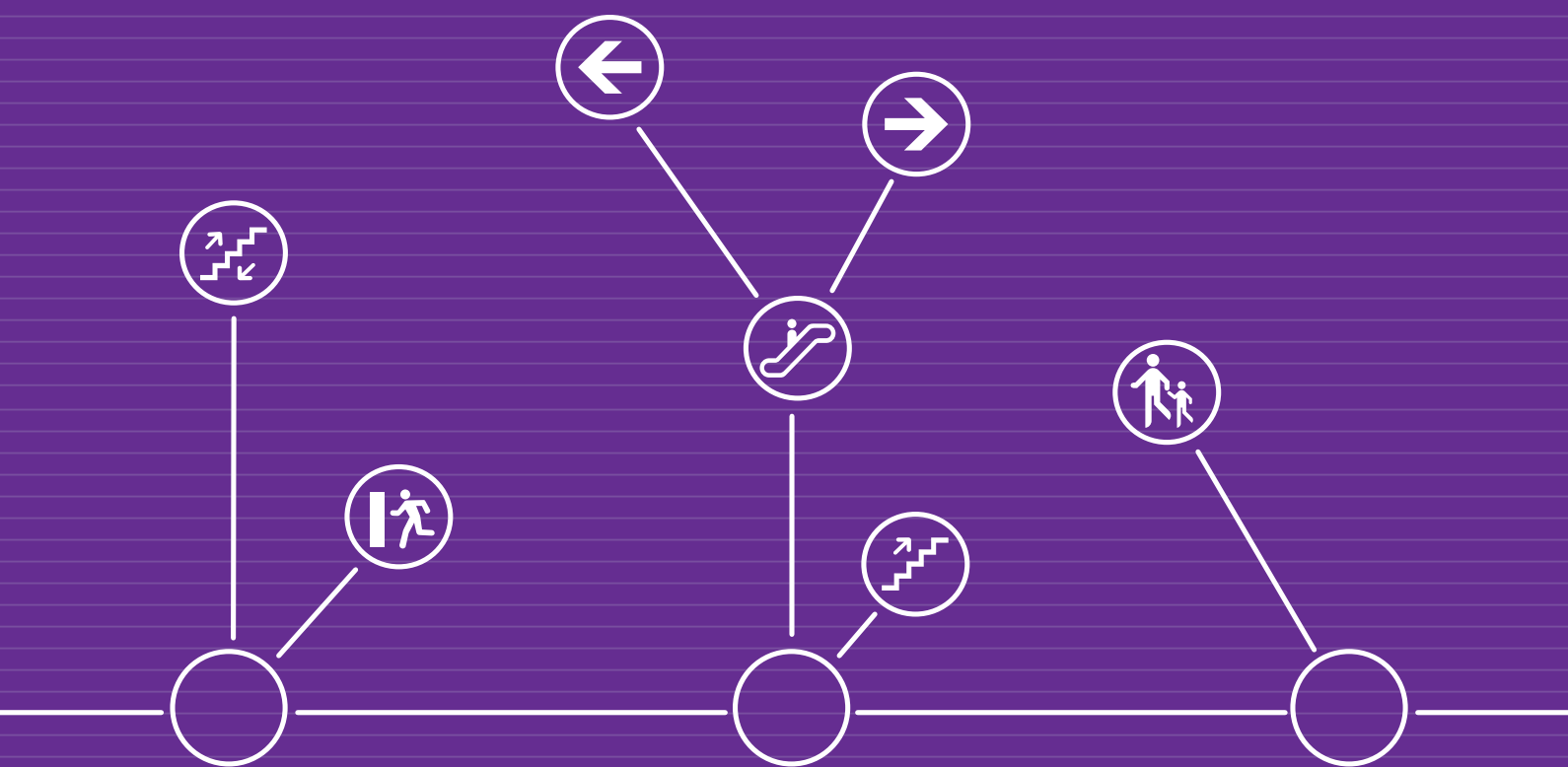


LA LIGNE 14 ÉVOLUE

VOS STATIONS S'ADAPTENT

Synthèse du bilan
de la concertation
21 juin > 13 juillet 2012



www.adapter-les-stations-de-la-ligne14.com

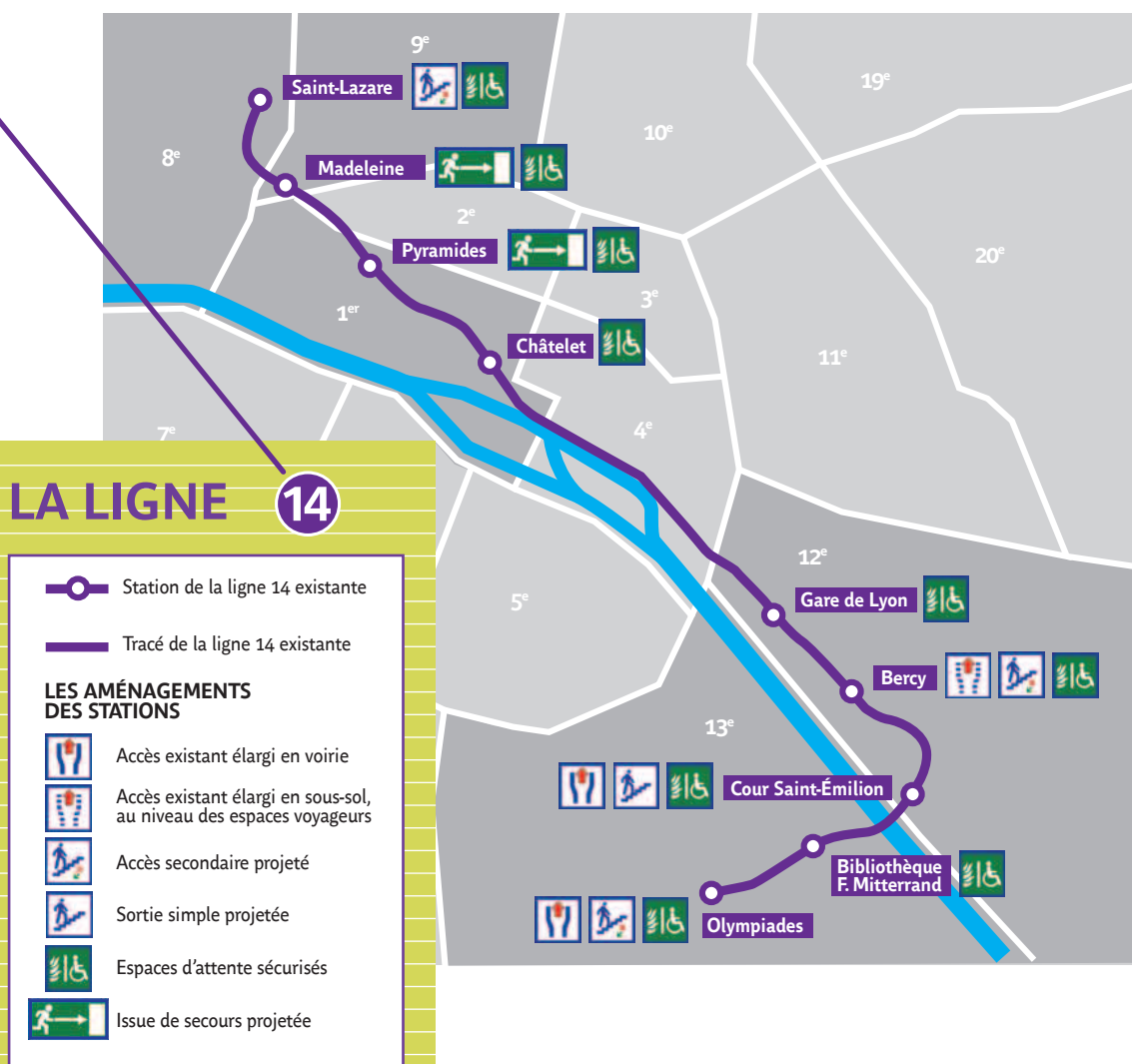
Synthèse du bilan de la concertation



La concertation préalable sur l'adaptation des stations de la ligne 14 s'est déroulée du 21 juin au 13 juillet 2012, dans les mairies des arrondissements concernés par les travaux (mairies des 1^{er}, 8^e, 9^e, 12^e et 13^e arrondissements), autour des stations de la ligne 14, sur le réseau Métro et RER de la RATP, et sur Internet.

Cette synthèse présente les principaux éléments retranscrits dans le bilan de la concertation. Ces éléments s'articulent selon le plan suivant :

- > Rappel du contexte et des objectifs du projet
- > Le déroulement et la qualité de la concertation
- > L'opportunité du projet
- > Les attentes exprimées sur la ligne 14
- > Les inquiétudes du public quant aux répercussions des prolongements de la ligne 14
- > Des questions complémentaires



RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 relève de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par le STIF*, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et la RATP.

La ligne 14 va faire l'objet de prolongements, dans le cadre du Grand Paris Express (GPE) :

- > dans un premier temps, le prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, dans le cadre de la désaturation de la ligne 13, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le STIF* et la RATP ;
- > dans un second temps, au nord jusqu'à Saint-Denis - Pleyel et au sud jusqu'à Orly, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société du Grand Paris (SGP).

Les prolongements de la ligne 14 au nord et au sud vont entraîner une évolution du nombre de ses voyageurs. Ainsi, avec la mise en service de ces prolongements, la ligne 14, sur laquelle circulent aujourd'hui des rames composées de 6 voitures, atteindra sa limite de capacité*.

Le STIF* et la RATP ont donc décidé que, concomitamment à la mise en service du prolongement à Mairie de Saint-Ouen, la ligne 14 sera exploitée avec des rames à 8 voitures. Cette configuration permettra d'offrir à terme une capacité* maximale de 40 000 voyageurs par heure. Les voyageurs bénéficieront ainsi de meilleures conditions de transport.

En raison d'une part, de l'augmentation du trafic dans les trains et dans les stations liée aux prolongements de la ligne 14, et d'autre part, de la croissance naturelle du trafic sur la ligne existante, il est nécessaire

de revoir le dimensionnement des accès aux stations afin de pouvoir évacuer l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre et de répondre aux nouvelles normes relatives aux conditions d'évacuation en sécurité des personnes à mobilité réduite (PMR), dont les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR).

Ainsi, il est indispensable d'adapter les stations existantes.

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14, soumis à concertation, consiste à aménager des espaces d'attente sécurisés (EAS) destinés à mettre en sécurité les personnes à mobilité réduite et les utilisateurs de fauteuil roulant.

Des aménagements complémentaires sont aussi envisagés sur 6 de ces stations : Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy, Pyramides, Madeleine et Saint-Lazare :

- > réaménager ou créer des issues de secours à Pyramides et Madeleine ;
- > créer une sortie simple à Cour Saint-Emilion et réaménager l'accès principal* ;
- > créer un accès secondaire* à Olympiades, Bercy et Saint-Lazare et réaménager l'accès principal* à Olympiades.



* Les mots suivis d'une astérisque sont définis dans le glossaire.



LE DÉROULEMENT ET LA QUALITÉ DE LA CONCERTATION

Un dispositif de concertation a été mis en place pendant une durée de trois semaines. Il visait à recueillir les avis des voyageurs et riverains de la ligne 14 sur le projet d'adaptation des stations de cette ligne.

Des expositions ont été organisées dans chacune des mairies d'arrondissement concernées par les travaux (mairies des 1^{er}, 8^e, 9^e, 12^e et 13^e arrondissements), ainsi qu'au STIF* et à la Maison de la RATP.

Des registres et un site Internet ont été mis à la disposition de ceux qui souhaitent contribuer à la concertation. **14 050 dépliants**, contenant un coupon T, ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains et aux mairies d'arrondissement, et **1 350 plaquettes d'information** ont aussi été déposées dans les mairies d'arrondissement. Enfin, **100 affiches** au format 40x60 ont été mises à la disposition des mairies d'arrondissement et **630 affiches** au format 62x100 apposées sur le réseau Métro et RER de la RATP, du 20 juin 2012 au 11 juillet 2012 à raison d'une position par station.

La démarche de concertation a été globalement appréciée par le public, même si certains auraient souhaité des informations plus détaillées sur le projet.



LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION :

> **1 692 visites** du site Internet entre le 21 juin et le 13 juillet 2012

> **64 avis** déposés sur le site Internet

> **7 avis** déposés sur les registres

> **29 avis** envoyés par coupon T

Position de la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage rappelle que la concertation doit permettre de présenter les grandes lignes du projet, ses objectifs et caractéristiques principales. Elle se situe donc très en amont dans le déroulement du projet. La concertation permet d'exprimer des propositions, d'enrichir le projet et d'éclairer les décisions de la maîtrise d'ouvrage.

Les enseignements de la concertation contribueront donc à définir les orientations de la maîtrise d'ouvrage pour la poursuite des études plus détaillées.

La présente concertation s'est appuyée sur les outils traditionnellement mis en place pour ce type de dispositif, concourant ainsi à la bonne information du public (affiches, panneaux d'exposition, brochure, dépliants, ainsi que des relais dans la presse) et à sa participation (site internet, registres, coupon T).

L'étape ultérieure de l'enquête publique* sera l'occasion de présenter au public un projet plus abouti.



L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

L'opportunité du projet est confortée par un grand nombre de participants à la concertation.

La plupart sont également favorables aux aménagements projetés pour l'adaptation des stations, et expriment, pour certains, leur impatience à les voir se réaliser.

Certains proposent des **aménagements complémentaires**, notamment pour remédier aux situations de forte affluence des voyageurs en heure de pointe* dans certaines stations, pour fluidifier les parcours des voyageurs dans les espaces souterrains, ou encore améliorer la desserte vers la ville.

- > Plusieurs participants souhaitent que l'accès secondaire* de la **station Olympiades** soit réalisé sur le trottoir opposé ; d'autres proposent l'installation d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs plus performants ;
- > un participant souhaite que la sortie simple prévue à la **station Cour Saint-Emilion** soit aménagée en accès secondaire* ; un autre souhaite que la nouvelle sortie soit déplacée place des Vins de France ;
- > plusieurs participants souhaitent que les aménagements envisagés à la **station Bercy** contribuent à faciliter l'accès depuis la ligne 14 vers la gare Paris-Bercy ; d'autres souhaitent que la fluidité des circulations des voyageurs au niveau de l'accès principal soit améliorée, notamment vers les quais de la ligne 14 ou encore entre la ligne 14 et la ligne 6 ;
- > un participant demande un accès secondaire* à la place de la sortie de secours projetée à la **station Pyramides**

et deux participants formulent la même demande pour les sorties de secours à la **station Madeleine** ;

- > pour la **station Saint-Lazare**, certains participants s'interrogent sur la fluidité des parcours des voyageurs au niveau de l'accès principal et sur l'amélioration de l'accès pour les personnes à mobilité réduite ; deux participants évoquent l'intégration du futur accès, un participant estime qu'il faut positionner l'accès secondaire rue de Londres.

Les participants s'expriment également sur certaines des autres stations de la ligne 14 ne faisant pas l'objet d'aménagements complémentaires.

- > Ainsi, plusieurs participants demandent l'amélioration de la fluidité des parcours voyageurs à la **station Gare de Lyon** ; l'un d'entre eux propose un nouvel accès sur la mezzanine centrale ; l'AUT-FNAUT Ile-de-France (Association des voyageurs des transports - Fédération nationale des voyageurs des transports) souhaite une amélioration de l'environnement de la gare routière rue de Bercy ;
- > de même, à la **station Châtelet**, certains participants attendent l'élargissement des circulations de correspondance entre la ligne 14 et la ligne 4 à partir du couloir de la Ferronnerie (ligne 14), ou des accès vers les quais de la station.



Position de la maîtrise d'ouvrage

L'augmentation du nombre de voyageurs sur la ligne et dans les stations implique de s'assurer que le dimensionnement des stations existantes soit conforme à la réglementation en vigueur en termes de sécurité des établissements recevant du public (ERP) et ce, y compris pour les utilisateurs de fauteuils roulants.

Le projet d'adaptation des stations existantes poursuit donc un objectif de mise en sécurité des espaces dédiés aux voyageurs. Le dimensionnement des nouveaux ouvrages et des aménagements en station permettra d'évacuer l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre et de répondre aux nouvelles normes relatives aux conditions d'évacuation, en toute sécurité, des personnes à mobilité réduite, dont les utilisateurs de fauteuils roulants.

Au regard de la réglementation, les stations Bibliothèque François Mitterrand, Gare de Lyon et Châtelet ne nécessitent pas d'ouvrages supplémentaires (accès, issue ou circulation), excepté éventuellement l'aménagement d'espaces d'attente sécurisés (EAS) dans les stations.

- > Pour la **station Olympiades**, la maîtrise d'ouvrage prend bonne note de la demande de repositionner l'accès secondaire*;
- > pour les **stations Cour Saint-Emilion et Saint-Lazare**, la maîtrise d'ouvrage indique que les modifications de sortie demandées conduiraient à la réalisation de longs couloirs, ne répondant pas aux objectifs du projet ;

> pour la **station Bercy**, la maîtrise d'ouvrage prend bonne note de la demande de faciliter l'accès vers la gare Paris-Bercy à partir de la ligne 14, ainsi que de la demande portant sur l'amélioration des circulations voyageurs au niveau de l'accès principal de la station Bercy ;

> pour les **stations Pyramides et Madeleine**, la maîtrise d'ouvrage indique que ces stations disposent, de par leur maillage, l'une avec la ligne 7 du métro et l'autre avec les lignes 12 et 8, de plusieurs accès qui desservent finement le quartier. Le tissu urbain dense et la qualité du patrimoine historique présent dans ces secteurs ne permettent pas d'insérer facilement de nouvelles émergences de largeur importante ;

> pour la **station Gare de Lyon**, la maîtrise d'ouvrage indique qu'une nouvelle sortie vient d'être créée au niveau du quai de la **station Gare de Lyon**, pour améliorer la sortie vers les correspondances et la ville depuis le quai central ;

> pour la **station Châtelet**, la maîtrise d'ouvrage indique que les deux couloirs de correspondance vers les quais de la ligne 4 depuis le couloir de la Ferronnerie (ligne 14) vont être améliorés dans le cadre du projet de pôle Châtelet-Les Halles qui a été déclaré d'utilité publique le 28 janvier 2011.



LES ATTENTES AU QUOTIDIEN EXPRIMÉES SUR LA LIGNE 14

La ligne 14 est généralement bien perçue par les voyageurs qui apprécient la qualité et le niveau de confort des stations. Ils identifient néanmoins des points d'amélioration qui portent essentiellement sur le niveau de confort des parcours voyageurs et la qualité des aménagements intérieurs et des ambiances en station.

Les attentes les plus souvent exprimées par les participants sont les suivantes :

- > le niveau de confort des parcours voyageurs (escaliers mécaniques ou ascenseurs supplémentaires ;
- > la qualité des aménagements intérieurs et des ambiances (éclairage, matériaux, odeurs).

Position de la maîtrise d'ouvrage

Les avis présentés dans ce chapitre relèvent de thématiques qui ne concernent pas directement le projet faisant l'objet de la présente concertation. La maîtrise d'ouvrage rappelle que le projet d'adaptation des stations existantes poursuit un objectif de mise en sécurité des espaces des stations dédiés aux voyageurs.

Sur la ligne 14, un niveau de confort a été recherché avec la mécanisation des parcours voyageurs. Depuis l'accès principal* de toutes les stations de la ligne 14, un cheminement par les ascenseurs est possible sur l'ensemble du parcours, depuis la voirie vers les quais. L'optimisation du cheminement des voyageurs au moyen d'escaliers mécaniques permet en renfort d'assurer la continuité du cheminement accessible.

De plus, la maîtrise d'ouvrage indique que les escaliers mécaniques et les ascenseurs des stations de la ligne 14 font l'objet d'une maintenance régulière, conformément à la politique de maintenance des équipements électromécaniques de la RATP.

Sur les stations de la ligne 14, dès l'origine de sa réalisation, le niveau de confort et la fonctionnalité ont également été recherchés par la création de volumes et d'espaces plus larges et généreux que sur les lignes de métro plus anciennes.

De même, un éclairage doux et diffus et des matériaux de couleur claire ont été choisis.

Concernant les odeurs, la RATP assure un suivi des teneurs en hydrogène sulfuré (H_2S), à l'origine de ces désagréments olfactifs, dans les stations Pyramides et Madeleine, qui se traduit par des mesures trimestrielles. Si les teneurs dépassent un seuil prédéfini, des actions sont mises en œuvre par la RATP pour améliorer la qualité de l'air.

Enfin, concernant les infiltrations d'eau dans les stations voûtées Madeleine et Pyramides, la RATP étudie des solutions pour les résorber.



LES INQUIÉTUDES DU PUBLIC QUANT AUX RÉPERCUSSIONS DES PROLONGEMENTS DE LA LIGNE 14 EN TERMES DE RISQUE DE FRÉQUENTATION DE LA LIGNE

Certains participants souhaitent que le projet puisse anticiper les risques de saturation de la ligne 14 suite à ces prolongements, en augmentant la fréquence des métros pour certains, en augmentant la longueur des rames pour d'autres, ou encore en étendant les horaires d'ouverture.



Position de la maîtrise d'ouvrage

Les avis présentés dans ce chapitre relèvent de thématiques qui ne concernent pas directement le projet faisant l'objet de la présente concertation.

Afin de renforcer la capacité* de transport de la ligne 14, quatre rames ont été commandées en 2009 par la RATP, en lien avec le STIF*. Les rames circuleront à l'horizon 2014 et permettront d'augmenter la fréquence en offrant un intervalle de 1 minute et 25 secondes aux heures de pointe. La capacité* de la ligne sera portée à 30 000 voyageurs sans attendre le prolongement à Mairie de Saint-Ouen.

Le STIF* et la RATP ont décidé que, concomitamment à la mise en service du prolongement à Mairie de Saint-Ouen, la ligne 14 sera exploitée avec des rames composées de 8 voitures au lieu de 6. Cette configuration permettra d'offrir à terme une capacité* maximale de 40 000 voyageurs par heure. Les voyageurs bénéficieront ainsi d'une meilleure qualité de service. Pour atteindre cet objectif, le Conseil du STIF* a pris la décision de l'acquisition de nouveau matériel roulant.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que les prolongements de la ligne 14 au nord et au sud sont conçus pour une exploitation avec des rames composées de 8 voitures.



DES QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT NOTAMMENT LE PROLONGEMENT À MAIRIE DE SAINT-OUEN ET LE PROLONGEMENT À ORLY

Certains participants proposent des variantes de tracés et le maintien de la station Rome pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

D'autres participants souhaitent un arrêt à Porte d'Italie plutôt qu'à Maison Blanche pour le prolongement à Orly, ainsi que des précisions quant à sa date de mise en service.

Position de la maîtrise d'ouvrage

Les avis présentés dans ce chapitre relèvent de thématiques qui ne concernent pas directement le projet faisant l'objet de la présente concertation.

A l'issue de l'enquête publique* sur le projet de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, qui s'est tenue du 16 janvier au 17 février 2012, les co-maîtres d'ouvrage STIF* et RATP confirment, dans le cadre de la déclaration de projet approuvée en Conseil du STIF* le 11 juillet 2012, le maintien des caractéristiques du projet telles que présentées à l'enquête publique, dont la création de la station Rome ne fait pas partie.

Le projet de prolongement de la ligne 14 entre le terminus actuel Olympiades et Orly est en cours d'étude par la Société du Grand Paris (SGP). Une enquête publique* sur ce projet aura lieu prochainement.





LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

La maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par le STIF* et la RATP se réjouit de la **richesse et des apports de la concertation** quant au nombre et à la qualité des consultations du site Internet et à la pertinence des avis recueillis, contribuant ainsi à l'enrichissement du projet.

ELLE RETIENT DE CES DIFFÉRENTES CONTRIBUTIONS LES ÉLÉMENTS PRINCIPAUX SUIVANTS :

1. La **confirmation de l'opportunité du projet** ;
2. La **confirmation des aménagements envisagés** dans le projet présenté en concertation pour les stations **Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy, Saint-Lazare** (création des accès ou des issues, adaptation des circulations) ;
3. Les demandes de **modifications au projet** présenté en concertation concernant notamment :
 - > la station **Olympiades** (repositionner l'accès secondaire),
 - > la station **Bercy** (faciliter l'accès vers la gare Paris-Bercy depuis la ligne 14 et faciliter la circulation des voyageurs au niveau de l'accès principal) ;
4. **Au-delà du projet présenté** :
 - > l'expression d'inquiétudes du public quant aux **répercussions du prolongement de la ligne 14** (à Mairie de Saint-Ouen et dans le cadre du Grand Paris Express) en termes de risque de saturation de la ligne ;
 - > la **reconnaissance de la qualité et du niveau de confort** des espaces des stations de la ligne 14, et le souhait que tout soit mis en œuvre pour maintenir ce niveau de qualité.



GLOSSAIRE

Accès principal

Accès de la station emprunté par le plus grand nombre de personnes. Utilisable en entrée et en sortie pendant toute la plage horaire d'ouverture de la station, il permet d'accéder à la salle d'accueil principale et est équipé d'un ascenseur permettant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. La salle d'accueil principale, caractérisée par la présence de personnel, comprend un point d'accueil/information (ou, dans certains cas, un bureau de vente) et des automates pour la vente de titres de transport.

Accès secondaire

Utilisable en entrée et en sortie pendant toute la plage horaire d'ouverture de la station, cet accès permet de rejoindre une salle d'accueil. Cette salle est équipée d'automates pour la vente de titres de transport.

Capacité d'une ligne de transport

Nombre de personnes pouvant être transportées sur une ligne de transport. Calculé à partir de la capacité de chaque rame (nombre de places assises et avec 4 personnes debout par m²) et de la fréquence maximale, elle constitue l'offre de transport.

Enquête publique

L'enquête publique est une consultation du public sur un projet plus abouti. Elle vise à confirmer l'utilité publique du projet, s'assurer de la bonne prise en compte des préoccupations environnementales et mettre en compatibilité les documents d'urbanisme.

Fréquentation

Nombre de personnes qui montent dans les trains : c'est la demande de transport.

Heure de pointe du matin

Heure du matin qui concentre le plus de voyageurs sur la ligne. Elle sert de référence pour le dimensionnement des espaces de la station et permet de définir la fréquence des trains (intervalle entre les trains).

Issue de secours

Utilisable uniquement en situation d'urgence, cette issue permet de rejoindre directement la voirie à partir des quais en cas d'évacuation de la station. Elle est constituée d'escaliers fixes.

Sortie simple

Utilisable pendant toute la plage horaire d'ouverture de la station, cette sortie permet de rejoindre la voirie à partir de la station.

STIF

Autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Pour les Franciliens, le STIF imagine, organise et finance les transports publics en Île-de-France. La Région Île-de-France, la Mairie de Paris et les sept autres départements franciliens sont membres du STIF. Le STIF est porteur de la vision globale des transports franciliens dont il confie la mise en œuvre à 74 entreprises de transport.



