



Projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14
DECLARATION DE PROJET
Au titre de l'article L.126-1 du code de l'environnement

Le Directeur du département de la maîtrise d'ouvrage des projets de la RATP,

Vu le code des transports et notamment son article L.1241-4 ;

Vu le décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP.

Vu la décision n°5887 du 18 avril 2012 portant délégation de pouvoir du Président-Directeur général au directeur du département Maîtrise d'Ouvrage des projets.

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-3

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.123-16 et suivants et R.123-23 et suivants, L.123-14 et suivants, l'article L 300-6.

Vu la décision du 25 février 2013 par laquelle l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), après examen cas par cas, a décidé que le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien était soumis à étude d'impact ;

Vu le dossier d'enquête publique au titre du code de l'environnement relatif au projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 et portant sur la mise en compatibilité du PLU de Paris ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), adopté lors de la séance du 24 juillet 2013, sur le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 ;

Vu la décision du 1^{er} juillet 2013 du vice-président du tribunal administratif de Paris portant désignation du commissaire enquêteur chargé de diligenter l'enquête publique ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2013267-0003 du 24 septembre 2013 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable aux travaux du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro à Paris 1^{er}, 8^{ème}, 9^{ème}, 12^{ème} et 13^{ème} arrondissements, ayant donné lieu à une étude d'impact et nécessitant une déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris ;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du jeudi 17 octobre au vendredi 22 novembre 2013, avec des permanences à la mairie du 9^e arrondissement de Paris, 6 rue Drouot, à la mairie du 12^e arrondissement de Paris, 130 avenue Daumesnil, à la mairie du 13^e arrondissement de Paris, 1 place d'Italie ;

Vu le mémoire de réponse de la RATP du 12 décembre 2013 aux observations du public formulées dans le procès-verbal du commissaire enquêteur ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 20 décembre 2013, donnant un avis favorable sans réserve à la réalisation du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14, assorties de 7 recommandations ;

Considérant les éléments suivants :

1- Objet de l'opération

L'augmentation de l'offre de transport sur la ligne 14 du métro, via le passage de 6 à 8 voitures, nécessite l'adaptation des neuf stations existantes de la ligne 14, entre Olympiades et Saint-Lazare, afin de mettre en conformité les stations au regard de la réglementation en vigueur en termes de sécurité des établissements recevant du public (ERP) de type gare (GA), y compris pour les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR). Ainsi, le projet poursuit un objectif de mise en sécurité des espaces des stations dédiés aux voyageurs.

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 consiste dans la création ou l'adaptation d'accès ou d'issue supplémentaires dans 4 des stations de la ligne (Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy et Madeleine) :

- La création d'un accès secondaire et le réaménagement d'un accès principal aux stations Olympiades et Bercy ;
- La création d'une sortie simple et le réaménagement d'un accès principal à la station Cour Saint-Emilion ;
- La création d'une issue de secours à Madeleine.

Des aménagements complémentaires doivent aussi être envisagés :

- La réalisation d'espaces d'attente sécurisés (EAS) destinés à mettre en sécurité les personnes à mobilité réduite (PMR) et les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) dans les neuf stations existantes ;
- La création de zones hors sinistre en station pour les stations St-Lazare, Madeleine, Pyramides.

Par décision du 25 février 2013, l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), saisie par la RATP, dans le cadre de l'examen au cas par cas, conformément aux articles R-122-2 et R-122-3 du code de l'environnement, a soumis le présent projet à étude d'impact.

Les travaux projetés à la station Cour Saint-Emilion n'étant pas compatibles avec les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris, ce dernier doit être mis en compatibilité avec le projet.

La mise en compatibilité du PLU de Paris consistera dans une modification minimale du périmètre de l'espace boisé classé du Parc de Bercy.

Par décision du 3 Juin 2013, l'Autorité environnementale de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie en Ile-de-France (DRIEE-IF), saisie par le

Préfet de Paris, a précisé que la mise en compatibilité du PLU de Paris relative à la déclaration de projet pour l'adaptation de la station Cour Saint-Emilion n'est pas soumise à une évaluation environnementale, en application de l'article R.121-14-1 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique, ouverte et organisée par l'arrêté n° 2013267-0003 du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, en date du 24 septembre 2013, a été réalisée du jeudi 17 octobre au vendredi 22 novembre 2013 inclus. Celle-ci porte sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Paris, conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement et du code de l'urbanisme.

2- Etude d'impact et avis de l'AE

L'autorité environnementale du CGEDD a été saisie par courrier du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, en date du 26 avril 2013. Elle a accusé réception du dossier complet le 30 avril 2013.

Elle a rendu son avis délibéré en date du 24 juillet 2013 sous le n° Ae 2013-61.

L'avis de l'Autorité environnementale ainsi que le mémoire en réponse de la RATP font partie du dossier d'enquête publique qui a été mis à disposition du public dans les lieux d'enquête.

Le résumé de cet avis est donné ci-dessous.

L'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage est d'une lecture aisée à l'exception de certains documents cartographiques. Les impacts relativement mineurs du projet son bien appréhendés. Toutefois, pour la bonne compréhension du public, l'AE recommande notamment de compléter l'étude d'impact :

- par une présentation complète du raisonnement concluant à l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000,
- par une étude de bruit portant sur la phase de réalisation des travaux,
- par l'exposé des mesures envisagées pour limiter l'exposition des usagers de la station Bercy au risque d'inondation de la Seine,
- par une présentation du coût des mesures liées aux impacts environnementaux tels que définis par le code de l'environnement.

L'Ae recommande par ailleurs la reprise du résumé non technique pour assurer une présentation des éléments les plus significatifs du projet et de ses impacts.

Le maître d'ouvrage, dans un souci de clarté de l'ensemble du dossier porté à la connaissance du public, a consigné l'ensemble des réponses faites à l'AE dans un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact, qui a été inclus dans le dossier soumis à l'enquête publique.

3- Le résultat de la consultation du public

L'enquête publique a été réalisée du jeudi 17 octobre au vendredi 22 novembre 2013 inclus, conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement et du code de l'urbanisme.

Le dossier et le registre d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les mairies d'arrondissements des 1^{er}, 8^e, 9^e, 12^e et 13^e arrondissements de Paris, ainsi qu'à la préfecture de Région d'Ile-de-France, préfecture de Paris durant toute l'enquête. Les permanences du commissaire enquêteur se sont tenues dans les mairies du 9^e arrondissement de Paris, 6 rue Drouot, à la mairie du 12^e arrondissement de Paris, 130 avenue Daumesnil, à la mairie du 13^e arrondissement de Paris, 1 place d'Italie.

A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a établi un procès-verbal de synthèse des observations du public qui a été remis le 28 novembre 2013 à la maîtrise d'ouvrage RATP, qui a répondu par un mémoire en réponse au commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur a ensuite établi un rapport relatant le bon déroulement de l'enquête, synthétisant les observations recueillies et émettant un avis favorable sans réserve sur l'ensemble des travaux projetés.

Cet avis est assorti des sept recommandations suivantes :

- 1) Recommandation n° 1 : Remplacer, comme la RATP s'est engagée à le faire, en 2014 les escaliers mécaniques défectueux de la station Olympiades.
- 2) Recommandation n° 2 : Etudier la faisabilité d'une couverture légère des accès mécanisés donnant sur les trottoirs, notamment à Olympiades, pour fiabiliser ces équipements et améliorer la sécurité des usagers.
- 3) Recommandation n° 3 : En cas de pannes courantes, s'engager auprès des usagers à remettre les équipements en marche dans les délais les plus rapides possibles, renseigner et actualiser systématiquement le ou les supports de cette information en station.
- 4) Recommandation n° 4 : Intégrer un suivi spécifique et détaillé des équipements dont le délai d'immobilisation dépasse ou a dépassé un seuil d'alerte à définir (5 jours ouvrés ?) dans le bulletin d'information qualité du STIF.
- 5) Recommandation n° 5 : Coordonner les actions de maintenance planifiées afin d'éviter l'immobilisation simultanée de plusieurs équipements dans une même station ; différer ces interventions d'entretien en cas de panne affectant un autre équipement sur le même accès.
- 6) Recommandation n° 6 : Faire une véritable réponse à Mme Milleron (cf. courrier annexé à l'observation 5 du registre du 13^e arrondissement).
- 7) Recommandation n° 7 : Etudier la faisabilité technique de doter toutes les stations existantes d'escaliers mécaniques supplémentaires (soit en doublant les anciens matériels, soit en installant des équipements à sens alterné) afin de palier aux immobilisations prévues ou non (au pays d'Eiffel, les vastes volumes disponibles au-dessus des voies dans la plupart des stations de la ligne 14 sont peut-être utilisables en cas de contraintes externes ?).

Il est à noter que ces recommandations relèvent de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique, mais portent notamment sur des sujets relatifs à la maintenance et au fonctionnement des escaliers mécaniques dans les stations.

4- Motifs et considérations qui justifient l'intérêt général de l'opération

L'augmentation de l'offre de transport sur la ligne 14 via le passage des rames de 6 à 8 voitures est rendue nécessaire par différents projets urbains et de transport. Elle est aussi induite par l'évolution de la mobilité en région Ile-de-France et la croissance naturelle du trafic.

Afin de maintenir la qualité de service offerte aux voyageurs, le STIF et la RATP ont décidé de porter la capacité maximum de la ligne 14 à 40 000 voyageurs à l'heure, et ce dès 2018. Pour y parvenir, le nombre de voitures par navettes sera porté de 6 à 8.

Le passage des rames de 6 à 8 voitures commande de s'assurer que le dimensionnement des stations existantes est conforme à la réglementation en vigueur en termes de sécurité des établissements recevant du public (ERP) de type gare (GA), y compris pour les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR).

Les nouveaux ouvrages d'accès ou d'issues et les aménagements en station prévus dans le projet, permettront 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 (PMR), dont les utilisateurs de fauteuils roulants.

Ainsi, le projet d'adaptation des stations existantes est indispensable pour réaliser la mise aux normes des stations existantes de la ligne 14, et permettre ainsi l'exploitation de la ligne 14 par des rames passant de 6 à 8 voitures.

De plus, il permettra aussi d'améliorer les conditions d'accès aux stations de la ligne 14, avec notamment :

- La desserte d'un secteur dense en habitation et emplois à Olympiades ;
- La prise en compte de la fréquentation liée aux équipements métropolitains à Bercy (Palais Omnisport de Paris-Bercy, parc de Bercy) et l'amélioration de la correspondance vers la gare de Paris-Bercy depuis la ligne 14 ;
- La desserte d'un quartier dense avec des commerces avec de grands équipements de loisir à Cour Saint-Emilion.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 présente un caractère d'intérêt général.

DECIDE

Article 1 :

De déclarer d'intérêt général, au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14, tel qu'il a été soumis à l'enquête publique du 17 octobre au 22 novembre 2013, et pour lequel un avis favorable sans réserve a été formulé par le commissaire enquêteur et transmis au maître d'ouvrage par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 6 janvier 2014.

Article 2 :

La RATP portera une attention particulière aux recommandations émises par le commissaire enquêteur et se réserve la possibilité de réaliser des études complémentaires.

Article 3 :

L'étude d'impact, l'avis de l'Autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ainsi que le résultat de l'enquête publique formalisé par le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, sont pris en considération.

Article 4 :

En application des dispositions de l'article R.126-3 du code de l'environnement, la présente déclaration de projet fera l'objet des modalités de publicité et d'affichage suivantes :

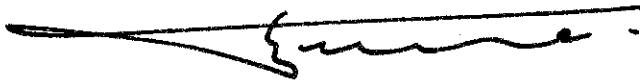
- publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de Région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, accessible sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante : www.ile-de-france.gouv.fr ;
- publication sur le site internet du projet www.adapter-les-stations-de-la-ligne-14.com , sur le site internet de la RATP www.ratp.fr ;
- information du public par un avis publié dans un journal local ;
- affichage dans les mairies des 1^{er}, 8^e, 9^e, 12^e, 13^e arrondissement de Paris,
 - à la mairie du 1^{er} arrondissement de Paris, 4 Place du Louvre,
 - à la mairie du 8^e arrondissement de Paris, 3 rue de Lisbonne,
 - à la mairie du 9^e arrondissement de Paris, 6 rue Drouot,
 - à la mairie du 12^e arrondissement de Paris, 130 avenue Daumesnil,
 - à la mairie du 13^e arrondissement de Paris, 1 place d'Italie,ouvertes au public les lundis, mardis, mercredis, vendredis de 8h30 à 17h et les jeudis de 8h30 à 19h30 ;
- affichage à la préfecture de Région d'Ile-de-France, Préfecture de Paris, située 5 rue Leblanc 75015 Paris, ouverte au public du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;
affichage à l'Hôtel de Ville de Paris, 4 rue Lobau, 75 004 Paris, sur les panneaux administratifs.

Chacune des formalités de publicité mentionne les lieux où le public peut consulter le texte de la déclaration de projet.

Article 5 :

De charger le Directeur Délégué en charge du projet de la ligne 14 de l'exécution de la présente décision.

Fait à Paris, le 10-02-2014

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Laurent Fourtune', written over a horizontal line.

Le Directeur du Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets de la RATP
Laurent FOURTUNE