU pour connaître le tracé exact. Comme copropriétaires nous allons être impactés directement par ce tracé
Obs 16																		X			**M.PASADAS** : habite 20 rue du Fort, excellent et indispensable projet. Il était devenu urgent qu'une ville de 80 000 habitants soit doté d'une deuxième gare et surtout dans ce quartier très peuplé et si loin du RER. Nous espérons qu'il sera réalisé sans retard
Obs 17																		X			**M.BOUIN** : habite 36 av.Gabriel Péri, les Rueillois sont très heureux de voir ce projet, le quartier est enchanté. Ce projet a mon soutien total
Obs 18		X																X			**M.VERDOUX** : habite 26 rue des Houtraits, intéressant projet, quel dommage que l'hôpital Foch ne soit pas sur la ligne 15, il ne sera pas facile de s'y rendre sauf à changer à la Défense
Obs 19			X						X											X	**M.PINTO** : habite 135 rue Danton, quelle incompréhension ! notre mairie parle d'éco-quartier alors qu'elle souhaite raser le seul et unique jardin botanique de Rueil situé au 5 rue Bernard Palissy, pourquoi la ville organise t'elle le salon nature et jardins ?
Obs 20		X																		X	**M.BOURGES** : habite 17 rue Thiers, dites nous quand est prévu la ligne 15 et quelles sont les stations de Suresnes-Mont Valérien et Nanterre La Boule. Quel est l'itinéraire et quelle sera la profondeur des gares concernées
Obs 21																		X			**Anonyme** : je trouve ce projet très adapté à notre ville
Obs 22				X														X			**M.VEROLLET** : observation difficilement lisible, habite le quartier de Buzenval, à 2,5km de la nouvelle gare. Cette gare va énormément désenclaver les Hauts de Suresnes, Nanterre et Rueil. Cette nouvelle gare justifiera son investissement que si des transports en commun, rapides et efficaces y mènent avec des parkings aux prix dissuasifs. Bravo pour avoir prévus des abris-vélos, bravo enfin pour la qualité des dossiers
Obs 23			X						X									X			**M.CHAPUIS** : le grand Paris est un beau projet nécessaire au développement harmonieux de l'IdF. Pour autant il est inadmissible de détruire un verger-jardin conservatoire qui fait la fierté et l'admiration de toute la ville, d'autres solutions existent.
Obs 24			X						X									X			**Mme CHAPUIS** : le projet de toute une vie a conduit à créer un grand jardin botanique qui rassemble en une collection unique une diversité de végétaux, qui ne doit en aucun cas être détruit seulement pour créer une gaine d'aération. Il ne s'agit pas d'être contre le projet du GPE mais de sauver le jardin rue B. Palissy
Obs 25			X						X											X	**Mme FAGALDI** : je connais bien le propriétaire du jardin de la rue B.Palissy dont j'admire tous les végétaux par leur diversité et le soin qu'il y apporte. Nombre d'entre eux ne sont pas visibles ailleurs et ne peuvent être transplantés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Détruire ce patrimoine local serait vraiment dommage, le quartier ne s'en remettrait pas
Cour 1		X	X						X											X	**M.GARET** : habite Courbevoie, il a appris qu'un jardin botanique situé à Rueil est menacé de destruction totale suite au projet actuel d'implantation d'un puits de ventilation et de sécurité le long de la future ligne 15 du GPE et il tient à faire part de son vif étonnement et de son émotion devant cette menace. Il connaît ce jardin depuis 2012, c'est un site unique, riche de 400 espèces de plantes, cultivées et répertoriées avec passion par son propriétaire. Il représente 15 années de persévérance et de création, il participe au bien commun et à la biodiversité compte tenu des collections d'espèces rares et inédites en Ile de France qui le composent ; Cette passion est partagée par de nombreux passants qui connaissent de notoriété et apprécient ce lieu. Compte tenu de l'importance actuelle et grandissante de l'écologie, de la sensibilisation du public à ses questions, de la proximité du futur éco-quartier de Rueil Malmaison, de la responsabilité des politiques et du public de conserver et créer un monde plus sain et durable, il s'interroge sur l'opportunité de détruire et de réduire à néant un tel lieu, ce serait une perte incommensurable pour la ville de Rueil et de ses habitants, et certainement un nouveau recul de la nature et de biodiversité en ville. Il espère que sa réflexion contribuera à la recherche active d'une alternative satisfaisante pour l'environnement et le bien commun.
Cour 2		X	X						X											X	**Mme SALVETTI** : 22 rue des Graviers, j'ai appris avec stupeur que le projet de construction de la ligne 15 prévoit l'implantation d'un puits de ventilation à l'emplacement d'un jardin botanique situé à Rueil. Je connais ce jardin depuis de nombreuses années, c'est un jardin vraiment unique qui comprend de nombreuses espèces rares, qui a demandé un réel investissement et des années de travail. J'espère que vous trouverez une solution alternative pour épargner ce jardin qui est un véritable patrimoine écologique !
Cour 3	X																			X	**M.BOURGET** : 17 rue Thiers, dites nous quand est prévu la ligne 15 et quelles sont les stations de Suresnes-Mont Valérien et Nanterre La Boule. Quel est l'itinéraire et quelle sera la profondeur des gares concernées
Cour 4		X	X						X											X	**M.FREMONT** de Louveciennes, il estime que le projet de ligne 15ouest du GPE présente un inconvénient majeur, un puits de sécurité et de ventilation étant implanté à l'emplacement d'un jardin privé tout à fait remarquable. En temps qu'ingénieur agronome, il suit la réalisation et l'évolution de ce jardin depuis des années, il renferme quelques 450 cultivars dûment répertoriés notamment de nombreux arbres fruitiers introuvables par ailleurs en IDF. Il faut de nombreuses années de travail pour créer un tel jardin, les plantes ne peuvent en aucun cas être déplacées, et la destruction de ce lieu accueillant une telle biodiversité représenterait une perte irréparable. Il espère que les élus et responsables techniques sauront se mobiliser ensemble afin de trouver une solution alternative pour la création de ce puits. Le tracé de la ligne est prévu à l'intérieur d'un fuseau d'une certaine largeur, et les emplacements projetés des puits entre les gares de Rueil-Suresnes et Nanterre-La Boule peuvent visiblement être modifiés le long du tracé tout en respectant la contrainte d'une distance maximale de 800m entre deux ouvrages consécutifs
Cour 5			X						X											X	**M.Mme DANIEL** : habite 6 rue des Cendres, ce projet de ligne 15 du GPE peut présenter des atouts pour les habitants du quartier mais il présente un inconvénient majeur qui ne doit pas être négligé et pour lequel il faut absolument trouver une solution alternative. Un puits de secours et de ventilation est implanté au droit d'un jardin privé, qui n'est pas un jardin ordinaire : c'est une réserve biologique incomparable abritant des espèces végétales provenant du monde entier et qui représente le labeur de nombreuses années de travail de la part de ses propriétaires. A l'heure de la préservation de la biodiversité de notre planète, il est primordial que ce jardin soit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					sauvegardé pour le bien être du quartier et de ses habitants. Pourquoi ne pas construire ce puits sur un terrain qui n'est pas voué à un usage d'habitation privée, il en existe de nombreux le long du tracé dans ce quartier, tout en respectant la contrainte maximale de 800m entre deux puits consécutifs.
Cour 6		X	X						X	X										X	**M.KRIMITSAS** : habite 5 rue Bernard Palissy, il tient à attirer l'attention sur les conséquences absolument dramatiques du projet actuel d'implantation d'un puits de ventilation et de secours de la ligne 15 ouest du GPE sur sa propriété constituée de la parcelle AI958 (sise 3 et 5 rue Bernard Palissy et 111 rue Danton). Il a reçu le 1/10/15 un courrier de la SGP (Direction de la Valorisation et du Patrimoine) l'informant du désir de la SGP d'acquérir ce bien et dès le 2/10/15, la SEGAT, opérateur foncier mandaté par la SGP, s'est présenté à son domicile pour acquérir son bien à l'amiable. Cette propriété familiale depuis près d'un siècle, d'une surface de 1148 m^2, est le siège de l'aménagement, initié il y a plus de 30 ans et en voie d'achèvement à ce jour, d'un jardin botanique privé d'exception, patrimoine écologique et réserve de biodiversité remarquables. Il joint à sa lettre un rapport de présentation de ce jardin abritant une collection de plus de 450 genres, espèces et variétés dûment identifiés et répertoriés, dont un grand nombre sont exceptionnellement rares, voire inexistantes en culture dans nos régions ou sous notre climat . Il présente ses principaux objectifs à venir comprenant une ouverture progressive à un plus large public et répondant à l'intérêt pédagogique évident tant pour un public néophyte que pour les élèves et étudiants en sciences de la vie et de la terre. Il demande d'alerter les services et équipes compétents afin que la définition du tracé soit affinée de telle sorte que ce jardin puisse être sauvé, il ose croire que d'autres alternatives d'implantation de ce puits peuvent être étudiées et envisagées, sachant que le fuseau d'implantation de la ligne présente une largeur plus importante dans ce secteur et que la distance séparant les deux gares est bien inférieure à 2400m
Cour 7		X	X						X	X										X	**M.Mme ERRIGO :** habitent 113 rue Danton, ils sont propriétaires de la parcelle AI940 et ont reçu le 1/10/15 une lettre de la SGP les informant de son souhait d'acquérir leur parcelle pour permettre l'implantation d'un puits de ventilation et de secours dans le cadre de la construction de ligne 15 ouest du GPE. Ils ont acheté leur bien en 1993 et ont fait énormément d'efforts et de sacrifices pendant de longues années pour rénover leur maison. Ils ont aussi appris avec effarement que la propriété voisine de la famille Krimitsas était également visée par le projet d'implantation du puits. Depuis qu'ils sont arrivés ici, ils ont assisté à la transformation continue du terrain de leurs voisins en un véritable jardin botanique. Ce jardin magnifique recèle une multitude de plantes extraordinaires, dont beaucoup sont rares et exotiques. Ce jardin exceptionnel fait partie du patrimoine collectif du quartier et de la ville, ils s'opposent fermement à sa destruction. Le dossier technique du projet montre que le tracé définitif de la ligne n'est pas encore arrêté mais uniquement le fuseau dans lequel il doit être réalisé. En outre, sachant que la distance entre les gares du Mont-Valérien (Rueil) et La Boule (Nanterre) est inférieure à 2,4km et que la distance maximale réglementaire entre 2 puits est de 800m, il est donc possible d'envisager une modification de l'emplacement de ces puits. Ils comptent sur l'action de toutes les parties concernées par le projet pour trouver une alternative au projet actuel.
Cour 8	X	X																		X	**M.LAVALETTE** : habite 12 rue des Frères Lumière, il faut une gare entre Nanterre/La Boule et Rueil-Suresnes-Mont Valérien pour desservir le château de Malmaison
Cour 9		X	X						X											X	**M.METENIER** d'Aix en Provence, il apporte son témoignage sur la valeur inestimable du point de vue tant de la réalisation paysagère que surtout de la qualité botanique et patrimoniale d'un jardin privé rue Bernard Palissy. Ce jardin, fruit de plusieurs décennies de travail et de soin constants, recèle plus de 450 cultivars, représentants d'espèces arboricoles et florales tout à fait originales. Il s'agit d'un bien certes privé mais qui, du fait de la générosité et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					du sens d'accueil de ses propriétaires, a incontestablement valeur de bien commun également. C'est un véritable poumon vert et une exceptionnelle réserve de biodiversité dans l'environnement urbain où il se trouve situé. Il apparaît que l'implantation d'un puits de ventilation et de secours du projet de ligne 15ouest du GPE soit actuellement prévu à l'emplacement de ce jardin et des parcelles environnantes, ce qui exigerait l'expropriation des propriétaires et la destruction du jardin. Il apparaît toutefois que des solutions techniques et urbanistiques permettraient d'éviter ce qui serait une véritable catastrophe et une erreur irréparable.
Cour 10		X	X						X											X	**MrMme BLONDOT**, habitent 27bis bd Solférino, ils attirent l'attention sur le jardin botanique privé exceptionnel situé au 5 rue B.Palissy, menacé de destruction suite au projet de d'expropriation lié à la construction d'un puits d'évacuation du futur métro. Cet espace contient plus de 450 espèces végétales, dont certaines plantes exotiques extrêmement rares en IdF, toutes identifiées à leur pied avec un des installations de chauffage et d'arrosage intégrées. Il constitue une réseve de biodiversité d'exception dans ce quartier et fait l'objet de nombreux projets pédagogiques. L'étude d'une autre alternative dans le périmètre du fuseau du tracé projeté de la ligne du GPE permettrait de préserver ce patrimoine végétal situé à proximité du futur éco-quartier du Mont-Valérien.
Commune de Sèvres																					
Obs. 1		X			X															X	**M. MOREL, Sèvres** : Seule la partie Bécon-les-Bruyeres / St Denis-Pleyel est innovante. La partie Pont de Sèvres /Bécon-les-Bruyeres est redondante avec les dessertes SNCF, RER et tramway. Une courte liaison Pont de Sèvres / Sèvres-Ville d'Avray par prolongement de la ligne de métro n°9 permettrait d'obtenir, à faibles couts, un résultat voisin, la ligne SNCF n'étant pas saturée.
Obs. 2	X			X																X	**M. MOURANCHE – AUT** : L'Ile de Monsieur sera affectée par les travaux de la ligne 15 sans que ses usagers puissent profiter d'une gare proche. La gare « Pont de Sèvres » sera à plus de 400m. Le tunnelier de la ligne 15 Sud repartira dans l'autre sens pour la ligne 15 Ouest. Il est vital pour les usagers du Tramway T2 que l'intermodalité de la station « Musée de Sèvres » ne soit pas affectée.
Obs. 3																	X	X			**Signature illisible** : Enfin, un projet intelligent et utile qui arrive tardivement. Honte à la ville de Paris qui depuis des décennies n'a toujours pas valorisée la petite ceinture.
Obs. 4	X			X	X												X	X			**Lettre de M. DE LA RONCIERE maire de Sèvres :** Dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique de la Ligne Rouge 15/Sud, du réseau de transport public du Grand Paris, reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs, je souhaite vous faire part, dans les délais de l'enquête, de mes observations. Je me réjouis de constater dans les divers documents de l'enquête que l'intermodalité avec le réseau de transport et l'accessibilité, notamment aux personnes à mobilité réduite, étaient deux priorités majeures du projet de la ligne Rouge. Ainsi, j'ai pris acte que «plus de 75% des gares des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre » ou que tous les trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux usagers en fauteuil roulant. La gare Grand Paris Express du Pont de Sèvres illustrera ces engagements prioritaires. En effet, le choix de sa localisation est expressément présenté comme devant «assurer une correspondance cohérente avec les différents modes de transports présents sur le site» dont notamment la ligne 9 du métro ou la gare routière, «conforter sa fonction de pôle d'échange» et contribuer «à améliorer l'accessibilité de l'île

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Séguin, île de la culture et de l'innovation». Or, ces objectifs que nous partageons tous ne pourront pas être atteints si la station musée de Sèvres de la ligne T2 du tramway, située en rive gauche de la seine, de l'autre côté du Pont de Sèvres, n'est pas rendue accessible par la création d'un ascenseur. Il s'agit d'un équipement indispensable pour rendre réelle l'intermodalité et l'accessibilité du pôle d'échange annoncé dans l'enquête publique. Il conditionne la correspondance entre la gare Grand Paris Expresse et la ligne T2 du tramway. J'ai pris en compte qu'une «première phase » d'étude de préfaisabilité avait été menée pour évaluer les incidences de la création du réseau Grand Paris Express sur les stations excitantes et qu'elle avait mis en évidence des situations nécessitant des réaménagements. Egalement, j'ai pris bonne note de l'existence d'une provision actuellement de 1.5 Md€ consacrée à l'intermodalité avec le réseau et devant permettre des travaux d'adaptation des gares actuelles. Je souhaite que les travaux nécessaires à la réalisation d'un ascenseur à la gare et au Pont de Sèvres bénéficient de ce financement et soit intégré au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.
Commune de St Cloud																					
Obs. 1									X											X	**Mme OKUDA Kasuto, Saint Cloud** : Malheureusement, la vraie discussion n'a pas été réalisée mais j'ai compris le projet modifié du Grand Paris Express et la nouvelle ligne tracée. Malgré tout, je voudrais simplement savoir les résultats des études d'impacts sur l'environnement faites dans le Parc de Saint-Cloud, classé en zone naturelle protégée.
Obs. 2				X	X															X	**M. HERZOG, Saint Cloud** : Après un rapide examen des documents disponibles, il ressort qu'il serait très souhaitable de prévoir une liaison entre le terminus actuel de la ligne 10 du métro à Boulogne-Billancourt et la future gare de St Cloud.
Obs. 3		X		X	X			X												X	**M. ou Mme ALLE, Saint Cloud** : Prévoir l'extension de la ligne de métro 10 jusqu'à la gare de St Cloud. Le tracé doit être suffisamment profond vers le pont des Gâte-Ceps pour éviter les nuisances aux environs (Allée Florent SCHMIDT). Prévoir un accès à la gare du Transilien au-dessus de la voie ferrée.
Obs. 4																				X	**M. FREY, Saint Cloud** : A noté son passage sans observation réelle..
Obs. 5		X																		X	**M. CELIN, Saint Cloud** : Tracé non encore figé.
Obs. 6		X	X						X										X		**Mme MICHAUD, Saint Cloud** : Le grand oublié de ce projet phénoménal semble être la protection environnementale verte, écologique, préservation des paysages et des bâtis architecturaux remarquables. Car, si le tracé, les tunnels sont souterrains, l'impact des puits d'aération dans les secteurs verts (Domaine National, parc des Tourneroches), sont des verrues dans le paysage. Les sites sont protégés et le respect de leur protection semble aléatoire. Le tracé et l'emplacement exact des puits n'est pas précis, les réponses insuffisantes.
Obs. 7																		X			**M. ou Mme SAVERNIE, Saint Cloud** : RAS
Obs. 8								X			X			X			X			X	**M. GRANGE, Saint Cloud** : Demander une insonorisation totale, maximale de la ligne 15 et plus particulièrement un dispositif anti vibratile et un référé préventif pour toute la rue du Calvaire haute. Demander une insonorisation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					maximale pour les riverains de la ligne du train Transilien en surface.
Obs. 9		X						X			X									X	**M. CHAYE, Saint-Cloud** : Recherche de l'information la plus précise possible sur le tracé, compte-tenu du passage prévu sous la rue Armengaud à Saint Cloud et de mon immeuble construit à flanc de colline et déjà en bordure du train (nuisances sonores). D'où, craintes d'un renforcement de ces nuisances compte-tenu de la fréquence, prévue à 2 minutes, du passage des trains. Et craintes sur les risques sur l'immeuble lors du passage du tunnelier.
Obs. 10																		X			**M. PORTEIX, Saint-Cloud** : Prise de renseignements. Favorable au projet.
Obs. 11		X						X			X									X	**M et Mme DESFOSSES, Saint Cloud** : Le tracé prévu semble passer à la verticale de la rue du Mont Valérien et de la rue Armengaud. De nombreux immeubles et maisons de ces deux rues sont à proximité immédiate de la voie ferrée qui dessert la gare St LAZARE. C'est l'une des voies ferrées les plus fréquentées de France. Si la voie ferrée existe depuis plus d'un siècle, la fréquence du trafic a énormément augmentée au cours de ces dernières années. Ceci se traduit par une fragilisation de la colline. Dans ces conditions, le tracé prévu actuellement est porteur d'un risque fort de fragilisation accrue de la colline. Creuser un tunnel, à la verticale de la rupture de pente, entre le plateau de Saint Cloud et la tranchée de la voie ferrée, et plus généralement de la pente de la colline, signifie qu'on s'expose au risque de provoquer un glissement d'une des couches géologiques alors qu'un tracé décalé de quelques dizaines de mètres pour passer sous le plateau permettrait de réduire ce risque. Le risque de glissement de terrain doit être estimé en se référant aux précédents. A cet égard on peut citer ce qu'il s'est passé lors de l'opération de promotion immobilière de la colline de Passy, il y a une vingtaine d'années (1993). Nous demandons par conséquent qu'un tracé alternatif décalé pour passer sous le plateau soit étudié.
Obs. 12											X						X	X			**M. LAISNEY, Saint Cloud** : OK pour le projet dans son ensemble. Par contre, la fermeture de la rue DAILLY pendant 2 ans, me semble problématique. Quid de la concertation entre le Grand Paris et la SNCF, qui veut supprimer des arrêts de trains à la gare du Transilien Val d'OR.
Obs. 13																		X			**M. LEBRUN, 1er adjoint au Maire de Saint Cloud en charge de l'Espace public, de la voirie et des transports**: Prise de renseignements.
Obs. 14	X		X	X							X									X	**Lettre de M. BERDOATI, maire de Saint-Cloud :** Je souhaite profiter du déroulement de l'enquête publique sur la ligne 15 Ouest pour formuler, au nom de la ville de Saint-Cloud, plusieurs observations. La ville de Saint-Cloud disposera d'une gare sur le futur tracé de la ligne 15 Ouest. Chacun se félicite de ce choix. Pour autant plusieurs questions restent encore en suspens. D'après les documents fournis, la future gare de Saint-Cloud accueillera 85000 voyageurs par jour, ce qui la positionne sur ce tronçon en deuxième position derrière la gare de La Défense. Une première exigence formulée à plusieurs reprises par la ville de Saint-Cloud, et n'ayant toujours pas été prise en compte, est l'amélioration des conditions d'accès au sein de la gare SNCF existante. La gare actuelle dite du Transilien dispose, pour accéder aux quais, d'un hall unique dont l'exiguïté ne permettra pas la gestion des flux futurs générés par la nouvelle gare. Il est urgent de revoir le dimensionnement de cette très vieille gare. A ce jour, nos observations sont restées sans réponse. Dans cette même gare, des travaux importants de mise en accessibilité ont été réalisés. Cependant, la gare présente un double accès. Le premier par la rue Dailly est complètement adapté aux PMR. En revanche, le second accès, celui par la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					rue Armengaud, ne l'est pas du tout. Il manque un ascenseur. Il n'est pas envisageable que la situation reste en l'état avec l'arrivée de la ligne 15. La ville porte une deuxième exigence : il est primordial que la future gare ainsi que ses émergences naissent d'un geste architectural particulièrement exemplaire. Son implantation dans un site très dense doit faire l'objet d'une attention toute spécifique. Il est indispensable que la ville soit étroitement associée à la conception architecturale du projet. Chacun sait bien qu'un tel projet en site urbain implique de nombreux défis à relever dans le déroulement du chantier futur. Il faut que vous sachiez que le chantier est censé se dérouler à ciel ouvert, ce que la ville refuse avec la plus grande détermination. Ce chantier sera situé en face et à moins de 50 mètres de deux complexes hospitaliers majeurs : le Centre Hospitalier des 4 Villes et le Centre de cancérologie Curie-Huguenin. Un parking public permettant à ces deux sites de fonctionner serait condamné le temps du chantier. Enfin le chantier pourrait couper, me dit-on, la circulation rue Gounod, axe départemental structurant, qui est le seul point de passage pour rejoindre le pont de Saint-Cloud et franchir la Seine. La ville demande avec la plus grande fermeté que soit mise en œuvre sur le site de Saint-Cloud la même méthode dite « en taupe » déployée pour l'implantation de la gare sur le site de la Boule à Nanterre. Enfin, trois ouvrages annexes sont prévus sur la commune : le premier en partant du sud sera situé dans le Domaine national, le deuxième au début de la rue du Mont Valérien à l'angle de cette rue avec la rue de Buzenval et le dernier dans un périmètre proche de la rue du Mont Valérien et de la rue Michel Salles. Pour le premier, situé dans le Domaine, il est indispensable que la SGP consulte la ville, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Pour l'ensemble de ces OA, il est urgent de nous préciser l'emprise réelle au sol une fois le chantier terminé, en différenciant l'emprise du chantier le temps des travaux, l'emprise définitive après travaux en sous-sol, puis la réalité de l'emprise au sol. Il semblerait qu'une ambigüité persiste sur ce point, qu'il est urgent de lever. Nous attendons donc une réponse précise sur l'ampleur de cette emprise. Telles sont les observations que je souhaitais formuler dans le cadre de l'enquête publique, en formulant le vœu qu'elles soient prises en compte.
Commune de Suresnes																					
Obs. 1	X				X												X			X	**Mme ROULET, Suresnes** : Dommage que le parti pris ne propose pas une gare sur le territoire de la commune de Suresnes. Il faut prolonger la ligne de métro n°2 jusqu'à Suresnes qui permettrait une liaison directe avec PARIS enfin ! Nous sommes la seule commune limitrophe de PARIS qui n'et pas reliée à PARIS par le métro.
Obs. 2	X				X												X			X	**M. et Mme LEROUX, Suresnes** : Je constate que la ville de Rueil va avoir 2 stations Grand Paris alors que la ville de Suresnes n'en aura aucune ! Elle n'en aura que le nom. Quand aura-t-on aussi le métro à Suresnes, comme par exemple la prolongement de la ligne 2 à Suresnes.
Obs. 3	X				X												X				**Mme WESTERBERG-DUPUY, Suresnes** : Je constate que pour nous qui habitons le bas de Suresnes, les nouvelles lignes du GPE ne changent rien. Au début, il était prévu une station de métro à Suresnes mais c'est finalement Rueil qui en a obtenu deux. Nous voulons un lien direct avec Paris : prolongement de la ligne de métro n°2.
Obs. 4					X												X	X			**M. MAGNAN, Suresnes** : Le prolongement de la ligne de métro n°2 serait un vrai plus pour permettre aux Suresnois de rejoindre Paris. Ce nouvel axe permet également de désengorger La Défense et la ligne 1.
Obs. 5		X						X			X										**Signature illisible, Suresnes** : Demande de précisions sur le tracé, sur le BD Louis Loucheur à Suresnes et le niveau

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					de bruit : tunnelier et plus tard en exploitation. Les informations précises manquent sur le tracé exact.
Obs. 6	X																			X	**Signature illisible, Suresnes** : Très grande déception !!! Les Suresnois ne sont pas du tout concernés par ce projet qui ne concerne que les Ruellois. On cite Suresnes pour nous endormir, on n'a pas de gare. Mais nous, on reste avec des bus qui ne sont pas express et un train. Il serait grand temps de revoir tout cela, surtout lorsqu'on voit le grand changement de Suresnes, aux alentours de l'hippodrome.
Obs. 7	X				X												X			X	**Signature illisible, Suresnes** : Il est fort dommage que Suresnes soit tenue à l'écart des possibilités offertes par ce projet. J'avais compris que la ligne 2 du métro serait prolongée, désenclavant le bas de Suresnes.
Obs. 8	X																X			X	**Signature illisible, Suresnes** : Déçue. Les autobus qui desservent Paris et La Défense sont bondés ! Le T2 aussi ! Pourquoi le bas de Suresnes est-il aussi mal desservi ? Pensez à tous ces gens qui travaillent dans le bas de Suresnes. Pensez à tous les Suresnois du bas de Suresnes !
Obs. 9																		X			**Signature illisible, Suresnes** : Sommes pour le GPE
Obs. 10																		X			**Signature illisible, Suresnes** : Sommes pour le GPE
Obs. 11																		X			**Signature illisible, Suresnes** : Sommes pour le GPE
Obs. 12	X				X												X			X	**Mme de LAMOTTE**: Le prolongement de la ligne n°2 du métro est indispensable pour relier Suresnes et désengorger La Défense. Pour le bas de Suresnes rien n'est envisagé dans le GPE, (pas de gare), il faut y remédier autant pour les Suresnois que pour ceux qui y travaillent, ainsi que tous les Franciliens qui y transitent.
Obs. 13					X												X			X	**Signature illisible**: La ligne 2 du métro doit être prolongée.
Obs. 14					X												X			X	**Mme CHATARD**: Il est indispensable que la ligne 2 du métro passe dans le bas de Suresnes sinon on restera toujours dans une boucle de la Seine. Il en va de l'avenir culturel et professionnel pour beaucoup de foyers Suresnois.
Obs. 15					X												X			X	**M. KHOURI**: Idem Mme CHATARD.
Obs. 16																	X			X	**M. DEGNY** : Amélioration du confort « passagers » à ne pas négliger sur le matériel roulant.
Obs. 17																	X			X	**Mme LAROUBI** : Modernisons nos transports et réduisons enfin nos temps de déplacements !
Obs. 18					X												X			X	**Mme PUYAL** : Pourquoi la ligne de métro 2 ne va pas jusqu'au bas de Suresnes comme cela était prévu il y a quelques temps ? Les élus du Grand Paris doivent prendre ce souhait en compte.
Obs. 19					X												X	X		X	**M. CEULLARD** : Je trouve que c'est une excellente idée que la ligne 2 du métro passe dans le bas de Suresnes. Enfin un accès pour Pairs viable.
Obs. 20	X			X													X	X			**Mme DUMONT, Suresnes** : Avec tout mon soutien si cela réduit considérablement le temps de transport et améliore nos conditions de vie à Suresnes au niveau du transport. Je formule le vœu que Suresnes soit aussi desservie (gare GPE), plus le bus 244 en site propre
Obs. 21																	X			X	**Signature illisible :** Les transports existants sont saturés. Merci de mettre le bus 244 en site propre.
Obs. 22				X	X												X			X	**Mme COTINEAU :** Dans l'attente de la prolongation de la ligne 2 du métro, nous souhaitons que le bus 244 soit en site propre.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Obs. 23					X												X			X	**M. BERGENGNION, Suresnes :** Il serait plus intéressant de prolonger la ligne 2 du métro afin de pouvoir rejoindre Paris plus facilement.
Obs. 24															X		X	X			**M. MORA, Suresnes** : Repassera déposer ses observations par écrit. Les a exprimées oralement. Policier s'inquiétant des possibilités de déplacements rapides et tout autour de Paris de délinquants et/ou dealers.
Obs. 25																		X			**Mme LECLAND-VOIRIN, Suresnes :** Le prolongement de cette ligne 15 est nécessaire et sera un atout certain pour les habitants.
Obs. 26					X												X	X			**M. BRUN, Suresnes:** Prolongation de la ligne 2 et gare de métro dans Suresnes pour supprimer le trafic sur le pont mais si cela reste dans l'état ce sera mieux que rien !
Obs. 27					X												X			X	**Mme TRIBOUILLARD :** Je dis oui pour le métro (ligne 2) à Suresnes (bas). Le T2 est surchargé. Besoin de confort pour les usagers.
Obs. 28					X												X			X	**M TRIBOUILLARD :** Il serait intéressant qu'une ligne passe par le bas de Suresnes. La ligne 15 ? pourquoi pas mais il semblerait que tout soit déjà en place. Donc, prolonger la ligne 2 du métro jusqu'au bas de Suresnes permettrait de relier Paris rapidement, d'ouvrir aussi le bois de Boulogne à la promenade. Permettre la relation Ligne 2 du métro et ligne 15 GPE, soulageant le T2 et la ligne pour Paris-St Lazare.
Obs. 29																		X			**M. LAMBERT :** Je suis d'accord pour cette nouvelle ligne de métro à Suresnes.
Obs. 30				X													X				**Mme MITRON-DUMAS :** J'aimerais une voie pour le bus 244. Trop de trafic en période de pointe. Une voie réservée aux bus mériterait une étude.
Obs. 31				X													X			X	**M. DUPIRE :** Je souhaite la mise en site propre de la ligne de bus 244, qui faciliterait grandement la liaison avec Paris, sans attendre 2025 ou 2030 !
Obs. 32					X												X				**M. PARADIS :** Je suis pour la prolongation de la ligne 2 du métro.
Obs. 33		X		X											X		X		X		**M. MORA :** Suite à l'enquête publique portant sur la ligne 15 ouest Pont de Sèvres - Saint Denis Pleyel du métro parisien et vu le coût total des travaux, il se peut qu'un élément n'ait pas été pris en compte dans la conception du projet. Après étude du tracé de cette nouvelle ligne et de ses jonctions, nous remarquons que la plupart des arrêts desservis sont situés dans des villes fortement criminogènes. En effet, si la création de cette ligne faciliterait le contournement de Paris, incitant les usagers à l'emprunter, de par sa vitesse et sa praticité, elle serait vite désertée au profit de lignes déjà existantes pour des raisons de sécurité. Cette ligne serait alors utilisée par les plus farouches des citoyens et les délinquants qui y verraient un nouveau moyen de transport pour inonder les autres arrêts du trajet en crimes et délits, De part. mon travail, je constate que les transits de matières stupéfiantes sont freinés voir bloqués sur les routes-par les effectifs de police-forçant les délinquants à faire des détours pour éviter certaines villes, notamment de SEINE SAINT DENIS vers les HAUTS DE SEINE. Cette ligne serait donc toute désignée pour leur faciliter le travail et passer les contrôles. Les principaux usagers de cette ligne se verraient être des fraudeurs car la plupart des délinquants ne payent pas leur titre de transport. La rentabilité de la ligne en serait affectée. Parmi les sites traversés se trouvent quatre des villes au plus haut taux de criminalité de France: (les chiffres 2013 viennent du site « l'internaute ») : SAINT DENIS, 166,55 délits pour 1000 habitants en 2014 et 15164 crimes et délits en 2013. SAINT OUEN, 157,65 délits pour 1000 habitants en 2014

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					AUBERVILLIERS, 137,25 délits pour 1000 habitants en 2014 et 8654 crimes et délits en 2013 LA COURNEUVE, 113,38 délits pour 1000 habitants en 2014 Les suivantes font partie des cinquante quartiers les plus sensibles de France : LE EBADOTTE (MONTFERMEIL 93), AULNAY SOUS BOIS 93, VAL D'ARGENT (ARGENTEUIL), LES 4000 (LA COURNEUVE 93), CLOS SAINT LAZARE (STAINS 93), PABLO PICASSO (NANTERRE 92 6682 crimes et délits en 2013), VITRY SUR SEINE, BEAUVAL (MEAUX 77), 4 CHEMIN (AUBERVILLIER 93), LE LUTH (GENNEVILLIERS 92), LE BOIS L'ABBE (CHAMPIGNY SUR MARNE 3796 crimes et délits en 2013). Concernant les autres arrêts suivants il ressort pour l'année 2013 : 6226 crimes et délits pour la ville de BONDY 5331 crimes et délits pour la ville de NOISY 3668 crimes et délits pour la ville de SAINT MAURE DES FAUSSES 6798 crimes et délits pour la ville de CRETEIL 6207 crimes et délits pour la ville de VITRY SUR SEINE 11655 crimes et délits pour la ville de VILLEJUIF 11655 crimes et délits pour la ville d'ARCUEIL CACHAN 3776 crimes et délits pour la ville de CHATILLON MONTROUGE 6149 crimes et délits pour la ville de BOIS COLOMBES 9516 crimes et délits pour la ville de BOBIGNY 4957 crimes et délits pour la ville de ROSNY 12682 crimes et délits pour la ville d'AULNAY SOUS BOIS La mise en place de parcs à vélos sécurisés aux abords de ces gares au détriment des stationnements véhicules va drainer une population jeune et desservir les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, et les familles souhaitant se rendre sur PARIS pendant leurs congés. Pour assurer la sécurité de cette ligne, cette ligne nécessiterait la présence de forces de sécurité accrue par la brigade des réseaux ferrés et du GPSR. Un repositionnement des postes de gardes échelonnés sur le parcours afin d'améliorer la réactivité des effectifs en cas d'agression. Tout ceci ne pourrait se faire sans augmenter le nombre d'agents en faction. Aussi, outre le coût total des infrastructures de la ligne c'est également un coût élevé en matière de sécurité qui devrait être engagé pour assurer le bon fonctionnement de cette ligne et sa rentabilité. Aussi, compte tenu de ces éléments, le sentiment de sécurité primant sur la rapidité, la mise en place de cette ligne serait difficilement rentabilisée car vite délaissée au profit de lignes existantes moins rapides mais où le sentiment d'insécurité est moindre. Il serait préférable de prolonger la ligne 2 du métro jusqu'aux HAUTS DE SEINE. Cette dernière servirait au mieux les intérêts des SURESNOIS. Le tracé de la ligne 2 est parallèle à la future ligne 15, les infrastructures sont déjà en place et les arrêts de cette ligne ne font pas fuir ses utilisateurs.
COURRIELS																					
Mail 1	X																X	X			**M. LECERF** : Enfin, nous apercevons la fin du tunnel mais il faut encore attendre 12 ans....

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Quel est le coût prévisionnel de ce chantier et comment est-il financé? Où sera située la station Rueil Suresnes Mont Valérien?
Mail 2																	X	X			**M. FERKOUS** : Une très bonne initiative très utile Dommage qu'il faille attendre 12 années théoriquement et encore s'il n'y a pas de retard Quoi qu'il en soit je suis de tout cœur favorable à ce projet
Mail 3	X			X			X													X	**M. BOURSEAU** : Quel intérêt d'avoir une gare à Suresnes Mont Valérien, alors que d'excellentes gares existent à proximité (SNCF val d'or, T2 les Coteaux) pour les habitants sud de Rueil.. La question est : qu'est-il prévu pour garer les voitures, car les deux gares citées n'ont pratiquement rien prévu et la mairie de St Cloud est draconienne sur le stationnement, partout limité à 2h! cela augmenterait alors l'utilité du projet.
Mail 4																	X	X			**Mme JODAR** : Très bon projet, mais il va falloir attendre 12 ans !!!
Mail 5																		X			**M. COCHET** : Ligne nécessaire et très attendue
Mail 6							X											X			**ANONYME** : Nécessaire pour désengorger les routes. Les entreprises sur Saint Denis se multiplient, il est grand temps que ce projet voit le jour. Il faut multiplier les transports banlieue/banlieue pour éviter de passer systématiquement par Paris ou de prendre la voiture
Mail 7																	X	X			**Mme GARRAULT** : Très beau projet Initiative intéressante malgré l'attente qui sera longue
Mail 8																	X		X		**M. LECOURIEUX** : Pourquoi des dépenses inutiles puisqu'il existe déjà un tram entre le pont de Sèvres et la défense?
Mail 9					X												X	X			**M. BLEUZE** : Nouvelle solution qui évite de transiter par Paris pour aller à La Défense (par exemple). Egalement utile pour relier Les Agnettes à Saint Denis en soulageant la tristement célèbre Ligne 13 du métro. Contribue au désengorgement de Paris. mais les délais sont longs. Permet de rallier la banlieue sud sans traverser Paris. Pour ce qui me concerne je regarderai ce qui sera le mieux pour relier Les Agnettes à Chatillon-Montrouge : ligne 13 actuelle ou ligne 15 ouest ...le temps de transport et les conditions de transport détermineront mon choix. Toute nouvelle solution de liaison est intéressante et permettra de toute façon de répartir les voyageurs, des améliorations des conditions de transport, et donc de l'intérêt du projet.
Mail 10																		X			**Mme TEXERAUD** : Très bon projet et excellente idée
Mail 11																	X	X			**Mme TETE** : Très favorable à ce projet mais trop lent. Très intéressée par l'aboutissement de ce projet... J'espère que la réalisions sera plus rapide que prévu à ce jour
Mail 12					X												X	X			**M. TABORDEAU** : Il me semble que le calendrier devrait être changé. - Le plus urgent est de relier La Défense à Roissy. D'une part pour relier le centre d'affaires à Roissy au plus vite, hub international TGV/aéroport/liaison centre de Paris ; d'autre part parce que le T2 relie déjà le Pont de Sèvres à la Défense - Le coût des travaux annoncé n'est-il pas un peu optimiste, les projets en milieu urbain se heurtant à de nombreuses contraintes?
Mail 13															X		X			X	**M. VIVIAN** : Avant de vous donner mes idées d'amélioration, je souhaiterais me plaindre comme tous les utilisateurs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					de l'actuelle foulage de gueule de la SNCF, RATP, STIF, et réseaux ferré de France qui nous proposent des transports désuets et jamais à l'heure pour des excuses mensongères...bref passons: - Disposition des places des rames à la "londonienne" pour avoir un maximum de place debout les jours d'affluence, les compartiments de 4 ou 6 à l'heure actuelle sont une perte d'espace, mais où sont donc formés nos ingénieurs!!! - Des wagons plus larges pour avoir plus de places, avec imaginons un peu, une double rangée centrale. - Quais avec portes vitrées automatiques pour éviter "les accidents graves de voyageurs" (comme sur la ligne 1 ou 14) + filins de sécurité au-dessus des rails - Caméras de surveillance dans tous les wagons - Climatisation obligatoire l'été, chauffage l'hiver - Système d'anticipation météorologique, car oui il neige à paris et oui en automne nous avons des feuilles mortes sur les rails.... - Accès systématique à la Wifi pour internet + réseau 4g pour être joignable au téléphone - Créons des emplois contre les resquilleurs: contrôleurs de tickets à la sortie de toutes les stations, comme à Londres! - Des rames toutes les 5 minutes maximum avec des conducteurs chinois, car eux, ne font jamais grève pour un oui ou un non Merci d'écouter les utilisateurs et non les politiques qui ne prennent jamais les transports en commun, ni les financiers qui se déplacent en voiture privé et qui rechigneront à allonger de l'argent pour notre confort. FAITES LES CHOSES EN GRAND OU NE FAITES RIEN!
Mail 14																	X		X		**M. VERPEAUX** : Entre La Défense et Pont de Sèvres cette ligne ne fait somme toute que doubler le tramway dont la construction a déjà coûté très cher. Or ce tramway a une faible cadence de rames, comme d'ailleurs la plupart des autres lignes de tram, et on se demande pourquoi avoir dépensé autant pour un tel résultat (si ce n'est pour augmenter les embouteillages en réduisant la capacité des routes ?). Ne serait-il possible dans un premier temps d'augmenter fortement l'utilisation de la ligne existante ? Celle-ci pourrait être prolongée vers Le Nord-Est pour un coût certainement moindre que la construction d'un métro souterrain On peut remarquer de même que des lignes existent déjà de La Défense vers Saint Lazare (et de Saint Lazare vers Saint Denis). Mais là aussi le trafic est faible, et les pannes fréquentes (sans parler des grèves) dissuadent les usagers. Ne serait-il pas possible de dépenser moins mais mieux pour mettre à niveau ces liaisons ? La solution pour soulager la ligne A du RER existe sans qu'il y ait obligatoirement besoin de recourir à des travaux pharaoniques,
Mail 15																	X	X			**M. GAGET :** Je suis totalement favorable à ce projet dont le seul défaut est le temps de mise en œuvre!
Mail 16		X																X			**M. COLENTIER** : Je suis très satisfait du parcours projeté pour la ligne 15.
Mail 17					X												X	X			**Mme DUCHEMIN-GISQUET** : Il devient de plus en plus difficile de circuler en voiture de Courbevoie vers Paris La ligne 15 sera opérationnelle en 2025 Mais un prolongement de la ligne 3 du métro terminus Pont de Levallois/Bécon à la future gare Bécon les Bruyères est-elle prévue ?? soit avant soit après l'ouverture de ligne 15 ??
Mail 18	X																X	X			**M. OPPORTUNE** : Les gares desservis sont bien choisies Tout ceci est un projet super seul défaut le temps de mise en œuvre dans 10 ans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 19					X															X	**Mme COMELLEC-BADSI** : A mon sens, les liaisons principales devraient être : - Aéroport CDG / Paris et La Défense: d'après le projet actuel, il semble qu'il faille au moins 3 changements pour rejoindre le centre de la capitale ou la Défense. Cela me paraît un peu trop et peu attractif (touristes, visiteurs d'affaires). Dans d'autres capitales, les liaisons aéroportuaires sont beaucoup plus aisées. - Liaison banlieue N.O. / banlieue S.O.: il est en effet vital de renforcer ces axes et notamment de pouvoir rejoindre Nanterre (pour l'université notamment) et la Défense depuis la banlieue. - En revanche, quid des doublons avec les trams (existants ou futurs)? de plus, quelle sera la capacité d'accueil du nouveau métro (cf. problème de sous capacité de la ligne 13)?
Mail 20																				X	**Mme BOUTILLIER** : Actuellement je mets environ 1h de mon domicile à mon lieu de travail situé dans le 15e arrondissement de Paris, ce qui est lourd J'espère que vos projets permettront de raccourcir ce temps de trajet
Mail 21		X						X			X						X			X	**Mme STEWART** : Concernant le tracé de la ligne, il semble que le tracé n'est pas conforme à la recommandation selon laquelle il faut "privilégier le passage sous des emprises et voies publiques". Pourquoi cela ? Et donc pourquoi à Bois-Colombes ne passe-t-il pas sous la D11bis (avenue Charles de gaulle large de 15 mètres) au lieu de passer sous de petites voies de 4 à 6 mètres de large ? Quand les riverains auront-ils enfin la possibilité de voir le tracé précis ? Quelle est la garantie que la ligne soit équipée de "dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur", comme sur le tracé de la ligne 15 ouest ? Pendant les travaux, qu'en est-il des nuisances sonores, quelle garantie pour la tranquillité des riverains ? et ensuite ? Les travaux auront-ils un impact sur les fondations des habitations. Quelles assurances sont prévues à court, moyen et long terme sur l'indemnisation de ces dégâts ?
Mail 22		X			X															X	**Mme DIVIN :** Dans la brochure, concernant la ligne 15 ouest, vous expliquez le choix entre la correspondance Les Agnettes et les Courtilles de la ligne 13 par une plus grande linéarité du tracé avec les Agnettes. Pourquoi une correspondance avec Gabriel Péri n'a-t-elle alors pas été envisagée? Le nombre de personnes utilisant cette station est toujours très important, et cela serait relié au centre d'Asnières sur Seine. Merci d'avance de prendre cette remarque en considération. Cordialement
Mail 23		X															X	X			**M. MORIN** : Projet parfait dans les tracés mais la date de mise en œuvre du projet et de mise en service des lignes est trop tardive ! Méritent d'être désengorgés beaucoup plus rapidement car l'offre (conditions de transport, temps de trajets, etc.) n'est pas digne d'une capitale. 2027 c'est trop loin alors que nos transports Observation : Merci d'avoir fait cette sollicitation
Mail 24																	X	X			**Mme GAYRAUD** : Je suis ravie de la mise en œuvre du projet Grand Paris Express et notamment de la ligne 15 (étant directement concernée), celle-ci va permettre de désengorger les transports et faciliter la vie des franciliens. Malheureusement, la mauvaise nouvelle c'est que celle-ci ne sera mise en service qu'en 2027 ! Dommage !
Mail 25	X	X															X	X			**Mme HERNANDEZ** : Avis très favorable sur le choix des stations et le tracé retenu. Je suis ravie que ce projet aboutisse, en espérant que les travaux n'auront pas trop de retard. L'automatisation des rames est une excellente initiative et certains trajets en transport vont voir leur durée considérablement baisser.
Mail 26		X			X													X			**M. ANGOVE** : Ce projet me semble nécessaire et urgent eu égard aux problèmes engendrés par la circulation individuelle motorisée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Bien des villes dans le monde envient notre réseau francilien Le nord-ouest et le sud-est de la région semblent moins favorisés Depuis CDG une liaison directe avec le centre de Paris aurait été plus attrayante Quid de l'extension des lignes de métro vers la petit couronne (lignes 9 , ligne 10 par exemple jusqu'à Sèvres ou St Cloud) (ligne 2 jusqu'à Suresnes)... Prévoir plus de tramways aux heures de pointe
Mail 27		X			X													X			**ANONYME** : Au regard de ce projet, je trouve que trois liaisons à venir sont fondamentales : - 1 : ligne 15 : la défense - Saint Denis Pleyel > j'imagine une meilleure connexion à l'aéroport Charles de Gaulle soulageant, le RER B occupé par des trajets quasi-directs vers le site, et le nœud des Halles ; - 2 : ligne 15 : Nanterre la folie- pont de Sèvres > pour les riverains de la ligne T 2, ce tronçon souterrain et plus rapide leur permettrait une utilisation plus fluide et moins chargée de leur ligne à ciel ouvert, de même, pour les habitants de Nanterre, cela leur permettrait de multiplier leurs options de transport en commun vers le Sud et ainsi, globalement, harmoniser le flux des voyageurs sur la zone ; - 3 : ligne 14 : Saint Denis Pleyel - aéroport d'Orly > en cohésion avec le projet de liaison entre les gares Villejuif Institut g. Roussy / Pont de Sèvres / Saint Denis Pleyel / aéroport Charles de Gaulle : sans cette extension de ligne rapide et sûre, le projet de ligne 15 ouest perdrait beaucoup de son sens
Mail 28																	X	X			**M. BONHOMME** : Je suis très favorable au projet du Grand Paris car il va permettre de désengorger les lignes de métro et réduire fortement les temps de parcours de banlieue à banlieue. Ce projet va surtout permettre de diminuer la circulation automobile parfois obligatoire pour certaines personnes habitant en banlieue et travaillant en banlieue et privilégier les transports en communs. Bref, moins de circulation, de pollution, d'accidents de la route et un peu plus de pouvoir d'achat (économies liés à une utilisation réduite de la voiture). Il faut que ce projet aboutisse.
Mail 29	X	X			X	X												X			**M. LEROUX** : La ligne 15 de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel va offrir du sud de Paris et l'ouest une meilleure connexion entre les villes limitrophe de Paris. Quelques remarques sur cette ligne... : 1) C'est dommage que les Pôles "La Défense" de la ligne 15 et "Parc des expositions de la ligne 17 ne soient pas sur la même ligne. En effet, il aurait était préférable que le terminus de la ligne 15 soit : Le Mesnil Amelot (celui de la ligne 17). En l'état actuel du projet, il faudra faire encore un changement à faire à la station "Saint-Denis Pleyel" pour se rendre de "La Défense" à "Parc des Expositions" et c'est bien regrettable ! 2) En ce qui concerne certaines stations, et plus particulièrement celle de "Rueil-Suresnes Mont-Valérien" est vraiment mal situé. En effet, situé principalement en zone pavillonnaire, les habitants des deux villes proches de cette station, seront obligé d'emprunter encore une fois de plus le mode de transport aérien : bus. Par ailleurs, cette station se situera dans la ville de Rueil-Malmaison qui aura par ailleurs une autre station du Grand Paris sur la ligne 18 qui sera "Rueil". Soit 2 stations du grand Paris dans cette ville alors que Suresnes n'en possédera aucune. Une interconnexion avec le Transilien et le T2 dans la ville de Suresnes aurait été un excellent choix pour d'une part redynamiser la ville et aussi bien dans le plan professionnel que pour les habitants de la ville. 3) Entre Pont de Sèvres et La Défense, aucune ligne du métropolitain ne traverse la Seine, donc aucune connexion

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					directe avec la ligne 15 pour les lignes : M10, M2 En espérant que ces 2 dernières lignes (M10 et M2 seront prolongées au-delà de Paris en traversant la Seine pour avoir aussi des interconnexions avec la ligne 15 ouest !
Mail 30	X				X												X	X			**Mme ESTRADA** : Ce projet de Grand Paris est un excellent projet permettant de relier de nombreuses communes de banlieue dans lesquelles la circulation automobile est un cauchemar. Je suis particulièrement intéressée par la gare de Rueil- Suresnes Mont Valérien qui sera directement reliée à la gare de la Défense, permettant ainsi d'éviter les bus qui sont la plupart du temps pris dans la circulation. Bravo pour ce projet ambitieux, espérons qu'il sera réalisé dans les temps, nous avons hâte de pouvoir utiliser ce nouveau réseau!
Mail 31				X													X				**M. NAGEOTTE** : Il serait intéressant de pouvoir embarquer dans la ligne 15 un vélo particulier de façon à pouvoir envisager un transport vélo + ligne 15 + vélo. Je pourrais ainsi par exemple rapidement me rendre porte d'Asnières : 1 km vélo + 4 stations ligne 15 + 4 km vélo
Mail 32																		X			**Mme SADIKALY** : La création de ces lignes supplémentaires permettrait la réduction du nombre de véhicules circulants de banlieues vers paris et permettrait aussi de réduire considérablement les temps de trajet. cela permettrait aussi la création de nouveaux emplois autour des gares.
Mail 33					X													X			**M. MALINES** : Et toujours rien pour désolidariser le tronçon Asnières Gennevilliers de la ligne 13 de son pendant St Denis en prolongeant la ligne de la Fourche jusqu'au centre de Paris. Ce ne sont pourtant pas les enquêtes qui manquent, disant que cette ligne dans son ensemble est la pire du réseau, et ce tronçon l'un des plus mal desservis (c'est le cas de le dire!). Alors, oui, bien sûr, j'approuve totalement l'amélioration du réseau. Les lignes circulaires manquaient cruellement aux Franciliens, il est grand temps de s'en occuper, et ce projet est une bonne chose. Mais pour les habitants de Clichy, Asnières, Gennevilliers, la galère continue. Enfin, depuis le temps, on est habitué, hein?
Mail 34	X	X																X			**ANONYME** : L'utilité publique de ce projet est indiscutable d'une manière globale, sauf qu'en regardant de plus près le traçage de la ligne entre Saint-Cloud et Issy RER, on voit que la ligne 15 va devoir traverser la seine à deux reprises. Il est plus logique de positionner la gare du côté de Sèvres que du côté de Boulogne Billancourt, qui jouit déjà d'une très bonne desserte. D'une part ça coûterait moins cher et d'autre part l'utilité publique aura plus de sens pour une commune comme Sèvres, laissée pour compte et mal desservie.
Mail 35				X													X			X	**ANONYME** : Pourquoi est-ce qu'il faut attendre la toute fin du projet, en 2027, pour relier la Défense ? Les transports y sont déjà saturés tous les jours aux heures de pointe... Dans l'attente, il serait bon de travailler à une meilleure efficacité des transports existants (plus de couloirs de bus, trains plus réguliers...)
Mail 36																	X	X			**M. MARCEL** : Excellent projet. Dommage d'attendre 10 ans pour pouvoir en bénéficier.
Mail 37							X											X			**M. REBOA** : Nous sommes (4 personnes) extrêmement favorables à l'ouverture de la ligne 15, synonyme de développement économique pour la région.
Mail 38																	X	X			**Mme MALECOT** : La ligne 15 ouest est attendue avec impatience... Dommage que les délais soient si long.
Mail 39																	X	X			**M. ou Mme LE BOUDE** : Cette ligne est très utile. Observation : Simplement je ne comprends pas pourquoi le tronçon Pont de Sèvres - Nanterre qui bénéficie déjà du tramway T2 est réalisé en priorité? D'autre part les délais sont déjà très longs, merci de faire le maximum pour qu'il n'y ait pas de retard sur les mises en service.
Mail 40	X																			X	**M. REBER** : Habitant Suresnes, je trouve très dommage que la station appelée à tort Suresnes Rueil Mont Valérien soit prévue carrément loin de Suresnes, inaccessible pour les habitants. Il faudrait soit qu'elle soit réellement prévue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					sur Suresnes, soit qu'il y ait simultanément un prolongement de la ligne 2 jusqu'au bas de Suresnes. En l'état, le projet n'a aucun intérêt pour les Suresnois qui vont bien sûr payer !
Mail 41					X												X	X			**Mme DESTRAC** : Habitant le centre de Nanterre et travaillant à Vanves et Boulogne je me vois obligée de passer par Paris pour me rendre dans des banlieues pourtant proches géographiquement et avec des temps de trajets allant de 50 minutes à plus d'une heure. C'est donc avec hâte que j'attends la construction de la ligne 15 entre Nanterre la Boule et Issy RER. Comme l'a déjà mentionné un précédent usager je trouve aussi qu'il serait très intéressant de pouvoir embarquer un vélo afin de vraiment réduire les trajets
Mail 42		X																		X	**M. EVRARD** : Habitant Asnières quartier Les Hauts d'Asnières, je serais plutôt favorable au tronçon entre Nanterre la Folie et St Denis via Colombes, Asnières et Gennevilliers ce qui serait un avantage pour ces quartiers
Mail 43																		X			**Mme BELARDI** : Un énorme OUI
Mail 44				X	X													X			**M. ANGENAULT** : Un projet magnifique pour changer la vie quotidienne de millions d'habitants de la région. ! Observation : Le projet doit concilier 2 objectifs en apparence contradictoires : desservir des quartiers aujourd'hui éloignés des réseaux actuels et augmenter le maillage du réseau en banlieue. Le premier objectif est bien rempli avec la création de points de correspondance alternatifs avec les lignes 13, J et L en dehors de pôles saturés comme la Défense ou Saint Lazare...Créer de nouveaux Châtelet serait une hérésie. Le projet pourrait encore être amélioré avec la prolongation de lignes de métro au-delà de la Seine : 3, 10, 9, 8 Le 2ème objectif est perfectible car on ne peut économiquement pas multiplier à l'infini les branches et les gares. Il faudrait favoriser l'accès aux nouvelles stations par des circulations radiales nouvelles ou améliorées (piéton, vélo, bus) depuis les quartiers non desservis. 2 idées pour le bus : Remplacer les lignes actuelles trop longues et irrégulières par des lignes navettes courtes, fréquentes et électriques en étoile autour des nouvelles stations, Créer des couloirs de bus temporaires le matin (sens Banlieue>Paris) et le soir (Sens Paris>Banlieue) pour accéder rapidement aux stations, au détriment des déplacements automobiles vers Paris.
Mail 45	X	X		X	X															X	**Mme DELAVALETTE** : J'habite le centre-ville de Suresnes (bas de Suresnes). La ville de Suresnes est très proche de Paris (par le bois de Boulogne) et pourtant si loin. Nous n'avons aucun transport "rapide" (comme le métro ou le tramway) qui desserve directement Paris. Le futur "super métro" n'arrangera rien malheureusement car la ligne en projet s'arrêtera à Rueil et non pas à Suresnes malgré une station qui s'appellera "Rueil - Suresnes Mont Valérien". Hors, nous ne serons que très peu de Suresnois à nous y rendre. C'est beaucoup trop loin et il faut compter au moins 30 minutes de marche à pied pour y aller depuis le bas de Suresnes...c'est une déception pour moi. Pourtant il y aurait d'autres solutions dont certaines réclamées depuis plusieurs années comme le prolongement de la ligne 2 du métro (Porte Dauphine). Mais on pourrait réfléchir aussi à un tramway qui ferait le lien entre Suresnes et la Porte Maillot ou La Muette. J'en profite pour évoquer les transports existants. A Suresnes, nous disposons : - du train de banlieue pour aller à St Lazare : fréquence de 15 minutes même aux heures de pointe (il faudrait prévoir plus de trains et des fréquences plus proches) ; puis il faut compter encore 16 minutes de trajet (idée : prévoir des trains directs de temps en temps ou ne marquant l'arrêt qu'à une ou deux stations). - le tramway T2 : il ne relie pas les lignes 9 et 10 du métro, il faut donc

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					marcher pendant 10 minutes pour gagner le métro.
Mail 46	X	X		X	X		X										X	X			**M ; ou Mme SANITH** : De belles idées, mais très long chantier. Habitant Nanterre-UNIVERSITE, je ne peux que constater que mon quartier reste comme même mal desservi. N'habitant pas le centre, nous sommes loin des équipements (supermarché, mairie, Pharmacie, bureau de poste, restaurant, sécurité sociale, caf, banque....) Dommage qu'encore une fois, le quartier PLACE DE LA BOULE, soit encore privilégié ! Malgré cela, une très belle gare est en construction, espérons qu'il y aura des équipements autour de celle-ci. Concernant les lignes 15 et 18, je suis ravie de voir qu'elles desserviront, l'aéroport Charles de gaulle et Orly. Cela écourtera le temps de trajets et permettra de ne pas se fatiguer avec nos bagages pendant les correspondances. Cependant, bien penser aux personnes en mobilité réduite , ainsi qu'au parents avec des jeunes enfants accompagne de poussettes (Escalator assez large et ascenseur) Car demander de l'aide pour descendre la poussette dans les escaliers avec des jeunes enfants, tout le monde n'accepte pas! Hâte de les emprunter!!!!
Mail 47				X	X													X			**M. MENEZ** : habitant le vieux centre de Nanterre et ayant une compagne travaillant dans le proche sud-ouest de Paris, ce nouveau tronçon nous ravit car il nous permettra de gagner en temps de transport et en garanties de trajet. Moins de déconvenues à prévoir et de retards (a priori...) Ce tronçon permettrait de désengorger également (du moins je l'espère) une partie du RER A aux heures de pointe, qui souffre de l'augmentation de la fréquentation. Mais qu'en est-il du réseau de bus qu'il serait pertinent de revoir afin d'optimiser les déplacements autour de cette nouvelle ligne ?
Mail 48	X				X													X			**M. CHUNG TO SANG** : Nous approuvons totalement le principe du projet de ligne 15. Il y a vraiment besoin d'une liaison transversale à travers le département des Hauts-de-Seine, qui répond au bassin d'emploi et de vie. Elle ouvre de plus de nouvelles opportunités de trajet pour se rendre à Paris, grâce à une liaison plus aisée à la ligne de RER A. S'agissant des deux gares qui nous intéressent- Les Agnettes et Bois-Colombes -, l'emplacement projeté nous semble cohérent.
Mail 49					X												X	X			**M ; ou Mme PENOT** : Très beau projet. Dommage d'attendre aussi longtemps. Ce serait bien de prévoir la prolongation de la ligne de métro numéro 10 de Boulogne Pont de Saint-Cloud jusqu'à la gare de Saint-Cloud.
Mail 50																	X			X	**ANONYME** : Où allez-vous trouver l'argent pour financer ce projet très lourd dans un pays dont la dette explose, dont le déficit budgétaire n'arrive pas à être réduit et où les impôts locaux viennent d'augmenter de 25%?
Mail 51																	X	X			**M. GEORGES** : Nous approuvons totalement le projet de ligne 15. Habitant Asnières et travaillant soit sur La Défense soit à Sainte Denis Carrefour Pleyel, cette future ligne me fera gagner énormément de temps de trajet par les transports en commun, et encore plus en cas de trajet en voiture. Dommage de devoir attendre aussi longtemps, d'autant que j'imagine que les dates de mise en service décaleront progressivement comme tous ces grands projets.
Mail 52					X													X			**Mme COLINET** : Un dépliant sur cette enquête a été déposé dans ma boîte aux lettres. Je suis très favorable à la construction de cette ligne 15. En effet, avec celle-ci, je me poserais la question avant de prendre la voiture pour aller à la Défense ou à Issy les Moulineaux. Le gain de temps en transport avec cette ligne est considérable. J'espère que cette ligne verra le jour. Surtout si elle passe par la gare les Grésillons qui est à 10 minutes à pied de chez moi.
Mail 53					X												X	X			**M. POULLAOUEC** : La prolongation Nanterre La Folie - La Défense doit être priorisée et être intégrée dans le premier

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					lot (2025). En effet, elle permettra de libérer une partie du flux Ligne RER A (Nanterre), comblera la fréquence trop faible des moyens de transports entre le sud des Hauts-De-Seine et la Défense (T2, Ligne L), et permettra à beaucoup de Nanterriens d'éviter les bus pour rejoindre leur travail à la Défense. Il y a plus de gens qui travaillent sur La Défense que sur Nanterre La Folie ou sur les Hauts-De-Seine Sud. Les bus et les rames de tramway sont saturés pour rejoindre la Défense.
Mail 54					X						X			X				X			**Mme QUERIOUX** : Habitante de la place de la boule, je suis favorable à la mise en place de la ligne 15 ouest. Cette ligne permettrait de se rendre à St Denis, bassin d'emploi important de la région. De plus en IDF les trajets banlieue vers banlieue sont les plus compliqués et les plus chronophages. Les projets de transport vers la banlieue sans passer par Paris intra-muros sont donc très intéressants. Par contre des mesures concrètes d'accompagnement pour les riverains habitant sur les lieux de travaux devront être mises en place.
Mail 55					X															X	**M. ULLSTROM** : Nous suggérons que les lignes 3 et 10 soient également prolongées pour rejoindre / créer une correspondance avec une ligne du "Grand Paris" (exemple : prolongation du métro 3 "Pont de Levallois" jusqu'à la gare de Bécon-les-Bruyères). Une étude sur l'extension de ces 2 lignes de métro a-t-elle été réalisée? Merci
Mail 56	X																	X			**M. DE MARE** : Bon projet, mais l'emplacement de la gare Rueil-Suresnes ne me parait optimal car: - L'espacement du tronçon en sera déséquilibré entre St Cloud et La Boule. - L'emplacement prévu place du 8 mai 1945 est situé dans un quartier essentiellement pavillonnaire et à proximité de vaste espace inhabité du Mont Valérien, donc elle ne desservira pas une population importante. Il me parait plus judicieux de l'implanter plus près des zones d'habitat collectif des deux communes, notamment de la cité jardin; il existe un terrain libre situé à l'extrémité de l'avenue de Fouilleuse et de la rue du 19 janvier qui me parait plus approprié et mieux situé pour les zones d'habitat du haut Rueil.
Mail 57	X																	X			**M. BAG** : Je trouve que les choses avancent pas ou trop lentement concernant la construction de cette nouvelle ligne, surtout le tronçon ouest... J'ai une remarque concernant la Gare Mont-Valérien qui est très bien situé.
Mail 58	X																			X	**Mme SAHAKIAN** : Est-il prévu d'ajouter une station autour du Val d'Or? En effet, la perte annoncée de desserte par la SNCF de cette gare amène de la difficulté pour tous les nombreux habitants du Nord de Saint-Cloud, de Rueil et Suresnes aux abords de l'hippodrome de rallier La Défense rapidement et sans correspondance. Aussi, je comprends qu'une station soit prévue à Saint-Cloud, a proximité de l'hôpital, mais je ne comprends pas que l'on ne prévoit pas un second arrêt près du Val d'Or. Afin de comprendre la problématique posée, je vous invite à consulter les travaux du STIF et de la SNCF sur les lignes L et U surtout en ce qui concerne le Val d'Or. Aussi, quelques éléments sont également disponibles sur ce lien : https://www.change.org/p/stif-non-%C3%A0-la-d%C3%A9gradation-de-la-desserte-de-la-gare-du-val-d-or
Mail 59	X			X							X			X						X	**M. ou Mme BONNEFOND** : Je souhaiterais que cette ligne ait un arrêt à Courbevoie centre. Je trouve que les nouvelles lignes de métro et RER nous oublient totalement alors que nous allons avoir tous les ennuis dus aux travaux. Les nouvelles lignes passent par la défense alors que nous sommes à 15 minutes à pieds de la Grande Arche ....Les lignes d'autobus s'arrêtent tôt le soir
Mail 60		X																X			**M. ou Mme ROUGIER** : Je trouve que le projet est très intéressant. Je travaille à Issy les Moulineaux et met aujourd'hui 50 min pour aller au boulot.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Je prends : - le T2 dont le tracé est très bien mais qui est très lent - le Transilien entre Puteaux et Asnières dont la fréquence est très faible et il n'y a pas de liaison en dehors des horaires de pointe Ainsi ce projet pourrait me faire gagner 15 à 20 min de temps de trajet soit 40 min par jour ce qui est énorme quand on a des enfants et qu'on veut en profiter un peu plus le soir !
Mail 61				X														X			**M. BEAUFILS** : je suis complètement pour ce projet, je travaille sur Saint Denis Pleyel et aujourd'hui il est compliqué d'y aller en transport en commun sans top de changement j'espère vraiment que ce projet sera accepté. Très bonne journée Cordialement
Mail 62				X	X															X	**M. HUET** : Je profite de cette enquête pour vous demander l'étude d'une amélioration du passage sur le pont de Sèvres pour les piétons. Exemple: - aménager un 'toit' ou 'couverture' contre la pluie, - ajouter un tapis roulant (ou autre) pour accélérer le transfert entre le métro et le tramway... - embellissement ... Très cordialement
Mail 63	X																			X	**M. HOFMANN** : Je souhaite un arrêt de la ligne à la gare de Courbevoie. Cordialement.
Mail 64																		X			**Mme SAHAI** : Très bonne initiative!
Mail 65								X									X			X	**M. MEYER** : D'après les plans actuels, la nouvelle gare de Bois Colombes doit être implantée au niveau du marché de Bois Colombes. J'imagine sans peine que les études d'impact ont montré que cette configuration va porter préjudice à la fois au marché et à la gare puisque la place est comptée dans ce secteur. A-t-il été envisagé de couvrir les lignes de chemin de fer sur quelques dizaines de mètres au nord de la gare SNCF pour y relocaliser le marché ? A-t-il été envisagé d'y transférer et rénover la gare Lisch pour y accueillir le nouveau marché ? Cela permettre de faire une belle synergie : créer un nouvel espace pour développer le commerce local et mettre en valeur le patrimoine de Bois Colombes.
Mail 66	X	X											X							X	**M. MEYER** : D'après les plans actuels, la nouvelle Gare de la Défense de la future LIGNE 15 OUEST se situera sous le centre commercial des 4 temps. J'imagine sans peine que les études d'impact ont montré que cette configuration : - créera un "coude" sur la ligne ce qui se traduira par un surcoût au niveau de la création et de la maintenance de la ligne - rallongera et compliquera le trajet des utilisateurs puisqu'il me semble que la grande majorité de ces derniers ne seront pas en transit et auront pour destinations finales des bureaux dans le quartier de la défense et non le centre commercial. A-t-il été envisagé d'implanter cette gare au niveau de la tour Areva ou derrière le CNIT, voire plus encore dans Courbevoie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
↓ Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 67	X	X					X													X	**Mme LUCE** : Ne serait-il pas ingénieux de lier les travaux de la tête du pont de Sèvres au raccordement de la ligne 15 en installant la gare sur la ville de Sèvres? Cela donnerait un autre souffle au quartier d'affaires de la manufacture de Sèvres. Le prolongement de la ligne 9 pourrait également être envisagé sur le modèle de la ligne 1 entre Neuilly et La Défense et permettrait également de résoudre un passage de seine sans doute coûteux pour continuer vers Issy Les Moulineaux.
Mail 68					X													X			**Mme ANSARD** : Cette ligne 15 Ouest est une très bonne idée. Elle permettra notamment de désengorger le T2 grâce à son arrêt à la Défense.
Mail 69																			X		**M. MICHEL** : Il y a suffisamment de transports sur la région ile de France? Ainsi que de voitures privées. Assez de bétonnage de cette région, qui va bientôt ne plus respirer du tout. Je suis pour que chaque dimanche il n'y ait aucun véhicule qui circule ! A bas les mégapoles !
Mail 70																	X		X		**M. ou Mme DUFOUR** : Au vu des comptes déficitaires chroniques de l'Etat français, des baisses drastiques de subvention aux collectivités, des impôts qui vont immanquablement flamber en local pour combler les coupes et payer les travaux pharaoniques des diverses communes, départements et la région visés par le projet, je pense que nous n'avons vraiment pas les moyens de ces dépenses. Le tramway s'il donnait le début promis quand il fallait payer (1 tram toutes les 3 minutes en continu et pas 15 à 20 minutes d'attente avec pire le week-end) les centaines de millions qu'il a coûté et coûte à l'entretien suffirait amplement ! STOP au gâchis !!
Mail 71						X												X			**M. ou Mme PERET** : Aujourd'hui je me rends de Sèvres (haut de sèvres) à St Denis en voiture car les transports sont trop compliqués. Bus pour aller jusqu'au pont de Sèvres, changement de métro etc... avec PC en mains et un genou défectueux cela est compliqué. Cette ligne 15 serait la bienvenue. A quand un prolongement métro jusqu'en bas de Sèvres ? Merci pour tout ce que vous faites
Mail 72																	X		X		**M. GENNARO** : Non, ce projet ne doit pas voir le jour, pour plusieurs raisons : 1. L'Etat a l'absolue obligation de poser le ratio utilité/coût puisque l'argent appartient aux contribuables. Aux vues des nombreuses lignes assurant les dessertes concernées, ce projet est aberrant car faisant doublon sur chaque partie de son tracé, en tout cas, sa piètre utilité ne justifie pas un tel coût. 2. Nous avons une ligne T2 que le contribuable a payé 4 à 500 millions d'euros qui dessert une partie du trajet visé. Or, la fréquence de passage est insuffisante. Le contribuable a donc déjà financé un projet pharaonique dont l'utilité est limitée par sa mauvaise exploitation. Si nous devions investir, ne serait-il pas plus utile d'augmenter la rotation des rames du T2 ? 3. La SNCF n'a pas effectué les travaux d'entretien sur son réseau ferré d'Ile-de-France depuis une trentaine d'année, et ce, bien que le contribuable finance ces travaux à hauteur de plusieurs milliers d'euros du kilomètre de voie chaque année. Conséquence, des lignes qui fonctionnent mal, des retards endémiques et des annulations en pagaille avec des excuses en séries presque tous les jours. Si l'Etat est capable de mobiliser cet argent public, ne serait-il pas mieux employé à entretenir et moderniser le réseau existant ? 4. Nos lignes de RER, dont certaines relient des aéroports internationaux au centre de la capitale sont vétustes et d'une crasse sans nom, agréable pour les usagers et belle image pour les touristes. Même remarque que précédemment, n'y a-t-il pas d'autres priorités que de creuser 20 km de voies souterraines et 10 ans de chantier à un coût exorbitant pour les contribuables ? 5. La Société du Grand Paris, établissement public à caractère industriel et commercial, en charge du projet est-elle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					légitime pour disposer du bien commun ? A la vue de la taille du projet, on ne peut que s'attendre aux dérives habituelles en France : grosse surfacturation dès que le client est l'Etat, commissions occultes et enrichissements d'élus, opacité, absence de contrôle citoyen et gaspillage à tous les étages. Un rappel capital : ni l'Etat, ni les collectivités locales ni mêmes les entreprises publiques n'ont d'argent, cet argent appartient aux contribuables. Il leur est fourni grâce au travail de chacun. L'Etat n'a pas le privilège d'en disposer à sa guise sans rendre des comptes. Les visions mégalomanes et les caprices d'énarques ont coûté suffisamment cher à ce pays qui n'a plus les moyens d'engraisser tous ces technocrates irresponsables. Non à la ligne 15, oui à la modernisation du réseau existant.
Mail 73																		X			**Mme SAMAH :** Ce projet de ligne 15 entre pont de Sèvres et Saint Denis Pleyel serait une aubaine pour moi. Travaillant à Carrefour Pleyel, je suis obligée d'emprunter un bus, la ligne L du Transilien et surtout la ligne 13. Cette dernière partie de mon trajet est un vrai calvaire car la ligne 13 est toujours bondée. Donc ce projet de ligne 15 permettrait à la fois de proposer un autre itinéraire plus rapide et plus pratique pour les habitants de la banlieue ouest et permettrait de désengorger la 13. Je vote pour ! Merci de votre attention.
Mail 74																		X			**M. HUET** : Je vote OUI C'est une galère pas possible pour aller bosser à Gennevilliers 4 changements et jusqu'à 4h de transports par jour. avec cette ligne 15, je gagnerai sans doute 2h par jour et ce sera de la place en plus sur les 5 tronçons que je prends chaque (jour) quotidiennement !
Mail 75																	X			X	**ANONYME** : Commençons par pouvoir utiliser le même ticket de métro pour le bus Ville d'Avray ou plus et Paris
Mail 76																		X			**M. ou Mme MARIGNY** : Il faut absolument que ce projet se réalise. Vivant à Bois-Colombes et travaillant à Boulogne Billancourt, je mets régulièrement 1h30 pour me rendre au travail car la ligne J a quasi systématiquement au moins 2 trains supprimés ou retardés tous les matins. Sans parler de l'exploit que constitue le fait de réussir à monter dans la ligne 9 à Saint-Augustin en moins de 15min. Planifiant d'avoir bientôt des enfants, je ne voyais pas comment réussir à concilier le travail et les horaires des crèches /écoles. De même pour les déplacements à l'étranger, c'était un véritable chemin de croix pour se rendre à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle qui n'est pourtant pas si loin. Nous avons vraiment hâte que cette ligne 15 voit le jour.
Mail 77																		X			**M. ou Mme DESESTRE** : je suis favorable à ce projet
Mail 78																		X			**M. PELGAS** : Très bon projet si l'argent le permet. On pourrait alors espérer qu'il y ait moins de voitures transportant le seul conducteur. Mon trajet Puteaux Aubervilliers - en voiture : 20-30 minutes - en train plus métro : 50 minutes. Je fais l'effort de ne pas prendre la voiture alors oui si la ligne 15 réduit mes temps de trajet je vote pour.
Mail 79	X																			X	**M. ou Mme BARRE** : Dommage qu'aucune station ne soit prévue pour désenclaver Suresnes, l'une des seules si ce n'est la seule commune de petite couronne à n'avoir aucune station de métro sur son territoire. Et ce n'est pas la station prévue à près d'1km à Rueil qui va aider en quoi que ce soit. Vu la densité du trafic déjà actuellement, il sera impossible de rejoindre rapidement cette station depuis le centre de Suresnes (2 à 3km) ou même depuis le quartier de la cité Jardins (1km).
Mail 80	X			X			X	X									X	X			**M. COLAS** : Mon avis en tant que futur propriétaire près de la Gare des Grésillons (achat en VEFA). Ce tronçon (La

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					défense - Saint Denis) est à mon avis un des tronçons les plus importants en termes de priorité, cela permettrait de développer les bureaux tout le long de ce tronçon qui permet de relier 2 importantes zones de bureaux. En effet plusieurs grosses entreprises déjà implantées dans ces zones pourraient donc choisir de se déplacer ou prendre de nouveaux bureaux à Courbevoie-Asnières-Gennevilliers et ainsi distribuer un peu mieux les afflux voyageurs. Il est dommage que ce tronçon soit le dernier développé alors qu'il va permettre d'éviter aux gens venant du nord de paris de ne plus passer par paris (gare du nord). Il faut accélérer ou au moins sécuriser les dates. D'autre part il est vraiment primordial de considérer que beaucoup de personnes vont se déplacer ou se faire déposer en voiture devant ces gares pendant les heures de rush. Il faut donc prévoir en conséquence des déposes minutes et faire en sorte que la fluidité autour des gares soit assurée. Il ne faut pas que les quartiers proches des gares deviennent des parkings et des bouchons perpétuels. Enfin en tant que futur habitant en aplomb du tracé il faut absolument faire en sorte que les vibrations soient prévenues et qu'aucune économie ne soit faite à ce sujet. C'est un sujet de santé publique.
Mail 81																	X	X			**M. FAB** : Très bon projet. Reste à voir le budget global et le temps des travaux.
Mail 82				X														X			**M. ou Mme LEIBER** : Juste pour dire que nous validons le projet de la ligne 15, qui va permettre un réel désengorgement de la ligne 13, et ouvrant ainsi un vrai réseau de transport pour les Asniérois du Nord de la ville. Asnières est une ville qui se développe fortement mais les accès à la gare SNCF restent limités compte tenu du trafic routier et des voies de bus non développées. Aujourd'hui, beaucoup d'automobilistes sur les quais de Seine, et rejoindre Suresnes est une vraie tannée. Bon projet!
Mail 83			X						X											X	**ANONYME** : Un des puits de sécurité sur la commune de Rueil est prévu actuellement à l'emplacement d'un jardin privé. J'ai eu l'occasion de visiter ce jardin extraordinaire et je trouve très regrettable qu'il soit supprimé pour l'aménagement de ce puits, alors même que la mairie tente d'implanter des espaces favorisant la biodiversité en plantant à droite à gauche quelques arbres ou fleurs des champs. Il y a dans ce jardin une incroyable diversité d'arbres et de plantes, certaines sont rares et/ ou exotiques, les arbres fruitiers et les fleurs de toutes sortes permettent le maintien de la biodiversité dans ce quartier. Certains arbres peuvent sans doute figurer dans la liste des " arbres remarquables" appartenant au patrimoine naturel de la région. J'espère sincèrement qu'une alternative sera étudiée pour préserver ce magnifique jardin.
Mail 84																	X	X			**Mme LEYER** : Les travaux prévus après 2030 sont-ils validés et financés ou s'agit-il d'annonces sans engagement ? Il faudrait aussi revoir la tarification et la façon de régler un trajet : je n'ai pas de Pass Navigo car je ne prends pas les transports chaque jour. Du coup, je jongle avec des dizaines de billets car j'utilise des lignes et des transports différents. Pourquoi ne pas mettre en place un Pass Navigo rechargeable et qui débiterait les sommes à chaque passage ? Pour le reste, c'est un beau projet pour la région et le lien entre les différentes villes en banlieue, tant mieux !
Mail 85								X												X	**Mme MARTEL** : Pour quelle raison avez-vous fait le choix du roulement fer et non roulement pneumatique tel que le métro de la ligne 1, nettement moins bruyant et donc plus confortable pour les passagers et qui me parait aussi rapide.
Mail 86			X							X				X			X			X	**M. ou Mme DEVILLARD** : Après la réunion d'information du 25 juin 2014 à RUEIL-MALMAISON, il semblait qu.il n'y avait pas à s'inquiéter de menaces pour le domaine privé du quartier (haut de la rue DANTON, rue B PALISSY) une

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					communication internet http://www.societedugrandparis.fr/question-reponse/avis-depose-a-la-reunion-publique-sur-le-metro-du-Grand-Paris-Express-le-25-juin-2014-a-rueil-malmaison semblait même rassurante Je voudrais savoir-quand-débutera-et-devrait-se-finir-le-chantier-vers-la-rue Gallieni à Rueil. La réunion publique du 5 octobre 2015 au cinéma Ariel de RUEIL a fait profiler un avenir beaucoup plus inquiétant pour notre quartier par le biais d'un ouvrage annexe à ciel ouvert menaçant même le domaine privé. Ne trouvant pas sur votre site et au service de l'urbanisme de la mairie de RUEIL de précisions sur la taille, l'emplacement et la nature de cet ouvrage (espace clos ou ouvert) émanations éventuelles je vous serais reconnaissant de m'indiquer où trouver une information précise actualisée et descriptive de cette réalisation . Par ailleurs, quelle éventuelle utilisation envisagez-vous de donner à la parcelle de domaine public N° 356 du plan cadastral qui au vu de la vue aérienne imprécise (seule source actuelle d'information publique) semble se trouver dans la zone potentielle de réalisation des travaux. Merci de votre réponse et de votre ouverture au dialogue. (Cf. l'extrait plan cadastral joint à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 87	X	X	X														X	X			**M. COUILLAUX** : La pente importante entre les stations La Boule et le Mont-Valérien ne peut-elle pas être moins forte si le niveau des voies au Mont-Valérien est à -29m (au lieu de -24m);alors que le niveau prévu à La Boule est à -29m.A quelle date un plan précis du tracé du tunnel, des gares et des puits d'accès (vue aérienne échelle 1cm/100m par exemple) entre Saint-Cloud et Nanterre La Folie sera disponible? Quelles seraient les conditions pour que ce projet soit réalisé avec un ou deux ans d'avance?
Mail 88				X														X			**M ; ou Mme SAINTAGNE** : Bravo, excellent projet ! Pourvu qu'il s'accompagne de nouvelles voies cyclables et qu.il y ait un espace vélos à bord.
Mail 89	X	X			X	X												X			**M. MOURET** : En soi ce projet était (et est toujours) attendu depuis longtemps. Néanmoins, je me pose de fortes questions concernant l'organisation des lignes. Pourquoi est-ce que les lignes 15 et 16 ne sont pas plutôt fusionnées pour faire une grande boucle, comme cela se fait dans certaines villes (je pense à Bruxelles par exemple) ? Cela permettrait de rejoindre La Défense depuis Clichy-Montfermeil sans connexion. La même question se pose pour les lignes 14 et 17. Bien, j'imagine que les rames de la 14 ne pourraient pas aller jusqu'à Roissy (pas efficacement en tout cas), mais j'imagine que ce n'est pas la seule raison... Mais si ces 2 lignes ne sont pas fusionnées, alors pourquoi prolonger ne pas prolonger la ligne 17 jusqu'à Nanterre La Folie. Cela permettra de faire La Défense - Roissy sans arrêts et Versailles - CDG avec 1 seule connexion (à terme). En réalité vu le tracé des lignes, Roissy devrait pouvoir être rejoins depuis toutes les gares du Grand Paris Express en 0 ou 1 connexion maximum, mais il semble que le choix des lignes a été fait de manière à éviter ça. Pourquoi ?
Mail 90																		X			**M. ZIANI** : C'est un projet qui a toute son utilité, puisque la future ligne reliera l'ouest au nord sans passer nécessairement par Paris intramuros. Bravo!
Mail 91		X		X			X								X		X	X			**Mme PIMS** ? : Je déplore un peu le tracé de cette ligne ainsi que des autres car elles épousent quand même le tracé d'autres lignes de métro ou de tramway. Je trouve qu'il n'y a pas assez d'effort pour développer des lignes pour relier des villes dans un même département, ni pour relier plusieurs département. Par exemple, si je veux me rendre dans le Val-d'Oise, les lignes actuelles et du Grand Paris Express me proposent Saint-Denis. Si je veux rejoindre l'intérieur du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Val-d'Oise, je dois me rendre dans Paris... Je pense aussi que c'est un frein pour l'emploi, les patrons et les salariés ne voulant pas avoir plus de 2h par jour de transport pour éviter retards, fatigue... Donc incompatible avec un emploi un peu plus loin en Ile-de-France. A noter quand même que cette nouvelle ligne sera une évolution positive pour le département. A conditions que les villes soient prêtes à l'accueillir, car cela aura forcément des conséquences : plus de monde donc il faudra adapter certaines infrastructures ou certains services, peut-être plus de délinquance liée aux transports (pickpocket, vol à l'arraché, etc.), il faudra donc adapter les services de sécurité ou de police... Mais j'espère sincèrement que cette entreprise sera positive sur tous les plans
Mail 92	X	X	X				X													X	**M. GOMES** : Voici mes observations par rapport aux habitants de Suresnes (92): « Suresnes est la seule ville avec contact direct avec Paris et qu.il n'a pas une station de métro. » Le Grand Paris a l'objectif d'intégrer le territoire et de diminuer le temps des trajets. Malheureusement, pas pour la ville de Suresnes. C'est vraiment dommage que le Grand Paris n'a pas comme ambition de desservir les quartiers, comme il fait le métro Parisien avec des arrêts à chaque 500m : il n'aura même pas une station de métro du Grand Paris sur la commune. Actuellement, seulement un « puits de sécurité » est prévu sur le territoire Suresnois. Ça veut dire que le métro de la ligne 15 Ouest va traverser une parcelle de la ville de Suresnes et il ne va même pas s'arrêter ! (impensable pour un quartier parisien, par exemple !) La station de la ligne 15 "Rueil - Suresnes Mont Valérien" est très loin pour y aller depuis le bas de Suresnes : plus de 30 minutes de marche et sans aucune correspondance. Voici les suggestions pour finalement intégrer Suresnes du point de vue des transports : - . Pour la ligne 15 Grand Paris Ouest : Faire une Station intermédiaire entre la station « Saint Cloud » et la station « Rueil Suresnes Mont Valérien » : pour faciliter la vie des personnes qui habitent ou travaillent (DASSAULT AVIATION, CAPGEMINI, AIRBUS etc.) à la frontière entre St. Cloud et Suresnes. - . Pour les lignes existantes : Vous proposer d'étudier une viabilité pour prolonger la ligne 2 du métro (Porte Dauphine) pour desservir le centre-ville de Suresnes et, ensuite, faire une correspondance avec la station de la ligne 15 "Rueil - Suresnes Mont Valérien". Cela va permettre aux habitants de Suresnes de joindre la station du futur Grand Paris Express et également de joindre Paris d'une façon plus simple et rapide. - . Le projet du Grand Paris a également le projet de prolonger les lignes actuelles de métro (ligne 11, ligne 14 etc.). Pourquoi ne pas faire la même chose avec la ligne 2 du métro Parisien et arriver finalement à Suresnes? Voici une bonne réflexion pour l'enquête publique. Merci.
Mail 93			X						X	X							X			X	**M. REMONDIERE** : Ce projet prévoit des expropriations pour construire des puits de sécurité. Des habitations où résident des habitants depuis des dizaines années vont être démolies pour cela, avec de grandes conséquences humaines et aussi environnementales. Là où il y a des jardins, il y aura ces "puits". N'y-a-t-il pas d'autre moyen, pour éviter ces drames humains qui se préparent ? Je pense à ces personnes âgées pour qui cela va être plus qu'un bouleversement, je pense aussi à ce magnifique jardin qui va être rasé et à l'effet que cela va avoir sur ceux qui l'ont créé et entretenu. Merci d'avance de considérer toutes les options. Cordialement,
Mail 94																		X			**M. ou Mme BLANC GAUJAL** : C'est un beau projet. On a hâte que les premiers prolongements soient en service.
Mail 95			X						X											X	**ANONYME** : Un jardin botanique privé exceptionnel situé à Rueil est menacé de destruction pour cause de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					l'implantation possible d'un système de ventilation et de puits de sécurité. Compte tenu de l'importance actuelle de l'écologie, de la sensibilisation du public à ces questions, de la proximité du futur écoquartier de Rueil, et de l'engagement politique pour le développement durable et la préservation de la biodiversité, je pense que ce projet pourrait constituer une perte énorme pour la ville et ses habitants, car ce jardin est constitué d'un grand nombre d'espèces de plantes rares, voire remarquables pour la région. J'espère que cette réflexion permettra faire réfléchir et de trouver une alternative satisfaisante pour la préservation de l'environnement et du bien commun.
Mail 96							X											X			**M. DERU** : Excellent projet ! Ce dernier va vraiment dynamiser la Région Île-de-France et désenclaver certains quartiers ce qui est une bonne chose! Enfin une Ligne 13 désengorgée. Vivement l'ouverture !
Mail 97	X	X															X			X	**M. MEYER** : Lors de la réunion publique du 14 octobre 2015, à la question :"pourquoi la gare de la défense de la future ligne 15 se situe sous le centre commercial des 4 temps alors que de toute évidence cela implique un trajet tortueux propice à des problèmes et à une baisse des performances?" il a été répondu de l'existence d'une cavité créée pour la ligne 1 du métro à cet endroit et donc la promesse de réalisation d'économie et ceux même si cela implique un trajet tortueux. Je me demande pourquoi cette cavité n'a pas été mise à profit par le RER Eole étant donnée 1) l'antériorité de ce projet et 2) un trajet plus adapté à l'utilisation de cette gare. Pourquoi ce qui vaut pour la ligne 15 ne vaut pas pour le RER EOLE? N'est-il pas toujours temps d'intervertir les 2 gares?
Mail 98	X	X																		X	**ANONYME** : Le tracé de la ligne 15 passe par l'Avenue Joliot Curie et donc devant la mairie de Nanterre. N'est-il pas possible de prévoir également un arrêt à l'hôtel de ville (côté Joliot Curie)? Est-il également possible de prévoir un prolongement de la ligne 1 vers Nanterre qui passerait par le même tunnel et éviterait ainsi d'autres frais?
Mail 99	X																			X	**M. LUDBROOK** : je voudrais savoir où il va s'arrêter dans Colombes (92 exactement
Mail 100											X			X			X	X			**Mme CARAVEO** : Ce projet fait très envie... maintenant on a envie de voir ce qu'il va devenir ! Quelques inquiétudes sur les vibrations à terme pour les habitations proches et pour l'organisation des travaux qui impacteront la circulation de la place de la Boule à Nanterre. Un regret : que la portion Nanterre - La Défense soit la dernière réalisée du projet ! C'est un axe très important, une échéance à plus de 10 ans parait tellement loin... Sinon il me parait dingue d'écrire des pages sur les conséquences sur les espaces verts et les oiseaux d'un métro souterrain... Le document d'enquête montre à quel point processus et normes sont bien trop complexes !! Bon vent au Grand Paris !
Mail 101				X													X	X			**Mme GANZEL** : Depuis plusieurs années, la ville de Paris mène la guerre aux voitures, avec succès. Auparavant agent commercial représentant des confectionneurs de rideaux et couvre-lits français. J'ai dû arrêter cette activité car il m'était devenu impossible de visiter mes clients dans Paris en voiture, et je n'arrivais pas à porter mes valises de 25 kg d'échantillons de tissu dans les couloirs du métro parsemés d'escaliers. Mon mari est tombé au même moment malade d'un cancer, dont il est décédé en juillet 2012. Aujourd'hui j'élève seule ma fille de 7 ans. Ma nouvelle activité professionnelle exige de nombreux déplacements dans Paris. J'habite loin de la gare de Garches, où les trains ne passent que toutes les 30 minutes la journée (ce qui me fait perdre un temps précieux sur ma journée de travail). Aussi j'avais pour habitude de me stationner à la gare de Saint-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Cloud, où les trains sont beaucoup plus fréquents (toutes les 10 minutes en journée). Or la ville de Saint-Cloud a maintenant restreint le stationnement à 2h pour les non-Clodoaldiens!!! Des places de stationnement ont également été supprimées au bénéfice d'Autolib. Or les seules places d'Autolib à Garches sont devant la gare!!! Le résultat est que toutes les places limitées à 2h sont vides, et que les autres sont réservées aux habitants de Saint-Cloud. Où est la logique du Grand Paris? Vous demandez aux banlieusards de se déplacer en transports en commun, mais vous nous empêchez de laisser notre véhicule à la gare, seul moyen de nous rendre à Paris! Sans parler du tarif du stationnement exorbitant peu incitatif! A Nantes lorsque M. Ayrault a développé une politique sans voiture, il a instauré le stationnement GRATUIT à toutes les gares de tram des alentours. Il serait bon de s'en inspirer. Aujourd'hui les banlieusards sont discriminés en termes de moyens de déplacement en Ile-de-France.
Mail 102							X											X			**M. ou Mme TAMBUN** : Besoin de développer les transports aux Grésillons au regard du développement important des sociétés, entreprises et populations dans ce secteur.
Mail 103																		X			**M. SCHLICK** : Habitant dans l'Ouest Parisien, il est actuellement compliqué de se déplacer dans le sud du 92 (Boulogne, Sèvres) sans passer par Paris ou par le tramway T2 qui est très lent et s'arrête beaucoup. J'ai eu quelques opportunités professionnelles dans le secteur du 92 et malheureusement, j'ai dû les exclure pour des raisons de facilité de transport. Même problème pour accéder à la zone Saint-Denis, il faut passer par le RER A Chatelet (donc Paris) puis le RER B. Donc, il serait vraiment souhaitable de faire cette ligne 15 qui relierait Nanterre/Défense au sud du 92 (ex: Boulogne) et au 93 Saint-Denis. Enfin, Cela décongestionnerait un peu le RER A qui devient de plus en plus invivable tous les matins. Cordialement,
Mail 104		X						X						X						X	**M. ou Mme TEMPEL** : Bonjour, quelques remarques : L'important me semble d'assurer les LIAISONS VERS PARIS en prolongeant les lignes de métro, ou en traversant le Bois de Boulogne. Les lignes concentriques sont accessoires, l'essentiel concernant les transports n'est pas fait. Il faut une POLITIQUE GLOBALE pour traiter les embouteillages : créer des ponts sur la Seine, désengorger certaines voies encombrées (pont des 3 pierrots à doubler, route des fusillés de la résistance où il faut supprimer la voie de stationnement, rue Cluseret qui est la seule à descendre vers Paris, les autres à proximité étant à sens unique...), décaler les horaires d'ouverture des écoles. J'ai découvert via ce site que la ligne passait sous mon jardin, j'aurais aimé qu'on me l'annonce personnellement et qu'on m'indique quelles seraient les nuisances éventuelles. QUELS IMPACTS SI LA LIGNE PASSE SOUS NOS PIEDS? Sans ces politiques menées conjointement, les problèmes de logement et de transport ne seront pas résolus.
Mail 105		X					X											X			**M. ou Mme LEPRINCE** : Bonjour, nous allons prochainement emménager à Asnières, RER Grésillons. Il y a énormément d'activités qui se créent autour de ce RER, logement, centre commercial, bureaux... Pour soutenir le développement de ce quartier, et de la ville d'Asnières, mais aussi pour répondre aux besoins croissants des populations, il me semble important que le Grand Paris soit relié aux Grésillons, pour désenclaver par ailleurs cette zone actuellement pas très bien desservie.
Mail 106		X																		X	**M. ou Mme DELABATIE** : Les plans figurant dans le dossier ne permettent pas d'identifier exactement les rues susceptibles d'être impactées (emprise souterraine du métro). Pourriez-vous m'indiquer si la rue Marie Laure de Bois

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Colombes, située entre les gares de Bois Colombes et des Agnettes est dans la zone d'intervention potentielle et sans l'affirmative à quelle profondeur serait le tunnel svp? Vous remerciant par avance. Cordialement
Mail 107																		X			**M. CHEN** : En tant que nouveau propriétaire à Bécon, on constate que cet endroit de proche Paris n'est pas forcément bien lié (au niveau du temps) à notre capitale, la mise en place d'un nouveau réseau de transport avec de nouvelles lignes de métro est souhaitée. Nous sommes pour la création de la ligne 15 ouest, ainsi que pour le projet Grand Paris.
Mail 108																	X	X			**M. DELABRE** : Des dizaines de milliers d'habitants du département de Seine-Saint-Denis travaillent dans le quartier de La Défense dans les Hauts de Seine. Les deux lignes de RER A et B sont saturées. En transport en commun les voyages entre la Seine-Saint-Denis et les Hauts de Seine sont longs et génèrent des pertes de temps importantes. Le trajet entre la Seine-Saint-Denis et La Défense dure plus de quarante-cinq minutes et il s'effectue dans de mauvaises conditions. La ligne 15 Ouest du Réseau de Transport Public du Grand Paris est un besoin urgent pour les habitants de Seine-Saint-Denis.
Mail 109															X				X		**M. DES CAZALS** : Je suis contre, et toute ma famille avec moi, car habitant à Courbevoie, cette nouvelle ligne va nous amener tous les indésirables des environs de Saint-Denis & Cie. La région parisienne est suffisamment surpeuplée par des éléments non voulus qu'il est inutile de leur permettre encore plus facilement de se répandre partout, dans tous les coins... Déjà que le tramway Pont de Bezons-La Défense en draine suffisamment comme ça sans qu'il soit besoin d'en rajouter, encore et encore
Mail 110	X			X	X												X	X			**M. ou Mme TETAT** : Ce tronçon ligne 15 ouest a un réel intérêt. - La mise en place de la ligne 15 Ouest plusieurs années après la ligne 15 Sud va poser un énorme problème sur la gare Pont De Sèvres : le T2 est déjà saturé en heure de pointe, il n'est pas toujours possible de monter dedans. La ligne 15 Ouest doit être construite plus rapidement afin d'éviter un déversement d'usagers sur un T2 déjà plein. - Le choix de la gare de Suresnes Rueil Mont Valérien sur la commune de Rueil implique de prolonger le M2 jusqu'au bas de Suresnes car dernière ville limitrophe de Paris n'ayant toujours pas de métro. - Le bus mobilien 178 (Défense - Gennevilliers) est saturé en heure de pointe, il n'est pas toujours possible de monter dedans. La ligne 15 ouest, qui suit ce tracé, doit être priorisé de manière urgente.
Mail 111																		X			**M. ou Mme BACHIR** : excellent projet, qui ne manquera pas de dynamiser notre quartier du plateau de Rueil, actuellement très mal desservi par les transports
Mail 112		X			X												X	X			**Mme LOPEZ** : La ligne 15 ouest a de nombreux intérêts : - désengorgement du T2 aujourd'hui devenu impraticable aux heures de pointe malgré la réduction du temps entre les passages de tram - mieux desservir des zones du CAMV entre elles et donc, les désenclaver - gain de temps plus qu'important sur des zones mal connectées entre elles aujourd'hui : Suresnes-Les Grésillons // La défense - Roissy Par contre, pour que le projet sur l'ouest soit complet, il faudrait évidemment étendre la ligne 2 a minima jusqu'au Pont de Suresnes. En effet, quand on regarde la carte, il est évident qu'il y a une zone de vide au niveau des transports à cet endroit-là alors que la 10 va jusqu'à Boulogne et la 9 jusqu'à Pont de Sèvres.
Mail 113										X							X		X		**ANONYME** : NON je suis CONTRE ce projet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Qui va financer ?? toujours les mêmes bien entendu. les contribuables en ont assez de se faire tondre Des travaux ubuesques en perspectives, des expropriations etc... NON, NON et NON Commençons par faire fonctionner correctement ce qui existe déjà La SNCF a d'immense progrès à faire de ce côté-là ; notamment faire payer la totalité des usagers et pénaliser les nombreux resquilleurs Je rejoins l'avis des intervenants 72 et 109
Mail 114			X						X									X			**Mme DANIEL** : Ce projet de ligne 15 du métro Grand Ouest peut présenter des atouts pour les habitants qui vont se trouver sur son tracé, mais j'y ai trouvé surtout un inconvénient majeur qui ne doit pas être négligé et pour lequel il faut absolument trouver une solution alternative: la ligne qui passe sous la commune de Rueil Malmaison dans le quartier du Mont Valérien va contraindre son constructeur à créer un puits de secours et de ventilation à l'endroit même d'un jardin privé signant l'expropriation de ses propriétaires et créateurs. Ce jardin n'est pas un jardin ordinaire : c'est une réserve biologique incomparable abritant des espèces végétales provenant du monde entier et qui est le labeur de nombreuses années de travail. La biodiversité et le patrimoine écologique qu'il renferme sont absolument uniques sur la commune de Rueil et certainement sur toutes les communes alentour. A l'heure de la préservation de la biodiversité de notre planète, il est primordial que ce jardin soit sauvegardé pour le bien-être du quartier et de ses habitants. Pourquoi ne pas construire ce puits sur un terrain qui n'est pas voué à un usage d'habitation privée, il en existe de nombreux le long du tracé dans ce quartier (jardins autour d'entreprises, terrains de la ville.). Rien n'est immuable, puisque les distances entre les gares et les puits, mais aussi entre deux puits consécutifs, peuvent être modifiées tout en respectant la contrainte technique d'une distance maximale de 800 m. Merci de considérer toutes les options possibles afin de minimiser l'impact environnemental de ce projet.
Mail 115	X				X													X			**M ; ou Mme LOPEZ** : Ce projet est intéressant mais la station Rueil-Suresnes ne concerne en réalité qu'une partie de la population Suresnoise (Cité Jardins et plateau Ouest) puisque la station est à 600 m du territoire de la commune de Suresnes. Alors que les quartiers les plus peuplés de la ville se trouvent plutôt vers la Seine et sont bien loin de cette station qui ne sera pas très facile d'accès. Pour compléter ce dispositif, il est indéniable de prolonger la ligne de métro n° 2 (projet déjà évoqué depuis plusieurs dizaines d'années) qui désengorgera le T2 et désenclavera les quartiers Carnot-Gambetta, Centre-Ville, République, Liberté.
Mail 116	X																X	X			**Mme GUENY** : Le désengorgement des banlieues parisiennes et des transports en commun existant est essentiel au développement de ces banlieues. Il est grand temps de fluidifier les accès de banlieue à banlieue, en plus des trams récents et à venir. Par contre en effet les emplacements des futures stations semblent excentrés, éloignés des stations existantes pour Rueil, Suresnes et Nanterre en tout cas, je suppose qu'il y a des contraintes à l'origine de ces choix. Quant au financement, un recours au financement participatif des populations concernées moyennant réduction à l'usage des nouvelles lignes me semble intéressant et à envisager
Mail 117		X						X									X			X	**M. et Mme GAILLARD** : Ci-joint notre courrier contenant nos observations. Bien cordialement, (Cf. le courrier de M.et Mme GAILLARD joint à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 118											X	X								X	**M. ou Mme CURTIL** : Lors de la réunion publique à Bois-Colombes le mercredi 14 octobre, il a été mis en avant les modalités de construction de la gare de Bois-Colombes pour réduire les nuisances envers les riverains : construction "en taupe', évacuation via les tunnels, etc.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Pourriez-vous préciser si les mêmes considérations environnementales et les mêmes pratiques seront appliquées à l'ensemble de gares, et notamment à la gare des Agnettes à Gennevilliers, dont les contraintes de construction peuvent être nettement différentes. Le cas échéant, pouvez-vous préciser les pratiques spécifiques mises en œuvre pour la construction de la Gare des Agnettes.
Mail 119	X																			X	**M. CAILLOUX** : Membre du conseil de quartier de la cité jardin A Monsieur Chaulet, Concernant la position de la gare dite "Rueil – Suresnes « Mont Valérien " de la Société du Grand Paris, je considère que le site d'implantation est trop éloigné des résidences collectives existantes à Suresnes avec les Cités jardins à Rueil avec la cité de la Fouilleuse ou encore des tartares. Ces cités dépassent au total les 25000 habitants. Je vous demande donc de prendre en considération la nécessité qu'une des sorties de cette nouvelle gare soit située à moins de 100 mètres des cités jardins proche des deux autres cités. En espérant être entendu. Recevez monsieur le présidant mes sincères salutations
Mail 120			X						X											X	**M. ou Mme DAGUE** : Un des puits de sécurité sur la commune de Rueil est prévu actuellement à l'emplacement d'un jardin privé. J'ai eu l'occasion de visiter ce jardin extraordinaire et je trouve très regrettable qu'il soit supprimé pour l'aménagement de ce puit. Il y a dans ce jardin une incroyable diversité d'arbres et de plantes, certaines sont rares et/ ou exotiques, les arbres fruitiers et les fleurs de toutes sortes permettent le maintien de la biodiversité dans ce quartier. Certains arbres peuvent sans doute figurer dans la liste des " arbres remarquables" appartenant au patrimoine naturel de la région. J'espère sincèrement qu'une alternative sera étudiée pour préserver cet éden.
Mail 121			X						X											X	**ANONYME :** Les commodités des hommes ne doivent pas passer par une destruction de son patrimoine naturel. Ce puis doit être déplacé pour ne pas anéantir des années de travail qui ont permis la création de ce jardin botanique merveilleux. La nature c'est nous.
Mail 122			X						X		X	X								X	**M. ou Mme TESSIER** : Mon avis porte sur la localisation du tunnelier de creusement de la ligne Ouest, dans le parking VIP situé au droit de la base nautique de Sèvres. Cette localisation reprend celle prévue pour le creusement de la ligne 15 Sud, et en pérennise donc les inconvénients. Le présupposé selon lequel le chantier n'affectera que le parking VIP me semble bien peu crédible (je suis ingénieur). Outre l'orifice du tunnel, il faut en effet une surface suffisante pour les rampes d'accès à l'ouvrage, le prélèvement des déblais, les engins de travaux, la base-vie ...). Tout porte à croire que le parking de dissuasion de la station de Tram T2 "Musée de Sèvres", sera largement écorné. Et que l'accès au magnifique équipement public que constitue la base nautique de Sèvres, utilisé par tant de sportifs et de familles, ne sera sérieusement perturbé. De plus, comment seront acheminés les déblais entre le puits du tunnelier et la barge fluviale d'évacuation ? Les pistes envisagées (tunnel sous la ligne de Tram, tapis roulant aérien) ayant été abandonnées, ne reste-t-il que la noria de camions avec ses nuisances graves ? Ne peut-on pas recourir à une localisation alternative : soit dans le bas Parc de St Cloud, où l'espace disponible limiter

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					la gêne pour les promeneurs ? Ou encore à Nanterre-la-Folie, pour profiter de la pente descendante vers Sèvres
Mail 123		X	X						X											X	**M. FREMONT** : Le projet de construction de la ligne 15 ouest du Grand Paris Express présente, sous sa forme actuelle, un inconvénient majeur : la construction de l'un des puits de sécurité et de ventilation serait, de manière extrêmement malheureuse, projetée à l'emplacement d'un jardin privé tout à fait remarquable, situé à Rueil-Malmaison et renfermant une collection exceptionnelle de plantes rares. En tant qu'ingénieur agronome, je suis la réalisation et l'évolution de ce jardin depuis de nombreuses années; il renferme quelque 450 cultivars dûment répertoriés, notamment de nombreux arbres fruitiers introuvables par ailleurs en Ile-de-France. Je peux attester qu'il s'agit d'un lieu réellement unique, et que sa destruction et celle des spécimens qui y sont plantés serait catastrophique. Il faut de nombreuses années de travail pour créer un tel jardin, les plantes ne peuvent en aucun cas être déplacées, et la destruction d'un lieu accueillant une telle biodiversité représenterait une perte irréparable. Il faut espérer que la commune de Rueil, engagée par ailleurs dans la construction d'un écoquartier à proximité, se saisira au plus vite de cette problématique, et j'espère sincèrement que les élus et les responsables techniques sauront se mobiliser ensemble afin de trouver une solution alternative pour la création de ce puits. La perte d'un tel patrimoine écologique serait extrêmement regrettable, non seulement pour les créateurs du jardin, mais surtout pour tous ceux qui le connaissent déjà et une partie plus large de la population - en particulier Rueillois - qui sera amenée à le découvrir, les derniers préparatifs en vue d'une ouverture au public étant en cours. Je ne peux pas croire un seul instant qu'une solution alternative ne puisse être trouvée, des marges de manœuvre techniques existant de toute évidence à ce stade d'avancement du projet; le tracé de la ligne est prévu à l'intérieur d'un fuseau d'une certaine largeur, et les emplacements projetés des puits entre les gares de Rueil - Suresnes et Nanterre - La Boule peuvent visiblement être modifiés le long du tracé tout en respectant la contrainte d'une distance maximale de 800 m entre deux ouvrages consécutifs.
Mail 124			X						X											X	**M. PARIS** Président du conseil syndical - Résidence des Seigneuries Je découvre ce jour avec effroi qu'un puits devrait être construit en lieu et place d'un superbe jardin botanique créé par un particulier, situé rue Palissy. Je ne comprends pas le double langage de la ville de Rueil qui prône un écoquartier à quelques centaines de mètres et qui, là, accepte un tel désastre écologique. Et je précise que je n'ai aucun engagement politique, me considérant juste éco citoyen. Il y a forcément d'autres endroits sur le futur tracé de la ligne 15 ouest.
Mail 125											X	X								X	**ANONYME (SAML)** : Je prends tous les jours le tram T2 pour aller de Brimborion à la Défense pour mon travail, et le soir dans l'autre sens. Je m'aperçois avec beaucoup d'inquiétude que les travaux d'évacuation des déblais s'effectueront dans une zone extrêmement de la ligne T2 et du mauvais côté ! Les évacuations de déblais à la gare "musée de Sèvres" risquent fort de d'interrompre pour de longues années le T2 à cet endroit, s'il faut une noria pour déverser ces déblais sur la barge sur la Seine, situé de l'autre côté des rails du T2.Je ne vois pas d'autre solution que de créer une sortie d'évacuation le plus proche de la Seine, de manière à ne pas traverser la ligne du T2. Ce sera plus économique et plus pratique que d'avoir à transporter les déblais en camion sur une centaine de mètres. Par ailleurs ceci créera moins de nuisance pour tous les gens qui fréquentent l'Ile Monsieur.
Mail 126			X						X											X	**Mme LAPORTE** : Citoyenne de Rueil-Malmaison, j'habite sur le plateau du Mont Valérien. Il se trouve qu'en allant chercher mon pain, j'ai découvert un jardin étonnant, la porte s'est soudainement ouverte et j'ai aussitôt voulu féliciter

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					les propriétaires. Le jardinier me l'a fait visiter, il m'a proposé de revenir avec mes enfants, mes amis passionnés de jardinage et jardiniers. Ils furent très impressionnés eux aussi. C'est devenu une visite que je ne manquerai pour rien au monde. Chaque plante y est référencée avec son nom en latin sur des petites pancartes. J'y ai découvert un jardin d'Eden qui compte plus de 450 variétés de plantes, dont certaines particulièrement rares, cajolées et entretenues de main de maître par un jardinier véritablement passionné depuis plus de 20 ans. J'apprends avec stupeur que dans le cadre du projet du Grand Paris Ligne 15, ce jardin botanique privé, serait menacé d'expropriation pour l'implantation d'un puits de secours et de ventilation à deux pas du futur écoquartier. Ce jardin fait partie du patrimoine écologique du plateau du Mont Valérien et représente une vraie réserve de biodiversité pour la ville de Rueil-Malmaison. Il semble impossible d'imaginer qu'une autre alternative ne puisse être envisagée. Il faut sauver et préserver ce petit trésor écologique sur le sol Rueillois.
Mail 127																					**M. PARIS** : Concernant l'observation 124, je veux préciser que mes propos n'engagent que moi et personne d'autre.
Mail 128		X																	X		**M. ou Mme PERRIN** : Dans le 92, département très étendu du nord au sud, pourquoi relier des zones déjà bien desservies en créant une ligne très proche de Paris ? Il vaudrait mieux relier Nanterre, Rueil, Garches, Ville d'Avray, et Chaville à Châtillon et connecter ces gares par Métro au réseau parisien. Prendre exemple sur les grandes métropoles du monde, comme par exemple Pékin ou Shanghai ...
Mail 129		X	X						X												**ANONYME** : Pourrait-on envisager de revoir le tracé de certains travaux afin de préserver l'angle des rues Palissy et Danton où se trouve un jardin d'une exceptionnelle qualité par l'originalité et la diversité de ses essences. C'est réellement une richesse pour le patrimoine Rueillois. Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à ma requête
Mail 130			X						X											X	**Mme PHIPPS** : Par un bel après-midi de fin d'été j'ai fait la découverte d'un « Jardin Extraordinaire » rue Palissy à Rueil-Malmaison. Ce n'est pas seulement un jardin d'agrément, c'est un véritable jardin botanique miniature, où prospèrent plus de 450 espèces végétales venues du monde entier et parfaitement acclimatées à nos contrées. Ce jardin est beau de l'amour qu'il reçoit depuis plus de vingt années, de la part de « son » jardinier patient, bienveillant et passionné qui lui prodigue chaque jour des soins attentifs, mais aussi, de celui de ses visiteurs qui découvrent, étonnés et ravis, comme un petit paradis, au sein de leur ville. J'ai donc été sidérée d'apprendre que d'ici peu ce jardin sera détruit à jamais pour qu'y soit construit, dans le cadre du projet du Grand Paris, un puit de ventilation ! Comme s'il n'y avait que cet emplacement de possible ! Au moment où des projets d'écoquartier voient enfin le jour, où la Biodiversité est mise en avant, où la prise de conscience de l'importance de respecter toute forme de Vie est essentielle pour les générations futures, on n'hésite pas à organiser de détruire une petite parcelle de ce monde vivant et bien vivace ma foi. Une catastrophe programmée ! Le cœur gros, je ne peux m'empêcher de penser que ce « Jardin Extraordinaire » que chantait Trenet, va subir le sort de cet autre petit jardin, chanté par Dutronc cette fois : « De grâce, de grâce, messieurs les bâtisseurs,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					De grâce, de grâce, protégez cette grâce, De grâce, de grâce, messieurs les destructeurs, Ne coupez pas mes fleurs »
Mail 131			X						X											X	**ANONYME** : "De grâce, de grâce, messieurs les bâtisseurs, De grâce, de grâce, protégez cette grâce, De grâce, de grâce, messieurs les destructeurs, Ne coupez pas mes fleurs " Comment peut-on envisager un tel tracé, qui engendrerait la destruction d'un jardin extraordinaire, à quelques jours de la COP21 ??? Messieurs les bâtisseurs, Messieurs les bien-pensants, penser au futur ne signifie pas seulement penser aux usagers de cette ligne et au confort d'un tel tracé... Prenez seulement en compte l'action de chaque citoyen tels ces jardiniers qui offrent un havre de verdure exceptionnel au cœur de la ville, offrant par là même un havre à la biodiversité et œuvrant pour les générations à venir... Pensez tout simplement au futur qui s'annonce à votre descendance... Respecter la nature, c'est se respecter soi-même... Et certainement qu'une solution est envisageable pour déplacer ces puits afin de protéger ce qui est de plus précieux sur cette Terre, notre nature...
Mail 132			X						X											X	**Mme SABATIER** : Nous avons la chance et le privilège d'avoir sur notre commune un jardinier fou qui a créé avec amour et patience un incroyable jardin-musée botanique d'exception, véritable petit paradis destiné à être visité, où se côtoient 450 à 500 espèces rares et/ou exotiques du monde entier, fleurs, arbustes, arbres fruitiers et d'ornement qu'il a su acclimater à notre région. Il faut espérer que la ville de RUEIL engagée dans le développement durable, l'éco-diversité et la création... à deux pas d'un éco- village pourra avec les responsables techniques trouver une solution pour éviter le massacre de ce qui fait partie, pour nous et nos générations futures de notre patrimoine écologique et sinon qui me ferait penser aux destructions inimaginables qui se passent dans certaines parties de notre monde devenu fou. En tout cas, il ne pourra pas être dit "nous ne savions pas ..." Mais j'ai confiance... ce petit paradis fera le bonheur de beaucoup...ce n'est pas possible autrement.
Mail 133																		X			**ANONYME** : 'habite à Courbevoie et je travaille à plessis Robinson. Je galère pour y rendre chaque jour. La ligne 15 me permet d'y accéder plus facile.
Mail 134			X						X												**M. GUEPIN** : Quelle stupeur quand on parle écologie, COP21, pollution, on veut dans le cadre du projet du Grand Paris RAZER !!! un jardin botanique privé, reconnu par des experts .par expropriation pour l'implantation d'un puits et bétonner, bétonner, bétonner !!!!! à deux pas du futur écoquartier. Ce jardin fait partie du patrimoine écologique de Rueil, mais bien plus loin !!!!! il représente une réserve de biodiversité avec des centaines d'espèces rares. Son propriétaire produit des confitures BIO d'une extrême qualité, et son investissement de plus de 20 ans serait

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					réduit à zéro par un bulldozer ???? Il semble impossible d'imaginer qu'une autre alternative ne puisse être envisagée. MOBILISONS NOUS !!!!!!
Mail 135		X	X						X											X	**M. (ou Mme) ROUSSEL** : Faisant suite à notre entretien du 09 Octobre, je tiens à vous confirmer mes craintes au sujet de l'admirable et exceptionnel jardin botanique situé rue Bernard Palissy. Celui-ci est une chance pour Rueil et les Rueillois. Depuis de nombreuses années nous pouvons le visiter, avec toujours le même pour ceux qui le découvrent. Je tiens à vous faire remarquer qu'ils existent des terrains rue Voltaire et rue Emile Augier qui vous conviendraient pour établir le puits d'aération et la sortie de secours.
Mail 136			X						X											X	**ANONYME** : Il est tellement difficile en ville de pouvoir profiter encore d'un peu de verdure. Ce jardin est un lieu de paix où se mêlent des espèces du monde entier. Pourquoi gâcher tout ça? Merci.
Mail 137			X						X											X	**Mme PLICHON** : Comment pouvez-vous envisager, sérieusement, de détruire ce jardin exceptionnel dans une agglomération qui en manque toujours ? Il doit y avoir d'autres solutions. Cordialement.
Mail 138			X						X											X	**Mme DEPLUS** : A l'heure où chaque parcelle verte devient précieuse, où la préservation du patrimoine botanique, des valeurs écologistes et environnementales sont des plus importantes, il est impérieux de laisser subsister voire protéger ce genre de zone géographique, cet écosystème, ce biotope qui certainement abrite bien plus que des espèces végétales, si utiles à nos abeilles, si menacées, par exemple... que vous vous apprêtez à saccager pour toujours plus d'urbanisation... STOP !
Mail 139			X						X											X	**Mme BOUCHIER** : La verdure se fait rare aujourd'hui alors pourquoi voilà la supprimer. Laissez ce merveilleux jardin tranquille...
Mail 140			X						X											X	**Mme DEPLUS** : Je trouve ça carrément honteux d'oser envisager une telle chose ... Par les temps qui courent c'est plutôt quelque chose à sacraliser et à protéger.
Mail 141			X						X											X	**Mme TSALVETTI** : J'ai appris avec stupeur que le projet de construction de la ligne 15 prévoit l'implantation d'un puits de ventilation à l'emplacement d'un jardin botanique situé à Rueil-Malmaison. Je connais ce jardin depuis de nombreuses années, c'est un jardin vraiment unique qui comprend de nombreuses espèces rares, qui a demandé un réel investissement et des années de travail. J'espère vivement que vous trouverez une solution alternative pour épargner ce jardin qui est un véritable patrimoine écologique!
Mail 142			X						X											X	**Mme GROUSSET** : Comment peut-on sereinement envisager d'installer un puits de ventilation dans un jardin botanique? En tant qu'ancienne parisienne je ne sais que trop quel valeur peut avoir un tel lieu à Rueil Malmaison. En tant que de nouveau provinciale bénéficiant des bienfaits de la nature, je ne peux que m'élever devant une décision qui consisterait à priver une région où le béton est roi, la pollution à l'ozone récurrente d'un espace de verdure et de biodiversité absolument nécessaires. Et dire que Paris accueille la COP 21...
Mail 143			X						X											X	**Mme GUEMAS** : Vous nous parlez de protéger la nature, de COP21, mais là vous comptez supprimer un aussi beau jardin pour un puits de ventilation. Mais où est votre bon sens ?? Il est bien connu que c'est grâce à ce genre de jardin que l'air se renouvelle. Déjà qu'à Paris il n'y en a pas beaucoup alors n'enlevez pas ceux qu'il reste. Je suis certaine que vous trouverez un autre endroit pour faire ce genre de puits. Soyez un peu logique entre vos discours et vos actes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 144			X						X											X	**Mme BOURGES** ? : Je constate avec amertume que des projets urbains passent encore avant l'écologie..... Un jardin aussi exceptionnel que celui-là ne doit pas être détruit.....tant d'investissement de la part de ses créateurs ne peut partir d'un coup de tractopelle. J'espère que vous serez à l'écoute de nos commentaires unanimes. Merci
Mail 145			X						X											X	**Mme CHAUVEAU** : L'investissement dans les transports publics à toujours du sens. Sinon villes pouvaient se passer de voitures (Oslo est bien en passe d'y arriver...) nous arriverions peut être enfin à vivre mieux. Mais cela ne peut se faire au détriment du peu d'arbres et d'espaces verts qui subsistent en ville. Prenez garde à ne pas détruire des jardins, des parcs, et plus encore des lieux où la biodiversité y est cultivée depuis des années notre projet manquerait cruellement de cohérence, de sincérité, de sens, tout simplement.
Mail 146			X						X											X	**Mme LE MANCHET** : Il doit y avoir d'autres solutions que ce choix de de détruire un patrimoine écologique et une réserve de biodiversité pour implanter un puits de ventilation et de secours à l'heure où on doit tout faire pour préserver ces poumons verts que sont les jardins .
Mail 147			X																	X	**M. ou Mme ROUSSEL** : Suite du N° 135 je reprends la phrase complète suite à un bug; Depuis de nombreuses années, nous pouvons le visiter avec toujours le même enthousiasme pour ceux qui le découvrent. (le jardin botanique).
Mail 148			X						X											X	**ANONYME** : Bonjour, je trouve vraiment dommage de détruire un beau jardin botanique comme celui que vous voulez détruire pour construire un puits d'aération, il faudrait juste déplacer ce puits plus loin. Peu de personne se consacrent à la préservation des espèces de la flore en France et vous voulez détruire un de ses plus beaux exemples. C'est une honte!!
Mail 149			X						X											X	**M. ou Mme LYDIA** : Chaque jour qui passe nous incite à préserver le vert qui est autour de nous...là, un jardin "extraordinaire" existe: laissez le vivre, montrez le et ne le tuez pas. On peut faire confiance aux "autorités compétentes" pour trouver une autre voie pour ce fameux puits! cherchez encore et vous trouverez pour laisser la vie à un petit jardin merveilleux.
Mail 150			X						X											X	**M. ou Mme LECERFF** : Un véritable crime détruire un jardin botanique qui a mis 30 ans à se construire alors que la ville de Rueil milite pour les espaces vert et les écoquartiers détruire le poumon d'un quartier alors que 50 mètres plus loin il y a un parking municipal inoccupée pourquoi détruire 2 pavillons et un jardin qui vend du bio. pour une bouche de ventilation de Nanterre sauvons la rue Bernard Palissy et installons la ventilation rue Lamartine. Sans exproprié les gens qui œuvre pour laisser un patrimoine vert à nos enfants
Mail 151	X	X																X			**M. LEFAURE** : Au regard du projet, et n'ayant assisté qu'à la réunion publique du 05 octobre 2015 à Rueil, plusieurs réflexions me viennent à l'esprit. En effet, dans les années 1970, l'ouverture de la ligne A du RER se fait à un endroit excentré de la commune de Rueil Malmaison, près de la seine et au niveau de Chatou (utilisant la ligne SNCF existant). Loin du centre-ville, loin d'une partie importante d'immeubles construite dans les années 60 (les Blanchettes, la Fouilleuse, les Taratres, la cote noire, etc...) représentant une concentration de populations certainement demandeur de transport. On mesure aujourd'hui l'impact qu'a pu avoir le choix (certainement financier en utilisant une ligne existante) avec la création seulement des dizaines d'années après de "Rueil 2000" avec ses m2 de bureaux construit depuis. Il me semble que le choix d'avoir une station ligne 15 sur la commune de Rueil n'était pas acquis au départ des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					premiers projets du "grand paris express". Donc le fait de voir apparaitre la station Rueil-Suresnes "Mont Valérien" ne peut que nous satisfaire mais comme même m'interpelle néanmoins. Comment peut-on expliquer la création d'une station dans une zone pavillonnaire (encore excentré sur la commune de Rueil Malmaison) alors qu'il existe des zones ou la population est certainement plus dense. Comment peut-on concevoir, encore aujourd'hui, d'implanter une station, pour ce qui concerne la commune de Rueil Malmaison, loin de son centre, loin de sa concentration urbaine, loin de son grand lycée (environ 2000 étudiants) ? Au-delà des problèmes techniques que je ne mesure bien sûr pas et financiers aussi, il me semble que si le tracé avait suivie de la Boule jusqu'au croisement de la RN13 et de la D39 vers le théâtre André Malraux, pour ensuite se diriger vers une station situer entre la fouilleuse, le lycée, la cote noire et les Taratres, point qui me semble être une concentration de population demandeur de transport, pour ensuite, passé par Suresnes avec une station sur le haut de Suresnes vers la "cité jardin". Le choix du lieu de la station Rueil-Suresnes "Mont Valérien", dans le projet de la ligne 15 Ouest, semble plus mettre à disposition un transport pour la futur zone commerciale, en lieu et place de l'Arsenal (terrains de l'OTAN) et de Renault, qu'a une volonté de répondre à un besoin de transport pour les habitants de Rueil.
Mail 152			X						X											X	**Mme LEGER** : Sauvons ce jardin botanique. Ce n'est pas possible de détruire ce jardin merveilleux ...il y a surement une solution .....on compte sur la mairie et sur le maire de Rueil. Merciiiiiiiii
Mail 153			X						X											X	**Mme BOCCARD** : A l'heure où écologie, respect des espaces verts, lutte contre la pollution sont plus que jamais à l'ordre du jour, il est inacceptable de voir disparaitre un lieu unique et précieux rue Bernard Palissy, un jardin botanique, fruit de 30 ans de travail minutieux et acharné pour créer et entretenir des essences rares ou exotiques d'arbres fruitiers, d'aromates. La menace de disparition d'un tel trésor vert ne peut être contrebalancée par la création d'un simple puits d'aération, dont l'emplacement ne peut sérieusement être présenté comme sensible à plus ou moins 50m près. Le projet définitif doit tenir compte de cette pépite rare et unique à Rueil
Mail 154			X							X										X	**M. FOMBARLET** : Comme suite à ma visite samedi matin 24 octobre 2015 dans les locaux de la mairie de Rueil-Malmaison où je vous faisais remarquer qu'au vu des plans peu lisibles qui nous ont été donnés lors de la réunion de présentation du projet le lundi 5 octobre, j'avais pensé que le puits d'aération prévu à l'angle de la rue Danton et de la rue Bernard Palissy serait creusé dans le jardin public situé le long de la rue Danton. Ce qui me semblait logique puisque les représentants de la société du Grand Paris ont bien dit que, dans la mesure du possible, ils n'auraient recours qu'à peu d'expropriations. Or le projet proposé repose sur la saisie de quatre propriétés avec dans l'une d'elles un jardin extraordinaire avec des plantes rares qui fait l'admiration de tous les habitants du quartier C'est, me semble-t-il, faire peu de cas de la détresse des propriétaires frappés d'expulsion, alors qu.il y a, à 200 mètres autour de la place Gallieni du terrain public disponible suffisamment grand (aire de jeux) pour accueillir l'ouvrage en question tout en laissant la possibilité de conserver une partie de l'aire de jeux ,on peut noter qu'à côté est situé un terrain municipal (garage extérieur de véhicules municipaux) où il y aurait possibilité de stocker le matériel nécessaire aux travaux. La surface réquisitionnée de près de 2000 mètres carrés me semble surdimensionnée car une fois les travaux terminés, selon vos prévisions, seuls environ 400 mètres carrés seraient occupés par l'ouvrage. De plus le projet ne dit pas ce que deviendraient les 1600 mètres carrés inutilisés quand les travaux seront achevés ?
Mail 155			X						X											X	**Mme THIELEN** : Je ne suis pas d'accord pour 'implantation du puits de ventilation et de secours à Rueil car il y a un magnifique jardin à cet endroit-là. Dans le jardin il y a 450 espèces différentes. J'envisage de le visiter avec ma classe de CM2. Ce puits doit être déplacé car il y a trop à perdre s'il se faisait là surtout pour la biodiversité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 156			X						X											X	**Mme CANAUX** : Un puits peut être déplacé, des arbres aussi vieux, non...à l'heure où les efforts concernant le développement durable, le climat et la protection de la biodiversité sont matérialisés avec la COP 21 et le rendez-vous de Paris, cela serait du plus mauvais effet de détruire un jardin aussi riche de biodiversité pour un progrès technique modifiable.
Mail 157			X						X											X	**Mme GARDINAL** : Je trouve inadmissible que pour construire des transports en commun, vous n'hésitiez pas à sacrifier un jardin botanique fruit de nombreuses années de travail et accueillant une biodiversité incroyable. A l'heure où l'on parle écologie et développement durable, vous ne donnez pas l'exemple!
Mail 158							X			X								X			**M. ou Mme ENER** : J'ai lu avec attention la partie effet sur l'urbanisation, notamment dans mon secteur. Effectivement à une période où la pénurie de foncier est flagrante, et où les besoins en logements se font ressentir, il me parait indispensable de réfléchir à une densification des quartiers pavillonnaires. L'augmentation de la population et des besoins engagent à modifier la vision qui a prévalu autrefois. Il me parait souhaitable d'augmenter les capacités d'accueil de la population. Je suis favorable à une modification des règles permettant d'augmenter la densité dans le quartier du mont Valérien. Conserver un bâti faible signifie ne pas accepter l'avenir et ne plus vouloir de générations futures, ni d'enfants. Or une société sans enfants n'a pas d'avenir, le remplacement de quartiers pavillonnaires consommateurs d'espaces au profit d'un bâti de hauteur raisonné est incontournable et sera bénéfique à terme. Parler d'adhésion collective est louable mais dans certains circonstances, il appartient aux pouvoirs publics de savoir quand imposer certaines règles lorsque l'avenir de tous est en jeu (même si cela suppose des interventions via les moyens tels que DUP, expropriation dès lors que l'intérêt général est prouvé). Si nous voulons pouvoir vivre, travailler, fonder une famille, il faut accepter d'accueillir de nouveau venus et pouvoir loger nos enfants.
Mail 159			X							X									X		**M. ou Mme VARLET** : Tout pour l'urbanisation au dépit de la végétation ! Je dis stop! Ras le bol! On a besoin d'endroits comme celui-là pour nous ressourcer et pour apprendre! Il faut tellement d'années pour composer un jardin et si peu de temps pour tout détruire ! Pensez aux futures générations! Et la biodiversité vous y songez? En espérant que ce projet n'aboutira pas!
Mail 160																				X	**M. ou Mme PUCHAULT** : Il est complétement impensable pour moi, à l'heure où les préoccupations écologiques sont enfin au cœur de l'actualité, de vouloir détruire un jardin botanique tel que celui-ci, surtout en plein COP 21 ... Il est clair que la biodiversité est nécessaire à l'homme, pas le métro !! Trouvez d'autres solutions, mais ne touchez pas à ce coin de nature merci
Mail 161			X																X		**Mme COLBERT** : Inadmissible !! Je suis totalement contre ce projet. Vous êtes prêt à sacrifier un jardin botanique pour le profit. Évoluez !
Mail 162			X						X											X	**M. ou Mme HUDRY** : Ce beau projet ne justifie pas la destruction de lieux uniques et précieux, fruits du travail de vies entières, pour créer et entretenir des essences rares ou exotiques d'arbres fruitiers, d'aromates, pour ne citer que cet exemple du jardin. Un puits peut être déplacé, des arbres aussi vieux, non... La menace de disparition d'un tel trésor vert ne peut être contrebalancée par la création d'un simple puits d'aération, dont l'emplacement ne peut sérieusement être présenté comme sensible à quelques dizaines de mètres près. à l'heure où les efforts en faveur du développement durable, la défense du climat et la protection de la biodiversité prennent corps avec la COP 21 et le rendez-vous Parisien, l'image de cette entreprise de destruction massive de diversité et de rareté irremplaçable est une honte et un véritable scandale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
↓ Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 163	X			X							X	X			X		X	X			**ANONYME** : Observations faits suite à la réunion publique du 14 octobre à Bois Colombes Je salue la grande qualité de cette réunion : présentations de la SGP et réponses apportées aux questions posées. Je n'ai consulté le dossier que de manière superficielle. Les réponses à mes questions peuvent s'y trouver. 1. Une question n'a reçu qu'une réponse partielle : comment la sécurité des usagers est-elle assurée au niveau des barrières de contrôles, en cas de forte affluence ou de panique ? L'éventuelle étude de sûreté n'est pas publique, mais comment ces risques sont-ils réduits dans la conception des ouvrages et leur exploitation prévue ? Est-il décidé (décision du STIF ?) si de telles barrières seront installées d'une part pour accéder aux quais depuis l'extérieur et d'autre part au niveau des échanges avec le Transilien, le RER, le métro ou le tram ? Si la décision est ultérieure, date probable d'intervention et modalités de participation du public ? 2. Une autre question a porté sur les contraintes pour les projets futurs sur les terrains dont le tréfonds aura été cédé à la SGP. J.ai compris qu'une consultation de la SGP serait requise pour vérifier la compatibilité d'un projet ou d'un permis de construire avec les ouvrages ou l'exploitation de la ligne 15. Une obligation de recueillir l'accord préalable de la SGP avant tout dépôt de permis de construire (ou de déclaration) figure-elle dans les actes de cession du tréfonds ? Ou la consultation de la SGP interviendra-telle lors de l'instruction des permis de construire ? 3. Le schéma de la gare projetée à Bécon-les-Bruyères ne fait pas apparaitre de projet de construction « connexe » au-dessus de la « boîte » rouge de la gare. Un tel projet est-il définitivement écarté ou la « boîte » est-elle conçue pour supporter une telle charge future ? 4. Lors de la réunion, a été présentée l'option .exceptionnelle et pesant sur le planning des travaux d'évacuer par le tunnel les déblais du chantier de la gare d'Asnières, ceci pour réduire les impacts locaux du chantier dans le tissu urbain voisin. Une telle option est-elle écartée, comme je l.ai compris, à Bécon-les-Bruyères ? Quels sont la durée et le mode d'évacuation retenus de ces déblais (rail ou route, de jour ou de nuit ?). 5. Un redéploiement (par le STIF ?) du réseau de bus dans la zone d'influence des gares sera probablement engagé. Quelle est la date probable de définition de ce redéploiement et quelles seront les modalités de participation du public à cette décision ?
Mail 164			X						X											X	**M. METENIER** : Alerté récemment sur certains aspects du projet susmentionné, je me permets d'apporter mon témoignage sur la valeur inestimable, du point de vue tant de la réalisation paysagère que, surtout, de la qualité botanique et patrimoniale, d'un jardin privé situé rue Bernard de Palissy à Rueil-Malmaison. Ce jardin, fruit de plusieurs décennie de travail et de soins constants, recèle en effet plus de 450 cultivars, représentants d'espèces arboricoles et florales tout à fait originales : les propriétaires de ce jardin, que j'ai découvert comme un trésor il y a de cela presque vingt ans, et que je redécouvre depuis chaque fois avec émerveillement, s'attachent à y cultiver des variétés locales ou plus exotiques, pour la plupart anciennes et, de nos jours, devenues particulièrement rares. Parfaitement acclimatées à leur environnement, profondément enracinées dans le sol où elles ont été plantées, il s'agit là d'un bien certes privé mais qui, du fait de la générosité et du sens de l'accueil de ses propriétaires, a incontestablement valeur de bien commun également. C'est un véritable poumon vert et une exceptionnelle réserve de biodiversité dans l'environnement urbain où il se trouve situé, à la jonction de Rueil-Malmaison, Nanterre et Suresnes, et à deux pas du parc départemental du Mont Valérien. Or il apparaît que, dans le cadre des travaux projeté pour la construction de la ligne 15 ouest du réseau de transport public du Grand Paris, l'implantation d'un puits de ventilation et de secours soit actuellement prévu à l'emplacement même de ce jardin et des parcelles environnantes, qui exigerait l'expropriation des propriétaires et la destruction de ce jardin. Il semblerait toutefois, à la lecture de certains des avis déjà publiés en ligne (notamment les n° 86, 123, 132,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					135, 150 et 154), que des solutions à la fois techniques et urbanistiques permettent d'envisager assez aisément la possibilité d'éviter ce qui, incontestablement, serait une véritable catastrophe non pas seulement pour les personnes privées concernées, mais aussi pour le patrimoine écologique de l'environnement du Mont Valérien. D'autant que, si par malheur elle devait se produire, les dommages irrémédiables que causerait la destruction de ce jardin seraient en totale contradiction aussi bien avec les objectifs locaux d'engagement dans le développement durable et de promotion de l'éco-diversité et de la créativité mis en avant par la municipalité de Rueil-Malmaison, qu'avec ceux, plus globaux, mais allant exactement dans le même sens, qui président à la mise en forme du Grand Paris. Je suis certain, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, que compte tenu de l'intérêt général manifeste de la création de la ligne circulaire Grand Paris Express, des améliorations techniques sur des points de détails tel que celui évoqué permettront d'éviter que ce projet soit entaché d'erreurs irréparables et que l'on pourrait, de nos jours, tenir pour véritablement criminelles.
Mail 165																					**M. PINAUD** : Vous trouverez ci-joint l'Avis de la Ville de Gennevilliers, signé par Anne-Laure Perez, Adjointe au Maire. (Cf. l'avis de la Ville de Gennevilliers joint à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 166			X																	X	**Mme RADTKOWSKY** : Merci d'avoir mis à disposition ces documents pour une enquête publique. Je regrette que ce projet ambitieux ne respecte pas davantage les espaces verts notamment le jardin botanique de Rueil-Malmaison et m'oppose fermement à la moindre modification sur ce terrain qui devrait être protégé de toute intrusion urbaine. Cordialement,
Mail 167				X				X												X	**ANONYME** : Je ne vois pas les informations concernant: - l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au niveau de la gare de Bécon les Bruyères - Pourquoi ne pas imaginer un passage sous-terrain - avez -vous étudié les impacts en termes de nuisance lors des travaux de tunnels en dessous des habitations ?
Mail 168			X						X												**M. ONG** : J'ai eu la chance de visiter une fois ce jardin botanique à Rueil Malmaison et j'ai été subjugué par la beauté de ce lieu. J'admire la passion, le savoir-faire, le temps que cet homme consacre à embellir, à cultiver cet espace pour le rendre exceptionnel. Il est absurde de détruire un tel espace à l'heure où on parle d'environnement, de préservation de la nature. Il faut trouver une solution pour préserver ce lieu extraordinaire, exceptionnel. Je m'oppose catégoriquement à sa destruction. Bien cordialement,
Mail 169			X															X			**M. BONON** : En tant qu'habitant du quartier des Coteaux de Rueil-Malmaison, je me réjouis de la réalisation de la ligne de métro n° 15, qui va permettre à de très nombreux usagers de se déplacer dans les villes des départements 91, 92 et 95 tout en restant en périphérie de Paris, et donc en diminuant de manière significative les temps de transport. La réalisation technique de ce projet est certainement très complexe, et doit tenir compte d'une multitude d'impératifs, tant du point de vue fonctionnel que du point de vue sécurité. Cependant, le choix des emprises nécessaires à l'implantation des puits de sécurité (pour la ventilation et les issues de secours) ne doit pas être fait en négligeant l'importance de l'existant en surface. Un de ces puits de sécurité est prévu sur l'emplacement de plusieurs pavillons d'habitation, et surtout d'un jardin botanique comportant de nombreuses espèces de plantes et d'arbres en provenance du monde entier. Ce jardin, parfaitement entretenu, a demandé des centaines, voire des milliers d'heures pour sa création, son entretien et ses extensions progressives. Peut-on imaginer détruire ce travail considérable, résultat de deux générations de passionnés de botanique, alors que beaucoup d'efforts sont faits pour essayer de préserver la biodiversité de notre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					environnement aussi bien en local (création de l'écoquartier de la zone de l'Arsenal, par exemple), au niveau national (les exemples de recherche de sources d'énergie alternatives, basées sur des solutions biologiques ne manquent pas), et au niveau mondial, la conférence qui doit se tenir en fin d'année à Paris montre que notre pays veut être moteur dans ce domaine . Les vues aériennes de ce quartier disponibles sur Internet montrent qu.il existe de nombreuses autres possibilités pour le choix de l'implantation de ce puits de sécurité, sans pour cela être obligé d'exproprier des propriétaires de maisons d'habitation ou de jardins représentant un patrimoine important. Je suis persuadé que vous saurez tenir compte de l'avis de nombreux habitants de Rueil-Malmaison, qui, dans un contexte de recherche de solutions écologiques, ne comprennent pas le choix qui a été fait, et que vous saurez trouver une solution qui pourra concilier les contraintes techniques et la satisfaction des habitants de ce quartier.
Mail 170			X															X			**M. BERNICARD** : Je suis stupéfait d'apprendre le projet d'édification d'un puits d'accès et de ventilation en lieu et place du Jardin Botanique du 5 rue Bernard Palissy à Rueil-Malmaison. Ce jardin, qui est l'œuvre d'un passionné ayant choisi de consacrer depuis des dizaines d'années sa vie à la création de ce site, constitue un trésor pour notre quartier et plus largement pour notre ville. Si je soutiens pleinement le projet de construction de la ligne 15, la destruction de ce lieu me parait inacceptable dans la mesure où il existe des alternatives (d'autres variantes ont été étudiées) il y a également de l'espace de l'autre côté de la rue Danton). En vous remerciant de tenir compte de cet avis. Cordialement,
Mail 171			X						X											X	**M. ou Mme DESBREE** : Je m'oppose fermement à la destruction du jardin botanique. C'est impensable de vouloir mettre en péril cette biodiversité. Merci de modifier le projet afin de préserver ce territoire.
Mail 172			X						X											X	**Mme ROUGHOL** : Je vous remercie de faire tout le possible, puisque des solutions alternatives semblent exister, pour épargner le jardin botanique 5 rue Bernard Palissy à Rueil Malmaison, œuvre d'un passionné et rare témoignage de diversité botanique au sein d'un ensemble urbain. Il n'est pas cohérent de mener des politiques de réinsertion de jardins, privés, communautaires ou publics, dans les villes, et de détruire un tel exemple exceptionnel
Mail 173			X						X									X			**M. DEVIERS** : J'ai eu la possibilité de visiter il y a plusieurs années un jardin botanique unique à Rueil-Malmaison (angle de la rue Danton et Palissy) et de le revisiter plus récemment. Cela m'a permis de constater son évolution incroyable. J'ai également appris que celui-ci est menacé par la construction d'une bouche d'aération de métro. Bien que me réjouissant de l'arrivée du métro, j'ai la certitude que cet emplacement n'est pas le plus adapté pour placer ce type d'infrastructure. Pour cette raison je m'oppose fermement à sa destruction et à la mise en place des constructions envisagées. La construction de l'écoquartier à deux pas de ce terrain serait pathétique si ce jardin était détruit pour une bouche d'aération. J'espère que les élus et les organisations publiques reconnaitront la valeur de cet espace bien que privé. En vous remerciant de m'avoir lu et en espérant que ce message soit entendu. Cordialement,
Mail 174			X						X											X	**Mme BAILLY** : Je m'oppose à la destruction du jardin botanique, réservoir de biodiversité unique situé rue Bernard Palissy à Rueil Malmaison. Il existe des alternatives possibles, merci de les étudier afin de préserver ce lieu absolument.
Mail 175			X						X											X	**M. GUILLONNET** : Je tenais à réagir suite à la possibilité que soit détruite l'œuvre d'une vie, le jardin de Nicolas pour implanter un puits de ventilation du métro! Cette expropriation injuste et en contradiction avec les velléités écologiques du Gouvernement. Cessons de tergiverser et préservons le patrimoine vert de Paris !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 176		X	X						X											X	**ANONYME** : Nous souhaitons attirer votre attention sur un jardin botanique privé exceptionnel, situé sur la commune de Rueil-Malmaison et menacé de destruction suite au projet d'expropriation lié à la construction d'un puits d'évacuation du futur métro. Cet espace contient plus de 450 espèces végétales, dont certaines plantes exotiques extrêmement rares en Ile de France et toutes identifiées à leur pied par leur nom botanique, une serre, des installations de chauffage au pied des plantes fragiles, des systèmes d'arrosage particuliers, ainsi que des éclairages balisant un magnifique parcours. En voie d'achèvement pour un classement au titre des Jardins Remarquables de France, il constitue une réserve de biodiversité d'exception dans ce quartier et fait l'objet de nombreux projets pédagogiques. Il est indispensable que soit menée l'étude d'une autre alternative dans le périmètre du « fuseau » attribué au tracé projeté entre la Gare Suresnes Mont Valérien et celle de La Boule, qui permettrait de préserver ce patrimoine végétal situé à proximité du futur écoquartier du Mont Valérien.
Mail 177		X	X						X											X	**Mme DUCHESSE** : A l'heure où l'écologie et la biodiversité sont primordiales, Monsieur le Maire, comment oseriez-vous détruire un si beau jardin botanique comme il en existe un, à l'angle de la rue Bernard Palissy à Rueil, pour y mettre un puit d'aération pour la future ligne de métro. Il est unique en son genre, plus de 450 espèces venues du monde entier. Monsieur Le Maire, prenez le temps d'aller visiter ce magnifique havre de paix, et j'espère que vous changerez d'avis sur le tracé de cette future ligne 15. D'autres possibilités existent, il faut simplement les étudier pour garder en l'état cet extraordinaire espace botanique. Oui à la ligne de métro 15, mais avec une autre alternative que de détruire ce jardin botanique ! J'espère que vous serez à l'écoute de nos remarques pour protéger cet endroit merveilleux. Agnès, fidèle Ruelloise depuis 43 ans.
Mail 178			X						X											X	**Mme DEVIERS** : Un jardin remarquable à Rueil ça vous dit ? Alors ne le remplaçons pas par une bouche d'aération ..... Conservons plutôt TOUT ce qui fait de Rueil une ville "VERTE" où il fait "BON RESPIRER " Jardin pédagogique (pour les écoles élémentaires, les classes de biologie,...) Espace écologique à proximité du futur "Écoquartier " qui va dans le même sens. La future ligne 15 ouest est certainement une nécessité, prenons le temps d'étudier son parcours.....! Merci.
Mail 179			X																	X	**Mme BALDACHINO** : Je suis enseignante et ce projet me convient parfaitement car il allégerait considérablement mon temps de parcours quotidien. Cependant, je trouve déplorable qu'à cause de la mise en place de cette ligne, un jardin écologique reconnu par les écoles et les Rueillois soit complètement ravagé au profit économique. A l'heure où les enjeux écologiques sont à la une, où la conférence de la COP21, qui se tiendra à Paris dès fin novembre, prône l'écologie, le développement durable ainsi que l'écocitoyenneté, nous apprenons qu'un puits de sécurité doit détruire un jardin d'une biodiversité étonnante et magnifique. Les propriétaires, qui ont passé plus de 15 ans à construire cet environnement riche pour tous (que ce soit écoles ou voisinage) se voit du jour au lendemain obligé de le détruire. C'est incompréhensible... Comment continuer d'enseigner aux enfants de Rueil qu'il faut respecter la nature, l'environnement si la Mairie s'empresse, pour des besoins économiques, de détruire l'un des galions de la ville à coups de pelles et pioches ? Je suis certaine que ce puits peut être installé autre part, dans un endroit qui ne forcera personne à déménager ou ne détruira aucun environnement important.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 180			X						X											X	**Mme MIGNOT** : Je ne peux que soutenir les témoignages déjà déposés pour sauvegarder le jardin botanique. Il est important de conserver des espaces verts dans les villes et de préserver un tel jardin. Au moment où la France accueille la COP21 dont on sait l'importance pour l'avenir de notre planète, chaque action dans le sens de la préservation de notre planète compte
Mail 181			X						X											X	**ANONYME** : Je ne peux que soutenir la sauvegarde de ce jardin botanique alors que l'on manque d'espaces verts dans nos villes. Préservons la verdure et la biodiversité pour les générations à venir.
Mail 182			X						X											X	**Mme LEBLOND** : Nous ne comprenons pas pourquoi vous envisagez de détruire le jardin botanique rue Bernard Palissy à Rueil Malmaison aménagé depuis plus de 15 ans et qui a un vrai rôle social dans le quartier et pourrait devenir un lieu très intéressant pour la ville. Tout cela à cause du projet d'implantation d'un puits de ventilation et de secours dans la réalisation de la ligne de métro 15 ouest du Grand Paris Express.
Mail 183			X						X									X			**M. LEJEUNE** : CONTRE la destruction de cette partie du patrimoine végétal arrêtons de tout bétonner.
Mail 184			X						X											X	**Mme DUPRONT** : Plaidoyer pour un jardin d'exception situé rue Palissy à Rueil : le projet d'implantation d'un puits de ventilation pour la ligne de métro 15 devrait entraîner la destruction de ce jardin constitué de plus de 450 espèces de plantes dont certaines sont rares. Un écoquartier va naître prochainement à Rueil, c'est bien mais il faut aussi penser à sauvegarder l'existant. Ce jardin magnifique fait partie du patrimoine et fait rêver, il est important de le préserver.
Mail 185			X						X											X	**Mme DELEVAL** : Vous n'allez quand même pas faire ça !!!!! c'est à l'encontre du bon sens, de la biodiversité et du jardinage urbain. C'est très long de construire un jardin et c'est l'avenir de nos villes de préserver de tels lieux. Tout détruire serait catastrophique et à l'encontre d'une vision heureuse et respectueuse de notre planète. Je compte sur vous pour abandonner un tel projet destructeur
Mail 186		X								X		X								X	**M. BARD** : Je viens d'être alerté sur ce projet, et je constate comme beaucoup de personnes que les impacts seront nombreux pour les habitants de nos différentes communes, de Rueil à Bois Colombes. Habitant de Bois Colombes, je souhaiterais m'assurer, comme l'avis 117, des points suivants: - que le tracé de la ligne sur la commune de Bois Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP (passage sous voies publiques); - que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur; - que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de jour comme de nuit; - des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés; - les respects absolus des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale. Merci pour votre compréhension.
Mail 187			X						X											X	**Mme SOKOLL** : J'ai eu l'énorme surprise et plaisir de découvrir le jardin de Nicolas Krimitsas au 5 rue Bernard Palissy à Rueil-Malmaison. Un jardin d'une telle beauté et richesse est tout simplement incroyable. Quelqu'un qui pendant des années et sans l'aide de personne accumule, collectionne, fait pousser et enrichi des plantes - aussi bien connues que totalement différentes et précieuses, rares et même uniques - est, je me répète, simplement incroyable. J'ai été touchée par l'amour et le soin apportés à son jardin par Monsieur Krimitsas (toutes les plantes sont répertoriées et protégées).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Un cadeau fait à la biodiversité et au patrimoine naturel. Il me semble juste impossible qu'un tel trésor puisse disparaître. Si le projet du "Grand Paris" est un projet magnifique et d'une réelle importance, je ne pense pas que le déplacement d'une bouche d'aération pose un grave problème. Merci de tout faire pour sauver cette merveille aussi pour les futures générations.
Mail 188			X						X											X	**Mme RUDHARD** : Pour donner un sens à l'écologie d'aujourd'hui. Pour que la COP 21 ne soit pas que des mots creux Pour que les hommes intègrent au mieux la nature dans leur environnement urbain et que les intérêts des 2 soient conservés. Pour que nos enfants et les générations futures puissent continuer à s'émerveiller de la beauté végétale qui nous entoure et s'attache à la préserver. Ne détruisons pas ce merveilleux jardin de Monsieur Nicolas Krimitsas au 5 rue Bernard Palissy à Rueil-Malmaison Mais réfléchissons plutôt ensemble à une solution pour éviter de sacrifier la nature au profit d'un projet urbain
Mail 189			X					X		X										X	**M. PECOUT** : A Rueil Malmaison, à l'angle des rues Danton et Palissy, il est prévu d'y installer un puits de secours et de ventilation. Hormis les nombreux avis déposés pour souligner l'aberration de la suppression du ou des pavillons et du jardin exceptionnel s'y trouvant, peut-on obtenir des détails concernant les futures nuisances visuelles et surtout sonores engendrées par ce système. Il est fort dommageable que les riverains proches du lieu choisi n'aient pas été informés spécifiquement par la Mairie de Rueil-Malmaison en amont du projet. Bien cordialement
Mail 190			X																	X	**ANONYME** : Quel dommage de supprimer ce superbe patrimoine écologique que constitue le jardin du 5 rue Palissy. A quelques semaines de la Cop 21, je veux garder confiance envers nos dirigeants: il existe des alternatives pour protéger ce superbe jardin, fruit d'années d'effort. Cordialement,
Mail 191					X				X											X	**M. RENAUDIN** : A la vue du projet de la ligne 15 Ouest, il ne semble pas prévu d'assurer l'intermodalité entre la ligne 10 (Terminus Pont de Saint Cloud) et la gare de Saint Cloud (SNCF et futur M15). Le prolongement de la ligne 10 jusque la gare de Saint Cloud aurait pourtant plusieurs effets bénéfiques : - moins de circulation sur le pont de Saint Cloud et dans la Rue Dailly - une diminution de la pollution atmosphérique due aux nombreux feux rouges et démarrages en côte dans la Rue Dailly - une diminution de la pollution auditive due aux nombreux passages d'autobus - une diminution des temps de parcours pour les usagers A l'aube de la COP 21, je suis sûr que vous pourrez comprendre M. le Commissaire Enquêteur l'impact pour un réel développement durable grâce au prolongement de la ligne 10 jusqu'à la gare de Saint Cloud. Vous remerciant par avance pour votre considération.
Mail 192			X															X			**ANONYME** : Le jardin botanique de Rueil Malmaison, un petit coin apaisant dans ces villes où l'on vit à 100 à l'heure, dans le bruit et la pollution. Détruire ce jardin au profit de quelques minutes gagnées pour rejoindre Paris, ce n'est pas penser au bien des habitants. Quel sera le bénéfice? Amener encore plus de travailleurs à Paris, décentraliser un peu sur la banlieue? Dans tous les cas, c'est privilégier l'argent au bien être des gens. Sans parler des habitants qui vont être mis à la porte de chez eux...
Mail 193			X						X											X	**M. ou Mme PIERUCCIONI** : Madame, Monsieur, Quel dommage de supprimer ce superbe jardin et patrimoine écologique que constitue le jardin du 5 rue Palissy dans la famille depuis plusieurs génération ! A quelques semaines de la Cop 21, il serait temps de regarder chez nous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
↓ Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					avant de détruire notre patrimoine, et de donner des leçons aux autres !! Pour donner un sens à l'écologie d'aujourd'hui !!!
Mail 194			X																	X	**Mme EDOUARD** : Quel dommage de supprimer ce jardin et patrimoine écologique que constitue ce jardin, ce n'est pas seulement la destruction d'un coin de verdure mais d'une famille aussi !!!!! tout ça pour la construction d'un puits de ventilation et de secours de la future ligne du métro 15... Revoyez les plans, il doit bien y avoir une autre solution, allez en cherchant bien.... et avec un peu de bonne volonté
Mail 195		X						X		X							X			X	**M. et Mme RAYNAUD** : Monsieur le Commissaire Enquêteur, En tant que riverain de Bois Colombes habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, nous sommes extrêmement inquiets de l'impact de ce projet sur notre habitation et notre environnement. L'avenue dans laquelle nous habitons n'a d'avenue que le nom, s'agissent d'une ruelle étroite et quasi piétonne. Nous avons choisi ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts, nous constatons avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest, ce qui n'est pas acceptable tant sur le principe qu.au regard des thèmes retenus par la SGP dans sa communication grand public. Par ailleurs, à la lecture de l'étude d'impact, nous attirons votre attention sur le fait que la conception du projet : - ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; - comporte des graves imprécisions et incohérences, présente des oublis d'importances et manque clairement de données chiffrées ; - ne comporte aucun engagement. Par la présente, nous vous demandons donc instamment : - que le tracé de la ligne sur la commune de Bois Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP de «privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » (avenue Charles de Gaulle ou rue des Bourguignons) ; - que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud; - que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; - des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière, nous vous prions d'agréer, l'expression de nos sentiments dévoués.
Mail 196			X						X											X	**M. PHIPPS** : On n'a pas le droit ne serait-ce qu'imaginer qu'un jardin remarquable comme celui de Monsieur N. Krimitsas, 5 rue Palissy à Rueil Malmaison puisse disparaitre; la qualité, la quantité et la variété des végétaux qu'on peut y observer est une richesse qu'il faut absolument préserver; une vie doublée d'une passion ont été nécessaires pour constituer cette collection; à l'heure où le développement durable et l'intérêt de cultiver la biodiversité sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					heureusement devenus des priorités pour la survie des espèces (dont la nôtre), il serait absurde de sacrifier cet oasis végétal que le propriétaire présente à qui veux, avec beaucoup d'amour et de pédagogie; déplacer la future tour d'aération du Grand Paris Express ligne 15 de quelques dizaines de mètres ne devrait pas être impossible: je pense qu'il s'agit simplement pour les décideurs de savoir et de vouloir; alors, Messieurs les décideurs, allez voir ce jardin sans faute : vous serez assurément convaincus de l'intérêt de le sauvegarder.
Mail 197																					**ANONYME** : Je vous transmets ci joint copie anonyme et PDF du courrier envoyé en RAR qui formule nos remarques, afin de faciliter son traitement numérique, Bien à vous. Famille Bois-Colombienne (Cf. la lettre sur Grand Paris jointe à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 198			X						X											X	**M. ou Mme CALLEWAERT** : Ce jardin est un lieu unique au monde, de par la richesse des variétés de plantes qui y sont présentent, d'autre part, de sa situation géographique, des années à mettre en place, un lieu ouvert à tous, ce pourrait même devenir un site d'éco sensibilisation, une zone verte préservée, je n'ignore pas le potentiel économique de cette ligne, toutefois un tel endroit est rare, c'est le combat du denier contre la nature, deux richesses opposées...
Mail 199			X						X											X	**Mme FURCI** : Ce magnifique jardin botanique doit être préservé et le projet "grand Paris" repensé afin de ne pas détruire cette réserve de biodiversité sans pareille avec plus de 450 espèces venues du monde entier!!! A l'heure de la Cop21, la question est grave et sérieuse : il est temps de se poser les vraies questions, de préserver la nature, sauver notre patrimoine végétal.
Mail 200	X	X	X					X		X							X			X	**M. ou Mme GARRIGUES** : Monsieur le Commissaire Enquêteur, En tant que riverain d'Asnières sur Seine habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, malgré l'intérêt évident du projet du Grand Paris, je suis très inquiet de l'impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement. J.ai choisi ce quartier pour sa quiétude et sa qualité de vie de zone pavillonnaire. De plus notre quartier accueille plusieurs établissements scolaires qui demandent un environnement calme afin de préserver la qualité de l'enseignement. Malgré ces enjeux forts, j'observe avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, je constate que la conception du projet : - ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; - comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; - ne comporte aucun engagement. Je vous demande donc instamment : - que le tracé de la ligne sur les communes d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » (rue des Bourguignons ou rue Robert Dupont ou avenue Charles de Gaulle) ; à cette fin, une possibilité serait d'abandonner le projet (très coûteux) d'une gare à Bois-Colombes pour privilégier un tracé plus direct entre Les Agnettes et Bécon-Les-Bruyères ; - que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud ; - que la profondeur du tracé soit augmentée d'au moins 10 mètres afin de prévenir tout risque d'impact sonore et vibratoire en surface ; - compte tenu de sa proximité avec un gros établissement scolaire et des pavillons, que des mesures renforcées

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					soient mises en place afin de minimiser toutes les nuisances sonores et vibratoires de l'Ouvrage Annexe n°301, en phase de chantier comme en phase d'exploitation ; - des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale. Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos sentiments dévoués. (Cf. la lettre de Questions jointe à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 201	X	X	X					X		X							X			X	**M. ou Mme GARRIGUES** Texte strictement identique au précédent
Mail 202			X						X									X			**Mme ROUXEL** : La Cop21 approche à grands pas et pourtant certains décideurs ne semblent pas encore avoir bien compris les enjeux. Le tracé de la ligne 15 ouest en est un bon exemple car tel qu'il est prévu actuellement, il implique la destruction d'un jardin. Un jardin botanique qui plus est ouvert au public et donc pédagogique. Un jardin, enfin, en milieu urbain. Pour pouvoir mieux respirer dans nos mégalopoles sur-polluées, il faut certes développer les transports en commun pour diminuer l'utilisation des véhicules motorisés (voitures, motos etc.), et la ligne 15 ouest va dans ce sens, mais cela ne doit pas se faire aux détriments des trop rares espaces verts que nous possédons! Le tracé doit pouvoir évoluer et permettre de conserver ces espaces. Je vous remercie d'avance de rectifier le tracé de cette ligne afin de préserver un lieu absolument indispensable à nous tous.
Mail 203			X						X									X			**ANONYME** : Beau projet que le grand Paris, mais il ne justifie certainement pas la destruction de ce magnifique lieu. Un jardin botanique merveilleux, avec une biodiversité incroyable. Ce jardin lieu unique dans notre commune ne doit pas disparaitre au profit de puits d'aération. J'habite à côté de chez monsieur Nicolas Krimitsas qui m'a fait visiter son jardin où j'ai découvert des variétés de plantes et fruits qui m'étaient inconnus. Pourquoi n'avons-nous pas été informés par la Mairie de Rueil-Malmaison ou autres organismes de ce projet. Une voisine de 30 ans qui a vu cette œuvre évoluer
Mail 204			X						X											X	**Mme REIMREG** : Je suis contre la suppression du jardin privé botanique. Le projet du grand Paris ne doit pas être au détriment de la préservation de la nature, de nos espaces verts qui s'amenuisent peu à peu
Mail 205		X						X		X		X					X			X	**M. et Mme FERNANDEZ** : Habitants de Bois Colombes, nous sommes très inquiets de l'impact du projet de la ligne15 ouest sur notre habitation et notre environnement, compte tenu du tracé actuellement en projet. Nous vivons à Bois Colombes depuis 1987 ; nous avons choisi de nous implanter durablement dans cette petite commune en raison de son calme, de sa tranquillité et de son caractère pavillonnaire, caractéristiques d'ailleurs souvent soulignées par notre Maire à très juste titre. Nous constatons aujourd'hui avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. A la lecture de l'étude d'impact, nous vous demandons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					- le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur (comme recommandé dans l'étude d'impact du projet « Grand Charles de Gaulle Express », aux caractéristiques semblables à celles de la ligne 15 Ouest), soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface, sachant que le métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes (ou 14 secondes si 2 rames se croisent). Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11 Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies) ; - que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de ceux validés pour la Ligne 15 Sud;- que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; - des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale En effet, en ce qui concerne le tracé, le projet actuellement présenté pour la portion de voies entre la Gare de Bois Colombes et celle des Agnettes passe sous un très grand nombre de pavillons et de jardins, au mépris des engagements pris par la SGP. Je me permets à cet effet de vous remettre en mémoire un courrier adressé par Madame Rivière, SGP, à Monsieur Révillon, Maire de Bois-Colombes, le 28 novembre 2014. Dans ce courrier, Madame RIVIERE précisait en réponse aux premières interpellations du Collectif qui s'est constitué pour défendre la qualité de vie des Bois Colombiens : « ...la SGP a privilégié autant que possible une insertion sous les emprises publiques, en particulier sous les voiries afin de minimiser les impacts sur le bâti existant et limiter les acquisitions foncières de sous-sols (tréfonds), sous les propriétés privées. » Si nous comprenons que le tracé ne peut pas toujours éviter le passage sous des emprises privées lorsqu'il n'y a pas de grands axes de voirie dans sa proximité, nous ne comprenons pas pourquoi le projet de tracé entre les gares de Bois Colombes et celle des Agnettes n'exploite pas la proximité de l'avenue Charles de Gaulle qui est une voirie très large : nous demandons fermement qu'un tracé qui passe sous cette avenue soit privilégié, même s'il s'avère plus couteux : il en va de la conservation des caractéristiques de vie qui font la particularité et tout l'attrait de Bois Colombes. Le collectif ligne 15-Ouest a travaillé sur le sujet : (Cf. PDF joint : notre courrier qui contient une image impossible à coller ici). En effet, un tracé passant sous l'avenue du Général de Gaulle permettrait clairement de réduire les nuisances vis-à-vis des habitations. Si ce trajet a réellement été étudié, puis écarté, cela indique que le passage sous les voiries publiques n'est pas « LA » priorité. Nous comprenons que les localisations en surface sont définies en premier (gares & puits), et qu'à partir de ces localisations un tracé contraint par des considérations techniques (ex : courbures) est proposé. Mais, l'écartement de l'option « Général de Gaulle » devrait alors pouvoir être expliquée au regard d'une analyse de plusieurs autres possibilités de localisation du prochain puits de surface. De plus les avantages de cette option (moins de nuisances pour les habitations) ne semblent pas avoir été pris en compte dans le choix du positionnement de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					gare. En ce qui concerne la profondeur du tracé, une question se pose aussi : la SGP nous parle d'une profondeur de 27 à 29 mètres au départ de la gare de Bois Colombes vers celles des Agnettes. Mais nous ignorons quelle sera la profondeur du « point le plus haut » du tunnel. Lors de notre rencontre avec un membre de la Commission d'Enquête le 22 octobre, à la Mairie de Bois Colombes, il nous a été dit que ce « point haut » serait, lui, situé à une profondeur de 17 à 19 mètres! Mais aucun écrit qui soit facile d'accès compte tenu du caractère fondamental de cette information ne nous est proposé dans le cadre de l'enquête publique, ce qui est anormal. Confiants dans votre volonté à faire entendre notre voix auprès de la SGP,….. (Cf. la lettre de M. et Mme FERNANDEZ, comportant un plan, jointe à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 206											X							X			**Mme DESSALIEN** : Je suis très favorable à ce projet. j'espère même que le planning pourra être avancé. L'arrêt Rueil Suresnes se trouvera à 500 m de chez moi ce qui facilitera grandement mes déplacements. Aujourd'hui je me déplace principalement en voiture mais grâce à ce métro je pourrai utiliser les transports en commun beaucoup plus souvent ce qui sera bon pour tous. Je risque fort de subir les nuisances des travaux mais le jeu en vaut la chandelle! De plus le tramway T2 est un véritable wagon à bestiaux qui mérite sincèrement d'être désengorgé. C'est un projet extrêmement précieux et positif pour les franciliens! merci de votre écoute. Bon courage pour la mise en place de ce merveilleux projet.
Mail 207			X						X											X	**M. ou Mme BOISSIER** : Il important de penser à la biodiversité en plus des magnifiques plantes ce jardin abrite forcément une multitude d'insectes et d'oiseaux. NON A LA DESTRUCTION DES HAVRES DE PAIX POUR LA NATURE
Mail 208				X				X									X			X	**M. LEVEILLE** : J'habite sur les terrasses de l'arche à NANTERRE dans le bâtiment au-dessus de la poste qui donne sur la place MANDELA. Je suis donc au premier plan pour subir les nuisances de la circulation routière de la place MANDELA ainsi que les nuisances ferroviaires. Je souhaitais donc vous solliciter afin d'être sûr que toutes les mesures seront prises pour que les nuisances sonores dues à l'arrivée du RER EOLE et de la ligne 15 du Grand Paris ne nous impactent pas. Pour cela, il faudrait déjà que l'aménagement du carrefour au niveau du pont de l'avenue ARAGO et de la RD914 se fasse selon variante qui consiste à faire passer le flux de circulation sous le pont ARAGO le long des voies ferrées. Il ne faut surtout pas que le flux de circulation remonte vers les terrasses avec une espèce de rondpoint car cela n'arrangerait rien des nuisances sonores que nous subissons tous les jours. Il serait bien qu'une liaison souterraine entre la gare de NANTERRE PREFECTURE et la gare de NANTERRE LA FOLIE soit créée. En espérant que notre avis sera pris en compte.
Mail 209	X	X						X		X		X					X			X	**M. ELFIOUH** : Idem au mail 205
Mail 210	X	X						X		X		X					X			X	**Mme MOURA** : Idem au mail 205
Mail 211	X	X						X		X		X					X			X	**M. EL FTOUH** Idem au mail 205
Mail 212	X			X	X													X			**M. ORDENER** : C'est un beau projet, l'amélioration des modes de transports est un élément indispensable à la vie des franciliens. Je souhaite attirer votre attention sur l'engorgement de la gare de la Défense. J'y passe quotidiennement et je suis souvent étonné par la surcharge des transports. Il n'est pas rare que la descente du train se fasse sur un quai bondé

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					même hors période de grève. La descente dans les couloirs SNCF se fait quotidiennement à "touche-touche" ce qui peut laisser imaginer le pire en cas de panique ou de problème. Je vous invite à vous rendre entre 8h15 et 9h de manière imprévue sur les quais de la ligne L, du RER A, du tram ou de la ligne 1 pour mesurer l'état de saturation du réseau. Il y a indéniablement des besoins nouveaux mais également une surcharge du réseau existant. Aussi me parait-il indispensable, corrélativement au nouveau réseau, d'accompagner celui-ci par l'amélioration de l'existant. Un apport de personnes supplémentaires et leur passage via des correspondances sur le réseau actuel me parait de nature à aggraver encore la situation.
Mail 213																					**M. KOSSOWSKI** : Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, les observations de Monsieur le Maire de Courbevoie. (Cf. la lettre de Monsieur le maire de Courbevoie jointe à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 214	X				X															X	**Mme FRANCOIS** : Je passe régulièrement par la station de la Défense. je constate que celle-ci est largement saturée et que les connexions et changement de ligne sont souvent difficiles. Dans la mesure où la création de ces nouvelles infrastructures va augmenter le flux de passagers, il me parait indispensable d'accompagner cette création par la rénovation et réflexion de l'existant pour éviter les problèmes.
Mail 215	X				X												X			X	**M. ou Mme VINCENT** : J'ai lu attentivement les observations de M le Maire de Courbevoie. Les liaisons à la Défense sont complètement saturées et il faut y réfléchir. Ce projet promet des améliorations, c'est louable. Mais avec un peu de sarcasme je dirai que si déjà le réseau existant, comme la ligne L, fonctionnait régulièrement et correctement -sans trains supprimés tous les jours de manière inexpliquée, cela irait aussi mieux. En faire plus est bien, mais alors comment va être géré ce qui existe avec du mal ?
Mail 216			X						X												**M. PARIS** : Je mets quelques photos dans la pièce jointe du jardin botanique de la rue Palissy à Rueil Malmaison. En espérant que cela puisse faire réfléchir les décideurs. (Cf. la lettre de Monsieur Paris avec photos jointe à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 217																					**Mme SCICOLONE** : Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, les observations de l'EPADESA (Cf. la lettre de Monsieur Scicolone pour l'EPADESA jointe à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 218										X								X			**LE COLLECTIF DU 9-11-13 RUE DE BOIS-COLOMBES A BOIS-COLOMBES** : Nous aimerions connaitre les mesures de dédommagement prévues pour les locataires des bâtiments HLM qui ont vocation à être détruits dans le cadre du passage de la ligne 15. A quelle date les bâtiments de la rue de Bois Colombes à BOIS COLOMBES seront ils détruits ?? Nous sommes favorables au projet, mais inquiets de notre devenir. Remerciements pour vos réponses.
Mail 219		X						X									X				**M. PEREZ** : j'ai parcouru le dossier de 44 pages et nulle part, (sauf erreur de ma part) il n'est fait mention de la profondeur à laquelle le tunnel de circulation sera creusé, non plus que des nuisances possibles, pendant les travaux et après, lorsque cette ligne sera opérationnelle, bruits, vibrations etc. Les prélèvements effectués rue Balzac et ailleurs tendent à montrer que la ligne passera sous cette rue située à 20 mètres de mon domicile. La construction de l'immeuble de France Télévision où je travaillais, à proximité du RER a engendré de sérieux problèmes de vibrations
Mail 220																					**AUT (M. PELISSIER)** : Vous trouverez ci-joint l'avis de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France. Cet avis porte notamment sur les accès aux gares, les interconnexions avec le réseau lourd, l'intermodalité en surface et les projets de transport prioritaires dans l'ouest parisien. (Cf. la lettre de l'AUT jointe à la suite du dépouillement des courriers)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
↓ Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 221			X																	X	**M. PEPIOT** : Ayant eu l'occasion de visiter le jardin botanique actuellement menacé par la construction d'un puits de sécurité et de ventilation de la future ligne 15 du métro, je m'associe totalement à la mobilisation en faveur de la sauvegarde de cet oasis de nature et de verdure sur les hauteurs de Rueil. Il serait injuste d'ignorer froidement le travail et les soins prodigués par l'artiste qui a réalisé ce projet depuis des années. L'utile et l'agréable doivent pouvoir coexister
Mail 222			X						X											X	**Mme NOVELLO** : Il est triste, dommage et paradoxal de raser en région parisienne un jardin botanique d'une telle ampleur. il serait préférable pour notre oxygène et nos élèves de proposer la protection de ce site. pour notre santé physique et mentale. Protégeons notre planète au lieu de la démolir, certains actions sont irréversibles comme ce tunnel de béton à la place de ce jardin.
Mail 223					X					X								X			**M. LIOTER** : Je suis favorable au projet. Je suis cependant inquiet pour le changement à la Défense. Ce projet va me faciliter les transports et me donner plus de temps en famille. Il va aussi valoriser mon appartement car une station à proximité est particulièrement vendable; aussi je regrette ceux qui en sus du bénéfice tiré des améliorations des transports demandent des dédommagements ou "râlent" sur les travaux alors qu'on sait aujourd'hui combien le sujet a évolué et est pris en compte. C'est comme vouloir rénover son logement sans accepter la poussière ou le déplacement des meubles. Bonne continuation au projet
Mail 224	X		X																	X	**ANONYME** : A Bois-Colombes la gare nous coûtera très cher car elle nécessite une technique de fabrication et d'évacuation des déblais particulière. A Bois-Colombes l'implantation de cette gare nécessite, inévitablement semble-t-il, l'installation d'un puits "de sécurité ' sous ou tout près d'un lycée. A Bois-Colombes on privilégie les petites voie privées pour creuser son tunnel plutôt que la voie publique comme il se doit, Et tout ça pour une gare de confort avant tout...
Mail 225		X						X		X											**M. ALBIACH (rattaché au collectif ligne 15 Ouest)** : Le tracé de la ligne 15 Ouest du Grand Paris allant de la gare de Bécon Les Bruyères à la gare de Bois-Colombes emprunterait la rue du Coq pavillonnaire à Bois-Colombes puis passerait sous des maisons situées entre le 28 et le 48 rue Pierre Joigneaux à Bois-Colombes, ainsi que sous une série de maisons entre la rue Pierre Joigneaux et le parking de la piscine de Bois-Colombes. Or plusieurs éléments non précisés mais qui ont leur importance posent problème : - la profondeur du tunnel. Les rails seraient situés à une profondeur de 19 mètres au niveau de la rue Pierre Joigneaux, d'après les plans de la permanence du 22 octobre 2015 de la Commission d'enquête à la mairie de Bois-Colombes. Vue la hauteur de 8 mètres des tunnels en île de France, cela signifie que la distance entre le point haut du tunnel et les terrains serait de 11 mètres. LE SOL DES CAVES DES MAISONS anciennes serait A MOINS DE 9 METRES DU PLAFOND DU TUNNEL ! Ces tunnels ont une grande emprise sur le sol puisqu'ils sont larges de 6 à 12 mètres. - l'absence de précision concernant l'équipement des trains en roues pneumatique. - l'existence ou non de dommages et intérêts couverts par des assurances pour les bâtiments susceptibles d'être détériorés Une plus grande profondeur du tunnel (30 mètres au point haut) et la présence de roues pneumatiques sont indispensables pour assurer l'ABSENCE DE GENE SONORE (vibrations et autres), ainsi que l'absence de CONSEQUENCE SUR LA SOLIDITE DES CONSTRUCTIONS. En effet, concernant la fragilité des constructions : - Vous n'êtes pas sans savoir que la présence de puits et donc de sources d'eau à Bois-Colombes rend les sols particulièrement meubles. L'existence d'une SOURCE D'EAU SUR LES TERRAINS DU 30 AU 36 RUE PIERRE

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					JOIGNEAUX, confirmée par la présence de 2 puits rend ces sols instables. - De plus, la hauteur ainsi que la NATURE DES MURS DES MAISONS peuvent rendre ces dernières particulièrement FRAGILISABLES. C'est ainsi que la maison ancienne située au 32 rue Pierre Joigneaux est en meulière et atteint 10 mètres de hauteur avec à son sommet un fronton fin de 20 centimètres. Les maisons jumelles du 39 et 41 rue Pierre Joigneaux sont également en meulière. - J'attire également votre attention sur le passage de la ligne 15 à proximité de la piscine de Bois-Colombes. Or les bassins de volume d'eau conséquent pourraient être fissurés si l'absence de vibrations n'est pas assurée par une profondeur suffisamment importante du tunnel de la ligne et l'utilisation d'un matériel roulant performant de style pneumatique. La rue du Coq étant très étroite car à sens unique, tous les problèmes évoqués ci-dessus seront supportés par ses occupants. Il est étonnant qu'une tracé pour relier la gare de Bécon à la gare de Bois-Colombes passant par la rue Faidherbe, à double sens et donc beaucoup plus large n'ait pas été envisagé, évitant par la même occasion de passer sous des propriétés privées. L'aération actuellement préconisée sur le parking de la piscine de Bois-Colombes pourrait se faire en contre-bas au niveau des voies SNCF actuelles provenant de Saint-Lazare. Aucune indemnité ne serait compenser les inconvénients tels qu'ils apparaissent aujourd'hui dans le projet. Arrivés à Bois-Colombes en 2001 où il fait bon vivre, nous sommes attachés tout autant que Monsieur Yves Révillon à notre qualité de vie que nous souhaitons garder. Persuadés que vous prendrez en considération les éléments mentionnés …
Mail 226		X						X		X											**Mme GAULTIER (rattachée au collectif ligne 15 Ouest) :** Texte identique à courriel 225 ci-dessus
Mail 227		X						X		X							X			X	**ANONYME** : Surprise que l'enquête publique s'arrête en pleine semaine. Ici particulièrement, à midi plutôt qu'à minuit ! Sachant que les permanences à Bois-Colombes ont été organisées en après-midi de semaine, la seule du soir ayant été organisée en pleines vacances scolaires... Rien sur le samedi de toute la durée. L'objectif était-il que peu puisse se faire une idée réelle du projet ? Ainsi aucun des documents disponibles à la mairie de Bois-Colombes n'est disponible sur le site. Ainsi les tracés retenus à l'heure actuelle ne sont visibles nulle part. Même ceux présentés au public pour consultation ne montrent pas les parcelles cadastrales permettant d'identifier la réalité du trajet prévu. Pour ne pas inquiéter les populations ? Cette enquête ne respecte pas les riverains de cet ouvrage qui va modifier en profondeur le sous-sol des bâtiments existants. Mettre l'accent systématiquement sur les avantages financiers que certains s'imaginent gagner grâce à cet ouvrage (insistance des intervenants lors de deux des réunions publiques auxquelles j'ai assisté) cache la réalité de la détérioration des bâtis anciens (voire des plus récents) due aux vibrations permanentes qui peuvent à terme les ébranler. Et à l'assèchement des sols sur un sous-sol extrêmement humide. Pas le temps de m'exprimer plus longuement, ni de me relire .... Dommage ! Il est midi moins une...
Mail 228								X		X	X									X	**M. MASLARSKI** : Je souhaite vous faire part de nos inquiétudes quant au projet de la ligne 15 ouest et les impacts en termes de nuisances occasionnés par les travaux et l'exploitation de la ligne, surtout dans les quartiers pavillonnaires entre les gares de Bois Colombes et Bécon-les-Bruyères. A la lecture des documents du projet, je ne retrouve pas des réponses satisfaisantes sur les points suivants: - profondeur de la partie haute du tunnel et distance par rapport aux caves- solutions et engagements concrets pour éliminer ou du moins réduire le plus possible les bruits et les vibrations qui résulteront du chantier de construction du tunnel mais aussi de l'exploitation de la ligne 15

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					- explications plus précises sur les impacts de la construction du tunnel sur les habitations qui se trouvent dans la zone du tracé de la ligne. Je vous remercie par avance de remonter ces problèmes.
Mail 229		X						X											X		**M. ALBIACH** : Objet : tronçon de la ligne 15 entre la gare de Bécon Les Bruyères et de Bois-Colombes Non pour une ligne 15 construite à l'économie entraînant des nuisances sonores de vibration et des risques pour les habitations à cause de : - tunnel dont le plafond est à moins de 10 mètres des sols des caves des maisons (cas du passage au niveau de la rue Pierre Joigneaux). 30 mètres sont nécessaires pour s'assurer de l'absence totale de nuisances, - l'absence de roues de qualité avec un système pneumatique- un tracé ne privilégiant pas les avenues larges à doubles circulation mais les rues à sens unique telles que la rue du Coq et le passage sous bon nombre de maisons. D'accord avec le collectif ligne 15 Ouest
Mail 230			X						X											X	**Mme. BARON** : Au vu du nombre d'avis concernant le jardin botanique rue Bernard Palissy à Rueil, vous pouvez aisément voir la portée qu'il a... J'espère alors sincèrement que les grands décideurs vont réfléchir à comment déplacer ce puits. Il semblerait en effet que des alternatives soient possibles ! Vous ne deviez pas avoir connaissance de ce fabuleux jardin pour y prévoir l'implantation du puits de ventilation et de secours mais maintenant c'est presque chose faite : allez le voir, vous comprendrez cet engouement ... Une fois que vous aurez visité ce jardin, vous ne pourrez pas envisager une seule seconde qu'il soit détruit ! En effet, comme il a été dit maintes et maintes fois dans les différents avis, ce jardin n'est pas ordinaire.... Il consiste en un patrimoine écologique et une réserve de biodiversité uniques dans les environs ! Ce jardin abrite des espèces végétales provenant du monde entier (plus de 450 cultivars sélectionnés par leur propriétaire !) et est le labeur de nombreuses années de travail avec une patience et une persévérance hors norme... ! Tout ce travail fait par la main d'un homme et avec le cœur d'une famille procure une âme à ce jardin ! Ce jardin est un lieu de vie, un lieu de transmission, d'échanges, de rencontres, de découvertes les plus surprenantes les unes que les autres mais aussi une grande richesse qui ne DOIT PAS disparaître!! Je vous invite vraiment à entrer dans ce lieu magique... C'est juste EXTRAORDINAIRE, impressionnant, vertigineux.. ! Etant enseignante, j'espère avoir la possibilité, d'entrer dans ce lieu avec mes élèves, de les sensibiliser à la sauvegarde de leur environnement par ce biais-là. Merci de prendre en compte nos demandes.
Mail 231											X			X			X				**M. ALBIACH** : Objet : portion de la ligne 15 de la gare de Bois-Colombes à la gare de Bécon Les Bruyères Je me permets de vous préciser l'existence de 2 puits au 36 rue Pierre Joigneaux (puits visible situé à une trentaine de mètres de la rue) et au 30 rue Pierre Joigneaux (puits rebouché en surface en 2001 situé à 10 mètres de la rue, à quelques mètres en retrait par rapport à l'angle gauche de la maison ancienne). Ces puits rendent ces terrains particulièrement meubles du fait de l'existence d'une source souterraine. Les techniques d'assèchement de terrains pour le passage de tunnels entraînent des mouvements de terrains non négligeables pour la solidité des bâtis en surface et sont d'une manière générale à éviter. D'accord avec le collectif ligne 15 Ouest
Mail 232			X						X												**Mme BARON** : Suite de l'avis 230 : Je joins quelques photos à mon avis mais encore une fois, grands décideurs de ce projet et autres, je vous invite à aller voir ce jardin car les photos ne sont vraiment pas représentatives de la diversité qu'il y a, de l'esprit de ce lieu et de son propriétaire qui nous invite à entrer dans un monde d'une grande beauté... Ce jardin a débuté avec une vraie et belle passion et a été fait dans un but de transmission (à l'heure où on parle sans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					cesse d'individualisme de la société).....!! La biodiversité est cruciale pour le bien-être physique et psychologique des êtres humains. La préservation et la transmission de ce patrimoine naturel fait le lien entre les générations précédentes et les générations futures et participe au maintien d'une culture collective. Il faut donc travailler au maintien et au développement d'espaces réservés à la nature en ville !!! Pensez à notre écosystème et la vie des générations à venir... Nous devons protéger ces espaces ! Merci...
Mail 233																					**Mme BARON** : Suite des avis 230 et 232 (Cf. les photos 1 jointes à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 234	X	X						X									X			X	**M. ALBIACH** : Objet : future gare de desserte à Bois-Colombes pour la ligne 15 Ouest Il a été question à un moment donné d'utiliser la vieille gare LISCH d'Asnières comme gare de desserte pour le tronçon Bécon Les Bruyères-Bois-Colombes/limite Asnières. Ceci permettrait de SAUVER CETTE GARE LISCH, à laquelle les asniérois et bois-colombiens sont attachés et de réduire la nuisance sonore d'une nouvelle gare au milieu d'habitations, cette gare de Lisch étant plus éloignée des habitations. Le "Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement" (PPBE) en serait d'autant plus respecté. L'utilisation de l'axe de la Faidherbe et de la rue des Bourguignons serait rendue possible, évitant de nombreux passages actuellement prévus sous des habitations à Bois-Colombes. D'accord avec le collectif ligne 15 Ouest
Mail 235																					**Mme BARON** : Faisant suite aux avis 230, 232 et 233. Merci ! (Cf. les photos 2 jointes à la suite du dépouillement des courriers)
Mail 236			X															X			**Mme LAGOEYTE** : Les études qui prouvent que l'humain a besoin de verdure, de nature et de biodiversité, pour sa santé et celle de ses enfants, se multiplient. Une promenade régulière de quelques minutes dans un espace riche en nature, tel que ce jardin botanique, aide à réduire le stress, lutte contre l'obésité et les maladies cardio-vasculaires, améliore la mémoire, renforce les défenses immunitaires... Que dire de plus! Reconstituer un tel jardin prendrait des années, voire des décennies. Aujourd'hui, l'urbanisation moderne se doit de prendre en compte l'avancée de telles recherches. Nous avons TOUS besoin d'espaces tels que ce jardin botanique. Faisons tout notre possible pour établir des projets d'urbanisation intelligents, qui prenne soin de nous et de notre avenir. Le métro, oui, mais jamais au détriment d'espaces de biodiversité aussi précieux.
Mail 237																					**MAIRIE DE SEVRES** (Cf. la lettre de Monsieur le maire de Sèvres jointe à la suite du dépouillement des courriers)

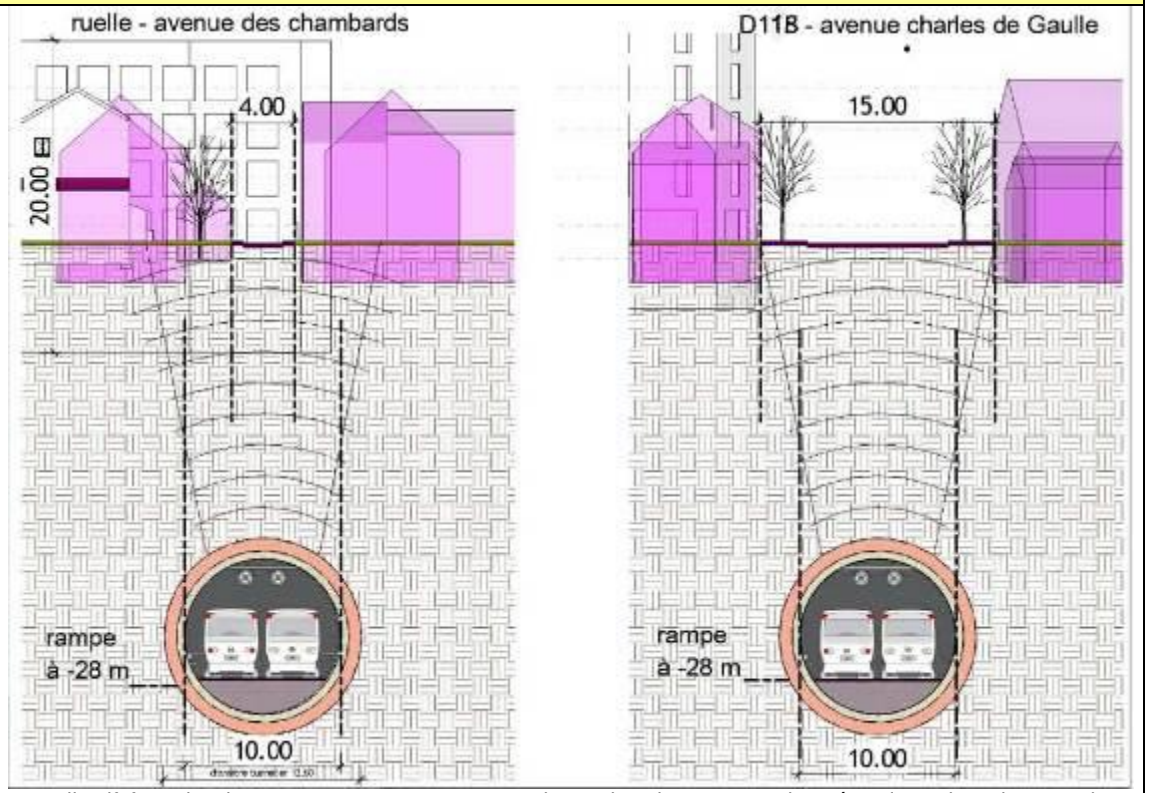
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
COURRIERS JOINTS AUX COURRIELS																					
Mail 86																					**Plan cadastral**
ail 117		X						X		X							X			X	En qualité de riverain de Bois Colombes habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, je suis très inquiet de l'impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement. 3'ai choisi ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts, je constate avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, je constate que la conception du projet : – ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; – comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ;

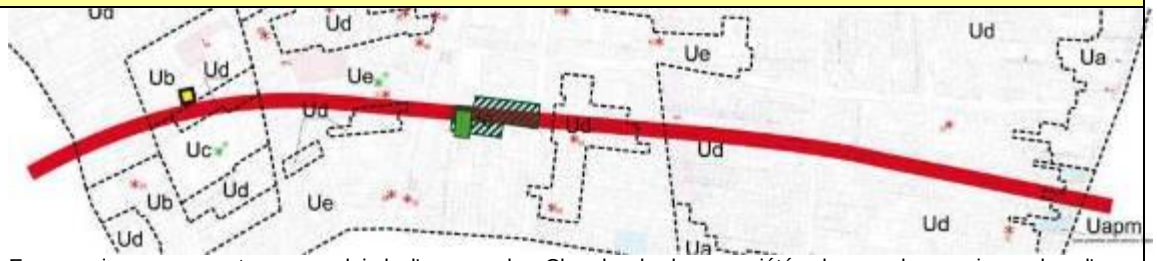
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					– ne comporte aucun engagement. Je vous demande donc instamment : – **que le tracé de la ligne sur la commune de Bois Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP** de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » (avenue Charles de Gaulle ou rue des Bourguignons) ; – **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur,** à l'identique de la Ligne 15 Sud; – **que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; – **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés.** En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; – **le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale.**
Mail 165		X	X	X	X		X			X							X	X			**Avis de la ville de Gennevilliers :*** Dans le cadre de l'enquête publique sur la création de ligne 15 Ouest du réseau du Grand Paris Express, la Ville s'est positionnée favorablement, par délibération du conseil municipal du 29 Septembre 2010 à la création d'un réseau de transport vecteur de développement équilibré et solidaire de la Région Parisienne. A travers l'avis ci-joint, la Ville de Gennevilliers souhaite exprimer un certain nombre de remarques, plus particulièrement l'intégration urbaine des deux gares dans le cadre de projets de développement du territoire : Les Agnettes dans le projet de renouvellement urbain du quartier retenu NPNRU et Les Grésillons située sur un axe déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord, action inscrite au Contrat de Développement Territorial ainsi que sur l'ensemble des conditions de déplacements et de mobilité de notre territoire communal. Nous souhaitons vivement que les remarques jointes à ce courrier soient intégrées aux avis émis de l'enquête publique : « L'enquête publique s'est engagée le 21 septembre 2015 sur la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express. C'est une étape décisive pour le démarrage des travaux de la ligne 15 et des stations. Les habitants et les salariés attendent impatiemment ces nouvelles infrastructures qui permettront un développement équitable de la Région Parisienne. La Ville de Gennevilliers développe activement l'émergence de projets urbains et de renouvellement urbain autour des deux nouvelles gares : le quartier des Agnettes et le quartier gare des Grésillons. Aussi, la Ville souhaite-t-elle faire un certain nombre de remarques quant à l'insertion de ces gares au sein de quartiers en pleine évolution. • La gare des Agnettes devra s'intégrer dans le projet de renouvellement urbain du quartier retenu NPNRU sur le plan de la forme urbaine tout autant que du programme. La Ville de Gennevilliers souhaite un programme de la gare des Agnettes emblématique, de rayonnement intercommunal, dont l'opportunité et la vocation seront à étudier dans le cadre des actions du Contrat de Développement Territorial signé en février 2014 par les communes d'Asnières- sur-Seine, Gennevilliers,

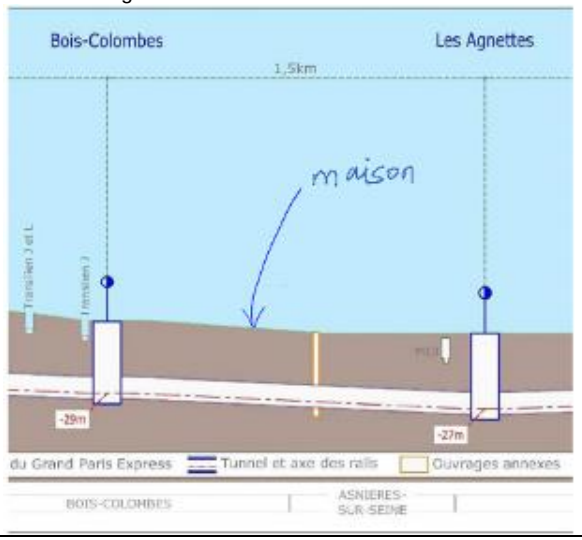
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Bois-Colombes, Colombes. La future gare devra comprendre une sortie sur le quartier NPNRU les Agnettes à Gennevilliers. La future gare devra également constituer un nouvel atout de valorisation et d'ouverture pour le quartier des Agnettes. La Ville souhaite être partie prenante et partenaire incontournable pour sa conception. • Le quartier de la gare des Grésillons se situe sur un axe de développement métropolitain. Dans le cadre du Contrat de Développement Territorial, la RD9 a été identifiée comme un lieu d'avenir pour la Boucle Nord. L'évolution des activités sur les communes voisines et la perspective du réseau du Grand Paris Express ont motivé la Ville pour la réalisation d'un travail de valorisation du foncier de ce secteur. Cette liaison intercommunale est un espace déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord avec la promotion d'activités économiques innovantes. • La Ville restera vigilante quant aux propositions de restructuration du réseau de surface et des impacts sur les gares routières et les pôles d'échanges résultant de la création des deux nouvelles gares avec les projets en cours sur les quartiers. Les propositions devront être cohérentes avec les études d'intermodalité initiées par le Comité de pôle et pilotées par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine. • L'implantation des ouvrages divers (ventilation, puits d'accès ...) a été étudiée avec les services de la Ville. Un soin particulier devra être porté à intégrer les constructions de ces ouvrages de manière qualitative aux espaces publics de la Ville. • La Ville souhaite également qu'une attention particulière soit apportée au fort degré d'inondabilité de la Boucle Nord. Gennevilliers est située dans le TRI (Territoires à Risques Importants d'Inondation) « métropole francilienne » du bassin Seine Normandie. Un Plan de Gestion des Risques d'inondations (PGRI) sera mis en œuvre sur la période 2016 - 2021. De façon générale, le PGRI est un document stratégique qui vise à renforcer les synergies entre les politiques de gestion des risques et les politiques de gestion des milieux aquatiques, de l'aménagement du territoire. Dans un courrier du Préfet des Hauts-de-Seine datant du 3 Aout 2015, Mr le Préfet rappelle que les infrastructures structurantes devront dans la mesure du possible être implantées en dehors de l'enveloppe de l'événement extrême. Dans le cas contraire, ces infrastructures devront être adaptées à l'événement extrême. Il nous parait important que la SGP soit particulièrement vigilante par la suite quant à la prise en compte future de toute nouvelle prescription opposable découlant de ces études. La Ville rappelle que la création de la ligne 15 ne doit pas se faire au détriment des nécessaires projets de modernisation du réseau existant avec : • Le prolongement de la ligne 13 bis jusqu'au Port de Gennevilliers en terminus inscrit au PLU • le débranchement de la ligne 13 bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne 14 prolongée • La création d'une troisième gare de RER C sur le territoire de Gennevilliers inscrite au PLU • L'amélioration du réseau de bus : itinéraires pour répondre aux territoires non desservis ou en mutation et l'offre de service (amplitudes et fréquences) pour optimiser l'usage des transports collectifs.

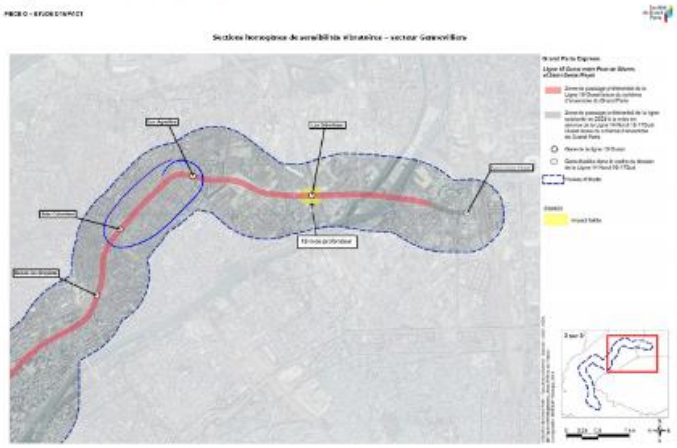
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					• Couverture de la RN 315 (boulevard urbain A15) pour une meilleure liaison piétonne et urbaine entre la nouvelle gare et le quartier des Grésillons.
Mail 197		X						X									X			X	**M. et Mme XXX de Bois-Colombes** : Comme suite à la publication du dossier de l'enquête publique, en tant que riverains de Bois-Colombes habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, nous sommes très inquiets de l'impact de ce projet sur notre habitation et notre environnement. Nous avons choisi la commune de Bois Colombes et particulièrement ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts, nous constatons avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que la conception du projet : - ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; - comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; - ne comporte aucun engagement. Nous vous adressons donc ci-après, 2 propositions d'adaptation du projet de la LIGNE 15 OUEST, pour **le tronçon de Bois-Colombes** (gare des Agnettes à gare de Bois-Colombes). Le résumé non-technique des propositions est le suivant : Compte-tenu : - de **la profondeur envisagée sur le tracé** entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes, à Bois-Colombes - du cheminement du tracé prévu à l'aplomb des bâtis existants organisés **en un tissu parcellaire calme** - de la conclusion **d'une étude acoustique et vibratoire** menée pour un projet similaire de profondeur équivalente, Il faudrait adapter le projet soit par son tracé soit par sa profondeur pour éviter les nuisances d'exploitation qui sont prévus sur un rythme de 7 à 14 secondes toutes les 2 minutes **I - Première proposition : modifier le tracé** Avant la publication du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique le projet nous a été présenté sous la forme d'un tracé de 100 mètres de large qui n'était pas suffisamment précis pour en déduire une lecture au niveau parcellaire. Sur le site web de la SGP figurait, tel que repris sur l'étude d'impact pièce G2 *§ 1.3.2 contraintes de tracé* : *« Ainsi, la définition du tracé retenu pour la réalisation du tronçon Pont de Sèvres -Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 résulte d'une recherche approfondie de compromis entre les principes de base de conception du tracé cités au paragraphe précédent et les contraintes suivantes :* *- La volonté de privilégier le passage du tunnel sous les emprises publiques et en particulier sous les voiries, afin de minimiser autant que possible les interfaces avec le bâti existant et de limiter les acquisitions foncières en tréfonds auprès de propriétaires privés.-.... »* En phase de projet préliminaire à la publication du dossier de l'enquête publique, la publication des projets de gares des Agnettes et de Bois-Colombes nous a permis de déduire **un passage sous l'avenue des Chambards,**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					ruelle de moins de 4 m de large. L'« avenue », bien que portant le même attribut que la voie des Champs Elysée n'est en fait qu'une ruelle. Elle est parallèle à l'avenue Charles de Gaulle soit la départementale **D11B, de 50 mètres au Nord**, et à la rue des Bourguignons soit la départementale D11, 120 mètres au Sud. Aurait-il eu confusion, a-t-on pris la ruelle pour une véritable avenue ? Pourquoi majorer les risques de nuisance en privilégiant une voie de moins de 4 m de large, située en zone calme contre une départementale en classement acoustique niveau « 4 » sur le plan local d'urbanisme de la ville de Bois-Colombes ? voir : http://www.bois-colombes.com/envirurba/urba/PLU-TOTAL-juillet15/6PLU-bruit-zonage.pdf *Le collectif BC ligne 15* se formant, a porté sa réflexion sur le tracé et permis de produire un schéma suivant l'avenue Charles de Gaulle comme tel :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					 Le collectif formula alors ces remarques et autres demandes de mesures de préventions de nuisances (par procédés d'atténuations des vibrations) au moyen d'un courrier adressé à Monsieur le Maire de Bois-Colombes. **II - Deuxième proposition : descendre 10 m supplémentaires** La publication de l'enquête publique révèle un tracé plus précis, qui est décelable au niveau parcellaire. Voir pièce *I.6 Plan local d'urbanisme de la ville de Bois-Colombes, §4.2.1.* http://www.enquetepubliqueligne15ouest.fr/assets/files/piece-i/piece-i-1-6-mecdu-plu-bois-colombes.pdf Il est alors clair que, à Bois Colombes, le tracé traverse les parcelles d'habitation plutôt que de suivre des voies publiques en surface.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					 En ce qui concerne notre cas, celui de l'avenue des Chambards, les propriétés des nombres paires- plus d'une vingtaine- seront directement impactées car situées à l'aplomb du tracé ; c'est sans compter les propriétés limitrophes en fond de parcelles à l'extrémité avenue d'Argenteuil ; la photo extraite de l'exposition du projet à la mairie d'Asnières nous permet de déduire assez précisément, que le métro passerait pile sous le bâti de notre maison, située au xxx avenue des Chambards En tant qu'architectes, nous précisons que nos bureaux sont installés à la même adresse que notre domicile

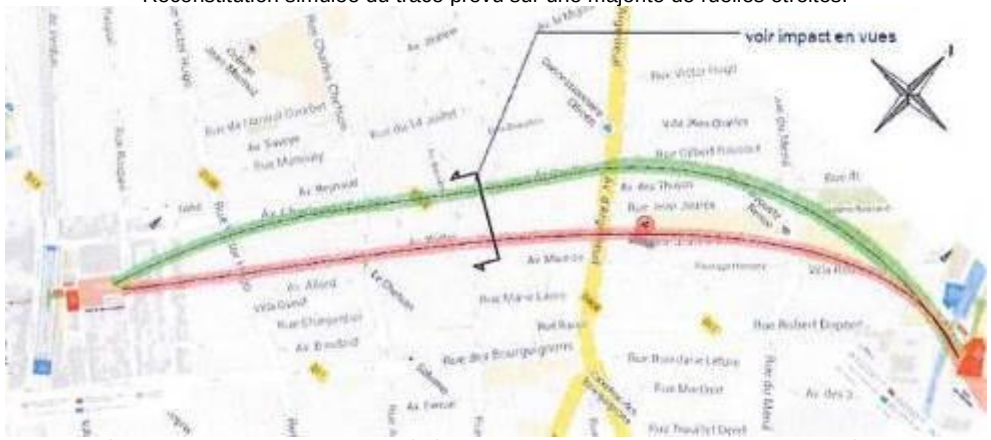
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					(foyer de 5 personnes). Ayant enfin réuni les fonds pour entreprendre des travaux, nous souhaitions présenter un projet pilote de rénovation énergétique à double objectif, dans le but de faire de l'économie d'énergie, et de nous constituer une carte de visite. Avec nos statuts de libéral, la seule sécurité que nous avons pour la retraite (notre caisse est RSI-CIPAV) est notre patrimoine. Par le dépôt de déclaration préalable nous, prévoyions d'installer des panneaux photovoltaïques et un système de géothermie. Devons-nous abandonner une ressource naturelle, la chaleur du sous-sol ? A quel prix ? Avant d'investir dans de gros travaux, la question essentielle est celle des nuisances : **Les nuisances sonores et vibratoires induites par un métro souterrain passant de 7 à 14 secondes toutes les 2 minutes sous notre habitation sont-elles inévitables ? Notre maison sera-t-elle-dévalorisée?** Notre première idée a été de nous rendre dans une habitation similaire. Mais après recherche sur les extensions de réseau de la RATP, aucun cas de maison d'habitation avec un projet ferroviaire réalisé, construit par tunnelier et passant dessous n'a été trouvé... **La SGP nous inclut donc dans la réalisation d'une grande première, une prouesse technologique.** **Nous nous sommes donc tournés vers l'étude d'impact. A sa lecture, pièce G2,** le métro passerait à -28 mètres de profondeur depuis la surface, ce qui selon la même étude classerait le passage du tronçon entre la gare des Agnettes et la gare de Bois-Colombes, sur la zone de Bois Colombes, dans une zone non impactée : voir p 338 de la même étude. Page 41 : PROFONDEUR DU TUNNEL 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Page297 : CATEGORIE D'IMPACT ***3.19.4.1 Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base de la profondeur du tunnel*** Les profondeurs indiquées en mètre dans le tableau ci-dessous correspondent à la distance entre le toit du tunnel et le terrain naturel. Une distinction a été faite sur la base de cette distance : - Distance supérieure à 20m : impacts négligeable à nul, - Distance comprise entre 20m et 15m : impacts faibles, - Distance comprise entre 15m et 10m : impacts modérés, - Distance inférieure à 10m : impacts forts. Cette notation permet de se rendre compte des secteurs où la sensibilité est la plus importante. Page 338 ZONE IMPACTEE » 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Hors, par déduction et corrélation avec une étude acoustique et vibratoire pour le projet du grand Charles de Gaulle Express : 1 - En déduisant la hauteur du tunnel et la profondeur des sous-sols**, il n'y a plus que 17 à 18 mètres qui séparent les habitations des vibrations.** En effet, la majorité des maisons de Bois-Colombes sont construites entre 1900 et 1930 sur un niveau sous-sol descendant à moins 2 - 3 mètres par rapport au niveau du terrain naturel. Ce niveau constitue en général un niveau de fondation. 2 - Pour les experts *« D2S international »* qui ont réalisé *« l'étude d'impact acoustique et vibratoire en juin 2002 »* sur le projet du *« Grand Charles de Gaulle Express »,* **les fondations de maisons individuelles** *présentent « un couplage parfait avec 0 DB d'atténuation »* en d'autre terme, les vibrations du sol sont directe. Voir p 87 § 5.5 couplage sol-fondation de cette étude (contrat commande n° 2001/036, projet B483/R08 en date du 14.06.02 client CDG express 40, rue d'Alsace F 75-475 Paris Cedex 10 , téléchargeable aujourd'hui sur http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-cdg-express/docs/pdf/etudes/etude 33/rapport etude 33.pdf 3 - *« l'étude d'impact acoustique et vibratoire en juin 2002 »* sur le projet du *« Grand Charles de Gaulle Express »,* étudie l'impact acoustique d'un réseau sur rail prévu fabriqué par la technique du tunnelier avec le niveau du haut du tunnel entre 15 et 20 m de profondeur ce qui correspond à la profondeur envisagée sur le tronçon de Bois . La nature des sous-sols ne serait pas foncièrement différent (sables, calcaire grossier, marnes calcaires....) donc les paramètres d'affaiblissement acoustiques et vibratoires seraient sensiblement semblables **Dans ce rapport, dont le projet est un tunnelier semblable au notre et qui passerait entre 15 et 20m entre le niveau du haut du tunnel et le sol naturel, comme chez nous, la conclusion est qu'il faut descendre de 10 m de plus pour éviter le dépassement des nuisances sonores et vibratoires acceptables**. p 7/11 du résumé non technique du *« l'étude d'impact acoustique et vibratoire en juin 2002 ».* en voici l'extrait : **5.1. Tracé de base** Un premier tracé a été étudié, dans lequel le sommet du tunnel se situe, en section courante, à une profondeur allant de 15 à 20 m sous la surface du sol. **5.1.1 Niveaux vibratoires** l.es niveaux vibratoires résultant, dans le sol au droit des bâtiments riverains, de la propagation dans le sol des niveaux vibratoires du tunnel, ont été comparés aux niveaux maximaux admissibles définis au paragraphe 2.2.2. Pour toutes les sections étudiées, ces niveaux vibratoires étaient inférieurs aux maxima admissibles. **5.1.2 Niveaux acoustiques** On a constaté que, avec la configuration initiale du projet, les habitations de type pavillonnaire, sur l'entièreté du tracé, pouvaient être exposées à des niveaux de bruit solidien dépassant les valeurs admissibles. **5.1.3 Conclusion** Il pourrait donc s'avérer nécessaire de modifier certains des paramètres de conception du projet initial. **5.2. Tracé modifié** Sur la base de ce qui précède, l'hypothèse d'un tunnel inséré dans une couche de sol plus profonde (environ 10 m plus bas que le tracé de base) a été étudiée. **5.2.1 Section courante** Les niveaux vibratoires calculés dans le sol juste devant les bâtiments sont inférieurs aux niveaux calculés

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					pour le tracé initial, et donc bien inférieurs aux maxima admissibles. Les niveaux de bruit solidien calculés, à l'intérieur des bâtiments riverains, pour ce tracé modifié sont maintenant parfaitement admissibles, pour tous les bâtiments considérés et même en cas de croisement de deux trains au droit du bâtiment considéré. **Nous pouvons donc en déduire que nous ne sommes pas à l'abri de percevoir entre 7 et 14 secondes toutes les 2 minutes, les vibrations et/ou bruit du métro en exploitation de la ligne 15 Ouest sur le tronçon de Bois-Colombes, car la profondeur présentée ne serait pas suffisante.** **Il faudrait donc soit abaisser de 10 mètres le tronçon de Bois Colombes. soit le faire passer par des axes départementaux dont les largeurs sont nettement supérieures aux voies et ruelles du tissu parcellaire calme de Bois-Colombes.** Nous avons également consulté le *Groupe A «Qualité du service dans le réseau» La démarche de la SGP pour la maîtrise des vibrations en phase d'exploitation 28 mai 2014/ Assemblée Nationale* dont les dispositions seraient adoptées pour le tronçon Sud. L'engagement sur la mise en place de procédé d'atténuation des vibrations au fur et à mesure de l'avancement du chantier et des tests entrepris in situ, n'empêchera pas une émergence sonore et ou vibratile du métro, car la réglementation actuelle le permet. Dans notre zone le bruit de fond ambiant actuel nocturne est sans doute plus calme que la référence mentionnée dans la réglementation du Code de la Santé Publique. **Il n'y pas d'engagement sur une exploitation du métro sans émergence acoustique et/ou vibratoire dans sa construction,** à prendre en compte au marché travaux sur le chemin du tracé. Alors, doit-on envisager de devoir s'habituer à une nuisance d'émergence de métro de plus de 3, 4, 5, 6 dBA ou plus encore et de perception de vibration supérieure à 66 db (soit 0.1 mm/s) ? Les habitations situées à même le tracé passeraient elle d'une catégorie d'impact nul à celle d'impactées faible à moyennement ? C'est-à-dire de nul à perceptible et dérangeant ? **Nous demandons le rajout d'un volet acoustique et vibratile au référé préventif.** Le projet du métro ne nous rassure pas, **nous pensons que les impacts sont sous-évalués pour les parties du tracé passant sous les pavillons et zones d'habitation**. Nous ne souhaitons pas nous retrouver devant une situation de fait accompli pendant les travaux du tunnelier alors **qu'il suffirait de descendre d'une dizaine de mètres de plus pour éviter les impacts.** Le sujet des nappes phréatiques n'a pas été évoqué non plus, alors que des pavillons dans notre rue auraient eu des puits, les injections dans le sol, pour faire passer le tunnelier auront un impact fort de pollution et de **tassements de terrain inévitables** ; 15 ans plus tard, après une modification hygrométrique du sol les fissures peuvent apparaître..... Nous n'allons pas étaler nos inquiétudes plus encore, **car celle des nuisances lors de l'exploitation est la plus importante. Il semblerait qu'enrayer ce risque. résoudrait tous les autres.** Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour faire diligence à nos demandes, nous vous prions d'agréer…
Mail 200																					**Voir courrier N°10**
Mail 201																					**Voir courrier N°10**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 205																					**M. et Mme FERNANDEZ** : Habitants de Bois Colombes, nous sommes très inquiets de l'impact du projet de la lignel5 ouest sur notre habitation et notre environnement, compte tenu du tracé actuellement en projet. Nous vivons à Bois Colombes depuis 1987 ; nous avons choisi de nous implanter durablement dans cette petite commune en raison de son calme, de sa tranquillité et de son caractère pavillonnaire, caractéristiques d'ailleurs souvent soulignées par notre Maire à très juste titre. Nous constatons aujourd'hui avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. A la lecture de l'étude d'impact, nous vous demandons instamment : - **le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances,** soit par **augmentation de la profondeur** (comme recommandé dans l'étude d'impact du projet « Grand Charles de Gaulle Express », aux caractéristiques semblables à celles de la ligne 15 Ouest), soit par **modification de tracé en fonction des axes existants en surface,** sachant que le métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes (ou 14 secondes si 2 rames se croisent). Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la DU Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies) ; - **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de ceux validés pour la Ligne 15 Sud;** - **que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; - **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés.** En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - **le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale** En effet, en ce qui concerne le tracé, le projet actuellement présenté pour la portion de voies entre la Gare de Bois Colombes et celle des Agnettes passe sous un très grand nombre de pavillons et de jardins, au mépris des engagements pris par la SGP. Je me permets à cet effet de vous remettre en mémoire un courrier adressé par Madame Rivière, SGP, à Monsieur Révillon, Maire de Bois Colombes, le 28 novembre 2014. Dans ce courrier, Madame RIVIERE précisait en réponse aux premières interpellations du Collectif qui s'est constitué pour défendre la qualité de vie des Bois Colombiens : « ***...la SGP a privilégié autant que possible une insertion sous les emprises publiques, en particulier sous les voiries afin de minimiser les impacts sur le bâti existant et limiter les acquisitions foncières de sous-sols (tréfonds), sous les propriétés privées.*** » Si nous comprenons que le tracé ne peut pas toujours éviter le passage sous des emprises privées lorsqu'il n'y a pas de grands axes de voirie dans sa proximité, nous ne comprenons pas pourquoi le projet de tracé entre les gares de Bois Colombes et celle des Agnettes n'exploite pas la proximité de l'avenue Charles de Gaulle qui est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					une voirie très large : nous demandons fermement qu'un tracé qui passe sous cette avenue soit privilégié, même s'il s'avère plus coûteux : il en va de la conservation des caractéristiques de vie qui font la particularité et tout l'attrait de Bois Colombes. Le collectif ligne 15-Ouest a travaillé sur le sujet : Tracé sur une majorité de départementale souhaité et préconisé initialement Reconstitution simulée du tracé prévu sur une majorité de ruelles étroites.  En effet, un tracé passant sous l'avenue du Général de Gaulle permettrait clairement de réduire les nuisances vis-à-vis des habitations. Si ce trajet a réellement été étudié, puis écarté, cela indique que le passage sous les voiries publiques n'est pas «LA» priorité. Nous comprenons que les localisations en surface sont définies en premier (gares & puits), et qu'à partir de ces localisations un tracé contraint par des considérations techniques (ex courbures) est proposé. Mais, l'écartement de l'option « Général de Gaulle » devrait alors pouvoir être expliquée au regard d'une analyse de plusieurs autres possibilités de localisation du prochain puits de surface. De plus les avantages de cette option (moins de nuisances pour les habitations) ne semblent pas avoir été pris en compte dans le choix du positionnement de la gare. En ce qui concerne la profondeur du tracé, une question se pose aussi : la SGP nous parle d'une profondeur de 27 à 29 mètres au départ de la gare de Bois Colombes vers celles des Agnettes. Mais nous ignorons quelle sera la profondeur du « point le plus haut » du tunnel. Lors de notre rencontre avec un membre de la Commission d'Enquête le 22 octobre, à la Mairie de Bois Colombes, il nous a été dit que ce « point haut » serait, lui, situé à une profondeur de 17 à 19 mètres ! Mais aucun écrit qui soit facile d'accès compte tenu du caractère fondamental de cette information ne nous est proposé dans le cadre de l'enquête publique, ce qui est anormal.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 213	X		X	X					X		X			X				X			**Lettre du maire de Courbevoie : M. KOSSOWSKI** : La réalisation de la nouvelle ligne 15 du Grand Paris Express se présente comme un projet d'importance exceptionnelle pour le développement et l'attractivité de la Ville de Courbevoie. En effet, je me félicite de ce projet qui permettra une réduction notable des temps de transports et améliorera grandement les liaisons avec les aéroports Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly, et créera des espaces d'intermodalité avec les gares RER, Métro, Tramway et Transilien de l'ouest parisien. Dans le cadre de ce projet, la Ville prend acte de la mise en compatibilité de son PLU en ce qui concerne la réalisation des différents puits, les règlements de zones et les pièces graphiques y afférents. Je souhaite néanmoins que la Société du Grand Paris porte une attention particulière aux points énoncés ci-après. La Ville bénéficiera d'une gare sur son territoire, à Bécon-Les-Bruyères, et d'une autre à proximité immédiate, sur le quartier d'affaires de Paris - La Défense. La gare de Bécon-les-Bruyères se situe dans un secteur en mutation, avec la ZAC des Bruyères à Bois Colombes et l'Ecoquartier « Village Delage » à Courbevoie. Pour mémoire, ce grand projet d'Ecoquartier courbevoisien, à deux pas de la gare, se traduit par 3 hectares d'espaces verts, 500 arbres plantés, 1 000 logements dont 30 % d'habitat social, 200 000 m2 de bureaux et activités économiques et enfin 20 000 m2 de commerces, services et équipements publics. Ainsi, la Société du Grand Paris ne doit pas s'affranchir de la nécessité de travailler sur l'insertion urbaine de la gare multimodale Grand Paris Express dans la continuité de ce pôle d'attractivité. Je souhaite notamment que les constructions envisagées en accompagnement de cette nouvelle gare s'intègrent pleinement dans le tissu urbain existant. Cette gare se situe sur un lieu stratégique avec une interconnexion forte avec la gare du Transilien. C'est pourquoi, une réflexion doit être menée sur les aspects d'accessibilité. En effet, le futur parvis débouche sur la rue de Bois-Colombes et se situe entre deux ponts enjambant les voies SNCF. Ce positionnement engendre deux questions : la première concerne le cheminement des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite sur cette voie aux trottoirs étroits et présentant une forte dénivelée ; la seconde, l'accès de lignes de bus à ce nouveau parvis, puisque la place Sarrail et la place de la Gare ne sont pas adaptées à recevoir ce type de transport. Il me semble donc que ce point doit être affiné dans le cadre de l'intermodalité de ce pôle. Je souhaite également vous interpeler sur la capacité d'écoulement des flux piétons des espaces d'interconnexions «Cœur Défense» de la future gare La Défense, avec la ligne 1 du métro, les RER A et E, qui connaissent déjà aujourd'hui des effets de saturation. S'agissant des ouvrages annexes, puits de ventilation, de secours, etc., il convient que leur intégration paysagère et urbaine dans l'espace public permette de retrouver des fonctionnalités cohérentes avec les usages existants, et notamment les aires de jeux. Par ailleurs, je sollicite des éléments de précisions par rapport au degré de nuisances sonores en phase travaux et en phase opérationnelle. D'une manière générale, il me serait agréable d'obtenir des réponses précises concernant les impacts environnementaux du projet (bruit, circulation et vibrations) en phase chantier mais également en phase exploitation. Enfin, une communication devra être portée à destination des riverains quant aux expropriations foncières en tréfonds, afin de répondre à leurs inquiétudes légitimes. La Ville prévoit de participer activement au comité de pôle et s'engage à être force de proposition. Mes services se tiennent à la disposition de la Société du Grand Paris afin de travailler, le plus en amont possible, sur ces nombreux sujets.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Mail 216																					**Photos jointes au courriel 216** (Voir planches photo in fine)
Mail 217	X			X						X	X	X		X			X			X	**Courrier EPADESA :** L'EPADESA a procédé à l'analyse du dossier de consultation relative au projet d'enquête publique pour la réalisation de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express. Vous trouverez ci-après nos remarques. Ces dernières sont formulées pour faciliter la mise œuvre de ce projet majeur d'infrastructure, qui est en interface avec des opérations d'aménagements (quartier des Groues, Rose de Cherbourg, Demi-Lune) portées ou coordonnées par l'EPADESA. En préalable, je souligne la qualité des échanges réguliers avec la SGP qui ont permis d'établir la liste des sujets de travail, pour partie développés *infra.* S'agissant des Groues, l'EPADESA a d'ores et déjà signé un protocole foncier le 1er septembre 2015 avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour formaliser le calendrier et les conditions de cession du foncier ferroviaire. A compter de 2017, l'EPADESA acquerra des emprises d'environ 18,6ha dont une partie donnera lieu à un état de division en volume destiné à être cédé à la SGP. En complément de ce protocole, il nous semble opportun de pouvoir établir également un partenariat durable entre l'EPADESA et la SGP, pour organiser : ▪ Les cessions des volumes nécessaires à la SGP pour sa gare, ▪ Les modalités de mise au point des dossiers de DUP emportant mise en compatibilité du PLU, ▪ Les prescriptions techniques relatives aux futures constructions situées en surplomb des volumes de la ligne 15 et de la gare, ▪ Les modalités de coordination et de mise à disposition des emprises chantiers à organiser en partenariat avec SNCF Réseau-Eole, Concernant les chantiers qui se dérouleront à Nanterre (cf. page 89 de l'étude d'impact-résumé non technique : scénario alternatif du tunnelier 1), je souhaite attirer votre attention sur l'interface potentielle entre les emprises chantier de la SGP et les projets de développement immobilier portés par l'EPADESA. Les réunions de coordination inter-chantier pilotées par l'EPADESA permettront d'examiner la faisabilité technique des itinéraires chantiers et des accès aux zones chantier. De même, compte tenu de l'importance des répercussions générées sur le site de La Folie à Nanterre, il apparaît indispensable que la SGP étaye très précisément les raisons qui justifieraient l'impossibilité technique de l'entrée du tunnelier à l'île Monsieur. La concentration des chantiers et de leurs interfaces auraient en effet pour conséquences dans un tel cas : ▪ la gestion des déblais du tunnelier à partir de mi-2018 serait concomitante à la mise à double sens de la RD914/RN314. Cet itinéraire, alors en phase de réduction de capacité, sera aussi utilisé pour Eole, et pour les programmes en cours de commercialisation ; ▪ certains franchissements du faisceau ferroviaire seront encore en travaux et ne pourront donc constituer des itinéraires de substitution. Une étude spécifique nous semble devoir être menée, sur les modalités d'écoulement du trafic en phase chantier ; ▪ l'imbrication technique, renforcée par cette hypothèse, lie les calendriers de développement du secteur des Groues - 630 000 m^2 dont 5000 logements-, créant un risque pour l'opération d'aménagement telle que négociée et validée par l'Etat avec la ville.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					S'agissant du chantier de la gare située sous les Quatre Temps, je suggère d'une part, de vérifier que l'utilisation des trémies d'accès (page 102), à travers les parkings du centre commercial soit réellement suffisante ; d'autre part, d'explorer d'autres solutions d'accès à la gare afin de limiter l'impact sur le trafic au rond-point de La Défense (par exemple via les mesures conservatoires réalisées de l'ancien tracé de la ligne 1). Enfin, une attention particulière devra être portée aux sorties piétonnes vers la ville de Puteaux et la dalle, lesquelles devront permettre une large diffusion des flux, connectant aux mieux les quartiers périphériques (Rose de Cherbourg, Axe 13). Mes services et moi-même restons bien entendu à votre disposition pour tous renseignements complémentaires que vous souhaiteriez obtenir.
Mail 220	X	X		X	X													X			**Avis de la FNAUT Ile de France** : La ligne 15 est une rocade rapide et capacitaire de petite couronne que l'AUT soutient depuis 20 ans. Elle se félicite du choix du métro automatique, qui offre une capacité proche du RER avec une longueur de quais et de rames réduite de moitié, le tout dans le même gabarit de 2m80. Elle rappelle son attachement à l'interopérabilité du matériel roulant du GPE avec celui des RER et des Transilien. En est-il encore temps ? Les défauts communs de la ligne 15, en termes d'accessibilité, d'interconnexion et d'intermodalité des gares, se retrouvent sur le tronçon Ouest. **Accès** : la SGP a renoncé aux entrées dans l'axe de chaque extrémité de quai, pour ne garder le plus souvent qu'un point de descente, au cœur de la « boîte » entre surface et quai. Même les ascenseurs ne sont disposés qu'en un seul point, alors qu'ils sont fort opportunément doublés sur chaque quai pour assurer la continuité du service. De sorte que la distance de marche est rallongée de 100 à 300m quand on vient du mauvais côté. Même à Mont Valérien où il y a désormais un accès de chaque côté du bâtiment gare, les deux conduisent à la même unique volée d'escaliers mécaniques et aux mêmes puits d'ascenseurs au-dessus du milieu des quais. Certes, comme dans toutes les autres gares, au niveau le plus bas, il y a trois volées d'escaliers. Ce triplement permet de mieux étaler les arrivées sur la longueur du quai aux heures d'affluence. Mais il n'a aucun effet sur les distances parcourues par l'usager pour rejoindre son train. **Interconnexion :** si deux gares du tronçon Ouest de la ligne 15 sont en correspondance avec le métro, la 1 à La Défense et la 13 aux Agnettes, trois autres lignes de métro ne sont pas maillées, à moins de prolongements qu'aucun acteur n'envisage de financer aujourd'hui et que le SDRIF a oubliés : la 1 0, la 3 voire la 2. A l'Est une solution a été trouvée pour boucler le financement du prolongement de la 11 en impliquant la SGP. Pourquoi pas à l'Ouest ? Et ceci sans oublier le prolongement de la ligne 12, au moins jusqu'à la gare Issy RER du tronçon Sud, lui bien pris en compte par la SGP et le SDRIF, mais reporté au-delà de 2030. En revanche, toutes les lignes SNCF du secteur sont maillées : ▪ Transilien J, L et U à Saint Cloud puis à Bécon les Bruyères et Bois- Colombes ▪ RER A (RATP) à La Défense (le maillage à Nanterre est ignoré par la SGP, alors que les quais de Nanterre Préfecture et de Nanterre La Folie ne sont pas éloignés de plus de 250 m) ▪ Eole à Nanterre la Folie et à La Défense, ▪ RER C aux Grésillons. Toutefois la possibilité d'arrêter tous les trains de la ligne J en gare de Bois- Colombes nécessite des aménagements sur le réseau SNCF. Ceux-ci devraient logiquement être inclus dans les financements SGP. Si on excepte le cas très particulier de La Défense, en aucun endroit il n'a été envisagé de ne faire qu'un seul bâtiment

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					gare ! La SGP plantera son totem à elle. Ce choix délibéré est difficilement compréhensible pour l'usager à qui on explique par ailleurs qu'il n'y aura toujours qu'un seul réseau de TC francilien et qu'une seule tarification, plus encore pour le contribuable déjà mis à contribution dans ses impôts locaux. La SNCF n'aurait jamais proposé d'héberger dans ses murs les services de gare pour les usagers de la ligne 15 ? Lui a-t-on au moins posé la question ? Il ne semble pas. Le cas de Nanterre Les Groues qui assure la correspondance Eole/ligne 15 sur une emprise de triage SNCF désaffectée est renversant : on dessine aujourd'hui et on construira demain, presque simultanément, deux gares distinctes ! On peut regretter aussi qu'aux Agnettes la gare GPE n'ait pas été intégrée à la récente station de la ligne 1 3. La distance des quais présente certes un petit inconvénient pour l'usager, mais pourquoi n'avoir même pas esquissé l'étude de cette économie ? La question du nom choisi par la SGP pour « sa » gare est également préoccupante. Il faut éviter les confusions préjudiciables à l'usager : c'est une raison supplémentaire pour demander à la SGP, à la SNCF et à la RATP de rapprocher au plus tôt leurs études de gares pour, a minima, choisir ensemble les noms futurs. Sur le tronçon Ouest, le problème semble ne se poser, à ce stade du projet, qu'à La Défense : la SGP n'a pas cru bon de retenir le suffixe « Grande Arche » alors qu'il est essentiel pour éviter la confusion avec « Esplanade ». C'est paradoxal puisqu'il s'agit de la seule gare où la SGP a renoncé à son propre bâtiment et a fait héberger ses services par le grand espace sous dalle «Cœur Transport» **Intermodalités** : La qualité des correspondances avec les bus de rabattement est d'autant plus importante que le nouveau métro ne s'arrêtera en moyenne que tous les 2000m (10 inter stations sur 20,5 km). Il n'apparait pas au dossier que les espaces de parvis suffisants aient été réservés, incluant les nécessaires emplacements pour accueillir des lignes de bus en terminus. Noter que la création d'une entrée dans l'alignement de chaque extrémité de quai aiderait à les trouver. Ses défauts spécifiques tiennent à des choix de tracé prématurés. Ils sont restés quasiment inchangés après le débat public de 2010 pour le RTGP et n'ont pas bénéficié de leur rapprochement avec Arc Express, objet d'un débat public simultané. Et pour cause : son quadrant Ouest était à peine ébauché au moment des débats. Ils sont lourds de conséquences. A- **La gare de La Défense s'inscrira dans un gigantesque hub** où se croiseront un million d'usagers par jour. Il y en a déjà plus de 500 000. Ce doublement n'est pas raisonnable, il fallait au contraire développer, en parallèle avec la construction des gares d'EOLE, les pôles d'échange secondaires autour de Grande Arche, à commencer par Nanterre Préfecture/Les Groues (deux gares, nous l'avons dit, séparées de 250m dans le projet SGP, réductibles à moins de 150 dans un autre tracé), de manière à répartir les flux de correspondance et les flux d'entrées-sorties dans le quartier allongé de l'EPADESA. Le risque pris est important en cas de perturbation sans préavis. Ainsi l'arrêt surprise du RER A, le 29 janvier 2015, a immobilisé une foule compacte à la gare St Lazare bloquant tous les escaliers mécaniques. Un hub susceptible de laisser des dizaines de milliers de personnes bloquées en espaces souterrains sera un jour ou l'autre un lieu de drame si des dispositions structurelles ne sont pas prises. En tout état de cause, de nouveaux aménagements de capacité pour les flux piétons en gare de La Défense sont indispensables. Il apparait urgent d ' accélérer les études et travaux à cet effet, avec un financement majoritaire de la SGP. L'AUT rappelle par ailleurs la nécessité de ne plus concentrer la quasi-totalité des constructions de bureaux dans les Hauts-de-Seine et notamment à La Défense, faute de quoi, malgré EOLE et la ligne 1 5, la saturation des réseaux de transport persistera. **B- Les quartiers sud et ouest du Mont Valérien**, sur les communes de Suresnes, Rueil et Nanterre, auraient pu être

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					vraiment désenclavés par le passage de la ligne 15, dès lors qu'avait été abandonné le tracé passant par le bas de Suresnes, côté Seine. L'occasion a été ratée : les inter stations y sont de 3500, puis 2000 m, alors qu'au nord-ouest du tronçon, sur Courbevoie et Asnières, elles font entre 1200 et 1800 m. A quoi bon mettre 1 9 minutes pour rejoindre la gare de Pleyel par la ligne 1 5 à partir de la gare du Mont Valérien si l'habitant des quartiers autour met en moyenne 30 à 40 minutes pour arriver au quai de sa gare ? La mauvaise desserte des quartiers du Mont Valérien par le tronçon Ouest de la ligne 15 tranche avec celle des quartiers plus au Nord. Au sud de Nanterre la Folie, les quartiers sont réputés fortement enclavés mais la distance moyenne des 4 inter-stations (5 gares) jusqu'au pont de Sèvres est de 2500m. Au nord de Nanterre La Folie, les quartiers bénéficient déjà du pôle de La Défense puis des lignes de Saint Lazare, de la ligne 13 du métro et enfin du RER C, et la SGP leur offre - c'est légitime mais paradoxal- une distance moyenne de 1700 m pour 6 inter stations (7 gares) jusqu'à St Denis Pleyel. **C- Le tracé par La Défense et Bécon les Bruyères** doublonne celui des lignes J, L et U alors que l'abandon du tracé par Nanterre - La Garenne Colombes- Colombes délaisse 100 000 habitants. En attendant la ligne 15 ouest, un certain nombre de **projets prioritaires sur le réseau existant** doivent être mis en œuvre : ▪ le projet EOLE dont les travaux ne peuvent démarrer faute de plan de financement assuré à ce jour ▪ la modernisation à accélérer des lignes Transilien et notamment de la ligne L : régénération de l'infrastructure, changement du matériel roulant, mise en œuvre d'un véritable schéma directeur. ▪ des mesures pour renforcer la capacité et la régularité du tramway T2 Enfin, en dehors de l'enquête publique légale, l'AUT rappelle son souhait d'une meilleure prise en compte dans les processus de décision des usagers et habitants à travers leurs associations, notamment sur les aménagements détaillés des gares et de leurs abords.
Mail 232																					**Photos jointes au courriel 232** (Voir planches photo in fine)
Mail 235																					**Photos jointes au courriel 235** (Voir planches photo in fine)
Mail 237				X	X												X				**Courrier de monsieur DE LA RONCIERE maire de Sèvres :** Dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique de la Ligne Rouge 15/Sud, du réseau de transport public du Grand Paris, reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs, je souhaite vous faire part, dans les délais de l'enquête, de mes observations. Je me réjouis de constater dans les divers documents de l'enquête que l'intermodalité avec le réseau de transport et l'accessibilité, notamment aux personnes à mobilité réduite, étaient deux priorités majeures du projet de la ligne Rouge. Ainsi, j'ai pris acte que «plus de 75% des gares des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre » ou que tous les trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux usagers en fauteuil roulant. La gare Grand Paris Express du Pont de Sèvres illustrera ces engagements prioritaires. En effet, le choix de sa localisation est expressément présenté comme devant «assurer une correspondance cohérente avec les différents modes de transports présents sur le site» dont notamment la ligne 9 du métro ou la gare routière, «conforter sa fonction de pôle d'échange» et contribuer «à améliorer l' accessibilité de l'île Séguin, île de la culture et de l'innovation». Or, ces objectifs que nous partageons tous ne pourront pas être atteints si la station musée de Sèvres de la ligne T2 du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					tramway, située en rive gauche de la seine, de l'autre côté du Pont de Sèvres, n'est pas rendue accessible par la création d'un ascenseur. Il s'agit d'un équipement indispensable pour rendre réelle l'intermodalité et Γ accessibilité du pôle d'échange annoncé dans l'enquête publique. Il conditionne la correspondance entre la gare Grand Paris Expresse et la ligne T2 du tramway. J'ai pris en compte qu'une «première phase » d'étude de préfaisabilité avait été menée pour évaluer les incidences de la création du réseau Grand Paris Express sur les stations excitantes et qu'elle avait mis en évidence des situations nécessitant des réaménagements. Egalement, j'ai pris bonne note de l'existence d'une provision actuellement de 1,5 Md€ consacrée à l'intermodalité avec le réseau et devant permettre des travaux d'adaptation des gares actuelles. Je souhaite que les travaux nécessaires à la réalisation d'un ascenseur à la gare et au Pont de Sèvres bénéficient de ce financement et soit intégré au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris
COURRIERS RECUS EN PREFECTURE																					
Cou 1		X						X			X						X			X	**M. et Mme GORRE de Bois-Colombes :** Courant été 2014, nous avons appris qu'à Bois-Colombes, la Société du Grand Paris avait inscrit son tracé reliant les gares des Agnettes et de Bois-Colombes, exclusivement sous les petites impasses et autres voies privées les plus calmes d'un secteur résidentiel. Les habitants concernés, en particulier ceux de la Villa des Orties, se sont aussitôt mobilisés (relayés ensuite par le Collectif Ligne 15 Ouest) pour exprimer leur mécontentement à travers une pétition (ci-jointe) adressée au Président du Directoire du Grand Paris, ainsi qu'au Maire de la commune et demander : ✓ Le passage de ce métro sous la voie publique, comme il est d'usage ; soit dans la très large avenue parallèle Charles de Gaulle, soit dans la rue commerçante des Bourguignons, qui permet un tracé plus direct et qui est jonchée en amont de nombreux terrains en friche pouvant probablement accueillir le fameux puits de secours (prévu dans un lycée) qui crée cette déviation de tracé dans notre secteur. La Société du Grand Paris assure rechercher en priorité le passage sous les emprises publiques, en particulier sous les voiries, afin de minimiser les impacts sur le bâti et limiter les acquisitions foncières de sous-sols. **Pourquoi ce principe de précaution n'est-il pas respecté à Bois- Colombes** ? Qu'en est-il des études de ces tracés alternatifs ? ✓ L'engagement d'un niveau de nuisance totalement imperceptible pour les riverains (bruit, vibration). L'Autorité Environnementale souligne en effet, dans son avis délibéré, le choix (plus économique) du roulement sur fer plutôt que sur pneumatiques au détriment des riverains. Le tracé actuel prévoit de passer sous les voies privées les plus calmes d'un secteur résidentiel (impasses, voies sans circulation) où tout bruit sera décuplé en comparaison à un environnement déjà sonore ; or, à ce jour, si les documents de l'enquête publique font bien ressortir un quartier résidentiel calme à Bois-Colombes, il n'apparait aucune action particulière de prise en compte de cette situation très délicate. Aucune mesure spécifique n'a été prise pour assurer que les seuils en matière de bruit ou de vibration seront adaptés pour garantir la préservation de notre environnement actuellement insonore. Par ailleurs le document G2 de l'étude d'impact indique que les nuisances sont évitées grâce à la profondeur du toit du tunnel par rapport au terrain naturel. En page 332, il est spécifié qu'en gare de BC il y a une profondeur moyenne du toit du tunnel par rapport au terrain naturel de 30 m tandis que les schémas page 41 et 38, indiquent au même endroit, une profondeur du tunnel de 29 mètres par rapport aux rails (soit environ «23 m par rapport au toit au lieu des 30 mentionnés.). Pourquoi si peu de transparence ? Pourquoi ne pas d'emblée creuser à une profondeur qui évite les nuisances en surface ? De plus, comme le souligne également l'Autorité Environnementale, il n'y a aucune donnée factuelle attestant d'un quelconque réel retour d'expérience comme l'affirme la société du Grand Paris (n'oublions pas que ce métro circulera à une vitesse sans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					précédent...), ni aucune modélisation pour évaluer les niveaux vibratoires et les adapter en conséquence. La justification économique d'un tel métro passant à Bois-Colombes est discutable et les choix sont dictés manifestement par la seule contrainte d'un budget à minimiser (même si on parle parfois de quelques 100k€ sur plusieurs Milliards) au détriment d'une réelle prise compte des impacts concernant les riverains sur le tracé. Aussi nous réitérons notre demande de l'étude d'un tracé alternatif et des raisons qui pourraient conduire à privilégier nos petites voies privées plutôt qu'une immense voie publique toute proche, ainsi que le déploiement de tous les moyens possibles pour ne générer aucune nuisance en tenant compte de l'environnement très particulier sous lequel la société du Grand Paris compte faire passer son métro. **En outre une pétition signée par 54 personnes a été jointe à ce courrier avec le texte suivant** : Nous constatons que le tracé prévu ne privilégie pas les voies publiques (par exemple l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons) mais passe sous de nombreuses voies privées très étroites et sous des habitations de Bois-Colombes parce que seules les contraintes de coût ont été prises en compte. Nous refusons l'impact psychologique et moral durant les travaux, en particulier le fait d'avoir des tunneliers et des chenillards qui passent 24h/24h sous nos habitations pendant plusieurs années, sans aucune certitude qu'une dégradation ne se produira pas à tout moment puisqu'aucun engagement n'est pris par la société du Grand Paris. Par ailleurs, il n'est pas acceptable qu'un tel tracé ne s'accompagne pas d'un engagement garantissant un niveau de vibrations totalement imperceptibles dans les habitations une fois le métro en service. Aussi, nous demandons un nouveau tracé privilégiant les voies publiques comme par exemple l'avenue Charles de Gaulle.
Cou 2			X																	X	**M. GARET de Courbevoie :** J'ai appris récemment qu'un jardin botanique privé d'exception, situé à Rueil-Malmaison, est menacé de destruction totale suite au projet actuel d'implantation d'un puits de ventilation et de sécurité le long du tracé de la future ligne 15 du Grand Paris Express. Je dois vous faire part de mon vif étonnement et de mon émotion devant la menace qui pèse sur un tel lieu. En effet, je connais ce jardin depuis 2012, et j'ai la chance de l'avoir visité à de nombreuses reprises. C'est un site véritablement unique, riche de plus de 400 espèces de plantes, cultivées et répertoriées avec passion par son propriétaire. Ce jardin représente 15 années de persévérance et de création. Il participe au bien commun et à la biodiversité compte tenu des collections d'espèces rares et inédites en Ile de France qui le composent. Certains arbres sans doute pourraient être qualifiés de remarquables, et ils appartiennent à mon sens au patrimoine naturel de la région. Par ailleurs, j'ai souvent pu constater que cette passion pour les plantes est partagée par les nombreux passants qui connaissent de notoriété et apprécient ce lieu. Les fruits récoltés sont en outre utilisés pour la fabrication de confitures haut-de- gamme par le biais d'une autoentreprise artisanale, fort appréciées par une clientèle de fidèles qui profitent des visites du jardin au gré des saisons, ce qui contribue également à la valorisation et la promotion du territoire de la commune. Compte tenu de ('importance actuelle et grandissante de l'écologie, de la sensibilisation du public à ces questions, de la proximité du futur écoquartier de Rueil Malmaison, de la responsabilité des politiques et du public de conserver et créer un monde plus sain et plus durable, je m'interroge sur l'opportunité de détruire et de réduire à néant un tel lieu. Si tel était le cas, ceci serait une perte incommensurable pour la ville de Rueil Malmaison et de ses habitants, et certainement un nouveau recul de la nature et de la biodiversité en ville. Par conséquent, j'espère que ma réflexion contribuera à la recherche active d'une alternative satisfaisante

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					pour l'environnement et le bien commun. Je reste à votre disposition si vous souhaitez en discuter et je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête publique, mes sincères salutations.
Cou 3								X												X	**M et Mme CRAS de Bois-Colombes** : Je viens, par ce courrier vous interpeller dans le cadre de *Y* enquête publique sur le projet Ligne 15 du Grand Paris. Nous habitons dans une minuscule avenue de Bois-Colombes au-dessus du tracé prévu pour cette nouvelle ligne. C'est un secteur de forte densité de population, avec une partie pavillonnaire très calme en surface. Le sol qui a été sondé est limoneux et traversé de sources souterraines. 1! apparaît incroyable que dans un tel contexte, le projet soit coté **0 nuisance**. Lors de la réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois Colombes, vous avez bien pointé le fait que cette partie du tracé passait sous un secteur extrêmement dense d'un point de vue urbain. Dans un document de l'étude d'impact, il apparaît que la ligne 15 est qualifiée en impact FORT pendant la phase exploitation (passage pendant 7 secondes toutes les deux minutes). La contradiction notoire atteste d'incertitudes liées au projet à ce stade. Je vous demande instamment de qualifier la Ligne 15, tant dans sa phase travaux que dans sa phase d'exploitation en zone sensible avec **impact Fort et non en 0 nuisance**. La densité de population et de l'habitat, l'étroitesse de certaines rues doit être prise en considération dès à présent. L'avenue Charles de Gaulle, parallèle à l'avenue des Chambards, est beaucoup plus large et l'impact sur les riverains serait atténué du fait que les maisons sont plus espacées. Pour éviter les nuisances et les risques liés tant au chantier et qu'à l'exploitation, il conviendrait de passer sous cette -rue D11bis-. Economiquement, il y aurait moins de tréfonds à racheter si vous passiez la ligne sous une voie publique. Par ailleurs, et quel que soit le tracé, il est inconcevable que des patins anti-vibrations ne soient pas prévus tout le long du parcours. Ces protections ont été installées sur d'autres tronçons de la ligne (ligne 15 Sud). Je demande instamment à ce qu'ils soient installés à Bois- Colombes où la densité de population est forte et les nuisances impossibles à nier. Un projet de cette envergure ne peut prendre à la légère ou sous évaluer les vibrations et décibels incontestables qui seront produits par Je tunnelier en phase de creusement, et ensuite par le passage des rames. Ensuite, je m'interroge sur la compatibilité des projets. Des immeubles sont prévus à la construction (en cours) sur le front de l'avenue d'Argenteuil, dans le cadre de la requalification de cette même avenue. En réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois Colombes, vous avez affirmé que les immeubles ne pouvaient être montés à l'aplomb d'un tunnel. Je vous remercie de bien vouloir nous éclaircir sur la compatibilité ou non des projets. Dans l'attente de vos réponses, je vous remercie de bien vouloir prendre en considération les requêtes ci-dessus afin de faire de cette nouvelle ligne de transport un projet gagnant- gagnant et non un fiasco environnemental, qui au lieu de tirer le quartier vers le haut, le dégraderait pour toujours.
Cou 4		X	X								X			X			X			X	**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE COMMUNE de Saint-Denis** : La Communauté d'agglomération Plaine Commune et les villes qui la composent, se sont mobilisées depuis l'origine pour que soit actée la complémentarité entre toutes les lignes du réseau de transport public du Grand

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Paris afin de faire émerger de nouvelles centralités favorisant le développement équilibré et durable d'une aire métropolitaine inclusive et solidaire qui ne soit pas seulement centrée sur Paris. La Communauté d'agglomération Plaine Commune est donc très favorable à la réalisation de la ligne 15 Ouest qui va grandement améliorer les conditions de transport quotidiennes des usagers en petite couronne. C'est la raison pour laquelle nous demandons expressément que cette ligne soit mise en service au plus tôt en une seule fois et que le tronçon Nanterre-Pleyel ne soit pas repoussé en 2027. Nous demandons également : ✓ que la ligne 14 soit prolongée à Pleyel au plus vite sans imposer aux habitants des délais d'attente insupportables, ✓ que dans le même temps le plan de mobilisation pour l'amélioration des lignes existantes soit mené à son terme. Nous rappelons enfin que des projets complémentaires sont indispensables pour accompagner le développement urbain de notre territoire. ✓ du franchissement du faisceau des voies ferrées entre l'avenue François Mitterrand et Pleyel, ✓ de la création d'une nouvelle gare sur la ligne Transilien H à hauteur de Pleyel en correspondance avec le réseau du Grand Paris, le RER D et la ligne 13, ✓ du prolongement du tramway T8 jusqu'à Paris pour rejoindre le RER E à la gare Rosa Parks via la ligne 15 Est et le RER B à la gare de La Plaine-Stade de France et la ligne 12 à la station Front Populaire, ✓ de la restructuration de la gare de Saint-Denis-L' ile-Saint-Denis qui accueille déjà 60 000 voyageurs quotidiens et bientôt 80 000. S'agissant plus particulièrement du dossier soumis au public, nous demandons : ✓ que l'étude d'impact précise les niveaux des perturbations attendues en phase chantier liées en particulier au bruit et aux circulations de camions ainsi que les mesures prises pour en réduire les nuisances en indiquant notamment les itinéraires envisagés à proximité des zones de travaux, ✓ que la SGP pilote un dispositif de méta coordination de chantier commun à tous les projets qui vont toucher le secteur de Pleyel, ✓ que l'ouvrage annexe 330 sis à Saint-Ouen fasse l'objet d'études de réalisation très détaillées dans la mesure où il est prévu qu'il serve de puits de sortie de 3 tunneliers alors même qu'il est positionné sur une parcelle très contrainte, ✓ que ces études d'optimisation des phases chantier soient régulièrement présentées aux élus de Plaine Commune. Vous renouvelant notre souhait que la ligne 15 Ouest du Grand Paris se réalise rapidement, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée
Cou 5		X						X		X							X			X	**Mme BEAURUEL de Bois-Colombes** : En tant que riverain de Bois Colombes, habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, je suis très inquiète de l'impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement. J'ai choisi ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts, je constate avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, je constate que la conception du projet :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					– ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; – comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; – ne comporte aucun engagement. Je vous demande donc instamment : – **que le tracé de la ligne sur la commune de Bois-Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP** de «privilégier le passage sous des emprises et voies publiques» (avenue Charles de Gaulle ou rue des Bourguignons); – **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur,** à l'identique de la Ligne 15 Sud – **que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; – **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés**. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sois : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; – **le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale** Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos sentiments dévoués.
Cou 6			X						X											X	**Mme LAPORTE et ses enfants de RUEIL-MALMAISON :** **Objet : Préservation d'un jardin botanique privé sur le plateau du Mont Valérien menacé par le projet du Grand Paris Ouest** Monsieur Le Président de la Commission de l'enquête publique Ligne 15 Ouest, messieurs les élus, messieurs les décideurs du projet du grand Paris ; **Il faut sauver ce jardin botanique privé, menacé d'expropriation pour l'implantation d'un puit de secours et de ventilation à deux pas du futur écoquartier de Rueil !** Celui-ci fait partie du patrimoine écologique du plateau du Mont Valérien à Rueil-Malmaison et compte plus de 450 variétés de plantes, dont certaines particulièrement rares. Comme vous pourrez le constater une vraie réserve de biodiversité. Merci pour votre action et votre compréhension, merci de trouver une issue favorable à cette situation, la préservation de ce petit trésor est entre vos mains. Vous en remerciant, veuillez recevoir messieurs l'assurance de nos plus grands espoirs et de nos salutations sincères.
Cou 7		X		X				X									X			X	**M. et Mme GAILLET d'Asnières sur Seine :** En tant que riverains d'Asnières sur Seine habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, nous sommes très inquiets de l'impact de ce projet sur notre environnement et sur nos habitations situées dans un quartier calme. Je vous rappelle que le trajet passera sous (ou à quelques mètres) d'un collège et d'un lycée (non mentionnés sur votre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					plan). Malgré ces enjeux forts, nous remarquons avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que la conception du projet : – ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; – comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; – ne comporte aucun engagement. Nous vous demandons donc instamment : – **que le tracé de la ligne sur les communes d'Asnières sur Seine et de Bois Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP** de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » (avenue Charles de Gaulle ou rue des Bourguignons...); – **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur,** à l'identique de la Ligne 15 Sud; **que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; – **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés.** En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemples, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis et sur la rue Rouveyrol à Asnières une partie du tracé est en zone inondable...). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; – **le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale ;** – **Anticiper, repenser la circulation et le stationnement des véhicules en surface** (en lien avec les habitants) afin de ne pas aggraver le phénomène déjà très complexe depuis la création de la station Les Agnettes. Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos sentiments dévoués.
Cou 8			X						X											X	**M. FREMONT de Louveciennes :** Le projet de construction de la ligne 15 ouest du Grand Paris Express présente, sous sa forme actuelle, un inconvénient majeur : la construction de l'un des puits de sécurité et de ventilation serait, de manière extrêmement malheureuse, projetée à l'emplacement d'un jardin privé tout à fait remarquable, situé à Rueil-Malmaison et renfermant une collection exceptionnelle de plantes rares. En tant qu'ingénieur agronome, je suis la réalisation et l'évolution de ce jardin depuis de nombreuses années; il renferme quelque 450 cultivars dûment répertoriés, notamment de nombreux arbres fruitiers introuvables par ailleurs en Ile-de-France. Je peux attester qu'il s'agit d'un lieu réellement unique, et que sa destruction et celle des spécimens qui y sont plantés serait catastrophique. Il faut de nombreuses années de travail pour créer un tel jardin, les plantes ne peuvent en aucun cas être déplacées, et la destruction d'un lieu accueillant une telle biodiversité représenterait une perte irréparable. Il faut espérer que la commune de Rueil, engagée par ailleurs dans la construction d'un écoquartier à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					proximité, se saisira au plus vite de cette problématique, et j'espère sincèrement que les élus et les responsables techniques sauront se mobiliser ensemble afin de trouver une solution alternative pour la création de ce puits. La perte d'un tel patrimoine écologique serait extrêmement regrettable, non seulement pour les créateurs du jardin, mais surtout pour tous ceux qui le connaissent déjà et une partie plus large de la population - en particulier rueilloise - qui sera amenée à le découvrir, les derniers préparatifs en vue d'une ouverture au public étant en cours. Je ne peux pas croire un seul instant qu'une solution alternative ne puisse être trouvée, des marges de manœuvre techniques existant de toute évidence à ce stade d'avancement du projet; le tracé de la ligne est prévu à l'intérieur d'un fuseau d'une certaine largeur, et les emplacements projetés des puits entre les gares de Rueil - Suresnes et Nanterre - La Boule peuvent visiblement être modifiés le long du tracé tout en respectant la contrainte d'une distance maximale de 800 m entre deux ouvrages consécutifs.
Cou 9				X													X	X			**Lettre de M. DE LA RONCIERE maire de Sèvres :** Dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique de la Ligne Rouge 15/Sud, du réseau de transport public du Grand Paris, reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs, je souhaite vous faire part, dans les délais de l'enquête, de mes observations. Je me réjouis de constater dans les divers documents de l'enquête que l'intermodalité avec le réseau de transport et l'accessibilité, notamment aux personnes à mobilité réduite, étaient deux priorités majeures du projet de la ligne Rouge. Ainsi, j'ai pris acte que «plus de 75% des gares des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre » ou que tous les trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux usagers en fauteuil roulant. La gare Grand Paris Express du Pont de Sèvres illustrera ces engagements prioritaires. En effet, le choix de sa localisation est expressément présenté comme devant «assurer une correspondance cohérente avec les différents modes de transports présents sur le site» dont notamment la ligne 9 du métro ou la gare routière, «conforter sa fonction de pôle d'échange» et contribuer «à améliorer l'accessibilité de l'île Séguin, île de la culture et de l'innovation». Or, ces objectifs que nous partageons tous ne pourront pas être atteints si la station musée de Sèvres de la ligne T2 du tramway, située en rive gauche de la seine, de l'autre côté du Pont de Sèvres, n'est pas rendue accessible par la création d'un ascenseur. Il s'agit d'un équipement indispensable pour rendre réelle l'intermodalité et l'accessibilité du pôle d'échange annoncé dans l'enquête publique. Il conditionne la correspondance entre la gare Grand Paris Expresse et la ligne T2 du tramway. J'ai pris en compte qu'une «première phase » d'étude de préfaisabilité avait été menée pour évaluer les incidences de la création du réseau Grand Paris Express sur les stations excitantes et qu'elle avait mis en évidence des situations nécessitant des réaménagements. Egalement, j'ai pris bonne note de l'existence d'une provision actuellement de 1.5 Md€ consacrée à l'intermodalité avec le réseau et devant permettre des travaux d'adaptation des gares actuelles. Je souhaite que les travaux nécessaires à la réalisation d'un ascenseur à la gare et au Pont de Sèvres bénéficient de ce financement et soit intégré au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Cou 10		X		X				X									X			X	**M. COUTENCEAU d'Asnières sur Seine :** En tant que riverains d'Asnières sur Seine habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, nous sommes très inquiets de l'impact de ce projet sur notre environnement et sur nos habitations situées dans un quartier calme. Je vous rappelle que le trajet passera sous (ou à quelques mètres) d'un collège et d'un lycée (non mentionnés sur votre plan). Malgré ces enjeux forts, nous remarquons avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que la conception du projet : – ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; – comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; – ne comporte aucun engagement. Nous vous demandons donc instamment : – **que le tracé de la ligne sur les communes d'Asnières sur Seine et de Bois Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP** de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » (avenue Charles de Gaulle ou rue des Bourguignons...); – **que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur,** à l'identique de la Ligne 15 Sud; **que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT** dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; – **des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés.** En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemples, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis et sur la rue Rouveyrol à Asnières une partie du tracé est en zone inondable...). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; – **le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale ;** – **Anticiper, repenser la circulation et le stationnement des véhicules en surface** (en lien avec les habitants) afin de ne pas aggraver le phénomène déjà très complexe depuis la création de la station Les Agnettes. Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière, nous vous prions d'agréer, … **Questions soulevées à la lecture de la pièce 62 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique: « Étude d'impact-Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement » (Se rapporter au texte)** - Impacts sonores liés à la construction du tunnel ; - Impacts sonores liés à la construction des gares ; - Impacts sonores liés à la construction des ouvrages annexes (hors puits tunnelier) ; - Synthèse des impacts sonores en phase chantier ; - Impacts sonores et mesures liés à la circulation des métros ; - Impacts sonores et mesures liés au fonctionnement des ouvrages de ventilation ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					- Synthèse des impacts sonores et mesures d'accompagnement concernant l'environnement sonore ; - Gêne des occupants par perceptions tactiles des vibrations ; - Gêne des occupants par perceptions du bruit solidien ; - Les seuils liés aux structures et au bâti ; - Impacts et mesures en phase chantier ; - Les impacts potentiels liés aux travaux de construction du tunnel ; - Impacts et mesures en phase d'exploitation : évaluation de la sensibilité vibratoire ; - Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base de la profondeur du tunnel ; - Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base des caractéristiques géologiques du sol, de la présence de bâti et de la profondeur du tunnel ; - Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation ; - Synthèse des impacts et mesures concernant les vibrations ; - Coûts liés aux mesures de phase d'exploitation.,
Cou 11				X	X	X	X			X	X		X	X			X	X			**Courrier de la CCI Paris-Ile-de-France :** **La CCI Paris Ile-de-France formule un avis favorable au projet de ligne 15 ouest, projet très attendu et impératif pour le développement économique et l'emploi. Elle exprime en outre plusieurs demandes et remarques, détaillées dans le document ci-joint.** Ainsi, **la CCI Paris Ile-de-France reste attentive au respect du calendrier de réalisation.** Pour un projet d'une telle ampleur, il est en effet impératif de tenir les engagements et de ne pas faire glisser davantage la liaison aux pôles économiques de la ligne 17. Par ailleurs, **une attention particulière doit être portée à la qualité de service,** d'une part grâce à des interconnexions efficaces et des services ciblés en gares de Nanterre la Folie et La Défense, prenant en compte tous les usagers et à la hauteur des standards internationaux, et d'autre part en assurant des capacités de maintenance suffisantes pour la ligne à long terme. En outre, **la prise en compte des activités économiques et projets de territoires est incontournable.** Il s'agira par exemple de définir l'offre de commerces et de services en gare en complémentarité avec celle existant aux abords, ou encore, dans le cadre de la réalisation de la ligne 17, de garantir une coordination optimale entre la réalisation du site de maintenance d'Aulnay et les projets de la commune. Enfin, **pour une bonne maîtrise des impacts du chantier sur les activités économiques,** les entreprises concernées devront être accompagnées, notamment lorsque les circulations et accès routiers sont modifiés aux abords des chantiers. Une coordination exemplaire est également demandée entre les maîtres d'ouvrage d'Eole et du Grand Paris Express pour la réalisation des travaux à La Défense. **ETAT DE LA QUESTION** - Le Grand Paris Express représente un enjeu clé pour les 800 000 entreprises du territoire francilien qui contribuent à près de 30% du PIB national. Dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne 15 ouest, **la CCI Paris Île-de-France réitère son soutien à la mise en œuvre globale de ce projet, dans des délais compatibles avec les besoins des entreprises** - En effet, un système de mobilité moderne, performant et adapté aux besoins des usagers comme des acteurs économiques constitue un levier essentiel pour le renforcement de l'attractivité de nos territoires et de la compétitivité des entreprises franciliennes. Les effets escomptés du Grand Paris Express en matière de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					développement économique et de création d'emplois reposent sur le dynamisme des entreprises. **D'ores et déjà parties prenantes du projet, elles contribuent à son financement à travers la fiscalité (500 millions d'euros par an) et abondent à hauteur de 48,4% au budget de fonctionnement des transports en commun d'Ile-de-France.** **— Au regard de l'importance de la ligne 15 ouest, la CCI Paris Ile-de-France expose les attentes du monde économique quant à la réalisation du projet, concernant :** **Le calendrier de réalisation** > Ne pas prendre de retard et ne pas faire glisser davantage la liaison aux pôles économiques de la ligne 17. **La qualité de service et les interconnexions** > Assurer des interconnexions efficaces et développer des services ciblés à Nanterre la Folie et La Défense, adaptés à tous les usagers et aux standards internationaux. > Prévoir des capacités de maintenance suffisantes pour la ligne à long terme. **La prise en compte des activités économiques et projets de territoires** > Définir l'offre de commerces et de services en gare en complémentarité avec celle existant aux abords. > Garantir une coordination optimale entre la réalisation du site de maintenance d'Aulnay- sous-Bois et les projets portés par la Ville. **La maîtrise des impacts du chantier** > Minimiser l'impact des chantiers sur les activités économiques et accompagner les acteurs économiques concernés, notamment lorsque les circulations et accès routiers sont modifiés aux abords des chantiers. > Veiller à une coordination exemplaire des maîtres d'ouvrage d'Eole et du Grand Paris Express à La Défense. **PRINCIPALES ATTENTES** **1 — Une ligne très attendue dont le calendrier de réalisation ne doit pas être retardé** - **La ligne 15 ouest renforce la desserte de La Défense, plus grand quartier d'affaires européen avec un parc de plus de 3 millions de m² de bureaux, 3 600** entreprises, 15 des 50 premières entreprises mondiales, 1 500 sièges sociaux et 180 000 salariés. **Un plan de renouveau de La Défense est en cours de mise en œuvre,** s'appuyant notamment sur la recomposition du Front de Seine et le renouvellement du tissu urbain (La Rose de Cherbourg à Puteaux), ainsi que le réaménagement du boulevard circulaire. Malgré la présence d'infrastructures de transport stratégiques, **la desserte de La Défense n'est aujourd'hui pas satisfaisante et tend** à **se détériorer,** notamment à cause d'une saturation croissante des réseaux existants et d'une insuffisance de liaisons de qualité vers les principaux sites stratégiques régionaux et les pôles urbains voisins. **— Pour la CCI Paris Ile-de-France, la desserte de La Défense est une priorité en vue de renforcer son attractivité** grâce à : -une **liaison, via Saint-Denis Pleyel, avec l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle,** 2ème aéroport européen, 7ème mondial et principale porte d'entrée à l'international du Grand Paris ; - une **accessibilité renforcée** à **ce quartier d'affaires,** où les transports en commun représentent actuellement 85 % des déplacements, alors que le développement sur **le** secteur Seine Arche et sur le quartier des Groues à Nanterre se poursuit.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					— Par ailleurs, les territoires traversés par la ligne 15 ouest accueillent de nombreux projets de développement, parmi lesquels : De nombreux **projets urbains** à **vocation économique ou restructurations de zones d'activités** en cours ou en projet, pour lesquelles la ligne 15 ouest peut représenter un gain non négligeable d'attractivité. Dans le domaine des transports, on compte notamment le **prolongement du tramway T1** à Colombes puis à Nanterre, ainsi que la future interconnexion de la ligne 15 ouest avec la **Ligne nouvelle Paris-Normandie** et **le prolongement du RER E à l'ouest (Eole).** La ligne 15 ouest desservira également des territoires engagés dans des Contrats de développement territorial (CDT), dont trois sont signés : Territoire de la Culture et de la Création, Boucle Seine Nord, Innovation numérique. **— En outre, la ligne 15 ouest sera en interconnexion avec les lignes 16 et 17 qui desserviront les pôles économiques les plus dynamiques du département de Seine-Saint-Denis : la Plaine Saint- Denis, l'aéroport du Bourget, l'aéroport de Roissy, ainsi que la zone économique en plein essor qui l'entoure.** La CCI Paris Ile-de-France regrette d'ailleurs que la liaison La Défense - Aéroport de Roissy nécessite une rupture de charge à Saint-Denis Pleyel. **> <u>Point de vigilance</u> : La CCI Paris Ile-de-France rappelle la nécessité de ne pas prendre de retard dans la réalisation de ce tronçon, dont le calendrier est déjà tardif.** **Le respect du calendrier permettra de maximiser les effets de levier de la ligne 15 ouest** (et de l'ensemble du réseau Grand Paris Express) sur les territoires, et d'accompagner leurs projets de développement. **Le quartier de La Défense bénéficiant tardivement (2027) d'une liaison aux pôles économiques de la ligne 17** tels que les plateformes de Roissy, du Bourget ou le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, il convient de ne pas faire davantage glisser le calendrier de réalisation. **2 — La réalisation du projet doit garantir une qualité de service et des interconnexions optimales** **—** La **gare de** La **Défense constitue un pôle emblématique qui doit permettre de promouvoir l'image de marque du Grand Paris,** notamment au travers des services qui y seront proposés aux voyageurs. La **ligne 15 ouest sera en interconnexion avec le projet Eole et l'ensemble de la gare multimodale « Cœur transport »** à La Défense. L'ensemble du pôle devra donc être restructuré de manière à assurer des interconnexions les plus fluides possibles. **— A Nanterre La Folie, une gare est prévue dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris- Normandie.** La correspondance avec la ligne 15 ouest sera un nouveau facteur d'attractivité pour les territoires desservis par le Grand Paris Express, aussi la CCI Paris Ile-de-France reste-t-elle particulièrement attentive à **l'optimisation de cette interconnexion.** **> <u>Demande</u> : Les gares de Nanterre La Folie et La Défense devront offrir des interconnexions efficaces, et faire l'objet d'une approche ciblée à travers une offre de services à la hauteur des standards internationaux et prenant en compte tous les types d'usagers.** **— Le STIF, lors du Conseil d'administration de février 2015, avait émis des réserves sur les capacités de maintenance disponibles pour la ligne 15 ouest.** En effet, la **fonction de maintenance et de remisage du matériel roulant** devra être assurée sur les sites de **Champigny-sur-Marne** (ligne 15 sud, mise en service 2022) **et Rosny-sous-Bois** (ligne 15 est, mise en service 2025), tandis que la **fonction de maintenance des infrastructures** sera assurée sur les sites de **Vitry-sur-Seine**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					(ligne 15 sud, mise en service 2022) **et Rosny- sous-Bois** (ligne 15 est, mise en service 2025). . Afin d'anticiper les besoins en remisage à long terme, le STIF, appuyé par la CCI Paris Ile-de- France, avait donc demandé que la SGP prévoie des **mesures conservatoires pour pouvoir** **construire une infrastructure de maintenance et de remisage du matériel roulant à proximité de Nanterre.** Il avait également été demandé à la SGP de **consolider les capacités de maintenance des infrastructures** pour **la** ligne 15 ouest. En réponse, **la SGP prévoit une provision de 55 M€ pour une éventuelle voie de raccordement** entre la ligne 15 et la ligne 16/17 au niveau de Saint-Denis Pleyel, qui permettra **d'assurer un accès à la ligne 15 depuis le site de maintenance des infrastructures d'Aulnay** pour les trains de maintenance de la ligne. Par ailleurs, des mesures conservatoires sont prises pour réaliser si nécessaire des positions de remisage supplémentaire du matériel roulant à Nanterre la Folie. **> <u>Point de satisfaction</u> : La CCI Paris Ile-de-France salue la prise en compte par la SGP des demandes du STIF.** L'avancement des études devra permettre de préciser dans quelle mesure ces mesures conservatoires devront être mises en œuvre. **3 – Le projet de ligne 15 ouest doit prendre en compte les activités économiques et projets présents à ses abords** **— La ligne 15 ouest traverse des pôles économiques d'importance régionale voire nationale,** tels que **La Défense** (fonctions stratégiques, finance) ou **Val de Seine** (sur les communes de Boulogne- Billancourt et Issy-les-Moulineaux, activités tertiaires supérieures, services aux entreprises, media). Ainsi, on dénombre autour des gares de Hauts-de-Seine de la ligne 15 ouest (y compris Pont de Sèvres), près de 7 900 établissements dans les 400 m autour des gares, et plus de 25 000 dans les 800 m autour des gares (source SIRENE 2011). La CCI Paris Ile-de-France (CCI des Hauts-de-Seine) a réalisé en **2012.une « Etude des localités accueillant une gare du réseau du Grand Paris pour anticiper la programmation des commerces et services en gare** ». Des risques de fragilisation de pôles commerciaux existants ont ainsi été identifiés sur la ligne 15 ouest, particulièrement autour des gares de Saint-Cloud, Nanterre La Boule, Bécon-les- Bruyères ou Bois-Colombes. Des opportunités de compléter l'offre existante ont également été identifiées, par exemple à Bécon-les-Bruyères. **> <u>Demande</u>** : Afin d'anticiper l'impact de l'arrivée de la ligne sur les activités économiques présentes autour de gare, **l'offre de commerces et de services en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des personnes résidant et travaillant à proximité, en complémentarité avec l'offre existante aux abords.** Par ailleurs, **la CCI Paris Ile-de-France élabore actuellement une étude** relative au foncier et à l'immobilier d'activité. L'étude identifiera les **leviers fonciers et immobiliers à mettre en œuvre pour assurer le maintien d'activités industrielles et logistiques portées par des PME-PMI en zone dense.** Ces activités seront potentiellement affectées par l'arrivée du GPE. **La CCI Paris Ile-de-France estime que le site PSA doit conserver, en partie, sa vocation économique compte tenu des atouts qu'il présente** (situation géographique, accessibilité, etc.). **> <u>Demande</u> :** La CCI Paris Ile-de-France souhaite **que la SGP précise si la mutualisation de la fonction de maintenance des infrastructures à Aulnay nécessitera d'agrandir le site de maintenance,** et quels impacts cela pourrait avoir sur les autres projets de reconversion du secteur. Il faut garantir une **coordination optimale entre la réalisation du site de maintenance des infrastructures mutualisé à Aulnay- sous-Bois et les projets de la**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					commune sur **le** site. 4 **— Les impacts du chantier sur les entreprises doivent être maîtrisés** **— La SGP envisage de développer pour la ligne 15 ouest l'évacuation des déblais par voie fluviale** étant données les courtes distances qui séparent les chantiers de la Seine. Plusieurs ports ont ainsi été identifiés. Ce dispositif nécessitera néanmoins un préacheminement par voie routière dans la plupart des cas. **> <u>Demande</u> :** Dans le cadre des travaux de réalisation de la ligne 15 ouest, il faudra veiller à **minimiser l'impact sur les activités économiques présentes** à **proximité** et accompagner les acteurs économiques concernés par les travaux, **notamment lorsque les circulations et accès routiers sont modifiés aux abords des chantiers. Les impacts devront être mesurés dès le début des travaux concessionnaires.** — Dans le cadre des travaux pour la réalisation de la gare de La Défense du **projet Eole** (prolongement du RER E à l'ouest), **le site d'exposition et de congrès du CNIT a fermé ses portes en juin 2015 pour une durée de 4 ans.** Les salons devant s'y tenir seront déplacés dans d'autres sites d'exposition. **> <u>Demande</u> :** La **réalisation de la** gare **de La Défense sur la ligne 15 ouest devant s'articuler avec celle d'Eole, la CCI Paris IDF demande une coordination exemplaire entre les maîtres d'ouvrage,** afin que les travaux de réalisation de ces infrastructures aient un impact minimal sur les activités économiques du pôle de La Défense et notamment celles du CNIT.
Cou 12	**X**			**X**	**X**	**X**											**X**	**X**			**<u>Délibération du Conseil Départemental du Val d'Oise du 16 octobre 2015</u>** : **Après en avoir délibéré :** **EMET** un avis favorable sur le projet de la ligne **15** Ouest soumis **à** enquête publique actuellement avec les demandes suivantes ; **DEMANDE** que l'arrêt de la ligne H à Stade de France - Saint-Denis soit financé et réalisé pour permettre aux 200 000 utilisateurs de cette ligne, majoritairement valdoisiens, de profiter d'une correspondance en gare de Saint-Denis Pleyel avec les lignes 14, 15 Ouest et 16 et 17 du métro du Grand Paris ; **DEMANDE** que les correspondances entre la ligne 15 Ouest et les lignes desservant le Val d'Oise soient optimisées afin qu'elles profitent au mieux aux valdoisiens, soit : - le RER E à Nanterre-la-Folie, - le RER A à Nanterre-la-Folie (via la voirie de surface à 200-300 mètres de distance) et **à** la Défense, - le Transilien L à Bécon-les-Bruyères, - le Transilien J à Bois Colombes, - le RER C aux Grésillons, - le RER D et le Transilien H (voir point précédent) à Stade de France-Saint Denis. **DEMANDE,** à l'instar du STIF, que soient bien intégrés au projet et financés notamment par la SGP, un dimensionnement des correspondances et une adaptation des gares existantes compatibles avec les évolutions de l'offre des Transiliens et RER à l'horizon 2030, avec l'arrêt systématique des Transiliens dans ces gares de correspondance ; **DEMANDE** que la connexion entre les lignes **15, 16** et **17** soit préservée, c'est-à-dire la possibilité technique pour les rames de la ligne **17** d'utiliser l'infrastructure de la ligne **15** Ouest sans rupture de charge : cela permettrait à terme la liaison directe entre Roissy et La Défense, conformément aux prescriptions de l'article **1** du décret n° **2011-1011** du **24** août **2011** portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Cela implique

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					notamment une communication technique entre les deux tunnels empruntables par des services commerciaux et que les rames plus courtes de la ligne 17 **(54** m) puissent s'arrêter sur les quais longs **(108** m) de la ligne **15** Ouest. **DEMANDE** un engagement de l'Etat sur le prolongement de la ligne 17 vers Nanterre-la-Folie via la Garenne-Colombes à un horizon raisonnable.
Cou 13									X		X						X			X	**Mme HUGUET d'Asnières :** Je me permets d'attirer votre attention sur plusieurs points : Il semble que l'étude n'évoque pas l'impact sur les constructions existantes ainsi que, les nuisances et désagréments, pas uniquement matériel, que les riverains subiront à court et long terme ! Les travaux de percement, puis les vibrations engendrées par les rames roulant de 55 à 60 Km/ h, durant 26 ou 27 heures par jour, semblent des éléments non négligeables, malgré l'assurance de pneus caoutchoutés. La zone : rue du Rocher, rue Balzac à Asnières 92600 sera un quartier soumis à ces effets. Il faut préciser qu'elle dépend de «Pilot 12 reconstruction dommage de guerre» habitats majoritairement pavillonnaires. Edifiés en 1953 pour reloger les personnes sinistrées, suite au bombardement de la gare de Bécon et de l'entreprise «Hispano Suiza». A cette époque pour réduire le coût de la construction, ces pavillons ont tous été construits avec une mitoyenneté. Particularité qui se traduit pour les maisons de ne posséder que trois murs, le quatrième étant le pignon de l'autre bâtisse. Les Mitoyennetés avec la rue Balzac ont en commun le mur des immeubles (6 étages), qui ont été en partie détruits ou endommagés par les bombardements. Les Dégâts biens que réparés, laissent ces constructions vulnérables .... (d'après les architectes) et par ricochet celles qui y sont adossées. Ne serait-il pas important de prend en compte ces particularités avant de se lancer dans des travaux «titanesques»? Dans un autre domaine il faut noter que sur le site du «grandparis.fr» les dossiers sont illisibles. Compte tenu de la taille, aucune possibilité d'agrandir les textes ils reviennent immédiatement à une taille illisible. Si en Mairie ceux-ci sont consultables, il faut noter que le plan du quartier Bois-Colombes Bécon est extrêmement petit et flou. Sur ce plan la zone indiquant l'implantation de la ligne s'avère difficile à localiser distinctement et précisément (ce qui n'est pas le cas pour les gares) ! Tout est très vague (la taille réelle du tunnel et son «emprise» dans le sol, n'est d'ailleurs pas mentionnées) sur ce plan. Espérant que vous accepterez de vous intéresser à ma requête,
Cou 14								X		X							X			X	**Mme HAUSEUX de Bois-Colombes :** En tant que riverain de Bois Colombes habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, je suis très inquiet de l'Impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement. J'ai choisi la commune de Bois Colombes et particulièrement ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts, je constate avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, je constate que la conception du projet : – ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; comporte des imprécisions et des incohérences, présente des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					oublis et manque de données chiffrées ; – ne comporte aucun engagement. Je vous demande donc instamment : – le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par <u>augmentation de la profondeur</u> (comme recommandé dans l'étude d'impact du projet « Grand Charles de Gaulle Express », aux caractéristiques semblables à celles de la ligne 15 Ouest), soit par <u>modification de tracé</u> en fonction des axes existants en surface, sachant que le métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes (ou 14 secondes si 2 rames se croisent). Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la DU Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies) ; – que l'intégralité de la Ligne 1S Ouest soit équipée de <u>roues pneumatiques,</u> ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de ceux validés pour la Ligne 15 Sud; – que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; – des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sois : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; - <u>le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale</u> Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP en la personne de Madame Isabelle Rivière,
Cou 15										X	X						X			X	**<u>Madame BLESSON de Saint-Cloud :</u>** Je me permets d'attirer votre attention dans le cadre des travaux qui seront effectués pour la mise en place de la Ligne 15 Ouest qui reliera Pont de Sèvres à Saint-Denis en passant par Saint Cloud, sur l'instabilité du sous-sol sur lequel est bâti le pavillon de ma mère, sis au 21, rue Armengaud à Saint Cloud. En effet, dans ce secteur, le sous-sol est composé, jusqu'à 3 et 4 m de profondeur, de glaises vertes et puis de marnes, ce qui induit une certaine instabilité, et des fissures au niveau des structures du pavillon (voir photos jointes), notamment en période de sécheresse, lié au phénomène de gonflement-rétractation des glaises vertes. Je vous remercie, en conséquence, de prendre en compte cette situation de fragilité dans les futurs travaux à réaliser et souhaite que, s'agissant d'une zone sensible, un référé préventif, permettant de constater l'état des lieux avant le début des travaux, puisse être organisé. Dans cette attente…. Sont joints à ce courrier : - les résultats de 3 sondages réalisés en juillet- août 1966 - des photos du garage, de l'extérieur de la maison, et du plafond de celle-ci montrant les fissures existantes.
Cou 16			X	X							X									X	**<u>Lettre de M. BERDOATI maire de Saint-Cloud :</u>** Je souhaite profiter du déroulement de l'enquête publique sur la ligne 15 Ouest pour formuler, au nom de la ville de Saint-Cloud, plusieurs observations.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					La ville de Saint-Cloud disposera d'une gare sur le futur tracé de la ligne 15 Ouest. Chacun se félicite de ce choix. Pour autant plusieurs questions restent encore en suspens. D'après les documents fournis, la future gare de Saint-Cloud accueillera 85000 voyageurs par jour, ce qui la positionne sur ce tronçon en deuxième position derrière la gare de La Défense. Une première exigence formulée à plusieurs reprises par la ville de Saint-Cloud, et n'ayant toujours pas été prise en compte, est l'amélioration des conditions d'accès au sein de la gare SNCF existante. La gare actuelle dite du Transilien dispose, pour accéder aux quais, d'un hall unique dont l'exiguïté ne permettra pas la gestion des flux futurs générés par la nouvelle gare. Il est urgent de revoir le dimensionnement de cette très vieille gare. A ce jour, nos observations sont restées sans réponse. Dans cette même gare, des travaux importants de mise en accessibilité ont été réalisés. Cependant, la gare présente un double accès. Le premier par la rue Dailly est complètement adapté aux PMR. En revanche, le second accès, celui par la rue Armengaud, ne l'est pas du tout. Il manque un ascenseur. Il n'est pas envisageable que la situation reste en l'état avec l'arrivée de la ligne 15. La ville porte une deuxième exigence : il est primordial que la future gare ainsi que ses émergences naissent d'un geste architectural particulièrement exemplaire. Son implantation dans un site très dense doit faire l'objet d'une attention toute spécifique. Il est indispensable que la ville soit étroitement associée à la conception architecturale du projet. Chacun sait bien qu'un tel projet en site urbain implique de nombreux défis à relever dans le déroulement du chantier futur. Il faut que vous sachiez que le chantier est censé se dérouler à ciel ouvert, ce que la ville refuse avec la plus grande détermination. Ce chantier sera situé en face et à moins de 50 mètres de deux complexes hospitaliers majeurs : le Centre Hospitalier des 4 Villes et le Centre de cancérologie Curie-Huguenin. Un parking public permettant à ces deux sites de fonctionner serait condamné le temps du chantier. Enfin le chantier pourrait couper, me dit-on, la circulation rue Gounod, axe départemental structurant, qui est le seul point de passage pour rejoindre le pont de Saint-Cloud et franchir la Seine. La ville demande avec la plus grande fermeté que soit mise en œuvre sur le site de Saint-Cloud la même méthode dite « en taupe » déployée pour l'implantation de la gare sur le site de la Boule à Nanterre. Enfin, trois ouvrages annexes sont prévus sur la commune : le premier en partant du sud sera situé dans le Domaine national, le deuxième au début de la rue du Mont Valérien à l'angle de cette rue avec la rue de Buzenval et le dernier dans un périmètre proche de la rue du Mont Valérien et de la rue Michel Salles. Pour le premier, situé dans le Domaine, il est indispensable que la SGP consulte la ville, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Pour l'ensemble de ces OA, il est urgent de nous préciser l'emprise réelle au sol une fois le chantier terminé, en différenciant l'emprise du chantier le temps des travaux, l'emprise définitive après travaux en sous-sol, puis la réalité de l'emprise au sol. Il semblerait qu'une ambigüité persiste sur ce point, qu'il est urgent de lever. Nous attendons donc une réponse précise sur l'ampleur de cette emprise. Telles sont les observations que je souhaitais formuler dans le cadre de l'enquête publique, en formulant le vœu qu'elles soient prises en compte.
Cou 17			X						X											X	**Lettre de M. KRIMITSAS de Rueil-Malmaison :** Je souhaiterais, par la présente, attirer votre attention sur les conséquences absolument dramatiques du projet actuel d'implantation d'un puits de ventilation et de secours, dans le cadre de la réalisation du tronçon Ouest de la ligne 15 du Grand Paris Express dont est chargée la Société du Grand Paris, sur notre propriété constituée de la parcelle cadastrée AI 958, sise 3 et 5 rue Bernard Palissy et 111 rue Danton, sur le territoire de la commune de Rueil-Malmaison.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Nous avons reçu le jeudi 01 octobre 2015 un courrier daté du 29 septembre 2015, émanant du Directeur de la Valorisation et du Patrimoine, M. Benoît Labat, nous informant du désir de la Société du Grand Paris d'acquérir ce bien en vue de la réalisation desdites infrastructures. Dès le vendredi 02 octobre 2015 s'est présenté à notre domicile M. Emeric Henry, Chef de Projet de la SEGAT, opérateur foncier mandaté par la Société du Grand Paris afin d'acquérir à l'amiable ce bien. Nous l'avons immédiatement reçu et ce, durant près de deux heures, au cours desquelles il nous a tout d'abord présenté de manière plus détaillée le projet concernant notre parcelle, avant de prendre connaissance du caractère exceptionnel des aménagements réalisés sur cette parcelle avec, à l'appui, une visite guidée des lieux. En effet, cette propriété familiale depuis près d'un siècle, d'une surface totale de 1 148 m^2 et dont les limites actuelles sont celles qui ont été établies en 1982, est le siège de l'aménagement, initié il y a plus de 30 ans et en voie d'achèvement à ce jour, d'un jardin botanique privé d'exception, patrimoine écologique et réserve de biodiversité remarquables, de surcroît situé à une centaine de mètres seulement du futur Ecoquartier projeté par la Ville de Rueil-Malmaison. Vous trouverez, ci-joint, un rapport de présentation de ce jardin botanique privé abritant une collection de plus de 450 genres, espèces et variétés dûment identifiés et répertoriés, dont un grand nombre sont exceptionnellement rares, voire inexistantes en culture dans nos régions ou sous notre climat. L'historique des très nombreux aménagements complexes réalisés au fil des ans, la présentation de ses principaux objectifs, comprenant une ouverture progressive à un plus large public et répondant ainsi - en particulier - à l'intérêt pédagogique évident qu'il représente tant pour un public néophyte que pour les élèves et étudiants en sciences de la vie et de la terre, ainsi qu'un répertoire illustré de la collection y sont détaillés. Vous mesurerez certainement l'atout incomparable présenté par un tel jardin dans un environnement toujours plus densément peuplé et urbanisé, à une ère où s'exacerbe la prise de conscience de la nécessité absolue de protéger à la fois l'environnement et la biodiversité, tant pour les générations actuelles que futures Par conséquent, je vous serais extrêmement reconnaissant d'alerter en ce sens les services et équipes compétents, à la fois de la Société du Grand Paris mais aussi des Collectivités Territoriales associées, afin que la définition du tracé de la ligne 15 Ouest soit affinée de telle sorte que ce jardin puisse être sauvé. Bien que les contraintes techniques, d'après les informations qui nous ont été fournies au cours de la réunion publique d'information du 05 octobre 2015 dernier et dans les documents consultables en mairie, paraissent nombreuses dans le secteur reliant les futures gares de Rueil - Suresnes Mont- Valérien et Nanterre - La Boule, j'ose croire que d'autres alternatives d'implantation de ce puits de ventilation et de secours peuvent être étudiées et envisagées, sachant à la fois que le fuseau dans lequel aura lieu le tracé définitif de la ligne 15 Ouest présente une largeur plus importante dans ce secteur que pour d'autres portions de cette même ligne, et que la distance séparant les deux gares est bien inférieure à 2 400 m. Dans l'attente des suites que vous donnerez à cette requête, je vous prie d'agréer…
Cou 18			X							X	X									X	**Lettre de M. et Mme ERRIGO de Rueil-Malmaison :** Nous avons reçu une lettre de la Société du Grand Paris (SGP) le 1er octobre dernier, dans lequel il nous est annoncé que notre propriété AI 940 constitue une emprise nécessaire à l'implantation d'un puits de ventilation et de secours prévu dans le cadre de la construction de la ligne 15 Ouest du métro Grand Paris Express, et nous avons été contactés par l'opérateur foncier qu'a désigné la SGP pour acquérir notre bien. C'est en 1993 que nous avons emménagé ici, et depuis, nous avons fait énormément d'efforts et de sacrifices pendant de longues années, pour rénover entièrement cette maison qui était devenue la nôtre. Les travaux de ravalement de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					l'ensemble des façades participent activement à l'embellissement du quartier et mettent aussi en valeur le jardin de nos voisins directs Marlène Krimitsas et son fils Nicolas, nos terrains étant conjoints. En effet, notre attachement à notre propriété est très fort, mais nous avons appris avec effarement que la propriété de la famille Krimitsas était également visée par le projet d'implantation du puits. Or, depuis que nous sommes arrivés ici, nous avons assisté à la transformation continue du terrain de nos voisins et M, Krimitsas y travaille presque quotidiennement depuis de nombreuses années car passionné de plantes. C'est ainsi que les travaux menés ont abouti à la création d'un véritable jardin botanique, dont la surface a d'ailleurs été agrandie grâce à la démolition de leur ancienne habitation et d'une annexe, contrairement à toute attente en ville, où l'on assiste à la diminution régulière des surfaces non bâties et où toute démolition est systématiquement suivie d'une nouvelle construction. À ce jour, ce jardin magnifique recèle une multitude de plantes extraordinaires, dont beaucoup sont rares et exotiques, et il provoque l'admiration de toutes les personnes qui ont l'occasion de le visiter. Le nom de chaque plante est indiqué, une serre a été construite, un système sophistiqué d'arrosage et d'éclairage a été créé, toutes les allées et gazons ont été entièrement rénovées, et le soin qui est apporté à l'entretien de l'ensemble est remarquable. Ce jardin tout à fait exceptionnel fait partie du patrimoine collectif du quartier et de la ville, et nous nous opposons fermement à sa destruction qui causerait un préjudice très grave aux habitants actuels et aux générations futures. Le dossier technique du projet montre que le tracé définitif de la ligne n'est pas arrêté à ce jour, mais uniquement le fuseau dans lequel il doit être réalisé. En outre, la distance maximale réglementaire entre les ouvrages (gares et puits) est de 800m et deux puits sont prévus entre les gares du Mont-Valérien (Rueil) et de La Boule (Nanterre). Sachant que la distance entre ces deux gares est inférieure à 2,4 km, il est donc possible d'envisager aussi une modification de l'emplacement des puits le long du parcours, et nous comptons sur l'action de toutes les parties concernées par le projet de construction de cette ligne 15 Ouest, afin que toutes les pistes permettant de trouver une alternative au projet actuel soient explorées. Nous vous remercions par avance de toute l'attention avec laquelle vous tiendrez compte de cet avis…
Cou 19								X		X							X			X	**Mme MARIN de Bois-Colombes :** En tant que riverain de Bois Colombes habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, je suis très inquiet de l'impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement, J'ai choisi la commune de Bois Colombes et particulièrement ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts, je constate avec étonnement et regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans !a conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, je constate que la conception du projet : – ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ; – comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ; – ne comporte aucun engagement. Je vous demande donc instamment : – le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur (comme recommandé dans l'étude d'impact du projet « Grand Charles de Gaulle Express », aux caractéristiques semblables à celles de la ligne 15 Ouest), soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface, sachant que le métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes (ou 14 secondes si 2 rames se croisent).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11 Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies) ; – que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de <u>roues pneumatiques,</u> ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de ceux validés pour la Ligne 15 Sud; – que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur; – des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sois : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ; – <u>le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale</u> Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer nos demandes auprès de la SGP
Cou 20								X		X							X			X	**<u>Mme BRAND d'Asnières sur Seine :</u>** En tant que riveraine d'Asnières sur Seine et habitant sur le tracé de la future ligne 15 Ouest, je suis très inquiète de l'impact de ce projet sur mon habitation et mon environnement. J'ai choisi ce quartier pour son calme et sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Le tronçon entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes se caractérise par un certain nombre de quartiers calmes. Malgré ces enjeux forts, je constate avec regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest. D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, la conception du projet : « ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires; • comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées; • ne comporte aucun engagement. Je vous demande donc par la présente : • que le tracé de la ligne sur les communes d'Asnières sur Seine et Bois Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP qui est de « *privilégier le passage sous des emprises et voies publiques* » (avenue Charles de Gaulle ou rue des Bourguignons); • que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud; • que la ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase <u>d'exploitation</u>, et ce sur toute sa longueur; • des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera forcément la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					les fondations des habitations; • le respect absolu des recommandations de la Haute Autorité Gouvernementale Comptant sur votre compréhension et votre écoute pour appuyer ma demande auprès de la SGP…
Cou 21		X						X									X			X	**M. et Mme BENTCHINOU-GONORD de Bois-Colombes** : Courrier identique au courrier joint au courriel 197 auquel il convient de se reporter.
Réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison																					
Obs 1	X						X				X									X	**M.ORTOLLAND**, habitant de Nanterre, s'interroge sur la gare de Nanterre La Boule et remarque que les cartes montrent une zone d'emprise potentielle sur le boulevard Hérold. Il demande ce qui est prévu sur ce boulevard.
Obs 2				X																X	**M COIRIER,** habitant du Mont Valérien**,** remarque la grande profondeur des gares et demande ce qui est prévu en termes de circulation verticale (ascenseurs, escaliers mécaniques).
Obs 3			X							X										X	**Mme LECOMTE,** habitante de Rueil-Malmaison, demande quelle est la situation des terrains expropriés, s'il y en a, sur la commune de Rueil-Malmaison.
Obs 4			X																	X	**M.GERVAIS,** habitant de Rueil-Malmaison, demande où est situé exactement le puits de sécurité à la sortie de Rueil du côté de la limite de Suresnes.
Obs 5			X																	X	**Mme VELE,** habitante de Rueil-Malmaison, demande des précisions sur le positionnement des deux puits entre les gares de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » et Nanterre.
Obs 6			X																	X	**M DEVILLARD,** habitant de Rueil-Malmaison, indique que les documents disponibles à la mairie de Rueil-Malmaison sont flous sur l'emplacement des puits de sécurité et demande si ces emplacements sont définis et si la commission d'enquête disposera de renseignements plus précis.
Obs 7			X																	X	**Mme DESSE**, habitante de Rueil-Malmaison, demande quelle est l'emprise au sol des puits de sécurité.
Obs 8				X																X	**Mme GUEROUT,** habitante de Suresnes, demande ce qui est prévu pour le rabattement des habitants du bas de Suresnes vers la gare Rueil-Suresnes « Mont Valérien ».
Obs 9				X																X	**M.GOMES FRANCO** remarque les distances assez grandes entre les différentes gares, notamment entre Saint-Cloud et Rueil-Malmaison, et demande ce qui est possible en termes de transports complémentaires lorsqu'aucune gare n'est accessible
Obs 10				X																X	**M.HAON,** habitant de Rueil-Malmaison**,** demande des précisions sur les possibilités d'accès aux gares, à pied mais également à vélo et en voiture.
Obs 11		X																		X	**Mme GUEROUT,** habitante de Suresnes**,** s'étonne que le faisceau Rueil-Nanterre ne passe pas sous la rue de Saint-Cloud, qui relie les deux communes en surface, alors qu'il serait moins cher de se placer à l'aplomb de voies publiques.
Obs 12					X															X	**M ADRIANSEN,** habitant de Saint-Cloud**,** rappelle qu'un projet de prolongement de la ligne 10 a été évoqué qui prévoyait un raccordement au pont de Saint-Cloud et demande si un tel raccordement a été envisagé pour la ligne 15 Ouest.
Obs 13					X															X	**M.BERDOATI, maire de Saint-Cloud,** revient sur la question du raccordement au pont de Saint-Cloud et indique que de nombreux échanges ont eu lieu sur le sujet avec la Société du Grand Paris et le STIF et que le principal argument évoqué pour ne pas réaliser ce raccordement est la difficulté technique d'effectuer un franchissement souterrain de la Seine à cet endroit (et non la mission de la Société du Grand Paris).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Obs 14								X												X	**M.GRATALOUP,** habitant de Saint-Cloud**,** demande quels dispositifs sont prévus pour le traitement acoustique sur l'ensemble de la ligne 15 (tunnels, voies, équipements roulants).
Obs 15		X						X												X	**M.LECHANTRE,** habitant de Rueil-Malmaison, indique que le tracé semble passer sous son pavillon et demande ce qu'il en est des risques de dommages dus aux vibrations.
Obs 16								X			X									X	**Mme VELE,** habitante de Rueil-Malmaison, évoque les vibrations que subit sa maison lorsque des véhicules à fort tonnage passent dans les rues avoisinantes et demande s'il existe des failles à cet endroit qui seraient susceptibles de propager les vibrations du tunnelier puis du métro.
Obs 17			X					X												X	**Mme MERLE,** habitante de Rueil-Malmaison**,** demande si les puits de sécurité peuvent générer une augmentation des nuisances sonores par la communication qu'ils créent entre les tunnels et la surface.
Obs 18											X	X								X	**M.GLOTIN,** habitant de Rueil-Malmaison**,** demande quels modes d'évacuation des terres des tunneliers sont prévus durant les chantiers.
Obs 19											X			X						X	**M.RUFFIO,** remarque que l'avenue Joliot-Curie à Nanterre doit à la fois accueillir les travaux de la gare Nanterre La Boule et de deux puits de sécurité et ceux du tramway T1 et demande ce qui est prévu en termes de gestion et de synchronisation de ces chantiers, et notamment de circulation sur l'avenue.
Obs 20											X									X	**Mme BOUDAUD**, habitante de Nanterre, demande combien de temps il faut en moyenne pour construire une gare.
Obs 21							X				X									X	**M.HAON,** habitant de Rueil-Malmaison, demande ce qui est prévu pour gérer l'augmentation de population dans la zone, notamment en matière de fret et de services, alors même qu'il n'y a pas plus de routes.
Réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois-Colombes																					
Obs 1				X													X			X	**M.LANDAU**, habitant de Gennevilliers**,** se félicite de l'annonce de l'étude d'un second accès à la gare des Agnettes. Il souligne que la Société du Grand Paris avait envisagé de réinstaller la gare Lisch sur les Grésillons et demande ce qu'il en est de ce projet.
Obs 2				X																X	**M.LANDAU**, habitant de Gennevilliers, demande à combien est estimé le temps de cheminement d'un voyageur entre la surface et les quais.
Obs 3			X																	X	**M.LANDAU**, habitant de Gennevilliers**,** demande quelle est l'emprise au sol des puits de sécurité.
Obs 4				X	X															X	**M.SCHNEIDER**, habitant de Bois-Colombes, s'inquiète de l'afflux de voyageurs en gare de Bois-Colombes et demande comment a été effectuée l'analyse pour gérer les flux de voyageurs, notamment en correspondance avec la Ligne J. Il craint que l'accès unique envisagé pour cette gare ne suffise pas à absorber le flux de voyageurs à l'heure de pointe, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité.
Obs 5	X																			X	**M.MEYER**, habitant de Bois-Colombes, demande si l'aménagement d'un nouvel espace a été envisagé à côté de la gare de Bois-Colombes, en couvrant les voies de chemin de fer. Il remarque également qu'un tracé assez tortueux a été choisi pour placer la gare de La Défense sous le centre commercial des 4 Temps et demande s'il n'aurait pas été plus simple et moins cher de positionner cette gare vers Courbevoie.
Obs 6				X			X													X	**M.LIME**, habitant de Bois-Colombes estime que le projet autour de la future gare de Bois-Colombes manque d'ambition en termes d'aménagement général ou en termes d'accès. Regrettant le simple aménagement d'une passerelle, il souhaite qu'une ambition urbanistique plus grande soit mise en œuvre pour ce secteur, afin d'améliorer le confort des voyageurs.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
Obs 7		X																		X	**M.PONS**, habitant d'Asnières, demande à quelle profondeur se trouve le tunnel lorsqu'il est entre deux gares rapprochées situées elles-mêmes à environ 20 m de profondeur (notamment entre Bois-Colombes et Bécon-les-Bruyères).
Obs 8										X										X	**Une participante**, habitant(e) de Bois-Colombes, demande quand sont prévues les acquisitions foncières et quand les personnes concernées seront prévenues.
Obs 9		X								X										X	**Mme BOYER**, habitante de Bois-Colombes**,** demande si le fait de ne pas passer sous la voirie publique n'implique pas plus de rachat de parcelles privées que ce qui a été annoncé.
Obs 10		X					X			X										X	**M.GERVAIS,** habitant de Bois-Colombes, remarque que le tracé traverse des zones denses et pavillonnaires et demande s'il sera possible à l'avenir de construire des immeubles au-dessus du tunnel. Il souhaite connaître le montant prévu des indemnités au m² pour les personnes concernées.
Obs 11		X					X			X										X	**Mme FERNANDEZ** juge que le projet dépréciera la valeur d'un bien immobilier puisqu'une parcelle éligible à accueillir des immeubles n'aura pas de valeur pour un promoteur s'il existe un risque de ne pas obtenir l'autorisation de construire.
Obs 12					X															X	**M.COTTIN,** habitant de Paris, s'interroge sur la correspondance avec la ligne Orange au niveau de la gare des Grésillons, envisagée au-delà de 2030 ; notant qu'elle n'est pas détaillée dans l'étude d'impact, il souhaite connaître les mesures conservatoires envisagées pour permettre la réalisation de **ce prolongement. Il souligne qu'en revanche, les correspondances avec la ligne 18 et la ligne Orange** en gare de Nanterre la Folie, également envisagées au-delà de 2030, sont mentionnées dans l'étude d'impact.
Obs 13	X	X								X										X	**M.FERNANDEZ,** habitant de Bois-Colombes, remarque que l'implantation des gares se fait toujours au niveau des tunnels et demande s'il n'aurait pas été possible de privilégier le passage sous la voirie pour limiter les acquisitions foncières, quitte à décaler la gare par rapport aux tunnels.
Obs 14		X																		X	**Mme FERNANDEZ**, habitante de Bois-Colombes, précise la question et demande s'il est prévu de rejoindre l'avenue Charles de Gaulle ou de passer sous les quartiers pavillonnaires.
Obs 15		X																		X	**M.LIME,** habitant de Bois-Colombes, prend l'exemple du tronçon entre La Défense et Bécon-les-Bruyères et demande pourquoi les cheminements de train existants n'ont pas été réutilisés.
Obs 16		X																		X	**Mme ROUSSIN,** habitante de Bois-Colombes, demande à quel niveau de la rue Victor Hugo (Bois-Colombes) doit passer le tunnel.
Obs 17								X												X	**Mme FERNANDEZ**, habitante de Bois-Colombes**,** demande si la ligne sera équipée sur toute sa longueur de dispositifs anti-vibratiles.
Obs 18											X									X	**Une participante,** habitante de Bois-Colombes, demande à combien est estimé le temps de nuisances dues aux travaux pour les habitants.
Obs 19								X												X	**Mme BOYER**, habitante de Bois-Colombes**,** demande des précisions sur les dispositifs anti-vibratiles et s'interroge sur les garanties existant sur ce sujet, considérant qu'il n'existe pas d'écrits contraignants.
Obs 20										X	X						X			X	**M.LE DUC**, habitant de Bois-Colombes, explique qu'il possède un box dans le parking qui va être démoli pour construire la gare de Bois-Colombes et demande quelles solutions sont envisagées pour remplacer ces parkings, pendant les travaux comme après, dans un quartier où il est déjà difficile de circuler et de se garer.
Obs 21		X						X			X			X						X	**Mme ZWEGUINTZOW** remarque que les cartes actuellement disponibles sont anxiogènes car peu précises et demande s'il serait possible, dans le cadre du plan de management environnemental de chantier, d'offrir aux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	AVIS			Commentaires
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel
																					habitants une vision en modèle réduit des nuisances produites par le chantier et une fois le métro en circulation.
Obs 22												X								X	**M.GERVAIS**, habitant de Bois-Colombes**,** demande s'il est possible d'envisager l'évacuation des déblais du tunnel par les futurs puits de sécurité.
Obs 23																	X			X	**M.LANDAU**, habitant de Gennevilliers, relève que le chantier nécessite la déviation des réseaux concessionnaires et demande si le coût des déviations des réseaux d'eau potable et d'assainissement est à la charge de la Société du Grand Paris ou du concessionnaire, soulignant que dans ce second cas les travaux pourraient se répercuter sur la facture des usagers.
Obs 24												X								X	**Mme STANIAK,** habitante de Bécon, souhaite confirmation qu'aucune évacuation de déblais n'est prévue par la gare de Bécon-les-Bruyères et demande ce qui est prévu pour le traitement de ces déchets.
Obs 25											X									X	**Une participante** demande quelle pollution de l'air pourra provoquer le projet.
Obs 26		X																		X	**M.PONS**, habitant d'Asnières, demande quand le tracé définitif sera déterminé.
Obs 27															X					X	**M.BLANDIN,** habitant de Suresnes, demande ce qui est prévu pour l'évacuation des voyageurs du tunnel en cas d'incident et s'il sera possible de téléphoner dans le métro.
Total	**72**	**121**	**129**	**58**	**65**	**5**	**27**	**80**	**110**	**69**	**47**	**17**	**3**	**21**	**7**	**3**	**136**	**144**	**15**	**278**	**Occurrences sur les thèmes retenus**

155 observations et/ou courriers ont été déposés sur les registres mis en place dans les 12 communes et les 3 préfectures

21 courriers ont été reçus dans les délais de l'enquête à la préfecture d'ile de France préfecture de Paris, siège de l'enquête

237 courriels ont été recueillis sur le registre électronique consultable au siège de l'enquête

48 questions ont été posées lors des réunions publiques des 5 et 14 octobre 2015

Soit un total de 461 observations, courriers et courriels