

cheminements piétons continus contournant les installations de chantier et toujours empruntables durant les travaux. Ceci est le cas du trottoir pair de la rue de Bercy. De plus, le projet a été conçu de manière à limiter au maximum les emprises travaux sur les cheminements piétons en termes de largeur et de durée.

Observation 4.5 – 12^{ème} arrondissement

Emprise nouveaux escalators sur trottoir minimisée sur photomontage p. 291

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le photomontage respecte le gabarit des escaliers mécaniques implantés dans les accès métro de la ligne 14. Il présente un cheminement piéton accessible et continu entre l'accès métro d'une part et les terrasses des restaurants d'autre part.

Observation 4.6 – 12^{ème} arrondissement

Étude acoustique nuisances validée par un organisme extérieur ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'étude « Bruit et Vibrations » a été réalisée par le bureau d'étude de la RATP Innovation et Développement Durable Entité Acoustique et Vibrations.

Ce bureau d'étude conduit des études acoustiques et vibratoires, il est certifié ISO9001. Il participe régulièrement à des groupes de travail avec l'AFNOR, chargés de la préparation des normes et de la pré-règlementation (notamment la définition de méthodes de mesure), avec le CSTB (notamment élaboration de méthodes de modélisation) dans les domaines acoustiques et vibratoires.

A titre d'exemple, la RATP indique ci-dessous quelques références de prestations réalisées :

MOA	Prestations
SNCF	Etude des propriétés physiques d'un sol à proximité d'une ligne LGV et d'une ligne classique et transmission de savoir faire sur la mise en place d'une méthode SASW (expertise sur la conception de la source, dimensionnement du matériel, emplacement des points de mesure, etc...)
ALSTOM	Etude d'impact acoustique pour le tramway d'Alger, Ligne Est
Etat	Etablissement des cartographies sonores des tronçons aériens de la RATP et des ICPE

Avis du commissaire enquêteur :

L'expertise reconnue de son propre bureau d'étude ne dispense pas la RATP d'une validation par un organisme extérieur indépendant.

Observation 4. 7 – 12^{ème} arrondissement

Couverture des sorties extérieures pour réduire les nuisances sonores, prévue ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Ainsi qu'indiqué dans le dossier d'enquête publique, les simulations acoustiques ont démontré que la réglementation acoustique est respectée pour l'ensemble des futurs escaliers mécaniques des nouveaux accès et sortie à Bercy, Cour Saint – Emilion, et Olympiades.

Le projet n'a donc aucun impact acoustique sur l'environnement d'un point de vue réglementaire.

En ce qui concerne les impacts vibratoires, les simulations ont démontré que la réglementation est respectée pour l'ensemble des futurs escaliers mécaniques des nouveaux accès et sorties à Bercy, Cour Saint – Emilion, et Olympiades. Le projet n'a donc aucun impact acoustique d'un point de vue réglementaire. Toutefois, comme un léger dépassement de 10dB, par rapport à l'état initial, dans la bande de fréquence de 31,5Hz uniquement, a été constaté, un point de vigilance est à titre préventif recommandé : au 102, rue de Bercy (PT11). Il est donc recommandé la mise en œuvre d'un dispositif anti-vibratile adapté, de façon à rester en dessous du bruit vibratoire ambiant actuel, évitant ainsi de dégrader la situation actuelle, alors même que les seuils réglementaires sont bien respectés par le projet.

Avis du commissaire enquêteur :

Le respect des normes vibratoires réglementaires ne suffit pas toujours à rassurer les futurs riverains, surtout si ces normes sont mesurées par un bureau « maison ».

En recommandant « la mise en œuvre d'un dispositif anti-vibratile adapté » au seul endroit sujet à un « léger dépassement » ponctuel, la maîtrise d'ouvrage fait preuve d'une prudence méritoire. Elle ne devrait cependant pas écarter définitivement l'option de couverture des sorties proposée par le contributeur, option qui, selon lui, permet également de protéger les équipements électromécaniques et de prolonger leur durée d'utilisation (rappel : ce riverain anonyme s'est présenté pendant la permanence, comme spécialiste de ce type d'équipements dans les gares SNCF).

Observation 4. 8 – 12^{ème} arrondissement

Pas de mention des aménagements et des flux apportés par la gare SNCF de Bercy dans le dossier.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les voyageurs entrants/sortants à la station Bercy M14 prennent en compte les flux apportés par la l'évolution de l'offre SNCF à la gare de Paris-Bercy.

Les études de trafic ont fait l'objet d'une double modélisation, d'une part avec le modèle Global de la RATP et d'autre part avec le modèle Antonin2 du STIF.

Observation 4. 9 – 12^{ème} arrondissement

Absence d'escalators entre 2 paliers sur le projet de nouvelle sortie, côté gare SNCF.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La présence du tunnel de la ligne 14 ne permet pas une mécanisation complète par escaliers mécaniques du parcours entre les quais et la rue de Bercy, soit sur une dénivelée de 1,80 m, comprise entre la mezzanine et la salle des billets, pour les voyageurs en provenance du quai Saint-Lazare.

La RATP indique qu'un parcours mécanisé par ascenseurs est proposé entre les quais et le trottoir.

Observation 4.10 – 12^{ème} arrondissement

Accès « Place du Bataillon » : augmentation des unités de passages (flux?) non prévue sur escaliers fixes et mécaniques ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, au niveau de l'accès principal de la station Bercy l'ensemble du parcours (escaliers fixes et espaces de circulation) entre les quais de la ligne 14 et la place du Bataillon du Pacifique est élargi.

Observation 4.11 – 12^{ème} arrondissement

Pas d'indication sur l'augmentation des dispositifs de contrôle.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le dimensionnement des dispositifs de contrôle a bien pris en compte l'augmentation des flux voyageurs en station.

Observation 4.12 – 12^{ème} arrondissement
Guichets prévus sur l'accès côté gare ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les guichets avec vente manuelle de billets sont implantés au niveau de l'accès principal place du Bataillon du Pacifique, l'accès secondaire rue de Bercy sera équipé d'équipements automatiques de ventes de titre de transports.

Observation 4.13 – 12^{ème} arrondissement
Impact des effets cumulés du projet avec celui du POPB non précisé.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'analyse des effets cumulés du projet avec les projets connus a été faite conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement sur la base suivante :

Les projets à considérer dans le cadre des impacts cumulés sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique;

- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Le projet de POPB n'entre pas dans ces catégories, c'est la raison pour laquelle il n'est pas indiqué dans le chapitre 6 de l'étude d'impact « Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ».

Le projet du POPB a été présenté dans le chapitre 2 de l'étude d'impact « Analyse de l'état initial du site et de son environnement » au titre des projets présents dans l'aire d'étude.

De plus, la RATP précise qu'un comité de pilotage associant les élus du 12^{ème} arrondissement et les responsables des projets, dont le projet de rénovation du POPB, a été mis en place afin de coordonner les études et interventions entre les différents projets.

Observation 4.14 – 12^{ème} arrondissement
Quid de la gestion des flux riverains, POPB et gare SNCF pendant les travaux ?

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

cheminements piétons continus contournant les installations de chantier et toujours empruntables durant les travaux. De plus, le projet a été conçu de manière à limiter au maximum les emprises des travaux sur les cheminements piétons en termes de largeur et de durée.

Les flux piétons entre le POPB et la ligne 14 seront continus et accessible vers l'accès métro de la Place du Bataillon du Pacifique pendant toute la durée des travaux. Les usagers de la gare Paris-Bercy empruntent le boulevard de Bercy pour rejoindre l'accès métro de la Place du Bataillon du Pacifique.

Observation 4.15 – 12^{ème} arrondissement

Quid du maintien des accès de secours pendant les travaux ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

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 l'exploitation et la circulation de la voirie, ainsi que la circulation des véhicules de sécurité et d'urgence et l'accès des pompiers aux immeubles, commerces, activités et équipements.

De plus, concernant l'issue de secours existante de la station de Bercy, un accès de secours sera maintenu pendant toute la durée des travaux.

Observation 4.16 – 12^{ème} arrondissement

Protocole pour le nettoyage de la voirie pendant les travaux ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les entreprises, titulaires des marchés de travaux, sont tenues de respecter le protocole de bonne tenue des chantiers de la ville de Paris.

Observation 4.17 – 12^{ème} arrondissement

Renforcement de la communication vers les riverains et les usagers souhailté pendant ces nécessaires travaux.

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.

Avis du commissaire enquêteur :

A l'exception de celles données aux observations 4.6 et 4.7, les autres réponses de la RATP aux multiples observations de ce « contributeur expert » me semblent satisfaisantes.

Observation 5 – 12^{ème} arrondissement

Durée excessive et emprise extensible des travaux.

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 cheminements piétons continus contournant les installations de chantier et toujours empruntables durant les travaux, ainsi que l'exploitation et la circulation de la voirie. De plus, le projet a été conçu de manière à limiter au maximum les emprises travaux sur les cheminements piétons en termes de largeur et de durée.

Pour l'accès secondaire de Bercy, les phases de chantier tiennent compte du maintien de l'exploitation de la ligne 14 et du maintien d'une issue de secours. Ces exigences ont conduit à une durée des travaux d'environ 3 ans et demi.

Observations 6.1 et 6.2 – 12^{ème} arrondissement

Suite obs. n° 3-12^e arrondissement : propositions de développement de l'offre de bus et confirmation de l'opposition au projet de prolongement de la ligne 14.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Se reporter à la réponse à l'observation 3 – 12^{ème} arrondissement.

Observation 7 – 12^{ème} arrondissement

Problèmes existants (escalators, éclairage, odeurs, flux, toilettes,...) à résoudre.

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 rappelle que dans le cadre de ses relations contractuelles avec le STIF, elle est engagée à respecter des indicateurs de suivi traduisant la disponibilité des escaliers mécaniques et ascenseurs. Aujourd'hui en ce qui concerne les équipements électromécaniques de la ligne 14, l'engagement auprès du STIF est respecté.

Les Indicateurs de suivi sont consultables par le public sur le site Internet du STIF.

Concernant l'éclairage, la RATP compte déployer un éclairage par LED dans toutes les stations de métro et les gares du RER.

Avis du commissaire enquêteur :

Les indicateurs de suivi fournis par la RATP et restitués sur le site du STIF en terme d'accessibilité pour la ligne 14 sont semestriels et globaux (ensemble des équipements d'accessibilité de toutes les stations de la ligne) : les indisponibilités de longue durée comme celle de l'escalier mécanique à remplacer de la station Olympiades ne sont pas identifiables dans ces résultats globaux¹⁵, ce qui relativise l'intérêt de ce *bulletin d'information qualité* pour les usagers.

Observations 13^{ème} arrondissement

Observation 1 – 13^{ème} arrondissement

Observation 1.1 – 13^{ème} arrondissement

Adhérent association Envol : Approuve l'emplacement du 2^e accès.

Avis du commissaire enquêteur :

Cet avis favorable est exprimé à titre personnel par un adhérent actif de cette association (cf. observations 4.1 à 4.4 pour la contribution communiquée par le Président de l'association Envol).

Observation 1.2 – 13^{ème} arrondissement

Adhérent association Envol : Préconise la couverture des sorties avec équipements mécaniques pour réduire les pannes et les nuisances.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

En ce concerne les escaliers mécaniques débouchant sur trottoir de l'accès existant de la station Olympiades, la RATP souligne que les problèmes de panne et de nuisance constatées relèvent d'un défaut de fabrication des appareils et non pas d'un défaut lié à l'absence d'un abri couvrant ces escaliers mécaniques. Il est prévu le remplacement de façon anticipée de ces

¹⁵ cf. page 7 du dernier bulletin d'information trimestriel du STIF en annexe 2.

équipements électromécaniques en 2014. Cette décision assure que la RATP est mobilisée pour apporter aux voyageurs la qualité de service qui leur est due.

Avis du commissaire enquêteur :

Comme indiqué *supra* en commentaire de l'observation 4.7, la couverture des accès mécanisés des stations ne doit pas être écartée *a priori* par la RATP : À Olympiades, elle ne pourra qu'améliorer le bon fonctionnement des équipements mécaniques, ... et la sécurité des usagers compte tenu de la configuration de cette station ouverte aux vents et à la pluie et sujette aux infiltrations.

Observation 1.3 – 13^{ème} arrondissement

Association Envol : L'augmentation des flux d'usagers attendue rend plus urgente la révision du statut privé de la dalle des Olympiades

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande ne concerne pas le projet présenté en enquête publique. Elle n'est pas du ressort de la RATP.

Observation 2 – 13^{ème} arrondissement

Prolonger les escalators (existants et futurs) jusqu'aux quais à la descente (rappel : ascenseur existant « minuscule »)

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 :

Au niveau de l'accès principal existant à la station Olympiades, l'ensemble du parcours des voyageurs est mécanisé à la montée et la descente entre le niveau mezzanine (située au-dessus du niveau des quais) et le trottoir, seule la dénivellée quai – mezzanine est mécanisée partiellement, à la montée seulement pour le quai arrivée.

Pour réaliser un escalier mécanique supplémentaire, il faudrait réduire la largeur des escaliers fixes, or cela n'est pas envisageable pour répondre aux objectifs du projet d'adaptation de la station Olympiades (mise en sécurité des espaces). La création d'escaliers mécaniques en dehors des volumes de la station existante serait très complexe, très coûteuse et difficile à réaliser, car ces emprises seraient situées sous le bâti existant.

Le parcours des voyageurs entre les quais de la station et le trottoir est mécanisé par ascenseurs, et équipé selon les standards d'aménagement de l'accessibilité par ascenseurs de la ligne 14 existante.

Avis du commissaire enquêteur :

Je prends acte des contraintes techniques indiquées par la RATP, mais je souhaiterais que l'utilisation optimale des volumes internes (structures d'appui au-dessus des voies impossibles ?) soit étudiée ou réétudiée.

Observation 3 – 13^{ème} arrondissement

Réparation des escalators urgente (plus de huit mois d'immobilisation pour un des deux l)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Voir la réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage à l'observation 1-préfecture.

Observation 4 – 13^{ème} arrondissement

Observation 4.1 – 13^{ème} arrondissement

Association Envol : créer une sortie supplémentaire au 80 rue de Tolbiac, en sus de celle ajoutée au niveau du 66 de cette rue.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet d'adaptation de la station Olympiades prévoit la création d'un accès secondaire du côté pair en face du 66 rue Tolbiac. Ce nouvel accès permet de mieux desservir cette zone très dense. Il prévoit aussi la création d'un nouvel escalier fixe sur le trottoir impair au 93 de la rue de Tolbiac. Orienté à l'ouest de l'accès principal existant, il permet une meilleure desserte du quartier notamment du secteur des Olympiades.

Observation 4.2 – 13^{ème} arrondissement

Association Envol : Il faut fiabiliser les escalators et optimiser l'information des écrans (la réserver à l'état du trafic)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Voir la réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage à l'observation 1-préfecture.

Avis du commissaire enquêteur :

Les usagers de la station Olympiades sont visiblement excédés et ne semblent pas sensibles au message de bienvenue de la RATP diffusé en boucle sur les écrans...

Observation 4.3 – 13^{ème} arrondissement

Couvrir les sorties extérieures pour des raisons de sécurité des usagers et d'étanchéité (ex : bulle de St-Lazare)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Voir la réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage à l'observation 1-2 - 13^{ème} arrondissement.

Avis du commissaire enquêteur :

Voir mon avis à l'observation 1.2 du 13^o arrondissement

Observation 4.4 – 13^{ème} arrondissement

Inverser le sens des escalators à Bibliothèque F. Mitterrand côté quai direction St-Lazare (ascenseur existant mal positionné).

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 :

A la station Bibliothèque-François-Mitterrand, les escaliers mécaniques sont orientés à la descente entre la salle d'échanges et le quai direction Saint-Lazare, et à la montée entre le quai direction Olympiades et la salle d'échange, afin de faciliter la circulation des flux-voyageurs majeurs constatés dans cette station.

Le parcours des voyageurs entre les quais de la station et le trottoir est mécanisé par ascenseurs, et équipé selon les standards d'aménagement de l'accessibilité par ascenseurs de la ligne 14 existante.

Avis du commissaire enquêteur :

Pour le non initié que je suis, le volume de la vaste salle d'échanges paraît suffisant pour accueillir des équipements électromécaniques supplémentaires dans cette station à l'horizon 2017-2018 et même avant : une étude de faisabilité pourrait opportunément être lancée ou réactivée dans cette optique (rappel : montée en puissance progressive du Bus TZen 5 qui aura son terminus parisien au niveau de cette station comme rappelé à l'observation 7.2 ci-après par l'AUT d'IdF.