



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien (75)

n°Ae: 2013-61

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 24 Juillet 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien (Seine).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Féménias, Lafitte, Malerba, Schmit, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Letourneux.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Ile-de-France, le dossier ayant été reçu complet le 30 avril 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet du département de la Seine par courrier en date du 13 mai 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 13 mai 2013,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France par courrier en date du 13 mai 2013,

Sur le rapport de MM. Alain Féménias et Philippe Schmit, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

L'adaptation des stations existantes de la ligne 14 du métro parisien vise à répondre à l'évolution des normes et à l'accroissement attendu du trafic à l'horizon 2018/2020. La ligne verra ses rames portées de 6 à 8 voitures. Le projet qui porte sur les 9 stations de la ligne est présenté conjointement par le STIF² et la RATP³. Le projet présenté porte sur des travaux de mise en compatibilité des installations existantes notamment par le réaménagement des cheminements piétons (création de nouveaux accès aux stations Olympiades et Bercy, d'une sortie à la station Cour Saint-Emilion et d'une issue de secours à la station Madeleine). Il est également prévu de créer des zones hors sinistre dans trois stations (Saint-Lazare, Madeleine, Pyramides) et d'aménager dans chacune des stations de la ligne un ou plusieurs espaces d'attente sécurisé (EAS) visant à mettre en sécurité les personnes à mobilité réduite (PMR) ou les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR).

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, en phase d'exploitation le bruit et la qualité de l'air, la sécurisation des usagers de la station Bercy au niveau des sorties piétons en cas d'inondation, la suppression d'arbres et en phase de travaux les nuisances sonores, l'évacuation des déblais et les circulations de surface. L'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage est d'une lecture aisée à l'exception de certains documents cartographiques. Les impacts relativement mineurs du projet sont bien appréhendés.

Toutefois, pour la bonne compréhension du public l'Ae recommande notamment de compléter l'étude d'impact :

- par une présentation complète du raisonnement concluant à l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000,
- par une étude de bruit portant sur la phase de réalisation des travaux,
- par l'exposé des mesures envisagées pour limiter l'exposition des usagers de la station Bercy au risque d'inondation de la Seine,
- par une présentation du coût des mesures liées aux impacts environnementaux tels que défini par le code de l'environnement.

L'Ae recommande par ailleurs la reprise du résumé non technique pour assurer une présentation des éléments les plus significatifs du projet et de ses impacts,

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² STIF : syndicat des transports d'Ile-de-France ; RATP : régie autonome des transports parisiens

³ RATP : régie autonome des transports parisiens

Avis détaillé

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF⁴ et de la RATP⁵, le projet d'adaptation des 9 stations existantes de la ligne 14 du métro parisien vise à aménager les accès piétons et les espaces d'attente sécurisés (EAS)⁶ au regard de la croissance prévue de l'offre de transport sur cette ligne à l'horizon 2020, les installations actuelles n'étant pas adaptées à cette augmentation.

1 Présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet présenté porte sur la mise en compatibilité des 9 stations de la ligne 14 au regard des normes de mise en sécurité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des usagers en fauteuil roulant (UFR) compte tenu de l'évolution de la réglementation en la matière en cas d'évacuation générale de la station, et sur une amélioration des accès du fait de l'accroissement régulier de la fréquentation de la ligne 14.

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Les prévisions d'évolution de la fréquentation sont de passer de 22.500 utilisateurs actuellement à l'heure de pointe du matin (HPM) à 30.000 utilisateurs/HPM (saturation de la capacité actuelle de la ligne, telle qu'indiquée oralement aux rapporteurs), puis à 40.000⁷ pour une situation de référence en 2018 avec des rames de 8 voitures au lieu des six actuellement utilisées.

Cela revient à mettre les stations en capacité d'évacuer ou de sécuriser l'équivalent de deux rames arrêtées, soit en heure de pointe : 2.500 personnes en 10 mn.

Ces prévisions d'évolution du trafic sont dictées par les perspectives d'évolution des transports en commun de la région parisienne et par l'accroissement sensible de la mobilité en transports collectifs en Ile-de-France.

Le projet s'inscrit dans le cadre du programme de prolongement de la ligne 14 au-delà de la station Saint-Lazare vers Mairie de Saint-Ouen afin d'alléger la ligne 13 du métro, et au nord vers Pleyel et au sud vers Orly.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

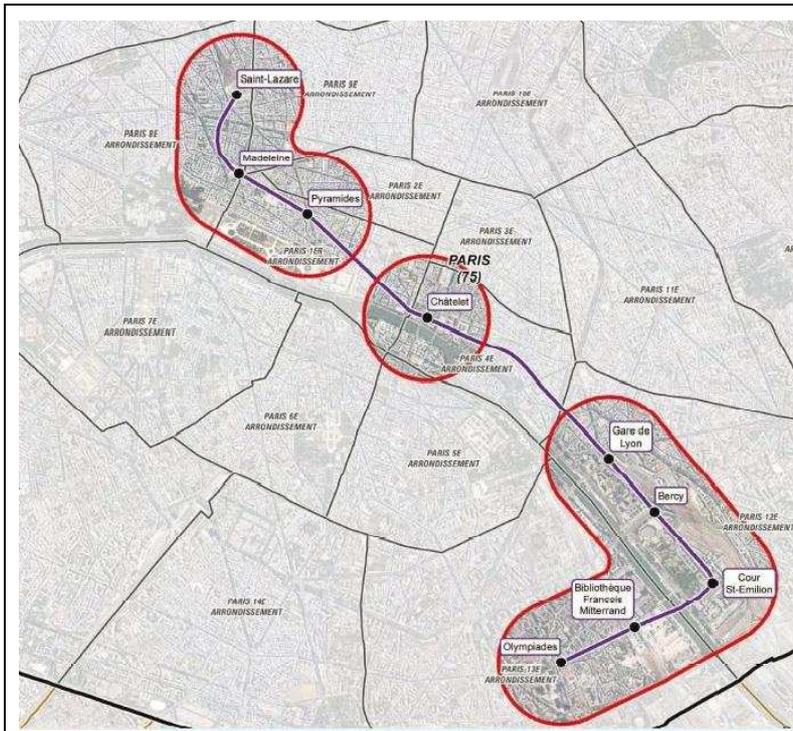
La ligne 14 est entièrement automatique depuis sa mise en service en 1998 ; elle compte aujourd'hui 9 stations pour une longueur de ligne de 8,65 km.

4 STIF : syndicat des transports d'Ile-de-France ; RATP : régie autonome des transports parisiens

5 RATP : régie autonome des transports parisiens

6 Destinés à mettre en sécurité les personnes à mobilité réduite (PMR) et les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) au titre de la réglementation des établissements recevant du public (ERP) du type « gare ».

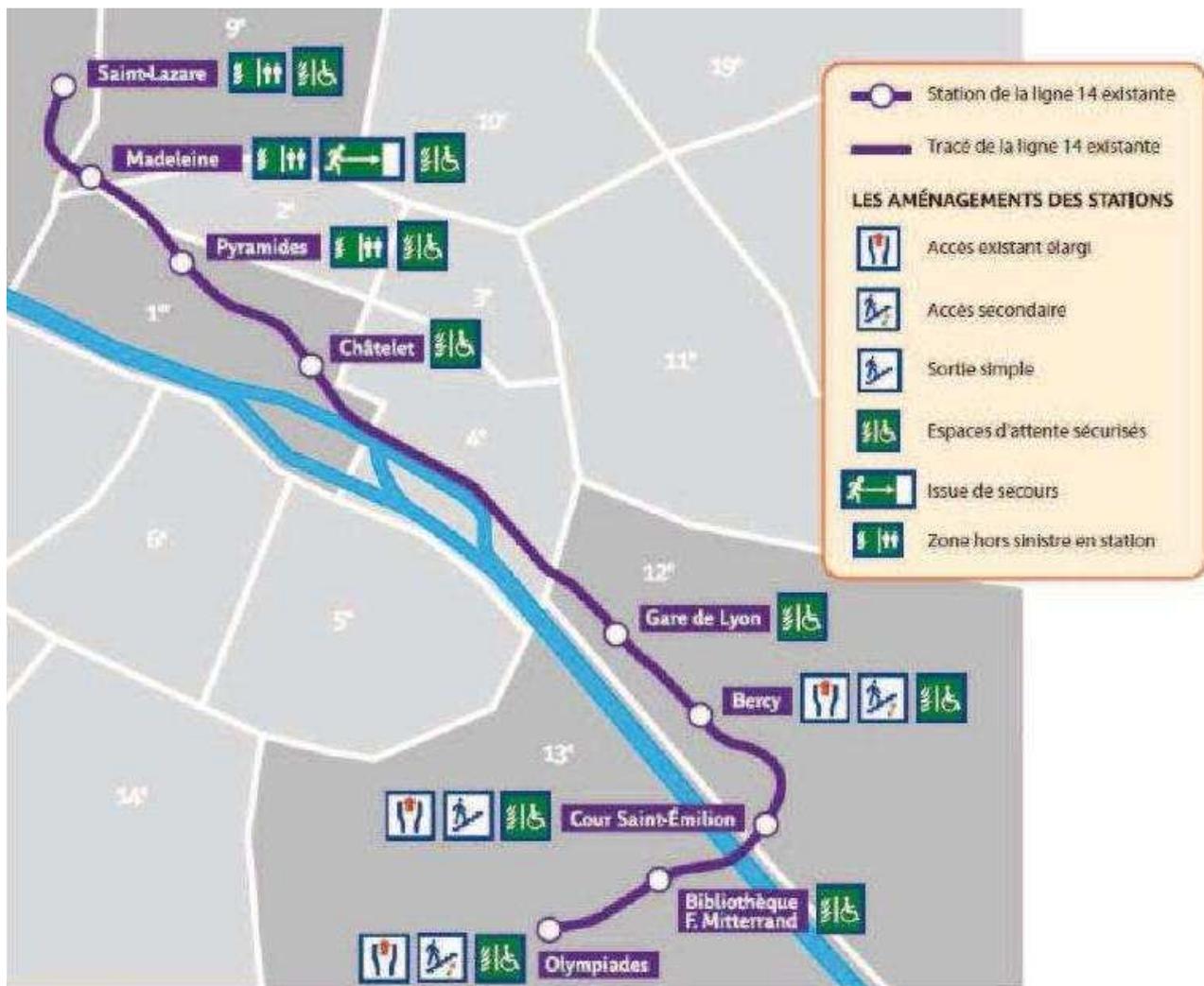
7 Objectif fixé pour 2018 ; pour y parvenir, le nombre de voitures par navette sera porté de 6 à 8 voitures ; la longueur des quais des stations est déjà dimensionnée à cet effet.



Aire d'étude autour des 9 stations
(Source : Etude d'impact)

Les aménagements porteront sur :

Stations	Aménager un EAS	Créer une zone hors sinistre en station	Aménagements complémentaires
Saint-Lazare	Oui	Oui	
Madeleine	Oui	Oui	Création d'une issue de secours
Pyramides	Oui	Oui	
Châtelet	Oui		
Gare de Lyon	Oui		
Bercy	Oui		Création d'un accès secondaire et d'un accès principal réaménagé
Cour Saint-Emilion	Oui		Création d'une sortie simple et d'un accès principal réaménagé
Bibliothèque François Mitterrand	Oui		
Olympiades	Oui		Création d'un accès secondaire et d'un accès principal réaménagé



Le financement du projet est estimé à 109,1 M€, assurés par la Région Ile-de-France, la Société du Grand Paris, la Ville de Paris et la RATP. Le financement des aménagements complémentaires de l'accès secondaire Bercy (5,9M€) sont assurés par l'Etat et la Région Ile-de-France.

Pour ce qui relève de sa mise en œuvre, le projet est autonome et n'est pas présenté comme étant lié à d'autres opérations, portant notamment sur les transports en commun.

1.3 Procédures relatives au projet

Par décision du 25/02/2013 l'Ae a soumis le présent projet à étude d'impact⁸, et donc à une enquête publique⁹. Le dossier d'enquête publique¹⁰ comporte en outre une évaluation socio-économique (coûts/avantages¹¹, consommations énergétiques, hypothèses de trafic et protection contre les nuisances sonores).

L'enquête publique porte également sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris¹², du fait de l'atteinte à l'espace boisé classé (EBC) du Parc de Bercy au niveau des sorties de la station « Cour Saint-Émilion » par la rue de l'Ambroisie et la rue François Truffaut.

8 Article R. 122-3 du code de l'environnement : décision après examen au cas par cas.

9 L'Ae avait notamment pris en considération les impacts significatifs du projet en phase travaux (prélèvements d'eau et rejets hydrauliques, les bruits et vibrations et les poussières et les éventuelles réductions des largeurs de voirie) et en phase d'exploitation la suppression d'arbres d'alignement pouvant constituer des sites de reproduction pour l'avifaune et les modifications du paysage urbain.

10 Article R. 123-8 du code de l'environnement

11 Conformément à l'article L. 1511-2 à 4 du code des transports

12 Articles L. 123-14 et suivants du code de l'urbanisme

Le projet fera également l'objet d'une procédure ultérieure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau¹³ pour les travaux de creusement susceptibles d'affecter les nappes d'eau souterraines, et devra respecter le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Seine pour la sortie piétons créée à la station Bercy.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont identifiés, en phase d'exploitation, au niveau :

- du bruit et de la qualité de l'air pour les riverains et les utilisateurs de la ligne 14,
- de la mise en sécurité des usagers de la station de Bercy (lignes 14 et 6) au regard du risque d'inondation au niveau des sorties piétons,
- de la suppression d'arbres d'alignement et en bordure du parc de Bercy,

En phase de travaux, les principaux enjeux environnementaux sont constitués par :

- les nuisances sonores (terrassements en surface) et le trafic des poids lourds (évacuation des déblais) pour les riverains,
- les conditions de circulation en surface comme dans les stations, dues aux modifications de cheminement.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est détaillée et documentée, mais si elle décrit l'état initial et si elle présente une synthèse intéressante des enjeux environnementaux (p.252 à 256), elle ne met pas suffisamment en relation les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation proposées en regard de chaque impact identifié.

Par ailleurs, le dossier pourrait être sensiblement rendu plus lisible en intégrant des légendes aux cartes et schémas (comme par exemple p. 61, 62, 173) ou en veillant à être plus didactique pour permettre leur appropriation par un public non averti (ex. schéma p. 241).

2.1 Appréciation globale des impacts du programme

Compte tenu des autres éléments du programme que constitue le prolongement de la ligne 14, une appréciation globale des impacts de ce programme est nécessaire. Il serait notamment judicieux de préciser si ces travaux permettent d'assurer au segment de la ligne actuelle une adaptation suffisante pour répondre aux objectifs de l'extension ultérieure de la ligne¹⁴.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une appréciation globale des impacts du programme de prolongement de la ligne 14.

2.2 Analyse de l'état initial

L'état initial s'appuie sur des inventaires bibliographiques en matière faunistique et floristique, aucun relevé de terrain n'étant produit.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La définition des variantes possibles s'est faite en raisonnant à partir d'un schéma de principe soumis à la concertation, ce qui a conduit à apporter diverses améliorations au niveau de chaque station, selon 7 critères dont seulement 2 relèvent d'une prise en compte d'aspects liés à l'environnement (p. 263 : impacts sur les sols et le sous-sol, d'une part, et impacts sur le milieu naturel, d'autre part). Même si l'Ae note qu'aucune des modifications apportées n'a eu, selon le maître d'ouvrage, d'incidence négative sur les deux critères environnementaux retenus, il n'en

¹³ Articles L. 214-1 à 6 du code de l'environnement

¹⁴ Le prolongement de la ligne 14 est envisagé jusqu'à la mairie de Saint-Ouen pour 2017, jusqu'à Saint-Denis Pleyel pour 2023 et jusqu'à l'aéroport d'Orly pour 2027 cf <http://www.societedugrandparis.fr/ligne-bleue>

demeure pas moins que le projet n'a pas pris en considération, dans la recherche de variantes possibles, les enjeux de nuisances sonores et de qualité de l'air, tant en phase de travaux qu'en cours d'exploitation.

2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Natura 2000

Le site sur lequel les suppressions d'arbres (parc de Bercy et alignements de rue) prévues par le projet pourraient avoir des incidences est identifié : il s'agit de la zone de protection spéciale (ZPS) de Seine Saint-Denis (FR1112013) qui se compose de 14 entités, dont le parc départemental (boisements et prairies) Jean Moulin-Les GUILANDS, situé à 4 km.

L'évaluation des incidences Natura 2000 qui est présentée de la p.396 à p.399 énumère les espèces d'oiseaux à l'origine de la désignation de la ZPS mais il n'est fourni aucun relevé faunistique dans l'état initial qui permette d'exposer les raisons pour lesquelles le projet est susceptible d'avoir ou non une incidence sur les sites Natura 2000 recensés. La conclusion s'appuyant sur la seule distance entre le projet et le site identifié ne peut pas être considérée comme un argument suffisamment étayé.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une argumentation plus précise de l'absence d'incidences¹⁵ du projet au titre des sites Natura 2000.

2.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Les impacts les plus importants du projet relèvent des travaux qui seront entrepris :

- Les affouillements en sous-sol sont décrits abondamment quant à leurs conséquences en matière de stabilité (et de consolidation nécessaire), d'exposition aux inondations par infiltrations et d'incidences sur les eaux souterraines. Les sites de stockage des déblais (évalués à environ 21 000 m³) et les conséquences en terme de trafic des camions nécessaires à leur évacuation (localisation en Ile de France et distance) ne sont pas présentés.
- Les impacts sur les milieux naturels sont quantifiées, principalement en termes de disparition d'arbres et d'interaction avec l'avifaune urbaine qui les fréquente (Parc de Bercy et arbres d'alignement des rues parisiennes).

Les mesures à prendre pour éviter les risques d'incidents technologiques (sols pollués, déchets de chantier, réseaux divers en place...)¹⁶ et maintenir la circulation en surface sont décrites.

En revanche aucune étude de bruit, liée à la période des travaux, n'est disponible, alors qu'il est indiqué (p.337) « qu'elle sera menée ».

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact qui sera portée à la connaissance du public par une étude de bruit en phase de réalisation des travaux.

2.4.2 Impacts permanents, en phase d'exploitation

Les impacts environnementaux du fonctionnement de la ligne 14 après réalisation du projet d'adaptation des stations existantes sont extrêmement réduits, ce qui conduit à ne proposer aucune mesure particulière, hormis la restitution des alignements d'arbres qui sera effectuée par les services de la ville de Paris sur financement du maître d'ouvrage.

La mise en compatibilité du PLU au titre des zones urbaines vertes et de s espaces boisés classés (EBC) du parc de Bercy est décrite.

¹⁵ Comme prévu par l'article R.414-23 I 2° du code de l'environnement

¹⁶ Ce point est d'autant plus important que l'état initial de l'environnement mentionne la présence possible d'une cuve enterrée au Cour Saint-Emilion et que les analyses d'eau montrent des anomalies en sulfates et chlorures (cf p 144)

Deux aspects ne trouvent cependant pas de réponse dans le dossier :

- les mesures de limitation de l'exposition au risque d'inondation de la Seine des usagers des accès à la station Bercy ne sont pas décrites alors que des dispositifs sont pourtant prévus¹⁷ selon les informations données oralement aux rapporteurs ;
- les mesures de limitation des émanations nauséabondes d'hydrogène sulfuré (H₂S) aux stations Madeleine et Pyramides ne sont pas envisagées. Par ailleurs, les campagnes trimestrielles de mesure dans ces stations paraissent insuffisantes au regard de l'enjeu de cette pollution, voire de ce danger pour des publics fragiles¹⁸.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les mesures envisagées pour limiter l'exposition des usagers de la station Bercy au risque d'inondation de la Seine, et de préciser les mesures envisagées pour assurer un traitement rapide des émanations d'hydrogène sulfuré présentes dans deux stations.

2.5 Analyses coûts avantages et évaluation socio-économique

Les éléments contenus dans le dossier sont assez succincts et ne permettent pas une information suffisante du public. En particulier, ni les choix sous-jacents aux valeurs-guides retenues ni les éléments de calcul des valeurs affichées ne sont communiqués ou rendus accessibles :

- quel est l'origine du taux de 1,5% « d'évolution de la valeur du temps » ?
- comment sont établies les 639.000 heures de « gains de temps » ?
- pourquoi certains éléments ne sont pas pris en compte ou le sont partiellement (coût d'investissement pris en compte à hauteur de 66,8 M€ alors que les investissements portent sur 115 M€, coûts d'exploitation ne prenant pas en compte les espaces d'attente et l'issue de secours de la station Madeleine, etc.) ?
- etc.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec une présentation de l'évaluation socio-économique « coûts- avantages » plus didactique, mettant en évidence les hypothèses sur lesquelles elle repose afin de permettre à un public non averti de comprendre l'intérêt du projet.

Le tableau présentant l'estimation du coût des mesures environnementales (p.405) est sensiblement erroné, l'essentiel des mesures présentées n'ayant aucun rapport avec celles devant permettre d'éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux identifiés.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation du coût des mesures liées aux impacts environnementaux tels que définie par le code de l'environnement.

2.6 Mesures de suivi

La présentation du suivi des mesures et de leurs effets (p.406) est succincte, et se limite pratiquement à un suivi pendant la phase de chantier.

Aucun indicateur n'étant fourni en relation avec les mesures proposées, le suivi qui en sera fait apparaît très approximatif.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un exemplaire-type de cahier des charges de suivi environnemental des chantiers qui sera mis en application lors de la réalisation du projet.

¹⁷ Les indications de la page 143 sont générales et ne portent pas sur le projet étudié

¹⁸ L'INERIS a publié en 2000 un rapport sur les seuils de toxicité de ce composant. Pour la bonne information du public, la publication des résultats des mesures établies par le service de la RATP chargé de la qualité de l'air serait nécessaire.
www.ineris.fr/centredoc/seuil_hydrogene_sulf_seuils.pdf

2.7 Méthodes

L'aire d'étude qui a été choisie est définie a priori comme celle d'un rayon de 600m autour de chaque station : il n'est pas indiqué comment ce critère a été défini puis retenu. Il est précisé, par ailleurs, et à juste titre, que l'aire d'étude est élargie lorsque l'enjeu étudié le justifie.

Une méthodologie d'identification et de hiérarchisation des enjeux environnementaux est présentée (p.426 : « faible », « moyen », « fort ») mais il n'apparaît pas qu'elle ait été mise en œuvre dans l'étude d'impact.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est inutilement long (60 pages) et, en s'attachant davantage à présenter le projet qu'à résumer l'étude d'impact, il ne remplit pas son rôle qui est de faciliter la compréhension du dossier par le public. Par contre la qualité des résumés partiels qui sont disposés au niveau de chaque chapitre de l'étude d'impact est remarquable.

L'Ae recommande de reprendre totalement le résumé non technique de l'étude d'impact pour en faire une présentation des éléments les plus significatifs, en tenant compte des observations formulées dans le présent avis.
