

CHAPITRE 2: INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE ET AUTORISATIONS NECESSAIRES

SOMMAIRE DU CHAPITRE 2 :

| | |
|--|-----------|
| 1. Organisation de l'enquête publique | 12 |
| 2. Objectifs, contexte et calendrier du projet | 15 |
| 2.1. le projet sur lequel porte l'enquête publique | 15 |
| 2.2. Le calendrier du projet..... | 16 |
| 2.3. L'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet | 16 |
| 2.4. Le financement du projet..... | 16 |
| 3. La concertation | 17 |
| 3.1. Objectif..... | 17 |
| 3.2. Cadre réglementaire..... | 17 |
| 3.3. La concertation préalable de 2012 | 17 |
| 3.4. Les enseignements de la concertation | 17 |
| 4. Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête – Autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation | 18 |
| 4.1. La déclaration de projet..... | 18 |
| 4.2. La décision emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme | 18 |
| 4.3. Les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation..... | 18 |
| 5. Les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet | 19 |
| 5.1. Arrêté préfectoral au titre de la Loi sur l'Eau..... | 19 |
| 5.2. Convention d'affectation du domaine public de la Ville de la Paris | 19 |
| 5.3. Autorisation d'urbanisme | 19 |
| 5.4. Dossier de protection des sites et Monuments Historiques..... | 19 |
| 5.5. Dossier de saisine du service régional de l'archéologie..... | 20 |
| 5.6. Etude de sécurité publique | 20 |

1. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier d'enquête publique porte sur le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14, relatif à la création de nouveaux ouvrages d'infrastructures (accès, sorties supplémentaires, issue de secours) et à la réalisation d'aménagements dans les espaces existants des stations.

Il présente les principes d'aménagements proposés. Des adaptations pourront y être apportées lors de la mise au point détaillée du projet, notamment afin d'intégrer les observations formulées lors de l'enquête publique. Des modifications substantielles seraient en revanche susceptibles d'entraîner une nouvelle enquête publique.

La procédure d'enquête sera **conduite suivant les modalités** définies dans les **articles L.123-3 et suivants du code de l'environnement**.

Après saisine du préfet par le maître d'ouvrage, le Préfet saisit le président du tribunal administratif de Paris et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée, et qui comporte le résumé non technique de l'étude d'impact pour qu'il désigne **un commissaire enquêteur* ou une commission d'enquête**.

Le président du tribunal administratif désigne dans un délai de 15 jours un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président. Il nomme également un ou plusieurs suppléants.

La durée de l'enquête publique est fixée par le préfet. Cette durée ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf dans les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mises en œuvre.

Toutefois, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut, après information du préfet, prolonger celle-ci pour une durée maximale de 30 jours, et ce notamment s'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

Sa décision doit être notifiée au préfet au plus tard huit jours avant la fin de l'enquête et doit être portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, par un affichage réalisé dans les conditions de lieu prévues initialement pour la publicité de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, par tout autre moyen approprié.

L'enquête publique est ouverte et organisée par un arrêté du Préfet de Paris. Le Préfet précise par arrêté :

- **L'objet** de l'enquête ;
- **La ou les décisions pouvant être adoptées** au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour statuer ;
- **La date d'ouverture de l'enquête, le lieu, sa durée et ses modalités** ;
- Les **lieux**, ainsi que les **jours et heures où le public pourra consulter** le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ;
- Les **lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur** (ou la commission d'enquête), **se tiendra à la disposition du public** pour recevoir ses observations ;
- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- Les noms et qualités du Commissaire enquêteur (ou des membres de la Commission d'enquête) ;
- L'existence de l'étude d'impact réalisée et de l'avis de l'autorité environnementale et le lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- L'identité de la ou des personnes responsables du projet ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

Un avis reprenant le contenu de l'arrêté est publié par voie de presse dans deux journaux régionaux ou locaux et affiché dans les communes concernées. Le Préfet désigne le ou les lieux publics où un dossier et un registre sont tenus à la disposition du public. Ces lieux sont habituellement la mairie des communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée et, le cas échéant, la préfecture ou la sous-préfecture. Cet affichage par voie publique doit être fait 15 jours minimum avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de la préfecture.

Commissaire enquêteur

Le Commissaire enquêteur est indépendant et impartial. C'est une personne compétente, qualifiée et généralement désignée par le Président du Tribunal Administratif.

Le Commissaire enquêteur est garant du bon déroulement de l'enquête publique.

Pendant l'enquête, **les observations, propositions et contre-propositions du public** peuvent être :

- **Directement consignées sur les registres** d'enquête ;
- **Adressées par correspondance** au lieu fixé par le Préfet, au Commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés

Ces observations sont tenues à la disposition du public. Les registres sont établis sur feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le Commissaire enquêteur, le président ou un membre de la Commission d'enquête.

Le Commissaire enquêteur ou le président de la Commission d'enquête peut :

- Entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à l'enquête publique ;
- Visiter les lieux concernés par le projet ;
- Faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public. Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau est joint au dossier d'enquête et mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête ;
- Organiser une réunion d'information et d'échange avec le public. Il en informe le Préfet ainsi que le maître d'ouvrage et définit, en concertation avec eux, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion. La durée de l'enquête peut alors être prolongée de 30 jours sur décision motivée.

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui.

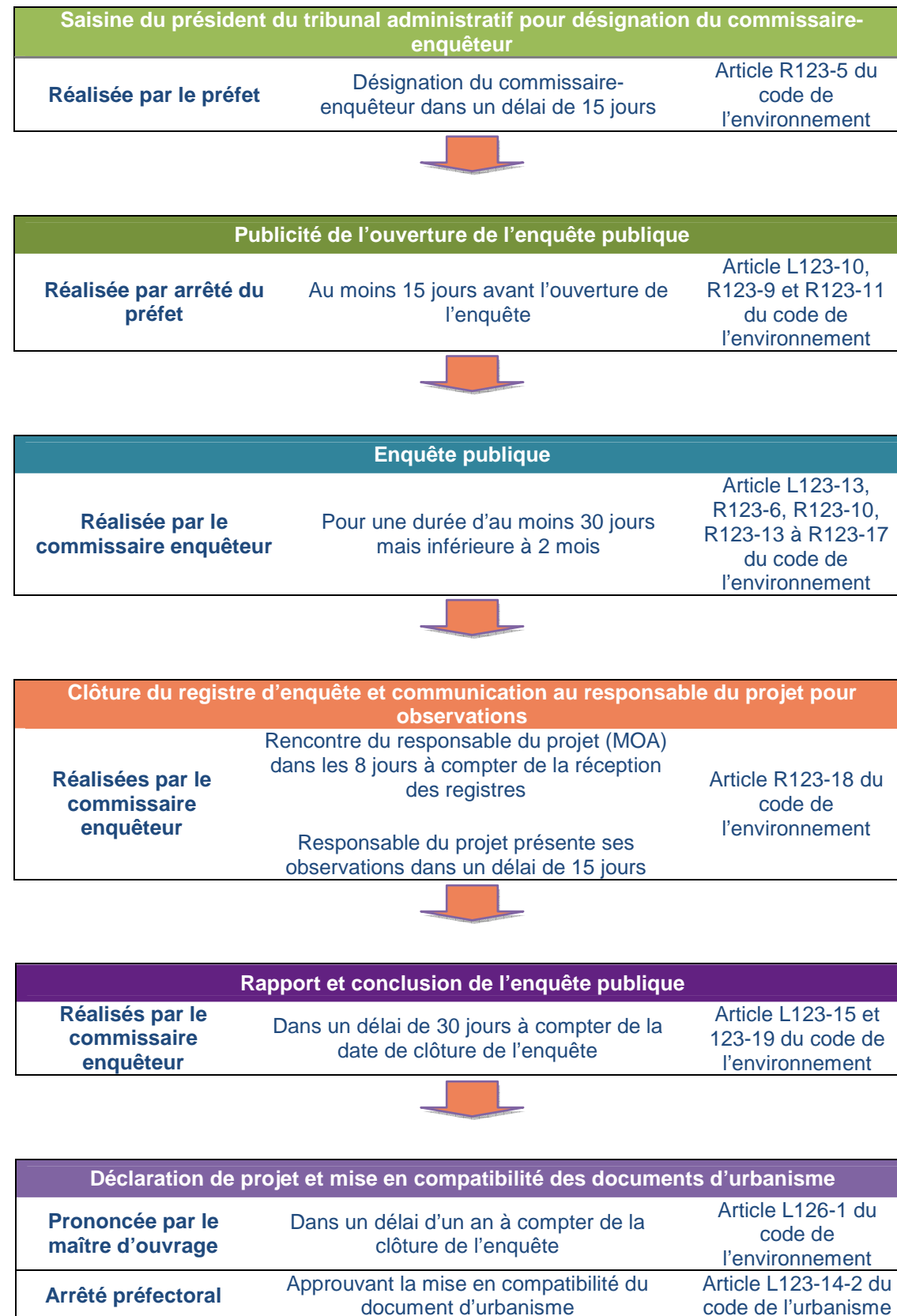
Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre le maître d'ouvrage et leur communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

La commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, les conditions de déroulement de l'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du maître d'ouvrage en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet au préfet l'exemplaire du dossier d'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.



2. OBJECTIFS, CONTEXTE ET CALENDRIER DU PROJET

2.1. LE PROJET SUR LEQUEL PORTE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

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

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

En conséquence, il est indispensable d'adapter les stations existantes de la ligne 14 : 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).

Des études techniques préalables ont mis en évidence que certains espaces constitutifs des stations ne permettent pas d'assurer les temps d'évacuation réglementaires pour certaines des stations.

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 poursuit ainsi un **objectif de mise en sécurité des espaces des stations dédiés aux voyageurs.** Le dimensionnement des nouveaux ouvrages d'accès ou d'issues et des aménagements dans les stations 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.

Ces adaptations consistent à aménager, dans l'ensemble des 9 stations existantes de la ligne, des espaces d'attente sécurisés (EAS) destinés à mettre en sécurité les PMR et les UFR et dans 3 des stations de la ligne, Saint-Lazare, Madeleine et Pyramides, dans la création des zone hors sinistre en station.

Des aménagements complémentaires doivent aussi être envisagés sur 4 des stations de la ligne (Olympiades, Cour Saint-Émilion, Bercy et Madeleine) :

- création d'une issue de secours à Madeleine,
- création d'une sortie simple à Cour Saint-Émilion (avec un accès principal réaménagé),
- création d'un accès secondaire à Olympiades et Bercy (avec un accès principal réaménagé pour ces deux stations).

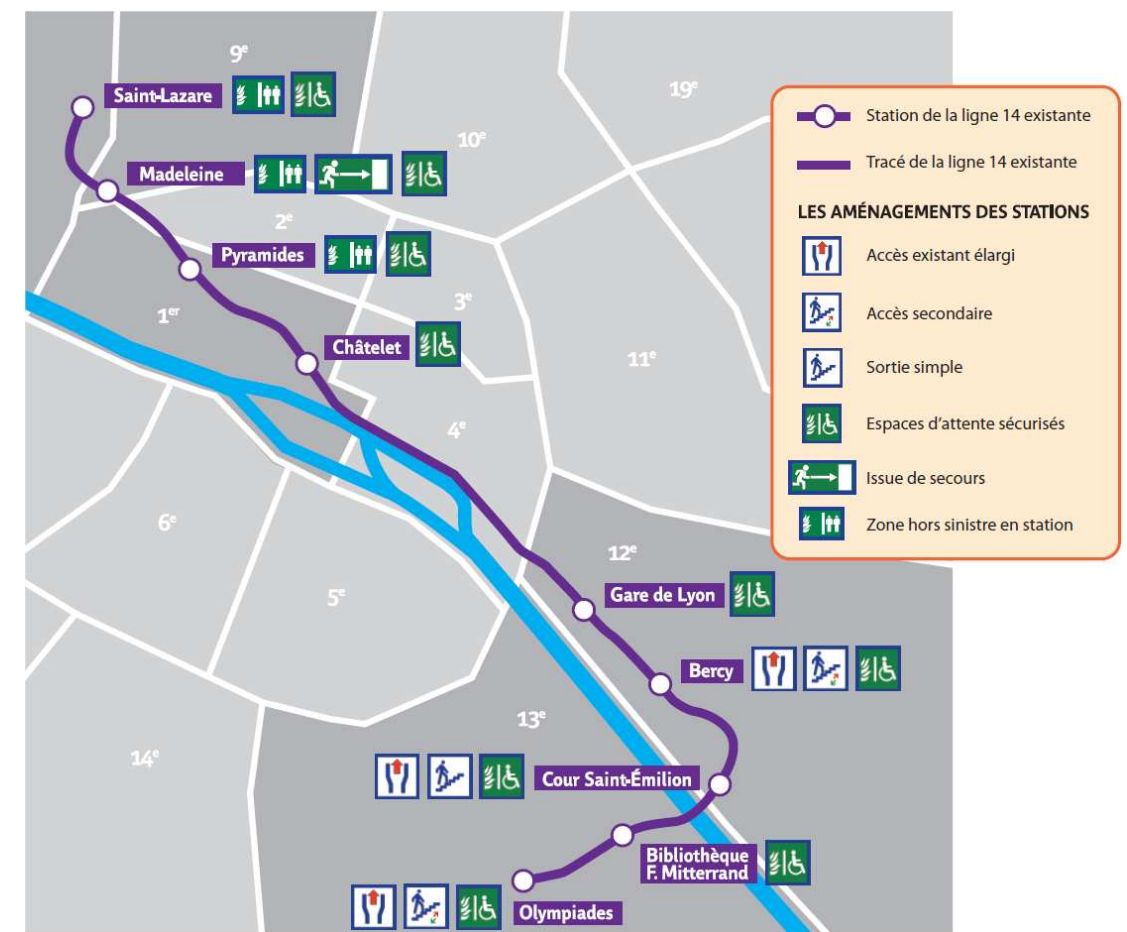


Figure 1 – Synthèse des aménagements réalisés (Source : RATP)

2.2. LE CALENDRIER DU PROJET

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 a fait l'objet d'un **Schéma de Principe**, approuvé par le conseil d'administration du STIF du **7 décembre 2011** et par le conseil d'administration de la RATP du **2 décembre 2011**.

Concertation préalable

La concertation préalable peut être engagée très en amont du projet, dès les études préalables. Tous les acteurs concernés par le projet (habitants, associations, acteurs économiques) peuvent alors donner leur avis. Elle vise à favoriser la compréhension du projet et les différents enjeux territoriaux. Ses modalités d'organisation sont laissées à la libre appréciation du maître d'ouvrage. Le bilan de cette concertation doit être joint au dossier d'enquête publique.

Enquête publique

L'enquête publique intervient en aval du projet, sur la base d'un projet abouti. Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public sur le projet ainsi que de recueillir ses observations et avis sur un registre spécifiquement mis à sa disposition. L'enquête publique est ouverte et organisée par arrêté du préfet du département concerné. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées. Les avis du public et du commissaire enquêteur peuvent amener à des modifications du projet.

La **concertation préalable***, pilotée par la RATP en lien avec le STIF et ses partenaires, s'est déroulée du **21 juin au 13 juillet 2012**.

Cette concertation préalable a permis d'identifier des optimisations à apporter au projet.

Les **études techniques d'avant-projet (AVP)** se sont alors déroulées en lien étroit avec la présente étude d'impact, afin d'optimiser au maximum le projet sur les aspects environnementaux.

Une **enquête publique***, portant sur le présent dossier se déroulera à **l'automne 2013**.

Les travaux débuteront en 2014 pour une mise en service en 2018.

2.3. L'ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DU PROJET

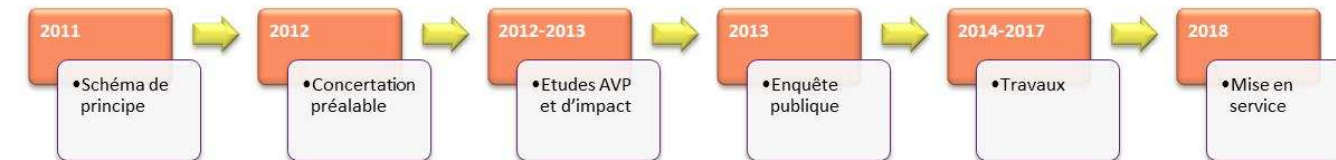
2.3.1. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

Le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. A ce titre, il définit et pilote les projets de développement des transports de voyageurs de la Région. Lieu d'échange, d'expertise et de décision, le STIF gère le budget annuel de fonctionnement des transports en commun en Île-de-France (7,8 milliards d'euros en 2009).

Le STIF est présidé par le Président de la Région Île-de-France. Le Conseil du STIF est composé des élus de la Région, de la Ville de Paris, des sept autres Départements d'Île-de-France, ainsi que d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), d'un représentant de la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI) et à titre consultatif, d'un représentant du Comité des partenaires du transport public.

2.3.2. La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France. Elle exploite ainsi l'intégralité des 16 lignes de métro de Paris, les lignes A et B du RER (avec la SNCF), 3 lignes de tramway (T1, T2 et T3), ainsi que 351 lignes de bus. Chaque jour, ce sont plus de 12 millions de



voyages qui sont effectués sur son réseau (jour ouvrable moyen en 2009). Elle opère sur ces réseaux dans le cadre de contrats d'exploitation signés avec l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, le STIF.

De plus, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro d'Ile-de-France. A ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique.

2.3.3. Le maître d'ouvrage du projet

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 fait l'objet d'une particularité.

Le projet d'adaptation des stations de la ligne 14 existante relève de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par le STIF et la RATP, dans la mesure où il s'agit d'aménagements d'ouvrages existants au 1^{er} Janvier 2010 (cf. article L.1241-4 du Code des transports*).

Conformément à l'article L.1241-4 du code des transports, le STIF s'est assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération considérée, en a déterminé la localisation, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle.

Dans le cadre de l'exercice de ces missions, le STIF a pu notamment constater que les prévisions de trafic, montrant une augmentation de la fréquentation sur la ligne 14 et justifiant les adaptations des stations existantes, résultent à la fois de l'augmentation régulière du trafic et des prolongements de la ligne 14 : à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13, d'une part, et dans le cadre du réseau de transport Grand Paris Express d'autre part.

Compte tenu de cette situation particulière, le STIF a souhaité confier, pour les étapes à venir de ce projet, l'ensemble des prérogatives de maîtrise d'ouvrage qui lui sont conférées par l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP assumant l'ensemble des missions et des responsabilités du maître d'ouvrage.

2.4. LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 est **estimé à 109,1 M€ et 5,9 M€ pour les aménagements complémentaires de l'accès secondaire à Bercy** (aux conditions économiques de janvier 2012).

Les financeurs du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 sont la Région Île-de-France, la Société du Grand Paris, la Ville de Paris et la RATP

Les financeurs des aménagements complémentaires de l'accès secondaire Bercy sont l'Etat et la Région Île-de-France

3. LA CONCERTATION

3.1. OBJECTIF

L'objectif de la concertation est d'informer, de recueillir les avis et de faire participer le public et l'ensemble des personnes concernées à l'élaboration du projet, notamment les usagers, les riverains, les acteurs socio-économiques et les collectivités locales.

3.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'élaboration du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 a fait l'objet d'une concertation en 2012 conduite par le STIF et la RATP au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme

3.3. LA CONCERTATION PRÉALABLE DE 2012

Le bilan de la concertation préalable est intégré dans la **pièce D** du présent dossier d'enquête publique.

La concertation préalable sur le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro s'est tenue du **21 juin au 13 juillet 2012**.

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

Des expositions ont été organisées dans chacune des mairies d'arrondissements directement concernées par les travaux de réalisation des nouveaux ouvrages d'accès, de sortie ou d'issues supplémentaires du projet (mairies des 1er, 8ème, 9ème, 12ème et 13ème 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 souhaitaient contribuer à la concertation. 14 050 dépliants ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains et mis à la disposition des mairies d'arrondissement, et 1 350 plaquettes d'information ont été mises à la disposition des mairies d'arrondissement.

De plus, 100 affiches au format 40x60 ont été mises à la disposition des mairies d'arrondissement et 630 affiches au format 62x100 (cf. annexe) apposées dans l'ensemble des stations de la ligne 14, sur le réseau Métro et RER de la RATP, du 20 juin 2012 au 11 juillet 2012 à raison d'une position par station.

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

3.4. 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 :

- **La confirmation de l'opportunité du projet** ;
- **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) ;
- **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) ;
- 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.

4. LES DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTÉES AU TERME DE L'ENQUÊTE – AUTORITES COMPETENTES POUR PRENDRE LA DECISION D'AUTORISATION OU D'APPROBATION

4.1. LA DÉCLARATION DE PROJET

Au terme de l'enquête publique, dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, une déclaration de projet devra être prise par le maître d'ouvrage

Régie par le code de l'environnement et notamment par ses articles L126-1 et R.126-1 et suivants, la déclaration de projet permet aux responsables de projets publics susceptibles d'affecter l'environnement d'en affirmer l'intérêt général.

Une déclaration de projet est nécessaire lorsque :

- il s'agit d'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages ;
- et lorsqu'il s'agit d'une opération qui doit donner lieu à une enquête publique au titre du code de l'environnement

Le présent projet rentre dans ce champ d'application.

La déclaration de projet doit mentionner :

- l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Elle prend également en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public.

La déclaration de projet est une étape fondamentale, qui permet ensuite d'obtenir les autorisations de travaux.

Elle doit être intervenue dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, sans quoi l'opération ne pourra être réalisée sans une nouvelle enquête publique.

4.2. LA DÉCISION EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Une décision emportant mise en compatibilité du PLU de la ville de Paris devra également être adoptée.

La mise en compatibilité a pour objet de mettre les documents d'urbanisme en vigueur dans la commune concernée en compatibilité avec le projet. **Est donc concerné le plan local d'urbanisme de Paris.**

Les dispositions envisagées pour la mise en compatibilité font l'objet **d'un examen conjoint de l'Etat, de la région, du département et sont soumis pour avis à la commune de Paris.** Ce procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique (pièce D).

Le dossier de mise en compatibilité est ensuite mis à l'enquête publique.

Etant donné que le projet ne relève pas de la compétence de la mairie de Paris, **c'est par arrêté préfectoral que sera approuvée la mise en compatibilité du PLU de Paris** (article L.123-14-2 du code de l'urbanisme).

4.3. LES AUTORITÉS COMPÉTENTES POUR PRENDRE LA DÉCISION D'AUTORISATION

- La déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet sera signée par l'organe délibérant du maître d'ouvrage.
- La mise en compatibilité du PLU de Paris sera approuvée par le Préfet de Paris.

Ces décisions peuvent faire l'objet de recours dans les deux mois suivant leur publication.

5. LES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET

5.1. ARRÊTÉ PRÉFECTORAL AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

Des prélèvements d'eau sont prévisibles en phase travaux uniquement.

Les études ultérieures permettront de préciser par une modélisation les volumes à rejeter et de définir les solutions d'évacuation les plus adaptées par site. Selon les ouvrages, leur implantation et leur contexte hydrogéologique, il pourra être envisagé un rejet en concessionnaire, en Seine, ou une réinjection en nappe.

Ces études permettront de définir les ouvrages du projet qui pourraient être assujettis, le cas échéant, à un dossier loi sur l'eau (déclaration ou autorisation)

Dans l'éventualité d'un dossier Loi sur l'eau soumis à autorisation, celui-ci serait établi par le maître d'ouvrage au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement. Ce dossier d'autorisation serait soumis à une enquête publique au titre du code de l'environnement ultérieurement.

À l'issue de cette nouvelle enquête publique, le rapport établi sera présenté pour avis par le préfet au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques. À l'issue de cette procédure, une autorisation de réaliser les travaux sera accordée par arrêté préfectoral. L'arrêté préfectoral comportera des prescriptions sur les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité.

5.2. CONVENTION D'AFFECTATION DU DOMAINE PUBLIC DE LA VILLE DE LA PARIS

La RATP poursuit depuis de nombreuses années un objectif d'amélioration et de modernisation de ses réseaux ferroviaires. Pour cela, la RATP construit de nouveaux ouvrages affectant le domaine public de la Ville de Paris.

Une convention d'affectation du domaine public de la Ville de Paris a alors été signée en 2003 entre la Ville de Paris et la RATP. Cette convention a pour objet de convenir des modalités de mise à disposition des emprises du domaine public de la Ville de Paris nécessaires aux nouvelles installations.

Les nouvelles émergences d'accès, de sortie ou d'issue du projet M14 ASE devront être intégrées à cette convention.

5.3. AUTORISATION D'URBANISME

5.3.1. Permis de Construire

Conformément aux articles L.421-1 du Code de l'Urbanisme, la réalisation de certains ouvrages liés au projet, notamment la création de nouveaux ouvrages d'accès, de sortie ou d'issues pour les 4 stations concernées du projet d'adaptation des stations de la ligne 14 (Madeleine, Cour-Saint-Emilion, Olympiades et Bercy) pourra être assujettie à la délivrance d'un **permis de construire**, instruit dans les conditions fixées au Code de l'Urbanisme.

5.3.2. Déclaration Préalable

Conformément aux articles L.421-4 du Code de l'Urbanisme, la réalisation de certains travaux liés au projet, pourra être assujettie à la délivrance d'une **déclaration préalable**, réalisée dans les conditions fixées au Code de l'Urbanisme.

5.3.3. Autorisation de modification d'un établissement recevant du public

Conformément aux articles L 111-8 et R 111-19-13 à R 111-19-26 du Code de la Construction et de l'habitation, qui définissent les règles à respecter en cas de modification d'un Etablissement recevant du Public (ERP), les travaux d'aménagement liés au projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14, conduisant à la modification d'un établissement recevant du public ne peuvent être exécutés qu'après autorisation délivrée par l'Autorité administrative qui vérifie leur conformité aux **dispositions des articles L.111-7, L.123-1 et L.123-2 du code susmentionné.**

Pour les travaux du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 qui seraient soumis à permis de construire, celui-ci tient lieu de cette autorisation dès lors que sa délivrance a fait l'objet d'un accord de l'autorité compétente (**article L.111-8 du Code de la Construction et de l'habitation**).

5.4. DOSSIER DE PROTECTION DES SITES ET MONUMENTS HISTORIQUES

L'« Ensemble urbain à Paris » est lui-même un site inscrit au titre du patrimoine naturel et paysager. **Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 est inclus dans ce périmètre.**

L'inscription entraîne l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'entretien normal en ce qui concerne les constructions sans avoir avisé, quatre mois d'avance, le Préfet de département dans une déclaration préalable. **Ce dernier recueille alors l'avis de l'architecte des Bâtiments de France sur le projet.** Toutefois, lorsque l'exécution des travaux est

subordonnée à la délivrance d'un permis de construire, **la demande de permis tient lieu de la déclaration préalable** (article R.341-9 du code de l'environnement).

Par ailleurs, le présent projet se situe également dans le champ de visibilité de monuments historiques inscrits et classés. Ce champ de visibilité est protégé par le code du patrimoine. En effet, tout immeuble situé dans ce champ de visibilité ne peut faire l'objet d'aucune construction nouvelle, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable (article L.621-31 du code du patrimoine).

De ce fait, les travaux et constructions envisagés dans le cadre du présent projet, pour la réalisation des nouveaux ouvrages des stations de la ligne 14 qui y seraient assujettis seront soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

5.5. DOSSIER DE SAISINE DU SERVICE RÉGIONAL DE L'ARCHÉOLOGIE

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application de l'article L.521-1 du code du patrimoine. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

Le préfet de région d'île de France sera saisi en application des articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive, afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostics archéologiques. À l'issue des diagnostics (reconnaitances effectuées sur l'ensemble du linéaire), des fouilles pourront être prescrites sur des sites identifiés.

5.6. ÉTUDE DE SÉCURITÉ PUBLIQUE

Une Etude de Sécurité Publique (ESP) est obligatoire lors de la programmation de projets d'aménagement, d'équipements collectifs ou de constructions qui, par leur importance, leur localisation, leurs caractéristiques propres sont susceptibles d'avoir des incidences dans le domaine de la protection des personnes et des biens contre les menaces et les agressions (L.111-3-1 du code de l'urbanisme).