

# ADAPTATION DES STATIONS EXISTANTES DE LA LIGNE 14



## Dossier d'information Enquête publique du 17 octobre au 22 novembre 2013



[www.adapter-les-stations-de-la-ligne-14.com](http://www.adapter-les-stations-de-la-ligne-14.com)



# L'enquête publique et ses modalités

L'enquête publique programmée du 17 octobre au 22 novembre 2013 concerne l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien.

## Qu'est-ce que l'enquête publique ?

L'enquête publique est une procédure qui s'applique aux projets d'aménagement ou de transport. Elle se déroule après la concertation préalable et constitue la deuxième phase de consultation et d'échanges avec le public.

Son but est d'informer le public et de recueillir son avis pour éclairer les décisions à prendre par le maître d'ouvrage.

L'enquête publique sur l'adaptation des stations de la ligne 14 répond à deux objectifs :

- présenter l'insertion du projet dans son environnement, ses effets sur le cadre de vie et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser, au regard du Code de l'environnement;
- adapter le Plan Local d'Urbanisme de Paris pour permettre la réalisation du projet, au regard du Code de l'urbanisme.

## La commission d'enquête

L'enquête publique est conduite sous l'égide d'un commissaire enquêteur titulaire, M. Serge Le Meulais, Directeur d'études à la Caisse des Dépôts et Consignations de Paris, à la retraite, désigné par le Tribunal Administratif. Mme Catherine Marette, Architecte DPLG, est désignée en tant que commissaire enquêteur suppléant.

Le commissaire enquêteur a pour rôle de s'assurer du bon déroulement de l'enquête, de recueillir les observations du public et d'établir, à l'issue de cette phase d'échanges et de concertation, un rapport sur la tenue de l'enquête ainsi qu'un avis sur le projet.

## Pour vous informer

Consultez le dossier d'enquête publique, l'exposition et les documents d'information sur le projet :

- en mairies d'arrondissements :  
1<sup>er</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>(<sup>1</sup>);
- à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris(<sup>2</sup>);
- et sur le site internet :  
[www.adapter-les-stations-de-la-ligne-14.com](http://www.adapter-les-stations-de-la-ligne-14.com)

## Pour vous exprimer

Consignez vos observations, remarques ou suggestions sur le registre disposé à cet effet :

- en mairies d'arrondissements :  
1<sup>er</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>(<sup>1</sup>);
- à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris(<sup>2</sup>).

Rencontrez le commissaire enquêteur lors d'une de ses 6 permanences :

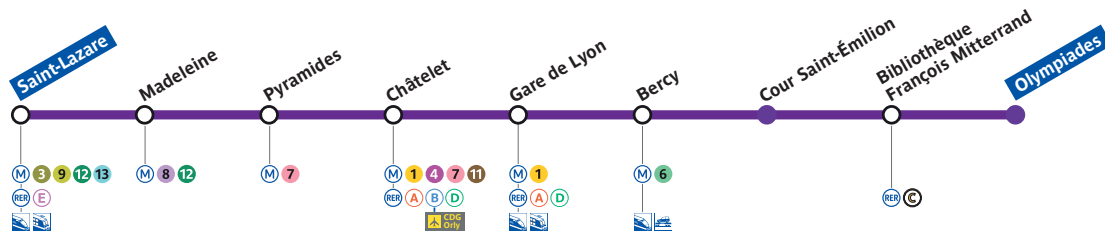
**Mairie du 9<sup>e</sup>, 6 rue Drouot – 75009 Paris**  
le mardi 5 novembre de 10h à 13h  
et le jeudi 21 novembre de 15h30 à 18h30  
**Mairie du 12<sup>e</sup>, 130 avenue Daumesnil – 75012 Paris**  
le jeudi 17 octobre de 15h30 à 18h30  
et le lundi 18 novembre de 10h à 13h  
**Mairie du 13<sup>e</sup>, 1 place d'Italie – 75013 Paris**  
le jeudi 7 novembre de 16h à 19h  
et le vendredi 15 novembre de 10h à 13h

Envoyez un courrier à l'adresse suivante :

**Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris**  
**DRIEA – Unité territoriale de Paris**  
**5, rue Leblanc – 75015 Paris**  
à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14.

(1) Horaires d'ouverture au public des mairies >  
lundi – vendredi : 8h30 – 17h / jeudi : 8h30 – 19h30

(2) Horaires d'ouverture au public de la préfecture >  
lundi – vendredi : 9h – 12h et 14h – 17h



## La ligne 14 aujourd'hui, une ligne moderne et performante

La ligne 14 est entièrement automatique et de conception moderne. La fréquence élevée, la régularité, la fiabilité et l'adaptabilité de l'offre qu'elle permet sont très appréciées des usagers.

### Une ligne efficace et rapide

La ligne 14 du métro a été mise en service en 1998 entre les stations Madeleine et Bibliothèque François Mitterrand. Le prolongement jusqu'à la station Saint-Lazare a ouvert en décembre 2003, celui jusqu'à la station Olympiades en juin 2007. Elle compte aujourd'hui 9 stations.

Grâce à ses interstations espacées et à son automatisation, la vitesse commerciale de la ligne est supérieure à celle des autres lignes du réseau de métro, ce qui contribue à renforcer son attractivité.

La ligne est en correspondance avec les 5 lignes de RER (A et D à Gare de Lyon et Châtelet, B à Châtelet, C à Bibliothèque François Mitterrand, E à Saint-Lazare et A via la correspondance à Auber), avec le réseau Transilien SNCF aux gares Saint-Lazare et Paris-Lyon, ainsi qu'avec 10 lignes de métro.

Chaque station a été conçue avec une attention architecturale particulière, en relation avec son environnement urbain. Les quais de la ligne 14 ont été dès l'origine de la ligne dimensionnés à 120 mètres pour accueillir des rames de 8 voitures.

La ligne est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite de la surface jusqu'aux quais, avec la présence d'ascenseurs.



## Pourquoi adapter les stations de la ligne 14 ?

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.

### Les projets de transports à venir

- La désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- le réseau de transport public du « Grand Paris Express » ;
- d'autres projets tels que le prolongement du RER E à l'ouest, le prolongement du tramway T3 à Porte d'Asnières (tramway des maréchaux), les schémas directeurs des RER A, B, C et D.

### Les projets urbains à venir

On peut citer certains projets urbains tels que le projet Clichy-Batignolles, le projet Bercy-Charenton ou le projet Paris Rive Gauche situés dans la métropole parisienne.

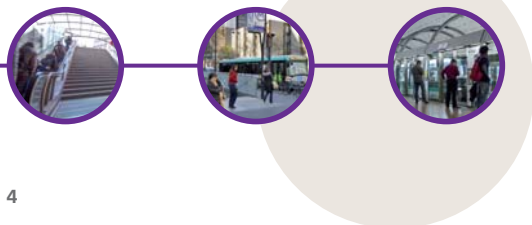
### L'augmentation de l'offre de transport de la ligne 14

Afin de maintenir la qualité du 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 navette sera porté de 6 à 8.

### Des adaptations nécessaires sur les stations existantes

Le passage des rames de 6 à 8 voitures nécessite de revoir le dimensionnement de certains accès ainsi que des réaménagements en station afin de pouvoir évacuer l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre, et répondre aux nouvelles normes relatives aux conditions d'évacuation en sécurité des personnes à mobilité réduite (PMR), dont les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR).

Ainsi il est indispensable d'adapter les stations existantes.



## Quels aménagements pour la ligne 14 ?

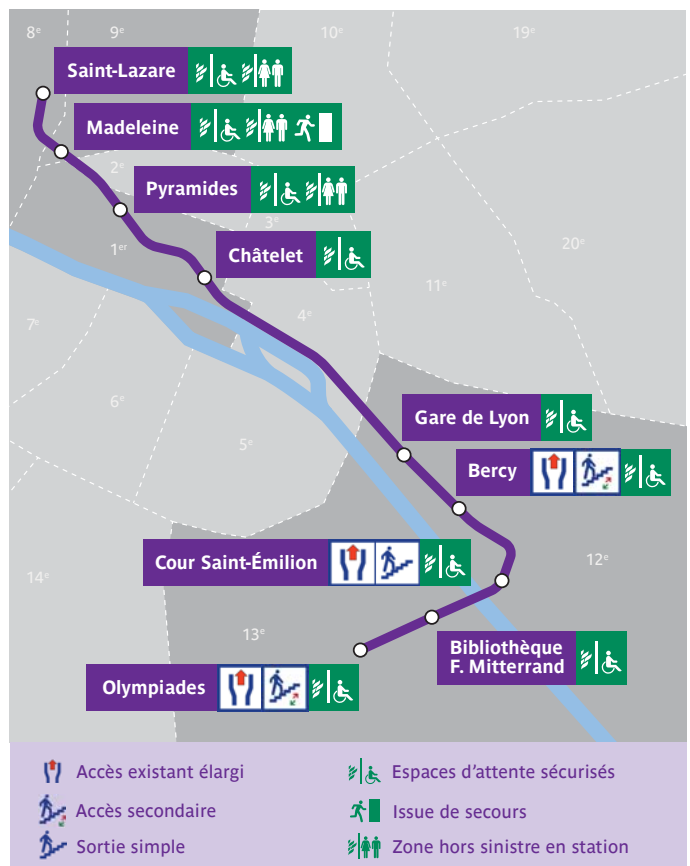
Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 poursuit un objectif de mise en sécurité des espaces des stations dédiés aux voyageurs.

### L'adaptation des stations existantes de la ligne 14

Des créations ou adaptations d'accès ou d'issues doivent être envisagées sur quatre 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).

Des aménagements complémentaires doivent aussi être envisagés : des espaces d'attente sécurisés (EAS) destinés à mettre en sécurité les PMR et les UFR dans les 9 stations existantes, la création de zones hors sinistre dans les stations Saint-Lazare, Madeleine et Pyramides.



# Les créations ou adaptations d'accès ou d'issues pour les 4 stations

## Olympiades (13<sup>e</sup> arrondissement)

Un accès secondaire sera créé à l'est de la station. Ce nouvel aménagement facilitera l'accès de la ligne 14 vers les logements et les emplois du secteur. Il améliorera ainsi la desserte de ce quartier.

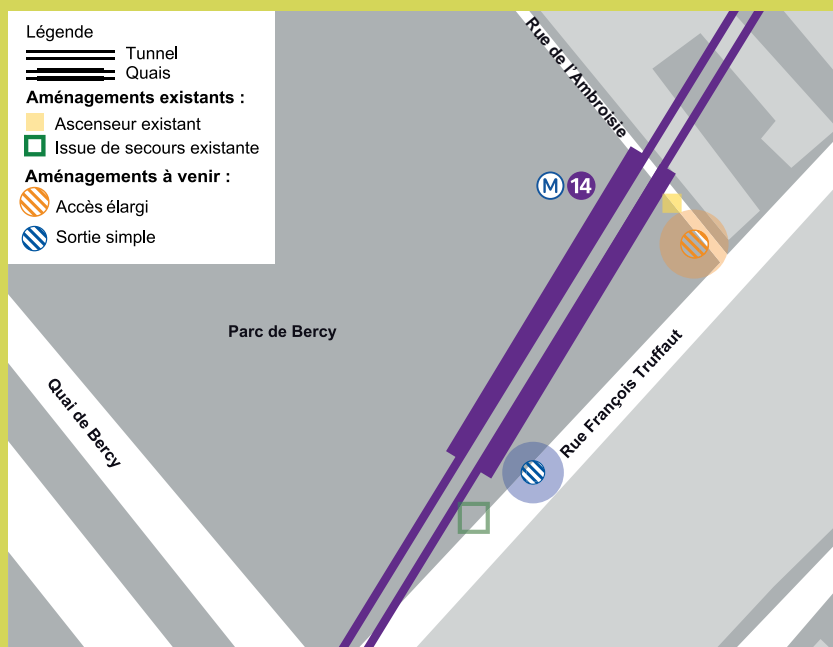
L'accès principal sera doté d'un nouvel escalier fixe sur le trottoir (côté impair) de la rue de Tolbiac, à l'ouest de l'accès principal.



## Cour Saint-Émilion (12<sup>e</sup> arrondissement)

Une sortie supplémentaire sera créée au sud de la station, débouchant rue François Truffaut. Elle améliorera la desserte des commerces et des équipements de loisirs situés à proximité.

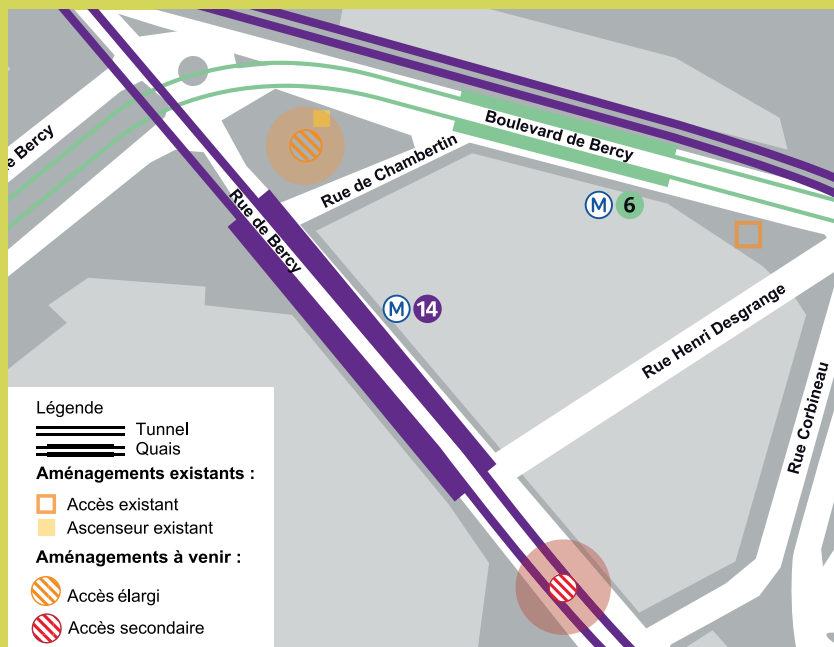
L'accès principal sera doté d'un escalier fixe supplémentaire, dont le débouché sera situé rue de l'Ambroisie, à proximité de l'ascenseur existant. Orienté vers le Nord, rue de l'Ambroisie, il permettra d'améliorer la desserte des habitations du quartier.



## Bercy (12<sup>e</sup> arrondissement)

Un accès secondaire sera créé à l'est de la station, il débouchera rue de Bercy. Cet aménagement permettra d'améliorer la correspondance vers la gare Paris-Bercy depuis la ligne 14. Il permettra également de répondre aux enjeux de la fréquentation liée aux équipements publics situés à proximité (Palais Omnisport de Paris-Bercy, parc de Bercy). Il sera équipé notamment d'ascenseurs entre les quais et la rue de Bercy.

Les escaliers de l'accès principal débouchant en surface seront déplacés au niveau de la Place du Bataillon du Pacifique et la salle d'échange sera réaménagée. Les escaliers et les espaces de circulation entre les quais et la voirie seront élargis. Cela permet de faciliter les circulations voyageurs depuis l'accès principal vers les quais ainsi que la correspondance ligne 6/ligne 14.



## Madeleine (9<sup>e</sup> arrondissement)

Une issue de secours sera créée à partir du couloir de correspondance entre les lignes 14 et 8 du métro, débouchant du côté pair boulevard de la Madeleine. Cette issue de secours débouchera sur le trottoir par deux escaliers fixes. Le débouché des escaliers fixes sera fermé par deux trappes horizontales intégrées au niveau du trottoir, et reprenant le traitement de sol de celui-ci. Cela permettra de préserver la qualité du patrimoine historique présent dans ce secteur.





## Le chantier dans son environnement urbain

Pour les créations ou réaménagements d'ouvrages d'accès, de sortie ou d'issue trois principes de méthode de construction seront employés : tranchée couverte, tranchée ouverte, travaux en souterrain.

Lorsque les ouvrages à réaliser sont situés tout ou partie sous des rues importantes, il n'est pas envisageable d'y interrompre la circulation et il est nécessaire de préserver la vie locale. La méthode de construction en tranchée couverte est particulièrement adaptée dans des secteurs très urbanisés afin de limiter les nuisances et l'impact du chantier.

Une attention particulière sera portée aux éventuels sites archéologiques et aux réseaux souterrains. Le creusement des ouvrages à réaliser génèrera des déblais qui seront régulièrement évacués afin de limiter les emprises de chantier et éviter les risques de nuisance. Pour le transport des déblais et l'approvisionnement du chantier en matériaux et équipements, la complémentarité du mode routier avec par exemple, le mode fluvial sera privilégiée.

La gestion du chantier sera conçue dans une optique de préservation de l'environnement et de développement durable : limitation des nuisances sonores, des émissions de poussières et gênes visuelles, gestion des déchets de chantier, des eaux de pluie, des eaux usées.

Des mesures permettront de maintenir les accès pour les riverains, les activités économiques, les commerces et les équipements publics. Les cheminements piétons seront maintenus et la circulation routière ne sera pas interrompue. La dimension des emprises de chantier sera limitée au strict nécessaire afin de minimiser la gêne sur la voirie et les espaces publics. Tout sera mis en œuvre pour limiter les effets du chantier sur les espaces verts et pour rétablir les alignements d'arbres touchés par les travaux. Le patrimoine bâti ne sera pas impacté par les travaux.

Un dispositif de communication sera mis en place pour informer les riverains et tous les publics concernés par les travaux. Le fonctionnement de la ligne 14 ne sera pas perturbé pendant les travaux.

Pour les aménagements d'espaces d'attente sécurisés et de zones hors sinistre en station, les emprises de travaux seront limitées de façon à permettre la circulation des voyageurs en toute sécurité. Les stations existantes de la ligne 14 resteront ouvertes pendant toute la durée des travaux.



## Les impacts du projet à long terme

### La population et les déplacements

Pour les 3 stations Olympiades, Cour Saint-Émilion, et Bercy, comportant des nouveaux ouvrages d'accès ou de sortie, le projet améliorera d'une part la qualité de desserte de ces secteurs, d'autre part la correspondance entre la ligne 14 et la gare de Paris-Bercy.

### L'environnement

Le projet présente des atouts pour préserver l'environnement. Une attention particulière sera portée au remplacement des arbres. Lorsque les alignements d'arbres ne sont que partiellement restitués à leur emplacement d'origine, ils seront compensés par de nouvelles plantations le plus près possible du site.



Les emprises du chantier situées dans le Parc de Bercy et nécessaires à la réalisation d'une partie des adaptations de la station Cour Saint-Émilion seront très limitées. Les quelques arbres du Parc de Bercy ainsi que les aménagements du Parc impactés seront rétablis à l'identique à l'issue des travaux.



## Les acteurs, le coût et le financement du projet

### Le maître d'ouvrage du projet

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 relève de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par le STIF et la RATP.

Le STIF a souhaité confier, pour les étapes à venir de ce projet, l'ensemble des missions et des responsabilités du maître d'ouvrage à la RATP.

### Financement du projet

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 à Bercy sont l'État et la Région Île-de-France.

### Le coût 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).

## Le calendrier du projet

