MAIRIE DE PARIS

Direction de la Voirie et des déplacements

2012 DVD 143 Approbation des modalités de concertation proposées par la RATP en lien avec le STIF pour l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro (à Paris 1er, 8ème, 9ème, 12ème et 13ème arrondissements).

PROJET DE DELIBERATION

Exposé des Motifs

Mesdames, Messieurs,

Inaugurée en 1998, la ligne 14 est la dernière ligne de métro parisien mise en service. Elle s'étend actuellement sur 9,2 kilomètres d'Olympiades à Saint-Lazare, avec 9 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et des quais de 120 mètres de long équipés de portes palières. La ligne est dotée d'un système d'exploitation automatique des trains (SAET) et d'un parc de navettes de 6 voitures par rame de type MP89 à conduite automatique. Il s'agit d'une ligne attractive : son trafic s'élève à 500 000 utilisateurs par jour.

La ligne 14 fait l'objet de plusieurs projets de prolongements :

Le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen prévoit la construction d'un tunnel de 5,8 km et de quatre stations. Ce prolongement assurera la correspondance avec les deux branches de la ligne 13 afin de capter le plus de voyageurs possible de cette ligne aujourd'hui saturée. La station Porte de Clichy assurera ainsi la correspondance avec la branche Ouest (Asnières -Gennevilliers Les Courtilles) et la station Mairie de Saint-Ouen avec la branche Est (Saint-Denis Université). Les stations Pont Cardinet et Clichy – Saint-Ouen RER permettront également une correspondance avec respectivement le réseau Transilien et la ligne C du RER. Le STIF et la RATP se partagent la maîtrise d'ouvrage du projet. Les premiers travaux auront lieu en 2013 et la mise en service est prévue à l'horizon 2017.

Deux autres prolongements sont prévus dans le cadre du réseau Grand Paris Express : l'un au Carrefour Pleyel à St-Denis, au nord, l'autre à l'aéroport d'Orly au sud. Le début des travaux du réseau Grand Paris Express est prévu pour 2013, la mise en service des premiers tronçons à l'horizon 2018 et l'achèvement complet en 2025. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société du Grand Paris (SGP).

Ces prolongements successifs de la ligne 14, dans le cadre de la désaturation de la ligne 13 et du réseau Grand Paris Express, vont engendrer une hausse significative de sa fréquentation. Les études de trafic réalisées par le STIF et la RATP prévoient une charge de 30 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2020, avec le prolongement à Mairie de Saint-Ouen. Les études conduites par la Société du Grand Paris (SGP) prévoient 36 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2025, avec les prolongements à Pleyel et Orly. Ainsi, la limite de capacité de la ligne 14 sera atteinte à l'heure de pointe avec des navettes automatiques de 6 voitures exploitées à 85 secondes (30 000 voyageurs).

Ainsi que cela vous avait été exposé lors de la séance du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil général en mars dernier, afin de maintenir la qualité du service offerte aux voyageurs, il est nécessaire de mener en parallèle une démarche visant à augmenter la capacité de la ligne 14 pour atteindre sa capacité maximale. Ceci implique que cette ligne soit exploitée avec des rames de 8 voitures, avec une fréquence de 85 secondes, portant ainsi sa capacité maximale à 40 000 voyageurs à l'heure.

Le nombre de voyageurs entrants sortants et en correspondances dans les stations existantes sera amené à croître significativement. Le surplus de voyageurs commande de s'assurer que le dimensionnement de ces stations est conforme à la réglementation en vigueur en terme de sécurité et d'accessibilité.

La réglementation impose de garantir une mise en sécurité en cas de sinistre par l'évacuation en moins de 10 minutes de l'ensemble des personnes présentes dans les stations (arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares). Les personnes handicapées doivent également pouvoir être mises à l'abri dans l'attente d'une aide extérieure (décrets et arrêtés du 16 et 24 septembre 2009 relatifs aux conditions d'évacuation dans les établissements recevant du public, en lien avec la Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'Égalité des Droits et des Chances, la Participation et la Citoyenneté des Personnes Handicapées).

Ainsi, si les quais existants ont été dimensionnés à 120 m dès l'origine pour accueillir à terme des trains de 8 voitures et ne nécessitent pas d'être modifiés, les études confiées par le STIF à la RATP montrent que les autres espaces constitutifs des stations (couloirs, mezzanines, salle de billet, sortie de secours…) ne permettent pas d'assurer les temps d'évacuation réglementaire, et nécessitent par conséquent d'être redimensionnés, à l'exception des stations Bibliothèque François Mitterrand, Gare de Lyon et Châtelet. De plus les neuf stations ne sont pas équipées d'abri en cas de sinistre pour les personnes handicapées, comme l'exige la récente réglementation de 2009.

Au conseil de mars a été votée l'autorisation de signer la convention de financement relative à la concertation préalable, le dossier d'avant- projet, le dossier d'enquête publique et l'enquête publique. Aujourd'hui, il s'agit de vous présenter les modalités de la concertation préalable.

Le projet retenu par le STIF pour être présenté en concertation préalable inclut deux volets fonctionnels principaux, avec d'une part le remaniement des accès, sorties et issues de secours dans six stations et d'autre part la création d'un Espace d'Attente Sécurisés (EAS) dans chaque station.

Les stations Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy, Pyramides, Madeleine et Saint-Lazare seront remaniées afin de respecter la réglementation et d'assurer une bonne insertion urbaine compte tenu des fréquentations prévues au terme des prolongements de la ligne.

Ces adaptations consistent à créer :
- un accès secondaire pour les stations Olympiades, Bercy et Saint-Lazare, en réponse à des enjeux de desserte d'un secteur dense et en développement urbain (Olympiades), de prise en compte de flux importants liés à des équipements métropolitains (Bercy) et d'accès direct au pôle transport évitant des traversées de chaussée à d'importants flux de piétons (Saint-Lazare).
- une sortie secondaire pour la station Cour Saint-Emilion afin d'améliorer l'accès à un quartier dense avec de grands équipements de loisirs
- une issue de secours pour les stations Pyramides et Madeleine, avec une insertion prenant en compte le patrimoine historique présent dans ce secteur.

Toutes les stations seront équipées d'espaces d'attentes sécurisées permettant l'évacuation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et Utilisateurs de fauteuil roulant (UFR). Il s'agit de « zone à l'abri des fumées, des flammes et du rayonnement thermique : Une personne, quel que soit son handicap doit pouvoir s'y rendre et, si elle ne peut poursuivre son chemin, y attendre son évacuation grâce à une aide extérieure. », en application du GN8 (arrêté du 24 septembre 2009 modifiant le règlement ERP/GA).

La mise en service de ces aménagements sera concomitante au prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

Conformément à la législation en vigueur (articles L300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme), une procédure de concertation préalable auprès des communes concernées, doit être nécessairement mise en œuvre du fait

des aménagements nécessaires dont la réalisation est estimée à 117 M€ aux conditions économiques de janvier 2010.

Dans ce cadre, la RATP en lien avec le STIF, propose d'articuler la concertation autour des modalités suivantes :

- des panneaux d'exposition dans les Mairies d'arrondissement directement concernées par les travaux (1er, 8ème, 9ème, 12ème et 13ème);

- des affiches, des plaquettes et dépliants présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet. Les dépliants comporteront un coupon T pour l'envoi des suggestions ou observations ; ils seront mis à disposition dans les Mairies concernées et boîtés aux riverains proches des stations impactées par le projet (environ 11 300 exemplaires) ;

- un espace internet (www.adaptater-les-stations-de-la-ligne14.com) dédié à la concertation sur ce projet permettant le téléchargement des documents relatifs au projet à la concertation et le dépôt d'observations ou de suggestions au public ;

- des registres dans les Mairies d'arrondissement concernées par le projet permettant au public de consigner ses suggestions ou observations.

Toute la publicité sera donnée à cette concertation, notamment par voie d'affichage dans le réseau métro-RER RATP et plus particulièrement dans les stations de la ligne 14 pendant toute la durée de la consultation.

La concertation est prévue du 21 juin au 13 juillet 2012 ; le coût occasionné par cette concertation est pris en charge dans le cadre de la convention de financement signée entre l'Etat, la Région Ile de France, la Société du Grand Paris, le Département de Paris, le STIF et la RATP approuvée au conseil de Paris siégeant en formation de conseil général, du 19 mars 2012.

Au préalable et selon les termes de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, il est demandé à la Ville de Paris directement concernée d'approuver formellement les modalités de la concertation.

Aussi, je vous remercie d'approuver les modalités de cette concertation préalable organisée par la RATP en lien avec le STIF et vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

Le Maire de Paris