

**Enquête publique du  
17/10 au 22/11/2013  
sur le projet  
d'adaptation des  
stations existantes de la  
ligne 14 du métro  
parisien**

---

**2<sup>E</sup> PARTIE : CONCLUSIONS**

**COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**Serge Le Meulais**

## 4. CONCLUSIONS MOTIVEES

### 4.1 Préambule et rappel de l'objet du projet et de l'enquête publique

En préambule, je tiens à souligner la qualité du travail et des documents fournis par les équipes de la RATP et de la DREIA d'Ile-de-France pour préparer, organiser et accompagner cette enquête publique à mes côtés.

J'ai particulièrement apprécié la réactivité de mes correspondants, y compris dans les mairies d'arrondissements où j'ai tenu mes permanences, pour répondre à mes sollicitations tout au long de ma mission.

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro sous maîtrise d'ouvrage RATP est un projet spécifique, indépendant du projet de prolongement de cette même ligne 14, mais qui devra être mis en œuvre au plus tard à la même date (2018 selon le dernier calendrier connu).

Il vise à aménager les quais des stations pour permettre

- o La protection et l'évacuation de l'ensemble des voyageurs, dont les personnes à mobilité réduite, en moins de 10 minutes en cas de sinistre pour répondre aux normes de sécurité en vigueur.
- o le passage des rames de 6 à 8 voitures et faire face à la forte croissance attendue du nombre de voyageurs à l'horizon 2018-2027: la ligne 14 devra pouvoir à terme transporter un maximum de 40 000 personnes aux heures de pointe contre 30 000 actuellement (les quais ayant été dimensionnés dès l'origine pour des rames de 8 voitures, l'impact des travaux d'aménagement complémentaires au niveau des quais sera peu important pour les usagers et pour l'environnement des stations).

L'enquête publique a porté à la fois sur l'intérêt général du projet (ses objectifs, sa bonne insertion dans son environnement,...) et sur la mise en compatibilité du PLU de Paris.

### 4.2 Historique et déroulement de l'enquête publique

L'organisation de l'enquête publique a respecté la forme prévue par les textes.

Chronologiquement, les principales étapes ont été les suivantes :

- 1<sup>er</sup> juillet 2013 : désignation du commissaire enquêteur et de sa suppléante par le Vice président du Tribunal administratif de Paris

- 11 juillet et le 12 septembre 2013 : réunions préparatoires avec la maîtrise d'ouvrage et l'entité organisatrice (UT75 à la DRIEA IdF) pour se faire présenter le dossier d'enquête publique, finaliser et valider l'organisation de l'enquête et les supports d'information du public

- 24 septembre 2013 : signature de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique
- 30 septembre 2013 : publication de l'avis d'enquête publique dans les deux quotidiens sélectionnés et affichage de cet avis autour des lieux d'enquête
- 17 octobre au 22 novembre 2013 : enquête publique avec 6 permanences du commissaire enquêteur dans les trois mairies retenues (arrondissements impactés par des aménagements en surface des stations) aux dates et heures arrêtées. Elle s'est déroulée dans le calme et sans incident.

#### 4.3 Synthèse des observations recueillies et des réponses du maître d'ouvrage

Le projet avait donné lieu à une consultation préalable organisée par le maître d'ouvrage en juin et juillet 2012, ce qui explique probablement le nombre peu élevé de contributeurs sur les registres ou par courrier : 20 contributeurs dont 3 associations et un duo de conseils de quartiers du 13<sup>e</sup> arrondissement porteur d'une pétition sur le thème le plus cité, bien qu'en dehors du champ du projet, la nécessaire remise en état des *escalators* de la station Olympiades.

Certains contributeurs ayant abordé plusieurs thèmes, c'est au total 49 observations qui ont été consignées sur les registres ou reçues par courrier, dont 17 pour un seul contributeur, riverain du futur accès desservant la gare SNCF de Paris-Bercy et « expert en équipements mécaniques des gares » au sein de cette entreprise.

Le dossier d'enquête a été jugé dans l'ensemble clair, exhaustif et bien illustré par le public qui l'a consulté pendant les permanences.

Les usagers ou riverains que j'ai reçus en mairie et qui n'ont pas consigné leurs observations sur les registres ont recherché des précisions sur l'impact des travaux et sur la configuration des nouveaux accès créés pour les stations Olympiades, Cour Saint-Emillion et Bercy, précisions trouvées dans l'étude d'impact, très complète et bien documentée.

La seule (petite) critique faite sur ce dossier est l'insuffisance de l'échelle de certains schémas illustrant les travaux, les noms des rues étant difficiles à lire.

Les deux objets principaux de l'enquête publique, les impacts sur l'environnement de l'adaptation des stations aux nouvelles normes de sécurité, notamment pour la protection et l'évacuation des personnes à mobilité réduite en cas de sinistre, et la mise en compatibilité du PLU de Paris ont été peu abordés par les visiteurs et autres contributeurs:

- La nécessité de la mise aux normes de sécurité des stations est peu contestable et n'a pas été contestée en dépit de l'expression de craintes parfois vives sur les impacts réels des chantiers, en surface principalement à Bercy avec le projet d'extension concomitant du POPB.
- La modification marginale du périmètre du parc de Bercy au niveau de la station Cour Saint-Emillion se traduit par une mise à jour cartographique d'une planche du

PLU de Paris, mise à jour élaborée en liaison avec les services municipaux concernés et proposée dans la pièce F du dossier d'enquête publique.

Les quelques riverains qui se sont exprimés sur ce sujet se sont déclarés satisfaits des nouveaux accès projetés et de leur bonne intégration en bordure du parc.

L'intérêt général du projet, n'a été remis en cause de manière argumentée, que par un seul intervenant, M. Picciotto. Ce dernier, fidèle contributeur aux enquêtes publiques franciliennes et défenseur opiniâtre de l'amélioration des transports publics de surface (qui serait délaissée au profit du « tout métro »), a rédigé une longue (6 pages manuscrites) contre-proposition visant à améliorer l'offre des autobus autour de la ligne 14.

La RATP s'est engagée à transmettre cette contre-proposition au STIF, responsable, en liaison avec ses partenaires, de l'étude et de la validation des évolutions du réseau d'autobus et de leur financement.

Le projet en lui-même n'étant contesté que par une seule personne, l'enquête publique a surtout servi de tribune à des usagers excédés par les dysfonctionnements récurrents des équipements électromécaniques existants (principalement dans les stations du 13<sup>e</sup> arrondissement) et l'apparente inertie de la RATP face à ces problèmes de maintenance.

Les équipements défaillants sont les escaliers mécaniques et, par voie de conséquence, les ascenseurs, sollicités excessivement par défaut\* et sous-dimensionnés pour ce faire, car normalement réservés aux seules personnes à mobilité réduite.

*\* Nb : J'ai constaté de visu l'immobilisation des escaliers mécaniques, l'exiguïté des ascenseurs de la station Olympiades et leur utilisation par défaut par de trop nombreux usagers lors de ma seconde visite inopinée sur ce site dans l'après-midi du 9 décembre dernier.*

Ces dysfonctionnements exaspèrent les usagers par leur fréquence et leurs délais de remise en état abusifs : de huit mois à plus d'une année d'immobilisation – délai en cours à ce jour – selon les riverains pour un des escalators de la station Olympiades : dans sa réponse<sup>1</sup> la RATP précise que ces équipements, installés en 2007 (année d'ouverture de la station) pour une durée de vie prévue de 25 ans, ont présenté dès leur mise en service « un nombre de pannes de pannes anormalement élevées » (...) relevant « d'un défaut de fabrication des appareils ».

La RATP a décidé de renouveler l'ensemble de ces équipements défaillants en 2014.

<sup>1</sup> Cf. « Observation 1 – Préfecture/DRIEA/UT75 » au § 3.3 *supra*

L'autre motif d'exaspération des usagers est le manque de coordination apparent des opérations de maintenance périodique de ces escaliers mécaniques.

La réponse donnée par la RATP à une utilisatrice excédée de la station Bibliothèque François Mitterrand<sup>2</sup> illustre ce point puisqu'elle (la RATP) « indique que 3 escaliers mécaniques sont actuellement (*i.e.* le 11 décembre), en révision générale (...), avec une remise en fonctionnement envisagée mi-décembre pour l'un, fin décembre pour les deux autres. »

Pour en terminer avec ces problèmes existants dans les stations de la ligne 14, plusieurs usagers ou associations soulignent le besoin d'amélioration de certains cheminements internes qui révèlent des goulots d'étranglement qui, aux heures de pointe, peuvent s'avérer dangereux pour les usagers les plus vulnérables (personnes âgées, enfants non accompagnés,...).

Le besoin d'amélioration de ces cheminements est pris en compte par le projet soumis à enquête au niveau de la station Bercy (nouvelle sortie vers la gare SNCF et élargissement du couloir de correspondance avec la ligne 6) et par la création ou la modification de certains accès aux stations Olympiades et Cour Saint-Emilion.

Il reste à traiter, le cas échéant, dans un autre cadre pour les correspondances des stations Chatelet, Saint-Lazare et Bibliothèque François Mitterrand.

Bien qu'extérieurs au cadre du projet soumis à la présente enquête, ces problèmes récurrents ne doivent pas être négligés par la RATP,

En effet, l'utilisation de ces équipements apparemment fragiles mais de plus en plus nécessaires, va continuer à s'intensifier du fait des évolutions des caractéristiques de la population transportée sur cette ligne très prisée des franciliens (part croissante des personnes âgées, des usagers soumis à des problèmes respiratoires ou en surpoids, des passagers avec des bagages, ...).

Les fortes augmentations attendues de la fréquentation de la ligne 14 à l'horizon 2018 vont se répercuter sur l'utilisation de ces équipements et des cheminements par les usagers avec la mise en exploitation à partir de 2017-2018 des différentes extensions des transports franciliens : Prolongations de la ligne M14 au nord et au sud, nouvelles liaisons avec les réseaux de transport en commun actuels et futurs (autres tronçons du Grand Paris Express, des Bus T zen,...). Ces évolutions programmées imposent de ne pas négliger la maintenance et l'amélioration des matériels existants.

<sup>2</sup> Cf. « Observation 5- 13<sup>e</sup> arrondissement » en date du 15/11 au § 3.3 *supra*

#### 4.4 Conclusion et avis du commissaire enquêteur

En conclusion, la présente enquête publique a respecté la forme et le contenu prévus par les textes, tant dans sa préparation que dans son organisation et son déroulement.

Le projet d'adaptation des stations existantes soumis à cette enquête n'a donné lieu qu'à une seule opposition formelle, opposition qui va bien au-delà du champ de cette enquête car elle remet en cause l'ensemble de la politique des transports franciliens définie dans le cadre du Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Les autres contributeurs individuels et les associations d'usagers ou de riverains n'ont contesté ni l'intérêt général du projet, ni les modifications du pourtour du parc de Bercy dues à l'amélioration des accès de la station Cour Saint-Emilion, modifications marginales mais impliquant une modification cartographique mineure du PLU de Paris.

Les seules restrictions exprimées sur le projet proprement dit concernent les nuisances (inévitables) des futurs travaux et leur durée prévisionnelle (jusqu'à trois ans et demi pour la station Bercy) : cette durée parfois qualifiée d'excessive est justifiée par le maintien de l'exploitation des stations et des circulations en surface tout en contenant limitant au maximum les nuisances (pas de travaux en surface pendant la nuit).

Les principales critiques des contributeurs ont porté sur les dysfonctionnements actuels des équipements électromécaniques des stations et n'entrent pas directement dans le champ du projet et de la présente enquête.

Malgré cette restriction, la maîtrise d'ouvrage a tenu à répondre à toutes les « demandes complémentaires » exprimées par les usagers ou leurs associations représentatives, réponses claires et précises.

Compte-tenu de ces éléments, je donne un **avis favorable** à la poursuite des procédures

- o de déclaration d'intérêt général du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien
- o de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Paris.

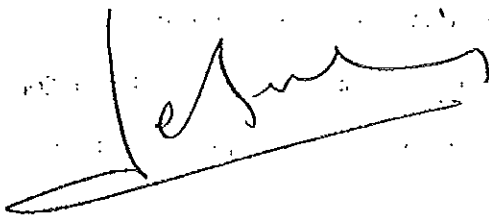
Toutefois, au vu des nombreuses et concordantes observations reçues pendant l'enquête publique sur les dysfonctionnements et/ou indisponibilités récurrents des équipements électromécaniques équipant actuellement ces stations, je souhaite que soient prises en compte **les recommandations suivantes** :

- 1) Remplacer, comme la RATP s'est engagée à le faire, en 2014 les escaliers mécaniques défectueux de la station Olympiades
- 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) 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) 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 trimestriel d'information qualité du STIF.
- 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) Faire une véritable réponse personnalisée à Mme Milleron (Cf. courrier annexé à l'observation 5 du registre du 13<sup>e</sup> arrondissement)
- 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 pallier 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 ?)

Rapport achevé à Paris, le 20 décembre 2013

Le commissaire enquêteur,



Serge Le Méulais