

Un dernier courrier d'association reçu et enregistré à la préfecture le 22 novembre, dernier jour de l'enquête, et communiqué tardivement à la responsable du service organisateur, m'a été transmis le mardi 26/11 à 11h 20 par l'UTEA75,

Les responsables des services de la Préfecture, Siège de l'enquête, et des cinq mairies d'arrondissement concernés par l'affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête publique ont certifié la présence de cet affichage à la porte de leurs administrations respectives pendant toute la durée de l'enquête¹⁴.

3. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

3.1 Relation comptable des observations recueillies

Au total, 20 contributions exploitables ont été recueillies sur les registres et par courrier :

- Préfecture : 3 contributions reçues par courrier dont 1 avis émanant d'une association
- Mairie du 9e : 1 contribution d'un usager consignée
- Mairie du 12e : 7 contributions d'usagers dont 2 sur le même thème rédigées en plusieurs fois par une seule personne (M. Picciotto)
- Mairie du 13e : 9 contributions consignées dont deux courriers d'associations et une pétition

Toutes ces contributions ont été subdivisées lorsqu'elles comportaient plusieurs observations et numérotées par mes soins : après cette opération, le nombre total d'observations recueillies est de 49 observations se répartissant comme suit :

- Préfecture : 8 observations dont 5 émanant d'une association
- Mairie du 9e : 1 observation d'un usager
- Mairie du 12e : 24 observations d'usagers
- Mairie du 13e : 16 observations consignées dont 7 émanant d'associations ou assimilés

3.2 Synthèse des observations

Le dossier d'enquête publique a été généralement jugé clair et bien illustré, mais la richesse et les inévitables redondances de l'étude d'impact ont parfois complexifié la recherche d'informations du public (cf. notamment les nombreuses questions du « riverain averti », de la nouvelle sortie vers la gare SNCF de Bercy).

¹⁴ Cf. pièces jointes n° 23 à 28

Quelques riverains des stations Olympiades et Bercy ont exprimé des réserves sur le manque de lisibilité (nom des rues, emplacement exact des futures emprises) de certains schémas concernant les travaux (cf. pages 298 à 303 de l'étude d'impact).

L'utilité du projet n'a été remise en cause que par un seul rédacteur, fidèle contributeur des enquêtes publiques franciliennes et sempiternel défenseur des transports en commun de surface, M. Picciotto.

Les autres personnes physiques et morales qui se sont exprimées par écrit (ou de vive voix lors de mes permanences) sur le projet d'amélioration des stations existantes de la ligne 14 lui ont été favorables, en dépit de critiques ou de craintes parfois vives sur les impacts réels des chantiers, principalement à Bercy avec le projet d'extension concomitant du POPB.

L'objectif principal du projet, la sécurisation des stations en cas de sinistre, notamment pour les personnes à mobilité réduite, a été très peu abordé, personne ne remettant en cause sa nécessité.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris a été consulté par quelques riverains du Parc de Bercy : il n'a donné lieu à aucune critique, ses impacts sur le parc étant très marginaux et les nouveaux accès bien intégrés à leur environnement immédiat..

L'enquête publique a surtout servi de tribune à des usagers mécontents de l'existant et excédés par l'apparente inertie de la RATP face à des problèmes récurrents de maintenance des équipements mécaniques.

Les critiques les plus fréquemment exprimées ne concernent pas en effet directement le projet : elles sont relatives aux dysfonctionnements des équipements électromécaniques existants, (principalement dans les stations du 13^e arrondissement) et au besoin d'amélioration de certains cheminements:

- Les équipements défaillants sont les escaliers mécaniques et, par voie de conséquence, les ascenseurs. 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.
- les cheminements internes aux stations, principalement au niveau des correspondances (Châtelet, Saint-Lazare, Bibliothèque François Mitterrand,...), contiennent des goulots d'étranglement qui, aux heures de pointe, peuvent s'avérer dangereux pour les usagers les plus vulnérables.

La typologie des observations reprises sur les tableaux récapitulatifs de l'annexe 1 vise surtout à différencier celles qui concernent directement le projet ASEM14 (types BA, CD, CP et RP) de celles qui signalent des dysfonctionnements existants, des besoins d'amélioration complémentaires ou l'incidence de projets extérieurs menés en parallèle (PM et OC).

Les observations les plus nombreuses et les plus précises (critiques du contenu ou de la présentation, demandes de précisions,...) émanant d'un seul rédacteur sont celles d'un riverain de la future sortie desservant la Gare SNCF de Paris-Bercy (cf. observations n° 4-1 à 4-17 du tableau du 12^e arrondissement en annexe 1).

Ce riverain n'a pas souhaité laisser ses coordonnées sur le registre, mais il a précisé au fil de son (long) examen du dossier à la fois son lieu de résidence - il s'exprimait en son nom et à celui d'habitants de son immeuble, situé à l'angle sud-est du carrefour des rues de Bercy et Corbineau - et d'immeubles voisins, et sa profession (responsable MOA au sein d'une grande entreprise ferroviaire, spécialisé dans les équipements des gares en escaliers mécaniques et ascenseurs).

3.3 Notification par le commissaire enquêteur du procès-verbal des observations au maître d'ouvrage et mémoire en réponse

Le procès-verbal de synthèse des observations du public a été présenté le 28/11/2013 à la maîtrise d'ouvrage RATP qui a répondu le 12/12/2013 par un mémoire repris intégralement ci-après (la numérotation des observations est celle qui figure sur les registres joints au présent rapport et dans les tableaux récapitulatifs en annexe).

MEMOIRE EN REPONSE DE LA RATP

Préambule des réponses aux questions du (public présentées par le) commissaire enquêteur

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La plupart des avis inscrits dans les registres ou reçus par courrier relèvent de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique. La RATP rappelle que 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.

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).

Ainsi, le dimensionnement des nouveaux ouvrages d'accès ou issues et des aménagements en station, tels que 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.

Avis du commissaire enquêteur :

Cette réponse en préambule rappelle que, pour la maîtrise d'ouvrage, l'objectif (réglementaire) principal de ce projet est la mise en sécurité des espaces des stations et l'évacuation des personnes à mobilité réduite en cas de sinistre.

La RATP considère que le traitement des dysfonctionnements et insuffisances existants en service normal, notamment au niveau des équipements mécaniques, relève de la maintenance de ces équipements et n'entre pas dans le champ de ce projet.

Malgré cette restriction, la maîtrise d'ouvrage a tenu à répondre à toutes les « *demandes complémentaires* » exprimées par les usagers ou leurs associations représentatives sur ce thème très sensible.

Je remercie l'équipe de projet pour la clarté et la précision des informations apportées à ces demandes complémentaires.

Je prends acte de cette limitation du champ du projet.

Ce choix doit cependant conduire la RATP à ne pas sous-estimer l'importance des actions de maintenance à mener d'ici à 2018 pour remédier efficacement et durablement aux problèmes récurrents signalés par les usagers, problèmes amplifiés aux heures de pointe, et qui peuvent mettre en cause la sécurité des personnes les plus fragiles en cas d'engorgement des sorties.

1. Observations Préfecture / DRIEA/UT75

Observation 1 - Préfecture /DRIEA/UT75

Olympiades : Escalator en panne depuis hiver dernier, ascenseur Insuffisant, détériorations diverses

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cet avis relève de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique (voir préambule).

Pour cette demande complémentaire la RATP apporte les informations suivantes :

Les escaliers mécaniques ont été installés en 2007 avec une durée de vie prévue de 25 ans. Cependant, dès la mise en service de la station, les équipements ont présenté un nombre de pannes anormalement élevées. Après expertise, il s'avère que ces pannes relèvent d'un défaut de fabrication des appareils. C'est la raison pour laquelle la RATP n'a pas été en mesure de remettre en service ces appareils dans les délais habituels.

En conséquence, la RATP a décidé de renouveler, de façon anticipée, l'ensemble de ces équipements de la station Olympiades en 2014. Cette décision assure que la RATP est mobilisée pour apporter aux voyageurs la qualité de service qui leur est due.

Elle indique de plus que l'ensemble du parcours entre les quais et la surface est mécanisé par ascenseurs, sur la base des standards d'aménagement de l'accessibilité par ascenseurs de la ligne 14 existante.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces précisions de la RATP illustrent le délai anormalement long de traitement des pannes graves affectant certains escaliers mécaniques : si le remplacement de l'équipement défaillant à la station Olympiades est effectivement réalisé en 2014 (?), il aura fallu pas moins de 7 ans pour y remédier !

Le faible dimensionnement des ascenseurs, normalement destiné aux seules personnes à mobilité réduite, ne permet pas compenser l'indisponibilité trop fréquente des *escalators*.

Observation 2 - Préfecture /DRIEA/UT75

Observation 2-1 - Préfecture /DRIEA/UT75

Fluidifier échanges passagers à Bercy (créer correspondance M6 sans escaliers) et à Saint-Lazare (ascenseurs grande capacité vers trains banlieue).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Station Bercy

Le projet d'adaptation de la station Bercy présenté à l'enquête publique prévoit au niveau de l'accès principal situé Place du Bataillon du Pacifique une amélioration des circulations voyageurs depuis les quais de la ligne 14, d'une part vers l'accès en surface et d'autre part entre les quais de la ligne 14 et les quais de la ligne 6 (élargissement des circulations de correspondance notamment).

Station Saint-Lazare

Cet avis relève de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique (voir préambule).

Pour cette demande complémentaire la RATP apporte les informations suivantes :

Actuellement les circulations des voyageurs de la station Saint-Lazare M14, depuis les quais vers l'accès principal situé Cour de Rome, permettent d'assurer les correspondances vers la SNCF mais aussi les correspondances vers les lignes Eole, ligne 12, ligne 13, ligne 3, qui sont chacune desservies à des niveaux d'échanges différents. C'est la raison pour laquelle plusieurs paliers d'échanges sont nécessaires.

Les différentes contraintes relatives à la présence de nombreux réseaux concessionnaires dans le sous-sol et la configuration des espaces-voyageurs existants ne permettent pas d'envisager l'implantation complémentaire d'ascenseurs de grande capacité.

Un parcours mécanisé par ascenseurs entre les quais de la ligne 14 et la cour de Rome permet de rejoindre la gare SNCF. Celui-ci est équipé selon les standards d'aménagement de l'accessibilité par ascenseurs de la ligne 14 existante. Les conditions de circulation des voyageurs depuis les quais vers les accès et correspondances ne sont pas de nature à entraîner des risques vis-à-vis de la sécurité des voyageurs dans les espaces.

Observation 2-2 - Préfecture /DRIEA/UT75

Créer une sortie Cour Saint-Émilion vers Tramway

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cet avis relève de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique (voir préambule).

Pour cette demande complémentaire la RATP apporte les informations suivantes :

La création d'une sortie supplémentaire rue François Truffaut et l'élargissement de l'accès principal par un escalier fixe implanté rue de l'Ambroisie répond à l'objectif du projet (mise en sécurité des espaces) et de plus renforce la desserte de ce quartier dense en logements et emplois, comprenant de grands équipements de loisirs.

La réalisation d'une sortie à la station cour Saint-Émilion permettant de rejoindre le tramway à la station Baron-le-Roy, conduirait à la réalisation d'un long couloir en sous-sol de près de 500 m. Ce type d'aménagement n'est pas privilégié par la maîtrise d'ouvrage car il génère un fort sentiment d'insécurité. Pour répondre aux conditions d'évacuation des voyageurs en cas de sinistre, ce qui est l'objectif du projet, les aménagements ont été conçus avec des circulations les plus courtes et les plus directes possibles. Pour rejoindre le tramway à la station Baron-le-Roy, un cheminement piéton en traversant Bercy-Village est privilégié.

Observation 3 - Préfecture /DRIEA/UT75

Observation 3-1 - Préfecture /DRIEA/UT75

Association Saint-Denis Transports ; Se félicite du nouvel accès mais demande de créer un véritable accès entre le hall de la gare SNCF de Bercy et les stations de métro des lignes 6 et 14

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Des études portant sur l'amélioration de l'intermodalité entre la gare Paris-Bercy et les lignes 6 et 14 ont été réalisées par la RATP et sous la conduite du STIF en 2008 et 2009. Celles-ci n'ont pas permis d'envisager la réalisation d'une correspondance en sous-sol depuis la gare Paris-Bercy vers les lignes 6 et 14 (contraintes techniques très importantes liées à la présence

de nombreux concessionnaires et obstacles en sous-sol, coût très élevé, délais de réalisation très longs).

Le présent projet, propose la réalisation d'un accès secondaire rue de Bercy, en lien direct de surface avec le parvis de la gare sur son versant sud. Afin d'améliorer l'intermodalité et l'accessibilité de la gare en surface, cet accès a été optimisé par un parcours mécanisé par ascenseurs et escaliers mécaniques en plus des escaliers fixes implantés au plus près de la gare Paris-Bercy à l'angle des rues de Bercy et Corbineau. Ces aménagements complémentaires de l'accès secondaire de la station relèvent de financements complémentaires venant de l'Etat et de la Région d'Ile-de-France.

De plus, pour assurer une continuité de cette intermodalité sur les espaces publics extérieurs, des aménagements complémentaires (à ce dispositif) seront réalisés sur la voie publique et le talus du parvis de la gare respectivement par la Ville de Paris et la SNCF. Des études pilotées par le STIF sont en cours pour définir la nature de ces aménagements complémentaires (élargissement des trottoirs, optimisation des sens de circulation pour renforcer la sécurité piétonne, aménagement du talus...).

Observation 3-2 - Préfecture /DRIEA/UT75

Association Saint-Denis Transports : Adapter le nombre de rames en circulation pour conserver la fréquence de passage lors du prolongement de la ligne

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cet avis relève de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique (voir préambule).

Pour cette demande complémentaire la RATP apporte les informations suivantes :

Afin d'augmenter la capacité de la ligne prolongée, les matériels roulants 6 voitures seront progressivement remplacés par du matériel roulant à 8 voitures.

De plus, la fréquence des rames sera progressivement adaptée afin d'offrir l'offre de service requise pour les différents prolongements de la ligne 14.

Observation 3-3 - Préfecture /DRIEA/UT75

Association Saint-Denis Transports : Conserver toutes les stations ouvertes pendant les travaux.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage indique que toutes les stations de la ligne 14 sont maintenues ouvertes pendant les travaux comme indiqué dans le dossier d'enquête publique.

Observation 3-4 - Préfecture /DRIEA/UT75

Association Saint-Denis Transports : Prolonger la M14 nord jusqu'à la station Stade de France-St-Denis (RER D)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne concerne pas le projet présenté à l'enquête publique. Le projet de prolongement à Pleyel est sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand-Paris.

Observation 3-5 - Préfecture /DRIEA/UT75

Association Saint-Denis Transports : Mettre en place un comité de suivi des chantiers avec toutes les parties prenantes

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, la maîtrise d'ouvrage rappelle que lors de la phase chantier une information régulière des riverains sera mise en œuvre sur l'évolution des étapes du chantier. Des actions d'information spécifique seront également mises en place auprès des élus, associations, riverains du chantier, habitants, commerçants, entreprises et des voyageurs des réseaux de métro et d'autobus. Un agent de proximité accompagnera le chantier sur le terrain en faisant le lien entre riverains, collectivités et entreprises de travaux.

2. Observations 9^{ème} arrondissement

Observation 1 – 9^{ème} arrondissement

Fluidifier flux entrants/sortants à Saint-Lazare entre M14 et gare SNCF

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Se reporter à la réponse à l'observation 2-1 Préfecture.

3. Observations 12^{ème} arrondissement

Observation 1 – 12^{ème} arrondissement

Consultation pour précisions (trouvées dans dossier)

N'appelle pas de réponse de la part de la maîtrise d'ouvrage.

Observation 2 – 12^{ème} arrondissement

Étendre les horaires de fonctionnement - Bonne adéquation à l'environnement

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le STIF définit le service aux usagers (horaires d'ouverture des stations, horaires de fonctionnement lignes). Pour la ligne 14 et les autres lignes du réseau de métro, les horaires de fonctionnement ont été étendus avec un dernier train arrivant dans leur terminus à 2h15 les vendredis soirs, samedis soirs et veilles de jour de fête. Cette extension d'horaires est intervenue suite à une décision du Conseil du STIF en date du 5 avril 2006 concernant le seul réseau ferré - métro mais aussi les lignes de bus de banlieue de la RATP en correspondance avec ce réseau.

Observation 3 – 12^{ème} arrondissement

Projet obsolète ; il faut développer l'offre de bus

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cet avis relève de thématiques qui ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique (voir préambule).

Pour cette demande complémentaire la RATP apporte les informations suivantes :

La RATP indique qu'il est du ressort du STIF, en liaison avec les collectivités, les associations et les transporteurs, d'étudier les évolutions du réseau de transport en commun en termes d'offre et de restructuration du réseau d'autobus. Le conseil du STIF approuve les évolutions du réseau et leur financement. Une étude est actuellement en cours concernant les évolutions du réseau et leur financement.

Néanmoins, le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 ne venant pas modifier l'offre de transports, il ne sera pas procédé à une modification du réseau de bus dans ce cadre.

La RATP a pris bonne note des demandes concernant les différentes lignes de bus dans Paris et en banlieue et les transmettra au STIF.

Avis du commissaire enquêteur :

La réponse de la maîtrise d'ouvrage permet de rappeler « qui fait quoi ? » dans la gouvernance des transports franciliens.

Observation 4 – 12^{ème} arrondissement

Observation 4. 1 – 12^{ème} arrondissement

Impact acoustique escalators en exploitation non pris en compte

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'étude acoustique a pris en compte des niveaux sonores pour les escaliers mécaniques correspondant à un escalier mécanique en fonctionnement après plusieurs mois d'utilisation et comparable à celui de la rue de Bercy à la station Gare de Lyon M14.

Pour la modélisation un niveau de 68 DbA à 1 m a été retenu.

Observation 4.2 – 12^{ème} arrondissement
Information partielle riverains

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'avis d'enquête publique a :

- d'une part, été publié dans la presse (le Parisien 75 et libération) les 30 septembre et 18 octobre 2013)
- d'autre part, été affiché par les mairies d'arrondissement (des 1er, 8e, 9e, 12e et 13e arrondissements) et par la RATP sur les sites du projet à proximité des stations de la ligne 14.

Ce dispositif légal a fait l'objet de constats d'huissier.

De plus, la RATP a notamment mis en place un affichage d'information complémentaire dans toutes les stations de la ligne 14, des panneaux d'exposition en mairie des arrondissements concernés et a diffusé des dépliants dans les boîtes aux lettres des riverains.

Observation 4.3 – 12^{ème} arrondissement
Nouvelle sortie Bercy côté gare : quid de l'équipement sanitaire déposé ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme il est indiqué dans le dossier d'enquête publique, le repositionnement des mobiliers urbains sur trottoir sera étudié en lien avec les services de la ville de Paris : la sanisette sera restituée le plus proche possible de son emplacement initial à l'issue des travaux.

Observation 4.4 – 12^{ème} arrondissement
Impact travaux sur flux piétons non précisé

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, l'ensemble des emprises de travaux en voirie et des plans de phasage des travaux du projet ont été étudiés en concertation avec les gestionnaires de voiries de la Ville de Paris et les services de l'Etat de façon à maintenir des