

# ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GPE



## Enquête publique du lundi 7 octobre 2013 au lundi 18 novembre 2013 inclus TABLEAUX DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD

**JP. CHAULET : PRESIDENT**

**J. CULDAUT : MEMBRE**  
**V. BERNARD : MEMBRE**

**B. SCHAEFER : MEMBRE**  
**C. POUHEY : MEMBRE**

**N. SOILLY : MEMBRE**  
**JC. LASAYGUES : MEMBRE**

**FEVRIER 2014**

## **COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE**

**LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 5 PIECES SUIVANTES :**

**PIECE 1 : RAPPORT PREMIERE PARTIE**

- **PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**
- **DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

**PIECE 2 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 1/2**

- **EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :  
THEMES 1 A 7**

**PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2**

- **EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :  
THEMES 8 A 16**
- **APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE**

**PIECE 4 : AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**PIECE 5 : ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE**

- **TABLEAUX DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS**



## OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUETE SUR LE PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS PAR LES COMMISSAIRES ENQUETEURS DANS LES 23 COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET</b>	<b>5</b>
1.1.	COMMUNE DE SEVRES	5
1.2.	COMMUNE DE BOULOGNE-BILLANCOURT	7
1.3.	COMMUNE D'ISSY LES MOULINEAUX	10
1.4.	COMMUNE DE CLAMART	17
1.5.	COMMUNE DE VANVES	22
1.6.	COMMUNE DE CHÂTILLON	25
1.7.	COMMUNE DE MALAKOFF	26
1.8.	COMMUNE DE MONTROUGE	33
1.9.	COMMUNE DE BAGNEUX	34
1.10.	COMMUNE D'ARCUEIL	35
1.11.	COMMUNE DE CACHAN	35
1.12.	COMMUNE DE VILLEJUIF	37
1.13.	COMMUNE DE VITRY SUR SEINE	39
1.14.	COMMUNE D'ALFORTVILLE	41
1.15.	COMMUNE DE MAISONS ALFORT	42
1.16.	COMMUNE DE CRETEIL REGISTRE N°1	43
1.17.	COMMUNE DE CRETEIL REGISTRE N°2	47
1.18.	COMMUNE DE SAINT MAUR DES FOSSES	51
1.19.	COMMUNE DE JOINVILLE	62
1.20.	COMMUNE DE CHAMPIGNY	64
1.21.	COMMUNE DE BRY SUR MARNE	70
1.22.	COMMUNE DE VILLIERS SUR MARNE	71
1.23.	COMMUNE DE NOISY LE GRAND	71
1.24.	COMMUNE DE CHAMPS SUR MARNE	73

<b>2. OBSERVATIONS ET COURRIERS DEPOSES DANS LES CINQ PREFECTURES CONCERNEES PAR L'ENQUETE</b>	<b>77</b>
2.1. PREFECTURE DU VAL DE MARNE	77
2.2. PREFECTURE DE PARIS	80
2.3. PREFECTURE DES HAUTS DE SEINE	80
2.4. PREFECTURE DE SEINE ET MARNE	81
2.5. PREFECTURE DE SEINE SAINT DENIS	81
<b>3. COURRIERS REÇUS PAR LE PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	<b>82</b>
<b>4. RECAPITULATIF OBSERVATIONS ET COURRIERS REÇUS PENDANT L'ENQUETE</b>	<b>105</b>
<b>5. RECAPITULATIF DES OCCURRENCES SELON LES THEMES RETENUS</b>	<b>105</b>

\*            \*

\*

## Observations et courriers reçus par les commissaires enquêteurs dans les 23 communes concernées par le projet

**NB** : Les thèmes retenus figurent à l'horizontale et les courriers figurent en verticale. Une croix est portée au regard de chaque observation et/ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

←Observations et/ou courriers	THEMES→																AVIS			Commentaires
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16				
	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
<b>COMMUNE DE SEVRES</b>																				
Obs 1	*			*	*													*		<b>M. MOURANCHE</b> s'interroge sur le coût du projet au regard du projet Arc Express qui lui paraissait mieux desservir GPSO pour moins cher. Il déplore que, du coup, les projets d'amélioration des transports et des déplacements en mode doux soient au point mort. Il regrette que la ligne M10 et le T2 ne soient par interconnectés avec la ligne L15.
Obs 2					*										*	*				<b>M. CHABOUD</b> se réjouit du projet, qui grâce à une vitesse élevée permettra des gains de temps de trajet considérables grâce à l'interconnexion avec les autres modes de transport.
Obs 3	*																		R	<b>M. JENTSCH</b> se demande pourquoi la station n'est pas construite coté Sèvres
Obs 4															*					<b>Mme TESTOIN</b> : juste favorable.
Obs 5		*			*														R	<b>M. DUNYACH</b> : Trouve que le tracé de la ligne colle trop à Paris à l'Ouest et au Sud, il aurait préféré une ligne plus éloignée anticipant sur les prolongements des lignes de métro existantes.
Obs 6						*				*					*	*				<b>M. VIALLEX</b> pense qu'il vaudrait mieux rénover et entretenir les lignes existantes. Il trouve qu'un métro souterrain est <u>anxiogène</u> et qu'il vaudrait mieux arrêter le développement urbain au profit de la qualité de vie. Il s'interroge sur les nuisances liés aux travaux de longue haleine.
Obs 7	*			*	*														R	<b>M. JAMIN</b> trouve que la station du Pont de Sèvres est très mal placée. Il faudrait prévoir, soit de prolonger la M9, soit de réaliser un 2eme tunnel pour les piétons vers l'île de Monsieur pour améliorer l'accessibilité multimodale au T2, ou pour aller du parking T2 à la gare de la L15.
Obs 8	*			*															R	<b>Mme KITE</b> : regrette le mauvais positionnement de la gare du Pont de Sèvres. Et se demande s'il est prévu entre le pied du Pont de Sèvres (à Sèvres) et la future gare de la L15 à Boulogne un aménagement pour les piétons.
Obs 9											*			*					R	<b>Mme TESSIER est</b> pour le projet mais se demande si L'article 6 du PLU de Sèvres sera respecté par le projet de la SGP. Elle trouve que la description de l'ouvrage annexe constitué par le chantier d'entrée du tunnelier sur l'île de Monsieur est sommaire , et s'interroge sur ses nuisances quant à l'utilisation de la base nautique et du parking du T2. Elle craint que l'évacuation des déblais par barge ne se fasse au détriment des accès à la Seine (canoë, kayak ;..) et à la sécurité des usagers de la Seine.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 10	*			*	*						*							R Elle fait une contre-proposition pour installer ce chantier : * soit à l'angle sud du Parc de St Cloud * soit à Boulogne sur une zone non encore construite du Trapèze.  <b>M. DANDUX</b> considère que si la ligne L15 sud est indispensable, le manque de transports dans l'Est et le Nord devrait conduire à faire avancer en parallèle la ligne 15 Sud-Est-Nord. En ce qui concerne la station Pont de Sèvres, il considère que la priorité a été donnée à la proximité avec les nouveaux quartiers du Trapèze. au détriment de la facilité d'interconnexion entre la ligne M9 et la L15. Il faut revoir l'implantation de la gare. De plus, il déplore que rien ne soit prévu pour irriguer, en autres TC (bus...) les quartiers de Boulogne, Sèvres et Chaville. Il souhaite que la L15 ne constitue pas un obstacle à un éventuel futur prolongement de la M9 vers Sèvres. Il se demande quel sera l'impact (nuisances) de la base d'entrée du tunnelier pour les usagers du parking T2 -île monsieur- , pour les clubs de kayak, canoë, aviron attenants .
Obs 11	*	*		*	*		*											R <b>Contre-proposition de M. DENIS-LAROQUE</b> : Propose un tracé alternatif évitant 2 traversées de la Seine avec une station (à la place de celle de Pont de Sèvres sur rive droite) située sur la rive gauche de la Seine et considère que la majorité des critères de jugements examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête (accessibilité multimodale, interconnexion, développement économique et urbain...). Il conteste l'étude qui a conduit à choisir entre les 3 scenarii possibles d'implantation de la gare du Pont de Sèvres.
Obs 12				*												*		<b>Anonyme</b> : Illisible
Obs 13	*	*		*	*		*								*			R <b>Association Val de Seine Vert</b> considère que ce projet n'a de raison d'être que s'il permet un réseau de maillage avec les lignes transversales, or, il ne prévoit pas de correspondance avec les lignes 10, 12 et T2. La gare d'Issy-RER devrait se trouver soit « à la Mairie d'Issy, en interconnexion avec la M12, la gare routière et l'arrêt du 169, soit à la gare Issy Val de Seine, en connexion avec la ligne C du RER, le T2 et 5 lignes de bus...plutôt que de voir retenu l'emplacement de la station RER C Issy Ville, située à 20 minutes de marche de la station RER Issy Val de Seine et de la mairie d'Issy ». En ce qui concerne la gare du Pont de Sèvres, elle oblige le tracé à traverser le Seine 2 fois, est éloignée de la M9 et n'est pas interconnectée avec le T2. Implanter la gare sur Sèvres permettrait des économies mais permettrait la prolongation de la M9 à Sèvres aux abords de l'île de Monsieur voire aussi de la M10. Il faut aussi réfléchir « aux besoins des voyageurs, en termes de commerces et de services » au sein des gares du GPE. Contre-proposition 1: implanter la gare du Pont de Sèvres, à Sèvres. Contre-proposition 2 : arrêter provisoirement la ligne à Clamart au lieu de Pont de Sèvres, en attendant le bouclage Nord vers La Défense, en attendant l'issue d'une nouvelle concertation avec la population. La lettre de Val de Seine Vert : Contre-proposition : Inclure du fret la nuit.
Obs 14	*	*		*	*										*			R <b>M. BLANCHARD et Mme CANDELIER</b> : Regrettent le choix de Montrouge comme unique lieu de réunion publique pour les Hauts de Seine. Plus, interrogation sur le mode de financement du projet.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
				*	*											*	*	Ils sont surpris que les études de trafic se basent notamment sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales il leur paraît plus pertinent de commencer à construire le réseau à l'Est et au Nord de Paris afin de rééquilibrer l'aménagement du territoire En ce qui concerne l'implantation de la gare « Pont de Sèvres », ils la trouvent positionnée loin de la station M9 ce qui entraînera une longue correspondance à pieds...la liaison avec le T2 ne pourra s'effectuer qu'en traversant à pieds et à découvert le Pont de Sèvres, ce qui ne permet ni l'accessibilité multimodale, ni l'interconnexion avec le réseau existant. Ils se disent plus que circonspects sur le choix d'une implantation d'une gare de cette ampleur – Pont de Sèvres- en zone rouge du PPRI <u>Contre-proposition</u> : arrêter provisoirement la ligne à Clamart au lieu de Pont de Sèvres, en attendant le prolongement vers La Défense et prolonger la M9 jusqu'à Sèvres, cela laissera du temps pour réfléchir à un tracé alternatif sans traversée de Seine.		
Obs 15				*	*											*	*	<b>Mme MARQUET</b> : Amélioration des temps de transport mais attention à l'interconnexion M9 et T2 au Pont de Sèvres		
Obs 16	*			*	*						*						R	<b>Mme DEAK-MILOL</b> s'interroge sur : > les nuisances de la base chantier de l'île de Monsieur quant à l'utilisation de la base nautique et le parking du T2 > les articulations de ce projet avec d'autres projets comme le prolongement de la M9 sur Sèvres pour une interconnexion, ou les travaux d'accessibilité multimodale avec un cheminement piétons sur le Pont de Sèvres. > le cheminement entre L15, M9, T2 et gare routière du Pont de Sèvres.		
Obs 17							*									*		<b>M et Mme BONPENE</b> pense que ce projet apportera des emplois mais demandent une attention particulière quant aux travaux sur le Pont de Sèvres.		
Obs 18					*										*	*		<b>M. LOYER</b> pense que cette nouvelle ligne facilitera l'accès aux aéroports Parisiens et se demande s'il n'est pas possible d'avancer cette phase du projet.		
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	← <b>Occurrences sur les thèmes retenus commune de Sèvres</b>
<b>COMMUNE DE BOULOGNE-BILLANCOURT</b>																				
Obs 1	*			*												*		<b>M. Favier</b> de Neuilly pense que les gares du Grand Paris Express sont plus que de simples stations, elles sont d'abord des pôles multimodaux, d'où l'importance de traiter convenablement les correspondances » tant avec les modes doux que lourds. Elles peuvent ainsi participer du confort au quotidien en offrant des services (crèche, laboratoires, pharmacie, ...) et des commerces variés (..achats internet, fruits et légumes...). » Mais il ajoute que la gare n'est pas isolée ainsi gare et environnement urbain restent indissociables.		
Obs 2	*			*	*										*	*		<b>M. MOURANCHE</b> de Meudon trouve le dossier remarquable. Cependant, il s'interroge sur le coût du projet au regard du projet Arc Express qui lui paraissait mieux desservir GPSO pour moins cher. Il déplore que, du coup, les		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Obs 3																*	projets d'amélioration des transports et des déplacements en mode doux soient au point mort. Il regrette que la ligne M10 et le T2 ne soient par interconnectés avec la ligne L15. <b>M. GAUTHIER</b> de Boulogne est très favorable au projet et regrette de ne pas avoir pu l'utiliser durant son activité.		
	Obs 4	*		*													*	<b>M. AELION</b> de Boulogne considère qu'il s'agit d'une très bon projet, prioritaire et espère qu'il ne souffrira pas de retards. Pour lui, les gares devront être des lieux agréables, (des puits de lumière), avec des services ou commerces de proximité. Il faut réaménager la gare routière du Pont de Sèvres afin de rendre plus pratiques les correspondances.		
	Obs 5																	R	<b>M. ATTAL</b> de Boulogne (Président du Conseil Syndical du Trident) s'est renseigné avant d'envoyer un courrier.	
	Obs 6	*	*										*						R	<b>Mme SMIRNOFF</b> de Boulogne (Trident) pense que le positionnement de la gare aux pieds du Trident est inapproprié, et que, le Trident étant posé sur des piliers de 18 mètres, ... à la vue du plan, le haut de la gare va faire bouger les piliers, voire les heurter..il va se trouver à quelques mètres des dents de l'excavatrice . Fissures ? Effondrement ? . Elle pense qu'il faut changer le tracé à cet endroit.
	Obs 7	*	*						*		*	*	*						R	<b>M. VAISBROT</b> de Boulogne (Trident): Après avoir étudié le dossier, il remarque que la ligne rouge passe au ras des fondations de l'immeuble, supporté par des piliers coulés de 18 mètres. Au moment du forage, et avant consolidation du tunnel, il pense que la stabilité de la construction existante n'est pas assurée. Il ajoute qu'à cet endroit, la pollution des sols est assez forte – à cause de Renault- et que le chantier risque de créer des remontées assez fortes de produits toxiques. Le positionnement de la gare, en zone inondable, impose 2 traversées de la Seine, ce qui lui paraît « acrobatique ». Un tracé alternatif serait à étudier.
	Obs 8	*											*						R	<b>M BONY</b> de Boulogne (Trident) se demande si la SGP a connaissance des fondations sur piliers de l'immeuble, suite à la visite de la SOCOTEC , qui semblait l'ignorer. Pour lui, il faut trouver un autre emplacement pour la gare et le tunnel qui ne risque pas de provoquer des fissures et autres dégâts irrémédiables sur le bâti .
	Obs 9	*											*						R	<b>M. CHAPUS</b> de Boulogne (Trident) pense que les travaux de la gare vont complètement fragiliser les fondations du Trident..Fissures, effondrement... Il requière un autre emplacement pour la gare du Pont de Sèvres.
	Obs 10	*											*						R	<b>M. RUELLE</b> de Boulogne (Trident) demande que la gare soit déplacée pour ne pas provoquer de problèmes irréversibles.
	Obs 11	*	*		*						*	*	*						R	<b>M. ROGER</b> de Boulogne (Trident) pense que l'éloignement de la gare routière, de la M9, du quartier du Trapèze et de l'île Seguin -va induire- des temps de transferts rédhibitoires . De plus la gare serait positionnée à proximité de flux trop importants de piétons et de véhicules. Il indique que les riverains vont devoir subir les nuisances des travaux du tunnel et de la gare quasiment sous la gare, d'où les risques pour les fondations de l'immeuble : vibrations, glissements, fissurations et fragilisation de l'ensemble, avec nécessité de dépollution approfondie des sols. Il préconise de « disposer la gare au niveau du Pont de Sèvres » et demande la « déviation du tunnel à distance des fondations du Trident ».

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 12	*										*	*	*				R	<b>Mme AUBUI</b> de Boulogne (Trident) ajoute que les appartements coté Seine ont déjà des fissures, pour certains. Ce serait une catastrophe pour cet immeuble. Elle souhaite aussi le déplacement de la gare.
Obs 13	*			*	*												R	<b>Anonyme</b> du Trident à Boulogne se demande pourquoi ne pas positionner la gare vers le métro plutôt que le long de la Seine .
Obs 14	*										*	*					R	<b>M. LICHA</b> de Boulogne (Trident) déclare ne pas être d'accord pour l'édification d'une gare du Pont de Sèvres à cet endroit en raison du danger de nuisances que représente ce projet .
Obs 15	*														*		R	<b>Mme COHEN-SOLAL</b> de Boulogne (Trident) est contre le positionnement de la gare et dit qu'il va y avoir un préjudice financier car l'immeuble – le Trident- va perdre de sa valeur.
Obs 16	*			*	*						*	*			*		R	<b>M. FARES</b> de Boulogne (Trident) craint que les nuisances dues au positionnement de la gare et du tunnel n'induisent l'effondrement de l'immeuble, des vibrations, des décollements, des fissures, des pollutions...Il préconise l'étude de la gare près de la gare routière et du M9 afin de faciliter les interconnexions et les cheminements piétons.
Obs 17	*			*	*							*					R	<b>M. GUIBBAUD</b> de Boulogne (Trident) pense que vues les fondations de l'immeuble, construire la gare de la L15 en dessous ou à proximité immédiate -du Trident- pourrait donc avoir des conséquences nuisibles : l'affaissement de l'immeuble, a minima l'apparition de fissures ou leur élargissement.» Il propose de décaler la gare d'au moins 50 mètres. vers le Pont de Sèvres ce qui, de plus, améliorerait l'accessibilité multimodale et l'interconnexion avec la M9.
Obs 18	*	*		*							*	*	*		*		R	<b>M. ATTAL</b> de Boulogne (Président du Conseil Syndical du Trident) voit un déséquilibre Est-Ouest du tracé et regrette que le Nord-Ouest ait été oublié. Il se demande comment les usagers seront protégés des accidents, des menaces terroristes, suicides ou incivilités. Il s'interroge sur la tarification de la L15. Il remarque que les villes de Sèvres, Chaville, Viroflay continuent à n'être desservies que par le bus, quand à Neuilly et Levallois, le passage par le métro parisien reste obligatoire...Pour St Cloud, Meudon et Suresnes, desservies par le T2, l'accès de l'arrêt est rendu difficile par la traversée du Pont de Sèvres et l'île Seguin n'est pas desservie. Il se demande si une passerelle est prévue pour y accéder, à partir de quelle sortie de la gare et qui va la financer. Il doute de l'accessibilité multimodale et des interconnexions. Il craint que le tracé actuel ne vienne causer des dommages à l'immeuble « Le Trident » en fissurant les piliers. Quant aux travaux de la gare, il ajoute que le sol se trouvant en bord de Seine est pollué (Régie Renault), on risque d'y trouver (pollutions) des solvants chlorés et des métaux lourds : la mise à l'air libre décès substances pouvant mettre en danger la santé des riverains.
Obs 19	*	*									*	*	*				R	<b>Mme JULIEN</b> de Boulogne (Trident) demande s'il n'aurait il pas été préférable d'utiliser des infrastructures déjà existantes comme la gare du Bas Meudon avec un tracé différent . Elle craint aussi les nuisances sur l'immeuble.
Obs 20															*		R	<b>Mme SMIRNOFF</b> de Boulogne (Trident) considère que beaucoup d'informations ne sont pas parvenues en temps utiles aux résidents du Trident. Elle pense qu'il n'y a pas eu de concertation, ni d'information.
Obs 21	*										*	*	*		*		R	<b>Pétition de 57 personnes du Trident</b> , elles expriment leurs plus vives réserves au sujet de l'emplacement choisi pour la future gare de Boulogne au pied du Trident pour 2 raisons : > le Trident est sur sol instable et est fixé sur pilotis de 18 mètres...l'excavatrice et les travaux vont creuser très

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
																		pès risquant de causer des dommages particulièrement graves (fissures, effondrement...) > un arrêté préfectoral demande à Renault de relancer des campagnes de mesure sur ses anciens terrains à cause de la pollution des sols, or, l'emplacement de la gare jouxte ces terrains.		
Obs 22	*			*	*	*											*	<b>M. COTTIN-GAUTIER</b> de Paris 15°, se prononce pour le projet mais attire l'attention sur la nécessité d'interconnexions efficaces et de correspondances rapides. Les connexions entre les futures ligne du GPE ou entre celles-ci et les extensions à venir des lignes existantes pourraient se faire selon un schéma combinant « quai à quai » et « quais superposés », les « fourches » étant à proscrire. Or, le dossier montre des correspondances mal étudiées comme à Champigny-Centre et Noisy-Champs. Il fait une contre-proposition pour chacune des gares. Pour Noisy, 4 voies avec 2 quais sur 1 niveau pour la correspondance entre L15 et L16, et sous ces 2 quais un large quai central pour le terminus du M11 (ou tronçon « Rosny-Noisy » s'il n'était pas intégré à la M11). Pour Champigny, faire aboutir en parallèle L15 orange et L15 rouge en parallèle, et créer une station unique commune à 2 niveaux de voies.		
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Boulogne-Billancourt
<b>COMMUNE D'ISSY LES MOULINEAUX</b>																				
Obs 1	*		*	*	*												*		<b>R</b> <b>M. et Mme LESCEP</b> d'Issy s'inquiètent des distances de correspondance entre les quais de Issy RER et les quais du GPE, idem entre M9 et GPE à Pont de Sèvres. Sur les plans du dossier, ils ne trouvent pas l'emplacement du SIAP. Ils se demandent si le GPE prend en compte le prolongement de la M12 vers La ferme, ils réclament l'interconnexion. Quant à la gare du Pont de Sèvres, ils se demandent si son positionnement est judicieux en raison des risques d'inondation.	
Obs 2					*														<b>R</b> <b>Illisible</b> d'Issy : réclame le prolongement de la M12 jusqu'à la Ferme pour interconnexion.	
Obs 3		*						*				*							<b>R</b> <b>M. GIGOT</b> d'Issy : s'inquiète de la profondeur du tracé entre Issy RER et Fort d'Issy, il craint les nuisances lors du forage du tunnel et en phase d'exploitation.	
Obs 4				*															<b>R</b> <b>Mme POLI</b> d'Issy, réclame le prolongement de la M12 jusqu'à la Ferme pour interconnexion.	
Obs 5																	*		<b>M. VESSIERE</b> d'Issy, enthousiaste vu le bénéfice en temps de trajets.	
Obs 6				*	*												*		<b>R</b> <b>Mme LAPORTE</b> , salariée à Issy, en faveur du projet mais réclame le prolongement de la M12 jusqu'à la Ferme pour interconnexion et des temps de correspondances courts et aisés.	
Obs 7				*	*												*	*	<b>M. MOURANCHE</b> s'interroge sur des distances de correspondance et le coût du projet au regard du projet Arc Express qui lui paraissait mieux desservir GPSO pour moins cher. Il déplore que, du coup, les projets d'amélioration des transports et des déplacements en mode doux soient au point mort. Il regrette que la ligne M10 et le T2 ne soient pas interconnectés avec la ligne L15.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 8			*					*					*				R	<b>Anonyme</b> d'Issy, demande des garanties quant aux risques d'effondrement du collège Victor Hugo et comment seront surveillés les sous-sols et le tunnel.
Obs 9			*					*					*				R	<b>Anonymes</b> d'Issy, craignent les risques de tassements et de fissures sur les bâtis.
Obs 10			*					*					*				R	<b>Anonymes</b> d'Issy, craignent les nuisances vibratoires d'où risques d'effondrement et de fissures sur les bâtis.
Obs 11													*				R	<b>Anonyme</b> travaillant à Issy, se demande si le RER C ne risque pas d'être perturbé par des problèmes (mouvements du viaduc) ou nuisances dus à la construction du GPE.
Obs 12	*															*		<b>Illisible</b> d'Issy, enthousiaste, se réjouit des 2 gares sur Issy.
Obs 13	*	*															R	<b>M. EGAL</b> , Puteaux, Fait une <u>contre-proposition</u> sur le tracé, de Clamart aller à Issy-Val de Seine plutôt que Issy-RER en passant par une gare Mairie d'Issy, puis faire une autre station en rive droite, pour desservir le Point du Jour et le Trapèze à Boulogne, donc une station déplacée et 2 gares supplémentaires. Idem à l'Est, le nœud est Noisy-le-Grand-Mont d'Est et non Noisy-Champs, déplacer la gare.
Obs 14			*	*												*		<b>M. MORIN</b> d'Issy, Favorable au projet. Attire l'attention sur la nécessité de bien gérer les intermodalités, vélo-métro et les interconnexions métro-métro.
Obs 15																*		<b>M. MARKARIAN</b> d'Issy, favorable.
Obs 16				*										*	*		R	<b>M. MEGUET-NOZEL</b> d'Issy, favorable, mais réclame le prolongement de la M12 jusqu'à La ferme pour interconnexion.
Obs 17															*			<b>M. BRENGOU</b> d'Issy, favorable.
Obs 18				*										*	*		R	<b>M. GUIGNARD</b> d'Issy, favorable, mais réclame le prolongement de la M12 jusqu'à La ferme et de la M13 pour interconnexion.
Obs 19	*	*	*								*	*	*		*	*		<b>M. et Mme QUATREVILLE</b> d'Issy, défavorables, projet trop cher et trop risqué. Le tracé leur semble avoir été déterminé avant de connaître la géologie du terrain. Les nuisances dus aux chantiers trop nombreuses (bruits, poussières, circulation., évacuation des déblais, ..). Les déblais devraient passer à 100 % par rail. Les travaux du tunnel et l'exploitation vont entraîner des nuisances (vibrations) propres à causer des fissures, des effondrements à cause des carrières. Il faut creuser plus profond, opter pour les pneus et non le fer. Il faut sécuriser les accès piétons et éviter les souterrains.
Obs 20			*					*					*		*		R	<b>Mme ARDISSON</b> de Malakoff, favorable mais, craint que le tunnel ne dévie les passages d'eau et n'entraîne la modification du terrain (assèchement des couches d'argile) et des fissures ou effondrements (carrières). Elle redoute les nuisances en exploitation dues aux vibrations et aux bruits. Elle se rallie à la contre-proposition de l'ARGC. Elle redoute pour la sécurité des personnes les tunnels piétons et souhaite une entrée à l'air libre au droit du Clos Montholon pour les habitants de Malakoff. Elle demande des aménagements pour accéder à vélo.
Obs 21														*	*			<b>ADOR</b> , Association pour le Développement économique du pôle Orly-Rungis, émet un avis très favorable mais réclame de réaliser au plus vite le prolongement de la ligne 14 vers Orly.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
Obs 22							*				*	*	*	*			*	R	<b>M. NICOLAS</b> d'Issy, favorable, mais déplore que * l'articulation avec les projets locaux d'urbanisme et avec le réseau de transport existant ne soit pas optimisé (urbanisation autour de la gare Issy-RER, prolongement pour l'interconnexion avec la M12, ) * la gestion des travaux en terme de sécurité et de nuisances n'offre pas de réelles garanties (évacuations des déblais, gestion des chantiers..)	
Obs 23											*			*				R	<b>Mme LE GRAET</b> d'Issy, s'interroge sur le devenir du parking devant son immeuble (place Léon Blum), combien de temps sera t il impraticable et par quoi sera t il remplacé.	
Obs 24			*	*	*				*		*							R	<b>Mme NOIGNET</b> , Présidente de l' Association ACTEVI (Action Citoyenne pour les Transports et l'Environnement de la Ville d'Issy-les-Moulineaux), s'interroge sur : * le puits d'accès dans le parc Henri Barbusse (impacts environnementaux) * les accès multimodaux aux gares (piétons, vélos, bus..) * le prolongement de la M12 et son interconnexion avec le GPE * les nuisances pendant les travaux à ciel ouvert de la gare et ses conséquences sur la circulation	
Obs 25			*						*		*							R	<b>Mme NOIGNET</b> d'Issy, à titre personnel, insiste sur le choix des lieux d'implantation des puits de secours (impacts sur l'environnement) et sur la nécessité de réduire les nuisances dues aux travaux.	
Obs 26				*	*						*						*	*	R	<b>M. BOILY</b> d'Issy, favorable, mais formule 3 préconisations, il faut : 1. prévoir des accès multimodaux efficaces (piétons, vélos, 2 roues...) 2. prolonger la M12 pour interconnexion avec le GPE 3. prévoir le fret 4. minimiser les nuisances durant les travaux
Obs 27	*	*		*				*									*		R	<b>Mme DAUTIEU</b> d'Issy, favorable, mais s'interroge sur : * les nuisances en phase d'exploitation (bruits, vibrations, fissures en présence de carrières...), il faut creuser plus profond pour le tunnel et la gare de Clamart, et installer des dispositifs antivibratoires. * l'intérêt de la sortie en sous-terrain sur Issy à l'angle des rues Calmette et Général De Gaulle. Il faut, en revanche, un accès à l'angle des rues Calmette et Chemin Vert (avant le Pont de Clamart).
Obs 28					*		*		*								*		R	<b>M. et Mme BRISON</b> d'Issy, réclame : * le prolongement de la M12 pour interconnexion avec le GPE * un aménagement en surface d'un pole multimodal d'accès (piétons, vélos, bus...)* une attention particulière à l'escalier monumental de style Art Déco du parc H. Barbusse, menacé par le puits prévu dans ce parc. Ils se réjouissent du développement économique et urbain autour des gares.
Obs 29								*				*							R	<b>M. TOUMAYAN</b> d'Issy, craint les nuisances vibratoires d'où risques d'effondrement et de fissures sur les bâtis construits sur les carrières.
Obs 30	*	*			*				*	*	*	*	*		*	*			R	<b>Cabinet d'avocats pour l'association KTO</b> , titulaire d'un contrat de location de locaux situés 125 rue JJ Rousseau à Issy les Moulineaux fait part des réserves suivantes : > insuffisance du dossier soumis à l'enquête publique qui ne comprend aucun plan ou tout autre document en tenant lieu portant périmètre de délimitation des immeubles à exproprier, > absence d'indications suffisantes dans la notice explicative, > absence des raisons qui ont conduit à choisir le tracé retenu plutôt que les tracés alternatifs étudiés,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; absence des raisons mettant en évidence les raisons d'implantation de la gare concernée,</li> <li>&gt; le document F intitulé « Estimation sommaire des dépenses » est totalement indigent, avec une sous-estimation manifeste de celle-ci,</li> <li>&gt; insuffisance notoire de l'étude d'impact qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement</li> <li>&gt; absence de prise en considération de l'incidence du caractère inondable,</li> <li>&gt; absence de mesures compensatoires,</li> <li>&gt; étude d'impacts laisse en suspens certaines interrogations quant à l'évacuation des déchets,</li> <li>&gt; les connexions entre le réseau existant et celui du projet envisagé ne sont pas clairement précisées,</li> <li>&gt; l'évaluation des consommations électriques résultant de l'exploitation du projet a été éludée</li> <li>&gt; l'évaluation socio-économique en cause ne propose aucune analyse des conditions et surtout des coûts d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure projetée</li> <li>&gt; incertitude quant à l'inclusion des locaux occupés par l'association KTO dans le périmètre d'expropriation,</li> <li>&gt; incertitude du caractère d'utilité publique et définitif du projet (deux scenarii d'implantation),</li> <li>&gt; incompatibilité flagrantes entre le projet d'infrastructure retenu et les règles d'urbanisme du PLU de la ville d'Issy les Molineaux (zones UBb, UDb et US)</li> </ul>		
Obs 31								*					*				*	R	<p><b>M. LUCIEN</b> d'Issy, favorable, mais s'inquiète car habite une maison aux fondations fragiles sur l'île St Germain où le sous-sol n'est pas homogène.</p> <p>Il craint les conséquences des travaux du tunnel (vibrations, effondrement...) et les nuisances en phase d'exploitation (bruits, vibrations..).</p>	
Obs 32	*			*	*		*									*			R	<p><b>M. LEPARMENTIER</b> pour ISSY l'Ecologie, la L15 doit permettre l'alternative à l'utilisation de la voiture grâce à l'accessibilité multimodale et aux interconnexions avec le réseau de TC existant. Mais, il est contre le développement urbain (afflux de population) que le GPE va entraîner tout en acceptant le développement économique.</p> <p>Il propose que la station du Pont de Sèvres soit positionnée dans l'immeuble « 57 Métal ».</p> <p>Il voudrait que du fret passe sur le GPE.</p>
Obs 33			*		*		*		*		*						*		R	<p><b>Mme LESTOQUOY</b> d'Issy, favorable, mais demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; un véritable maillage (interconnexion avec le prolongement de la M12 jusqu'à La Ferme, liaisons multimodales (bus, parking vélos,...)</li> <li>&gt; des mesures face aux nuisances dues aux chantiers (circulation, bruit, pollution...)</li> <li>&gt; une attention particulière à l'environnement (arbres) lors de la construction du puits de secours dans le parc H. Barbusse.</li> <li>&gt; Les impacts sur l'habitat autour des gares (développement économique et urbain)</li> </ul>
Obs 34							*									*			R	<p><b>Mme BARRES</b> d'Issy, favorable mais s'inquiète sur l'urbanisation que va engendrer le GPE et les conséquences néfastes sur la population riveraines actuelles.</p>
Obs 35		*		*	*										*	*			R	<p><b>Mme LETOURNEL</b> d'Issy, favorable à</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; l'interconnexion avec le réseau existant</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; l'accessibilité multimodale,</li> <li>&gt; la desserte de zones dépourvues de TC actuellement</li> <li>&gt; un métro rapide et moderne</li> <li>&gt; une implantation souterraine même si cela impose de minimiser les nuisances dus aux chantiers.</li> </ul>	
Obs 36																	*	<b>M. COTILLARD</b> d'Issy, favorable.	
Obs 37	*	*						*		*	*	*				*		R	<b>M. GRIPPON</b> de Clamart, <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; n'a pas été averti du projet lors de l'achat de sa maison en janvier 2012</li> <li>&gt; se demande si le tracé est bien sous sa maison et se demande pourquoi le tracé alternatif de l'ARGC n'a pas été retenu</li> <li>&gt; demande un tracé et une gare plus profonds afin d'éviter les nuisances du forage du tunnel et celles de la phase d'exploitation (bruits, vibrations, fissures...)</li> <li>&gt; quelles conséquences sur le tréfonds de son terrain et des droits à construire futurs .</li> <li>&gt; comment éviter les nuisances dues aux chantiers et déblais (embouteillages..)</li> </ul>
Obs 38					*										*		*	R	<b>M. MOURANCHE</b> de Meudon affirme que la consultation de l'étude d'impact et du fichier de l'évaluation socio-économique est décevante . Il est impossible de comparer les choix de telle ou telle gare de maillage, comme Issy RER ou Issy Val de Seine s'agissant du RER C à l'ouest. Une reprise complète de l'étude de mobilité et de trafic sur le tronçon de l'enquête publique s'imposerait et pas seulement son extension aux lignes maillées et aux étapes prévisibles à 2035. Évoque par ailleurs les lacunes du bilan de la concertation.
Obs 39					*										*		*	R	<b>M. MOURANCHE</b> pour le Collectif du Val de Seine, : le GPE ne répond pas aux besoins du GPSO, la ligne rouge manque d'interconnexions, elle ne passe pas par les lignes 10 et 12, qui ne sont pas prolongées; demande que le milliard prévu pour ce tronçon de la ligne rouge soit réorienté vers le développement du réseau de TC actuels.
Obs 40	*	*						*		*	*	*			*		*	R	<b>M. BERNARD</b> d'Issy, réclame, <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; la sécurité des biens et des personnes tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation face aux risques de fissures, d'effondrements, de bruits, de vibrations...)</li> <li>&gt; un tracé hors des zones habitées</li> <li>&gt; un tracé et des gares plus profondes</li> <li>&gt; une vitesse réduite et un métro sur pneus</li> <li>&gt; des systèmes antivibratoires,</li> <li>&gt; des déblais évacués par rail,</li> </ul>
Obs 41			*	*	*			*		*		*	*		*	*		R	<b>Mme GAMBIEZ</b> Conseillère municipale d'Issy, favorable, <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; réclament l'interconnexion avec le prolongement de la M12</li> <li>&gt; ne veulent pas du bâtiment R+13 prévu au-dessus de la gare Issy-RER du GPE,</li> <li>&gt; s'inquiètent de l'urbanisation</li> </ul>
Obs 42					*		*									*		R	<b>M. et Mme MEDIER</b> d'Issy, réclame l'intermodalité avec possibilité de voyager avec son vélo et l'interconnexion avec le T2.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Obs 43			*	*												*	R	<b>M. LUNG</b> d'Issy, réclame l'intermodalité avec possibilité de voyager avec son vélo et l'interconnexion avec le T2.	
	Obs 44	*	*					*			*	*						*	R	<b>M. et Mme GAUDICHET</b> de Clamart, s'interrogent sur > le tracé définitif et la profondeur du tunnel et des gares, > les nuisances du forage du tunnel et celles de la phase d'exploitation (bruits, vibrations, fissures...) > la possibilité d'une vitesse réduite et d'un métro sur pneus > l'utilisation des systèmes antivibratoires,
	Obs 45				*		*											*	R	<b>Signature</b> illisible, favorable, au GPE, au développement économique et urbain, mais réclame l'interconnexion avec le prolongement de la ligne M12 à Issy pour La ferme.
	Obs 46		*					*					*						R	<b>M. MEIMOUN</b> , conseil syndical résidence Sofiana à Issy, s'inquiète car lors de la construction de l'immeuble, des effondrements de terrains se sont produits., retardant l'achèvement. Demande des précisions sur : > le tracé définitif et la profondeur du tunnel, il demande le tracé alternatif en noir sur le plan de la SGP > les conséquences du forage du tunnel et celles de la phase d'exploitation (bruits, vibrations, fissures...)
	Obs 47																	*		<b>Les élus de la majorité municipale d'Issy</b> , favorables,
	Obs 48																			<b>M. MEIMOUN</b> , conseil syndical résidence Sofiana à Issy, complète sa 1ere intervention, en indiquant que l'immeuble est construit sur un terrain en pente, et que de ce fait le tunnel passera à 8 mètres et non 20.
	Obs 49					*												*	R	<b>M. GERMIYAN</b> , Conseiller municipal Modem d'Issy, favorable mais, soulève : > l'importance des interconnexions du GPE avec le réseau existant, et du prolongement de la M12 jusqu'à La ferme voire du Tramway T10 de la Croix de Berny à Issy RERC, et de la M10.
	Obs 50				*			*											R	<b>Mme LADORGNE</b> d'Issy, réclame des dispositifs antivibratoires pour limiter les nuisances en phase d'exploitation. Elle est contre le tunnel piétons vers la sortie Rue Calmette/Avenue du Général De Gaulle, trop risqué.
	Obs 51																	*		<b>M. GUTIERREZ</b> d'Issy, favorable.
	Obs 52	*																*	R	<b>M. LAKE</b> d'Issy, favorable, réclame des commerces et services au sein des gares.
	Obs 53																	*		<b>Mme LOPEZ</b> , très favorable.
	Obs 54																	*		<b>M. LOPEZ</b> , très favorable.
	Obs 55																	*		<b>M. GALLAND</b> d'Issy, très favorable, mais s'interroge sur le coût, les délais, et les solutions techniques pour palier aux nuisances (vibrations, étanchéité..).
	Obs 56																	*		<b>Mme MARECHAL</b> d'Issy, très favorable,
	Obs 57																	*		<b>M. KNUSMANN</b> d'Issy, très favorable,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
Obs 58	*	*						*			*	*	*			*		R	<b>M. POUPARD et Mme DIETTE</b> de Malakoff, s'interrogent sur : > la sécurité des biens et des personnes tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation face aux risques de fissures, d'effondrements, de bruits, de vibrations...) > les référés préventifs, > les systèmes antivibratoires, > un tracé hors des zones habitées prôné par l'ARGC, > un tracé et des gares plus profondes > une vitesse réduite et un métro sur pneus > des déblais évacués par rail,	
Obs 59	*	*		*				*			*	*	*			*		R	<b>Mme LEGOC</b> de Malakoff, favorable, s'interroge sur : > les nuisances tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation face aux risques de fissures, d'effondrements, de bruits, de vibrations...) > dues aux carrières, > un tracé et des gares plus profondes > un tracé hors des zones habitées prône par l'ARGC, > une entrée/sortie à la gare de Clamart coté Malakoff au Clos Motholon, > des déblais évacués par rail,	
Obs 60	*			*	*		*	*		*	*					*		R	<b>Mme ALEZARD</b> , conseillère municipale Front de gauche à Issy, favorable, mais, demande : > quid des nuisances en phase chantier pour les riverains de la gare Issy RER (circulation, Franprix...) > quid du développement urbain autour de la gare, > quels seront les impacts sur l'environnement, > quelle interconnexion avec la ligne M12 (prolongée ou pas) > quelle profondeur de gare pour quelle intermodalité	
Obs 61		*		*	*											*		R	<b>M. MOURANCHE</b> , pour l'Association Vivre à Meudon, fait une contre-proposition visant à desservir pleinement Boulogne-Billancourt et à mailler toutes les radiales en offrant à GPSO, après la gare de Clamart, 4 gares au lieu de 2 : > Mairie d'Issy , avec interconnexion avec la M12 > Issy Val de Seine avec interconnexion avec RER C et T2 par le Sud-est-nord > Billancourt avec interconnexion avec le M9 et la gare routière du Pont de Sèvres Boulogne Pont de St Cloud avec une interconnexion avec la M10.	
Obs 62															*	*			<b>M. MOURANCHE</b> de Meudon revient sur son observation pour l'Association Val de Seine, car certaines des 20 associations citées ne sont pas tout à fait d'accord, entre autre sur : > la nécessité de faire passer du fret sur le GPE, omise par M. MOURANCHE.	
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>34</b>	<b>84</b>	<b>44</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune d'Issy les Moulineaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
	Tracé ligne																		
	Ouvrages annexes																		
Accessibilité multimodale																			
Interconnexion																			
Interopérabilité Champigny																			
Dvt économique et urbain gares																			
Nuisances sonores et vibratoires																			
Impacts paysage-environnement																			
Impacts fonciers																			
Nuisances chantier																			
Nuisances matériaux et déblais																			
Nuisances forage tunnel																			
Chantier et communication																			
Mises en compatibilité																			
Autres problématiques																			
FAVORABLE																			
DEFAVORABLE																			
NON EXPRIME																			
<b>COMMUNE DE CLAMART</b>																			
Obs 1		*						*			*	*	*	*		*		*	<b>M et Mme LAGET</b> de Clamart souhaiteraient être tenus au courant des sondages (et de leurs résultats) ainsi que de leurs conséquences sur le tracé. Ils s'inquiètent des nuisances potentielles.
Obs 2			*											*		*		*	<b>M et Mme LAGET</b> de Clamart demandent la dimension de la zone où auront lieu les référés préventifs.
Obs 3	*	*	*					*			*	*	*			*		*	<b>M et Mme LAGET</b> de Clamart attirent l'attention sur les risques et nuisances dus aux carrières (pavillons riverains de la gare de Clamart) . Danger d'affaissement et d'effondrement des terrains concernés et risque d'écroulement et d'endommagement des habitations à plus ou moins long terme. Demande que soit étudié un tracé alternatif sous les voies de circulation plutôt que sous les habitations sous le Bd des Frères Vigouroux à Clamart (D130) et sous le Bd de Stalingrad à Malakoff (D62) ou sous le cimetière de Malakoff (Tracé en bleu proposé par l'association des riverains de la gare de Clamart). Manque de cohérence et d'information pendant la concertation avec les riverains La future gare de Clamart doit être réorientée plus dans l'axe des voies ferrées actuelles, même si la vitesse doit être réduite pour négocier une courbe plus marquée. Ils leur semble que l'emplacement de la gare ait été définie en fonction de l'écoquartier et des facilités de correspondance et non dans l'intérêt général S'agissant des nuisances pendant l'exploitation (sonores, vibrations, fissures), ils demandent des garanties et l'assurance que toutes les solutions techniques seront étudiées et mises en œuvre (tunnel plus profond, tapis anti vibrations, pneu plutôt que fer, etc.). Idem pendant les travaux. La réduction des nuisances pour les riverains devra l'emporter sur le confort des passagers.
Obs 4	*			*	*											*	*	*	<b>M. MOURANCHE</b> de Meudon, s'interroge sur le coût du projet au regard du projet Arc Express qui lui paraissait mieux desservir GPSO pour moins cher. Il déplore que, du coup, les projets d'amélioration des transports et des déplacements en mode doux soient au point mort. Il regrette que la ligne M10 et le T2 ne soient par interconnectés avec la ligne L15.
Obs 5	*											*						*	<b>M. AUBIVEAU</b> de Clamart demande que 100 % et non 50 % des déblais soient évacués par la voie ferrée SNCF à Clamart. Le nom de la gare doit commencer par « Clamart » afin d'éviter les confusions.
Obs 6		*	*										*					*	<b>Anonyme</b> de Clamart : Il indique que les tassements liés au tunnel vont certainement créer des fissures et faire bouger les fondations de des immeubles...une surveillance sérieuses des fissures, des mouvements des fondations, de l'inclinaison des piles doit être mise en place car des immeubles sont déjà fragilisés par les carrières.
Obs 7			*										*					*	<b>Anonyme</b> de Clamart dit « il y a des carrières partout, vous risquez de tout faire écrouler en creusant ».
Obs 8			*										*					*	<b>M. GEORGES</b> de Clamart demande des études de stabilité des immeubles car certains sont déjà fissurés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
	Obs 9														*			<b>Anonyme</b> de Clamart : écrit « attention aux arbres ! Allez-vous surveiller les niveaux de la nappe ? Le tunnel risque d'assécher les racines »
Obs 10			*										*					<b>M. TANOURI</b> de Clamart a reçu un tract sur les tassements, fissures et risques d'effondrement de la part d'une association de riverains. Il demande à ce que tous les immeubles du quartier soient surveillés.
Obs 11	*										*				*	*		<b>M. POIREL</b> de Clamart pense que puisque la gare est connectée à celle de la ligne N du Transilien, il faut que le nom commence par Clamart et non fort d'Issy, d'autant que la gare est sur Clamart. Pendant les travaux de la gare, la circulation sera perturbée. Qu'est il prévu pour que les piétons puissent accéder en toute sécurité à la gare existante, sera-t-il encore possible d'emprunter le tunnel sous les voies pour rejoindre Issy ? La date de 2020 n'est-elle pas optimiste si l'on compare aux délais du prolongement de la ligne M4 à Montrouge et Bagneux ?
Obs 12	*	*	*					*					*				*	<b>M. et Mme FRAISSE</b> de Clamart demandent que soit étudié un tracé alternatif par le Bd des Frères Vigouroux à Clamart, le Bd de Stalingrad à Malakoff ou sous le cimetière de Malakoff, afin d'éviter les pavillons et de risquer leur effondrement. Ils préconisent que le tunnel soit plus profond, que la vitesse soit réduite ou que le métro soit sur pneu afin d'éviter les nuisances sonores et vibratoires, en phase d'exploitation, dans les habitations.
Obs 13	*	*	*	*				*			*	*	*			*		<b>M. RABIER</b> de Clamart, habitant du quartier de la gare, indique que lors de la concertation, la SGP a dit que le projet technique était en cours, alors pourquoi une enquête publique ? Il demande que l'accessibilité multimodale (piétons, voitures, vélos...) de la gare RER soit conservée pendant les travaux de la gare de la ligne 15, et qu'il y soit fait attention pour la L15. Il faut prévoir un accès piétons pour Malakoff et le clos Montholon, et l'accessibilité des PMR. Il trouve qu'il y a de gros risques de fissures et d'effondrement le long du tracé et se demande comment seront effectués les constats de dégradations . Il demande comment seront gérés les nuisances (vibrations, bruit..) en phase d'exploitation. Il s'interroge sur le dossier lui-même, le tracé, la profondeur, le mode de transmission par fer et non roues, le passage par des carrières, la nappe phréatique..), tout cela a t il été étudié correctement. Il demande que 100 % des déblais soient évacués par rail.
Obs 14	*	*	*					*			*	*	*			*		<b>M. et Mme de MONTLAS</b> de Clamart adhérents de l'ARGC – Association des Riverains de la gare de Clamart-: Pour le projet mais inquiets des travaux souterrains envisagés, en particuliers : les nuisances en phase d'exploitation liées aux vibrations et aux bruits de roulement, les nuisances au cours des travaux y compris l'évacuation des déblais, et enfin les risques d'effondrements en raison des carrières traversées par le tracé. Le tracé devrait être plus profond et ailleurs (Frères Vigouroux). Les travaux de la gare et l'évacuation des déblais font induire une gêne conséquente sur l'accès du quartier et de la gare RER.
Obs 15	*	*	*					*			*	*	*			*		<b>M et Mme EMIEL</b> de Clamart adhérents de l'ARGC – Association des Riverains de la gare de Clamart- : Pour le projet mais inquiets des travaux souterrains envisagés, en particuliers, les nuisances en phase d'exploitation liées aux vibrations et aux bruits de roulement, les nuisances au cours des travaux y compris l'évacuation des déblais, et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		enfin les risques d'effondrements en raison des carrières traversées par le tracé. Le principe de précautions devrait s'appliquer. Le tracé devrait être plus profond et la vitesse moins élevée afin de limiter les nuisances en surface en phase d'exploitation.. Se positionnent pour le tracé alternatif proposé par l'ARGC Les travaux de la gare et l'évacuation des déblais font induire une gêne conséquente sur l'accès du quartier et de la gare RER, l'évacuation des déblais devrait se faire exclusivement par rail.
Obs 16	*	*	*					*			*	*	*				*	<b>M. et Mme PUBERT</b> de Clamart : Pour le projet mais inquiets des travaux souterrains envisagés, en particuliers, les nuisances en phase d'exploitation liées aux vibrations et aux bruits de roulement, les nuisances au cours des travaux y compris l'évacuation des déblais, et enfin les risques d'effondrements en raison des carrières traversées par le tracé. Le tracé devrait être plus profond et la vitesse moins élevée afin de limiter les nuisances en surface en phase d'exploitation.. Les travaux de la gare et l'évacuation des déblais font induire une gêne conséquente sur l'accès du quartier et de la gare RER, l'évacuation des déblais devrait se faire exclusivement par rail.
Obs 17	*	*	*					*			*	*	*					<b>M. FOURNEL</b> de Clamart s'inquiète sur les impacts en phase d'exploitation en terme de vibrations et de nuisances sonores vus la profondeur du tunnel (15m) et la vitesse commerciale élevée. Se prononce pour une évacuation des déblais par rail afin d'éviter les nuisances du chantier dues à la circulation des camions. Il craint que les travaux en zone instable de carrières n'induisent des risques d'effondrement, fissures...des bâtis, et se positionne pour le tracé alternatif de l'ARGC.
Obs 18	*	*	*					*			*	*	*				*	<b>M et Mme IGNAZI</b> de Clamart sont pour le projet mais préfèrent le tracé alternatif proposé par l'ARGC. Ils sont inquiets quant aux travaux souterrains envisagés en zone de carrières, tant pour les nuisances en phase d'exploitation liées aux vibrations et aux bruits de roulement, à la vitesse d'exploitation que pour les nuisances au cours des travaux Ils demandent que le tracé soit plus profond et que toutes les solutions techniques possibles soient utilisées (systèmes antivibratoires, pneu, ...). Ils craignent les risques d'effondrements en raison des carrières traversées par le tracé. Le principe de précautions devrait s'appliquer. Le tracé devrait être plus profond et la vitesse moins élevée afin de limiter les nuisances en surface en phase d'exploitation.
Obs 19	*															*	*	<b>M. JUNG</b> de Clamart se révolte contre l'appellation de la gare de Clamart, qui selon lui devrait en terme de cohérence s'appeler juste Clamart. Il fait une contre-proposition de « métros directs » avec un dispositifs en gares de « courts-circuits » ce qui permettrait de ne pas subir un « omnibus » en cas de longs trajets et qui, de surcroît, pourraient servir de « voies de délestage » en cas d'incident.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 20			*	*							*	*	*			*		<b>Mme THIBAULT</b> de Clamart a trouvé la concertation décevante. Des questions subsistent sur les risques de nuisances liées aux carrières, l'évolution des coûts du projet, l'évacuation des déblais en gare de Clamart et ses nuisances associées, l'accès des PMR (elle suggère que les associations d'aide aux PMR soient consultées par la SGP).
Obs 21		*	*					*			*	*	*	*		*		<b>Mme MIRA</b> de Clamart – architecte s'étonne de devoir se prononcer sur l'utilité publique alors même qu'il est impossible de mesurer réellement tous les impacts en cours de chantier et en phase d'exploitation. Elle dénonce un manque de communication sur le résultats des études et des sondages. Elle s'étonne que le tracé passe sous des carrières sans confortements préalables.
Obs 22	*	*	*	*	*		*	*			*	*	*	*		*		<b>M. et Mme LAMBOTTE</b> de Clamart est favorable au projet qui apportera l'intermodalité, l'interconnexion et un développement économique autour des gares. Toutefois, il a des craintes sur : la présence de carrières le long du tracé qui pourrait conduire à des effondrements d'où la nécessité d'un tunnel plus profond, qui de plus réduirait les nuisances en exploitation (bruits, vibrations...). Il s'inquiète de l'évacuation des déblais et souhaite une bonne coordination des différents intervenants sur les chantiers.
Obs 23			*										*				*	<b>Mme GILLET</b> de Clamart indique la présence de carrières et s'inquiète des conséquences des travaux du tunnelier.
Obs 24	*	*															*	<b>M. et Mme RUBIN</b> de Clamart demandent à ce qu'un tracé alternatif par le Bd Leningrad à Malakoff soit étudié.
Obs 25	*	*					*										*	<b>M. et Mme DETHARE</b> de Clamart craignent les vibrations et demandent un tracé plus profond ou un tracé alternatif par Bd Stalingrad à Malakoff.
Obs 26	*	*					*				*				*	*		<b>M. et Mme PERDRIEL VAISSIERE</b> de Clamart sont favorables au projet mais craignent les conséquences des nuisances en exploitation (bruits, vibrations, fissures..) et les risques de dépréciation des biens touchés. Ils proposent un tracé alternatif (Vigouroux) plus profond, une vitesse moins élevée, et la mise en œuvre de dispositifs anti-vibrations. Ils réclament une évacuation totale des déblais par le rail.
Obs 27	*	*					*				*	*	*		*		*	<b>Mme POIRIER EELV Clamart</b> est favorable au développement des transports en communs mais regrette les choix de la SGP en terme de : coûts, de déploiement géographique, de vitesse de circulation des trains, et l'oubli du fret. EELV remet en cause la qualité de la concertation et craint que ce projet n'empêche la rénovation des lignes actuelles. Quant aux risques d'affaissements et d'effondrement au passage du tunnelier et pendant les travaux de la gare, elle propose d'étudier un tracé alternatif avec un axe différent pour le positionnement de la gare. Elle réclame l'évacuation totale des déblais par rail. Elle réclame l'interconnexion avec le RER E à Bry-Villiers et vers la ligne orange à Champigny. Elle craint le développement urbain autour de cette ligne.
Obs 28	*		*	*		*									*			<b>M GARMIRION pour l'Association Environnement 92</b> conteste les études de trafic, l'implantation de certaines gares qui requièrent de longues correspondances ou ne permettent pas l'interconnexion au réseau existant ou à développer (Pont de Sèvres qui n'est pas interconnectée avec le T2 par exemple ou la M12 non prolongée, la M10 non connectée), le mauvais compromis entre vitesse d'exploitation élevée et grand nombre de gares. Il critique le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
	Tracé ligne																		
	Ouvrages annexes																		
	Accessibilité multimodale																		
																		développement économique que cela va engendrer avec la construction de nouvelles tours de bureaux et le transfert d'emplois tertiaires en banlieue.	
Cou 1	*	*	*								*	*			*	*		<b>M. et Mme LAGET</b> de Clamart : Attirent l'attention sur les risques et nuisances dus aux carrières (pavillons riverains de la gare de Clamart). Danger d'affaissement et d'effondrement des terrains concernés et risques d'écroulement et d'endommagement des habitations à plus ou moins long terme. Demande que soit étudié un tracé alternatif sous les voies de circulation plutôt que sous les habitations sous le Bd des Frères Vigouroux à Clamart (D130) et sous le Bd de Stalingrad à Malakoff (D62) ou sous le cimetière de Malakoff (Tracé en bleu proposé par l'association des riverains de la gare de Clamart). Nuisances sonores, vibrations et fissures pendant l'exploitation par dispositifs adaptés (tunnel plus profond, tapis anti vibrations pneu plutôt que fer, etc.). Même principe sur nuisances pendant travaux. Manque de cohérence dans concertation avec riverains.	
Cou 2	*	*	*					*						*				<b>M. et Mme RUBIN</b> de Clamart s'étonne de l'enquête alors que la SGP leur dit que les études ne sont pas finalisées. Ils souhaitent que soit étudié le tracé alternatif proposé par l'ARGC. Ils demandent que toutes les solutions techniques possibles soient utilisées (systèmes antivibratoires, pneus ...) afin de réduire les nuisances. Ils craignent les risques d'effondrements en raison des carrières traversées par le tracé. Le tracé devrait être plus profond et la vitesse moins élevée afin de limiter les nuisances en surface en phase d'exploitation. La future gare de Clamart pourrait être réorientée plus dans l'axe des voies ferrées actuelles, même si la vitesse doit être réduite pour négocier une courbe plus marquée.	
Cou 3					*						*			*	*			<b>SNCF PROXIMITES – Direction Transilien</b> : fait remarquer que le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte les conséquences sur les infrastructures ferroviaires et sur les emprises foncières des modifications des dessertes induites par la création du GPE et notamment par la nécessité de nouveaux arrêts de trains pour assurer, en sécurité, l'écoulement de l'augmentation des trafics générés par le GPE. Exemples : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; à Vert de Maisons, les Ardoines, Clamart où se posent des problèmes d'adaptation et de développement des installations ferroviaires,</li> <li>&gt; nécessité de revoir le dimensionnement du parc de matériel roulant</li> <li>&gt; coûts supplémentaires des adaptations du réseau et du parc existant pour SNCF non pris en compte dans le dossier</li> <li>&gt; coûts d'exploitation sur le RFN et les augmentations des temps de parcours sur le réseau existant dues aux arrêts supplémentaires ne sont pas pris en compte.</li> </ul> SNCF propose par ailleurs de réaliser sur la gare de Clamart une véritable installation embranchée qui permettrait de tripler les trains d'évacuation des déblais (3 trains jour au lieu d'1 train jour) pour un surcoût de 10 à 12 M€.	
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Clamart</b>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
	<b>COMMUNE DE VANVES</b>																		
	Obs 1															*		*	<b>M. MOURANCHE</b> : il critique le choix du GPE alors que beaucoup de besoins sont insatisfaits dans le GPSO, fait référence à la réunion publique du 15/10/12 à Vanves, non rapportée dans le bilan de la concertation.
	Obs 2															*		*	<b>M. MOURANCHE collectif Val de Seine</b> : le GPE ne répond pas aux besoins du GPSO, la ligne rouge ne passe pas par les lignes 10 et 12, qui ne sont pas prolongées; demande que le milliard prévu pour ce tronçon de la ligne rouge soit réorienté.
	Obs 3							*			*		*						R <b>Mme MARBELLE</b> : s'inquiète des mouvements de terrain, maison déjà fissurée.
	Obs 4							*			*		*						R <b>ANONYME</b> : maison déjà fissurée à cause des mouvements de terrain, demande qu'on "surveille les murs".
	Obs 5							*			*		*						R <b>M. BRUN</b> : le tracé du tunnel passe à proximité de son habitation, inquiet pour les désordres et nuisances à venir, demande mise en place moyens de surveillance.
	Obs 6							*						*					R <b>ANONYME</b> : habitante 199 avenue Général de Gaulle à Vanves trouve que l'étude d'impact manque de visibilité, que le projet urbain de surface est inexistant, demande un référent pour les travaux.
	Obs 7							*								*			<b>M. F LADIKARFT</b> : la liaison périurbaine entre banlieues semble intéressante. Il demande quelle est l'incidence sur le quartier, restructuration totale, partielle ?
	Obs 8	*			*												*		<b>M. P.TOULOUSE</b> : La nouvelle gare doit être pensée en complément d'autres moyens de transport, dont le vélo, ce qui nécessite de prévoir un parking à vélos sécurisé de l'ordre de 100 places à moduler avec des offres de service dans la gare. Il faut aménager les accès à la gare, notamment coté Est afin de rejoindre la "coulée verte".
	Obs 9	*	*		*			*					*						R <b>M. Y.MERIGUET</b> : il regrette que l'affichage ne soit visible que sur le coté Clamart. Il lui semble que la profondeur du tunnel ne soit pas suffisante vu la présence de carrières, d'où risques de vibrations et fissures. Il regrette qu'il n'y ait pas un accès depuis le pont du Clos Montholon coté Vanves.
	Obs 10				*											*			<b>M. DEGUIGNET</b> : il demande comment sera géré le problème du stationnement à proximité de la gare, demande une gestion régionale.
Obs 11				*								*						<b>Mme C.PAPY</b> : elle observe que la ligne N SNCF n'apparaît pas sur panneaux et cartes de la SGP alors qu'elle est essentielle. La gare de FVC est utile pour cette partie excentrée de Vanves mais regrette que le maire fasse si peu d'information; il faudra que la desserte de cette gare soit assurée par bus plus fréquents, piste cyclable, que le service de ligne N soit amélioré avec accès aux PMR, il en est de même pour les gares du GPSO.	
Obs 12							*		*	*		*	*					R <b>COPROPRIETE 199 avenue Général de Gaulle à Vanves</b> , mitoyenne de la maison du 54 rue du Clos Montholon, qui vient d'être rachetée par la SGP, ils demandent ce qui va advenir de cet emplacement et des conséquences pour leur immeuble. Ils font part aussi de leurs inquiétudes concernant le projet: problème des vibrations pendant les travaux et en exploitation, remontées d'eau, augmentation de la fréquence des trains, ils demandent qu'un passage sous les voies soit impérativement conservé pendant les travaux, que les nuisances pendant travaux soient prises en compte, l'organisation de réunions d'information régulières. Interrogent sur les possibilités d'indemnisation,	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
Obs 13				*													*	de la valeur du tréfonds. <b>M. F.PERRIN</b> : demande que le nouveau pôle de transport soit "pleinement profitable" aux habitants de Vanves et aussi de prévoir un accès coté Clos Montholon.	
Obs 14				*													*	<b>M. LAKDAR</b> : propose un accès vélo longeant la voie ferrée coté Malakoff.	
Obs 15				*													*	<b>M. A.BRAZOL</b> : demande un accès direct depuis le Clos Montholon, pour accéder en tête de trains et à l'abri des intempéries.	
Obs 16															*	*		<b>MR A.BRAZOL</b> : favorable au GPE, demande de rouvrir également la station Ouest Ceinture.	
Cou 1	*						*										*	<b>M. L.FAVIER</b> : membre de l'association AUT IDF (association des usagers des transports) . Rappelle la fonction des gares du GPE: pôles multimodaux, nécessité d'offrir des services, commerces de proximité; nécessité d'une émergence architecturale de qualité: les gares du GPE devraient aussi profiter de l'existant, telle la gare du Pont de Sèvres qui pourrait déboucher dans le bâtiment de Vasconi "57 Métal".	
Cou 2	*	*						*				*	*					R	<b>M. et Mme PRAUD</b> : membre de l'association ARGC (riverains communes Malakoff, Vanves, Clamart...), habite passage du Pierrier à Malakoff, rappelle que le tracé de la ligne 15 passe sous une zone 100% urbanisée et truffée d'anciennes carrières avec le risque d'écroulement et d'endommagement des habitations à plus ou moins long terme; demande, comme l'association ARGC, l'étude d'un tracé alternatif sous les voies de circulation (Bd Vigouroux à Clamart, Bd Stalingrad à Malakoff), pétition dans ce sens signée par 150 foyers. Demande que pendant les travaux, le quartier de la gare de Clamart ne soit pas enclavé, que les gravats soient tous évacués par rail. Il s'interroge sur la précipitation de l'enquête avec de nombreuses incertitudes dans le dossier, ne pouvant qu'accroître la crainte des riverains. Il demande que "les préoccupations légitimes des riverains soient prises en compte" et de ne pas figer le tracé, "le risque 0 n'étant pas garanti" à la lumière des problèmes rencontrés sur ligne 14, Météor, T6...
Cou 3	*	*		*				*					*					R	<b>M. et Mme C.DEROEUX</b> : habitent 1bis rue F. Etienne à Clamart, demandent la réalisation d'une étude de faisabilité d'un tracé alternatif sous les voies de circulation (bd Frères Vigouroux et bd Stalingrad) avec modification éventuelle de la position de gare de Clamart, un tunnel plus profond, des garanties pour une absence totale de nuisances lors de l'exploitation de la ligne des dispositifs anti-vibration. Il trouve que l'accès à la gare débouchant sur l'avenue du Général de Gaulle devrait être supprimé car inutile et dangereux.
Cou 4	*	*						*					*					R	<b>M. Y.CHARLOIS</b> : habite 180 avenue Général de Gaulle à Vanves, il estime compte tenu de l'existence des carrières et de la cartographie non exhaustive, que le tunnel soit plus profond et passe en dessous du collecteur du SIAPP bd Vigouroux et non au-dessus, comme c'est le cas sur d'autres sections du projet; la gare de FVC serait plus profonde comme l'est celle de Châtillon-Montrouge. Cela éviterait éboulements de carrières qui "causeraient retards et travaux supplémentaires de consolidation et une augmentation des dépenses".
Cou 5	*	*		*				*				*	*					R	<b>M. G. LEROUX</b> : habite 195 avenue Général de Gaulle à Vanves, demande que la sécurité soit assurée et que toutes garanties soient apportées en phases travaux et exploitation, en augmentant la profondeur du tracé, en plaçant de dispositifs anti-vibrations, en limitant les nuisances des travaux en évacuant les déblais par voie ferrée. Il demande de "repenser" certains accès piétons, et de supprimer notamment l'accès Issy-les-Moulineaux (coté rue du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
Cou 6	*	*						*				*	*					R	professeur Calmette) qu'il estime "à vocation politique", inutile et peu sécurisant.  <b>Mme A.PILLON</b> : habite 78 rue des Garrements à Clamart, elle fait part de son inquiétude concernant le projet compte tenu de la faible profondeur du tunnel et de la gare et de la présence de carrières. Concernant l'argument de la SGP de vouloir réduire le temps de correspondance des usagers, elle estime que "ce n'est pas acceptable de nuire à des centaines de familles riveraines pour faire gagner 1 à 2 mn sur leur temps de transport". Enfin elle estime que le Grand Paris "n'a de grand que son nom", pourquoi le tracé est il si "petite ceinture" ? Elle demande enfin que des systèmes anti vibrations efficaces soient posés et que les déblais de chantier soient évacués par rail, et que la SGP "garantisse la sécurité des biens et des personnes".
Cour 7	*	*		*				*			*	*	*					R	<b>M. M.BENKEMOUN</b> : habite 78 rue des Garrements à Clamart, en tant que francilien, il est d'abord déçu du projet "tout ça pour ça", qui se limite pour la ligne rouge sud à une "banale interconnexion" des infrastructures existantes en très proche banlieue; le projet délaisse les banlieues éloignées qui auraient bien besoin de moyens de transport; en tant que riverain de la future gare de FVC, il estime que le projet est "le fruit d'un travail d'ingénieurs", répondant à un cahier des charges technique mais qu'il doit prendre en compte d'autres critères :sécurité des personnes et des biens, respect des riverains en "limitant l'impact sur leur quotidien" en phase travaux et en phase exploitation. Pour lui le projet présenté n'y répond pas et demande que soient étudiés : un tracé différent entre les gares de Clamart et Chatillon en évitant les zones d'habitations, en passant plus au nord et en déplaçant ou en faisant faire une "rotation" du bloc gare, une gare et un tracé plus profonds, passant sous l'émissaire du SIAPP. Il estime anormal que la SGP ne donne aucune garantie en phase d'exploitation, des simulations auraient dû être réalisés à ce stade du projet, d'où découleraient des choix techniques; en tout état de cause, la SGP doit mettre en œuvre systématiquement des dispositifs anti-vibrations. Enfin "en tant que contribuable" il est inquiet vis à vis de "la précipitation du processus de décision" alors que le projet n'est en fait "qu'un avant-projet". Il joint la lettre de l'association ARGC en date du 24/10/13 : elle ne s'oppose pas au projet, mais a pour objet de s'assurer que le projet de métro s'effectue dans l'intérêt général des usagers et "dans l'intérêt particulier des riverains du quartier de la gare de Clamart". Elle attire l'attention sur les points principaux suivants: - la sécurité des personnes et des biens doit être la priorité -le tracé doit être remanié pour limiter les risques - la gare souterraine doit être positionnée plus profond - des dispositifs anti-vibrations doivent être implantés systématiquement de façon préventive au niveau des gares et sous les zones habitées -les déblais doivent être évacués par rail à partir de la gare de Clamart - ne pas utiliser pendant travaux et exploitation le bloc électrique du Colonel Fabien car il est saturé - les piétons doivent accéder plus aisément que ce n'est prévu.
Cou 8	*	*						*			*	*						R	<b>M. et Mme RICHARD</b> : habitent 26 Sentier des Garrements à Malakoff, ils font part de leurs inquiétudes et "revendications" : contestent le choix de tracé passant sous des habitations et dans des zones de carrières, demandent d'étudier un tracé alternatif en passant sous l'émissaire du SIAPP, d'éviter des dépenses inutiles telles que la sortie vers Issy, demandent la modification du dispositif de roulement (pneus au lieu de fer). Enfin ils trouvent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Tracé ligne																			
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale																			
	Interconnexion																			
	Interopérabilité Champigny																			
	Dvt économique et urbain gares																			
	Nuisances sonores et vibratoires																			
	Impacts paysage-environnement																			
	Impacts fonciers																			
Nuisances chantier																				
Nuisances matériaux et déblais																				
Nuisances forage tunnel																				
Chantier et communication																				
Mises en compatibilité																				
Autres problématiques																				
FAVORABLE																				
DEFAVORABLE																				
NON EXPRIME																				
																		incohérent que la DUP soit prononcée alors que les études techniques ne sont pas achevées.		
Cou 9	*	*						*			*	*	*				R	<b>M. et Mme JF.BARRE</b> : habitent 65 rue des Garments à Clamart, ils interrogent pourquoi les études techniques ne sont pas achevées avant lancement de la DUP et demandent que soit réétudié le tracé qui passe sous leurs maisons avec les risques d'effondrement dus à la présence de carrières, le tracé devrait passer sous l'émissaire du SIAPP, les pneus devaient être retenus, tous les déblais devraient être évacués par fer.		
Cou 10										*	*						R	<b>Mme J. DEPARIS</b> : habite 52 rue du Clos Montholon à Vanves et à coté du pavillon au n°44 déjà acquis par la SGP , elle a bien noté la procédure de référé préventif avant travaux, demande d'être informé et ce qui va advenir de cette parcelle au n°44 et demande qu'elle soit entretenue.		
Cou 11								*			*	*	*			*		<b>Commune de Vanves</b> : Projet d'intérêt majeur, rappelle que la commune s'est mobilisée pour la création de la gare de FVC; demande que les inquiétudes légitimes exprimées par les riverains soient prises en compte.		
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>10</b>				<b>3</b>	<b>13</b>		<b>2</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Vanves</b>
<b>COMMUNE DE CHÂTILLON</b>																				
Obs 1																	*	*	<b>Conseil syndical</b> 174 avenue de Paris : plusieurs questions : phasage des travaux de la gare, horaires et fréquence de la ligne, parkings à proximité, tarifs préférentiels pour les habitants de Chatillon, le rapport de la commission sera-t-il publique ?	
Obs 2	*	*						*					*					R	<b>M. et Mme PRAUD</b> :remettent projet de pétition pour un tracé alternatif suivant sur la commune de Malakoff les Bd Vigouroux et Stalingrad, afin d'éviter de passer sous leurs habitations dont beaucoup sont déjà construites sur des carrières ou remblais, ce qui suscite leurs inquiétudes quant à la sécurité et les nuisances d'exploitation (vibrations, bruits).	
Obs 3																		*	<b>M. C. DESPERILLET</b> : il constate que les lignes radiales existantes sont saturées, il faut donc des lignes orbitales, mais cela coûte fort cher, que fait on dans les grandes métropoles étrangères ?	
Obs 4																	*	*	<b>M. et Mme DERRIEN</b> : vaste projet attendu depuis longtemps mais "ne pas laisser de coté l'aspect sécuritaire".	
Obs 5					*													*	<b>M. JP.BOULET</b> : favorable au projet mais l'arrivée du T6 et la future gare du GPE vont transformer la station actuelle de la ligne 13 en gare de correspondance drainant un flux encore plus important de voyageurs. La station actuelle est déjà saturée aux heures de pointe avec des escaliers étroits, un élargissement des quais et des accès s'avère indispensable.	
Cou 1	*	*	*					*			*	*	*					R	<b>M. GUILLON</b> : habite, 11 impasse de Vanves à Malakoff, il est directement concerné puisque sa maison est située au dessus du tunnel, qui est à une profondeur de 10m au droit du bd des Frères Vigouroux, notamment aux droit de 2 immeubles de 5 étages aux fondations peu profondes. Il propose soit de déplacer l'axe de la gare, soit de faire passer le tunnel à une profondeur plus grande et sous l'émissaire du SIAPP. Il rappelle l'existence de carrières dans ce secteur et que le passage sous des carrières présente des risques graves d'effondrement et il fait état de la catastrophe de 1961 à Clamart qui a fait 21 morts (coupures de presse et photos jointes). Il demande "d'avoir	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
																		recours au principe de précaution" qui figure depuis 2005 dans la Constitution, en demande une application raisonnable en mettant tout en œuvre pour éviter des risques à très haute probabilité. Il demande que pour les déblais, leur évacuation se fasse de nuit par rail sachant que le bd des Frères Vigouroux est déjà saturé aux heures de pointes. Il demande enfin l'amélioration des accès à la nouvelle gare et à la ligne N depuis Malakoff et fait une proposition d'accès (escalator +ascenseur) près du Clos Montholon.		
Cou 2	*	*						*				*						<b>R</b> <b>Courrier remis par le président de l'association ARGC, M. BENKEMOUN</b> , 78 rue des Garrements à Clamart, déjà rencontré à 2 reprises sur Vanves et Malakoff. Elle est favorable au projet dans son principe, mais souhaite s'assurer que le projet s'effectue dans "l'intérêt général des usagers, et dans l'intérêt particulier des riverains du quartier de la gare de Clamart". Elle demande l'application d'un principe simple: la sécurité des personnes et des biens, et "la réduction maximale de nuisances doit primer sur tout autre considération". Elle joint à sa lettre l'analyse faite par le cabinet Hugo Lepage et le rapport d'un expert, conseiller en géotechnique et exploitation du sous-sol, que l'association ont mandaté. Le cabinet Hugo Lepage estime que le dossier soumis à enquête ne permet pas d'avoir "une vision d'ensemble du projet", que "faute d'avoir réalisé les études techniques nécessaires permettant d'identifier et de prévenir les risques (notamment des simulations de vibrations)", il n'est pas possible, rapport de l'expert Mr Fine à l'appui, d'apprécier l'utilité publique du projet et son impact environnemental réel, un bilan coûts-avantages ne pouvant être établi, et que la responsabilité de la SGP serait engagée faute pour elle d'avoir réalisé les études techniques nécessaires.		
Cou 3															*	*		<b>M. R. QUERNEE</b> : il propose de raccorder le tracé à la gare de Bagneux en prolongeant la ligne 13 jusqu'à Bagneux ce qui permettrait d'utiliser la ligne de garage existante et donc de faire des économies.		
Cou 4					*										*	*		<b>Association CARRO</b> : le collectif des Associations riveraines du RER B Robinson demande de conforter en priorité l'existant et donc le RER B, d'avoir des correspondances efficaces entre RERB, T6 ou bus et la ligne 15 sud, la desserte des pôles d'emploi de l'ouest. Elle estime que la gare de Chatillon-Montrouge ne sera pas un "échangeur confortable", 4 gares ou stations y seront seulement "juxtaposées".		
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	← <b>Occurrences sur les thèmes retenus commune de Châtillon</b>
<b>COMMUNE DE MALAKOFF</b>																				
Obs 1	*	*						*		*		*						<b>R</b> <b>M. D. DUCLOS</b> : habite 68 bd du Colonel Fabien à Malakoff, est contre le tracé actuel sous une zone pavillonnaire et immeubles, à l'emplacement d'anciennes carrières, il y aura forcément des mouvements de terrain. Il demande de revoir le tracé pour le cantonner sous les voiries existantes bd Frères Vigouroux et bd Stalingrad; le passage des trains sous les habitations va générer des vibrations et nuisances sonores, ce qui va dégrader la valeur de leurs biens. Il est également contre l'implantation du puits de ventilation dans le square Malleret Joinville. Il demande aux élus de la commune d'appuyer leur demande de modification du tracé.		
Obs 2	*	*						*				*						<b>R</b> <b>M. JL. ROULIER</b> : habite bd du Colonel Fabien à Malakoff, il remet au nom de l'association ARGC un dossier avec 2 annexes, dont une pétition représentant 102 logements, soit 200 à 300 personnes. Cf. courrier n°1 ci-après.		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 3										*		*						R <b>Mme C. LAURENTIE MINIER</b> : habite 25 bd des Frères Vigouroux, juste en face à la gare de Clamart, elle s'inquiète des nuisances sonores et pollution pendant les travaux.
Obs 4	*	*	*					*				*						R <b>Mme L. LEBLANC</b> : habite 79 bd du Colonel Fabien à Malakoff, n'est pas favorable au projet; aucune garantie n'est donnée sur la pérennité de nos habitations et l'absence de nuisances (sonores, vibrations), pas de risque 0 et pas de réponse rassurante de la SGP lors des réunions. Elle pose le problème de la sécurité des enfants à l'école Henri Barbusse du fait de la proximité du puits de ventilation implanté dans le square Malleret-Joinville, de même pour sa maison qui est juste à coté et demande que le puits soit déplacé sur le parking de la piscine. Elle demande en conclusion que soit étudié le tracé alternatif des riverains de l'association ARGC.
Obs 5	*														*			<b>M. JJ. GERARD</b> , habite 15 rue Belloeuve à Malakoff, demande que la future gare porte le même nom de Clamart que la gare SNCF actuelle.
Obs 6			*					*				*						R <b>Mme VIDELIER-SASSIER</b> : habite bd du Colonel Fabien à Malakoff, elle s'inquiète des vibrations futures et de leur incidence sur le sous-sol avec de nombreuses carrières non répertoriées; elle demande que les communes de Malakoff et Chatillon prennent toutes les mesures nécessaires, elle propose de déplacer le puits dans le petit parc clos plutôt que dans un parc ouvert au public.
Obs 7	*	*						*				*						R <b>M. J. PIERRARD</b> : habite 8 rue Malleret-Joinville, est contre ce projet passant sous une zone pavillonnaire et immeubles construits sur d'anciennes carrières, il demande de revoir le tracé pour le cantonner sous les voiries existantes bd Frères Vigouroux et bd Stalingrad jusqu'à la gare de Chatillon-Montrouge. Le passage des trains sous les habitations va générer des vibrations et nuisances sonores, voire des lézardements. Il demande aux élus de la commune de faire changer le tracé.
Obs 8	*	*																R <b>Mme M. PIERRARD</b> : habite 8 rue Malleret-Joinville, est contre le tracé choisi pour des raisons financières et de vitesse au détriment des habitants du quartier alors que d'autres solutions existent, elle demande à la SGP de les écouter.
Obs 9										*		*						R <b>Anonyme</b> : demande de surveiller les mouvements des immeubles pendant le creusement du tunnel et pas seulement pour les vibrations.
Obs 10								*	*			*						R <b>Mme illisible</b> : est favorable au projet mais il ne faut pas détériorer le patrimoine des habitants, les immeubles étant construits sur des sous-sols instables avec carrières.
Obs 11								*				*						R <b>Anonyme</b> : Elle rappelle qu'il y a souvent des effondrements lors du creusement des tunnels, favorable si travaux sous contrôle.
Obs 12										*					*			<b>Mr J. DELU</b> : demande qu'on surveille le bruit autour des stations et zones de travaux.
Obs 13								*		*		*						R <b>Anonyme</b> : s'inquiète des conséquences des travaux pour leur immeuble, demande comment cela va se passer.
Obs 14														*		*		<b>Mr L. THIRRIOT</b> : habite 66 rue Paul Vaillant Couturier, il fait état de l'annonce récente du STIF d'augmenter de 3% au 1/01/14 les tarifs des transports, cette hausse se cumulant à l'augmentation de la TVA; il en déduit que le GPE va

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champagne	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 15	*	*						*				*						R <b>Anonyme</b> : est contre ce tracé, du fait des risques géologiques entraînant affaissements et effondrements; propose le tracé alternatif passant par les bd des Frères Vigouroux et Stalingrad. Estime "non recevable" l'argument de la SGP concernant le rayon de courbure en comparaison d'autres secteurs.
Obs 16	*	*									*							R <b>Mr C. MARQUES</b> : habite 21 rue Carnot, est pour le tracé alternatif pour ne pas subir les "conséquences fâcheuses" du projet. Il s'inquiète pour sa fille qui va l'école Barbusse qui est directement impactée par les travaux.
Obs 17	*			*								*				*		<b>Anonyme</b> : "Bravo" pour le projet de ligne 15, apprend avec satisfaction que les déblais seront évacués par fer. Il rappelle sa proposition de rapprocher l'accès à la gare du carrefour du Clos Montholon (extrémité des quais SNCF).
Obs 18	*	*						*				*						R <b>Mme L. TURPIN</b> : habite 7 rue du Général Malleret Joinville. Elle rappelle que si l'on peut comprendre l'intérêt public du projet, il ne doit pas être mené au détriment des intérêts privés. Le dossier montre que la SGP a identifié de nombreux risques susceptibles d'avoir des conséquences sur le bâti existant mais n'a pas procédé à l'ensemble des études permettant de "quantifier" ces risques. Elle estime en conséquence qu'il n'est pas possible d'apprécier le caractère d'utilité publique du projet et qu'un éventuel arrêté de DUP sera "entaché d'illégalité". Elle estime que l'obligation morale de SGP de risque 0 n'a "aucune valeur juridique". Elle constate que la SGP ne prend aucun engagement concret, elle parle de "délit de risque causé à autrui", "d'infraction pénale" ...Elle estime que les habitations sont des "zones sensibles" tout comme les hôpitaux. En ce qui concerne sa situation particulière, elle ne comprend pas pourquoi le tracé alternatif longeant les bd des frères Vigouroux et bd Stalingrad n'est pas retenu, la sécurité des habitants et la préservation des biens devraient être "la première préoccupation" de la SGP. Pour limiter les nuisances d'exploitation, la SGP se doit d'approfondir gare et tunnel à une profondeur de 40m comme la ligne 14 et mettre en place des équipements absorbant les vibrations.
Obs 19	*	*		*				*				*	*					R <b>Mme CARLIER</b> : habite 7 villa Geneviève, elle alerte sur ses inquiétudes: elle demande de limiter les risques et nuisances pendant les travaux et après: nuisances sonores, vibrations, risques de fissures, effondrement de terrain...; elle demande que le tracé passe Bd de Frères Vigouroux sous l'assainissement, que les déblais soient évacués par rail, qu'un accès sécurisé soit maintenu pendant les travaux pour aller à la gare, qu'un accès soit créé depuis le Clos Montholon pour accéder aux bus. Elle souhaite aussi des places de parking.
Obs 20	*	*						*				*						R <b>Mr J. GASBARIAN</b> : habite 9 rue du Général Malleret Joinville, il est contre le tracé qui passe sous des habitations denses avec des carrières aux limites imprécises, un tracé alternatif est possible sous le bd Stalingrad, le cimetière, fort de Vanves. Il fait état d'une carrière existante dans son jardin et que sa rue est interdite aux camions de +3,5t. Il ne comprend pas pourquoi la SGP ne pourrait pas modifier l'angle du tracé en gare de Clamart
Obs 21	*	*						*			*	*						R <b>M et Mme P.CATALDI</b> : habitent 1bis rue Carnot, font part de leurs inquiétudes: profondeur insuffisante en gare de Clamart, problème des vibrations, des nuisances pendant les travaux, manque de garanties à longue échéance, comment seront pris en charge les dégâts faits pendant les travaux et après la mise en service, places de parking insuffisantes pour la gare de Clamart. Il demande une réponse sur la proposition de "tracé de remplacement".

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
Obs 22	*	*															R	<b>M. PACHKOFF</b> habite 3 rue Charles Baudelaire, refuse tout tracé sous des pavillons dans une zone de carrières, demande par mesure de sécurité d'enterrer le tunnel suffisamment profond comme le métro de Londres.	
Cou 1	*	*					*					*						R	<b>M. JL. ROULIER</b> , membre de l'association ARGC, d'une pétition de 102 foyers pour un tracé alternatif. Du fait de la présence de carrières ou de remblais précaires sous leurs maisons qui provoque des effondrements ou tassements entraînant fissures et dégradations, le creusement d'un tunnel ne peut qu'aggraver la situation et leurs inquiétudes. Les incertitudes liées au problème de la transmission des vibrations, une fois la ligne terminée, ne peuvent que renforcer ces inquiétudes. Plusieurs centaines de personnes étant impactées, cela "mérite bien des études supplémentaires pour étudier le tracé alternatif proposé". Au cas où une étude sérieuse démontrerait son impossibilité technique, il est demandé à la SGP d'approfondir le tunnel surtout aux abords de la gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart. Ce courrier est adressé également aux élus.
Cou 2	*	*	*				*					*	*					R	<b>Mme F. MONTAGNE</b> : habite 12 rue Carnot, est d'accord sur l'utilité publique du projet mais beaucoup de points inquiétants, sans réponse précises dans le dossier. Nombreuses interrogations et demandes : évacuation des gravats, dispositifs antivibratoires, gare plus profonde en passant sous l'émissaire SIAPP, tracé à revoir pour raisons de sécurité afin d'éviter au maximum de passer sous les habitations, sorties de la gare de Clamart pas toutes judicieuses.
Cou 3	*	*					*					*						R	<b>M. JC. LAURENT</b> : habite 13 rue Drouet-Peupion, il rappelle que le dossier préconise de "privilégier une insertion du tunnel sous les voies publiques existantes" ce qui n'est pas du tout le cas puisque le tracé traverse des zones fortement urbanisées. Rue Drouet Peupion, le ciel de la carrière se trouve à 5,20m sous la chaussée avec des galeries de 1,75m, les risques d'affaissement, de fontis sont très importants, la consolidation des fondations, les "injections de coulis sont très aléatoires et ne garantissent pas des dangers encourus". Il demande en conséquence que soit étudié un tracé passant par les voies publiques existantes bd des Frères Vigouroux et de Stalingrad.
Cou 4	*	*					*					*						R	<b>M. et Mme FAU</b> : habitent 28 rue Georges Henri, déplorent manque d'informations précises sur le projet, font des remarques et suggestions : l'essentiel est de sécuriser les personnes et habitations, pourquoi prendre le risque de faire passer le tunnel sous des maisons individuelles truffées de carrières alors qu'un tracé est possible sous le bd Stalingrad, pourquoi ne pas approfondir la gare de Clamart, pourquoi pas un métro sur pneu que sur fer.
Cou 5	*	*	*				*								*			R	<b>M. P. BERNARD et Mme AMADE</b> : habitent 28 sentier des Garmants, font part de leurs observations -dessertes de la gare de Clamart: proposition notamment d'un nouvel accès proche de place du clos Montholon, qui serait plus utile aux habitants de Malakoff (quartier de la rue du Colonel Fabien, quartier de Garmants), -influence de ces dessertes sur le positionnement de la gare: plus au nord et plus inclinée par rapport aux voies SNCF, permettant d'échapper à la contrainte du réseau SIAPP, - tracé de la ligne : proposition d'approfondissement de la gare de Clamart et modification du profil en long entre Clamart et Chatillon, ils proposent des tracés alternatifs en plan, tirant profit de leur proposition de "pivotement" de la gare de Clamart, -posent la question de la vitesse effective des trains entre stations et reposent la question de l'option pneus moins nuisante, - positionnement de l'enquête dans le temps : ou trop tôt, ou trop tard ?
Cou 6	*	*					*					*						R	<b>Mr E. VALENTE</b> : habite 28 rue Carnot, déplore que la SGP ne réponde pas avec précision aux questions, demande qu'on étudie le tracé alternatif, pour éviter de passer sous les carrières qui fragilisent les maisons. Il demande que la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		gare de Clamart soit réorientée et approfondie, ce qui permettrait de passer le tunnel sous le collecteur du SIAPP.
Cou 7	*	*		*				*				*	*					R <b>Mme G. GUILLON</b> : habite 18 rue Carnot, "surprise" d'avoir à se prononcer sur un projet qui n'est pas finalisé, beau projet répondant à un besoin mais beaucoup d'inquiétudes pour les riverains, les risques sont réels (glissements de terrain, fissures habitations, vibrations...) et les réponses apportées n'apportent aucune garantie. Pourquoi choisir un tel tracé, alors qu'un tracé sous le Bd Stalingrad permettrait d'éviter riverains et zones de carrières, pourquoi ne pas approfondir la gare de Clamart pour passer sous l'émissaire du SIAPP, alors que le projet à -15m au droit du bd Vigouroux, il faut aussi prévoir des dispositifs antivibratoires. Demande que la totalité des déblais se fasse par fer la circulation étant déjà saturée. Concernant les accès à la gare, elle estime que la sortie vers Issy n'est pas indispensable et en plus pas sécurisée du fait d'un long tunnel, il serait préférable d'aménager une sortie vers Malakoff/Clos Montholon avec ascenseur PMR.
Cou 8	*	*						*				*						R <b>Mme S. HUDELLOT et M. S. MARCHAND</b> : habitent 22 rue des Garmants, sont favorables au projet mais tiennent à faire part de leurs interrogations et inquiétudes :-compte tenu de la grande vitesse du métro (pas de pneu) et de la faible profondeur, quelle assurance de ne pas ressentir les vibrations, - quelle assurance vis à vis des mouvements de terrain du fait des zones de carrières, - quelles mesures seront prises si les maisons subissent des dégradations pendant travaux ou en phases exploitation, - comment le quartier déjà saturé va absorber le flux supp.de trafic routier pendant les travaux. Demande que tous les déblais soient évacués par fer. Demande qu'un tracé à plus grande profondeur et qui suivrait les axes de circulation soit étudié.
Cou 9	*	*						*				*	*					R <b>M. et Mme BONHOMME</b> : habitent 15 rue Carnot, grand projet mais qui engendre de grandes nuisances. Ils ne comprennent pas pourquoi le tracé passe sous des immeubles alors que le bd de Stalingrad est tout indiqué. Le départ du tunnel de la gare de Clamart est trop peu profond (-15m).Le projet va apporter des nuisances très graves (fissures, vibrations, bruit) et embarras multiples pour les riverains.
Cou 10	*	*	*					*			*	*			*			R <b>M. et Mme LIGNON</b> : habitent 16 rue des Roissys, juste au-dessus du futur métro, font des remarques et ont de nombreuses interrogations et inquiétudes: - garanties sur les impacts à terme du fait des vibrations, carrières existantes, répercussions sur leur maison..., - pourquoi un tracé alternatif évitant de passer sous un quartier pavillonnaire, n'a t'il pas été étudié, - quelles mesures de sécurité pour la bouche d'aération à proximité de l'école H.Barbusse. Ils posent la question de la pertinence du calendrier de l'enquête publique, alors que les études techniques ne sont pas terminées. Ils demandent un tracé pertinent pour tous.
Cou 11	*	*						*				*	*					R <b>Mme BOVIS</b> : habite 11 rue Carnot, demande une plus grande sagesse dans le projet en tenant compte des revendications légitimes des riverains : gare plus profonde afin de préserver les habitants de l'impasse de Vanves, prendre un tracé évitant les zones habitées, longeant voie ferrée et cimetière, évacuer les gravats par rail, poser systématiquement des dispositifs antivibratoires
Cou 12	*	*		*				*				*						R <b>Mr C. CEZARD</b> : habite 9 impasse de Vanves, juste au-dessus du tracé qui passe à -15m à cet endroit, demande de remanier le tracé pour éviter les habitations et carrières, craintes quant aux nuisances sonores et vibratoires, trouve inutiles et insécurisées les accès prévus à la gare, voudrait un accès Malakoff/Clos Montholon.
Cou 13	*	*		*				*				*	*					R <b>idem</b> observation n°7

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 14	*			*				*				*					*	<b>Commune de Malakoff</b> : elle se réjouit de ce projet de TC, a conscience des inquiétudes des riverains concernés et demande que les solutions alternatives proposées par les riverains soient étudiées "avec objectivité et grande attention" avec un bilan avantages-inconvénients. Elle souhaite que toutes les dispositions techniques soient prises et que des réponses précises et garanties soient apportées aux riverains sur les sujets des tassements de terrain et vibrations. Elle demande que l'accès coté Malakoff soit amélioré et sécurisé et qu'il soit accessible aux PMR et que la gestion des déblais par fer soit optimisée. Enfin elle demande que le nom de Malakoff apparaisse pour la future gare s'il est fait mention des communes desservies.
Cou 15	*	*						*		*		*	*				*	R <b>Mlle DOCLEX</b> habite 17 rue Carnot, elle demande de faire le nécessaire pour garantir au maximum l'absence de nuisances et demande à cet effet: que des systèmes anti-vibration soient mis en place, que la gare soit plus profond (au moins 40m) afin que les riverains gardent leur confort de vie, que le tracé évite le plus possible les maisons et longe les voies ferrées, que les déblais soient évacués par le fer. Elle demande enfin, que compte tenu que les dégâts causés par les vibrations ne pourront se constater que sur un très long terme, l'indemnisation des propriétaires soit prévue sur une longue durée d'au moins 20 ans.
Cou 16	*	*	*					*		*	*	*	*					R <b>M. M. BIHET</b> : habite 17 rue Carnot, au droit du tracé du tunnel et demande l'enfouissement "le plus profondément possible" de la gare de Clamart, que le tracé suive au plus près celui de la voie SNCF, qu'il soit posé un système anti vibration sous les rails, que les déblais soient évacués par fer. Il demande que "tout soit mis en œuvre" pour réduire le plus possible la pollution de l'air et sonore au droit du puits de ventilation près de l'école. Il demande enfin que la SGP garantisse, en cas de problèmes sur les constructions, l'indemnisation rapide du propriétaire sur une durée de 20 ans.
Cou 17	*	*						*				*						R <b>Mr JL. ROULIER</b> : membre de l'association ARGC, il complète son courrier du 12/10/13 (courrier n°1) en remettant 31 pétitions supplémentaires pour un tracé alternatif au tracé proposé qu'il juge dangereux et s'étonne à nouveau "du manque de cohérence de la SGP" qui dit vouloir "privilégier une insertion du tunnel sous les voies publiques existantes". Il n'accepte pas "que soit mis en péril ce qui fait notre vie".
Cou 18		*	*															R <b>M. X</b> remet des photos d'emplacements possibles pour l'implantation de puits de ventilation pour le tracé alternatif.
Cou 19	*	*						*				*	*					R <b>M. et Mme A. BOHAR</b> : Habitent 30 sentier des Garmants, ils s'opposent au projet actuel passant sous une zone pavillonnaire et "représentant un danger potentiel" et demandent de privilégier un tracé sous les voies publiques existantes. Ils demandent que la gare et le tunnel soient suffisamment profonds afin de réduire les nuisances sonores et vibrations, et l'évacuation des déblais par le fer.
Cou 20	*	*						*				*	*					R <b>M. J. GOMES</b> : habite 15 impasse de Vanves et donc à proximité de la future gare, il est opposé au tracé initial et demande de faire passer le tunnel sous les voies existantes et le plus profondément possible pour réduire au maximum les nuisances. Il demande la pose de dispositifs anti-vibrations et l'évacuation des déblais par le fer.
Cou 21	*	*						*				*	*					R <b>M. M. VALENTE</b> : Habite 35 rue des Garmants, il voudrait avoir "une clarification précise du tracé prévisionnel", il a signé la pétition pour le tracé alternatif évitant les zones d'habitations. Il demande que la gare et le tunnel soient plus profonds comme à Chatillon, pour réduire les nuisances. Il s'étonne du choix du roulement fer et non pneumatique. Il aborde le problème de l'insécurité dans les transports, notamment au niveau des interconnexions.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 22	*	*						*				*					R	<b>M. et Mme PIGUET</b> : habitent 6 rue Carnot, ils font part de leurs inquiétudes et ont signé la pétition concernant le tracé alternatif passant sous les axes routiers; ils demandent que le tunnel soit approfondi et passe sous l'émissaire SIAPP.
Cou 23	*	*						*				*	*				R	<b>M. et Mme LELIEVRE</b> : habitent 11 rue Drouet-Peupion, ils demandent que soient pris en compte leurs observations : s'opposent au tracé actuel qui doit être modifié pour limiter les risques, « la priorité doit être donnée à la sécurité des personnes et des biens », la gare souterraine doit être plus profonde, le tunnel devant passer sous l'émissaire SIAAP, les dispositifs anti-vibrations doivent être installés systématiquement, la SGP ne donnant aucune garantie quant aux nuisance sonores et vibratoires, évacuation des déblais par le rail.
Cou 24	*	*						*				*					R	<b>Mme J. HOCHEDÉ</b> : habite 220 avenue Marguerite Renaudin à Clamart, elle a signé la pétition pour le tracé alternatif pour éviter le passage sous une zone pavillonnaire. Elle s'inquiète des vibrations, de la faible profondeur du tunnel, de la modification du sous-sol par le passage du tunnel dans la nappe d'eau souterraine.
Cou 25	*	*						*				*	*				R	<b>Mme GENIN</b> : habite 27bis rue Carnot, les termes de sa lettre sont identiques à celle de la lettre N°23 de M. et Mme Lelievre.
Cou 26	*	*						*				*					R	<b>Mme DRONNE</b> : habite 28 rue Carnot, elle ne veut pas que son cadre de vie soit "menacé" par le projet, elle a signé la pétition pour un tracé alternatif évitant de passer sous les habitations et demande que la gare de Clamart soit plus profonde; Elle demande que les dispositifs antivibratoires soient installés systématiquement.
Cou 27	*	*						*				*					R	<b>M. W. ROOSLI</b> : habite 37 rue des Garmants, il demande que le tracé alternatif soutenu par les habitants et qui permet d'éviter les habitations, soit pris en considération car il permettrait de limiter les risques.
Cou 28	*	*						*				*					R	<b>M. JC. LAURENT</b> : habite 13 rue Drouet Peupion et remet une lettre identique à celle déjà déposée le 20/10/13 (courrier n°3)
Cou 29	*	*						*				*	*		*		R	<b>M. M. BENARD</b> : habite 79 bd du Colonel Fabien, s'étonne d'une DUP alors que les études ne sont pas terminées, tous les risques ne sont ni étudiés ni évalués dans un quartier "jugé à haut risque" du fait des carrières. Aucune garantie n'est donnée pour minimiser les nuisances, demande l'étude d'un autre parcours longeant le chemin de fer et d'approfondir la gare et de passer sous le tunnel SIAPP. Demande de sécuriser l'école H.Barbusse.
Cou 30	*	*	*							*							R	<b>Mme B. GORIN</b> : habite 12 rue Georges Henri, elle est d'accord avec la pétition pour le tracé alternatif, le tunnel va fragiliser leurs maisons; elle demande des garanties. Elle propose de déplacer le puits de ventilation dans le terre-plein. Elle pose le problème de la dévalorisation inévitable de leur maison, du fait de la présence du tunnel en dessous.
Cou 31	*	*						*				*	*				R	<b>M. P. FOURNEL</b> habite 39 bd des Frères Vigouroux, il ne met pas en cause le fond du projet mais le tunnel passant à -15m, il s'inquiète des vibrations et nuisances sonores qu'il devra subir du fait de cette faible profondeur; il a déjà assisté à 2 effondrements dans ce secteur et demande pourquoi des tracés alternatifs sous les voies publiques n'ont pas été envisagés. La circulation étant déjà problématique bd des Frères Vigouroux, il veut être certain que les déblais seront évacués par train. Il demande que des garanties soient apportées pour l'absence de nuisances et de sécurité pour les travaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
Cou 32	*	*						*					*					R	<b>M. BENKEMOUN</b> habite 78 rue des Garmants à Malakoff, il fait part de ses inquiétudes concernant l'implantation et la profondeur de la future gare de FVC. Schémas du dossier d'enquête ou de documents SGP à l'appui, il constate que le rail du tunnel au droit de la gare est à -27m et qu'il en résulte que la profondeur du ciel du tunnel au droit de l'impasse de Vanves est à -15m ce qu'il juge très insuffisant. Le tracé passe de part et d'autre de la gare avec une faible profondeur dans des zones 100% habitées et présentant des carrières ou fontis, en complet désaccord avec un des objectifs d'études de la SGP : "privilégier une insertion sous les voies publiques existantes". Il pose la question du principe de précaution, "la sécurité des personnes et des biens n'est elle pas un objectif majeur?". Il demande que la SGP étudie une solution alternative et fait une proposition de tracé (tunnel dans la couche calcaire et passant sous l'émissaire du SIAPP, soit 10m de profondeur supplémentaire, identique à la profondeur de 37m de la gare de Chatillon-Montrouge "Quelques minutes supplémentaires pour les usagers ne sont rien en comparaison des risques et nuisances causés aux riverains". Il joint l'article de presse paru récemment sur un forage qui menace un village alsacien d'effondrement.	
Cou 33	*	*		*				*					*					R	<b>M. et Mme P. AVRIL</b> habitent 39 sentier des Garmants : ils soutiennent l'association ARGC et font des réserves sur le projet : le tracé proposé est "une menace injustifiée sur la sécurité" et ils demandent de revenir sur ce choix et d'approfondir le tunnel; ils demandent de revenir à la technologie pneus au lieu du fer et de revoir les accès de la gare de Clamart en créant notamment un accès coté Clos Montholon.	
Cou 34	*	*	*															R	<b>Compléments d'informations à l'observation n°17 de M. ROULIER</b> : Il joint des photos d'emplacements possibles pour l'implantation de puits de ventilation pour le tracé alternatif.	
<b>Total</b>	<b>4 7</b>	<b>4 6</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>1 7</b>	<b>4 3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5 1</b>	← <b>Occurrences sur les thèmes retenus commune de Malakoff + pétition de 133 « logements »</b>
<b>COMMUNE DE MONTRouGE</b>																				
Obs 1				*													*	*		<b>M. A. BOUCHEZ</b> : étant donnée la profondeur de la gare, il préfère une batterie d'ascenseurs aux escalators et escaliers, il demande si on a prévu des connexions faciles pour les PMR entre T6 et la ligne 15sud , Il demande si des clauses sont prévues dans les appels d'offres pour respecter le taux d'emploi de 6% de personnes en situation d'handicap.
Obs 2																	*		R	<b>Mme M. BAILLY</b> : elle s'étonne qu'il n'y ait pas de plan d'occupation des sols concernant Montrouge dans le dossier I. Elle ne voit pas dans le dossier le contre-projet évoqué en réunion publique, ni le plan d'expropriation pour la gare de surface.
Obs 3				*														*		<b>Mme MOREL</b> : elle pose le problème des personnes à handicap autre que moteur, notamment la sensibilisation et formation du personnel d'accueil des gares pour les personnes désorientées (Alzheimer, ...), pour les personnes à handicap auditif, il est nécessaire de diffuser l'info par bandeaux lumineux.
Obs 4																		*		<b>M. A. BRUN</b> : il estime que le dossier est complexe mais clair et lisible, c'est un projet d'importance pour la région parisienne et va permettre de revoir les relations entre Paris et la banlieue et permettra le développement socio-économique. Il espère qu'il n'y aura pas de frein, ni administratifs, ni financiers susceptible de retarder le projet.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Tracé ligne																			
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale																			
	Interconnexion																			
	Interopérabilité Champigny																			
	Dvt économique et urbain gares																			
	Nuisances sonores et vibratoires																			
	Impacts paysage-environnement																			
	Impacts fonciers																			
Nuisances chantier																				
Nuisances matériaux et déblais																				
Nuisances forage tunnel																				
Chantier et communication																				
Mises en compatibilité																				
Autres problématiques																				
FAVORABLE																				
DEFAVORABLE																				
NON EXPRIME																				
Obs 5																	*	<b>M. R. MILLEFEUX</b> : l'accessibilité aux PMR ne doit pas être partielle et étendue à tout le réseau.		
Obs 6	*			*						*							*	<b>Mr P. QUERRIOUX</b> : il pose la question de l'implantation de la station de Chatillon-Montrouge et estime qu'on aurait pu éviter l'expropriation de plusieurs pavillons à l'angle de l'avenue Marx Dormoy et des avenues de la Marne et Jean Jaurès. Il demande si le parking qui serait prévu à proximité par la ville de Montrouge est destiné aux usagers.		
Obs 7	*									*								<b>R Mme M. BAILLY</b> : complète l'observation n°1, sa maison est en limite d'expropriation pour la gare, elle demande s'il y aura concertation avec les riverains pour les nuisances pendant les travaux. Elle regrette ce projet avec expropriation et demande pourquoi le scénario 3 au dossier n'a pas été retenu.		
Total	2	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5	0	2	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Montrouge
<b>COMMUNE DE BAGNEUX</b>																				
Obs 1								*									*		<b>M. TREVILLATO</b> de Bagneux - se déclare favorable au projet ; - s'interroge sur les nuisances en matière de vibrations de la ligne 15 lors de son exploitation (circulation des trains) du fait qu'il vient d'acquiescer un logement dans un programme de construction en cours de réalisation sur le tracé du tunnel. Il demande s'il y a des mesures particulières à prescrire au maître d'ouvrage et s'il y a des garanties sur l'absence de gêne perceptible par les personnes et sur l'absence de dégradation de la construction (T8).	
Obs 2							*							*			*		<b>M. LE MAGADON</b> de Bagneux - considère que le projet va redynamiser le quartier situé autour de la gare et la ville de Bagneux (T7) ; - souligne que la concertation avec les habitants va permettre d'aplanir les difficultés et anticiper les problèmes de nuisances qui vont se produire pendant quelques années. Il déclare : « Il sera nécessaire en permanence d'être à l'écoute des habitants » (T14).	
Obs 3							*										*		<b>M. HANNOTIAUX</b> , Président de Sud Environnement - estime que le dossier est de bonne qualité (T16); - considère que les hypothèses à utiliser pour dimensionner le trafic sont probablement plus proches de l'hypothèse basse que de l'hypothèse haute, compte tenu de l'évolution du contexte économique et démographique et surtout tant que tous les tronçons du réseau ne seront pas réalisés et en particulier celui qui va relier le tronçon Sud avec Nanterre et la Défense (T16); - préconise que la politique de densification qui sera mise en œuvre tout au long du tracé prennent en compte les recommandations de la pièce G5 de l'étude d'impact (T7).	
Obs 4							*												<b>Anonyme</b> de Bagneux - s'interroge sur les risques pendant le percement du tunnel et lors de son exploitation. Il exprime « toutes réserves par rapport aux dégradations possibles (T8) ;	
Obs 5											*								<b>Mairie de Bagneux</b> - a annexé au registre une délibération du conseil municipal s'opposant fermement à l'itinéraire tel qu'il est inscrit au	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
																		Schéma Directeur D'Evacuation des Déblais et qui « exige qu'il soit modifié de sorte à ce que l'évacuation par la RD920 se fasse à partir de la rue de Verdun (T12).		
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Bagneux
<b>COMMUNE D'ARCEUIL</b>																				
Obs 1		*														*	*			<u>M. PERBAL d'Arcueil</u> - se déclare favorable au projet ; - déplore que le tracé du tronçon des Hauts de Seine se rapproche autant de Paris et en particulier du parcours du tramway, défavorisant ainsi les communes de Chatillon, Clamart et Meudon (T2) ; - regrette que la première phase du projet n'intègre pas le tronçon de la ligne rouge qui va jusqu'à La Défense (T16).
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune d'Arcueil
<b>COMMUNE DE CACHAN</b>																				
Obs 1			*																	<u>M. CADE de CACHAN</u> - souhaite connaître le niveau de bruit sur la voie publique au niveau du puits situé près du jardin panoramique de Cachan (T3).
Obs 2							*													<u>Mme GENTIL de CACHAN</u> - demande des informations sur la durée et l'intensité des nuisances sonores, les vibrations et dégradations possibles, la location des capteurs d'absorptions des vibrations (T8).
Obs 3				*																<u>M. EPIARD de CACHAN</u> - demande s'il est prévu de réaménager et rouvrir l'accès sous les ponts de l'autoroute, en face du jardin panoramique, pour pouvoir accéder à la gare de Villejuif IGR (T4).
Obs 4				*																<u>M. RUCKLY de CACHAN</u> - fait une description de l'état du passage existant sous l'autoroute pour relier le quartier du Coteau de Cachan à la future gare de Villejuif IGR et souligne que les conditions de sécurité ne sont pas réunies actuellement (T4).
Obs 5		*																		<u>M. RAGU de CACHAN</u> - se demande quelles sont les possibilités de construction (cave, parking) en profondeur au dessus du tracé du tunnel (T2).
Obs 6															*					<u>M. ROUY de CACHAN</u> - déplore que la réalisation du projet GPE n'ait pas commencé par la ligne ouest n°18 ce qui aurait permis de réaliser des opérations d'urbanisme importants dans le secteur Université/CEA (T16) ; - considère que le tracé de la ligne 15 au milieu de villes déjà très denses ne permettra pas, à la même échelle, la réalisation d'implantations immobilières nouvelles (cf. pièce G5) (T7) ; - demande ce qu'il est prévu pour l'accès au quai du RER dans la direction sud Massy/Robinson à la gare d'Arcueil/Cachan (T4).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 7													*					<b>M. GUION de CACHAN</b> - demande si l'impact sur les fondations existantes ont été suffisamment étudiées, en sachant que dans le quartier du Coteau, les terrains sont marneux et argileux avec des pentes de terrain de 13 à 15% au niveau de la rue des Vignes (T13).
Obs 8	*			*														<b>Mme CAZE de CACHAN</b> - intervient par rapport au cheminement vers la gare de Villejuif IGR à partir du quartier du Coteau : traversée du parc, passage sous autoroute, sécurité (T4) ; - demande ce qu'il est prévu en matière de parkings et de leur tarification autour de la gare Arcueil/Cachan (T4) ; - demande quels sont les moyens de transports en commun prévus pour amener les habitants du Coteau vers la gare d'Arcueil/Cachan afin de réduire les circulations automobiles, surtout en heure de pointe (T4) ; - propose la création d'un dépose-minute et parking deux-roues auprès de la gare (T4) ; - souhaite que la gare d'Arcueil/Cachan soit une construction lumineuse avec des couleurs vives et chaudes et que son architecture intègre dès sa conception des structures permettant sa maintenance et les interventions de nettoyage pour une sécurité optimale des opérateurs (T1).
Obs 9								*										<b>M. DIDIER de CACHAN</b> - se demande si l'impact des vibrations sur les fondations et du bruit causé par le passage des rames a été suffisamment étudié (T8).
Obs 10															*			<b>M. MOUSSA de CACHAN</b> - déplore l'absence de projections chiffrées sur le nombre de voyageurs prévus par jour, l'incidence de la nouvelle ligne sur le nombre de voyageurs sur la ligne du RER B et des autres lignes en correspondance. Il recommande de rééquilibrer au nouvel équilibre qui va s'établir (en nombre de voyageurs par jour) sur les différentes lignes du réseau (T16).
Obs 11				*										*				<b>Comité de Quartier de Cachan Ouest</b> - exprime les souhaits et les attentes des usagers du quartier formalisés dans un cahier de préconisations joint au registre d'enquête en mettant en exergue deux des dix suggestions : <ul style="list-style-type: none"> <li>Organiser les parcours et les accès pour tous les usagers afin d'en garantir ou d'en améliorer la fluidité et la qualité (T4) ;</li> <li>Mettre en place un comité de suivi et d'animation de l'espace gare afin que les usagers et les riverains soient associés étroitement aux principales décisions concernant la gare et son environnement pendant les phases d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du projet (T14).</li> </ul>
Obs 12				*										*				<b>Comité de Quartier du Coteau de Cachan</b> - demande : <ul style="list-style-type: none"> <li>Un système de dépose-minute efficient ;</li> <li>Un système bien conçu et gratuit pour les deux-roues avec une capacité suffisante ;</li> <li>Une étude approfondie des modalités de sortie de la gare ;</li> <li>Une liaison sécurisée pour rejoindre la gare de Villejuif IGR à partir du quartier du Coteau (T4).</li> </ul> - souhaite qu'il y ait une véritable concertation avec les habitants (T14).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Tracé ligne																			
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale			*																
	Interconnexion																			
	Interopérabilité Champigny																			
	Dvt économique et urbain gares																			
	Nuisances sonores et vibratoires																			
	Impacts paysage-environnement																			
	Impacts fonciers																			
Nuisances chantier																				
Nuisances matériaux et déblais																				
Nuisances forage tunnel																				
Chantier et communication													*							
Mises en compatibilité																				
Autres problématiques														*						
FAVORABLE																				
DEFAVORABLE																				
NON EXPRIME																				
Obs 13				*														<b>Mme DEVOS de CACHAN</b> - sollicite la réalisation de facilités d'accès à la gare de Villejuif IGR pour les habitants du centre-ville : réalisation par exemple d'un souterrain à faible pente (T4).		
Obs 14				*										*				<b>Association Val de Bièvre à Vélo (Antenne MDB)</b> - souligne « qu'il est très important pour cette nouvelle infrastructure de transport que toutes les conditions d'une bonne intermodalité vélo/méto et marche/méto soient pensées à la fois globalement et dans le détail ». Cela doit se traduire en particulier pour le vélo par des stationnements adaptés et des itinéraires de rabattement ainsi qu'une offre de service vélo au niveau des gares (T4) ; - suggère la création d'un « Comité Vélo » de la ligne 15 rassemblant toutes les parties concernées par l'intermodalité (T14).		
Obs 15				*												*		<b>Mairie de L'HAYE-les-Roses</b> - demande la réalisation du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly de qui permettra d'assurer le rabattement vers la ligne 15 des populations des territoires qu'elle traversera (T16) ; - suggère de prévoir l'adaptation des lignes de bus afin de relier la commune de L'HAY-les-Roses aux gares les plus proches de la ligne 15 : Cachan, Villejuif IGR et Villejuif Aragon (T4).		
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Cachan</b>
<b>COMMUNE DE VILLEJUIF</b>																				
Obs 1		*																	<b>Anonyme de Villejuif</b> -demande les potentialités de construction par exemple d'un parking souterrain au dessus du tunnel (T2).	
Obs 2			*																<b>M. PELLETIER de VILLEJUIF</b> - demande de connaître l'impact de la création d'un puits sur le parking situé en face chez lui sur le plan des nuisances sonores, visuelles et odorantes. Y-aura-t-il une présentation des projets de construction des ouvrages annexes aux riverains de ces opérations ? (T3)	
Obs 3				*			*										*		<b>M. LAPEYRE de VILLEJUIF</b> - souligne que les bassins d'emplois puissent bénéficier de ces infrastructures, qu'ils soient privés ou publics (hôpitaux Henri Mondor, IGR de Villejuif,...) (T7) ; - souhaite qu'une attention particulière soit portée pour l'accès des personnes à mobilité réduite (T4) ; - regrette que la ligne ferroviaire de la petite ceinture n'ait pas fait l'objet d'un aménagement depuis des années (T16).	
Obs 4				*										*					<b>Mme ABOURS Sylvie de VILLEJUIF</b> - met en avant le risque que l'émergence de nouvelles solutions de transport collectif se traduise par plus de véhicules en circulation et en stationnement autour des gares, si les investissements visant à soutenir et à favoriser le rabattement sur les gares à pied et à vélo (cheminements piétons, itinéraires cyclistes, parkings cyclistes en gare...) ne sont pas suffisants (T4) ; - se demande si l'évaluation des besoins en stationnement vélo a bien pris en compte les besoins avec une vision d'avenir, c'est-à-dire en prenant en compte les politiques de développement du vélo au niveau de la commune et du	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		Val de Bièvre (T4) ; - suggère la mise en place d'un Comité Vélo qui pourrait faire profiter aux nombreux acteurs de cette opération des compétences de l'Association Val de Bièvre à Vélo (Antenne MDB) (T14).
Obs 5	*	*					*											<b>M. SUAREZ Jean-Pierre de VILLEJUIF</b> - demande l'inflexion de la trajectoire du tunnel sous la rue René Hamon, en direction de l'avenue de la République, afin qu'il n'y ait plus sur le tracé, dans ce secteur d'immeuble à fondation profonde comme celui 'des Jardins de Villejuif » et de l'Ecole voisine (T2) ; - suggère que la gare de Villejuif IGR soit associée à un parking afin de favoriser l'intermodalité avec le trafic automobile (T4) ; - souhaite que la gare Louis Aragon soit équipée de tous les moyens mécaniques nécessaires aux déplacements intra gares à la montée et à la descente afin de faciliter la circulation des usagers et en particulier, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite, des voyageurs en transit pour l'aéroport d'Orly (T1) ; - espère que la gare de Villejuif-Aragon soit assez vaste pour accueillir de nombreux commerces (T7) ;
Obs 6	*																	<b>Mme KOCHLEF de VILLEJUIF</b> - demande l'étude d'un quatrième scénario proposant une autre disposition des accès à la gare afin de mieux prendre en compte et privilégier les droits des particuliers (T10) .
Obs 7				*						*								<b>M. DELBOS de VILLEJUIF</b> - souligne la nécessité de la desserte de l'aéroport d'Orly par la ligne Météor dès l'engagement du processus opérationnel pour réaliser le prolongement en un seul chantier, et en assurer l'efficacité optimale (T16) ; - demande l'intégration dans le projet des mesures à prendre pour favoriser les cheminements de proximité : liaisons douces, stationnement deux roues, parkings « mesurés » pour ne pas créer une inflation de voitures dans le périmètre (T4) ; - souhaite « une maîtrise publique du foncier dans les secteurs des deux gares de Villejuif (IGR et Aragon) afin d'en maîtriser et définir les projets dans l'intérêt des populations riveraines, du développement de l'emploi, de l'activité commerciale, des services à la population, et de l'habitat notamment locatif social » (T10).
Obs 8		*																<b>Mme LEDOUX de VILLEJUIF</b> - recommande que soit menée une étude des risques de tassement des terrains sur le tracé de l'avenue de la République (T2) ;
Obs 9	*																	<b>Anonyme de Villejuif</b> - demande pourquoi le scénario 1 n'a pas été retenu pour la gare de Villejuif Gustave-Roussy. Dans ce scénario, la gare était souterraine, en dessous des parkings de l'IGR et donc invisible en surface. Il souhaite savoir également si des parkings souterrains sont prévus auprès de cette gare (T1).
Obs 10				*														<b>Anonyme de Villejuif</b> - alerte sur l'augmentation de la circulation au carrefour Louis Aragon qui va être générée par la fréquentation du tramway T7, du métro M7 et la future ligne 15. Il remet en cause la suppression du souterrain à ce carrefour, ce qui a généré beaucoup d'embouteillages (T4).
Obs 11		*																<b>M. MIRZA de VILLEJUIF</b> - signale des risques de mouvement et d'affaissement de terrain à proximité de la rue du Moulin de Saquet de fait



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																				qu'elles jugent inacceptable dans une enquête publique Viennent ensuite des remarques géologiques : Les risques géologiques liées à la présence d'anciennes carrières ont été minimisés Existence de nuisances sonores et vibratoires Inquiétude sur la prise en compte des fissures éventuelles ultérieures. Remarques générales Les enjeux du choix de la gare sont mal définis. A-t-on tenu compte de l'expérience du passé ? Qu'en est-il de la récupération des eaux d'infiltration. Le Tracé a été retenu postérieurement à l'implantation des gares approuvé en CE le 24 aout 2011 Le choix du lotissement des Plâtrières est en contradiction avec les écrits de la pièce D page 15 3,2 « la nature..... les zones d'anciennes carrières...sont autant que possible évitées » Le choix du tracé en contradiction avec la Pièce D page 15 3,1 : » Privilégier une insertion sous les voies publiques existantes..... »
Obs 11		*	*						*											<b>M. et Mme DAYIANTIS</b> nouvelle intervention
Obs 12		*	*						*		*									<b>M. et Mme DAYIANTIS</b> rappel du problème du puits 14 avec en plus doléances sur les nuisances engendrées par le chantier et rappel des risques géologiques (gypse, argile) et environnementaux (destruction jardins et espèces végétales)
Obs 13																*				<b>M. POCIELLO</b> souhaite que cela se fasse vite (il voudrait l'inaugurer pour ses 80 ans)
Obs 14																*				<b>M. VITRIATE</b> exprime sa satisfaction
Obs 15																*				<b>Illisible</b>
Obs 16		*	*						*		*				*					<b>MM. DUBARRY et DENET</b> demandent l'abandon du puits 14 rue Camélinat ; Ils rappellent les intentions affichées de la SGP de minimiser les impacts sur l'existants alors que l'implantation du puits 14 entrainerait : * La destruction de jardins anciens et leur continuité * La démolition probable de maisons appartenant à une suite identifiée au patrimoine de la ville Ils font état : * D'alternatives possibles d'implantation sur du terrain public * Des contradictions que comporte l'étude d'impact notamment avec la mise en conformité du PLU (Ex : pièce G.3.2 existence d'un accès aisé au chantier par l'avenue du Moulin de Saquet alors que la voie Hoeneger n'est accessible que par des escaliers)
Obs 17																*				<b>Anonyme</b> exprime sa satisfaction pour la facilité des déplacements Est/Ouest

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
Obs 18	*										*							<b>M. LARMON</b> Habitant de la résidence du Moulin de Saquet située à -28 m sous le parc des coteaux ; cette copropriété dispose de 3 sous-sols de parking. L'intéressé redoute que les travaux perturbent la stabilité du gros œuvre et crains en outre que la nouvelle gare dévie les eaux de ruissellement et provoque des inondations.		
Obs 19			*															<b>M. et Mme DAYIANTIS</b> Nouvel envoi - Rappel du problème du puits 14 et informations sur les possibilités existantes : Rue du Génie hangar désaffecté nécessitant un traitement de dépollution 30 rue Berlioz, 3 parcelles d'environ 1500m2 propriété de la mairie de Vitry Autres terrains faisant suite et rejoignant la voie Wagner libres de toutes construction. Les intéressés rappellent que le choix de ce tracé dans ce secteur est particulièrement pénalisant compte tenu de la configuration des lieux (dédalle de rues, ruelles étroites) Enfin se pose la question de savoir pourquoi une variante du tracé a été écartée ; le puits 14 se situait à l'origine sur le terrain public du Collège Monod ce qui présentait l'avantage de faciliter l'accès au chantier du puits.		
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Vitry sur Seine
<b>COMMUNE D'ALFORTVILLE</b>																				
Obs 1			*																<b>Anonyme</b> s'inquiète des moyens d'accès à la future gare, s'interroge sur le futur circuit du bus 103 et sur ses fréquences ; Y aura-t-il création de lignes supplémentaires ?	
Obs 2	*		*	*		*	*	*			*	*				*	*		<b>M. DULA</b> en premier lieu se félicite de l'offre de transport, néanmoins il craint les nuisances sonores créées par le chantier et s'interroge sur le risque causé par l'évacuation des déblais sur la voirie. Il évoque également les nuisances sonores que pourrait engendrer le passage des rames pour lesquelles il préconise la pose de piège à son. avant l'entrée en gare des métros. L'accessibilité à la gare, est également évoquée compte tenu de l'apport qu'il juge inévitable de voitures supplémentaires pour rejoindre la gare. Pour ce qui est des mesures de rabattement il préconise la proximité immédiate de la gare et non la Place de l'Europe comme cela a été cité. La question de créer un parvis devant la gare ayant été envisagée, l'intéressé met l'accent sur la nécessité de démolir un minimum de bâtis afin de conserver l'aspect pavillonnaire du quartier. Enfin, pour lui il eut été plus judicieux de faire l'interconnexion avec le RER D à l'entrée sud de la gare plus proche des zones d'activités de la gare. Il appelle l'attention sur le fait que ce projet ne doit pas occulter les problèmes de la ligne D dont les fréquences sont insuffisantes actuellement.	
Obs 3															*	*		<b>M. CLERO</b> affiche sa satisfaction sur ce projet ; il met en avant l'intérêt qu'il présente de développer l'urbanisation du quartier ; il préconise qu'un futur PLU instaure dans cette zone des activités économique et développe le secteur tertiaire.		
Obs 4			*	*							*					*		<b>Courrier de M. CARVOUNAS</b> , Sénateur-maire d'Alfortville fait état de son adhésion totale au projet, demande que soit étudié l'aménagement d'un parvis devant la gare d'Alfortville, dans un souci de sécurité pour les usagers, souhaite que les conditions de rabattement (bus, vélos, parking) soient étudiées rapidement et préconise que l'emplacement des ouvrages techniques soit choisi de façon à limiter au maximum les contraintes pour les habitants.		
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune d'Alfortville

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
<b>COMMUNE DE MAISONS ALFORT</b>																				
Obs 1																*				<b>M. J.P SURCOUF</b> se référant à son expérience professionnelle (dessinateur projeteur, responsable des coûts de gros œuvre du génie civil à la RATP) fait un exposé pour réaliser au meilleur coût les stations et les tunnels circulaires.
Obs 2																	*			<b>Illisible</b> exprime sa satisfaction sur le projet estimant malgré tout que sa réalisation est trop longue.
Obs 3																*	*			<b>Illisible</b> estime qu'il serait plus urgent de reloger les handicapés.
Obs 4																	*			<b>Illisible</b> juge l'initiative prometteuse
Obs 5																	*			<b>Anonyme</b> se félicite de ce projet dont il attend la réalisation avec impatience.
Obs 6																	*			<b>M. J. MILLOT</b> regrette que ce projet occulte totalement la relance de la navette fluviale qui pour lui coûterait moins cher
Obs 7				*				*				*				*	*			<b>APEMA</b> (association pour la protection de l'environnement), ravie du projet qu'elle attendait depuis 1998 souhaite une profondeur de 30m sous la commune pour éviter les vibrations, demande l'évacuation des déchets par voie fluviale, préconise la création d'un parking voitures, vélos et ligne de bus pour l'accès à la gare et une tarification unique ligne 15 accessible avec un ticket de métro.
Obs 8					*										*	*			R	<b>M. HERBILLON</b> Député maire de Maisons-Alfort rappelle le problème récurrent lié au projet de construction d'immeuble de bureaux au Sud du parvis de l'actuelle gare RER D (problème qui est davantage du ressort de l'enquête parcellaire) fait état des difficultés de communication avec la SGP pour résoudre le problème des parcelles impactées (CF Figure N° 72 de la page 93 de la pièce D montrant l'empiètement de la gare sur l'emprise foncière dédiée à la construction prévue). Par ailleurs des réserves sont émises sur la composition du dossier concernant les pièces > I.1.13 mise en comptabilité du PLU projet non validé à ce jour > I.2 PV d'examen conjoint la position de la ville ayant été mal traduite > J.5 relative à réunion du 22/10/2012 : intention pour la ville de Maisons-Alfort de faire coïncider l'implantation de la gare avec celle du bâtiment en projet. Enfin Monsieur le Maire rappelle l'engagement de M. Pierre STERNE d'augmenter la fréquence des trains sur la ligne du RER D (CF pièce J.5 page 97) alors que le Conseil d'Administration du STIF n'a voté aucune augmentation en c sens.
Obs 9					*															<b>Mme SOUQ</b> juge le dossier pas assez développé sur les possibilités futures d'interconnexion entre les réseaux D et E du RER et les lignes P et R du Transilien.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
Obs 10															*			<b>SCCV</b> 8-12 Liberté (groupe SERCIB promoteur retenu pour la construction des bureaux) vient étayer l'observation N° 8 au sujet des difficultés liées à la construction d'un futur immeuble de bureaux avec le chevauchement de son emprise sur celle de la future gare (CF enquête parcellaire)		
Obs 11	*																	<b>Lette conjointe du Sénateur maire d'Alfortville et Député Maire de Maisons-Alfort</b> , suite à la visite de M. Guyot Président de la SGP, relative à l'hypothèse de la fermeture des deux gares existantes et la création d'une gare unique susceptible « d'accueillir à la fois la connexion avec le réseau du Grand Paris et celle delà ligne R » Les intéressés réaffirment leur volonté de voir la ligne 15 installée sur le site du Vert de Maisons ?		
Obs 12	*		*	*											*		R	<b>SADUR</b> (association des usagers durer D) s'appuyant sur la décision prise d'abandonner l'ancien site prévu (Halle SERNAM 2000) qui à ses yeux était plus adapté au trafic actuel et à venir, à l'interconnexion, au rabattement vers les gares et à l'urbanisation alentour émet un avis réservé sur le projet en évoquant les contraintes connues de la gare du vert de maisons : dimensions réduites des quais, passage souterrain sur Alfortville débouchant directement sur la voirie.		
Obs 13			*					*							*			<b>M. J. GELY et Mme V. LE GAL</b> se référant aux difficultés actuelles subies dans le RER demandent pour le futur métro une prise en compte des circuits internes (escalators, rampes d'accès...) souhaitent une bonne accessibilité aux gares (parkings, vélos, esplanades piétonnes et demandent un fonctionnement 24h/24, une tarification unique sur tous les réseaux. Enfin ils mettent l'accent sur la nécessité de faire un « <i>environnement joli</i> ».		
Obs 14															*			<b>M. G. CHAUDON</b> considère que la date de mise en service est trop éloignée (saturation du RER D, dysfonctionnement constatés actuellement) compte tenu du taux de rentabilité de l'investissement.		
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Maisons-Alfort
<b>COMMUNE DE CRETEIL Registre N°1</b>																				
Obs 1		*						*										R	<b>M. Joseph AZNAR</b> : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage, 32, rue de l'Espérance demandant: - des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, le dossier étant jugé incomplet pour le justifier - des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, - des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privées impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, - des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), - des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP. <b>En conclusion générale</b> : le dossier apparaît extrêmement incomplet sur la justification du tracé et la profondeur du tunnel dans sa traversée de Créteil ainsi que sur la gestion des risques majeurs dans notre quartier Buttes/halage (carrières, nuisances sonores, vibrations. Il ne permet donc pas de se prononcer sur le projet. <b>+ Question</b> : Pourquoi ne pas avoir envisagé de mettre la gare de Créteil l'Echat sous l'avenue du Gal de Gaulle ?	
Obs 2		*						*										R	<b>Mme Evelynne NEVEU-PRISS</b> Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage: 1 rue de Bonne idem	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 3 et 4		*						*									*	<b>M. et Mme Gérard PONCHE</b> Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage, 1 ter , rue de l'Espérance + Avis favorable sur registre conditionné aux précautions à prendre pour garantir la vie de riverains
Obs 5 et 6		*						*									*	<b>Mme Dominique BAUDE</b> : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage, 77 et 77 bis avenue Laferrière : idem + Registre: "Avis positif mais à condition que la SGP prenne en compte nos inquiétudes liée à la faible profondeur du tunnel, contrairement à Clamart et Bagneux" <b>+ Observation en rouge</b> : adresse: 77 et 77 bis avenue Laferrière parcelle K125 (maison en construction) et K119 (maison agrandie en 2007) travaux de confortation de carrière importants réalisés car plusieurs niveaux de galeries jusqu'à 14m de profondeur. Projet SGP couverture de 27m soit seulement 13m de recouvrement par rapport aux galeries les plus profondes, ce qui nous paraît insuffisant. L'IGC n'imposant pas de sondage au-delà de 15 m pour projet de maison individuelle. Il est donc indispensable soit d'éviter de passer sous les maisons entre l'allée M. Angot et l'Avenue Joséphine, ou sinon augmenter la profondeur du tunnel. + Reprise texte Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage
Obs 7		*						*										R <b>Mme B. PERRUCHOT</b> , 8 av de Maisons : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 8		*						*										R <b>M. P. DA SILVA</b> , 8 av de Maisons : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 9		*						*										R <b>V. et S. LESAVRE</b> , 8 av de Maisons : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 10		*						*										R <b>Mme C. FOUGERAY</b> , 27 rue de l'Espérance : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 11		*						*										R <b>M. JP. RENIEZ</b> , 27 rue de l'Espérance : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 12		*						*										R <b>Mme S. LEBRETON</b> , 48-50 rue Chéret : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 13		*						*	*	*								R <b>Mme J. BOY, 33 rue Chéret</b> "Aucun intérêt personnel pour la ligne - Inquiète des vibrations et nuisances sonores (dévalorisation maison, diminution qualité de vie dans un quartier jusqu'ici très calme) - Demande de creuser plus profondément (section de la ligne l'une des plus hautes) - Non compréhension de la dépense faramineuse que cela représente en temps de grande crise française "Bénéfice / risques" très peu favorable."
Obs 14			*														*	<b>Mme M-O. GHANEM</b> , Résidence. Clair soleil - 145 av du Maréchal Foch "Il est très intéressant pour nous d'avoir une station sur la ligne du GP. Toutefois, pour nos sorties nous sommes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
																		gravement handicapées par le fait d'être desservies par une seule ligne d'autobus, le 181, qui s'arrête de rouler à 21h45. A 22h, seule, prendre le RER n'est pas à faire ... Aussi, dans le cadre de la rénovation du quartier (GP), merci de songer aux lignes d'autobus le soir, jusqu'à 0h30 et si possible sans avoir à l'attendre, même aux heures de pointe..."	
	Obs 15	*						*										R <b>M. A. et Mme M-T. MORAND</b> , 8 allée Maurice Angot : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage: + <b>Demande états des lieux</b> pour leur maison (risques présence tunnels, carrières, fontis existants sous leur maison détectés lors de sondages passés (jusqu'à 15m) à disposition de la SGP	
	Obs 16																		<b>Mme H. BAUVAL</b> , 30 rue du Cap Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage: + <b>Demande états des lieux</b> pour leur maison
	Obs 17	*						*											R <b>M. D. JEANVOINE</b> , 6 bis de l'Espérance - formulant une demande auprès de la SGP selon celles de la lettre type (Gare Echat à descendre de 3 à 5m) - mettant l'accent sur des résultats de calculs vibratoires à donner sur Créteil (tab incomplet G3.2 / G3.1) et bruits solidiens (tab 3.10.21)
	Obs 18	*	*					*								*			R <b>M. C. LEORATO</b> - 7bis av Joséphine - Contribution de 16 pages (en son nom propre et non comme Président de l'association TCDV, voir courrier Préfecture (accompagnée de beaucoup d'extraits divers) - l'implantation de la gare de Créteil l'Echat: M. LEORATO donne des arguments à l'encontre du choix de la SGP de l'axe Sud-Nord retenu (scénario 2) et ne permettant d'éviter la zone de carrières. Il conteste le tableau du dossier, estimant le scénario 1 du dossier "largement gagnant, notamment si on prend en compte les risques pour le projet de modernisation de l'Hôpital Mondor très proche - l'estimation des dépenses Extrait p13 n°335 Vivre ensemble d'octobre 2013: "Un nouvel essor pour l'hôpital Mondor" - les vibrations et le bruit solidien - information: comment éviter les carrières ? - information: expérience dans un secteur des carrières : incidents multiples lors du creusement d'Eole, cas des problèmes lignes 4 et 14 exposés. - information: la gare de Créteil l'Echat selon RTGP et Arc Express - l'effondrement "imprévisible" d'une école du 13ème RATP Météor
	Obs 19		*					*										*	<b>M. A. PERHIRIN</b> - Pétition Association TCDV - <a href="http://www.tcdv.org">www.tcdv.org</a> - 123 rue de l'Espérance - Idem remarques habitants du quartier des Buttes-Halage et 3 demandes formulées: 1) réponses précises et écrites sur les risques du tracé et profondeur du tunnel 2) réelles prises en compte risques carrières pour apporter des solutions pour les minimiser 3) étude d'impact sur les vibrations et le bruit suivant profondeur du tunnel et nature sous-sol sur l'ensemble du tracé
	Obs 20	*	*			*										*	*		<b>M. B. GAY</b> , 1 impasse Marcel Pagnol Fiche remplie (réunion publique): - Critique réflexion au niveau. régional: nouvelle gare multimodale Créteil Pompadour pour un bassin presque

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<p>nul de population, pas de stationnement prévu, seulement pour connexion avec bus TVM RER, alors que la gare Vert de Maison sera le vrai nœud multimodal SCNF Grand Paris. Un simple aménagement de voirie aurait suffit !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongation ligne 14, parallèle et à proximité du T7 jusqu'à Orly = doublon</li> <li>- tarification - ticket unique à mettre en place pour tous les réseaux Paris et proche couronne: SNCF, Métro, Bus et Tram</li> <li>- Prévoir le personnel d'accueil et de sécurité</li> <li>- Fonctionnement 24h sur 24 et 7 jours sur 7</li> <li>- Prévoir me stationnement auto à proximité des gares pour drainer les populations éloignées des TC</li> <li>- Prévoir une signalisation interactive en temps réel sur appli Smartphone guidant l'utilisateur et s'adaptant aux aléas des circulations</li> </ul> <p>Courrier d'une page reprenant un partie de cette fiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Volonté et moyens de consultation du public remarquables pour le GPE (mais pas sur cette nouvelle gare Créteil Pompadour.</li> <li>- Mais aucun lien entre nouvelle gare multimodale Créteil Pompadour nouvellement créée pour 37 M d'€ et le Grand Paris Express (voir arguments fiches ci-dessus)</li> <li>- Pour un pôle multimodal plutôt sur Vert de Maison avec desserte par le TVM à dévier par là</li> </ul>
	Obs 21	*	*						*								*	*
Obs 22																		<p><b>M. B. GAY</b>, 1 impasse Marcel Pagnol</p> <p>Fiche remplie (réunion publique):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Critique réflexion au niveau régional: nouvelle gare multimodale Créteil Pompadour pour un bassin presque nul de population, pas de stationnement prévu, seulement pour connexion avec bus TVM RER, alors que la gare Vert de Maison sera le vrai nœud multimodal SCNF Grand Paris. Un simple aménagement de voirie aurait suffit !</li> <li>- Prolongation ligne 14, parallèle et à proximité du T7 jusqu'à Orly = doublon</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
	Tracé ligne																		
	Ouvrages annexes																		
	Accessibilité multimodale																		
	Interconnexion																		
	Interopérabilité Champigny																		
	Dvt économique et urbain gares																		
	Nuisances sonores et vibratoires																		
	Impacts paysage-environnement																		
	Impacts fonciers																		
	Nuisances chantier																		
	Nuisances matériaux et déblais																		
	Nuisances forage tunnel																		
	Chantier et communication																		
	Mises en compatibilité																		
	Autres problématiques																		
	FAVORABLE																		
	DEFAVORABLE																		
	NON EXPRIME																		
<b>COMMUNE DE CRETEIL Registre N°2</b>																			
Obs 23		*						*										R	<b>M. G. THOMAS</b> , 118 av Laferrière : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 24 et 25		*						*										R	<b>M. P. NIHOUL</b> , 12 rue du Cap : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem + "Après la mobilisation des habitants, vous pouvez vous attendre à une mobilisation médiatique si les revendications bruit et vibrations ne sont pas satisfaites." <b>+ Fiche remplie (réunion publique):</b> > Pourquoi passer sous une zone résidentielle et calme, alors qu'il est possible d'emprunter des voies publiques déjà bruyantes comme la rue de Verdun sans rallonger le parcours puisqu'il n'est pas en ligne droite ? > Moins de carrières rue de Verdun donc coût moins élevé > On ne peut pas faire un métro à - 17 m et dire qu'il n'y aura pas de répercussion sur les habitations et la vie des habitants + moins value pour les maisons
Obs 26		*						*										R	<b>Mme S. NIHOUL</b> , 12 rue du Cap : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage
Obs 26 Bis		*						*										R	<b>M. G. STERN</b> , 22 av Laferrière (au coin de la rue de Bonne ) "Inquiet à propos du tracé passant sous ma maison (pavillon début de siècle) et d'éventuelles nuisances type tremblement, bruit, vibration pouvant avoir un impact sur cette maison.
Obs 27		*						*										R	<b>Mme D. DUPLEIX</b> , 5 av Joséphine : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 28		*						*										R	<b>Mme S. CARRICO</b> , 5bis av Joséphine : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage: idem
Obs 29		*						*										R	<b>M. J.M. AVIGNON</b> , 28 rue du Cap, Hameau des Tilleuls Courrier d'1page idem lettre type "Il est anormal de remonter brusquement de 17m à Créteil l'Echat par rapport aux 37 m aux alentours de Vert de Maisons et 29m à St Maur Créteil." <b>demande 3 précautions à prendre:</b> - soit rester à 37m entre Vert de Maisons et la Marne ou redescendre entre Créteil l'Echat et le quai du Halage avec une pente identique à celle entre Créteil l'Echat et Vert de Maisons - au niveau des infrastructures pose d'un tapis absorbant anti-vibration - au niveau matériel roulant bénéficier des innovations les plus récentes en mat de réduction bruit et vibrations
Obs 30		*						*										R	<b>Mme B. AVIGNON</b> , 28 rue du Cap : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 31	*							*										R <u>M. B. LEVY</u> , 19 rue de l'Espérance : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 32	*							*										R <u>Mme C. LYON</u> , 19 rue de l'Espérance : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 33	*							*										R <u>Mme V. MARTY</u> , 48 rue Chéret : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 34	*							*										R <u>Mme G. Bernard</u> , 33 rue du Cap : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 35	*							*										R <u>Mme A. LECLERC</u> , 26 rue de l'Espérance : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
Obs 36	*							*								*		<u>M. JL. LAVIGNE</u> , 22 rue du Cap, Courrier d'1page idem + demande garantie sur les profondeur (10 m sous les carrières) + quartier en zone inondable, Gare Créteil l'Echat à enterre beaucoup plus pour les impacts sonores et autres nuisances il serait souhaitable qu'il y en aient aucune. + se pose la question de savoir s'il doit faire procéder à une évaluation de sa propriété avant les travaux et l'exploitation de cette réalisation que dans l'intérêt général je ne remets pas en cause ?
Obs 37	*		*	*		*				*		*	*		*	*		<u>Délibération du CG du Val de Marne</u> (de 4 pages) Avis favorable et 10 articles: - rappel prise en compte par la MO des 107 comités techniques et 47 comités de pilotage - demande mise en service au plus tard en 2020 - rappel adaptation TC en correspondance (STIF) - étude opportunité arrêt Transilien aux gares GPE - impacts et nuisances à anticiper et concerter avec toutes les collectivités + chantiers propres + rabattements gare - clauses insertion sociale et formation dans les marchés SGP + <b>contribution</b> de 7 pages de remarques sur le dossier GPE TRANSPORT - sur les interconnexions avec les gars de: Bry-Villiers-Champigny, Champigny-centre, Le Vert de Maisons, les Ardoines et Arcueil-Cachan - intermodalité et accessibilité (émergences de gares, intermodalité, rabattement tous modes - offre et matériel roulant - calendrier - ouvrages particuliers: SMR et PCC, SMI - ouvrage annexe d'Alfortville CHANTIER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>- impacts sur la circulation</li> <li>- impacts sur les parcs départementaux</li> <li>- évacuation des déblais: SDED schéma d'évacuation des déblais+ rem sur 5 secteurs</li> </ul> DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE <ul style="list-style-type: none"> <li>- documents de qualité mis à l'enquête, sauf approche microéconomique et manque présentation comparative précédents dév de transports (emplois notamment)</li> <li>- opportunité et risques du NPGE</li> <li>- conclusions partie dév. économique</li> </ul>
Obs 38			*			*		*							*	*		<p><b>Contribution du Groupe EELV d Créteil</b> (1 page)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur le projet de ligne : avis favorable mais mener toutes les études techniques pour dissiper les inquiétudes des habitants du quartier des Buttes-Halage + MEC PLU</li> <li>- sur l'emplacement de la gare de Créteil Echat et sa desserte :avis favorable mais signale des points de vigilance pour sa desserte par les TC (implantation et fréquence) et les itinéraires cyclables + parcs à vélo sécurisé sur le modèle de Véligo.</li> <li>- sur l'aménagement urbain du quartier de cette gare: écoquartier + commerces + voir examen place donnée au stationnement</li> </ul>
Obs 39		*						*									R	<b>Mme T. WALCH</b> , 29 rue de l'Espérance : Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage idem
-----																		<b>Dépôt par l'Association TDCV (Transport et Cadre de Vie)</b> d'une épaisse liasse de lettres types diverses recueillies.
Obs 40 ou 137		*						*									R	<p><b>Association de riverains TCDV (Transport et Cadre de Vie)</b> 7bis avenue Joséphine, voir courrier Préfecture, courrier contribution de 9 pages</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>M. C. LEORATO</b>, son président (Cf. obs 18) précise que le nombre de riverains adhérents de son association est passé en 48h de 138 à 196 et demande de le prendre en considération.</li> <li>- <b>Voir tracé alternatif proposé par l'association</b></li> </ul>
Obs 138		*						*									R	<p><b>M. C. LEORATO</b> dépose en son nom propre également <b>18 pages de documents divers</b> concernant notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le tracé alternatif proposé par l'association</li> <li>- réponse de 3 pages de la SGP à) une question posée par TDCV sur ce tracé, mais jugée tardive et ne répondant pas aux véritables questions posées</li> <li>- alternative 2</li> <li>- Directive (5p) pour l'évaluation des vibrations et du bruit soldien des installations de transport sur rails (EVBSR) du 20 décembre 1999 de l'OFEP en collaboration avec l'OFT</li> </ul> <p>M. LEORATO précise que le seuil du bruit soldien en suisse est de 25 dB max et que le dossier de DUP ne donne aucune précision (" à définir dans une phase ultérieure</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
Obs 139	*							*										R	<b>M. M. URSENBACH</b> , 11 av Joséphine Courier de 3pages, voir courrier Préfecture - le tracé alternatif	
	*							*											R	<b>Association TCDV (Transport et Cadre de Vie)</b> Dépôt d'une épaisse liasse de lettres diverses recueillies : <b>Note du commissaire enquêteur pour leur dépouillement:</b> <i>Compte tenu de leur nombre et de leur nature les observations, numérotées en mairie en fonction de leur ordre d'arrivée, ont été regroupées de façon la plus logique possible en essayant de mettre en évidence les éventuelles remarques ou courrier plus spécifique de tel ou tel riverain inclus dans le lot. Les nombreuses lettres issues de la copropriété du 118 avenue Laferrière apparaissent de ce fait avec une rupture de séquence et donc des numéros différents, mais un bilan comptable global.</i>
	*							*											R	<b>Copropriété du 118,avenue Laferrière</b> Ci dessous le numéro d'ordre de dépôt des signataires qui ont parfois renforcé leur signature par des questions posées à la SGP, mais toujours sur les mêmes thèmes déjà abordés. n° 41 à n°57 (27) n° 63 à n°68 (6) n° 73 et n° 77 et 78 (3) n° 80 à n°88 (9) n° 91 à n°136 (46) soit environ <b>91 signataires</b>
Obs 40	*							*											R	<b>Mme P. GRANDSIRE</b> , 118 avenue Laferrière. Contribution de 9 pages, dont 3 plans d'un tracé alternatif Mme GRANDSIRE commente différentes pages de la <b>pièce D</b> du dossier d'enquête en reprenant toutes les préoccupations exprimées par les riverains adhérents de TCDV. <b>Sa conclusion pour défendre le tracé alternatif des riverains est la suivante:</b> > Le tracé que nous proposons comme alternative au projet de la SGP nous paraît bien <b>plus cohérent</b> avec le maintien et la sauvegarde de l'un des quartiers les plus calmes de Créteil. Cette proposition n'impacte quasiment aucun logement d'habitation, passe sous des emprises publiques et permet la construction du puits d'évacuation sur un parking public. Il permet d'éviter la zone de carrières dont la traversée présente un risque important et qui aura un impact financier non négligeable. > Il nous semble également <b>plus économique</b> puisqu'il n'y a pas besoins de combler des zones de carrières, pas besoin d'acquérir de parcelles privées ou de dédommager des occupants pour les nuisances et dégâts occasionnés par les travaux. <b>3 plans à l'appui de ce tracé</b>
																				<b>Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage</b> <b>Autres adresses quartier Buttes-Halage</b> Ci dessous le numéro d'ordre de dépôt des signataires qui ont parfois renforcer leur signature par des questions posées à la SGP, mais toujours sur les mêmes thèmes déjà abordés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champagne	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier			
-----																		n°58 à n°68 (11) n° 69 à n°72 (4) n° 74 à n°79 (6) n° 89 à n°90 (2) soit environ <b>23 signataires</b>			
Obs 140	*						*											<b>R</b> <u>Suite registre Créteil mais sur d'autres communes</u> Lettre type : <b>Mme C. DUBOIS-RANDE</b> 3 allée de Navarre à Charonton le Pont : Rajouts en <b>Rouge</b> par rapport à la lettre type (TOUTES les parcelles, Depuis l'intersection RN19 et Avenue Laferrière + mesures A TOUTES HEURES DU JOUR ET DE LA NUIT			
Obs 141	*						*											<b>R</b> <b>Mme G. POULIGUEN</b> à Châtenay-Malabry Idem précédente			
Obs 142	*						*											<b>R</b> <b>Mme S. LOPEZ</b> à Morsang-sur-Orge Idem précédente			
Obs 143	*						*											<b>R</b> <b>Mme S. ARPON CASTILLO</b> à Savigny-sur-Orge Idem précédente			
Obs 144 à 147	*						*											<b>R</b> <b>Mme S. PIGNON, M. G. PIGNON, Mme C. PIGNON et Mme M. PIGNON</b> , 23 bis rue de l'Espérance, Suite Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage			
Obs 148 et 149	*						*											<b>R</b> <b>M. G. GENISSE</b> , 23 rue de l'Espérance Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage : idem			
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>Occurrences sur les thèmes retenus commune de Créteil</b> <b>(A noter que les lettres types complétées ont été comptées comme observations)</b>
<b>COMMUNE DE SAINT MAUR DES FOSSES</b>																					
Obs 1				*	*		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		<b>Conseil Municipal de Saint-Maur-des-Fossés</b> qui a délibéré le 26 septembre (11 pages jointes au registre et 6 pages en annexe) et après examen du dossier tel que soumis en enquête, - donne un avis favorable au dossier de DUP - émet un avis favorable à la mise en compatibilité du POS tel que défini dans ce dossier - demande au MO: - de prendre à sa charge le réaménagement du parvis et des ses abords (dont la rue Leroux) et que la Ville soit pilote de ce réaménagement (afin de compléter l'accord de principe donné par M. Guyot, Président du directoire de la SGP par courrier du 23 juillet 2012). - d'assurer la circulation et une offre de stationnement satisfaisante dans le quartier pendant le chantier et à terme suivant besoins et en exigeant notamment que le parking de Saint Maur retrouve une capacité d'accueil supérieure à la situation actuelle.		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		- de mettre en place des mesures compensatoire (indemnités) pour les personnes publiques ou privées, affectées directement (expropriations) et indirectement (qui subissent les travaux) par le projet. - de prendre en charge le déplacement du marché pendant le travaux - d'être associé aux choix des futurs commerces et des partis pris architecturaux de la future gare. - de limiter au minimum les nuisances engendrées par les chantiers (poussières, bruit, rotation des véhicules, vibrations,...)
Obs 2																*		<b>Anonyme</b> "Saint Maurien. depuis toujours et étudiant en sciences politiques, j'approuve ce projet sous cette forme, après consultations des pièces. sur la question de la longueur de quais, je pense qu'il faut les garder à 120 m de long, au risque de voir le réseau trop vite saturer. Un projet d'avenir qui doit être réalisé au plus vite !"
Obs 3							*	*		*	*	*	*			*		<b>R</b> <b>M. P. BARBIER et Mme LEROUX</b> sa fille, 5 rue Bobillot - remarque que la gare est situé sous son immeuble à 14 m sous terre (14 à 28m) et que les travaux peuvent affecter la solidité et l'intégralité de notre immeuble R+3 attire l'attention du MO sur les points suivants: - veiller à ne pas endommager l'immeuble - prévoir toutes précautions et indemnités pour réparer les nuisances (à savoir de chiffre d'affaire des commerces sous notre immeuble; départ des locataires pour cause de nuisances (8) - compenser les pertes de stationnement - ravalier l'immeuble (cause travaux poussière) qui vient de l'être - faire constats d'huissier et d'experts avant tout démarrage des travaux
Obs 4																*		<b>Anonyme</b> "Très favorable au projet. Je souhaite simplement connaître les conséquences sur le plan d'urbanisme de Saint-Maur, autour de la station St Maur-Créteil. Bon nombre se St Mauriens vont ainsi pouvoir laisser leur voiture au garage."
Obs 5																*		<b>M. M. BENET</b> , 52 av du Midi Très favorable au projet: " Il était plus que temps de se préoccuper des liaisons de banlieue à banlieue, de St Maur avec Orly, Gustave Roussy, les autres lignes de RER, sans repasser par Chatelet-les-Halles, en dégagant la ligne A si souvent à l'arrêt pour cause d'incident technique ou voyageur. Seule remarque: veiller à la reconstitution au moins à l'identique d'une superbe place de marché à l'emplacement du parvis, si possible entièrement de niveau à l'horizontal, sans emmarchements."
Obs 6							*									*		<b>Anonyme</b> : > en tant que Cadre salariée: - regrette le tissu économique de la ville n'offre pas assez d'emplois (TPE, PME), la population étant très âgée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		- apprécie donc de pouvoir trouver un autre transport que le RER A > en tant que maman : - précise que les maternités de l'IDF sont classées en 3 catégories selon le type, plus ou moins difficile. d'accouchement prévu et maman tardive a du affronter un grave problème de manque de place en 2011 et a du beaucoup utiliser les TC et constate que grâce au GPE Clamart ne sera qu'à 40 minutes de transport - souhaite que les prochaines élections ne remettent pas en cause le désenclavement économique nécessaire de St Maur .
Obs 7																*		<b>Mme BOCHER-BUROU</b> , Villa Papillon Très bon projet pour rapprocher les banlieues entre elles (accès hôpital Mondor, etc.) et désenclaver la ligne A Habitant la zone pavillonnaire proche de la gare est rassurée que celle-ci soit agrandie en sous-sol. Souhaite que l'aménagement de surface se fasse dans le respect de l'urbanisme environnant.
Obs 8															*	*		<b>M. JM. FOENIX</b> , avenue Noël Habitant la zone pavillonnaire proche de la gare et favorable à son implantation, à condition que soit préservées les zone pavillonnaires, mais accepte l'idée d'une densification du tissu grâce au PLU en agrandissant les habitations mais en respectant la hauteur et qu'elle ne se fasse pas à leur détriment. Favorable également au réaménagement du parvis (mixte résidentiel et bureaux).
Obs 9															*	*		<b>M. D. MARTIN</b> , avenue du Clos "Schéma intéressant. toutefois je trouve anormal que le financement soit fait même en partie par les contribuables aux impôts locaux (j'ai vu 28 € de plus sur les miens. Un service doit être payé par les usagers de ce service."
Obs 10							*			*		*			*		R	<b>Mme POMIER</b> , rue de Champagne - rue de Provence, avenue Mahieu "Le tracé met en relief une dangereuse décision de tracé. cette zone est une zone de carrière et les immeubles aujourd'hui sont déjà en risque. Le sol s'effondre de ci de là, aussi y faire passer un métro me paraît très dangereux et inacceptable. De plus la fréquentation à peu près correcte de notre quartier risque d'être très vite moins sympathique." + impôts déjà en forte hausse Carrières + impôts + fréquentation Je demande constats d'huissier + police d'assurance couvrant éboulements et risques pour les habitants.
Obs 11																*		<b>Anonyme</b> "Je trouve le projet parfait galère actuelle de banlieue à banlieue et vivement 2020 qui pourra ménager ma peine.
Obs 12															*	*		M. R. QUENIN, 55 av Andrée "Favorable au projet espérant le respect des délais de livraison Mais opposé à toute densification du secteur de la gare de St Maur Créteil."
Obs 13			*												*	*		<b>M. S. QUENIN</b> , 55 av Andrée idem + inutilité du TVM en plus du GPE tel qu'il est prévu actuellement.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 13				*											*	*		<b>Anonyme</b> "Ce projet est utile et permettra d'éviter le TVM qui est actuellement une aberration: il oublie Joinville et St Maurice et passe dans une zone à haute densité scolaire."
Obs 15															*		*	<b>Anonyme</b> "Comme dans beaucoup de projets on subit beaucoup trop ! Je rentre de Norvège. Endettement 0: Même création d'un compte pour couvrir les grands projets à 5 ans. dans tous les cas nous portons des impôts futurs à nos enfants d'une manière incalculable. Je trouve la concentration RER A - TVM - GPE excessive. Faire du désenclavement à outrance c'est devenir à terme interdépendant. Mieux vaut faire des orientations de tissus industriels. Pour cette raison prendre conscience d'un arrêt devient obligatoire. " (parties illisibles)
Obs 16														*	*			<b>Mmes L. et M. CONDE</b> , syndic 24 rue Chevreul "Oui au projet qui permettra de contourner Paris et de faciliter une meilleure liaison entre villes de banlieues. Mais non à la mise en place d'un urbanisme qui peut détruire la vie de quartier. Quelle cohérence entre la mise en place d'une nouvelle ligne TVM et cette ligne 15 ?"
Obs 17															*	*		<b>Anonyme</b> "Très favorable au projet. Que de temps perdu depuis le projet Orbival."
Obs 18															*	*		<b>Anonyme</b> "Très favorable à ce projet. A présent en tant que Saint Mauriens il faudrait la planification des travaux avec les voies de circulation concernées."
Obs 19							*								*	*	*	<b>M. JM. LESUEUR</b> , 28 av Marinville "Sujet des carrières bien exploré, même si étant sur le parcours, il est clair que les risques existent en cas de carrières. Plus préoccupant est le sujet des vibrations qui ne semble pas abordé dans le dossier. (voir constats à Pékin. Des études faites ont permis d'amoindrir leurs impacts. Il serait donc souhaitable que l'enquête publique soit complétée en ce sens."
Obs 20															*			<b>M. D. DIMA</b> , 4 rue des Remises "Favorable au projet. Attention à la régulation des flux entre les passagers entre la gare souterraine le RER A et le TVM + éclairage consistant. Inspections et simulations sur les bruits avant et après travaux devraient être faites, notamment rue de Remises + états des lieux des bâtiments."
Obs 21															*	*		<b>M. JC. PRUDHON</b> "Très bon projet > il en est sous-sol, non dépendant météo et hors restriction circulation tel les bus. > il ne passe pas sous l'av de la Libération, qui sera déjà affectée par l'inutile projet Est TVM (peut-être) > 3) il est automatique (suppression grèves. reste un point à améliorer les dimensions de parkings (doublement à prévoir)."

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 22																	*	<b>M. B. ALEGRAND</b> 21 avenue des Alouettes "Bon point pour le projet enterré mais pas une réelle nécessité dans le contexte d'endettement des collectivités. la priorité absolue de modernisation des lignes existantes et amélioration du service: wagons à 2 étages pour le RER A aux heures de pointe ! La réduction du temps vers la Défense paraît essentielle."
Obs 23																	*	<b>Mme TEMPLIER</b> 42 av du Bois Guimier Avis très favorable
Obs 24 Cou 1							*								*	*	*	<b>Comité de quartier Vieux St Maur</b> synthèse des souhaits exprimés lors de nos divers conseils d'administration sur ce projet GPE - projet répondant à une attente de TC de plus en plus nécessaire - notre comité est soutient le projet mais à condition qu'il soit compatible avec l'urbanisme de la ville et de nos 2 quartiers et que: - le passage se fasse en souterrain et à une profondeur pour préserver des vibrations se fasse en concertation - plus en phase travaux: - garantir la circulation dans la rue des Remises, l'av Desgenettes et si possible dans la rue Bobillot - mesures préventives contre les poussières - solutions alternatives de stationnement et restitutions en fin de travaux de places - atténuer par un fond les pertes des commerces impactés.
Obs 25																	*	<b>Mme J. PEYRARD</b> 9 rue de Breteuil Favorable à sa réalisation - Enfin un projet finalisé de TC pour désaturer le réseau actuel, qui a le mérite de conserver aux collectivités la maîtrise de leur urbanisme, qui ne doit pas être dévié pour autant par l'appétit des promoteurs et doit associer les habitants immédiats. - Orbival permet une connexion avec le RER A qui doit être ainsi amélioré. Que la RATP profite des travaux pour améliorer l'isolation phoniques des voies ferrées proches des habitations. - La réfection du parvis sera un bienfait pour le quartier et le parking devra prévoir une intégration dans la circulation plus aisée - Il faut que l'activité commerciale soit respectée - Enfin l'idée des constats d'huissier pour protéger les habitations existantes des désordres est intéressante.
Obs 26															*	*		<b>Mme S. GOURDIME</b> , 54 av de Bretagne 9 rue de Breteuil Les explications données lors des réunions Mairie SGP ont été plutôt rassurantes. le projet est cohérent et soulagera le RER A. Si la promesse faite de respecter le souhait de la municipalité de rester maître de son urbanisation, je suis favorable au projet. Certains commerces pourront-ils se réinstaller dans la gare ? l'évacuation des gravats en souterrain évitera une ronde importante de camions en surface.
Obs 27															*	*		<b>Anonyme</b> "Projet à ne mettre en route que lorsque la France ne sera plus en déficit: 70 mds."

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		Rénover et surtout nettoyer. Le RER est sale du sol au plafond. Trop d'impôts. Prix du ticket: + 40 % sur 10 ans
	Obs 28 Cou 2									*				*		*		
Obs 29															*			<b>Habitant</b> au 26 Av de Marinville Craint que la présence de carrières ne fragilise le terrain et donc que le percement du tunnel puisse engendrer des glissements de terrain ou autre phénomènes indésirables.
Obs 30						*								*	*	*		<b>M. D. COUILLAUD</b> , 7 rue Bobillot Idem observations précédentes et du comité de quartier: favorable mais urbanisme ville à respecter. Profondeur suffisante pour éviter les risques de vibrations
Obs 31						*								*		*		<b>Mme S. PLISSON</b> , 7 rue Bobillot et aussi La Licorne Bijouterie 3, av Desgenettes (parvis) Inquiétude sur l'avenir des petit commerçants du quartier , notamment du parvis. Souhaite être pris en considération et non oubliés dans l'évolution du projet et les années de travaux, avec le risque réel de perdre notre clientèle.
Obs 32 Cou 3														*		*		<b>M. B. MARTIN</b> , 4 rue de l'Ecluse Aujourd'hui après avoir assisté aux nombreuses réunions publiques et regardé les dossiers et sur internet, est finalement défavorable au projet car plusieurs facteurs manquent et lui font craindre divers dérapages notamment financiers. - trajet du tunnel sous son immeuble, proximité de la Marne et inquiétudes liée - signalement d'un puits d'eau sur le même terrain, sans réponse sérieuse de la part de la SGP - évacuation des terres que par camions, la Marne n'étant pas envisagé, problème perte valeur de nos biens

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		- places de parking du parvis à retrouver ailleurs le temps de travaux. - suggère de reporter en 3ème couronne ce projet de ligne 15 pour décharger la francilienne - ce projet fait doublon avec des ligne de TC existantes ou à venir (TVM Est, etc.) - projet émanant d'Orbival projet d'un groupe politique d'élus - densification autour de gares n'améliorant pas la situation est pour un habitat avec de l'espace
Obs 33																	* R	<b>M. et Mme BIGARE</b> 20 av du Bois Guimier S'interrogent sur l'articulation avec le projet de loi Créant la métropole du grand Paris ? Quid du coût réel compte tenu du coût 7 à 8 fois plus élevé qu'en passage en surface (augmentation du taux de TVA)
Obs 34															*	*		<b>M. Y. et J. ALBINET</b> 16 av Beaurepaire Ma propriété est proche de la gare. suite à division de propriété en 2008, la marie m'interdit de construire ma maison sur la parcelle de 303 m2 au 16 rue Beaurepaire avant 20 ans alors que je dispose du COS de 0,4 et n'ai sur cette parcelle qu'un garage sur 303 m2 autorisé. Cet abus de la mairie sera-t-il levé dans le cadre du nouveau PLU et l développement du RER St Maur Créteil proche ? Merci de me donner votre avis.
Obs 35																*		<b>M. et Mme JP. ROBERT</b> 2 points contestables > Concernant l'accueil et le stationnement des bus à St Maur Créteil, mouvement des bus rue Emile roux sous dimensionné et même chose pur le stationnement automobile > Effet collatéral par rapport au projet de bus envisagé projet TVM Est Le trajet similaire de ce projet de bus du CG 94 est inadmissible en ces temps d'optimisation des budgets des collectivités
Obs 36							*										*	<b>Association ORBIVAL</b> Avis pour l'enquête publique ligne 15 sud " Orbival, un métro pour la banlieue" Dépôt par M. Legendre de 1421 fiches soutiens et feuille des lieux de récolte et nombre des soutiens recueillis sur les marchés et autres lieux par commune du Val de Marne Avis tout à fait favorable avec les remarques suivantes: - renforcer la desserte de RER et de lignes Transilien et offrir de bonnes conditions de correspondances dans toutes les gares d'interconnexion - améliorer le rabattement en bus vers les gares depuis l'ensemble du Val de Marne - réaliser les projets de transports nouveaux en correspondance dans les meilleurs délais - faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes aux abords des gares - demande une attention particulière aux marchés de travaux
Obs 37															*		*	<b>Mme M. REALE</b> 16 av Marinville Quel sera le périmètre des référés préventifs par rapport au (faisceau ou) tunnel dans l zone du =vieux St Maur et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champagne	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 38																*		plus précisément par rapport à l'axe du tunnel ? <b>M. P. VANHUE</b> 10 av Andrée Quid de l'eau de puits (existant et futur) se trouvant sur le faisceau. Idem question pour l'eau géothermique de surface pour PAC (-35m à - 40 m)
Obs 39																*		<b>M. et Mme Al. SCHILB</b> , 3 bis rue de la Fraternité > Ma propriété du 15 rue des Remises demande qu'un état des lieux soit établi pr un huissier concernant l'immeuble avant le début des travaux et à charge du grand Paris. > Si en cours de travaux du GP le locataire du fond cesse son activité, le propriétaire des pierres a-t'il droit à une indemnité?
Obs 40 Cou 5			*				*	*		*	*				*	*		* <b>M. N. CLODONG</b> , Conseiller Général du Val de Marne et Conseiller Municipal au nom des élus du groupe d'opposition de "St Maur Demain" Courrier de 10p décomposé selon les items suivants: - Usagers et effets sur le tissu urbain : de par le déséquilibre croissant entre la desserte de la Grand Couronne par rapport à la Petite Couronne, St Maur se trouve de plus en plus exposée au morcellement de son tissu, dû à un effet de transit automobile et bus toujours croissant. - Typologie de la gare RER A: malgré son évolution la Gare SMC a gardé son caractère bidirectionnel, par opposition à ces gares qui proposent un bâtiment d'accueil reliant les quais, privilégiant ainsi un parti différent. - Typologie de la gare ligne 15 Grand Paris: M. Clodong critique ici le concept de gare sensuelle. qu'il ne juge pas comme telle sur l'axonométrie proposée. Il préférerait une architecture mûrement réfléchie plutôt que de privilégier le design. 3 exemples de gares données où "les différents flux viennent s'enrichir les uns les autres". Les Saint-Mauriens souhaitent faire de ce parvis une véritable place de village où on s'attarde, flâne, lise, discute, consomme , ..., vive. - Le stationnement: à St Maur, il faut combattre un effet de transit préjudiciable, par la mise en place d'une politique contraignante en matière de déplacements et stationnement si la ville veut protéger son urbanisme et les abord plus ou moins directs de ses gares. - Les ouvrages dits annexes projetés: intégration urbaine des ouvrages, nuisances, choix des emplacements et cessions foncières : poste de redressement projeté angle Alsace / Remises; puits de rejet d'air et de désenfumage projeté 1 rue de l'Abbaye. - Les ouvrages connexes souhaitables - Dispositions chantier - Carrières: rappel du patrimoine du Vieux St Maur à préserver - Risque liés aux vibrations - Droit de regard et visas : " Nous demandons à ce que le Maire de St Maur, ait systématiquement, un droit de regard avec validation à l'issu de chacune des phases du projet, pour chacun des ouvrages à réaliser et qu'il ait parallèlement un droit de véto notamment quant aux occupants pressentis pour les lieux."
Obs 41 Cou 6										*					*		R	<b>M. et Mme LARZUL</b> , 18 rue du Cap "Nous habitons un pavillon quartier du halage sur Créteil et la ligne rouge devrait passer sous notre pâté de maison"

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		après avoir emprunter le début de la rue du Cap. en conséquence, nous sollicitons que le tracé passe sous nos terrains en fond de parcelle, soit au niveau de limite mitoyenne entre les parcelles de la rue du Cap et celles de la rue de l'Espérance (soit pour nous au fond du jardin."
	Obs 42 Cou 7			*												*	*	<b>M. N. BROUSSE</b> "Ayant eu la désagréable surprise de récupérer 2 amendes et un enlèvement fourrière sur le seul mois d'octobre, soit un coût de 200 € (la majeure partie revenant à une société privée !) simplement pour être garé devant chez moi, en plein paiement d'écrasants impôts locaux, J'attends avec impatience le GPE). Et en attendant je préférerais de loin, voir plus souvent les équipes de la police municipale à la gare RER que devant chez moi. Il me semble qu'il y a de missions plus prioritaires que d'autres, à bon entendeur... Je souhaiterais aussi que l'arrivée de la ligne 15 s'accompagne, et même soit précédée par le développement des pistes cyclables, et aussi, et cela n'engendrerait quasiment aucun coût supplémentaire, par l'installations de station Auto lib. Il y en a de plus en plus dans le 94 ... sauf à Saint-Maur ! Or l'auto-partage est une solution d'avenir, et on pourrait aussi réduire les problèmes de stationnement, y compris pendant la période de travaux à la gare de St Maur Créteil. Il serait en effet tout à fait faisable de réserver quelques places du petit parking situé à l'angle de la rue Chevreul et de l'avenue Noël..."
Obs 43 Cou 8	*			*	*	*									*	*	<b>R</b> <b>AMUTC, Association Montreuilloise de Usager des Transports Collectifs</b> Contribution de 14p déposée par 2 représentants, Président: M. F. MARION et secrétaire M. Fay : quelques extraits des principaux éléments et une partie des nombreuses questions posées: "Pour nous il ne s'agit pas de défendre une ville ou un secteur: nos propositions visent à obtenir, pour les usager de tout la région, le réseau performant dont ils ont besoin. Respecter le choix des franciliens Respecter les conclusions du débat public de 2010: le bilan qu'en tiré la CNDP nous a donné satisfaction, puisque le principe de la rocade de proche banlieue a reçu un soutien quasi unanime des participants. Prendre en compte les annonces du 6 mars 2013 (Nouveau Grand Paris) Questions: - Comment la SGP entend-elle réaliser la spirale interopérable décidée par la 1er ministre ? - Quel a été l'impact de ce réunion sur l'évolution du projet ? Ces questions peuvent-elles être posées à l'enquête publique où s'agit-il de décisions sur lesquelles l'avis de habitants et des usagers n'a pas à être pris en compte ? - Quel est le sens de la "concertation" lorsqu'une part importante de l'information n'est pas communiquée au public ? - L'Exploitation de la ligne est-elle prévue en rocade bouclée ? - Quelles dispositions ont été prévues pour assurer la régularité de l'exploitation sans imposer aux usagers de changer de train dans des " terminus " intermédiaires ? - Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ? - Quelles sont les prévisions de trafic pour la branche Champigny / Val de Fontenay (ligne 15) et pour la branche Champigny / Noisy-Champs ?	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<p>Conclusion (in extenso)</p> <p>Nous comprenons la difficulté pour la commission d'enquête de trouver une réponse appropriée. &gt; D'un côté l'utilité publique du projet n'est pas contestable et l'AMUTC le soutient pleinement : il est temps de réaliser la rocade proposée par le Conseil Régional (Arc Express devenu Grand Paris Express) notamment dans sa partie Sud, efficacement portée par l'association Orbival. &gt; D'un autre côté, certains aspects de ce projet sont proprement désastreux et la conception actuelle de la gare de Champigny Centre en fait partie.</p> <p>Il s'agit d'investissements considérables à un moment où les fonds publics doivent être utilisés avec la plus grande rigueur afin de ne pas être gaspillés et où le gouvernement demande légitimement que le projet soit bien dimensionné eu égard aux prévisions de trafic.</p> <p>Ces investissements nous engagent pour cent ans au moins. Cela justifie de bien réfléchir à nos choix, de les peser et d'y associer comme le prévoit la constitution l'ensemble du public et pas seulement une petite partie des élus locaux comme cela a été fait depuis 2011. Nous souhaitons que l'intérêt général, celui des usagers et des habitants de l'ensemble de la région, prévale sur la coalition d'intérêts locaux à courte vue.</p> <p>Si tel est le cas, la ligne 15 sud présentée à l'enquête sera modifiée pour s'inscrire réellement dans la rocade bouclée et les élus de Marne la Vallée accepteront que Noisy-Champs ne soit desservi « que » (excusez du peu !) par le RER A (Vers Paris, la Défense et l'Ouest Parisien), le RER E (vers Paris, la Défense et l'Ouest Parisien), la ligne 11 (vers la banlieue Est et Paris) et la ligne 16 (vers Champigny Centre à l'Ouest, où la correspondance avec la ligne 15 - rocade bouclée - les mettra en relation avec toutes les banlieues, et vers le Bourget au Nord).</p> <p>Serait-ce vraiment les pénaliser au-delà du raisonnable et mettre en péril l'avenir de ce cluster ?</p> <p>C'est l'intérêt de la Région qui doit guider les caractéristiques retenues :</p> <p>« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. » Article premier de la loi relative au Grand Paris qui régit la SGP. + 8 p en annexe (doc divers à l'appuis)</p> <p>Lettre de 3p au premier Ministre + appel à l'enquête publique de 2p + courrier à M. Leclerc conseiller au cabinet de la ministre Cécile Duflot + courrier de M. Razzy HAMMADI Député de la Seine-Saint-Denis à M. Guyot Président du Directoire SGP + tract "Transports en Ile de France - Les usagers vous disent BRAVO et Merci"</p> <p><u>Note de la commission d'enquête</u> : on retrouve toutes ces contributions sur le site de cette association <a href="http://www.AMUTC.fr">www.AMUTC.fr</a></p>
Obs 44 Cou 9		*			*	*	*								*	*	R	<p><b>M. M. FAY</b>, secrétaire de l'AMUTC</p> <p>M. FAY également rencontré en permanence développe les même thèmes que son président, mettant en cause la concertation suite aux débats publics, la non prise en compte de la demande du gouvernement, privilégiant la rocade proche ligne 15 complète et argumentant contre le prolongement vers Noisy-Champs.</p> <p>Il conclut par rapport à la rupture sur la gare de Champigny en disant que : "Non, non et non! Un express ne peut pas faire l'escargot !!!"</p>
Obs 45										*				*		*		<p><b>Mme A. PELLAN</b> IMMOBILIER SARL</p> <p>"Je soussigné Mme Pellan Amélie, gérante de la société Amélie Pellan Immobilier et de la succursale située au 15,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 10																		rue des Remises 94100 à Saint Maur des fossés. Je sollicite un recours en indemnisation car les travaux du grand Paris vont affecter mon commerce pendant toute cette durée. "
Obs 46				*											*		*	<b>Mme S. LAUREAUX et M. E. LAUREAUX</b> , du Vieux St Maur - Demandent le passage du TVM-EST par Joinville (2 fois plus d'équipements collectifs desservis). Le maillage attendu par le STIF serait bien meilleur en évitant les nuisances prévisibles sur le Vieux St Maur. - Auraient souhaité plus de clarté quant aux estimations de trafic bus - RER - Métro car le RER A est déjà saturé de 30 % selon les chiffres connus contre -15 % avec la venue du métro. Le RER restera donc saturé et il est souhaitable que son plan de rénovation soit accéléré.
Obs 47															*	*		<b>Mme M. MAILLARD</b> 44 rue Léon Bocquet - Je suis d'accord avec le principe de ce transport, mais souhaite que cela se passe sans abimer la ville. Je suis d'accord avec ce qui a été dit au CM du 26 septembre 2013. Je ne voudrais pas non plus que cette gare draine trop de monde dans nos rues, le stationnement étant déjà un problème dans ce quartier.
Obs 48 Cou 11															*		*	<b>Mme M. ROSIER</b> 24 rue Ronsard, du Vieux St Maur "Habitant tout près de la gare du RER SMC, je suis inquiète du bouleversement envisagé dans mon quartier. Sur le tracé général. La rocade proposée est très irrégulièrement autour de Paris. Le tronçon ouest St Denis à Villejuif, encercler Paris plus efficacement que le tronçon est. Les usagers du RER A (pas mal de monde !) auraient peut-être souhaité d'urgence une jonction au Château de Vincennes (Métro), autre que le bus 112 qui ne peut pas grand chose pendant les heures d'affluence ou en cas de défaillance du RER A. Une grande zone est désertée des transports routiers entre Paris et la ligne 15. Aller de banlieue à banlieue est une bonne idée, encore faut-il y travailler !
Obs 49							*									*		<b>Mme E. BOUSSARD-SAVARY</b> "Excellent projet pour St Maur, facteur de développement et de renouvellement de ce quartier à l'urbanisme abandonné. La commune doit se saisir de cette opportunité pour élaborer un projet en concertation avec les citoyens et riverains, qui le dynamise : commerces, logements, lieux d'échange, culture, équipements sportifs. Ne pas prendre exemple sur la ZAC de la Louvière ! Demeure le regret que l'option de tracé passant par ( ??? Adaville ? ) n'ait pas été retenu.
Obs 50 Cou 12															*		*	<b>Tract déposé par M. Eric LAUREAUX: "EST-TVM: LA MACHINE AVANCE !</b> - La sécurité de nos enfants aux abords directs de écoles est concernée ! Si la DUP est prononcée les écoles du quartier du vieux St Mur seront "ceinturées" par un bus à haute fréquence !!! Le projet EST-TVM avance sans tenir compte de l'avis de ses habitants. - Le projet de tracé du TVM dans le Vieux St Maur est redondant avec le futur métro Grand Paris Express.
Obs 51															*			<b>Anonyme (JPM)</b> "Absence dans le dossier du tracé TVM-EST: un simple oubli ? ou la volonté d'occulter le tracé en grande partie parallèle de ces 2 tracés ? = présentation partisane notamment du CG qui supporte les 2 projets, vision ne prenant pas en compte la réalité économique du quotidien des contribuables.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Tracé ligne																			
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale																			
	Interconnexion																			
Interopérabilité Champigny																				
Dvt économique et urbain gares						*														
Nuisances sonores et vibratoires																				
Impacts paysage-environnement																				
Impacts fonciers																				
Nuisances chantier																				
Nuisances matériaux et déblais																				
Nuisances forage tunnel																				
Chantier et communication																				
Mises en compatibilité																				
Autres problématiques																				
FAVORABLE																				
DEFAVORABLE																				
NON EXPRIME																				
																		Je suis globalement favorable au projet mais pas avec une telle superposition ! OUI à la ligne rouge NON au prolongement du TVM-EST !		
Obs 52							*										*	<b>M. F. NIVET</b> "Je souhaite ardemment que l'avis des riverains et des commerçants bordant la quartier soit pris en compte. que le quartier soit à cette occasion revalorisé, réaménagé positivement contrairement à la situation actuelle où il est laissé à l'abandon et négligé. REVALORISATION ET RÉ-AMÉNAGEMENT DU QUARTIER SAINT MAUR CRETEIL autour de la nouvelle gare."		
Dépôt																*		<b>Dépôt par l'association ORBIVAL</b> "Un Métro pour la banlieue : 1421 fiches soutien		
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b> <b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>3</b> <b>6</b>	<b>3</b> <b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b> <b>6</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Saint Maur des Fossés</b>
<b>COMMUNE DE JOINVILLE</b>																				
Obs 1										*							*		<b>M. et Mme BUCHSENSCHUTZ</b> , 3 avenue Gilles pose la question de savoir si les possibilités de constructions ultérieures d'un terrain situé au dessus du passage seront modifiées rendant impossible l'édification d'un immeuble ultérieur ?	
Obs 2		*															*		<b>Mme FASTIER-DAHAN</b> , 81 quai Gabriel Péri - se demande à quelle profondeur exacte sera creusé le tunnel entre son adresse et le 8 av Gilles, allée privative desservant plusieurs habitations et les conséquences pour les habitations (fissure, tassements, inondations, nuisance sonores et physiques et vibrations) - demande la date exacte des travaux qui les impacteraient - inquiète avec ses voisins sur la faible profondeur de 15m en moyenne dont elle a entendu parler - question sur les conséquences assurances si les inondations sont provoquées par les travaux ? - pourquoi un changement du tracé depuis la réunion à Champigny en octobre 2012 ?	
Obs 3																	*		<b>M. GUILLOT</b> , 81 quai Gabriel Péri - signale une erreur panneau gare St Maur Créteil où la ville de Joinville n'apparaît pas en enterré sur la photo aérienne. Où se positionne-t-on par rapport aux 2 gares St Maur Créteil et Champigny centre ?	
Obs 4				*	*													*	<b>Mme A. Le MOUËL</b> , 27 avenue Théodore "St Maur Créteil va devenir un grand pôle de convergence. Il faudrait aménager un plus grand pôle de bus, même en souterrain avec un très grand parking pour recevoir tous les gens des environs, sinon j'ai peur d'une saturation rapide du site."	
Obs 5																	*		<b>Anonyme</b> (de Joinville) "Ma fille habitant Chatillon, je serais heureux d'emprunter cette voie"	
Obs 6																	*		<b>Mme N. Le BORGNE</b> "Enfin la possibilité de relier le banlieues sans passer par Paris. une ouverture vers l'est parisien et un	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																				désengorgement de la ligne A ! vivement le début de travaux."
Obs 7																	*		<b>Anonyme</b> "Il est grand temps que ce projet soit, en espérant que cela diminue la circulation routière."	
Obs 8																	*		<b>M. LANCOT</b> , 5 rue H. Pinson "Ambitieux projet qui devrait permettre de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue"	
Obs 9																			<b>M. COUAS</b> "Enfin l'avancement de ce projet mais ne pas oublier que la RER es surchargé et ne passe pas aussi souvent qu'il le devrait = pauvres travailleurs !"	
Obs 10															*			R	<b>M. CAMPANA</b> "Une nouvelle fois Joinville est le parent pauvre dans tous les projets d'urbanisme. Dommage: RER A saturé, N4 saturée, pont saturé, aucun stationnement possible au RER, ligne de bus vers Paris inexistante à part le 112 qui se promène dans le bois. Nous n'avons aucun bénéfice de ces travaux mais toutes les nuisances. On réédite le projet de l'autoroute A4 !"	
Obs 11										*		*	*		*			*	<b>Pour EAU DE PARIS</b> et pour information <b>M. Thierry LAPREE</b> , responsable du Réseau Hydraulique et de Travaux Eau de Paris + Entretien avec le commissaire enquêteur et dépôt en permanence du 14 novembre d'un plan en couleur format A3 précisant les lieux de passage des ouvrages Eau de Paris. Comme le projet va croiser les ouvrages d'Eau de Paris de transport d'eau potable qui alimentent Paris, au niveau des communes d'Arcueil et de Cachan, il tient à informer la commission et le Maître d'Ouvrage : - L'aqueduc du Loing (capacité journalière de 210.000 m3/J) - La conduite DN 2500 mm qui relie le réservoir de l'Hay-les-Roses à Paris (capacité journalière de 300.000 m3/J) Ces ouvrages sont des vecteurs stratégiques pour l'alimentation en eau de la capitale. Il précise que l'aqueduc du Loing est un ouvrage à plan d'eau libre et que ce type de construction est particulièrement sensible aux perturbations liées aux constructions proches.	
Obs 12		*						*							*			R	<b>Mme MENDES</b> , 67, rue des Hauts bonne eau à Champigny, présidente de l'Association pour la Défense du quartier des Simonettes Voir Contribution de 7 pages déposée à Champigny, observation n° 24 dépose lors de la permanence du commissaire enquêteur du 14 novembre 2013 - 1 plan A4 en couleur avec modification proposée pour le tracé du tunnel (plus au Nord dans l'emprise de la ZAC dont le propriétaire est la SADEV) - 1 extrait du dossier avec le tracé du tunnel et de la gare de Bry-Villiers-Champigny - la contribution de 11 pages de Mme PEDRERO-SANZ en son nom propre : voir ci-dessous	
Obs 12bis	*	*	*					*	*	*	*	*			*		*		<b>Mme PEDRERO-SANZ</b> , 137, rue des Hauts bonne eau à Champigny, 11 pages au total:	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier</p>		
	Tracé ligne																			
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale																			
	Interconnexion																			
	Interopérabilité Champigny																			
	Dvt économique et urbain gares																			
	Nuisances sonores et vibratoires																			
	Impacts paysage-environnement																			
	Impacts fonciers																			
	Nuisances chantier																			
	Nuisances matériaux et déblais																			
	Nuisances forage tunnel																			
	Chantier et communication																			
	Mises en compatibilité																			
	Autres problématiques																			
	FAVORABLE																			
DEFAVORABLE																				
NON EXPRIME																				
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Joinville</b>
<b>COMMUNE DE CHAMPIGNY</b>																				
Obs 1																				<p><b>Anonyme</b> "Difficile de lire la pièce G1 car les pages pires sont à l'envers." Note du commissaire enquêteur : Pour information ce problème de reproduction a été vite relayé par la Mairie et le commissaire enquêteur et la SGP a fait le nécessaire rapidement pour remplacer le document en question.</p>
Obs 2																	*			<p><b>M. C. VIEIRA</b>, 33 Chemin du Pré-de-l'Etang "Ravis du projet"</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 3							*										*	<b>M. D. DEJARDIN</b> , 1 rue A. Mehoux "Très favorable au projet pour désenclaver les communes pour l'impact emploi futur."
Obs 4				*														<b>M. C. VIEIRA</b> : Rajout "Y aura-t-il un accès piéton pour les habitants du quartier des Simonettes."
Obs 5		*	*		*	*									*	*		<b>Mme COURTY</b> , 23 rue G. Danton "Favorable au projet, néanmoins nous manquons d'information pourquoi n'avons nous pas un plan détaillé de Champigny notre ville. Où passent exactement les tunnels ? Que sont les ouvrages techniques annexes ? Arrivant tous les jours de Bobigny Noisy-le-Sec jusqu'à la gare des Boullereau avec 17 mn à pied (vu la mauvaise desserte 110 - 116), le soir, quel sera l'impact de la ligne rouge sud sur la desserte des Boullereau ? des Bus ? Favorable au projet mais regrettant le report à 2030 de la liaison connexion Orange et Rouge"
Obs 6																		<b>Anonyme</b> (? erreur dépôt ?) "Je me présente aujourd'hui avec un Bon de solidarité. Continuons tous et toutes pour l'Axxxxx (= illisible)"
Obs 7																*		<b>M. G. MATHIEU</b> "Tout mon soutien à ce qui devrait permettre de désenclaver les communes de la périphérie parisienne, de les relier entre elles autrement que par le route et de les mettre à quelques minutes de leur préfecture. Un projet nécessaire."
Obs 8															*	*		<b>Anonyme</b> "Une très bonne initiative attendue depuis un bon moment. Juste une interrogation: pourquoi les travaux ne démarrent pas en 2014 ?."
Obs 9																*		<b>Anonyme</b> "Bravo ! pour ce projet hyper utile pour les déplacements quelquefois si pénibles"
Obs 10																*		<b>Anonyme</b> "C'est très bien il faut le faire. c'est un projet formidable pour tous, Voilà !"
Obs 11					*										*			<b>Signée: une Caudacienne</b> "C'est peut-être bien pour les centres-villes mais la Queue en Brie dans tout ça ? Nous sommes la 5ème roue du carrosse; nous sommes entourée de villes desservies par le RER, Bus (nombreux). nous avons des cars privés qui nous amènent à Champigny et autres, mais c'est la galère dans les jours et horaires proposés. Ne parlons pas du S et D. Ceux qui n'ont pas de voitures n'ont plus qu'à rester devant leur cheminées si ils en ont une !"
Obs 12																	*	<b>Anonyme</b> "Merci pour le informations rassurantes."
Obs 13		*									*				*	*	<b>R</b>	<b>Mme A. COURTY</b> , Présidente Association "Sauvegarde Village Parisien" "Le projet est bien mais pourquoi n'a t'il pas pris en compte les Mordacs-Bois l'Abbé au lieu de suivre la ligne E déjà"

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		desservies ? Le tunnel de maintenance est-il à la même profondeur que le train ? Comment sera sortie la terre de ces tunnels ?
Obs 14				*												*		<b>M. J.C. WOHLIAT</b> , 17 Chemin des Lilas "Le projet est très bien mais il faut prévoir suffisamment de places de stationnement pour les vélos (200 à 300 places) En effet les vélos à assistance électrique seront en fort développement en 2020 (Champigny Centre et Bry-Villiers-Champigny) Concernant la continuité vers le Nord de la ligne 15 (Fontenay-sous-Bois - St Denis), la continuité paraît la plus opportune, ce qui évitera des flux trop importants sur les gares.
Obs 15				*							*				*	*		<b>Anonyme</b> "C'est un beau projet, surtout si la connexion avec la ligne Orange ne se fait pas trop attendre. Mais la municipalité a beaucoup trop tendance à le vendre électoralement comme s'il était déjà réalisé ou allait l'être sous peu. Voir le bulletin municipal d'octobre qui en parle au présent comme si tout était déjà fait. Or c'est loin d'être le cas. Elle ferait mieux de préparer les conditions d'exploitation du chantier qui va pendant plusieurs années bp perturber le centre ville = nuisances sur les circulations sans parler des charrois des déblais. Il faut aussi rappeler que le projet ne désenclave nullement le plateau briard (voir les remarques d'une habitante de la Queue-en-Brie) ou le haut de Champigny. il faut un projet de créations de lignes RATP de bus assez denses et bien cadencées pour que les abords des stations en centre ville ne soient pas sursaturés de voitures particulières qu'il faudra bien garer quelque part.
Obs 16																*		<b>M. A. Chevalier</b> "Bravo pour ce projet voulu par l'ancien gouvernement .
Obs 17															*	*		<b>Anonyme</b> "Beau projet qui arrive tardivement, souhaitons qu'il ne prenne pas de retard. Beaucoup de monde l'attend. J'apprécie la concertation avec le CR dan les dossiers. beaucoup de travail même si je ne suis pas en mesure de tout comprendre."
Obs 18										*					*			<b>Mme MAMOUD</b> "Projet déjà bouclé sans aucune informations ni états des lieux des immeubles et pavillons; entre autre sur l'avenue Maurice Thorez où il y a des pavillons de plus de 100 ans. Aucune réponse sur la nature et la hauteur des indemnisations en cas de dégâts (pour info ligne 14, des immeubles ayant subis des dégâts sont indemnisés à hauteur de 50 %). Pensez-vous nous assurer un état des lieux ainsi qu'une indemnisation totale si sinistre."
Obs 19															*			<b>M. J. SANTAN</b> , 224 avenue Maurice Thorez > "Pourquoi passer sous l'avenue Maurice Thorez alors que nous avons à proximité tout le sous-sol du Parc du Plateau et la zone Industrielle ? > Ce projet a été bouclé sans notre avis. > Où est l'intérêt public pour nous alors que nous avons le RER E à 800 m ?"

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 20				*													*	<b>M. N. HINDEON</b> , 28 rue Jean Jaurès "Très beau projet qu'il est urgent de faire aboutir. Des accès aux stations de chaque côté des voies de circulation éviteraient aux piétons de traverser les rues (exemple Champigny Centre)."
Obs 21		*															*	<b>R Association "Sauvegarde Village Parisien"</b> "D'autres questions notées par le commissaire enquêteur. Pourquoi une si grande boucle SMR qui n'amène sur notre quartier que des ennuis; gare E proche."
Obs 22	*						*			*							*	<b>* Pasteur ALKALY CISSE et M. B. RAYNAUD</b> Contribution de 3 pages relatant leur "Projet culturel et social sur le terrain de la paroisse réformée de Champigny (ce terrain est situé de l'autre côté de la voie ferrée donc du viaduc et donc à un endroit stratégique pour le projet de la gare GPE de Champigny Centre, notamment pour la future connexion avec la ligne Orange (pour les 2 scénarios interopérabilité ou correspondance avec cette ligne) Du fait que ce projet de locaux culturels (temple et salles polyvalentes), de maison relai ou résidence sociale destinée à l'hébergement de personnes isolées, de logements en accession à la propriété et de parking, n'est pas encore finalisé mais impacte beaucoup le projet GPE, ils souhaitent être plus étroitement associés aux réflexions autour de la gare de Champigny Centre - Partenaires du projet: paroisse EPUDF de Champigny, Région EPUDF, Fondation du protestantisme, CASP, Mairie de Champigny et les bailleurs sociaux Voir aussi annexées 9 pages présentant le CASP
Obs 23	*	*	*					*		*	*	*	*	*			*	<b>R M. Y. LETERTRE</b> , 139, rue des Hauts bonne eau à Champigny, Située à 20 m de la gare la maison de M. LETERTRE est impactée, notamment par les emprises chantier. Il a bien conscience des nuisances liées aux flux de camions par exemple pour les déblais et tous les risques de pollution, mais craint aussi les risques de fissurations effondrements, glissements pour les pavillons de la zone d'intervention. Il demande donc: - le déplacement de la gare plus au nord de 10 à 15m c'est-à-dire en limite de leurs propriétés foncières pour limiter tous les risques - de revoir le projet pour: > l'utilisation des terrains en friches et non bâtis pour l'implantation des installations de chantier nécessaires et liées à l'exploitation du tunnel n°6. > la réduction des emprises à acquérir ultérieurement > l'étalement et l'atténuation des nuisances subies par les riveraines des divers éléments du projet.
Obs 24		*						*									*	<b>R Association pour la Défense du quartier des Simonettes</b> 67, rue des Hauts bonne eau à Champigny Présidente : Mme MENDES Trésorière : Mme PEDRERO-SANZ Secrétaire : Mme TORDJMANN Contribution de 7pages (voir aussi obs n° 12 et 12 bis sur registre Joinville et ci--dessous n° 25):

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<p>- Le quartier des Simonettes Nord est fortement impacté par le projet de GPE: gare de Bry-Villiers-Champigny réalisée à ciel ouvert, nouvelle gare SNCF RER E, mais aussi pôle multimodal, projet de bus en site propre ALTIVAL et future ZAC "Marne-Europe", le centre commercial AUCHAN, ainsi que le SMR pas très loin.</p> <p>l'Association à partir d'éléments notés dans le dossier d'enquête souhaite faire les remarques suivantes:</p> <p>- le projet d'implantation des 3 scénarios a été réalisé sur des vues aériennes non actualisées (constructions déjà réalisées ou en cours dans les emplacements des scenario 2 et 3. Les raisons du choix sont donc tronquées et nous demandons que le tunnel passe plus au nord, soit sous la ZAC et non sous les pavillons situés dans la rue des Hauts Bonne eau.</p> <p>- elle s'interroge sur les futurs aménagements aux abords de la gare et ce qui apparait sur le vues, notamment une route qui n'existe pas et en conséquence demande qu'un nouveau projet de gare soit réalisé afin de modifier les accès envisagés et ainsi éviter la préemption des pavillons environnants.</p> <p>- Pièce E- p3: l'association souhaite et demande une concertation et une véritable coordination entre les divers projets en cour et à venir et différés certains projets pour permettre l'utilisation des terrains en friches et non bâtis pour les installations de chantier et la réduction des emprises à acquérir, ainsi que l'étalement et l'atténuation des nuisances subies par les riverains: bruits, vibrations, poussières, pollutions et difficultés diverses, encombrements des routes.</p> <p>- Pièce G1- et G6.3 - p137 : compte tenu de tous les risques listés l'association demande de voir l'implantation de la future gare de Bry-Villiers-Champigny plus au nord de 10 à 15 m en limite de parcelles.</p> <p>- rappelle sa position au sujet de la densification, en disant que le taux de logements sociaux sur Champigny atteint déjà 40% par rapport au 25% prévus par les textes, alors que d'autres villes préfèrent payer les pénalités.</p> <p>- Demande que soit respecté sur leur quartier le droit à la propriété</p> <p>A noter pour Commission et Maître d'Ouvrage SGP: tracés alternatifs proposés</p>
Obs 25	*	*	*					*		*	*	*				*	*	<p><b>Mme PEDRERO-SANZ</b>, 137, rue des Hauts bonne eau à Champigny, 4pages au total: Courrier de 4p en date du 9 novembre 2013 + copie de 4p de son avis exprimé lors de l'enquête SDRIF le 14 mai 2013 Voir traitement en observation n° 12 bis du registre de Joinville</p>
Obs 26	*	*	*													*	*	<p><b>M. G. PASTIEW</b>, président UFC Que choisir région Créteil</p> <p>- Regrette la durée du chantier de 7 ans trop long pour avoir aboutir ce projet indispensable.</p> <p>- Demande de vraie correspondances ave de temps courts, pour toute les catégories de population, sécurisés et concernant tous les modes de transports (bus, autres lignes, RER, tramways)</p> <p>- les gares doivent être équipées de garage vélos sécurisés suffisamment vastes pour répondre aux objectifs de réduction de la voiture</p> <p>- regrette l'absence de desserte du plateau du Haut Val de marne, secteur de Boissy-St-Leger, Bois l'Abbé</p> <p>- souhaite un accompagnement par ces liaisons rapides (TCSP) ave le gares, Bry-Villiers, Noisy-champs</p> <p>- question sur le parcours du 208 Coeuilly, Bois l'Abbé</p> <p>- compatibilité avec le futur SAGE prise en compte (contribution Marne déblais) ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
Obs 27				*												*	*	- manque données pollutions de l'air dans les stations et rames, ni au niveau bruits subi par le usagers (freinage) et odeurs <b>M. N. GAULON</b> quartier Centre ville Plateau - Projet de métro en rocade = grand pas en avant pour les déplacements de banlieue à banlieue - regrette le manque d'info sur les aménagements en surface, notamment de la par de la municipalité (pb rue Fourny coupée pour le magasin Leclerc - oublis des piétons et vélos et détours fastidieux : "couper des voies de communication terrestres, c'est un peu d'un autre âge, non ?" - insertion urbaine à analyser de façon plus sérieuse	
Obs 28																*	*	<b>M. Y. GIBERT</b> rue Laversin quartier Centre ville Plateau - Enorme projet mais sera t'on capable de le financer ? - quelles mesures prises pour engager vite les travaux malgré tout ?	
Obs 29							*										*	<b>Mme N. AZAIS</b> 39 rue des Bas-Clayaux - Projet formidable pour notre ville pour son développement économique et social notamment, logements sociaux en centre ville proches des gares - connexions multiples à conserver, notamment avec RER E et ligne Orange - SMR potentiel important - question financement à clarifier et avec l'aide de l'Etat + enjeux environnementaux	
Obs 30																*	*	<b>Mme C. ROBINEAU</b> 63 rue Périer à Montrouge "Habitant Montrouge et travaillant à Champigny, je suis particulièrement intéressé par ce projet GPE: gain de temps pour les embouteillages supprimés. délais et financements restent à déterminer mais ils doivent être de la responsabilité de l'Etat."	
Obs 31							*									*	*	<b>Mme M-O. DUFOUR</b> 2ème Adjointe au Maire de Champigny-sur-Marne La ligne 15 sud comme l'ensemble est indispensable à la ville. Cette enquête témoigne du sérieux du travail réalisé pour préparer l'arrivée du GPE. Le tracé résulte de choix judicieux en ce qu'il prend en compte les besoins des campinois et assure une cohérence avec l'offre de TC et le réseau existant. - pour les nouveaux logements venant étoffer le tissu urbain à proximité. Le SMR projeté sera une véritable vitrine technologique innovante et la ville occupe une place de choix dans le scénario de développement de l'est parisien pour amélioration de la qualité de vie de toute la population...	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b> <b>9</b>	<b>1</b> <b>8</b>	<b>1</b> <b>7</b>	← <b>Occurrences sur les thèmes retenus commune de Champigny</b>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
	Tracé ligne																			
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale				*															
	Interconnexion					*														
	Interopérabilité Champigny							*												
	Dvt économique et urbain gares																			
	Nuisances sonores et vibratoires																			
	Impacts paysage-environnement																			
	Impacts fonciers																			
Nuisances chantier																				
Nuisances matériaux et déblais																				
Nuisances forage tunnel																				
Chantier et communication																				
Mises en compatibilité																				
Autres problématiques																				
FAVORABLE																				
DEFAVORABLE																				
NON EXPRIME																				
<b>COMMUNE DE BRY SUR MARNE</b>																				
Obs 1				*												*	*		<b>M. TRIBOULET</b> , habitant de Bry : - trouve le dossier d'enquête remarquable mais trop copieux ; - approuve le projet sous l'angle de l'amélioration des relations Est-Ouest, - mais indique des insuffisances (des remises à plus tard) : rabattements en bus, parkings, coordination entre la ligne 15 et le TVM Est ; - considère que les possibilités de transfert modal de la voiture individuelle aux transports collectifs ne sont qu'esquissées, liées aux rabattements, à la tarification.	
Obs 2																	*		<b>Anonyme</b> : indique que la ligne rouge est un impératif.	
Obs 3																	*		<b>Anonyme</b> : considère le projet indispensable.	
Obs 4							*										*		<b>M. JP. MAILLARD</b> : - déclare le projet nécessaire et qu'à ce titre il ne peut qu'être approuvé ; - souligne l'intérêt incontestable de densification de logements autour des gares.	
Obs 5																*		*	<b>M. O. VEYMERI</b> (o?) : constate que le projet concerne les personnes, mais pose la question du fret ?	
Obs 6																	*		<b>M. ou Mme FOREZ</b> (o?) : est d'accord pour le projet.	
Obs 7				*	*												*	*	<b>Délibération du CONSEIL MUNICIPAL : Vœu de la Ville de Bry-sur-Marne</b> : - elle considère le nouveau réseau comme très positif pour les habitants de Bry et ceux de l'Est parisien : facilité de déplacements, désaturation du RER A ; - demande d'étudier finement les rabattements en transports en commun locaux ; le dénivelé important proscrit les circulations douces pour rejoindre la future gare ; - demande la création d'un nouveau franchissement de l'autoroute A 4, au droit de l'ex VDO, pour une bonne accessibilité à la gare ; - souligne que l'interconnexion avec le RER E est indispensable, avec renforcement des fréquences, augmentation de la capacité du viaduc de Nogent, mise en service simultanée ; - demande l'arrêt de toutes les rames en gare de Bry-Villiers-Champigny et en gare de Noisy-Champs ; - demande le respect des délais : métro SGP et gare RER E.	
Obs 8				*												*		*	<b>Mme D. GARCIA</b> , habitante de Bry : - souhaite l'arrêt de toutes les rames en gare de Bry-Villiers-Champigny ; - demande que soit assurée une desserte correcte de la gare depuis le centre de Bry.	
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	← <b>Occurrences sur les thèmes retenus commune de Bry sur Marne</b>							

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier  FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME		
	Tracé ligne	*																		
	Ouvrages annexes																			
	Accessibilité multimodale																			
	Interconnexion				*															
	Interopérabilité Champigny																			
	Dvt économique et urbain gares							*												
	Nuisances sonores et vibratoires																			
	Impacts paysage-environnement																			
	Impacts fonciers																			
	Nuisances chantier								*											
	Nuisances matériaux et déblais											*								
	Nuisances forage tunnel												*							
	Chantier et communication													*						
	Mises en compatibilité														*					
	Autres problématiques													*						
<b>COMMUNE DE VILLIERS SUR MARNE</b>																				
Obs 1		*						*			*		*				*	<b>M. ou Mme J. REBOUL</b> , habitant de Villiers, pose 4 questions : - pourquoi les deux centres de maintenance sont-ils tous les deux dans le Val-de-Marne ? - que deviendra le sous-sol glaiseux qui provoque des fissures dans les constructions, avec l'intervention du tunnelier, puis la vibration des rames ? - que deviendront les circuits d'eau sous-terrain perturbés par la voie de raccordement au site de remisage des rames ? - pourquoi la voie de raccordement ne passe-t-elle pas plutôt sous des zones d'activité ?		
Obs 2		*						*			*						*	<b>Anonyme</b> : indique se poser les mêmes interrogations que l'observation précédente		
Obs 3					*						*		*		*	*		<b>Contribution de la VILLE de Villiers-sur-Marne</b> (note de 4 pages signée par M. BENISTI, député-maire) : - elle exprime sa satisfaction sur l'avancée du projet : décision, calendrier, financement, interconnexion, concertation ; - souhaite que la population et les territoires soient entendus dans le cadre de la finalisation de la conception des gares ; - souhaite que les marchés de travaux soient accessibles au tissu économique local ; - demande l'engagement du STIF et de la Région sur le financement et sur la réalisation de la gare d'interconnexion du RER E dès la mise en œuvre du GPE ; - présente des contre-propositions (avec plans) pour les itinéraires des poids lourds entre les bases chantiers et l'autoroute A 4, afin d'éviter absolument les zones d'habitat dense ; les bases chantiers sont : la gare et le départ du tunnelier vers l'Ouest (la plus longue des sections de tunnelier), le SMR et le départ du tunnelier pour la voie de raccordement, l'ouvrage de jonction entre la voie de raccordement et la voie principale ; des variantes à ces contre-propositions ont été évoquées lors de l'entretien avec le maire, postérieur à cette observation ; - demande que la réflexion entamée sur l'utilisation du fer pour l'évacuation des déblais soit menée à son terme ; - souhaite encourager le partenariat entre son aménageur EPAMARNE et la SGP pour que l'ensemble du projet urbain voulu par la commune soit pris en compte dans la mise en œuvre du GPE, en phase chantier et en phase mise en service ; ce point a été développé lors de l'entretien avec le maire, notamment sur le fait que les installations ferroviaires de chantier pourraient éventuellement servir ultérieurement de façon permanente pour la desserte d'un centre de logistique urbaine.		
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Villiers sur Marne
<b>COMMUNE DE NOISY LE GRAND</b>																				
Obs 1																*	*		<b>Anonyme</b> habitant à Montrouge et travaillant à Noisy : - espère la réussite de ce projet qui apportera un plus aux habitants de la proche banlieue ;	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
								*			*							- doute du financement et du calendrier
	Obs 2																*	<b>M. P. VANDARD</b> , habitant de Noisy : - demande le maintien de l'accès à A 4 par le bd du Rû de Nesles pendant le chantier ; - demande de réduire les vibrations et les bruits dans les zones d'habitation, y compris pour les ouvrages annexes, pendant l'exploitation de la ligne.
	Obs 3														*	*		<b>Mme J. MENU</b> , habitante de Noisy : - se déclare tout-à-fait favorable au projet : temps gagné en évitant de passer par Paris, désaturation du RER A, automatisme, impact minime des travaux (Cf. souterrain), développement économique du secteur Noisy-Champs ; - espère que les délais annoncés seront tenus.
	Obs 4															*		<b>M. G. DIVOUX</b> , habitant de Noisy : - se déclare très favorable au projet : tracé bien pensé, alternative à la voiture individuelle pour des déplacements en banlieue (dimension écologique), éviter de passer par Paris, désaturation du RER A, dynamisation de l'Est parisien.
	Obs 5															*		<b>Famille SIMONIN-MOREAU</b> , habitante de Noisy : - se déclare très satisfaite par ce projet : accès direct à la banlieue Sud, sans passer par Paris.
	Obs 6															*		<b>Anonyme</b> , habitant de Noisy, travaillant à Issy-les-Moulineaux : - se déclare enchanté et très satisfait par le projet : éviter de passer par Paris, désaturation du RER A, gain de temps
	Obs 7				*											*		<b>M. P. JAUTEE</b> , habitant de Noisy : - est très favorable au projet : gain de temps, offre nouvelle, bénéfices économiques et environnementaux, incitation au transfert modal ; - ne veut pas de correspondance à Champigny pour venir à Noisy.
	Obs 8	*				*											*	<b>M. R. PLATTE</b> , habitant de Noisy : - estime qu'un budget colossal est mis dans ce métro sans qu'il y ait quoi que ce soit de prévu pour renforcer le RER A ; la désaturation de 15 % annoncée sera vite dépassée par les constructions nouvelles à Marne-la-Vallée ; - considère que la gare de Noisy-Champs n'est pas intéressante pour les habitants du centre de Noisy ; - pense que le métro va amener une nouvelle densification : et la nature ?
	Obs 9						*								*	*		<b>M. C. KOCH</b> , président de l'A4C (association des commerçants du centre commercial du Champy) trouve le projet très positif et très constructif mais pose plusieurs questions : - comment se fera l'attribution des commerces qui seront dans la gare de Noisy-Champs et autour de cette gare ? - que va devenir le centre commercial de Champy ? - comment s'organisera l'activité commerciale entre Noisy et Champs
Obs 10			*	*							*				*		<b>Groupe local EELV de Noisy, Neuilly-Plaisance, Gournay</b> (note de 2 pages) : - approuve la réalisation de la ligne 15 Sud dans le cadre du nouveau Grand Paris des transports : modernisation globale, créations de nouvelles lignes, notamment de périphérie à périphérie. Avantages attendus : réduction des	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
																		temps de transport, maillage et intermodalité, décongestion des lignes radiales, attractivité des territoires traversés ; - constate dans le projet la prise en compte des nappes aquifères et des spécificités du sous-sol, des PPR, la limitation de l'emprise des chantiers ; - souhaite que les voyageurs en provenance de Noisy-Champs puissent poursuivre à Champigny sans correspondance, - demande le plus grand soin aux connexions avec les autres modes : parkings vélos sécurisés, parkings voitures selon la fréquentation des gares ; - souhaite que la voie fluviale et le fer soient préférés à la route pour l'évacuation des déblais.	
Obs 11				*													*	<b>M. G. SUANT</b> , habitant de Noisy : - apprécie la qualité et l'organisation de ce projet ; - est très favorable à cette ligne ; - attire l'attention sur la nécessité de parkings suffisants en gare de Noisy-Champs, laquelle est la porte d'entrée du Grand Paris Express, non seulement pour Noisy mais aussi pour tout l'Est parisien.	
Obs 12				*	*	*									*	*		<b>M. PAJON, DEPUTE-MAIRE de Noisy</b> : - se félicite de la création de la gare de Noisy-Champs, qui reconnaît la place stratégique de la Ville dans l'Est parisien ; - est défavorable au maintien d'une interopérabilité entre les lignes 15 Sud et 15 Nord à Champigny centre, qui dégraderait la qualité de la desserte du cluster Descartes ; - demande expressément que la réalisation des gares des lignes 11, 15 et 16 soit concomitante ; - s'étonne de l'absence du traitement des questions de stationnement ; or la gare de Noisy-Champs a une situation spécifique qui nécessite un nombre de places conséquent ; les charges des ouvrages correspondants ne saurait revenir aux collectivités locales ; - considère une incompatibilité entre le périmètre actuel de la ZNIEFF de la Butte Verte et l'ambition du cluster Descartes, avec la volonté d'un équilibre bâti de part et d'autre du boulevard du Ru de Nesles.	
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b> <b>0</b>	<b>1</b> <b>1</b> <b>1</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Noisy le Grand</b>
<b>COMMUNE DE CHAMPS SUR MARNE</b>																			
Obs 1							*										*	*	<b>Anonyme, habitant de Champs</b> : - est favorable au GPE ; - craint cependant le risque d'isolement de la banlieue par rapport à Paris et le risque de taxation de l'accès à Paris pour financer ce projet ; - craint aussi le risque de ghettos et souhaite la mixité sociale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Obs 2															*		*	<b>M. F. WATRIN</b> , habitant de Champs pose une question concernant l'utilisation en période creuse de l'infrastructure du GPE pour le transport du fret : une étude précise pourrait-elle être réalisée dans le cadre de l'enquête publique ?
Obs 3											*						*	<b>M. C. BOUZANNE</b> , habitant de Champs : - interroge sur l'impact ultérieur pour la commune de la construction à Noisy-Champs du terminus de la ligne orange 11, non intégrée dans le projet ; - interroge sur les modalités de stockage éventuel et d'évacuation des déblais par la route, dans la commune.
Obs 4																*		<b>Mme E. JANNIS (o?)</b> est favorable à la ligne rouge qui permettra aux étudiants de la cité Descartes de trouver à se loger sur un territoire plus vaste et qui soulagera le RER A.
Obs 5															*		*	<b>M. JP. FEVRE</b> , habitant de Chelles : - demande que l'orientation de la sortie de la gare de la ligne 16 à Noisy-Champs réserve la possibilité de modifier le tracé de la ligne 16 en direction du triage de Chelles plutôt que de la gare de Chelles ; - il estime avec le Conseil participatif de la Communauté d'agglomération de Marne-et-Chantier qu'il y a au triage de Chelles davantage de potentialités de développement.
Obs 6				*													*	<b>M. B. MERIS</b> , habitant de Champs : - considère le projet comme nécessaire ; - demande à ce qu'il soit accompagné d'une réflexion active sur le stationnement sur le site de Noisy-Champs dont la problématique est particulière, différente de celle des gares en zone très dense.
Obs 7	*				*						*				*		*	<b>Le Conseil Participatif Marne-et-Chantier</b> , représenté par M. Pierre TISSEUIL, coprésident, a inséré dans le registre une note de 16 pages où il : - se prononce pour un tracé de la ligne 16 par le triage de Chelles et non par l'actuelle gare de Chelles et demande de ce fait que le terminus de la ligne 16 qui sera construit en même temps que celui de la ligne 15, soit compatible avec une telle modification de tracé ; - s'inquiète de ce que les camions qui transporteront les déblais puissent ne pas utiliser l'itinéraire prévu si celui-ci est encombré, et qu'ils empruntent alors des itinéraires "malins" non maîtrisés ; - propose que la ligne 15 soit prolongée jusqu'au triage de Chelles où elle aurait son terminus avec celui de la ligne 16, plutôt qu'à Noisy-Champs ; en effet le triage de Chelles lui semble un site de développement potentiel, avec l'hypothèse éventuelle d'une gare pour le TGV Est.
Obs 8				*	*						*	*						<b>R</b> <b>CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE</b> du 18 octobre 2013 sur le projet Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs (note de 4 pages insérée dans le registre) ; dans cet avis : - il est satisfait de l'engagement de ce projet ; - insiste sur les correspondances sur la ligne 15 à Bry-Villiers-Champigny (RER E branche Tournan, et ligne P branches Provins et Coulommiers), au Vert-de-Maisons (RER D et ligne R branches de Montereau et Montargis), à Noisy-Champs (RER A) et s'inquiète quant à la bonne prise en compte du principe de ces interconnexions au Vert-de-Maisons (tous les trains pourraient ne pas s'arrêter) et à Bry-Villiers-Champigny (idem + incertitude sur le financement de la nouvelle gare sur le RER E) ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
																		- constate l'absence de financement des équipements d'intermodalité (parkings de rabattement, gares routières) ; - considère que la limitation des nuisances sur les riverains et sur la circulation routière pendant les travaux (Cf. évacuation des déblais) reste à améliorer.		
	Obs 9			*			*				*		*			*		*	<b>Comité de quartier Bois-de-Grâce / Descartes, représenté par M. G. ROBERT :</b> - s'interroge si la SGP garantit que les travaux en sous-sol n'auront pas d'incidence sur la stabilité des bâtiments en zone argileuse ; - demande que de nombreux parkings soient prévus et dans des emplacements qui préservent les espaces verts ; - interroge comment les nuisances de chantier seront atténuées ; - considère que la voirie de Champs n'est pas suffisante pour absorber le surplus de trafic en rabattement ; - demande quels types de logements seront construits autour de la gare ; - interroge comment la sécurité des usagers sera-t-elle assurée.	
Obs 10			*	*							*	*			*		R	<b>Délibération du conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne ;</b> document de 3 pages inséré dans le registre) : - émet un avis réservé sur le projet tel que soumis à l'enquête ; - demande le principe d'interconnexion systématique entre le GPE et les lignes RER et Transiliens ; demande le financement et la réalisation dès la mise en service de la ligne 15 de la gare sur le RER E à Bry-Villiers-Champigny ; - demande une desserte sans correspondance entre Noisy-Champs et l'Ouest de la ligne 15 ; - demande un engagement sur le financement de la reprise du plateau ferroviaire au Vert-de-Maisons pour assurer les correspondances avec les missions de Montereau, Melun et Montargis ; à défaut, il souhaite un autre emplacement pour assurer ces correspondances ; - demande le prolongement jusqu'à Alfortville du couloir de correspondance au Vert-de-Maisons entre le GPE et le RER D ; - demande d'inscrire dans le programme de la gare de Noisy-Champs les mesures conservatoires pour le terminus de la future ligne 11 ; - demande de limiter l'impact des travaux à Noisy-Champs en aménageant en surface un espace de qualité, compte tenu de la durée des travaux sur ce site, jusqu'en 2025 ; - demande d'inscrire dès à présent les emprises foncières pour les équipements d'intermodalité et leur financement ; - demande d'améliorer le projet afin de garantir la limitation des nuisances par : préconiser l'usage du cahier des clauses environnementales pour améliorer la gestion des déchets, souhait d'un engagement de la SGP sur des objectifs chiffrés de réemploi des déchets et de tonnage transporté, selon les travaux d'élaboration du plan régional d'élimination des déchets de chantiers (PREDEC), souhait que le schéma directeur d'évacuation des déblais réaffirme le principe de rééquilibrage territorial de capacité de stockage et la création d'équipements au plus près des chantiers ; - émet des revendications pour l'amélioration des réseaux de transports de Seine-et-Marne.		
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus commune de Champs sur Marne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Total des 23 communes	145	169	507	107	64	7	46	155	18	24	80	69	121	21	165	174	22	24	← Occurrences sur les thèmes retenus dans les 23 communes (Parmi les non exprimés 197 avec réserves R)	
<b>Au total 528 observations et 52 courriers ont été recueillis sur les registres des 23 communes impactées par le projet</b>																				

## Observations et courriers déposés dans les cinq préfetures concernées par l'enquête

**NB** : Les thèmes retenus figurent à l'horizontale et les courriers figurent en verticale. Une croix est portée au regard de chaque observation et/ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
←Observations et/ou courriers	Positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
	Tracé ligne																	
	Ouvrages annexes																	
	Accessibilité multimodale																	
	Interconnexion																	
	Interopérabilité Champagne																	
	Dvt économique et urbain gares																	
	Nuisances sonores et vibratoires																	
	Impacts paysage-environnement																	
	Impacts fonciers																	
	Nuisances chantier																	
	Nuisances matériaux et déblais																	
	Nuisances forage tunnel																	
	Chantier et communication																	
	Mises en compatibilité																	
	Autres problématiques																	
	FAVORABLE																	
DEFAVORABLE																		
NON E*PRIME																		
<b>PREFECTURE DU VAL DE MARNE</b>																		
Obs 1	*	*																* <b>Mme DUPLEIX</b> de CRETEIL demande - des explications sur le choix du tracé dans le quartier des Buttes/Halage du fait que le tracé utilise très peu les emprises publiques, contrairement aux affirmations de la SGP puisqu'il passe sous les habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne (T2) ; - des détails sur le résultat de tous les sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage qui est un secteur de carrières importante, ainsi que la réalisation d'études de sol complémentaires jusqu'à 50 mètres de profondeur sur les parcelles privatives impactés par le tracé du fait que le dossier comporte une cartographie des carrières non exhaustive et mentionne qu'un risque lié aux galeries s'ajoute à un risque lié aux incertitudes sur l'existence de carrières non connues (T2) ; - la levée des contradictions cartographiques sur le tracé du tunnel relevées dans les différentes pièces du dossier d'enquête (T2) ; - des explications sur la faible profondeur (moins de 17 mètres) de la gare Créteil/Echat alors que les gares de Châtillon/Montrouge et de Bagneux qui sont réalisées à proximité d'anciennes carrières d'exploitation de calcaires seront respectivement enterrées à moins 37 m et à moins 39 mètres (T1) ; - une implantation plus profonde de la gare de Créteil/Echat (T1) ; - une descente plus rapide du tunnel en sortie de la gare de Créteil/Echat afin d'atteindre une profondeur supérieure à moins de 30 mètres entre le haut du tunnel et le terrain naturel existant et ce jusqu'à la Marne (T2) ; - la réalisation de mesures en profondeur de jour et de nuit afin de définir le bruit ambiant du quartier. Ces mesures permettront d'évaluer les nuisances sonores imputables aux choix faits par la SGP : métro avec roues en fer au lieu de pneus, absence de chaussons anti-vibrations, implantation des ouvrages annexes à faible distance des habitations (avenue Laferrière et rue du Cap) (T8) ;
Obs 2	*	*																* <b>Mme CARRICO</b> de CRETEIL demande - des explications sur le choix du tracé dans le quartier des Buttes/Halage du fait que le tracé utilise très peu les emprises publiques, contrairement aux affirmations de la SGP puisqu'il passe sous les habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne (T2) ; - des détails sur le résultat de tous les sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage qui est un secteur de carrières importante, ainsi que la réalisation d'études de sol complémentaires jusqu'à 50 mètres de profondeur sur les parcelles privatives impactés par le tracé du fait que le dossier comporte une cartographie des carrières non exhaustive et mentionne qu'un risque lié aux galeries s'ajoute à un risque lié aux incertitudes sur l'existence de carrières non connues

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champagne	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON E*PRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>- la levée des contradictions cartographiques sur le tracé du tunnel relevées dans les différentes pièces du dossier d'enquête (T2) ;</li> <li>- des explications sur la faible profondeur (moins de 17 mètres) de la gare Créteil/Echat alors que les gares de Châtillon/Montrouge et de Bagneux qui sont réalisées à proximité d'anciennes carrières d'exploitation de calcaires seront respectivement enterrées à moins 37 m et à moins 39 mètres (T1) ;</li> <li>- une implantation plus profonde de la gare de Créteil/Echat (T1) ;</li> <li>- une descente plus rapide du tunnel en sortie de la gare de Créteil/Echat afin d'atteindre une profondeur supérieure à moins de 30 mètres entre le haut du tunnel et le terrain naturel existant et ce jusqu'à la Marne (T2) ;</li> <li>- la réalisation de mesures en profondeur de jour et de nuit afin de définir le bruit ambiant du quartier. Ces mesures permettront d'évaluer les nuisances sonores imputables aux choix faits par la SGP : métro avec roues en fer au lieu de pneus, absence de chaussons anti-vibrations, implantation des ouvrages annexes à faible distance des habitations (avenue Laferrière et rue du Cap) (T8) ;</li> </ul>
Obs 3	*	*																<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>M. et Mme GOMES</b> de CRETEIL demandent</li> <li>- des explications sur le choix du tracé dans le quartier des Buttes/Halage du fait que le tracé utilise très peu les emprises publiques, contrairement aux affirmations de la SGP puisqu'il passe sous les habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne (T2) ;</li> <li>- des détails sur le résultat de tous les sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage qui est un secteur de carrières importante, ainsi que la réalisation d'études de sol complémentaires jusqu'à 50 mètres de profondeur sur les parcelles privatives impactés par le tracé du fait que le dossier comporte une cartographie des carrières non exhaustive et mentionne qu'un risque lié aux galeries s'ajoute à un risque lié aux incertitudes sur l'existence de carrières non connues (T2) ;</li> <li>- la levée des contradictions cartographiques sur le tracé du tunnel relevées dans les différentes pièces du dossier d'enquête (T2) ;</li> <li>- des explications sur la faible profondeur (moins de 17 mètres) de la gare Créteil/Echat alors que les gares de Châtillon/Montrouge et de Bagneux qui sont réalisées à proximité d'anciennes carrières d'exploitation de calcaires seront respectivement enterrées à moins 37 m et à moins 39 mètres (T1) ;</li> <li>- une implantation plus profonde de la gare de Créteil/Echat (T1) ;</li> <li>- une descente plus rapide du tunnel en sortie de la gare de Créteil/Echat afin d'atteindre une profondeur supérieure à moins de 30 mètres entre le haut du tunnel et le terrain naturel existant et ce jusqu'à la Marne (T2) ;</li> <li>- la réalisation de mesures en profondeur de jour et de nuit afin de définir le bruit ambiant du quartier. Ces mesures permettront d'évaluer les nuisances sonores imputables aux choix faits par la SGP : métro avec roues en fer au lieu de pneus, absence de chaussons anti-vibrations, implantation des ouvrages annexes à faible distance des habitations (avenue Laferrière et rue du Cap) (T8) ;</li> </ul>
Obs 4	*	*																<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>M. DOS SANTOS</b> de CRETEIL demande :</li> <li>- des explications sur le choix du tracé dans le quartier des Buttes/Halage du fait que le tracé utilise très peu les emprises publiques, contrairement aux affirmations de la SGP puisqu'il passe sous les habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne (T2) ;</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON E*PRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>- des détails sur le résultat de tous les sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage qui est un secteur de carrières importante, ainsi que la réalisation d'études de sol complémentaires jusqu'à 50 mètres de profondeur sur les parcelles privatives impactés par le tracé du fait que le dossier comporte une cartographie des carrières non exhaustive et mentionne qu'un risque lié aux galeries s'ajoute à un risque lié aux incertitudes sur l'existence de carrières non connues (T2) ;</li> <li>- la levée des contradictions cartographiques sur le tracé du tunnel relevées dans les différentes pièces du dossier d'enquête (T2) ;</li> <li>- des explications sur la faible profondeur (moins de 17 mètres) de la gare Créteil/Echat alors que les gares de Châtillon/Montrouge et de Bagneux qui sont réalisées à proximité d'anciennes carrières d'exploitation de calcaires seront respectivement enterrées à moins 37 m et à moins 39 mètres (T1) ;</li> <li>- une implantation plus profonde de la gare de Créteil/Echat (T1) ;</li> <li>- une descente plus rapide du tunnel en sortie de la gare de Créteil/Echat afin d'atteindre une profondeur supérieure à moins de 30 mètres entre le haut du tunnel et le terrain naturel existant et ce jusqu'à la Marne (T2) ;</li> <li>- la réalisation de mesures en profondeur de jour et de nuit afin de définir le bruit ambiant du quartier. Ces mesures permettront d'évaluer les nuisances sonores imputables aux choix faits par la SGP : métro avec roues en fer au lieu de pneus, absence de chaussons anti-vibrations, implantation des ouvrages annexes à faible distance des habitations (avenue Laferrière et rue du Cap) (T8) ;</li> </ul>
Obs 5	*	*															*	<p><b>M. et Mme DUARTE</b> de CRETEIL demandent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des explications sur le choix du tracé dans le quartier des Buttes/Halage du fait que le tracé utilise très peu les emprises publiques, contrairement aux affirmations de la SGP puisqu'il passe sous les habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne (T2) ;</li> <li>- des détails sur le résultat de tous les sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage qui est un secteur de carrières importante, ainsi que la réalisation d'études de sol complémentaires jusqu'à 50 mètres de profondeur sur les parcelles privatives impactés par le tracé du fait que le dossier comporte une cartographie des carrières non exhaustive et mentionne qu'un risque lié aux galeries s'ajoute à un risque lié aux incertitudes sur l'existence de carrières non connues (T2) ;</li> <li>- la levée des contradictions cartographiques sur le tracé du tunnel relevées dans les différentes pièces du dossier d'enquête (T2) ;</li> <li>- des explications sur la faible profondeur (moins de 17 mètres) de la gare Créteil/Echat alors que les gares de Châtillon/Montrouge et de Bagneux qui sont réalisées à proximité d'anciennes carrières d'exploitation de calcaires seront respectivement enterrées à moins 37 m et à moins 39 mètres (T1) ;</li> <li>- une implantation plus profonde de la gare de Créteil/Echat (T1) ;</li> <li>- une descente plus rapide du tunnel en sortie de la gare de Créteil/Echat afin d'atteindre une profondeur supérieure à moins de 30 mètres entre le haut du tunnel et le terrain naturel existant et ce jusqu'à la Marne (T2) ;</li> <li>- la réalisation de mesures en profondeur de jour et de nuit afin de définir le bruit ambiant du quartier. Ces mesures permettront d'évaluer les nuisances sonores imputables aux choix faits par la SGP : métro avec roues en fer au lieu de pneus, absence de chaussons anti-vibrations, implantation des ouvrages annexes à faible distance des habitations</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Observations et/ou courriers																		Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier			
																		(avenue Laferrière et rue du Cap) (T8) ;			
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus préfecture du Val de Marne																
<b>PREFECTURE DE PARIS</b>																					
Obs 1																*		<b>M. C. PICCIOTTO</b> réquisitoire tendant à prouver que le projet est bouclé et que l'enquête publique ne sert à rien en égratignant au passage la SGP.			
Obs 2																	*	<b>Mme E. VUILLAUME</b> tout en faisant part de sa satisfaction regrette que le dossier ne soit pas consultable sur le net.			
Obs 3	*	*															*	<b>M. PICIOTTO</b> persiste dans son réquisitoire et remet en cause la totalité du projet avec également une démonstration sur l'étymologie de la langue française.			
Cou 1			*	*													*	<b>M. V. EBLE ,Président du Conseil Gal de Seine et Marne</b> souligne sa satisfaction sur ce projet tout en faisant part de ses réserves concernant le principe d'interconnexion avec les RER et Transilien et la garantie de son financement. Sont plus particulièrement concernées les gares de BVC (RER E branche Tournan et ligne P branches Provins et Coulommiers) et celle du Vert de Maisons (RER D et ligne R Montargis et Montereau) Il souligne également que le financement de l'inter modalité n'est pas prévu.			
Cou 2																	*	<b>M et Mme DARCHE</b> expriment leur adhésion au projet dans la mesure où : <ul style="list-style-type: none"> <li>*Le tracé sur la commune est entièrement souterrain donc sans nuisance pour les habitants</li> <li>*Aucune densification n'est prévue sur la commune.</li> <li>*Tenant compte des problématiques écologiques, le projet ne polluera pas</li> <li>*La concertation a été respectée.</li> </ul> Absolument favorables à cette première phase, ils souhaitent être associés de la même façon : au choix de l'architecture des gares et au choix des futurs commerces. Ils demandent que le projet de passage du TVM EST soit abandonné (double emploi avec l ligne 15) et préconise d'arrêter tout autre investissement jusqu'à la réalisation de la ligne.			
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	← Occurrences sur les thèmes retenus préfecture de Paris									
<b>PREFECTURE DES HAUTS DE SEINE</b>																					
Obs 1																	*	*	<b>Mr C.PICCIOTO de Paris</b> , estime que le projet "reste encore à modifier", l'urgence serait "d'homogénéiser" les réseaux bus parisien et banlieue, tramways,... tous opérateurs...Plans à l'appui, il fait des propositions pour toute l'IDF, reprenant ses contributions à des enquêtes précédentes, il milite entres autres pour une relation Versailles-Villiers/Marne. Il estime que les projets de la SGP sont "obsolètes avant d'être mis en chantier".		
Obs 2	*	*			*			*					*						<b>R</b>	<b>Mr Mme G.RUBIN</b> : habitent 7 rue François Etienne à Clamart, trouvent le projet d'un grand intérêt et ont milité pour la création d'une gare à Clamart, mais sont surpris d'avoir à se prononcer sur un projet dont les études techniques ne sont pas tous connues. Ils demandent si le tracé alternatif (au passage sous une zone pavillonnaire) passant sous le bd des Frères Vigouroux et bd Stalingrad a été sérieusement étudié afin de réduire les impacts sur les habitations ? Ils ne	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires				
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champagne	DVT économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON E*PRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier		
																					comprennent pas l'argumentation de la SGP concernant les temps d'interconnexion, demandent des réponses précises et de faire le meilleur choix de projet pour la sécurité de tous.	
	<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>		<b>1</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus préfecture des Hauts de Seine (dont 1 R)</b>
	<b>PREFECTURE DE SEINE ET MARNE</b>																					
																						Aucune observation ou courrier recueilli
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus préfecture de Seine et Marne</b>
	<b>PREFECTURE DE SEINE SAINT DENIS</b>																					
																						Aucune observation ou courrier recueilli
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus préfecture de Seine Saint Denis</b>
	<b>Total 5</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>		<b>6</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus dans les 5 préfectures (dont 1 R)</b>
	<b>Au total 10 observations et 2 courriers ont été recueillies dans les 5 préfectures concernées par l'enquête</b>																					

## Courriers reçus par le président de la commission d'enquête

**NB** : Les thèmes retenus figurent à l'horizontale et les courriers figurent en verticale. Une croix est portée au regard de chaque observation et/ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

← Observations et/ou courriers	THEMES→													AVIS			Commentaires			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXRIME
	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
<b>Courriers parvenus pendant l'enquête</b>																				
Cou 1					*											*			*	<b>M. F. WATRIN</b> de Champs sur Marne : Utilisation en périodes creuses de l'infrastructure du GPE pour le transport de FRET vers des plateformes multimodales d'Ile de France. Dans le cadre du développement des autoroutes ferroviaires.
Cou 2				*		*					*					*	*			<b>Directrice Générale du STIF</b> : Ensemble du rapport et de la délibération du Conseil du STIF adressé au Préfet de la Région Ile de France réaffirmant l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en IDF, se félicitant de réaliser un projet prenant comme principe fondateur le maillage systématique avec les réseaux existants et la desserte fine des territoires, prenant acte du dossier transmis au STIF sur le projet de ligne Rouge 15 Sud en 2 tronçons, invitant la SGP à ce que le projet intègre une exploitation ultérieure en fourche à Champigny permettant une <u>interopérabilité entre les lignes rouge et orange du GPE</u> , demandant que la SGP prenne en compte, dans le financement et dans le projet tous les aménagements nécessaires à <u>l'interconnexion optimale entre la ligne rouge et le réseau actuel</u> , tant pour les gares et stations existantes (RFN/Transilien, RER, Métro) que pour la gare nouvelle de Bry-Villiers-Champigny, demandant la prise en compte de <u>l'intermodalité dans le projet (accès et circulation piétons, vélos, gares routières dimensionnées, parcs relais)</u> , appelant à l'attention quant à l'impact potentiel des travaux sur transports et invitant SGP à fournir études sur les coûts d'exploitation, les caractéristiques du matériel roulant, les modifications éventuelles du projet résultant études géotechniques, l'évaluation socioéconomique du projet selon méthode de calcul des projets franciliens.
Cou 3		*								*		*				*			*	<b>M et Mme LAGET</b> de Clamart : Attirent attention sur les <u>risques et nuisances dus aux carrières</u> (pavillons riverains de la gare de Clamart) . Danger d'affaissement et d'effondrement des terrains concernés et risque d'écroulement et d'endommagement des habitations à plus ou moins long terme. Demandent que soit étudié un <u>tracé alternatif</u> sous les voies de circulation plutôt que sous les habitations sous le Bd des Frères Vigouroux à Clamart (D130) et sous le Bd de Stalingrad à Malakoff (D62) ou sous le cimetière de Malakoff (Tracé en bleu proposé par l'association des riverains de la gare de Clamart). <u>Nuisances sonores, vibrations et fissures pendant l'exploitation</u> par dispositifs adaptés (tunnel plus profond, tapis anti vibrations pneu plutôt que fer, etc.). Même principe sur <u>nuisances pendant travaux</u> . <u>Manque de cohérence dans concertation</u> avec riverains
Cou 4					*														*	<b>M. TROTOT</b> de Châtillon : souhaite réaménagement profond de l'actuelle station de métro Chatillon Montrouge pour sa mise en correspondance future avec ligne 15.
Cou 5				*	*			*		*		*							*	<b>M et Mme POINT</b> de Villiers sur Marne : Risque d'endommagement d'une canalisation lors de la réalisation d'un sondage par Société Fugro → qui supporte les frais de remise en état ? Inquiétude sur vibrations et dommages entraînés à un mur de soutènement lors des travaux de forage, lors du percement du tunnel et en phase d'exploitation. Organisation et gênes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
	← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité			Autres problématiques	FAVORABLE
																				Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 6			*								*							*		durant les travaux de sondage. Quels temps de transport à pied pour se rendre à la nouvelle gare Villiers-Champigny-Bry et les RER E marqueront-ils l'arrêt à la nouvelle gare et à l'ancienne gare ? <b>M. et Mme DAYIANTIS et M. et Mme PARICHI-BRAT</b> Camélinat Vitry sur Seine :Parcelles N°163 section AR et 302 section AQ. Terrains et maisons vendus par des services de l'Etat via l'AFTRP en juillet 2011 et août 2012 puis agrandissement en décembre 2011 autorisée (PC) Leurs habitations sont situées dans l'emprise des travaux nécessaires à la construction du puits 14
Cou 7		*			*													*		<b>M. DENIS-LAROCHE</b> à Sèvres : Propose un <u>tracé alternatif</u> (avec plan joint) évitant 2 traversées de la Seine avec une station (à la place de celle de Pont de Sèvres sur rive droite) située sur la rive gauche de la Seine et considère que la majorité des critères de jugements examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête
Cou 8														*				*		<b>Le Préfet des Hauts de Seine</b> a adressé une note d'information relative aux évolutions des documents d'urbanisme des communes des Hauts de Seine visées par la procédure de mise en compatibilité. Il fait notamment part des dispositions devenues compatibles concernant les communes de Bagneux et de Clamart, de celles sans incidences sur la procédure de mise en compatibilité pour Montrouge, ainsi que de l'annulation de la délibération de révision simplifiée du PLU de Boulogne.
Cou 9				*														*		<b>M. GIRARD</b> de Vanves : demande de prendre en compte l'usage des cycles en lien avec la future ligne 15 (consultation associations régionales, capacité de transport des vélos embarqués, parkings couverts vélos, installation de stations « Vélib », accès par voies cyclables et complémentarité des moyens de transport à faible bilan carbone)
Cou 10		*						*										*		<b>M. HEBERT</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 11						*											*			<b>Conseil Régional d'Ile de France – Mme ASSOULINE</b> : se félicite de ce projet mais souhaite l'interopérabilité en gare de Champigny.
Cou 12																*		*		<b>M. BEAGUE</b> de Rueil-Malmaison : signale un dysfonctionnement ne permettant pas la consultation par internet dans de bonnes conditions.
Cou 13										*							*			<b>Sté PANOFRANCE NORD</b> : titulaire d'un bail commercial portant sur des locaux situés 125, rue A. Fourny à Champigny considère que le coût de son expropriation sur le site de Champigny est manifestement sous-évalué et demande à la SGP de reconsidérer sa position
Cou 14	*							*			*						*			<b>Groupe Hospitalier PAUL GUIRAUD</b> de Villejuif : favorable au projet mais conteste le choix du site de la future gare « Villejuif Institut Gustave Roussy » trop éloigné selon lui du groupe Hospitalier Paul Guiraud et attire l'attention sur les risques de nuisances tant en phase chantier qu'en phase exploitation du tunnel passant sous le groupe.
Cou 15					*											*				<b>Conseil Général de Seine et Marne</b> donne un avis réservé car : souhaite la réaffirmation du principe d'interconnexion de la ligne SGP avec les RER et Transilien et la garantie de son financement avec un focus particulier sur Vert de Maisons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		(où le Transilien ne pourrait pas s'arrêter, faute de place) et à Bry-Villiers Champigny (où les trains en provenance de Coulommiers et de Provins ne soient pas certains de tous s'arrêter et où la nouvelle gare RER/ Transilien n'est pour le moment pas financée)
Cou 16					*						*				*	*		<p><b>SNCF PROXIMITES – Direction Transilien</b> : fait remarquer que le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte les conséquences sur les infrastructures ferroviaires et sur les emprises foncières des modifications des dessertes induites par la création du GPE et notamment par la nécessité de nouveaux arrêts de trains pour assurer, en sécurité, l'écoulement de l'augmentation des trafics générés par le GPE. Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à Vert de Maisons les Ardoines, Clamart où se posent des problèmes d'adaptation et de développement des installations ferroviaires,</li> <li>- nécessité de revoir le dimensionnement du parc de matériel roulant</li> <li>- coûts supplémentaires des adaptations du réseau et du parc existant pour SNCF non pris en compte dans le dossier</li> <li>- coûts exploitation sur le RFN et les augmentations des temps de parcours sur le réseau existant dues aux arrêts supplémentaires ne sont pas pris en compte.</li> </ul> <p>SNCF propose par ailleurs de réaliser sur la gare de Clamart une <b>véritable installation embranchée</b> qui permettrait de <i>tripler les trains d'évacuation des déblais</i> (3 trains jour au lieu d'1 train jour) pour un surcout de 10 à 12 M€</p>
Cou 17	*	*													*			<b>M. LEBRETON de Meudon</b> : propose que la ligne rouge desserve Meudon au niveau de Meudon Val Fleury avec le RER C au lieu d'Issy RER et aille ensuite vers le Fort d'Issy. Est également favorable à un tracé alternatif semblable à celui évoqué dans le courrier n°7 ci-dessus
Cou 18							*					*		*		*		<b>M. FLEURY</b> de Champigny (64 rue Guy Moquet) : habite un pavillon situé en bordure directe du tracé de la ligne et est inquiet des vibrations que pourrait engendrer le passage des trains. Il demande des assurances sur ce point, la réglementation à ce sujet, les moyens qu'ils auront pour se faire entendre, les limites (en distance) des référés préventifs systématiques
Cou 19		*					*									*		<b>M. CHEVALIER</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privées impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 20							*				*	*		*	*	R		<b>Mairie de Clamart – Direction de l'Urbanisme</b> fait part des réserves suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- évacuation des déblais (gare de Clamart et voie fluviale) mais quid de la voie routière : 150 camions jour traversant la commune de Clamart !</li> <li>- vibrations engendrées en phase chantier et en phase exploitation,</li> <li>- faible profondeur en certains points du tunnel (20 m) et zone de carrières → diagnostics précis et mise en place des matériaux adéquats pour supprimer vibrations,</li> <li>- changement d'appellation en « Gare de Clamart » au lieu de « Gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart »</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
	Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité			Autres problématiques
Cou 21		*						*										*	<b>Mme GARZINO</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 22		*						*										*	<b>M. CLAUDE</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 23		*						*										*	<b>M. GAGLIONE</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 24		*						*										*	<b>M. LAMAND</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 25			*								*							*	<b>Association des commerçants de Saint Maur-Créteil</b> fait part de ses craintes concernant une baisse considérable de leur chiffre d'affaire durant les travaux, et leur crainte que la circulation soit perturbée. Ils demandent donc de prévoir le budget nécessaire à l'indemnisation des commerces ayant subi une baisse de chiffre d'affaire, le maintien de la circulation rues de Remises et Bobillot, un nombre de places de stationnement suffisant.
Cou 26		*						*										*	<b>M. et Mme LOSNER</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 27			*														*	<b>Conseil Municipal de Bry sur Marne</b> a voté un vœu demandant: - que la gare soit accessible pour l'ensemble des habitants de Bry malgré le dénivelé important qui proscrit les circulations	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<p>douces pour rejoindre cette gare,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création d'un nouveau franchissement de l'autoroute A4</li> <li>- que la gare de Bry-Villiers-Champigny soit en correspondance avec la future gare d'interconnexion avec le RER E dont la création est indispensable</li> <li>- que le schéma d'exploitation du réseau du métro du GPE prévoit l'arrêt de tous les métros de la SGP en gare de Bry-Villiers-Champigny et e gare de Noisy-Champs,</li> <li>- le respect des délais de réalisation tant du métro SGP que de la future gare RER E</li> </ul>
Cou 28						*												* <b>Le maire de Fontenay sous Bois</b> fait part de son souhait de voir le système de l'interopérabilité retenu en gare de Champigny-centre pour la liaison entre les lignes orange et rouge
Cou 29										*						*		* <b>Cabinet d'avocats pour l'association KTO</b> titulaire d'un contrat de location de locaux situés 125 rue JJ Rousseau à Issy les Moulineaux fait part des réserves suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- insuffisance du dossier soumis à l'enquête publique qui ne comprend aucun plan ou tout document en tenant lieu portant périmètre de délimitation des immeubles à exproprier,</li> <li>- absence d'indications suffisantes dans la notice explicative,</li> <li>- absence des raisons qui ont conduit à choisir le tracé retenu plutôt que les tracés alternatifs étudiés,</li> <li>- absence des raisons mettant en évidence les raisons d'implantation de la gare concernée,</li> <li>- le document F intitulé « Estimation sommaire des dépenses » est totalement indigent, avec uns sous estimation manifeste de celle-ci,</li> <li>- insuffisance notoire de l'étude d'impact qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement,</li> <li>- absence de prise en considération de l'incidence du caractère inondable,</li> <li>- absence de mesures compensatoires,</li> <li>- étude d'impact laisse en suspens certaines interrogations quant à l'évacuation des déchets,</li> <li>- les connexions entre le réseau existant et celles du projet envisagé ne sont pas clairement précisées,</li> <li>- l'évaluation des consommations électriques résultant de l'exploitation du projet a été éludée</li> <li>- l'évaluation socio-économique en cause ne propose aucune analyse des conditions et surtout des coûts d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure projetée</li> <li>- incertitude quant à l'inclusion des locaux occupés par l'association KTO dans le périmètre d'exploitation,</li> <li>- incertitude du caractère d'utilité publique et définitif du projet (deux scénarii d'implantation),</li> <li>- incompatibilité flagrantes entre le projet d'infrastructure retenu et les règles d'urbanisme du PLU de la ville d'Issy les Moulineaux (zones UBb, UDb et US)</li> </ul>
Cou 30															*		*	* <b>M. MOURANCHE</b> de Meudon affirme que la consultation de l'étude d'impact et du fichier de l'évaluation socio-économique est décevante . Il est impossible de comparer les choix de telle ou telle gare de maillage, comme Issy RER ou Issy Val de Seine s'agissant du RER C à l'ouest. Une reprise complète de l'étude de mobilité et de trafic sur le tronçon de l'enquête publique s'imposerait et pas seulement son extension aux lignes maillées et aux étapes prévisibles à 2035. Evoque par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		ailleurs les lacunes du bilan de la concertation.
Cou 31				*												*	*	<b>M. FERET de Paris</b> fait part de ses observations et souhaits sur l'adaptation des stations de la ligne 14. Il demande que les stations soient accessibles pour ne pas devoir porter de poussettes dans les escaliers. Il ne faut pas non plus que les accès pour PMR et pour poussettes soient loin des quais. Il faut mettre un revêtement qui ne glisse pas. Il faut préserver le patrimoine archéologique bâti et naturel. Il faudrait aussi mettre aux entrées des stations davantage de plans de quartier
Cou 32		*	*	*				*			*	*						<b>M. ATTAL, président du conseil syndical de la résidence Le Trident à Boulogne-Billancourt</b> fait part des remarques suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- déséquilibre est-ouest et oublié à l'ouest notamment de Chatou, Marly et Saint Germain ;</li> <li>- Sécurité, à 30 m voire 50 m , comment seront protégés les usagers,</li> <li>- Comment sera établie la tarification,</li> <li>- le parcours ne dessert pas l'île Seguin bien qu'il implique 2 traversées Seine,</li> <li>- Le choix de la solution 2 bis retenu ne paraît pas judicieux</li> <li>- risques de fissures sur pilotis de soutien de l'immeuble par vibrations dues au tunnelier</li> <li>- construction de la gare aura divers impacts tant directs qu'indirects et générateurs de nuisances, plus risques accrus de fissures sur fondation immeuble Le Trident.</li> </ul> Il faut reconsidérer l'implantation de la gare voire le tracé entre le Pont d'Issy et le Pont de Sèvres et connaître les garanties qui seront proposées pour limiter les risques technologiques et sanitaires induits par ce projet
Cou 33		*	*								*						*	<b>M. et Mme DAYIANTIS et M. et Mme PARICHI-BRAT</b> Camélinat Vitry sur Seine :Parcelles N°163 section AR et 302 section AQ. Terrains et maisons vendus par des services de l'Etat via l'AFTRP (Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne) en juillet 2011 et août 2012 puis agrandissement en décembre 2011 autorisée (PC) Leurs habitations sont situées dans l'emprise des travaux nécessaires à la construction du puits 14. Dans ce nouveau courrier ils précisent qu'ils ont acquis ces pavillons sans qu'aucune information, mise en garde, réserve ou observation relative au tracé de la ligne et à l'emplacement du puits n'aient été faites pour aucun des acquéreurs. Or selon eux l'Etat ne pouvait ignorer les conséquences du tracé étudié et les ventes n'auraient pas dû se faire dans un tel contexte. De même le PC d'extension a été accordé par la mairie de Vitry pour la maison du 21 rue Camélinat le 6 décembre 2011 et l'extension a été terminée en août 2012. Or il existe d'importantes réserves foncières publiques sur le coteau dont un ensemble d'environ 1500 m <sup>2</sup> constitué des parcelles N°72, 73, 75 section AR ainsi que les parcelles N°67, 69, 70, 71 . Nous demandons donc que soit examiné un autre emplacement pour ce puits et si nécessaire une modification du tracé entre les gares de Vitry-centre et Villejuif-Louis Aragon
Cou 34	*	*						*								*	*	<b>M. et Mme LACROZE</b> de Créteil demandent pourquoi le tracé dans leur quartier de Créteil Buttes/Halage utilise-t-il aussi peu d'emprises publiques en passant en particulier sous les habitations pavillonnaires de l'avenue Joséphine qui est un secteur de carrières importantes et pourquoi avoir retenu une profondeur aussi faible sous leurs maisons (15 à 20 m du sol au haut de la galerie) qui risque provoquer nuisances sonores, fissures sur murs, voire fontis La SGP sera-t-elle prête à en assumer la responsabilité et réparer les préjudices causés ? Quels seront nos recours juridiques ? Il faut donc conduire des études sérieuses jusqu'à 50 m de profondeur. La gare de Créteil l'Echat n'est pas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		suffisamment profonde par rapport aux autres gares
Cou 35	*							*									*	<b>Mme DIAS</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-rempli e demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 36			*			*						*					*	<b>CHAMPIMARNE SAS (E. LECLERC)</b> de Champigny a envoyé un dossier qui fait état qu'au voisinage du Centre E. Leclerc et de sa galerie marchande sont prévus : - la gare de Bry-Villers-Champigny, - le SMR et le PCC Ils craignent donc tant en phase de travaux que d'exploitation les points suivants : - impacts importants sur leur activité (approvisionnement) par la suppression de la rue A. Fourny qui longe le site commercial au nord et la prolongation en substitution de la rue B. Frachon, - absence manifeste de traitement de la problématique de l'accès aux commerces au stade de l'enquête publique et l'accessibilité au Centre Leclerc apparaît comme indubitablement compromise Il demande donc au maître d'ouvrage dans les plus brefs délais les modalités de rétablissement des accès, notamment autour du SMR ainsi que le délai de réalisation des ouvrages dédiés et plus généralement ; impact du SMR sur les flux de circulation, la clientèle des commerces de la zone E. Leclerc et le stationnement dans la zone. Il considère donc qu'au final la problématique des accès, des flux de circulation et du stationnement n'est absolument pas traitée dans le cadre du dossier d'enquête publique et notamment pour le SMR En résumé il demande : - d'enjoindre le Maître d'Ouvrage de préciser les modalités de rétablissement des accès ainsi que le délai de réalisation de ces ouvrages, - d'enjoindre le Maître d'Ouvrage de définir immédiatement toutes les mesures précises qui seront prises notamment autour du SMR pour assurer la continuité des activités commerciales pendant la phase chantier tant en terme de flux de circulation et d'itinéraires que de stationnement. - d'enjoindre le Maître d'Ouvrage de procéder immédiatement aux études nécessaires permettant de définir toutes les mesures nécessaires au maintien des accès des commerces, de traitement du flux de circulation et de stationnement dans la zone d'influence de la Gare et du SMR. - d'enjoindre le Maître d'Ouvrage de procéder immédiatement aux études nécessaires permettant d'appréhender de manière claire et détaillée les effets cumulés et dont l'approche est particulièrement tronquée dans l'Etude d'Impact.
Cou 37	*							*									*	<b>M. SAMADI</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-rempile demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 38											*							<b>SNCF PROXIMITES – Direction TRANSILIE</b> évoque la possibilité suite à une nouvelle étude (la précédente envisageait une mise en service de ce tronçon de ligne en 2017) et à la libération e sillons liée à l'achèvement après cette date de la future ligne à grande vitesse BPL/SEA d'augmenter très sensiblement la capacité d'évacuation des déblais par la gare de Clamart moyennant un surcout de 10 M€ au lieu des 2 M€ envisagés initialement, ce qui devrait répondre aux souhaits du public de privilégier ce mode d'évacuation des déblais (et d'acheminement des voussoirs).
Cou 39								*				*					*	<b>M. et Mme MORAND</b> de Créteil demandent à être placés en « zone sensible » afin d'être concernés par les états des lieux qui auront lieu avant le passage du métro. Ils craignent l'apparition de dégradations dans leur maison à cause de la construction du métro et à son exploitation et demandent le comblement des carrières se situant sous leur terrain.
Cou 40	*	*	*					*				*				*		<b>L'Association de Riverains TCDV (Transports et Cadre De Vie)</b> de Créteil ne sont pas opposés au projet dans son intégralité mais considèrent qu'il y a : <ul style="list-style-type: none"> <li>- une absence de justification du tracé entre les gares de Créteil l'Echat et de St Maur Créteil,</li> <li>- une contradiction forte entre les tracés présentés et la description de la bande d'étude,</li> <li>- la traversée d'un secteur (Buttes/halages) présentant des risques liés aux anciennes carrières d'exploitation de calcaire.</li> </ul> En conséquence, ils demandent : <ul style="list-style-type: none"> <li>- des explications sur le choix du tracé et sur l'absence d'autres options,</li> <li>- des détails sur le résultat de tous les sondages déjà effectués et des précisions sur ceux à venir,</li> <li>- la réalisation d'études de sol complémentaires jusqu'à 50 m y compris sur les parcelles privatives impactées,</li> <li>- des explications quant à la faible profondeur de la gare de Créteil Echat par rapport aux autres gares,</li> <li>- <u>une étude d'un autre scénario de profondeur pour la gare de Créteil Echat afin de minimiser les risques.</u></li> <li>- que le quartier des Buttes/Halage de Créteil soit reconnu explicitement par le SGP comme une zone à préserver,</li> <li>- que des études de bruit et de vibrations soient effectuées dans le quartier Buttes/Halage,</li> <li>- une évaluation du bruit ambiant en période de jour et de nuit à proximité des ouvrages annexes et l'implantation de ces ouvrages annexes à moins de 20 m des habitations,</li> <li>- l'étude du déplacement de l'ouvrage annexe de l'avenue Laferrière sur un autre emplacement</li> </ul>
Cou 41				*	*	*										*		<b>R Le maire d'Ozoir-la-Ferrière</b> donne un avis réservé sur le projet portant sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'affirmation interconnexion en gare de Champigny,</li> <li>- l'obtention de nouveaux quais sur la ligne RER E,</li> <li>- l'obtention du STIF d'un engagement sur le financement du parc relais d'Ozoir-la-Ferrière,</li> <li>- la confirmation par le STIF et SGP du financement des études d'extension du RER E vers l'est jusqu'au Val Bréon,</li> <li>- l'obtention du STIF et de la SGP de la consultation des entreprises locales.</li> </ul>
Cou 42			*	*												*		<b>Le Sénateur Maire d'Alfortville</b> , dans une lettre adressée au président de la commission d'enquête demande : <ul style="list-style-type: none"> <li>- que soit étudié l'aménagement d'un parvis devant la gare côté Alfortville,</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
			*	*														- que soit étudié, dès maintenant avec le STIF les conditions d'accessibilité à cette future gare, - que l'emplacement pour les ouvrages techniques sur la Ville limite au maximum les contraintes pour les habitants.
Cou 42 bis			*	*												*		<b>Le Sénateur Maire d'Alfortville</b> , dans une lettre identique à la précédente adressée au CE du secteur 4 demande : - que soit étudié l'aménagement d'un parvis devant la gare côté Alfortville, - que soit étudié, dès maintenant avec le STIF les conditions d'accessibilité à cette future gare, - que l'emplacement pour les ouvrages techniques sur la Ville limite au maximum les contraintes pour les habitants.
Cou 43		*						*									*	<b>M. et Mme MARTY</b> de Créteil ont envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 44														*				<b>Le Directeur de la DRIEA</b> a envoyé un courrier précisant des informations sur les mises en compatibilité des communes impactées par le projet. Il explique notamment que compte tenu des évolutions récentes : - s'agissant du PLU de Corbeil, en cours de révision cette procédure rendra compatibles avec le réseau de transport du Grand Paris certaines des dispositions visés par la procédure de MEC, - s'agissant du POS de Villers sur Marne révisé et transformé en PLU approuvé le 28 août 2013, la MEC du POS devient sans objet, - s'agissant du POS de Villejuif, il est en révision et devrait être approuvé fin 2013 et donc sa MEC devient sans objet, - s'agissant du PLU de Champigny 2 procédures sont en cours et sont sans incidence sur la MEC avec le projet actuel du Grand Paris.
Cou 45														*				<b>Le Directeur de la DRIEA, dans un second courrier</b> , et s'agissant toujours des MEC (mise en compatibilité) propose pour la commune de Vitry-centre et s'agissant du puits de ventilation et d'accès secours 14 de supprimer la protection des immeubles situés au 21 et 23 de la rue Camélinat afin de permettre la construction d'un ouvrage annexe de ventilation et d'accès secours.
Cou 46											*							<b>La société LAFARGE</b> implantée à Nanterre propose : - s'agissant des stratégies de valorisation des déblais dans le cadre de réaménagement de carrières d'accueillir ces déblais dans des carrières qu'elle gère, - s'agissant du stockage de déchets inertes (ISDI) de les accueillir également sur des sites qu'elle exploite, - s'agissant des installations de stockage temporaire, qu'elle est propriétaire d'une plateforme bimodale fer-route à Brétigny sur Orge, - qu'elle gère des équipements de chargements fluviaux par gravitaire à Issy les Moulineaux et Nanterre ainsi que le site de transit de matériaux de déblais situé à Paris 15 <sup>ème</sup>
Cou 47		*		*													*	<b>M. DE LA RONCIERE</b> à Sèvres : Propose un <u>tracé alternatif</u> (avec plan joint) évitant 2 traversées de la Seine avec une station (à la place de celle de Pont de Sèvres sur rive droite) située sur la rive gauche de la Seine et considère que la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXTRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																			majorité des critères de jugements examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête	
Cou 48										*	*			*		*	*		R <b>L'Association Syndicale libre de la résidence « LA TANNERIE »</b> de Bagneux fait part de ses inquiétudes : - sur le rachat du foncier (date, avertissement, négociation du tréfonds), tarif du rachat, - désordres aux bâtiments (un référé préventif est-il prévu avant travaux), - nuisances du chantier (réunions de présentation, mesures sur sécurité circulation, propreté des voiries) - plan de management du chantier	
Cou 49		*						*										*	* <b>M. URSENBACH et Mme DANNE</b> de Créteil ont envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.	
Cou 50								*				*						*	* <b>M. et Mme GAUJOUR</b> de Créteil ont envoyé une lettre semblable à celle envoyée par M. et Mme MORAND (Cou 39 ci-dessus) ils demandent à être placés en « zone sensible » afin d'être concernés par les états des lieux qui auront lieu avant le passage du métro. Ils craignent l'apparition de dégradations dans leur maison à cause de la construction du métro et à son exploitation et demandent le comblement des carrières se situant sous leur terrain.	
Cou 51		*	*									*			*	*		R <b>Conseil Syndical de la résidence 118-126 avenue Laferrière</b> à Créteil a envoyé un courrier (résidence dans laquelle est prévu un puits d'évacuation/ventilation fait part dans un document de 9 pages d'observations relatives à : - l'absence de justification du tracé - la traversée d'un secteur présentant un risque lié à la présence de carrières de calcaire grossier et de sablières - la profondeur du tunnel et enfouissement de la gare de Créteil l'Echat - la préservation d'un secteur calme ou vivent de nombreux enfants (bruits solidiens vibratoires et vibrations) - l'implantation des ouvrages annexes sur des propriétés privées, où vivent de nombreux enfants - etc. Par ailleurs elle propose un tracé alternatif au projet de la SGP qui lui paraît plus cohérent, passe sous des emprises publiques et permet la construction du puits d'évacuation sous un parking public en évitant la zone de carrières. Il lui semble également plus économique car il n'est plus besoin de combler les carrières, d'acquérir des parcelles privées ou de dédommager les occupants pour les nuisances et dégâts occasionnés par les travaux Ce tracé alternatif est porté en ligne verte sur un plan joint et ne concernerait que 6 parcelles privées (au lieu de 40) et un ouvrage annexe possible dans un parking public ou dans un cimetière au lieu d'une parcelle privée (bac à sable)		
Cou 52					*	*					*				*			R <b>Communauté d'agglomération de La Brie Francilienne</b> a joint une délibération prise le 6 novembre et qui émet un avis réservé et : - demande le financement et la réaffirmation du principe d'interconnexion systématique entre le GPE et les lignes de RER et Transilien, - réaffirme auprès du STIF et de la SGP une desserte sans correspondance entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres,		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier	
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>- demande le financement (STIF, Région, SGP et Etat) et l'engagement de la reprise du plateau des voies ferroviaires au Vert de Maisons (arrêts ligne R du Transilien),</li> <li>- demande prolongement jusqu'à Alfortville du couloir de correspondance entre la gare du GPE et les quais du RER D</li> <li>- demande à la SGP de compléter le projet de la gare de Noisy-Champs (mesures conservatoires pour future gare ligne 11 du métro, limiter impact des travaux sur les riverains inscrire les réserves foncières pour accueillir les équipements d'intermodalité),</li> <li>- souhaite que la SGP s'engage sur des objectifs chiffrés pour l'évacuation des déchets, respecte le Cahier des Clauses Environnementales</li> <li>- émet des vœux divers</li> </ul>	
Cou 53					*												*	*	R <u>Le Syndicat de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée</u> demande : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le maillage du projet avec les lignes du réseau RER et Transilien existantes,</li> <li>- le principe d'interconnexion systématique des infrastructures existantes et projetées avec la nouvelle ligne 15,</li> <li>- un engagement financier pour la construction d'une nouvelle gare sur le RER E et la ligne P à Bry-Villiers-Champigny ,</li> <li>- la mise en place d'un arrêt à la station de Vert de Maisons pour les usagers de la ligne R du Transilien.</li> </ul>
Cou 54	*	*															*	*	* <u>M. ARGENSON</u> de Meudon fait part de ses observations sur le projet entre Clamart et Pont de Sèvres : <ul style="list-style-type: none"> <li>- il n'est pas nécessaire de prévoir des commerces et des services dans les gares,</li> <li>- il faut revoir le tracé pour le faire passer par Issy Val de Seine,</li> <li>- la gare du Pont de Sèvres est trop éloignée du T2 → d'où tracé passant par Issy Val de Seine,</li> </ul>
Cou 55		*		*	*	*						*					*	*	R <u>FNAUT Ile de France</u> approuve le projet mais fait part des observations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- souhaite que soit étudiées les contraintes que représenterait le choix de la conduite à gauche, de quais hauts de 0,92 m et d'un gabarit compatible avec les RER franciliens,</li> <li>- regrette que la préservation de l'interopérabilité à Champigny n'apparaisse pas clairement dans le dossier,</li> <li>- demande qu'à Noisy-Champs soit préservée possibilité de terminus ligne 15 ou de gare de passage des trains de la ligne 16 continuant vers Champigny-Centre + réservation place ligne 11,</li> <li>- regrette tracé s'arrêtant à Pont de Sèvres et aurait préféré tracé par Issy Val de Seine,</li> <li>- les gares doivent permettre des correspondances aisées et il faut créer des accès secondaires pour mieux répartir les flux piétons</li> <li>- la gare de Vert de Maison pose problème vu l'exiguïté des lieux pour les correspondances avec RER D et R → demande de réétudier la localisation de cette gare,</li> <li>- la gare de Bry-Villiers-Champigny pose le problème du <u>financement</u> et de la construction concomitante de la gare RER E, financement qui concerne également les travaux d'adaptation des gares existantes, les travaux nécessaires pour permettre les modifications de desserte, les travaux d'intermodalité au voisinage immédiat de la gare GPE,</li> <li>- toute une série d'observations concernant l'aménagement des autres gares</li> </ul>
Cou 56						*					*	*					*	*	R <u>Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis</u> réaffirme son soutien au projet mais demande : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le respect du calendrier,</li> </ul>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>- l'interopérabilité en gare de Champigny,</li> <li>- que soient examinées les conditions d'un phasage des chantiers successifs,</li> <li>- qu'en gare de Noisy-Champs soit prévu (et financé) l'accueil de tous les usagers (parkings relais, gare routière, consigne),</li> <li>- de porter une attention particulière lors de la construction sur le rabattement de nappes et le risque d'inondation,</li> <li>- de privilégier les modes alternatifs d'évacuation des déblais et d'approvisionnement du chantier,</li> <li>- la mise en service concomitante de la gare RER E de Bry-Villiers-Champigny et de la gare de la SGP</li> </ul>
Cou 57	*						*										*	<p><b>M. ETTORI</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.</p>
Cou 58					*											*		<p><b>Le Comité des Citoyens Montreuillois (CCM)</b> de Montreuil s'est réjoui de toutes les avancées et il soutient résolument le 1<sup>er</sup> tronçon qui a été mis à l'enquête publique sous réserve que ce tronçon soit clairement défini comme une partie intégrante de la rocade décidée par le gouvernement.</p> <p>Ainsi même si le tracé mis à l'enquête va de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, la CCM espère que la maîtrise d'ouvrage comprendra l'importance de faire fonctionner le tronçon Pont de Sèvres-Champigny en continuité avec l'ex ligne orange au nord (devenue ligne 15) , qui elle-même devra fonctionner en continuité avec l'ex ligne rouge comme décidé par le 1<sup>er</sup> Ministre en mars 2013-11-24 C'est pourquoi la CCM demande que l'ancienne ligne rouge sud devienne réellement la ligne 15 et que la gare de Champigny-Centre soit conçue pour permettre réellement la circulation des trains entre Villejuif, Créteil, Val de Fontenay et Saint Denis.</p>
Cou 59							*			*	*					*		<p><b>Le maire de Vanves</b> estime dans ce courrier que ce projet de transport en commun présente un intérêt majeur pour l'amélioration des conditions de transport en première couronne et le conseil municipal de Vanves s'est mobilisé dès la fin de l'année 2010 pour obtenir la création de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart ». Il souhaite cependant que des réponses claires soient apportées sur le déroulement du chantier (nuisances sonores, conditions d'évacuation des déblais, risques de mouvements de terrains et de fissures des constructions ) ainsi que sur les nuisances (bruit, vibrations) en période d'exploitation</p>
Cou 60							*			*						*	R	<p><b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pose la question d'un tunnelier dans le parc Robespierre avec tous les dégâts collatéraux de toutes sortes qu'il va occasionner,</li> <li>- demande une compensation financière pour les nuisances qui vont être occasionnées et la réparation en cas d'accident sur l'immeuble Robespierre,</li> </ul>
Cou 61					*												R	<p><b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ;</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		- fait remarquer une absence totale de coordination, de concertation entre la ligne 15 et le prolongement de la ligne 4. Le sud de Bagneux est complètement oublié du projet
Cou 62							*			*								R - <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence pose la question d'un tunnelier dans le parc Robespierre avec tous les dégâts collatéraux de toutes sortes qu'il va occasionner, - demande une compensation financière pour les nuisances qui vont être occasionnées et la réparation en cas d'accident sur l'immeuble Robespierre,
Cou 63							*			*								R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ; - estime que le retrait du parc Robespierre à Bagneux du projet ligne rouge 15 sud sera une énorme économie, - considère qu'il y aura les dégâts collatéraux suivants (multiples déboires, vibrations, dégâts des eaux sur les tuyauteries d'eau dans les dalles des immeubles, fissures déstabilisations, affaissements, endommagements de toutes sortes, des fondations, mise en danger de la construction propre, pollution respiratoire, pollution par le bruit
Cou 64					*													R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ; - considère que ce métro automatique au Rond Point des Martyrs n'a aucune utilité, car il existe déjà des multiples offres de transport
Cou 65									*									R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ; - estime que ce projet pour Chatillon Montrouge nécessite trop d'emprise au sol devant la station - considère qu'il faut préserver la rue Max Dormoy : le café, les quatre pavillons et le petit immeuble de bureaux tout neuf - estime que ne sont pas pris en compte les préjudices moraux, le préjudice énergie immense déployé par ces personnes concernées pour retrouver un logement, le déménagement, l'énergie pour réaménager le futur nouveau logement
Cou 66											*				*			R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ; - demande pourquoi un tunnelier dans le parc Robespierre et pour quelle raison un cimetière pour un tunnelier dans le parc Robespierre, - demande quelle est la raison de cet énorme gaspillage financier, écologique, santé humain avec tous les dégâts collatéraux immédiats et dans l'avenir.
Cou 67															*			R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui ; - estime que ce projet donne d'énormes pouvoirs pour la multiplication de la délinquance et de sa mobilité plus rapide et ce sans payer les transports - considère que le prolongement de la ligne 4 et la création de la ligne 15 va renforcer ce problème

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXTRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 68					*													R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui estime que Bagneux Rond-point des Martyrs égale deux lignes <u>mais une seule gare</u>
Cou 69					*					*								R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui estime que les 25 hectares de la DGA Bagneux sont totalement oubliés dans ce projet : c'est une aberration, et que ce métro automatique au Rond Point des Martyrs n'a aucune utilité publique car il existe déjà de multiples offres de transport
Cou 70					*													R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui estime que le Rond Point des Martyrs pour la ligne rouge 15 sud est trop près de Paris, Porte d'Orléans et que ce métro automatique au Rond Point des Martyrs n'a aucune utilité publique car il existe déjà de multiples offres de transport.
Cou 71															*			R <b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui estime que ce projet va être préjudiciable à la santé – non à une gare routière
Cou 72					*	*					*	*				*		R <b>Le Syndicat Mixte d'Etudes et de projets de l'Est Parisien (ACTEP)</b> dans une délibération du 8 novembre 2013 estime: - qu'assurer la réalisation de la ligne 15 c'est renforcer et permettre l'accélération de la dynamique de développement de l'est parisien, - que cependant la réalisation de la ligne 15 sud n'a de sens que si la rocade complète ligne rouge est réalisée. Et si elle est couplée avec la réalisation de la ligne « orange » rocade intérieure reliant Champigny-centre à St Denis Pleyel ainsi que la fourche Rosny-Bois-Perrier/Noisy Champs, - que le calendrier de la réalisation de la ligne 15 devra notamment être revu et avancé afin d'assurer par cette rocade intérieure la desserte de pôles majeurs et ainsi d'anticiper la saturation annoncée du RER E, - que concernant la connexion des lignes 15 sud et est le choix de l'interopérabilité devra être confirmé au regard des caractéristiques de la future ligne 15 (orange) et de ses modalités d'exploitation, - que le scénario retenu devra optimiser au mieux l'exploitation de la ligne en évitant de paralyser l'activité économique, la circulation et en réduisant au maximum les nuisances engendrées par le chantier. Il devra également imaginer une évacuation par voie ferrée des déblais du chantier plutôt que par la route.
Cou 73				*	*			*		*	*				*		*	R <b>Syndicat des copropriétaires de l'immeuble situé au 199, avenue du Gal de Gaulle à Vanves</b> demande : - le futur de la maison mitoyenne (située au 54, rue du Clos Montholon) à notre immeuble et notamment quelles vont être les conséquences de l'abattement du mur mitoyen entre cette maison et notre immeuble, - les vibrations pendant les travaux et ensuite lors de l'exploitation de la ligne 15 du fait de notre positionnement extrêmement proche, - les risques de remontée d'eau, - l'augmentation de la fréquence des trains à la gare de Clamart qui risque nous apporter des gênes supplémentaires, - le maintien d'un passage sous les voies entre les villes d'Issy-les-Moulineaux et Vanves et la ville de Clamart, - la gêne de l'ensemble des habitants de l'immeuble (propriétaires et locataires) pendant toute la durée des travaux, - le tréfonds et qu'en est-il de l'achat de volume de notre sous-sol ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		- l'organisation de réunions de quartier de façon régulière (une par trimestre), - de supprimer l'entrée secondaire pour la gare prévue à l'angle de l'avenue du Gal de Gaulle et du professeur Calmette
Cou 74										*								* <b>SERCIB France fait part d'une lettre reçue de la SGP</b> l'informant de son souhait d'acquiescer une partie de la parcelle BI 35 située 122 avenue de la liberté dont elle est propriétaire. Elle tient à faire part de sa profonde incompréhension et de son profond mécontentement à l'égard d'une part, de la méconnaissance totale par SGP des préjudices effectifs qu'elle cause et d'autre part de la façon désinvolte de procéder dans ce dossier au mépris des contraintes d'une PME Le groupe SERCIB demande donc l'examen de l'ensemble de ses préjudices de manière juste, honnête, loyale et constructive afin de pouvoir aboutir dans les plus brefs délais, soit au renoncement de l'expropriation de la parcelle BI 35, soit à un protocole d'accord équilibré satisfaisant les intérêts des parties.
Cou 75		*						*										* <b>Mme NEVEU</b> de Créteil a envoyé une lettre d'observations pré-remplie demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privatives impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.
Cou 76					*				*		*	*				*	R	<b>M. LIPIETZ</b> de Villejuif fait part des observations suivantes : - l'ouverture de la M15 va sans doute considérablement réduire l'encombrement automobile du réseau de surface est-ouest, - la RATP doit prévoir l'arrêt de toutes les rames RER à Arcueil-Cachan et le STIF doit assurer la cohérence dans le temps du prolongement de la M4 à Bagneux, - il y a besoin de compléter la demi-ligne M7 par un transport en commun en site propre de surface, - il faut minimiser le coût environnemental pour le Parc Départemental des Hautes Bruyères (Station IGR) en ménageant dans le parc définitif des accès les plus discrets et élégants possibles, - s'agissant du chantier pour la station Louis Aragon, il faut un interlocuteur unique et disponible parlant au nom du chantier et une association de riverains investie par la municipalité du rôle de l'avocat face aux effets pénibles du chantier sur la population - il faut évacuer les déblais non pas par camions mais par la voie ferrée du T7
Cou 77					*						*	*				*	R	<b>Le maire de PONTAULT COMBAULT</b> fait part de sa satisfaction quant au projet, mais aussi de ses réserves qui sont les suivantes : - un engagement financier clair pour la construction d'une nouvelle gare sur le RER E et la ligne P à Bry-Villiers-Champigny en correspondance avec le métro automatique GPE, - la mise en place d'un arrêt à la station de Vert-de-Maisons du futur GPE pour les usagers de la ligne R du Transilien, - un traitement des remblais de chantier dans le respect d'un véritable équilibre francilien, la Seine-et-Marne n'ayant pas pour vocation à accueillir l'ensemble des déchets inertes par ce chantier, conformément aux préconisations du futur PREDEC.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 78	*	*																*	<b>Mme LACAZE</b> de Clamart craint que la construction de la ligne 15 et notamment de la future gare de Fort d'Issy Vanves Clamart sur un ouvrage d'assainissement existant ne provoque des reflux d'eaux usées, des inondations de caves aggravées en cas de fortes pluies et que se produisent des effets de barrage sur les nappes d'eaux et demande que la SGP modifie le tracé pour le faire passer (gare comprise) en dessous de cet ouvrage et en dessous des égouts y affluant	
Cou 79			*							*								*	<b>M. PERREUX Conseiller général du Val de Marne</b> vient par ce courrier en appui des courriers adressés par M. et Mme Dayiantis et Mme Parichi et M. Brat au sujet du puits d'aération N°14 (rue Camélinat) déjà développé sous les courriers N°6 et N°33 ci-dessus . Il demande donc que le faisceau soit modifié et qu'un autre emplacement soit trouvé pour ce puits.	
Cou 80				*	*						*	*				*		R	<b>Délibération du Conseil Général de Seine et Marne</b> envoyée par la préfète de Seine et Marne et relative au GPE – Tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs sur Marne qui émet un avis réservé et fait part des points suivants : - réaffirmation de la nécessité d'assurer à court et moyen terme une desserte sans correspondance et avec une fréquence adaptée entre le terminus de la ligne 15 situé à Noisy-Champs et la partie ouest jusqu'à la station Pont de Sèvres, - obtention d'un engagement sur le financement et la réalisation dès la mise en service du métro automatique d'une nouvelle gare sur le RER E et la ligne P à Bry-Villiers-Champigny en correspondance avec le métro, - obtention d'un engagement sur le financement et la réalisation de la reprise du plateau ferroviaire au Vert de Maisons nécessaire pour accueillir les arrêts de la ligne R du Transilien, - demande à la SGP, à la gare de Vert de Maisons du prolongement jusqu'à Alfortville du couloir de correspondance entre la gare du GPE et les quais du RER D, - prendre mesures conservatoires à la gare de Noisy-Champs pour la future gare terminus du métro de la ligne 11, - limitation des impacts des travaux à cette même gare pour les riverains et inscrire dès à présent dans le projet les réserves foncières nécessaires pour accueillir les équipements d'intermodalité (gares routières, équipements vélos, parcs relais), - solliciter auprès du STIF, de la Région, de la SGP et de l'Etat le financement et la réalisation de ces équipements d'intermodalité, - demander à la SGP d'améliorer le projet afin de garantir la limitation des nuisances induites	
Cou 81						*										*			<b>M. PARIGOT</b> de Champs sur Marne estime que le projet : - ne doit pas s'accompagner d'un développement urbain en parallèle et qu'une réflexion globale est à réaliser sur l'aménagement du territoire, - ne doit pas engendrer une construction de logements mais améliorer le bien être, - ne doit pas accroître le nombre d'habitants à Champs sur Marne et dans le Val Maubuée	
Cou 82	*					*									*	*			<b>Chambre de Métiers et de l'Artisanat d'Ile de France</b> considère qu'il convient : - de ne pas oublier dans ce projet l'artisanat qui participe à l'animation des gares et de la ville, enrichit la vie de quartier anime et sécurise les espaces, - d'instituer dans les emprises des nouvelles gares des seuils minimum dédiés à l'artisanat en m², - inscrire les nouvelles gares du GPE dans des périmètres de sauvegarde du Commerce et de l'Artisanat de proximité,	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		<ul style="list-style-type: none"> <li>- rajouter systématiquement le mot <b>artisanat</b> ex : « services, <b>artisanat</b> et commerces » dans toute les parties du texte,</li> <li>- l'implantation des gares ne doit pas modifier l'équilibre commercial et artisanal de proximité ou tout du moins compenser ces modifications de manière satisfaisante pour les artisans-commerçants et les habitants,</li> <li>- créer une commission d'indemnisation à l'amiable pour les travaux associant des acteurs du monde économique</li> </ul>
Cou 83					*	*	*				*					*	*	<p><b>R</b> <u>CCI Paris Ile-de-France</u> donne un avis favorable assorti de 8 réserves (3 pour garantir la cohérence du GPE et 5 pour assurer une bonne mise en œuvre de ce tronçon)  <u>Réserves pour garantir la cohérence du GPE :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le calendrier de mise en œuvre du projet de GPE doit être optimisé pour garantir l'attractivité et la compétitivité futures de la métropole francilienne (priorité pour les liaisons vers les aéroports internationaux et la ligne 18 dans sa globalité),</li> <li>- les entreprises ont besoin de lisibilité quant au financement de la réalisation du GPE (ne pas accroître les charges pesant sur les entreprises franciliennes et garantir la réalisation des investissements),</li> <li>- la réalisation du GPE doit s'inscrire dans une vision intégrées des différentes échelles de territoire et tenir compte de la temporalité longue du projet pour atteindre les objectifs du Grand Paris (poursuivre concertation entre acteurs publics et privés pour garantir la cohérence des projets de gares et garantir la capacité du réseau à répondre de manière aboutie aux besoins du monde économique à long terme)</li> </ul> <p><u>Réserves pour assurer la bonne mise en œuvre du projet de ligne rouge – 15 sud :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les coûts de fonctionnement de cette ligne doivent être maîtrisés (clarifier les estimations du coût de fonctionnement),</li> <li>- l'attractivité de cette ligne doit être garantie en préservant ses capacités et en assurant l'interopérabilité à Champigny (dimensionner cette ligne en fonction des besoins générés par le développement des territoires desservis),</li> <li>- la réalisation et l'ancrage territorial de cette ligne doivent viser l'efficacité globale des déplacements des différents types d'usagers : salariés, entreprises, touristes, etc. (correspondances optimales, information voyageurs multimodale en temps réel, offre en stationnement prévue sur cette ligne, espaces de stationnement conçus comme espaces mutables, insertion des gares prévue au sein du réseau viaire, enjeux de logistique urbaine et de livraison dans gares et abords prévus),</li> <li>- la stratégie retenue pour l'aménagement des gares de cette ligne et pour le développement des territoires environnants doit être approfondie (accent mis sur la diversité des programmes de construction de logements autour des gares, meilleure prise en compte des enjeux de développement de l'activité économique dans les gares et les quartiers de gares),</li> <li>- les impacts des travaux sur cette ligne doivent être anticipés afin de garantir la continuité des activités économiques (mise en place d'un dispositif d'accompagnement et d'info efficient dès la phase DUP, intégrer dans marchés aux concessionnaires un volet consacré aux indemnisations des impacts sur les entreprises, mise en place d'une communication spécifique sur déblais, veiller à ce que le stockage ne perturbe pas la mise en œuvre et les délais de réalisation de cette ligne.</li> </ul>
Cou 84															*		<p><b>R</b> <u>Résidence Robespierre</u> de Bagneux :fait part de ses craintes par des courriers envoyés par des habitants de la résidence dont celui-ci qui estime que ce projet va être préjudiciable à la santé – non à une gare routière</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
	← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité			Autres problématiques
Cou 85																		R	<b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part des impôts locaux et foncier « déjà trop élevés à Bagneux » (observation hors sujet)
Cou 86																*		R	<b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part de ses craintes concernant le smog et signale l'absence de mesure et de protocole sur la protection de l'atmosphère et sur la protection de nos alvéoles pulmonaires.
Cou 87																		R	<b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part des impôts locaux et foncier « beaucoup trop cher à Bagneux et toujours en hausse » (observation hors sujet)
Cou 88																*		R	<b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux :fait part d'une absence totale de coordination, de concertation entre la ligne 15 et le prolongement de la ligne 4 qui doit obligatoirement se rendre à la DGA où se trouve un désert de communication.
Cou 89																*		R	<b>Résidence Robespierre</b> de Bagneux : a joint sans aucun commentaire « La charte de l'environnement » pour l'ONG Respire
Cou 90		*														*	*		<b>M. PARENT</b> de Clamart considère que : - ce projet va à l'encontre d'un véritable politique de l'aménagement du territoire - son intérêt reste globalement très limité et présente plus d'inconvénients que d'avantages, - ce projet va « bouziller » cette belle région qu'était l'Île de France tout en augmentant le désert français, - ce projet va « surdensifier » les villes. Sur l'enquête elle-même, il estime : - qu'il n'y a eu qu'une seule réunion publique pas pratique pour Issy et Clamart, - qu'il n'y a pas eu de présentation de l'étude d'impact ce qui devrait annuler la procédure, - que le CE (président) avait traité avec mépris les citoyens sur ce point - que l'étude d'impact montre une absence quasi générale d'informations précises sur les différents tronçons du projet de ligne (carrière, gypse, argiles, hydrogéologie) - qu'aucune information ni garantie sérieuse et express ne sont données, - qu'aucun suivi n'est précisé - qu'il s'agit d'un véritable déni d'information, etc.
Cou 91					*													*	<b>Nature Environnement 77</b> considère que le plus important dans un nouveau projet de ligne de transport en commun est la possibilité d'offrir des correspondances avec les autres lignes existantes et donc estime souhaitable d'utiliser la gare de Vert de Maisons pour les trains de « grande couronne ». La création de quais en gare de Vert de Maisons serait nécessaire (avec voie supplémentaire ?) et si cet investissement n'est pas possible dans le cadre de ce projet il serait souhaitable que les mesures conservatoires soient prises afin que sa réalisation soit possible ultérieurement.
Cou 92	*									*	*	*		*			*	R	<b>Mme GANDAIS</b> de Villejuif fait part sur le projet des remarques suivantes : Concernant la gare IGR : elle déplore que le document de l'enquête publique ne permette pas de connaître les intentions de la SGP concernant le contenu de cet important volume extérieur, Concernant la gare Arago : toute la bande de petits magasins longeant l'avenue Aragon doit être rasée or ce sont des activités qui risquent de disparaître et il faut intervenir en leur faveur. D'autre part une très jolie maison risque de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
																		disparaître qu'il faudrait préserver, <u>Concernant les travaux</u> : elle souhaite que les déblais concernant les gares soient évacués autrement que par route et que la gestion des chantiers soit exemplaire
Cou 93	*			*							*	*					*	<b>Comité de quartier Bois de Grâce/Descartes</b> de Champs sur Marne qui fait part de ses interrogations concernant la future gare de Noisy-Champs : - incidences sur la stabilité des bâtiments construits compte tenu du sol argileux, - nécessité de prévoir de nombreux parkings mais préserver les espaces verts, - dispositions prises pour atténuer les nuisances de ce chantier de plusieurs années, - voirie de Champs sur Marne paraît insuffisante pour absorber le surplus de trafic, - quels types de logements seront construits autour de la, gare - comment la sécurité des usagers sera-t-elle assurée.
Cou 94				*													*	<b>M. GRISOLI</b> de Paris demande, s'agissant de la station « Olympiades » de la ligne 14de mettre en service lors des prochains travaux l'accès à la station qui est situé à l'angle des rues de Tolbiac et Château des Rentiers
Cou 95	*			*													*	<b>M. VIRZI</b> de Saint Maur des Fossés fait part de ses réflexions pour ce qui concerne le projet : - l'interconnexion à Saint-Maur Créteil doit être l'occasion de repenser tous les abords et de transformer l'aspect froid et minéral du parvis, - il faut également viser une amélioration de l'accessibilité à la gare (parkings faciles d'accès) - avec l'arrivée de ce projet, li ne serait plus nécessaire de prolonger le tracé de Est TVM
Cou 96	*			*													*	<b>R SAN du Val d'Europe</b> déplore qu'aucune gare ne desserve leur territoire et demande donc : - un engagement financier clair pour la construction d'une nouvelle gare sur le RER E et la ligne P à Bry-Villiers-Champigny en correspondance avec le métro automatique du GPE dès la mise en service de celui-ci, - la mise en place d'un arrêt à la station de Vert-de-Maisons du futur GPE pour les usagers de la ligne R du Transilien
Cou 97		*			*												*	<b>M. HELWIG</b> de Puteaux fait part de son scepticisme quant à l'utilité publique de cette ligne . Il considère, en effet, que : - c'est un projet à la finalité mal établie et ce ne sont pas 16 nouvelles gares qui seront créées mais 16 correspondances nouvelles réalisées au niveau de station de métro existantes ou en projet, - la solution GPE est insatisfaisante et il existe des infrastructures mal utilisées, sous employées voire totalement abandonnées - une réelle alternative existe à très brève échéance (moins de 5 ans) et à un coût très modéré (1 M€), - il suffirait pour cela de réhabiliter la Petite ceinture entre Pont du Garigliano et Porte de Clichy par l'est de Paris et de la connecter à l'ouest aux voies actuellement exploitées par le tramway T2 (ancienne voie ferrée) entre Pont de Garigliano et la Défense, ainsi que par le Transilien L entre la Défense et Porte de Clichy.
Cou 98		*						*									*	<b>M. HORTA et Mme CHEVRIER</b> de Créteil ont envoyé une lettre d'observations demandant : des explications sur le choix du tracé passant sous habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne, des détails sur le résultat des sondages effectués dans le quartier des Buttes/Halage, des études de sol complémentaires jusqu'à 50 m de profondeur sur les parcelles privées impactées par le tracé, la levée des contradictions observées, des explications sur la faible profondeur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 99		*	*								*							de la gare Créteil Echat et à ce qu'elle soit plus enterrée (30 m entre haut du tunnel et terrain naturel), des mesures de jour et de nuit sur le bruit ambiant du quartier pour évaluer les nuisances sonores de la SGP.  * <b>M. et Mme DAYIANTIS et M. et Mme PARICHI-BRAT</b> Camélinat Vitry sur Seine :Parcelles N°163 section AR et 302 section AQ. Terrains et maisons vendus par des services de l'Etat via l'AFTRP (Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne) en juillet 2011 et août 2012 puis agrandissement en décembre 2011 autorisée (PC) Leurs habitations sont situées dans l'emprise des travaux nécessaires à la construction du puits 14. Dans ce nouveau courrier ils précisent que ce courrier constitue copie du texte et des photos qu'ils ont joints au registre déposé en mairie de Vitry. Ils insistent, de nouveau sur l'erreur que sur la propriété de leurs maisons qui a pour conséquence leur expropriation et leur démolition pour réaliser l'ouvrage et identifient dans le texte et sur le plan qu'ils ont joint deux autres emprises possibles : - une située en limite de la bande d'expropriation de 50 m, - une autre de 1500 m <sup>2</sup> en dehors de la bande d'expropriation (à 120-130m environ de l'axe du tunnel).
Cou 100			*	*	*											*		<b>Région Ile de France – Président HUCHON</b> favorable au projet fait part des remarques suivantes : - préserver impérativement l'interopérabilité à Champigny, quelle que soit la solution technique retenue et les travaux réalisés pour la ligne 15 sud devront être effectués avec le souci d'alléger le plus possible les travaux pour la ligne 15 est qui sera mise en œuvre en 2030 - étudier, au plus près, l'interconnexion du GPE avec le réseau existant (adaptation et développement des installations ferroviaires existantes, agrandissement des espaces voyageurs, parc de matériel roulant,) et à leur maillage - porter une attention particulière à l'intermodalité au-delà de la dimension ferroviaire (piétons, bus, vélo, etc.)
Cou 101			*	*	*						*	*				*	*	<b>Conseil Général du Val de Marne</b> transmet la délibération qui a été adoptée dans sa séance du 21 octobre 2013 et qui fait part des remarques suivantes demande ou rappelle: - que le tracé d'Orbival repris dans le tronçon Pont de Sèvres- Noisy-Champs soit mis en service intégralement au plus tard en 2020, - le besoin de répondre à la demande générée par la mise en service de ce tronçon en adaptant l'offre des lignes de transport en correspondance (RER notamment), - l'opportunité d'arrêter des trains Transiliens aux gares du GPE - que les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et concertés avec toutes les collectivités concernées, dont le Conseil général en qualité, notamment, de gestionnaire de voiries, de réseaux d'assainissement et des parcs départementaux. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et impacts sur le cadre de vie des riverains ; - la nécessité de mettre en œuvre un ensemble de mesures garantissant un chantier propre. Le Conseil général prend acte, à ce titre, des engagements de la Société du Grand Paris s'agissant des mesures de prévention en phase travaux qui concourent à limiter les impacts sur le territoire. Les adaptations et mises à jour du schéma directeur d'évacuation des déblais devront se faire en pleine concertation avec les collectivités et en privilégiant toujours le transport alternatif à la route. Le Conseil général prend acte de la proposition de la Société du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXTRIME	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier</p>
																		<p>Grand Bans d'évacuer les déblais par la voie fluviale aux Ardoines, solution extrêmement pertinente au regard des volumes de déblais générés par les deux tunneliers insérés sur ce site. Le Conseil général demande que deux solutions soit étudiées dans le secteur des gares de Champigny-Centre et de « Bry-Villiers-Champigny », avec une évacuation par le fer ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la nécessité d'offrir de bonnes conditions de rabattement vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs. Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, etc.) doivent être, a minima, préservés voire renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges ;</li> <li>- que le nombre d'accès aux gares doit être suffisant pour accompagner les projets d'aménagement des collectivités, assurer la bonne desserte des pôles générateurs de trafic, anticiper les besoins futurs et réduire les temps de correspondance pour les usagers ;</li> <li>- le caractère indispensable d'une nouvelle gare sur le réseau ferré national à hauteur de « Bry-Villiers-Champigny » pour assurer une correspondance entre la ligne 15 sud du Nouveau Grand Paris Express, le RER E le réseau de surface (dont le futur TCSP Altival) et la ligne P du Transilien. Sa mise en service doit également intervenir à la mise en service de la gare ligne 15 de « Bry-Villiers-Champigny » ;</li> <li>- qu'en complément des financements déjà actés fors du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 15 juillet 2013 du fait du positionnement de la gare des Ardoines à l'Ouest du faisceau ferré et de la nécessité de desservir l'Est, la participation de la Société du Grand Paris au financement de l'ouvrage de franchissement du faisceau ferré aux Ardoines devra être revue afin de boucler rapidement ce financement, en complément des financements apportés par l'EPA ORSA et pour la réalisation du TZen 5 ;</li> <li>- que les marchés de la Société du Grand Paris doivent intégrer des clauses d'insertion sociale et de formation, et être accessibles aux petites et moyennes entreprises.</li> <li>- que la décision sur la configuration de la gare de Champigny-Centre intervienne d'ici la fin de l'année 2013 en comité de pilotage interministériel, en pleine concertation avec les collectivités, avec l'objectif de permettre une évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15 et afin de proposer un service optimal à l'ensemble des usagers du futur réseau de transport francilien..</li> </ul> <p><u>Par ailleurs le Conseil Général du Val de Marne :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réaffirme l'urgence à améliorer sensiblement et à court-terme le réseau de transport francilien par la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris, d'ici à 2017 et au-delà. Dans cet objectif, le Conseil général demande la mise place de recettes complémentaires, conformément aux annonces du Premier ministre le 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris. L'élaboration du contrat de plan État-Région 2014-2020 devra s'inscrire dans cet objectif,</li> <li>- appelle à accélérer le calendrier de réalisation du prolongement de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly avec un objectif de mise en service au plus tard en 2025 et à mettre en service le tronçon Champigny-centre — Rosny - Bois-Perrier de la ligne 15, dont la maîtrise d'ouvrage devra revenir à la Société du Grand Paris dans les meilleurs délais, à l'horizon de la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest, afin d'éviter la saturation du RER E.</li> <li>- rappelle le rôle crucial du Nouveau Grand Paris dans la concrétisation des projets des collectivités qui participent à l'aménagement du territoire, au rééquilibrage Est/Ouest et habitat/emploi de la Région Île-de-France et au développement économique en pleine cohérence avec le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France et les contrats de développement territorial.</li> </ul>
<p><b>Courriers parvenus avant le début de l'enquête (traités car tenus à la disposition du public au regard de l'article R.123-13 du Code de l'environnement)</b></p>																		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	DVI économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériau* et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 102					*	*											*	<p><b>R</b> <u>M. PASQUIER</u> de Saint Maur des Fossés a déclaré :</p> <p><u>Il me semble important que la réalisation de deux stations prennent en compte les dernières orientations du projet.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le projet initial de la ligne rouge, il était prévu que son exploitation soit scindé entre les dessertes au nord de Paris et les dessertes au sud de Paris. La station de <b>Noisy-Champs</b>, tel qu'il est indiqué dans les pages 102 et 103 de la pièce D, devait servir de point de jonction entre ces deux dessertes. Cette station servira désormais de jonction entre les lignes 15 et 16, ce qui conforte la création d'une station sur plusieurs niveaux tel que cela avait été prévu afin de faciliter l'exploitation des trois terminus (en y incluant le prolongement supplémentaire de la ligne 11).</li> <li>- Ceci a cependant un impact sur la ligne 15 qui, malgré une longueur réduite, conservera elle aussi une exploitation scindée entre les dessertes au nord de Paris et les dessertes au sud de Paris à l'horizon de son achèvement vers 2030.</li> <li>- La jonction entre ces deux dessertes ne pourra plus être dévolue à la station de <b>Noisy-Champs</b>, mais désormais à la station de <b>Champigny Centre</b>, hors ceci ne figure pas dans les pages 98 et 99 de la pièce D ou seul la correspondance ou l'interopérabilité avec l'ancien projet de ligne orange sont évoqués.</li> </ul> <p><u>Il me semble donc fondamental d'assurer une correspondance aisée entre les deux futures-dessertes de la ligne 15 et si possible quai à quai.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Je suggère donc de prévoir deux quais et quatre voies dès la création de la station <b>Champigny Centre</b>. Les deux voies centrales seront utilisées uniquement pour le service dans la situation initiale.</li> <li>- A terme, le premier quai permettra la correspondance entre les rames en provenance de La Défense (via St Denis) et les rames en provenance de Noisy-Champs et à destination de La Défense (via Villejuif).</li> <li>- Le second quai permettra la correspondance entre les rames à destination de La Défense (via St Denis) et les rames en provenance de La Défense (via Villejuif) et à destination de Noisy-Champs.</li> </ul> <p>Il a joint à sa correspondance un schéma de principe.</p>
Cou 103																*		<p><u>Mme CHAUVIN</u> d'Issy les Moulineaux a envoyé un courrier proposant ses services en tant qu'enquêtrice intervieweuse bilingue français-anglais (hors sujet par rapport à l'enquête)</p>
<b>Courriers parvenus après la fin de l'enquête (non traités car non tenus à la disposition du public au regard de l'article R.123-13 du Code de l'environnement)</b>																		
Cou 104																		<p><u>M. ATTAL</u> a envoyé un courrier (non daté mais reçu hors délais) identique à l'observation n°18 qu'il a déposée sur le registre de Boulogne-Billancourt et au courrier n°32 envoyé (dans les délais) au président de la commission d'enquête</p>
Cou 105																		<p><u>M. BREHIER</u> député du 77, dans un courrier enregistré le 21 novembre 2013, fait part d'observations identiques à celles exprimées par M. EBLE président du CG 77 dans ses différents courriers envoyés au président de la commission d'enquête</p>
Cou 106																		<p><u>Mme GUTIERREZ</u> (péniche Amandine) - Courrier daté du 2 décembre et enregistré le 5 décembre 2013. Qui traite de certains aspects du chantier et des points d'évacuation des gravats.</p>
Cou 107																		<p><u>M. CLODONG</u> Courrier daté du 3 décembre et enregistré le 5 décembre 2013 qui demande la copie du registre de Saint Maur « avec tous les avis versés par notre commune ». Demande transmise à l'UT 75 pour suite à donner</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et/ou courriers																		Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation ou le courrier
Cou 108																		<b>M. EBLE</b> Sénateur – Président du conseil général du 77, dans un courrier daté du 3 décembre et enregistré le 6 décembre 2013 transmet les signatures électroniques et les cartes T (335 en tout) demandant que la « future ligne Rouge 15 Sud assure de parfaites correspondances avec les réseaux de transport existant en Seine et Marne (lignes D et E du RER, lignes P et R du Transilien) »
Cou 109																		<b>Mme AMIABLE</b> maire de Bagneux , dans un courrier daté du 2 décembre et enregistré le 10 décembre transmet la délibération de son conseil municipal datée du 12 novembre et s'opposant fermement à l'itinéraire d'évacuation des déchets tel qu'inscrit au Schéma Directeur d'évacuation. Courrier analogue à l'observation n°5 du registre de Bagneux
Cou 110																		<b>Mme COURTY</b> présidente de l'association « La Sauvegarde du village parisien » dans un courrier daté du 2 décembre et enregistré le 20 décembre 2013 complète ses observations n°5 et n°13 déposées sur le registre de Champigny en précisant qu'elle est défavorable à l'implantation de la voie d'accès au SMR
Cou 111																		<b>Mme HAMOOD</b> dans un courrier daté du 16 décembre, enregistré le 23 décembre, adressé au maire de Champigny (avec copie au commissaire enquêteur) et signé par 18 autres personnes s'inquiète des « travaux du tunnel pour accéder au site de maintenance d'entretien des trains de la ligne 15 qui se ferait au niveau de l'avenue Maurice Thorez ».
Cou 112																		<b>L'AUT (FNAUT Ile de France)</b> dans un courrier daté du 4 janvier 2014 et enregistré le 6 janvier 2014 communique (pour information) au président de la commission d'enquête sur la Ligne 15 Sud Pont-de-Sèvres ←→ Noisy ses observations sur les enquêtes parcellaires relatives aux gares, aux sites de maintenance et aux puits d'entrée des tunneliers de la ligne 15 sud du Réseau de Transport du Grand Paris.
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>29</b>	<b>80</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>48</b>	<b>28</b>	<b>11</b>	<b>93</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>93</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>77</b>	<b>← Occurrences sur les thèmes retenus dans courriers reçus par président (Non exprimés 77 dont 33 avec réserves R)</b>
<b>Au total 104 courriers (avec le courrier 42 bis) ont été adressés au président de la commission d'enquête dans les délais (Les courriers parvenus après la fin de l'enquête n'ont pas été pris en compte car ils n'ont pas été tenus à la disposition du public)</b>																		

## Récapitulatif observations et courriers reçus pendant l'enquête

	Communes	Préfectures	Président commission
Observations	528	10	/
Courriers	52	2	104
Total observations/courriers	580	12	104
Total général observations et courriers reçus pendant l'enquête : <b>696</b> (dont lettres types et pétitions)			

## Récapitulatif des occurrences selon les thèmes retenus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS		
← Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
696	163	205	58	128	94	20	50	184	19	33	103	86	131	24	15	201	208	26	324