

Autres tracés alternatifs:**Accès au SMR de Champigny**

L'accès au site de maintenance et de remisage de Champigny a aussi fait l'objet de beaucoup d'incompréhension sur le choix retenu, ne comprenant pas qu'un accès plus direct n'ait pas été retenu ou parfois contestant les critères d'analyse des variantes étudiés par la SGP mais que très peu ont évoqué.

C'est le cas des riverains de l'Avenue Maurice Thorez de Champigny et de l'Association "Sauvegarde Village Parisien" représentée par Mme COURTY (Observation n°13 du registre de Champigny), sa Présidente qui s'inquiète également de la profondeur du tunnel à cet endroit comprenant bien qu'il remonte au niveau du SMR :

« 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 desservies ? »

Le tunnel de maintenance est-il à la même profondeur que le train ? »

L'AMUTC de Montreuil s'exprime ainsi sur le sujet:

« Le projet présenté à l'enquête publique prévoit de localiser les ateliers sur la ligne 15 bis en les enterrant partiellement sous le parc départemental du Plateau, ce qui impose de créer un accès spécifique à la fois coûteux et peu fonctionnel :

Extrait de la carte pièce D page 10

Cette carte montre bien qu'il serait possible d'accéder directement aux ateliers depuis la gare de Champigny Centre de manière plus économique. Le dossier ne donne pas les raisons d'un choix qui paraît à première vue aberrant. Quoi qu'il en soit, il est clair que si la réalisation de la ligne 15 bis était différée de quelques années, une solution alternative pourrait être trouvée et qu'elle serait sans doute plus économique. »

Remettant en cause le Schéma du Nouveau Grand Paris des Transports

A l'opposé d'une forte expression de soutien du tracé par l'Association ORBIVAL (1421 fiches soutiens déposées), d'autres apportent des critiques plus ou moins développées dans leur contributions:

Par exemple M. PASTIEW, président UFC Que choisir région Créteil (Observation n°26 du registre de Champigny) *« regrette l'absence de desserte du plateau du Haut Val de Marne, secteur de Boissy-St-Leger, Bois l'Abbé. »*

M. PERBAL (Observation n°1 du registre d'Arcueil) se déclare *« favorable au projet, mais 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). »*

M. PICCIOTO de Paris (Observation n°1 du registre en préfecture des Hauts-de-Seine), 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'Île de France, reprenant ses contributions à des enquêtes précédentes, il milite entre autres pour une relation Versailles-Villiers-sur-Marne. »*

L'AMUTC (Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs) - président M. MARION – (Observation n°43 du registre de St Maur) pose de nombreuses questions et notamment celle de la limite de la remise en cause du tracé ou du schéma:

« - Comment la SGP entend-elle réaliser la spirale interopérable décidée par le 1er ministre ?

- *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 ?** La carte ci-dessous montre qu'à l'évidence le tronçon de Champigny à Noisy-le-Grand appartient à la ligne 16 et n'a été rattaché artificiellement à la ligne 15 qu'à la demande des élus de Marne la Vallée qui ont fait prévaloir leurs intérêts locaux sur la cohérence du réseau au niveau régional. »



Carte publiée suite aux annonces du 6 mars 2013

Nous avons montré ci-dessus que la création d'une rocade bouclée pouvait seule répondre aux demandes exprimées lors du débat public de 2010. Mais la desserte de Noisy-Champs justifie-t-elle de sacrifier cette rocade et d'en accepter les inconvénients ?

- Quelles sont les prévisions de trafic pour la branche Champigny / Val de Fontenay (ligne 15) et pour la branche Champigny / Noisy-Champs »

Elle conclut avec un avis favorable à l'utilité publique mais avec beaucoup de remarques sur le tracé privilégiant la rocade ligne 15 proche, ne comprenant pas la desserte de Noisy-le-Grand et demandant une meilleure concertation du public :

« **Conclusion** : 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.

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. 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

n°80 adressés au président de la commission d'enquête) s'inquiètent de ce que tous les trains pourraient ne pas s'arrêter au Vert-de-Maisons ; cela concerne non seulement le RER D mais aussi la ligne R du Transilien (branches de Montereau et de Montargis).

M. GAY, de Créteil (Observation n°20 du registre de Créteil) souligne que le Vert-de-Maisons sera le véritable nœud ferroviaire de ce secteur et interroge même sur l'intérêt de dévier le TVM pour desservir cette gare ; par ailleurs il critique l'importance des investissements engagés pour la gare Pompadour du RER D.

L'association Nature Environnement 77 (Courrier n°91 adressé au président de la commission d'enquête) estime qu'en cette gare « *la création de quais supplémentaires serait nécessaire* » et que, « *si cet investissement n'est pas possible dans le cadre du projet ligne 15, il serait souhaitable que des mesures conservatoires soient prises afin que sa réalisation soit possible ultérieurement* ».

A la gare « Saint-Maur- Créteil » :

Mme LE MOUËL de Joinville (Observation n°4 du registre de Joinville) s'inquiète du risque de saturation du site, au regard de la fréquentation actuelle.

Pour la gare « Champigny-centre » :

Le thème de l'interconnexion rejoint celui de l'interopérabilité. Deux positions contradictoires s'affrontent :

D'une part, les tenants d'une continuité de la ligne 15 Sud (rouge) et Est (orange), la ligne 16 étant ultérieurement prolongée jusqu'à Champigny-centre.

Cette contre-proposition est soutenue par l'Association Montreuilloise des Usages des Transports Collectifs (AMUTC) (Observation n°43 du registre de Saint Maur), individuellement par M. FAY, secrétaire de cette association (Observation n°44 du registre de Saint-Maur), par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – FNAUT - (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête). La proposition s'appuie notamment sur les prévisions de fréquentation des différentes branches et sur la logique de rocade rapprochée d'Arc-express.

D'autre part, les tenants d'une continuité de la ligne 15 Sud rouge jusqu'à Noisy-Champs pour toutes les rames, la ligne 15 Est étant alors en terminus et en correspondance à Champigny-centre. Cette position est soutenue par le Conseil Municipal de Bry-sur-Marne (Observation n°7 du registre de Bry-sur-Marne) : « *toutes les rames de la ligne 15 doivent aller à Bry-Villiers-Champigny et à Noisy-Champs* », par M. PAJON, député-maire de Noisy-le-Grand (Observation n°12 du registre de Noisy-le-Grand) : « *défavorable à l'interopérabilité entre les lignes 15 Sud et 15 Nord à Champigny* », par la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne - Observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne) : « *desserte sans correspondance entre Noisy-Champs et l'Ouest* », et par M. JAUTÉE de Noisy-le-Grand (Observation n°7 du registre de Noisy-le-Grand) : « *pas de correspondance à Champigny en venant de Noisy* ».

Enfin, des positions intermédiaires sont formulées.

Le STIF (Courrier n°2 adressé au président de la commission d'enquête) demande « *que le projet intègre une exploitation ultérieure en fourche à Champigny permettant une interopérabilité entre les lignes rouge et orange du GPE* ».

Le Conseil Général du Val-de-Marne (Courrier n°101 adressé au président de la commission d'enquête) demande que soit pris en compte « *l'objectif de permettre une évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, afin de proposer un service optimal à l'ensemble des usagers du futur réseau de transport francilien* ».

Par ailleurs, Mme COURTY de Champigny (Observation n°5 du registre de Champigny-

- 4 - S'il s'avérait qu'un jour était envisagée l'hypothèse d'exploitation des lignes 15 et 16 telle qu'elle est évoquée par l'AMUTC et par la FNAUT (Cf. ci-dessus gares « Champigny-centre » et « Noisy-Champs »), quelles seraient les mesures conservatoires à envisager dès à présent ?

1.2.5.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

- 1.2.5.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème

Au titre d'observations globales critiques

Concernant une observation de M. DUNYACH (Observation n°5 du registre de Sèvres)

La pertinence d'un réseau nouveau en rocade a été unanimement reconnue, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue en proposant une alternative à la voiture particulière et en décongestionnant les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération. L'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun a ainsi été mise en avant comme un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau, à la fois structurant et interconnecté. La multiplication des possibilités de correspondance fait partie des objectifs de conception initiaux du métro du Grand Paris. C'est la raison pour laquelle le tracé de la ligne 15 sud vient se connecter aux lignes radiales de transports (souvent aux stations terminales des lignes de métro), qui sont situés en proche couronne de Paris dans le secteur Ouest du tronçon Pont de Sèvres / Noisy Champs.

Concernant une observation du cabinet d'avocats de Maître GRAU agissant pour l'association KTO (Observation n°30 du registre d'Issy-les-Moulineaux et courrier n°29 adressé au président de la commission d'enquête)

Les connexions du réseau du Grand Paris Express avec le réseau de transport existant sont spécifiées dans le chapitre 1 "Les objectifs du projet" de la Pièce D du dossier d'enquête publique :

La réalisation du tronçon reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs sur la ligne rouge s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. A ce titre, les objectifs du tronçon Pont de Sèvres / Noisy Champs (ligne 15 sud) rejoignent pleinement ceux du programme d'ensemble, décrits dans la pièce C du présent dossier d'enquête, et sont les suivants :

- présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ;
- améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;

l'immeuble situé au nord de la place Léon Blum, et permet la correspondance avec la ligne C du RER, en viaduc.

Son implantation prend en compte le prolongement futur de la ligne 12 du métro inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile de France, vers la gare d'Issy RER et au-delà vers le carrefour de la Ferme en limite des communes de Meudon et d'Issy-les-Moulineaux.

Le calendrier du prolongement de la ligne 12 n'est pas connu à ce jour.

3 - Quelle sont à ce jour les conséquences techniques et financières du principe d'interopérabilité à la gare « Champigny-centre ? »

Il convient de se reporter aux réponses apportées par la SGP au thème 6 qui couvre spécifiquement l'interopérabilité à la gare de Champigny-centre.

L'objectif de l'interopérabilité en gare de Champigny-centre est de préserver l'évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, lequel sera défini ultérieurement par l'autorité organisatrice. Parmi les schémas envisagés figure celui proposé par l'AMUTC (rocade), combiné à une mission en spirale de Noisy-Champs à Champigny.

Dans le bilan de la concertation de la ligne orange tiré par le STIF le 11 décembre dernier, la STIF a confirmé la poursuite du projet, en tenant en compte des enseignements issus de la concertation et des annonces du premier Ministre du 6 mars 2013 sur la base d'un tracé [Saint Denis Pleyel – Champigny Centre] correspondant à un des tronçons de la Ligne 15 du Grand Paris Express avec 12 stations ; il s'est engagé, « en réponse à certaines observations soulevées lors de la concertation, à (...) mettre en œuvre l'interopérabilité à Champigny Centre entre la Ligne 15 est et Ligne 15 sud, (et) à rechercher une organisation des travaux la moins perturbante en tenant compte des solutions techniques possibles ».

En conséquence, la Société du Grand Paris est en mesure de procéder à la mise en œuvre de la variante en cas d'interopérabilité, identifiée dans le dossier d'enquête.

Différentes solutions techniques restent envisagées à ce stade quant au positionnement des quais en provenance de la ligne 15 Est, dont le schéma de principe et le dossier d'enquête publique sont en cours d'élaboration par son maître d'ouvrage, le STIF.

Ils se distinguent essentiellement par le service en gare, par leurs coûts, l'ampleur des travaux préparatoires à réaliser en « 1^{ère} phase » (horizon 2020), dans le cadre de la ligne 15 Sud, et corrélativement par le reste à faire en 2^{ème} phase (horizon 2030 de la ligne 15 Est), et enfin sur le délai de mise en service de la ligne 15 Sud.

Les mesures préparatoires à l'interopérabilité, qui seront comprises dans le projet ligne 15 Sud, consistent en des ouvrages de raccordement des deux lignes ainsi que, selon les scénarios, la construction d'une partie de la gare ligne 15 Est.

4- S'il s'avérait qu'un jour était envisagée l'hypothèse d'exploitation des lignes 15 et 16 telle qu'elle est évoquée par l'AMUTC et par la FNAUT (Cf. ci-dessus gares « Champigny-centre » et « Noisy-Champs »), quelles seraient les mesures conservatoires à envisager dès à présent ?

Le projet de Ligne 15 sud comprend à la gare de Noisy-Champs deux terminus superposés avec un terminus pour les trains de la ligne 15 sud, situé au-dessus d'un terminus pour les trains de la ligne 16.

Les détracteurs de l'interopérabilité

AMUTC, Association Montreuilloise de Usager des Transports Collectifs (n°43 registre de St Maur)

Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ?

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). 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.

Une vraie rocade bouclée, pas une « spirale »

La réalisation de réseaux comprenant une ou plusieurs fourches correspond au mode de fonctionnement du siècle dernier où l'espacement des trains rendait possible d'injecter les rames dans le trafic sans trop de difficultés. A mesure que le trafic augmentait les inconvénients inhérents à cette topologie se sont révélés de plus en plus importants (voir le RER A notamment). Pour les réseaux urbains qui visent des cadences très élevées d'un train toutes les deux minutes, voire moins, les fourches constituent des sources de problèmes récurrents et fragilisent l'exploitation. C'est la raison pour laquelle les opérateurs s'efforcent désormais de les éviter. Elles n'ont pas leur place dans un réseau urbain de haute capacité, neuf et moderne.

Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ?

La carte ci-dessous montre qu'à l'évidence le tronçon de Champigny à Noisy-le-Grand appartient à la ligne 16 et n'a été rattaché artificiellement à la ligne 15 qu'à la demande des élus de Marne la Vallée qui ont fait prévaloir leurs intérêts locaux sur la cohérence du réseau au niveau régional.

Pourquoi cacher le projet de gare de Champigny Centre ?

Depuis le 26 janvier 2011, date de la publication du protocole entre l'Etat et la Région, protocole qui a été préparé avec ses équipes, la SGP sait qu'une ligne du Grand Paris Express reliera à terme Champigny Centre à Val de Fontenay et à Saint Denis et qu'une correspondance devra être organisée avec la ligne rouge Sud. Cela fait donc près de 3 ans (34 mois) que la SGP est informée des enjeux relatifs à la gare de Champigny Centre.

On peut comprendre que dans le souci de revenir au maximum vers son projet initial (le grand huit) la SGP ait voulu privilégier la solution d'une gare Est/Ouest assurant une liaison directe vers Noisy-Champs. Mais il est proprement inadmissible que la SGP ait décidé d'ignorer purement et simplement l'arrivée de la « ligne orange » qui figure pourtant dans son avis motivé de mai 2011 (il y a 30 mois).

Il n'est pas acceptable qu'elle se retranche sur le fait que le tracé précis de cette ligne orange n'est pas complètement précisé tant que le processus de concertation n'est pas achevé. Il est clair en effet que cette ligne arrivera du Nord et qu'elle sera en correspondance avec la ligne rouge. Il était donc tout à fait possible à la SGP d'étudier les diverses façons de raccorder les deux lignes sur la base des trois options ouvertes :

- terminus sur la ligne rouge (orienté Est/Ouest), la rocade filant directement vers Val de Fontenay ;
- terminus sur la rocade (orienté Nord/Sud), la ligne rouge filant directement vers Noisy-Champs ;
- interopérabilité, la rocade passant sous la ligne rouge pour venir se raccorder à la ligne 15 sud un peu avant St Maur-Créteil (nécessité d'assurer un virage prononcé et de rattraper la différence d'altitude).

Les éléments fournis lors de la concertation de 2012 étaient des plus vagues et les réponses apportées par la SGP l'étaient également comme en témoigne le compte rendu de la concertation.

Aujourd'hui, de nouveau, aucune de ces options n'est présentée au dossier d'enquête publique alors qu'il est évident que la SGP les a étudiées, à moins qu'elle soit incapable d'accomplir ses missions de base, ce qui est peu probable. Force est de conclure que c'est de manière délibérée que ces options sont cachées au public afin qu'il ne puisse pas exprimer son avis. Le bilan de la concertation montre bien que la SGP estime que ces choix ne relèvent ni du débat public, ni de la concertation.

M. FAY, secrétaire de l'AMUTC M. FAY, privilégiant la rocade proche ligne 15 complète et argumente "contre le prolongement vers Noisy-Champs. 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 !!!

M. PAJON, député-maire de Noisy-le-Grand (n°12 registre Noisy-le-Grand) 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."

Autre observation plus technique sur le sujet

M. PASQUIER de Saint Maur des Fossés (courrier n°102) note l'importance de la réalisation de deux stations prennent en compte les dernières orientations du projet.

- *"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 Noisy-Champs, 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).*
- *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.*
- *La jonction entre ces deux dessertes ne pourra plus être dévolue à la station de Noisy-Champs, mais désormais à la station de Champigny Centre, 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.*
- *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.*
- *Je suggère donc de prévoir deux quais et quatre voies dès la création de la station Champigny Centre. Les deux voies centrales seront utilisées uniquement pour le service dans la situation initiale.*
- *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).*
- *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. Il a joint à sa correspondance un schéma de principe. »*

de la phase de concertation menée sur la ligne orange, la Société du Grand Paris serait en mesure de procéder aux travaux préparatoires nécessaires à la réalisation de lignes inter opérées à Champigny Centre.

1.2.6.3. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

L'objectif de l'interopérabilité en gare de Champigny-centre est de préserver l'évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, dont la construction complète est prévue à l'horizon 2030, soit 10 ans après la mise en service de la ligne 15 sud. Ce schéma d'exploitation sera défini ultérieurement par l'autorité organisatrice, le Syndicat des Transports d'Île de France. Parmi les schémas envisagés figure celui proposé par l'AMUTC, rocade, (observation référence n°43 au registre de St Maur), combiné à une mission en spirale de Noisy-Champs à Champigny.

Dans le bilan de la concertation de la ligne orange tiré par le STIF le 11 décembre dernier, le STIF a confirmé la poursuite du projet, en tenant en compte des enseignements issus de la concertation et des annonces du Premier ministre du 6 mars 2013 sur la base d'un tracé [Saint Denis Pleyel – Champigny Centre] correspondant à un des tronçons de la Ligne 15 du Grand Paris Express avec 12 stations ; il s'est engagé, « en réponse à certaines observations soulevées lors de la concertation, à (...) mettre en œuvre l'interopérabilité à Champigny Centre entre la Ligne 15 est et Ligne 15 sud, (et) à rechercher une organisation des travaux la moins perturbante en tenant compte des solutions techniques possibles ».

En parallèle de la procédure d'enquête publique de la ligne 15 sud, le STIF et la SGP ont étudié les différentes options possibles pour le raccordement de la ligne 15 Est à la ligne 15 sud. 3 scénarios ont ainsi émergé :

- Un scénario (dénommé voies superposées) à gare unique, où les voies des tronçons est et sud sont superposées en gare, sous la RD4. Ce scénario impose des ouvrages de raccordement à l'est et à l'ouest de la gare, sur une distance de plusieurs centaines de mètres. La quasi-totalité des travaux doit être réalisée à l'horizon 2020, durant la construction de la ligne 15 sud.
- Un scénario (dénommé voies juxtaposées) à gare unique, où les voies de tronçons est et sud sont au même niveau vertical, éloignées du nord au sud de quelques dizaines de mètres. Ce scénario nécessite la construction d'un ouvrage préparatoire situé en grande partie sous la RD4 à hauteur du boulevard Aristide Briand et sous quelques emprises privées, à l'ouest de la gare et la construction de la partie à ciel ouvert des quais de la 15 est en même temps que ceux de la gare de la ligne 15 sud.
- Un scénario (dénommé quais orthogonaux avec voies de liaisons) où les quais des gares sont disposés orthogonalement, tel que cela figure dans le dossier d'enquête. Des voies de liaison permettent le passage des trains du tronçon est au tronçon sud. Ces voies de liaison débouchent dans un ouvrage de raccordement à construire en mesure préparatoire, situé à l'est de la gare sous le rond-point du colonel Grancey.

Tous les ouvrages préparatoires correspondant à ces 3 scénarios sont situés dans la zone d'intervention potentielle décrite dans la pièce –E- du dossier d'enquête.

L'analyse de ces différents scénarios se poursuit. Les critères de décision à prendre en compte ont été établis par le STIF et la SGP et comprennent notamment :

- Le coût global ligne 15 sud + ligne 15 est ; le coût des mesures préparatoires à engager dès la phase 2020.

1.2.9.2. Sous-thème 2 : la concertation

1.2.9.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce sous-thème

Mme SMIRNOFF (Observation n°20 du registre de Boulogne-Billancourt) « *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.* »

M. MOURANCHE (Observation n°38 du registre d'Issy-les-Moulineaux) : évoque par ailleurs « *les lacunes du bilan de la concertation.* »

M. et Mme LAGET (Observation n°3 du registre de Clamart) : évoquent le « *manque de cohérence et d'information pendant la concertation avec les riverains* »

Mme THIBAUT (Observation n°20 du registre de Clamart) « *a trouvé la concertation décevante* »

M. UNGERER (Observation n°21 du registre n°1 de Créteil) demande « *concertation et transparence du projet* ».

l'Association pour la Défense du quartier des Simonettes (Observation n°24 du registre de Champigny) « *souhaite et demande une concertation et une véritable coordination entre les divers projets en cour et à venir* »

AMUTC, Association Montreuilloise de Usager des Transports Collectifs (Observation n°43 et courrier n°8 du registre de Saint Maur des Fossés) demande : « *Quel est le sens de la "concertation lorsqu'une part importante de l'information n'est pas communiquée au public ?* »

Un courrier de la Résidence Robespierre (Courrier n°61 adressé au président) fait remarquer « *une absence totale de coordination, de concertation entre la ligne 15 et le prolongement de la ligne 4.* »

1.2.9.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de cette sous-thématique

La concertation avec le public est, avec le débat public, une modalité de mise en œuvre du principe du **droit de participation du public à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement**. Ce principe est inscrit dans la charte de l'environnement et dans les directives communautaires. Il est mis en œuvre par le code de l'environnement ainsi que par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi relative au Grand Paris exclut l'application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme.

Seules les procédures prévues par le code de l'environnement s'appliquent.

Conformément à l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, le réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public qui a eu lieu de début octobre 2010 à fin janvier 2011 (se référer également au chapitre C2 de la pièce C du présent dossier).

Eu égard à la tenue de ce débat public, seul l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement est applicable, qui prévoit que le maître d'ouvrage « *informe la commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet* », et précise que « *la commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre* ».

Depuis la fin du débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, la Société du