

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

Rapport

Commissaires enquêteurs

Titulaire : Serge Le Meulais

Suppléante : Catherine Marette

Sommaire

1^{ère} PARTIE : RAPPORT

	page
1. Généralités	5
1.1. Preamble	
1.2. Objet de l'enquête	
1.3. Cadre juridique	
1.4. Nature et caractéristiques du projet	
1.5. Composition du dossier d'enquête publique	
2. Organisation et déroulement de l'enquête	7
2.1. Désignation du commissaire enquêteur	
2.2. Modalités de l'enquête	
2.3. Concertation préalable	
2.4. Information effective du public	
2.5. Déroulement et climat de l'enquête	
2.6. Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registre	
3. Analyse et synthèse des observations	11
3.1. Relation comptable des observations	
3.2. Synthèse des observations	
3.3. Notification du procès-verbal des observations au maître d'ouvrage et mémoire en réponse	
Annexe 1 : Tableau résumé des avis exprimés	35
Annexe 2 : Extrait du bulletin d'information du STIF	39
Liste des pièces jointes	41

2^{ème} PARTIE : CONCLUSIONS

Avis et conclusions motivées du commissaire enquêteur

1. GENERALITES

1.1. Préambule

La ligne 14 (ou M14) du métro parisien, mise en service en plusieurs étapes depuis 1998, est intégralement automatisée et permet de transporter quotidiennement près de 500.000 personnes dans des conditions de régularité et de fréquence remarquables,

Sa capacité doit être augmentée en passant de 6 à 8 voitures par rame ce qui permettra de transporter un maximum de 40.000 voyageurs aux heures de pointe à partir de 2018 (actuellement, la capacité maximale possible en optimisant la fréquence des rames est de 30.000 voyageurs à l'heure).

La ligne 14 pourra ainsi faire face à la forte évolution attendue du nombre de voyageurs due à la croissance naturelle du trafic et à la mise en exploitation d'importants chantiers ou projets l'impactant directement : prolongement de la M14 à Mairie de Saint-Ouen en 2018, autres prolongements et connexions dans le cadre du projet du Grand Paris Express, les années suivantes.

L'augmentation prévue du trafic et la mise en place des nouvelles rames rendent nécessaire l'adaptation des stations existantes pour permettre l'évacuation de l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre et répondre aux nouvelles normes de sécurité relatives à l'évacuation des personnes à mobilité réduite (PMR) dont les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR).

1.2. Objet de l'enquête

L'enquête publique, menée dans le cadre de la procédure de déclaration, par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)¹, du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 (projet RATP « M14 ASE ») porte sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Paris.

Cette mise à niveau du PLU de Paris est imposée par la modification des accès de la station *Cour Saint-Emilion*, accès situés sur le contour du parc de Bercy, espace boisé classé.

¹ Ce projet relève de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et la RATP. Le STIF a confié l'ensemble des missions et des responsabilités du maître d'ouvrage à la RATP pour la suite des études et la réalisation du projet conformément à l'article L. 1241-4 du Code des transports.

1.3. Cadre juridique

Deux éléments justifient l'ouverture de cette enquête publique, conformément à l'article 123.1 du code de l'environnement:

- 1) Par décision en date 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.
- 2) La modification de l'espace boisé classé du Parc de Bercy entraîne une mise en conformité du PLU de Paris (Révision dite allégée au titre de l'article L123-13-II du Code de l'urbanisme),

L'enquête publique, ouverte et organisée par l'arrêté n° 20133267-0003 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris en date du 24 septembre 2013², a été réalisée du jeudi 17 octobre au vendredi 22 novembre inclus conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du Code de l'environnement (notamment des articles L.123-1 et suivants) et du Code de l'urbanisme.

1.4. Nature et caractéristiques du projet

Le projet soumis à l'enquête publique consiste en l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien pour

- permettre l'exploitation de la ligne par des rames passant de 6 à 8 voitures et
- répondre aux normes de sécurité³ en vigueur depuis 2007 pour les établissements de type gare recevant du public, notamment pour la protection et l'évacuation des personnes à mobilité réduite, dont les utilisateurs de fauteuil roulant, en cas de sinistre

Cette adaptation des stations va se traduire par

- 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 la station *Madeleine*
- la création de zones hors sinistre en station pour les stations de *Saint-Lazare*, *Madeleine* et *Pyramides*
- l'aménagement d'espaces d'attente sécurisés pour les personnes à mobilité réduite dans les neuf stations existantes.

² Cf. pièce jointe n°1

³ Ces normes visent à permettre la protection et l'évacuation de 2500 passagers (capacité de deux rames de 8 voitures stoppées en station) en moins de 10 minutes

1.5. Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique⁴, exhaustif et bien documenté, est composé des pièces listées à l'article R123-8 du Code de l'environnement et des avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet M14 ASE, complétés par un plan de situation :

Pièce A : Informations juridiques et administratives

Pièce B : Plan de situation

Pièce C : Etude d'impact sur l'environnement

Pièce D : Avis émis sur le projet

- Décision du 25/2/2013 de l'Autorité environnementale (AE) après examen au cas par cas, de soumettre le projet à étude d'impact
- Avis délibéré du 24/7/2013 de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact présentée par la RATP
- Mémoire de la RATP en réponse à cet avis délibéré de L'AE
- Décision préfectorale du 3/6/2013 exonérant le projet d'une évaluation environnementale
- Procès-verbal de la réunion du 5/6/2013 des personnes publiques associées.

Pièce E : Evaluation économique et sociale du projet

Pièce F : Mise en compatibilité du PLU de Paris.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. Désignation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur titulaire et sa suppléante ont été désignés par décision n° E13000020/75 du 1^{er} juillet 2013 du Vice-président du tribunal administratif de Paris⁵.

2.2. Modalités de l'enquête

Le commissaire enquêteur et sa suppléante ont participé à 2 réunions préparatoires les 11 juillet et 12 septembre 2013 sous l'égide de l'Unité territoriale de Paris (UT75) à la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF).

⁴ Cf. pièces jointes n° 2, 3 et 4

⁵ Cf. pièce jointe n° 5

Après la présentation du projet M14 ASE par l'équipe de projet de la RATP, les modalités de l'enquête publique ont été précisées par les participants et validées par le commissaire enquêteur titulaire

L'arrêté préfectoral n° 2013267-0003 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et son organisation selon ces modalités a été signé le 24 septembre 2013.

A la demande du commissaire enquêteur, une visite des 4 stations les plus impactées par le projet (*Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy et Madeleine*) a été organisée le 2 octobre sous la conduite du responsable de projet RATP.

A cette occasion, les participants ont pu se faire présenter les aménagements de sécurité envisagés et constater la présence des affiches d'information légales à l'entrée des stations, quinze jours avant le début de l'enquête.

2.3. Concertation préalable

L'enquête publique d'octobre-novembre 2013 a été précédée en juin-juillet 2012 d'une concertation préalable⁶ auprès des personnes physiques et morales concernées par le projet (usagers, riverains, acteurs socio-économiques et collectivités locales) au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

Cette concertation préalable s'est traduite par une participation active des usagers puisque 103 avis ont été exprimés sur les différents supports mis à leur disposition par la RATP avec l'aval de la Ville de Paris :

- 67 sur le site internet dédié
- 29 par courrier sur les coupons T attachés aux plaquettes d'information
- 7 sur les registres ouverts dans les 5 mairies d'arrondissement concernées

Les avis exprimés ont été dans leur grande majorité favorables au projet (un seul avis contraire) et ont permis à la maîtrise d'ouvrage d'y apporter deux améliorations substantielles prenant en compte les souhaits des riverains et usagers :

- Le déplacement de la sortie secondaire prévue à la station *Olympiades* pour mieux desservir la zone la plus peuplée du quartier et en sécuriser l'accès (il ne sera plus nécessaire de traverser la rue de Tolbiac pour les usagers concernés)
- L'optimisation de l'accès secondaire et des circulations de transit à la station *Bercy* pour améliorer la liaison avec la gare SNCF de Paris-Bercy et la correspondance avec la ligne 6 du métro.

⁶ Cf. l'intégralité du bilan de la concertation préalable en pages 76 à 120 de la pièce jointe n°2

2.4. Information effective du public

Le public a été informé de l'objet et des modalités de l'enquête publique au moins quinze jours avant son ouverture, par les voies légales ou réglementaires (cf. l'article R.123-11 du Code de l'environnement) :

- publication de l'avis d'enquête publique dès le 30 septembre 2013 dans les deux quotidiens régionaux choisis, Le Parisien et Libération, avec un rappel le 18 octobre 2013⁷
- pose le même jour des affiches réglementaires conformes à l'arrêté ministériel du 24/4/2012⁸: autour des mairies des 1^{er}, 8^e, 9^e, 12^e et 13^e arrondissements, aux accès des stations de la ligne 14 (en surface uniquement) et à la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête.
- insertion de l'avis d'enquête sur le site internet de la préfecture www.ile-de-france.gouv.fr.

La présence des affiches réglementaires a été constatée par voie d'huissier avant l'ouverture de l'enquête publique (dès le 1^{er} octobre 2013) et immédiatement après la clôture, le lundi 25 novembre⁹.

La société Publilégal a procédé à ce contrôle après une semaine d'enquête, le 25 octobre¹⁰, et a remplacé immédiatement les 10 panneaux disparus à l'extérieur des stations.

La RATP a complété cette information obligatoire par différents supports présentés dans son « Bilan de la démarche d'information et de communication »¹¹ établi le 3 décembre 2013 :

- l'affichage du 3 au 16 octobre (avant le début de l'enquête) du support d'information générique (affiches au format 62 x 100 cm) annonçant l'enquête, dans l'ensemble du réseau métro-RER de la RATP (accès et quais)
- le dépôt du dépliant d'information reproduit en pièce jointe n° 15 dans les boîtes aux lettres des riverains des stations en travaux
- une exposition présentée dans les 5 mairies d'enquête (panneaux de format 80 x 200 cm)
- la mise à disposition des usagers de la ligne 14 et du public des mairies concernées d'une synthèse¹² en 12 pages, du dossier d'enquête publique, synthèse présentée et approuvée lors de la réunion préparatoire du 12/9/2013

⁷ Cf. pièces jointes n° 6 à 9

⁸ Arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

⁹ Cf. pièces jointes n° 10 et 13

¹⁰ Cf. pièces jointes n° 11 et 12

¹¹ Cf. pièce jointe n° 14

¹² Cf. pièce jointe n° 16

- la mise à jour du site dédié au projet www.adapter-les-stations-existantes-de-la-ligne14.com.

2.5 Déroulement et climat de l'enquête publique

Les permanences du commissaire enquêteur se sont tenues aux jours et heures annoncés dans les différents supports d'information dans les mairies des 9^e, 12^e et 13^e arrondissements, dont les stations sont les plus impactées par les aménagements, à raison de deux permanences par mairie, à des horaires permettant de toucher tous les publics, notamment les usagers actifs :

- une permanence en fin de journée, le jeudi, jour de fermeture tardive des mairies, de 15h30 à 18h30 ou de 16h à 19h.
- une seconde de 10h à 13h, un jour différent du jeudi.

L'information du public et les permanences ont été correctement organisées par les mairies concernées. Une seule difficulté (mineure) à signaler: le (re)positionnement dans l'accueil des mairies des grands panneaux d'affichage (format 60 x 200) a été parfois délicat, ces supports étant peu pratiques à déplacer et encombrants dans des locaux parfois occupés par d'autres expositions..

Ces permanences se sont déroulées dans le calme et sans incident.

Deux avis d'associations, une lettre d'usager et une pétition initiée par deux conseils de quartier m'ont été remises pendant mes permanences à la Mairie du 13^e arrondissement.

2.6 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des registres

Les registres¹³ de la préfecture, siège de l'enquête, et ceux des mairies des 1^{er}, 8^e, 12^e et 13^e arrondissements m'ont été remis à domicile, pour clôture, par la société Publilégal le lundi 25 novembre à 14h.

Le registre de la mairie du 9^e arrondissement a été, par erreur, adressé par courrier à la préfecture de Paris (DREIA/UT75), siège de l'enquête, par le service municipal concerné. La confirmation de la présence d'une seule observation (duplicquée lors de ma permanence du 21 novembre) sur le registre de cette mairie m'a été donnée par la responsable de ce service le mardi 26/11 à 15h 20, via le secrétariat de l'UTEA75, service organisateur de l'enquête.

¹³ Cf. originaux de ces registres en pièces jointes n° 17 à 22