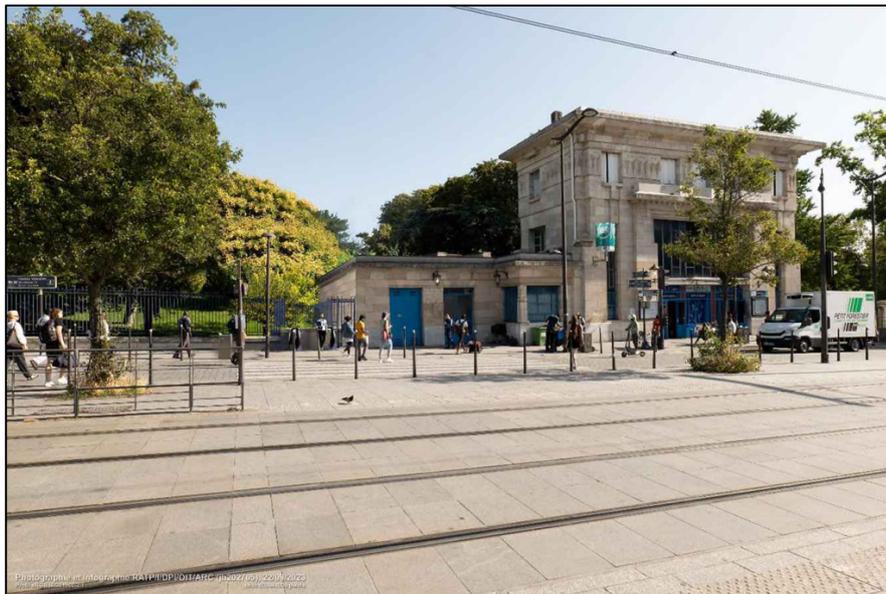


**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION DE PROJET DE DÉSATURATION DE LA GARE
CITÉ UNIVERSITAIRE DU RER B DANS LE 14^{ème} ARRONDISSEMENT DE PARIS
NÉCESSITANT UNE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME
(PLU) DE PARIS**

**ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 20 NOVEMBRE 2023 AU 19 DÉCEMBRE 2023 inclus**

**DOCUMENT 1 :
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



Commission d'enquête :

Claude Burlaud président

Martine Baucaire membre titulaire

Pierre Ponroy membre titulaire

Geneviève Voisin membre suppléante

Novembre 2023 - janvier 2024

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

INTRODUCTION

RAPPORT D'ENQUÊTE

1. LA PROCEDURE

- 1.1. L'enquête publique préalable à la déclaration de projet avec mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU)
- 1.2. Désignation de la commission d'enquête
- 1.3. Modalités de l'organisation de l'enquête
 - 1.3.1. Arrêté d'organisation de l'enquête publique
 - 1.3.2. Organisation matérielle de l'enquête publique
 - 1.3.3. Réunions de préparation avec les services de la préfecture et de la maîtrise d'ouvrage :
 - 1.3.4. Visite du site
 - 1.3.5. Information et concertation préalable à l'enquête publique :
- 1.4. Formalités de publicité
 - 1.4.1. Avis publiés dans les journaux habilités
 - 1.4.2. Affichage
 - 1.4.3. Site internet
 - 1.4.4. Autres moyens de publicité
- 1.5. Composition du dossier d'enquête publique - Liste des pièces du dossier
- 1.6. Rencontre de la commission d'enquête avec la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE) de la Ville de Paris

2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- 2.1. L'opération objet de l'enquête publique
- 2.2. La déclaration d'intérêt général du projet
 - 2.2.1. La sûreté des voyageurs
 - 2.2.2. La meilleure répartition de l'occupation des trains
 - 2.2.3. L'amélioration de la ponctualité et de la fiabilité d'exploitation de la ligne B
- 2.3. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris
 - 2.3.1. Compatibilité avec les documents communaux
 - 2.3.2. Compatibilité avec les documents supra-communaux
 - 2.3.3. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité
 - 2.3.3.1. Analyse de l'état initial
 - 2.3.3.2. Incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC)

3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
 - 3.1. Mise à disposition du public du dossier et des registres d'enquête
 - 3.2. Permanences des membres de la commission d'enquête
 - 3.3. Réunion publique d'information et d'échanges
 - 3.4. Incidents au cours de l'enquête publique
 - 3.5. Points particuliers au cours de l'enquête publique
 - 3.6. Remise du rapport

4. AVIS ET OBSERVATIONS DES INSTITUTIONS
 - 4.1. Observations de l'autorité environnementale
 - 4.1.1. Décision de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France en date du 18 avril 2023
 - 4.1.2. Décision de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France en date du 09 août 2023
 - 4.2. Observations des personnes publiques associées
 - 4.3. Extrait du procès-verbal de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de Paris (CDNPS) réunie en date du 15 juin 2023
 - 4.4. Rapport d'analyse en site classé de l'inspection régionale des sites
 - 4.5. Rapport de présentation de l'Architecte des Bâtiments de France

5. MOYENS DE CONCERTATION PRÉALABLE
 - 5.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION DE MARS - AVRIL 2017
 - 5.1.1. Introduction
 - 5.1.2. Modalités de la concertation
 - 5.1.3. Bilan de la concertation
 - 5.1.3.1. Bilan quantitatif
 - 5.1.3.2. Synthèse thématique des avis et questions
 - 5.1.3.3. Enseignements de la concertation
 - 5.2. LA RÉUNION DU CONSEIL DE QUARTIER MONTSOURIS - DAREAU

6. PRESENTATION ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC RELATIVES A L'ENQUETE PUBLIQUE
 - 6.1. Les permanences
 - 6.2. Les observations orales
 - 6.3. Les observations écrites sur les registres papier
 - 6.4. Les observations consignées sur le registre électronique
 - 6.5. Les observations formulées lors de la réunion publique
 - 6.6. Les points soulevés
 - 6.7. Synthèse des observations - Classement par thème
 - 6.8. Procès-verbal de synthèse des observations et réponses de la maîtrise d'ouvrage aux observations du public
 - 6.9. Analyse par thème

7. CONCLUSIONS DU RAPPORT

8. LISTE DES ANNEXES :

- 1 Décision n° E23000005 / 75 en date du 22 août 2023 de Monsieur le président du tribunal administratif de Paris désignant les membres de la commission d'enquête.
- 2 Arrêté n° 75-2023-10-23-00004 portant ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14^{ème} arrondissement de Paris nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris et fixant l'organisation de ladite enquête.
- 3 Copie des premières insertions dans la presse – LE PARISIEN et LES ECHOS
- 4 Copie des deuxièmes insertions dans la presse – LE PARISIEN et LES ECHOS
- 5 Copie de l'affiche apposée en mairie et sur le site
- 6 Certificat d'affichage de la maire du 14^{ème} arrondissement de la ville de Paris et certificat d'affichage en préfecture de la région Ile-de-France – préfecture de Paris
- 7 Points d'affichage autour du site
- 8 Dépliant d'information sur le projet
- 9 Registres d'enquête et copie intégrale des contributions sur le registre électronique
- 10 Rencontre de la commission d'enquête avec la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE) de la Ville de Paris
- 11 Compte-rendu de la réunion publique d'information et d'échanges
- 12 Procès-verbal de synthèse des observations du public
- 13 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à la commission d'enquête
- 14 Copie du courrier de demande de report de délai de remise du rapport + réponse de la DRIEAT – Unité départementale de Paris
- 15 Reportage photos du site

INTRODUCTION

La présente enquête publique unique s'inscrit dans le cadre de la procédure préalable à une déclaration de projet et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris en vue de la réalisation d'un projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14^{ème} arrondissement de Paris.

Dans le cadre de la démarche de modernisation du RER B visant à améliorer le quotidien des voyageurs, la RATP a réalisé un diagnostic pour la gare Cité Universitaire qui a mis en évidence un besoin de désaturation de la zone de quais et d'amélioration de son accessibilité.

Afin de répondre aux différents enjeux notamment de sécurité des usagers, le projet consiste à reconfigurer les circulations actuelles au niveau des quais afin de fluidifier les flux voyageurs, et à mettre à niveau tous les espaces de la gare en matière d'accessibilité aux personnes présentant des handicaps sensoriels et cognitifs.

Ainsi, le projet retenu consiste à :

- Reconfigurer et redimensionner l'accès au quai direction Paris en dissociant les flux entrants et sortants (réaménagement de la salle d'échange et de ligne de contrôle, renouvellement des appareils de la ligne de contrôle et création d'un couloir pour les flux sortants) ;
- Créer un escalier mécanique à la montée depuis le quai direction Paris ;
- Renouveler les appareils de la ligne de contrôle et ajouter un appareil supplémentaire pour le quai direction St Rémy-Lès-Chevreuse.

La réalisation de ce projet nécessite l'abattage de 9 arbres et de quelques massifs d'arbustes dans le périmètre du Parc Montsouris. Aussi, afin de minimiser l'impact sur cet espace boisé, la RATP a élaboré en concertation avec les services de l'état et de la ville de Paris, un projet paysager prévoyant de replanter 14 arbres dans l'emprise de manière à assurer une compensation à volume foliaire à maturité supérieur à l'existant.

Cependant, le projet d'aménagement ainsi envisagé par la RATP n'est pas, en l'état actuel, compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris, et nécessite pour sa réalisation le déclassement d'environ 2009m² de l'Espace Boisé Classé (EBC) du Parc Montsouris.

Ainsi, pour mettre en œuvre ce projet, la RATP, établissement public, doit engager préalablement une procédure conformément à l'article L.300-6 du code de l'urbanisme qui lui permet à partir d'une « déclaration de projet » de se prononcer sur l'intérêt général du projet emportant en application des articles L.153-54 et suivants du même code la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris.

En application de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, cette procédure doit préalablement faire l'objet d'une enquête publique conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

C'est l'objet de la présente enquête publique.

RAPPORT D'ENQUÊTE

1. LA PROCEDURE

1.1 L'enquête publique préalable à la déclaration de projet avec mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU)

L'opération projetée par la RATP n'étant pas compatible avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris en vigueur, il est nécessaire préalablement d'engager la procédure prévue à l'article L.300-6 du code de l'urbanisme qui stipule que : « *L'État, les établissements publics, les collectivités locales et leurs groupements peuvent ... se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement... ou de la réalisation d'un programme de construction.* »

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), est habilitée à recourir à cette procédure.

En application de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, la déclaration de projet ne peut intervenir qu'après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Conformément à ce même article L.300-6 du code de l'urbanisme, les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme sont alors applicables. En vertu de l'article L.153-54 « *la déclaration de projet, qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

- 1. L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*
- 2. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunal compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.*

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Conformément aux dispositions ci-dessus, la réunion d'examen conjoint convoquée par le maître d'ouvrage s'est déroulée le 23 juin 2023.

La présente enquête publique est réalisée par le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, autorité administrative compétente de l'État (article L.153-55). Elle porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris.

A l'issue de l'enquête publique, la RATP, établissement public d'État, peut alors se prononcer sur l'intérêt général de l'opération et la déclaration de projet. Le dossier de mise en compatibilité est soumis par l'autorité chargée de la procédure au conseil municipal de la ville de Paris, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU). En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

1.2 Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E23000005 / 75 en date du 22 août 2023, Monsieur le président du tribunal administratif de Paris a désigné la commission d'enquête composée de la manière suivante (**annexe n°1**) :

- Monsieur Claude BURLAUD, président
- Madame Martine BAUCAIRE, membre titulaire,
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire,
- Madame Geneviève VOISIN, membre suppléante.

1.3 Modalités de l'organisation de l'enquête

1.3.1 Arrêté d'organisation de l'enquête publique

En date du 23 octobre 2023, Monsieur le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris a pris un arrêté n° 75-2023-10-23-00004 portant ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14^{ème} arrondissement de Paris nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris et fixant l'organisation de ladite enquête (**annexe n° 2**).

1.3.2 Organisation matérielle de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du lundi 20 novembre 2023 au 19 décembre 2023 aux heures habituelles d'ouverture de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, soit 30 jours consécutifs, en conformité avec l'article R123-6 du code de l'Environnement, ainsi qu'au siège de l'enquête fixé à la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris.

Mise à disposition du dossier et de registres d'enquête :

Trois exemplaires papier du dossier d'enquête publique comprenant chacun un registre de l'enquête à feuillets non mobiles ont été mis à disposition du public pour y déposer ses observations et propositions :

- l'un à la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris – unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports de

Paris – service utilité publique et équilibres territoriaux, 5 rue Leblanc à Paris 15^{ème} arrondissement, siège de l'enquête ;

- un autre en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, 2 place Ferdinand Brunot – secrétariat de la direction générale des services ;
- un troisième mis à disposition du public lors de deux permanences situées l'une à la Cité Universitaire et l'autre dans le local de l'association française d'astronomie dans le Parc Montsouris.

Les consignes ont été données à cet effet à l'accueil en préfecture comme en mairie du 14^{ème} arrondissement.

En outre, le dossier d'enquête et un registre sous forme dématérialisée ont été mis à disposition du public par internet :

- sur le site dédié à l'enquête publique : <http://enquete-publique-garererb-citeu.fr>
- sur le site internet de la préfecture de Paris et de la région d'Ile-de-France : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> (thème: Enquêtes publiques).

Les observations et propositions du public pouvaient également être déposées par voie électronique à l'adresse de courriel : enquete-publique-garererb-citeu@registre-dematerialise.fr .

Un poste informatique permettant un accès gratuit au dossier d'enquête ainsi qu'au registre électronique a été mis à la disposition du public au siège de l'enquête ainsi qu'en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris.

Permanences des membres de la commission d'enquête :

Conformément à l'arrêté municipal d'organisation de l'enquête en date du 23 octobre 2023, six permanences ont été organisées en vue de permettre au public d'échanger avec des membres de la commission d'enquête et de formuler leurs observations :

Un membre de la commission d'enquête se tenait à la disposition du public dans une salle mise à disposition en la mairie du 14^{ème} arrondissement pour recevoir les observations, propositions et contre-propositions écrites ou orales au cours de trois permanences de trois heures aux dates suivantes :

- **Lundi 20 novembre 2023 de 9h00 à 12h00 ;**
- **Jeudi 14 décembre 2023 de 16h00 à 19h00 ;**
- **Mardi 19 décembre 2023 de 14h00 à 17h00.**

L'une des permanences était prévue en « nocturne » dans le cadre des horaires d'ouvertures de la mairie pour assurer une variété de possibilités vis à vis des personnes travaillant dans la journée.

En outre, une permanence était prévue à la Cité Universitaire, bâtiment Honnorat, face à l'emplacement du projet, le :

- **Mardi 28 novembre 2023 de 16h00 à 19h00.**

Une autre permanence devait se tenir à l'intérieur du Parc Montsouris dans le local de l'association française d'astronomie le **samedi 9 décembre 2023 de 14h00 à 17h00**, mais celle-ci a dû être **annulée**, le Parc ayant été fermé pour des raisons de sécurité liées à la situation météorologique.

A titre de compensation, une permanence complémentaire a été organisée dans le même lieu le :

- **Samedi 16 décembre 2023 de 14h00 à 17h00.** Une publicité spécifique a été mise en place pour en informer le public, comprenant un avis sur le site internet dédié à l'enquête publique ainsi que la pose de stickers sur les affiches dans la gare et aux entrées du Parc Montsouris.

De plus, une permanence téléphonique avec prise de rendez-vous par le site internet dédié à l'enquête publique permettait également au public d'échanger et de formuler ses observations auprès d'un membre de la commission d'enquête le :

- **Samedi 2 décembre 2023 de 10h00 à 12h00.**

Réunion publique :

Une réunion publique d'information et d'échanges avec le public a été organisée par la commission d'enquête le :

- **Mardi 5 décembre 2023 de 19h00 à 20h30** dans la salle des fêtes de la mairie annexe du 14^{ème} arrondissement de Paris, 26 rue Mouton Duvernet.

1.3.3 Réunions de préparation avec les services de la préfecture et de la maîtrise d'ouvrage :

Réunion préparatoire du 25 septembre 2023 en préfecture de région Ile-de-France – préfecture de Paris

Étaient présents :

- Monsieur Jean-Pascal BIARD, directeur de l'unité départementale de Paris - préfecture ;
- Madame Christelle CHAMBRIARD, DRIEAT IF/UD75/SUPET/PUUP - préfecture ;
- Madame Audrie TARRAL, RATP – MOA ;
- Monsieur Florian BOTTÉ, RATP – chef de projet ;
- Madame Aurélie PICQUE, PARIMAGE - AMO ;
- Madame Louise LEBEY, PARIMAGE - AMO ;
- Madame Martine BAUCAIRE, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête ;
- Madame Geneviève VOISIN, membre suppléant de la commission d'enquête.

La réunion a permis d'aborder trois thèmes :

Dans un premier temps, la maîtrise d'ouvrage a exposé le projet de réhabilitation et d'aménagement que la RATP se propose de réaliser et a répondu aux interrogations et demandes de précisions posées par les services de la préfecture et par les membres de la commission d'enquête concernant les objectifs et le contenu du projet.

Le deuxième thème concernait la mise au point du dossier à soumettre à l'enquête publique à partir d'une première mouture transmise par la maîtrise d'ouvrage préalablement à la réunion. Ont été ainsi validées les grandes lignes du dossier et de ses éléments constitutifs, mais demandée une réorganisation de l'ordre des pièces afin de le rendre plus lisible et faciliter l'accès du public aux différentes pièces du dossier. La commission a également demandé différentes précisions et reformulations ainsi qu'une meilleure lisibilité des éléments graphiques.

Il a été ensuite proposé de fixer les dates de l'enquête publique.

Réunion préparatoire du 6 octobre 2023 en préfecture de région Ile-de-France – préfecture de Paris

Étaient présents :

- Madame Natacha CARRIER - SCHRUMPF, cheffe du service utilité publique et équilibres territoriaux - DRIEAT IF/UD75/SUPET - préfecture ;
- Madame Evelyne MARTIN-GATY, DRIEAT IF/UD75/SUPET/PUUP – préfecture ;
- Madame Bianca QUERCETTI, chargée de mission DRIEAT IF/UD75/SUPET/PUUP – préfecture ;
- Madame Audrie TARRAL, RATP – MOA ;
- Monsieur Florian BOTTÉ, RATP – conduite de projet ;
- Monsieur Olivier COUDERT, RATP / communication ;
- Madame Aurélie PICQUE, PARIMAGE - AMO ;
- Madame Louise LEBEY, PARIMAGE - AMO ;
- Madame Laure MORANDINA, TERRALMA ;
- Madame Martine BAUCAIRE, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête.

Cette réunion a permis d'arrêter les dates de l'enquête et son périmètre, de préciser les dates et lieux des permanences ainsi que les mesures à prendre pour assurer l'information du public. Plus généralement elle a permis de définir l'organisation matérielle de l'enquête publique en vue de la rédaction de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.

Réunions préparatoires à la réunion publique, en visio-conférences les 20 octobre 2023 et 29 novembre 2023 :

Étaient participants :

- Madame Natacha CARRIER - SCHRUMPF, cheffe du service utilité publique et équilibres territoriaux - DRIEAT IF/UD75/SUPET - préfecture ;
- Madame Evelyne MARTIN-GATY, DRIEAT IF/UD75/SUPET/ PUUP - préfecture ;
- Madame Christelle CHAMBRIARD, DRIEAT IF/UD75/SUPET/PUUP - préfecture ;
- Madame Audrie TARRAL, RATP – MOA ;
- Monsieur Florian BOTTÉ, RATP – conduite de projet ;
- Monsieur Olivier COUDERT, RATP / communication ;
- Madame Aurélie PICQUE, PARIMAGE - AMO ;
- Madame Louise LEBEY, PARIMAGE - AMO ;
- Monsieur Jean Baptiste POICLOU, PARIMAGE – AMO ;

- Madame Martine BAUCAIRE, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête.

Au cours de ces deux échanges a été précisée l'organisation matérielle de la réunion publique d'information et d'échanges prévue dans la salle des fêtes de la mairie annexe du 14^{ème} arrondissement de Paris, en particulier, l'organisation de la salle, les moyens d'information complémentaire et le balisage depuis la mairie du 14^{ème} arrondissement.

Il a également été retenu le principe d'un enregistrement audio de la réunion et la réalisation d'un verbatim.

Enfin, il a été précisé le déroulement de la réunion, le temps de présentation par la maîtrise d'ouvrage et le temps dédié aux échanges avec la salle. La participation d'un représentant de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE – Ville de Paris) est également envisagée.

Réunion préparatoire en mairie du 14^{ème} arrdt de Paris le 15 novembre 2023 :

Étaient présents :

- Madame Saïda DJELLAL, responsable du secrétariat de la direction générale des services – mairie du 14^{ème} arrondissement de la ville de Paris ;
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête.

Au cours de cette réunion ont été définis les moyens mis en œuvre en mairie du 14^{ème} arrondissement, pour assurer la mise à disposition du public du dossier d'enquête ainsi que du registre, pendant toute la durée de l'enquête, ainsi que la mise à disposition sur la même période d'un ordinateur permettant au public d'accéder au dossier et au registre dématérialisé.

Ont été également examinés les locaux mis à disposition de la commission d'enquête pour assurer les trois permanences ainsi que les moyens d'informations et le balisage à mettre en place pour l'information du public.

1.3.4 Visite du site

La commission d'enquête a effectué une visite du site, accompagnée des services de la préfecture, en présence de la maîtrise d'ouvrage le mardi 11 octobre 2023. Cette visite était destinée à prendre connaissance des enjeux et des contraintes du projet.

Au cours de cette visite la commission d'enquête a pu visualiser et mieux comprendre les contraintes sécuritaires posées par les flux de passagers et les objectifs de désaturation du projet.

Elle a également pu appréhender l'impact du projet et en particulier de sa phase chantier sur le Parc Montsouris.

1.3.5 Information et concertation préalables à l'enquête publique :

La concertation publique menée en mars - avril 2017 :

La RATP a mis en place un dispositif d'information et d'échanges en lien avec ses partenaires, la mairie de Paris, Ile-de-France Mobilité, l'État et la région Ile-de-France et a organisé une concertation publique du 22 mars 2017 au 20 avril 2017.

Le bilan de cette concertation a été annexé au dossier soumis à l'enquête publique (**pièce E**) et fait à ce titre l'objet d'une analyse de la commission d'enquête au **chapitre 5** du présent rapport.

La réunion du Conseil de Quartier Montsouris – Dareau le 10 octobre 2023 :

Le Conseil de Quartier Montsouris – Dareau a organisé une réunion d'information et d'échanges avec la RATP le 10 octobre 2023 à 19h00, dans les locaux de l'école élémentaire du 12 rue d'Alésia dans le 14^{ème} arrondissement de Paris. Près de cinquante personnes étaient présentes (voir au chapitre **5 § 5.2** du présent rapport).

1.4 Formalités de publicité :

1.4.1 Avis publiés dans les journaux habilités :

Un avis au public reprenant les indications contenues dans l'arrêté préfectoral a été publié dans deux journaux diffusés localement 15 jours au moins avant le début de l'enquête, à savoir le mercredi 1^{er} novembre 2023 dans « Le Parisien » et le jeudi 2 novembre 2023 dans « Les Échos ». (Voir copies en **annexe n° 3**).

Un deuxième avis a été également publié dans les huit jours suivant le début de l'enquête dans deux journaux diffusés localement à savoir le mercredi 22 novembre 2023 dans « Le Parisien » et « Les Échos ». (Voir copies en **annexe n° 4**).

1.4.2 Affichage :

En application de l'article R123-11 du Code de l'environnement, une affiche portant à la connaissance du public les indications contenues dans l'arrêté préfectoral a été apposée 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci au tableau d'affichage administratif de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris. (voir copie en **annexe n° 5**)

Cet affichage a été contrôlé à chaque passage d'un membre de la commission d'enquête pendant le déroulement de l'enquête.

A l'issue de l'enquête, il a été remis un certificat d'affichage en date du 20 décembre 2023 établi par Monsieur Stéphane BURGÉ, directeur général adjoint des services de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, attestant que l'avis avait bien été apposé sur les panneaux de la mairie 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, soit du 3 novembre 2023 au 19 décembre 2023.

Il a également été remis un certificat d'affichage en date du 21 décembre 2023 établi par Madame Natacha CARRIER-SCHRUMPF, cheffe du service utilité publique et équilibres territoriaux – préfecture de la région Ile-de-France – préfecture de Paris, attestant que l'avis avait bien été apposé en préfecture de Paris et d'Ile-de-France du 3 novembre 2023 au 19 décembre 2023.
(voir copies en **annexe n° 6**).

La même affiche sur papier jaune a été exposée autour du site en de nombreux points, dans la gare et autour du Parc Montsouris.
(voir document en **annexe n° 7**).

La commission d'enquête a pu vérifier la permanence de cet affichage sur place.

1.4.3 Site internet

En application de l'article R123-11 du Code de l'environnement, l'avis d'ouverture de l'enquête et les pièces du dossier d'enquête publique ont été déposés sur le site Internet de la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> (thème : Enquêtes Publiques), où ils sont restés accessibles pendant toute la durée de l'enquête.

En outre, l'avis d'ouverture de l'enquête et les pièces du dossier d'enquête publique ont été déposés sur le site dédié mis en place spécifiquement pour cette opération : <http://enquete-publique-garererb-citeu.fr>.

1.4.4 Autres moyens de publicité

L'avis d'ouverture de l'enquête ainsi que le lien vers le site dédié ont été également déposés sur le site internet de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, <https://mairie14.paris.fr>

En outre une information a été diffusée sur les panneaux lumineux de la ville de Paris dans le quartier concerné.

Une information a également été mise en place sur le site internet du « Groupe RATP » avec une présentation succincte du projet ainsi qu'un lien vers le site dédié à l'enquête publique.

Par ailleurs, la RATP a posé des panneaux d'information sur le projet dans le hall de la gare « Cité Universitaire » et sur les quais, proposant également un lien vers le site dédié à l'enquête.

Des kakemonos d'information ont été mis en place dans le hall d'entrée de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris. La RATP a également mis à disposition du public dans la gare du RER et en mairie du 14^{ème} arrondissement des dépliants au format double A4 présentant le projet et donnant les informations sur le déroulement de l'enquête publique. (voir document en **annexe n° 8**).

1.5 Composition du dossier d'enquête publique - Liste des pièces du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique se compose des pièces suivantes :

- Un dossier établi par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre comprenant 7 pièces :
 - **Un guide de lecture** –Introduction générale du dossier d'enquête publique, destiné à faciliter le repérage du public dans le dossier d'enquête.
 - **Pièce A : Présentation du projet et Informations juridiques et administratives**, décrivant la procédure et les grandes lignes du projet.
 - **Pièce B : Présentation de l'intérêt général du projet**, présentant le projet, ses principales caractéristiques et l'intérêt général de l'opération, avec en annexes :
 - Dossier de valorisation paysager.
 - Projet de plan masse détaillé.
 - **Pièce C : Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris**, cette pièce rappelle la procédure, l'intérêt général du projet, la prise en compte de la préservation de l'environnement, comprend également l'analyse de la compatibilité avec les documents supra-communaux et expose les changements apportés au Plan Local d'Urbanisme de Paris, avec en annexes :
 - Diagnostic écologique.
 - Étude de la fonctionnalité écologique.
 - **Pièce D : Annexes et Avis**, comprenant :
 - Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées ;
 - Décisions de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) d'Ile-de-France ;
 - Avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) ;
 - Avis de la Commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
 avec en annexes :
 - Compte rendu de la réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées du 27 juin 2023 .
 - Avis de la MRAe DKIF-2022-022 du 9 août 2023.
 - Procès-verbal de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de Paris, séance du 15 juin 2023.
 - **Pièce E : Bilan de la concertation**, présentant la concertation publique menée par la RATP en 2017, avec en annexe :
 - Bilan de la concertation – juillet 2017.
 - **Pièce F : Glossaire**
- L'arrêté préfectoral n° 75-2023-10-23-00004 en date du 23 octobre 2023 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et en fixant l'organisation ;
- L'avis d'enquête publique.

2 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1 L'opération objet de l'enquête publique :

Le projet présenté par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) s'inscrit dans une démarche de modernisation du RER B, qui est aujourd'hui la 2^{ème} ligne la plus fréquentée d'Europe après celle du RER A, formalisée dans le schéma directeur du RER B Sud. Dans ce cadre, un diagnostic des dysfonctionnements propres à la gare de Cité universitaire a été établi, dont il est ressorti une nécessité de désaturer la zone des quais et d'améliorer son accessibilité.

Afin de répondre à cette nécessité, le projet s'emploie à fluidifier les trafics de voyageurs en séparant les flux entrant et sortant du quai 2, en direction du Nord, qui sont actuellement mélangés, et en créant une sortie par escalier mécanique pour ce même quai. La salle d'échange sera réaménagée, la ligne de contrôle renouvelée et un couloir doit être créé spécifiquement pour le flux sortant, de sorte qu'il n'y ait plus de conflit de circulation entre les voyageurs entrants et sortants du quai 2. Avec ce réaménagement, les appareils de contrôle passeront de 3 à 5 pour la sortie et de 4 à 7 pour l'entrée, permettant un écoulement beaucoup plus fluide du trafic voyageurs et réduisant de ce fait les risques de surdensité sur le quai au droit des deux lignes de contrôle du quai 2.

Les améliorations qui seront apportées aux fonctionnalités du quai 1 (direction Sud) sont beaucoup plus limitées, ne nécessitent aucuns travaux de terrassement et sont par conséquent sans aucune incidence sur l'espace boisé classé du parc Montsouris. Elles se limiteront à l'ajout d'un 7^{ème} appareil de contrôle en sortie et à la suppression du mobilier (assises et caisse automatique) faisant obstacle à la circulation sur le quai. Pour les deux quais, de nouvelles issues de secours seront aménagées au Nord, débouchant dans le parc mais sans aucun impact sur celui-ci.

La réalisation de ce projet de désaturation suppose cependant des travaux sur l'espace boisé classé (EBC) du Parc Montsouris, situé en espace vert protégé (EVP) dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Paris. Cela suppose un déclassement d'environ 2000 m² d'espace boisé (sur 145 000 m² du parc), l'abattage de 9 arbres puis la replantation de 14 arbres en fin de chantier et la possibilité qui restera ouverte d'un reclassement à terme de la plus grande partie, soit environ 1940 m² sur les 2000, la différence représentant l'espace d'insertion de l'escalier mécanique.

Ce projet est le résultat d'une série de six études, dont 3 menées jusqu'à l'avant-projet, à la recherche d'une minimisation de l'impact sur le parc boisé. Le projet actuel réduit considérablement l'impact sur l'espace boisé. Le volume foliaire restitué, selon les préconisations du paysagiste, sera à terme supérieur à l'existant avec un impact positif, évalué par un cabinet indépendant, sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques.

Le planning prévoit l'élaboration du dossier de consultation des entreprises (DCE), la mise au point et la passation des contrats avec les entreprises sélectionnées en 2024. Les travaux devraient durer 2 ans et demi pour une mise en service mi-2027. Les travaux s'effectueront sans fermeture de la gare et sans modification de sa desserte ferroviaire. Les usagers continueront ainsi à bénéficier des mêmes prestations de transport au départ ou à l'arrivée dans cette gare pendant toute la durée du chantier.

2.2. La déclaration d'intérêt général du projet

Le projet met en avant plusieurs facteurs constitutifs d'un intérêt général du projet, qui résultent tous de l'application à la gare de Cité universitaire des principes du schéma directeur de la ligne B du RER, approuvé par l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, l'ancien Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) devenu Île-de-France Mobilités (IDFM) en son conseil d'administration du 10 juillet 2013. Ces principes sont par nature d'intérêt général, comme résultant de la coopération de tous les acteurs publics concernés et de la libre délibération de leurs représentants.

Parmi les principales orientations de ce schéma directeur, il convient de retenir celles qui sont susceptibles de s'appliquer au cas spécifique de cette gare pour justifier l'intérêt général du projet. Au vu des dysfonctionnements constatés auxquels il est proposé de remédier, les orientations concernées par le projet sont les suivantes :

- Renforcer la sûreté des voyageurs ;
- Mieux répartir l'occupation des trains ;
- Améliorer la ponctualité et la fiabilité d'exploitation de la ligne.

Il reste à voir s'il est fait au travers du projet de la RATP une juste application de ces principes à la gare de la Cité universitaire.

2.2.1 La sûreté des voyageurs

La configuration particulière du quai 2 présente, du point de vue du voyageur entrant, une convexité assez accentuée qui ne lui permet pas de voir toute la longueur du quai, ce qui ne l'incite pas à se déplacer très au-delà de son point d'accès, situé à l'extrémité Sud. Il en résulte une stagnation du flux entrant à cet endroit.

Cette stagnation se produit en outre à proximité des points de contrôle des flux entrants et sortants, lesquels sont déjà en conflit de par leur proximité. La zone Sud du quai 2 est par conséquent très exposée au phénomène de saturation, qui se manifeste aux heures de pointe où l'on compte 9000 voyageurs par heure.

Pareille saturation en un espace limité du quai représente un risque certain pour la sécurité des voyageurs, d'autant plus grand du fait de la relative étroitesse des quais par rapport à leur fréquentation. Cela est avéré par plusieurs accidents mortels depuis ce quai. Il est donc établi que la sûreté des voyageurs constitue bien un facteur pouvant justifier l'intérêt général du projet.

2.2.2 La meilleure répartition de l'occupation des trains

La stagnation des voyageurs au droit des deux lignes de contrôle, qui sont actuellement contiguës, n'est pas propice à un positionnement plus étale tout le long du quai. Cela favoriserait une répartition plus égale entre les différentes voitures du train.

La séparation des flux de voyageurs recherchée par le projet, en réduisant leur accumulation en queue de train, permettra une meilleure circulation sur le quai malgré le tracé en courbe de la ligne, et par conséquent une meilleure répartition entre les voitures du train. Cela constitue un second motif d'intérêt général du projet.

2.2.3 L'amélioration de la ponctualité et de la fiabilité d'exploitation de la ligne B

Le même phénomène d'accumulation des voyageurs au sud du quai, joint à l'inégale répartition le long du quai sont de nature à gêner les échanges de flux entrants et sortants entre le quai et les voitures et ainsi à rallonger le temps nécessaire à ces échanges. La conséquence peut en être une station prolongée du train à quai, ce qui est facteur négatif de ponctualité du trafic. Il s'agit là d'un troisième motif d'intérêt général.

2.3 La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris

La réalisation du projet de désaturation de la gare RER de Cité universitaire nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), en particulier du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, afin de permettre la réalisation de travaux en zone Urbaine Verte (UV) et dans l'emprise de l'espace boisé classé (EBC) du parc Montsouris.

2.3.1 Compatibilité avec les documents communaux

Zone UV du PLU

En zone UV du PLU de Paris, où est situé le parc, sont autorisées « les reconstructions, extensions, rénovations et modernisation de constructions, installations et ouvrages existants, et notamment les interventions visant à améliorer leur accès, desserte, sécurité ou fonctionnalité ». Les aménagements projetés de la gare Cité universitaire sont par conséquent compatibles avec la zone UV du PLU.

Espace boisé classé

En revanche, le parc Montsouris est un espace boisé classé (EBC) au titre du code de l'urbanisme, lequel interdit tout changement d'affectation et prescrit au contraire la conservation et protection des EBC. Une mise en compatibilité du PLU est donc requise pour le déclassement des 2009 m² nécessaires à la réalisation du projet en phase travaux, 1950 m² restant susceptibles d'être reclassés à terme.

OAP

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) de la ville de Paris comportent des prescriptions concernant les espaces verts, qu'il convient de « pérenniser », de « relier », et des continuités écologiques d'intérêt régional qu'il faut « préserver ». Or le projet de la RATP, grâce à la qualité de son volet paysager, paraît tout à fait compatible avec ces OAP.

PADD

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de la ville de Paris affiche un de ses trois objectifs majeurs qui est destiné à « améliorer le cadre de vie de tous les parisiens dans une conception durable de l'environnement ». Là aussi, le

volet écologique du projet et les mesures de compensation qu'il contient garantissent sa bonne compatibilité avec le PADD.

2.3.2 Compatibilité avec les documents supra-communaux

SDRIF

Un des 5 objectifs du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est de « promouvoir une nouvelle approche stratégique de transports », dans lequel s'insère aisément le projet de la RATP. Un autre objectif vise à « préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité », ce qui correspond tout à fait au volet écologique du projet.

PDUIF

Le plan de déplacement urbain de la région Île-de-France (PDUIF) a inscrit, parmi ses 3 objectifs, celui d'une « croissance de 20% des déplacements en transports collectifs », auquel contribuera certainement la réalisation du projet de la RATP pour la gare Cité universitaire, en rendant plus fluide la circulation des voyageurs.

SRCE

Le schéma de cohérence écologique d'Île-de-France (SRCE) a identifié le parc Montsouris comme « Secteur d'intérêt en milieu urbain ». Or le projet comprend une remise en état floristique et paysagère qui est clairement conforme aux objectifs de ce schéma.

SRCAE

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France (SRCAE) comporte une priorité régionale en faveur de « la réduction de 20% des gaz à effets de serre du trafic routier », à laquelle le projet sera susceptible de contribuer en améliorant le fonctionnement de la gare et par conséquent celui de la ligne B du RER dans son ensemble.

PCAEM

Le schéma plan climat air énergie métropolitain (PCAEM) vise à atteindre la neutralité carbone, notamment avec les transports en commun, ce à quoi contribuera le projet d'aménagement de la gare, sa facilité d'usage accrue pouvant entraîner un moindre recours aux transports polluants.

SDAGE Seine Normandie

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (SDAGE – SN).

Le projet n'aura pas d'incidence sur ce schéma.

SCOT

Le Schéma de cohérence territoriale du Grand Paris (SCOT) comporte une orientation (n°2) en faveur des paysages et de la nature en ville, avec laquelle les moyens de reconstitution paysagère projetés sont tout à fait compatibles. En outre, le projet

contribuera à faciliter un mode de déplacement favorable à l'amélioration de la qualité de l'air (orientation n°8), avec une gare plus fonctionnelle.

2.3.3 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

2.3.3.1 Analyse de l'état initial

Flore : l'enjeu est très faible concernant la flore commune et les espèces végétales exotiques invasives continueront d'être bien maîtrisées.

Faune : les enjeux sont faibles pour toutes les espèces.

Fonctionnement écologique : l'enjeu est modéré, du fait de la rareté d'autres habitats boisés à proximité.

Zones réglementées : aucun périmètre n'est concerné.

Patrimoine : le projet s'inscrit dans les périmètres de protection de plusieurs monuments classés ou inscrits à l'inventaire, outre l'inscription en espace boisé classé (EBC) du parc Montsouris lui-même.

2.3.3.2 Incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC)

En phase travaux :

Protection des arbres conservés et de leurs racines par des clôtures de 2m ; protection à 4m autour du hêtre remarquable ; cerclage des racines si nécessaire ; abattage progressif pour protéger les gîtes potentiels. Pose de gîtes artificiels. Emprises de chantier strictement limitées et optimisées. Bases vie extérieures au parc boisé.

Après les travaux :

A court terme : on observera une perte des fonctionnalités écologiques de la zone avec report des habitats sur les zones adjacentes.

Le projet paysager : après les travaux, 13 arbres seront plantés : 5 grands arbres (4 pins et un érable), deux moyens et 6 petits, contre 9 enlevés pour les travaux. Le volume foliaire futur correspondant sera supérieur à l'ancien. Un cèdre sera en outre planté hors de cette zone.

A long terme : le projet n'aura pas d'impact négatif sur le parc et ses fonctionnalités écologiques. L'étude de la fonctionnalité écologique effectuée par la Sté Evinerude conclut même à un « impact positif sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques du secteur de la gare ».

L'opération de la RATP terminée, 60 m² auront été retirés à l'espace boisé, sans possibilité de retour, puisqu'ils correspondront à l'émergence de la sortie du quai 2 par escalier mécanique. Les 1940 m² restants, qui auront été revégétalisés, seront susceptibles d'être reclassés en EBC ainsi que la ville de Paris en a exprimé l'intention.

3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 Mise à disposition du public du dossier et des registres d'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, le président de la commission d'enquête a coté et paraphé les trois registres destinés à recueillir les observations du public.

Conformément à l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête en date du 23 octobre 2023, un exemplaire papier du dossier soumis à enquête publique ainsi qu'un registre ont été tenus à la disposition du public, où chaque personne a pu consigner ses observations, propositions et contre-propositions, à la mairie du 14ème arrondissement de Paris, secrétariat de la direction générale des services, ainsi qu'à la préfecture de Paris et de la région Ile-de-France, service utilité publique et équilibres territoriaux, siège de l'enquête, du 20 novembre 2023 au 19 décembre 2023 aux heures d'ouverture habituelles, soit durant 30 jours consécutifs.

Conformément à ce même arrêté, une version dématérialisée du dossier ainsi qu'un registre électronique où chaque personne a pu également consigner ses observations, propositions et contre-propositions sans restriction d'horaires, ont été mis à disposition du public sur le site internet dédié à l'enquête : www.enquete-publique-garererb-citeu.fr du 20 novembre 2023 au 19 décembre 2023 inclus.

Les observations et propositions du public pouvaient également être déposées par voie électronique à l'adresse : enquete-publique-garererb-citeu@registre-dematerialise.fr.

Le dossier en version dématérialisée était également consultable durant toute cette période sur le site internet de la préfecture de Paris et de la région Ile-de-France. En outre, un poste informatique permettant un accès gratuit au dossier a été mis à disposition du public au siège de l'enquête ainsi qu'en mairie du 14ème arrondissement de Paris.

Conformément aux dispositions du 4ème alinéa de l'article R.123-13 du code de l'environnement, les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique ont été consultables par tous. Personne n'en a demandé communication comme le permet la réglementation.

A l'issue de l'enquête publique, le président de la commission d'enquête a clos et signé les registres d'enquête papier le 19 décembre 2023 à 17h00.

On trouvera en **annexe 8** la copie des registres d'enquête papier et du registre dématérialisé.

Le public a pu également s'adresser par écrit à l'attention du président de la commission d'enquête pendant toute la durée de l'enquête à la préfecture de région Ile-de-France, préfecture de Paris, unité départementale de l'équipement et de l'aménagement (siège de l'enquête), 5 rue Leblanc à Paris 15^{ème} arrondissement.

3.2 Permanences des membres de la commission d'enquête

Conformément à l'arrêté municipal d'organisation de l'enquête en date du 23 octobre 2023, les membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public afin de le recevoir et recueillir ses observations à la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, les :

- **Lundi 20 novembre 2023 de 9h00 à 12h00 ;**
- **Jeudi 14 décembre 2023 de 16h00 à 19h00 ;**
- **Mardi 19 décembre 2023 de 14h00 à 17h00.**

En outre, une permanence s'est tenue à la Cité Universitaire, bâtiment Honorat, le :

- **Mardi 28 novembre 2023 de 16h00 à 19h00.**

Une autre permanence devait se tenir à l'intérieur du Parc Montsouris dans un local de l'association française d'astronomie, le **samedi 9 décembre 2023 de 14h00 à 17h00**, mais elle a dû être **annulée**, le Parc ayant été fermé pour des raisons de sécurité liées à la situation météorologique.

De ce fait, une permanence complémentaire a été tenue dans le même lieu aux mêmes heures le :

- **Samedi 16 décembre 2023 de 14h00 à 17h00.** Une publicité spécifique a été mise en place pour en informer le public, comprenant un avis sur le site internet dédié à l'enquête publique ainsi que la pose de stickers sur les affiches dans la gare et aux entrées du Parc Montsouris.

De plus, une permanence téléphonique avec prise de rendez-vous par le site internet dédié à l'enquête publique permettait également au public d'échanger et de formuler ses observations auprès d'un membre de la commission d'enquête le :

- **Samedi 2 décembre 2023 de 10h00 à 12h00.**

3.3 Réunion publique d'information et d'échanges

Le public a également pu s'informer et apporter ses contributions, observations, propositions et contre-propositions lors de la réunion publique d'information et d'échanges organisé le :

- **Mardi 5 décembre 2023 de 19h00 à 20h30** dans la salle des fêtes de la mairie annexe du 14^{ème} arrondissement de Paris, 26 rue Mouton Duvernet.

(voir compte-rendu de la réunion publique en **annexe 11**).

3.4 Incidents au cours de l'enquête publique

Conformément à l'arrêté municipal d'organisation de l'enquête en date du 23 octobre 2023, une permanence devait se tenir à l'intérieur du Parc Montsouris dans le local de l'association française d'astronomie, le **samedi 9 décembre 2023 de 14h00 à 17h00**, mais elle a dû être **annulée**, le Parc ayant été fermé par la ville de Paris pour des raisons de sécurité liées à la situation météorologique.

De ce fait, une permanence complémentaire a été tenue dans le même lieu le : **samedi 16 décembre 2023 de 14h00 à 17h00**.

Une publicité spécifique a été mise en place pour en informer le public, comprenant un avis sur le site internet dédié à l'enquête publique ainsi que la pose de stickers sur les affiches dans la gare et aux entrées du Parc Montsouris.

Cependant, s'il y a bien eu affichage informant le public du report de cette permanence, celui-ci n'était pas de nature à réellement attirer l'attention tellement il était petit. En conséquence, la commissaire enquêtrice en charge de cette permanence a ajouté des affichettes sur papier blanc un peu plus visibles sur toutes les affiches sur papier jaunes en place en gare et sur les entrées du parc (exemple sur photo ci-dessous). Ainsi, le public a pu bénéficier d'une information plus évidente.



3.5 Points particuliers au cours de l'enquête publique

Aucun point particulier n'est apparu lors de l'enquête

3.6 Remise du rapport

La commission d'enquête a rédigé le PV de synthèse des observations ainsi que des questions à la maîtrise d'ouvrage qu'elle a remis à la préfecture de Paris et de la région Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête, ainsi qu'à la maîtrise d'ouvrage lors d'une réunion en date du 22 décembre 2023. **(annexe 12)**

La maîtrise d'ouvrage a communiqué une réponse aux questions de la commission d'enquête par courriel en date du 12 janvier 2024. **(annexe 13)**

La commission d'enquête a ensuite rédigé le présent rapport et les conclusions qui s'en suivent.

Compte tenu de la réponse tardive de la maîtrise d'ouvrage aux questions de la commission d'enquête, le président de la commission a sollicité par courrier en date du 16 janvier 2024 un délai supplémentaire pour remettre le rapport et les conclusions de l'enquête le 29 janvier 2024. Ce délai a été accordé par courrier de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) – unité départementale de Paris, en date du 19 janvier 2023. **(annexe 14)**

Les documents originaux - dossier d'enquête publique soumis à l'examen du public et registres des observations du public - seront remis à la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, avec le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête.

Une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête seront remis le même jour au tribunal administratif de Paris.

4. AVIS ET OBSERVATIONS DES INSTITUTIONS

4.1 - OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

4.1.1 Décision de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France en date du 18 avril 2023

Sollicitée dans le cadre de l'examen au cas par cas sur le projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14^e arrondissement de Paris, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France a conclu que le projet de désaturation de la gare Cité universitaire du RER B n'est pas susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens R.122-3-1 du code de l'environnement, et par décision n° MRAe F-011-23-C-0057 du 18 avril 2023, considéré qu'en conséquence le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale.

(Voir pièce D et annexes du dossier d'enquête publique

4.1.2 Décision de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France en date du 09 août 2023

Sollicitée dans le cadre de l'examen au cas par cas sur le projet de désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le 14^e arrondissement de Paris nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France, a considéré que la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de Paris n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine, et par décision n° MRAe DKIF-2022-022 du 09 août 2023, considéré qu'en conséquence le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale.

A noter que la décision n° DKIF-2023-20 du 1^{er} juin 2023 a été abrogée, en raison d'une erreur de fait dans la saisine du 5 mars 2023 relative à la surface impactée par le déclassement de l'EBC au sein du parc Montsouris.

Les données fournies dans le cadre de la nouvelle saisine du 12 juin 2023 étant que :

- les besoins du chantier nécessiteront un déclassement de l'EBC portant sur une surface de 2009 m² et l'abattage de neuf arbres, dont aucun arbre remarquable ;
- après renaturation, le projet une fois réalisé amputera l'EBC d'une surface de 60 m², correspondant à l'émergence de l'escalier mécanique et à sa structure.

Cette décision n° MRAe DKIF-2022-022 du 09 août 2023 a été annexée au dossier soumis à l'enquête publique.

(Voir pièces D et d2 du dossier d'enquête publique)

La Commission d'enquête s'est étonnée de ces décisions, compte-tenu du contexte environnemental du Parc Montsouris et notamment de l'impact prévisible sur la circulation des piétons et vélos durant la période de chantier, d'une durée de deux ans et demi, en regard de la fréquentation constatée pour la promenade et le jogging.

D'ailleurs, la Direction des espaces verts de la ville (DEV), lors d'un rendez-vous avec la commission d'enquête, a exprimé avoir également été surprise de ces décisions, compte tenu du statut et de la composition paysagée du parc Montsouris.

En effet, ce sont quand même 2 009 m² qui seront gelés ainsi que l'impossibilité d'emprunter l'un des deux ponts au-dessus du RER, celui-ci étant justement le seul pont cyclable et praticable par les personnes à mobilité réduite, et situé sur l'axe principal de liaison entre les deux parties du parc. Le deuxième consiste en une petite passerelle classique très accessible en première partie qui se termine par deux longs escaliers abrupts en raison de l'important dénivelé. De fait, les gestionnaires du parc subiront également une gêne importante.





Par ailleurs, lors d'une formation organisée par la Compagnies des commissaires enquêteurs d'Ile-de-France, les représentants de la MRAe ont été interrogés sur les critères qui les ont amenés à statuer sur une dispense d'évaluation environnementale pour le projet de désaturation de la gare Cité universitaire du RER B située dans le parc Montsouris, site classé.

Ils ont répondu qu'après une longue réflexion et de nombreux échanges internes au service, ils ont pris une décision spécifique à ce projet, basée sur le sérieux du travail établi en commun par la RATP et la DEVE-ville de Paris, ainsi que sur la crédibilité de ces institutions pour la bonne réalisation du projet présenté.

En dernier lieu, la MRAe a également été interrogée sur la position de la ville de Paris en ce qui concerne le reclassement en EBC (Espace boisé classé, après travaux), des surfaces non utilisées pour la création de l'escalier mécanique.

En réponse, la MRAe a transmis à la commission d'enquête son échange de courriels avec la ville de Paris, dans lequel on pouvait notamment lire « Je vous confirme que la Ville de Paris est favorable à la restitution d'environ 1.950m² environ à l'Espace Boisé Classé suite à l'achèvement des travaux de la RATP, seuls 60 m² correspondant à l'émergence d'un escalier mécanique ayant vocation à demeurer déclassés sur les 2 000 m² d'espaces déclassés que requiert l'opération.

Cette restitution devra prendre la forme d'une modification du PLU qui sera soumise à l'approbation du Conseil de Paris. »

4.2 OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Réunion d'examen conjoint en date du 27 juin 2023

Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris par déclaration de projet a

fait l'objet d'un examen conjoint au cours d'une réunion en date du 27 juin 2023 à laquelle étaient invités :

- L'État ;
- Le conseil régional d'Ile-de-France ;
- La métropole du Grand Paris ;
- La ville de Paris ;
- Ile de France Mobilité ;
- Les chambres consulaires ;
- La RATP.

A cette réunion assistaient la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA), représentant l'État et la RATP en tant que maître d'ouvrage, ainsi que son assistance juridique.

Le contexte est rappelé

Cette réunion est organisée dans le cadre de la demande de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) nécessaire aux travaux de désaturation en gare RER de Cité Universitaire, conformément à l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme. Il est rappelé que la MECDU est portée par la RATP (l'article R. 153-16-2° du code de l'urbanisme est applicable lorsqu'un établissement public d'État, décide de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'un projet. La procédure de mise en compatibilité est menée par le président du conseil d'administration).

Ces travaux, inscrits au Schéma Directeur de la Ligne B, sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage RATP, sous l'autorité d'Ile de France Mobilité.

Sont ensuite exposés :

- la présentation du projet,
- l'analyse de la compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux et supra-communaux,
- l'analyse de l'état initial,
- les avis reçus et en cours,
- le projet de valorisation écologique et paysagère,
- le planning directeur.

A l'issu de la présentation ont lieu des échanges libres en réaction aux éléments présentés, les principaux sujets abordés sont retracés ci-dessous :

M. BERENZ, Direction de l'Urbanisme – Mairie de Paris, demande des précisions sur la concertation publique réalisée en 2017.

La RATP précise que la concertation préalable portait sur un projet plus invasif sur le Parc puisqu'il prévoyait la création d'un couloir sur le quai 2 (à l'est de la gare).

Celui-ci a finalement été abandonné au profit de travaux intérieurs sur le quai 1 sans impact sur le Parc.

Le projet présenté en 2017 était par contre quasiment identique pour le quai 2.

Le bilan de cette concertation sera joint en annexe du dossier de l'enquête publique.

M. BELBEZET, DRIEAT juge la présentation générale claire notamment sur le projet lui-même.

Il rappelle que la DRIEAT a transmis à la RATP une note avec quelques observations sur le dossier, concernant notamment la qualité du dossier (enquête publique et PLU), la justification du projet, l'importance des enjeux résultant des espaces faisant l'objet d'un déclassement en EBC.

Il est bien noté que le projet a fait l'objet d'une dispense d'évaluation environnementale.

En revanche, il note que la décision n'est pas encore rendue sur la mise en compatibilité du fait du deuxième dépôt de dossier modifiant la superficie de la zone à mettre en compatibilité, passée de 60 m² (correspondant à l'emprise de l'escalier mécanique) à environ 2009 m² (correspondant à l'emprise des travaux), cette modification ayant été demandée par la DEVE (et la DRIAAF). Un nouveau dossier et une nouvelle réunion seront probablement nécessaires en cas de soumission de la procédure à évaluation environnementale.

Mme GUERREIRO, DRIEAT, émet des remarques sur le dossier enquête publique diffusé avec des coquilles à corriger (DP et non DUP, illustrations à légender, acronymes à préciser, etc...). Le schéma directeur de la ligne B est à détailler, les aspects financiers sont à développer (RER B, projet). Une pièce en annexe est manquante (bilan de la concertation de 2017). Il est précisé que la version du SCOT présentée dans le dossier n'est pas encore en vigueur, le projet peut néanmoins s'y référer.

M. BELBEZET, DRIEAT, demande d'étudier la possibilité de mesure compensatoire à la surface à déclasser :

- envisager dès à présent avec la Ville de Paris la possibilité de recréer un EBC sur la partie restante de l'emprise déclassée (après travaux de réaménagement paysager),
- reclassement de surfaces sur du foncier RATP, au moins le reliquat d'une surface de 60m² (escalier mécanique) sur du foncier RATP.

La Ville de Paris indique qu'il sera proposé d'examiner la restitution en EBC au PLU d'environ 1 950 m², après l'achèvement des travaux de mise aux normes indispensable et de réaménagement paysager très qualitatif.

La RATP précise que son foncier sur la gare de Cité Universitaire se limite au bâti, c'est-à-dire au bâtiment voyageurs et aux quais. Son foncier ne déborde pas sur le parc. La RATP pourra néanmoins regarder ailleurs sur Paris.

(Voir pièce D et annexes du dossier d'enquête publique)

La Commission d'enquête constate que les recommandations de la DRIEAT ont été prises en compte dans le dossier d'enquête publique, excepté la demande de compensation par reclassement de surfaces sur du foncier RATP, d'au moins le reliquat d'une surface de 60m² (escalier mécanique), bien que la

RATP ait répondu qu'en l'absence de foncier lui appartenant dans le Parc Montsouris, elle regarderait néanmoins ailleurs dans Paris.

Par ailleurs, la Commission d'enquête ne peut qu'encourager la ville de Paris à restituer en EBC au PLU les environ 1 950 m², après l'achèvement des travaux de mise aux normes indispensable et de réaménagement paysager très qualitatif.

4.3 EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE LA NATURE, DES PAYSAGES ET DES SITES DE PARIS (CDNPS) réunie en date du 15 juin 2023

Liste des membres de la commission dans sa formation spécialisée « Sites et Paysages » - Étaient présents :

- Monsieur Christophe AUMONIER, sous-préfet, directeur adjoint du cabinet du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris.
- Les services de l'État : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la région IdF ; DRIEAT IdF - sites et paysage et énergie, risques et nature ; Direction départementale de l'architecture et du patrimoine de Paris à la DRAC IDF ;
- La DRIAIF IdF - services de la forêt et des bois, de l'agriculture et de l'alimentation.
- Les représentants élus du conseil de Paris.
- Les services de la ville de Paris : Direction de la Voirie et des Déplacements ; Secrétariat général ; Direction des Espaces Verts et de l'Environnement ;
- UDEAT de Paris : pôle urbanisme d'utilité publique ; service patrimoine, paysage et droit des sols ; pôle patrimoine, paysage et qualité de la construction ;
- Madame la Maire du 8^e arrondissement
- Les personnalités qualifiées en matière de sciences de la nature, de protection des sites ou du cadre de vie et représentants d'associations agréées de protection de l'environnement : FNE Paris ; S.O.S. Paris ; Sauvegarde et mise en valeur du Paris historique.
- Des personnes compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme, de paysage, d'architecture et d'environnement : Architectes et urbanistes.
- Maître d'ouvrage : RATP
- Assistance à maîtrise d'ouvrage : SETEC
- L'INSEP

Le maître d'ouvrage RATP présente le projet.

Puis la parole est donnée aux membres de la commission.

Les questions posées portent sur :

- Le barriérage qui sera mis en place pour arbres durant le chantier.
- La taille et âge des arbres qui seront abattus.
- La tenue d'une réunion publique d'information des riverains du projet.

- L'épaisseur de la terre au-dessus du couloir souterrain, éventuellement cultivable pour planter des arbres.
- La réalisation d'une construction ou un édifice au-dessus de l'escalier mécanique de sortie.
- La possibilité d'intégrer l'escalier mécanique à l'escalier actuel qui est très large.
- Le type de clôture pour l'émergence et son raccordement avec celle existante.
- Le coût des travaux.
- L'entretien des équipements existants, ce qui est jugé prioritaire.
- L'élargissement possible du quai.

En l'absence d'autres questions, seuls les membres de la commission restent en salle.

- Lecture est faite du rapport du département Sites et paysage à la DRIEAT IdF (joint en annexe).
- L'inspection des sites propose un avis favorable assorti des recommandations suivantes :
 - *préciser les 2 sorties de secours le long des poursuivre le travail d'intégration au site classé, notamment sur la partie débouchant sur le boulevard Jourdan visible depuis le cheminement intérieur du parc et depuis l'espace public (matérialité, volumétrie, forme...),*
 - *travailler en volume (coupes, insertions ...) sur les dénivelés existants et les épaisseurs des sols pour conforter les choix paysagers (mur de soutènement, ...) proposés,*
 - *proposer un suivi dédié aux arbres à proximité immédiate du chantier et du projet, notamment du hêtre remarquable qui sera protégé de 4m,*
 - *quais dans les talus boisés.*
- L'architecte des bâtiments de France en charge du 14^{ème} arrondissement de Paris, donne lecture de son rapport (joint en annexe).

Après un temps d'échanges, les membres de la commission passent au vote, et le projet recueille un avis favorable avec :

- 6 voix pour,
- 2 voix contre,
- 7 abstentions.

(Voir pièce D et annexes du dossier d'enquête publique)

La Commission d'enquête constate que, si le projet est approuvé avec 6 voix favorables, le nombre d'abstentions de 7 personnes n'est pas négligeable et reflète le dilemme entre l'intérêt général du projet et la nécessaire protection du parc Montsouris, site classé, dont la végétation

est indispensable au bien-être de la population, de manière encore plus prégnante dans le contexte du dérèglement climatique.

4.4 RAPPORT D'ANALYSE EN SITE CLASSE DE L'INSPECTION REGIONALE DES SITES, exposé lors de la réunion de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites du 15 juin 2023 relatée ci-dessus

Rappel réglementaire

Le présent dossier d'enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris, est soumis pour avis à la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) conformément au R-341-13 du Code de l'environnement.

Le rapport de l'inspection régionale des sites expose les thèmes suivants :

Plan de gestion du Parc Montsouris (présenté pour information à la CDNPS du 13 avril 2022)

Contexte et Situation

Rappel des enjeux du site classé et des motifs de classement (Histoire)

Descriptif du projet et des travaux (Les études et le projet)

Analyse des impacts sur le site classé et compatibilité avec les documents de gestion (L'intégration du projet au site classé - Les mesures de réductions prises par le projet - Le projet paysager et la valorisation du site classé - Bilan des impacts sur le site classé).

Conclusion et avis de l'Inspection régionale des sites (Avis et prescriptions)

L'inspection régionale des sites propose les recommandations suivantes, sachant que de nombreuses réunions ont déjà permis de réorienter le projet, d'améliorer l'intégration du projet au site tout en considérant que cet accompagnement n'est pas terminé :

Le projet doit :

- poursuivre le travail d'intégration au site classé, notamment sur la partie débouchant sur le boulevard Jourdan visible depuis le cheminement intérieur du parc et depuis l'espace public (matérialité, volumétrie, forme...),

- travailler en volume (coupes, insertions ...) sur les dénivelés existants et les épaisseurs des sols pour conforter les choix paysagers (mur de soutènement, etc...) proposés,
- proposer un suivi dédié aux arbres à proximité immédiate du chantier et du projet, notamment du hêtre,
- préciser les 2 sorties de secours le long des quais dans les talus boisés.

(Voir pièce D et annexes du dossier d'enquête publique)

La Commission d'enquête constate que les recommandations de l'Inspection régionale des sites ont été prise en compte dans le dossier.

4.5 RAPPORT DE PRESENTATION DE L'ARCHITECTE DES BATIMENTS DE FRANCE - Direction régionale des affaires culturelles Île de France

Sont exposés :

- Les servitudes au titre du Code de l'environnement et du code du patrimoine,
- Le contexte du projet,
- Le projet,
- L'intégration du projet au site classé,
- Le bilan des impacts sur le site classé,
- Proposition d'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Conclusions de l'Architecte des Bâtiments de France

- Le projet mis au point permet de concilier les impératifs de sécurité des voyageurs avec une limitation de l'impact sur le site.
- Le projet limite les terrassements et déblais par le tracé et l'emplacement de la galerie créée, situés dans une partie moins dénivelée du terrain.
- Les abattages d'arbre sont réduits à 9, en grande majorité de taille moyenne.
- Un hêtre pourpre de grande taille sera préservé dans la zone chantier, aménagée en conséquence.
- Au total, 13 arbres (dont 5 espèces à grand développement) seront replantés sur l'emprise du chantier, ainsi qu'un arbre dans un massif proche de la gare (cèdre du Liban).
- Le bilan, y compris strictement dans l'emprise des travaux, sera positif en considération du nombre des arbres.
- En outre, le projet paysager prévoit l'intégration de nouveaux aménagements par la création de massifs arbustifs de type « alpage suisse » en lien avec les plantations environnantes dans le parc.

Proposition d'avis de l'Architecte des Bâtiments de France

Au regard de ces dispositions et du faible impact sur le site, l'architecte des Bâtiments de France propose aux membres de la commission départementale de la nature, du paysage et des sites, d'émettre un avis favorable.

La Commission d'enquête considère que des recommandations auraient pu être formulées par l'Architecte des bâtiments de France, au minimum pour la période de chantier, qui va considérablement perturber la vie des personnes fréquentant le parc.

(Voir pièce D et annexes du dossier d'enquête publique)

4.6 AVIS DE LA COMMISSION INTERDÉPARTEMENTALE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Après échange avec la DRAAF, la RATP a eu confirmation de l'absence d'avis obligatoire de la CIPENAF pour le projet RATP.

4.7 RENCONTRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE AVEC LA DIRECTION DES ESPACES VERTS ET DE L'ENVIRONNEMENT (DEVE) DE LA VILLE DE PARIS

La commission d'enquête a souhaité rencontrer des représentants du service de la ville de Paris gestionnaire du Parc Montsouris afin de connaître son implication dans le projet proposé par la RATP et plus généralement recueillir leur avis et leur appréciation concernant les impacts du projet sur le Parc Montsouris, Espace Boisé Classé (EBC).

Cette rencontre a eu lieu le 17 novembre 2023 dans les locaux de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement. Participaient à cette rencontre :

- Monsieur Sylvain LEROUX, DEVE – ville de Paris ;
- Monsieur de SAINT MARTIN, DEVE – ville de Paris ;
- Madame Martine BAUCAIRE, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête.

Ainsi, les représentants de la DEVE ont confirmé que l'évolution du projet de la RATP était assez largement le résultat d'un travail commun entre la maîtrise d'ouvrage, son prestataire et les services de la DEVE.

Ils ont également précisé que le projet de reconstitution de l'espace boisé a été élaboré en conformité avec le plan de gestion du Parc Montsouris, respectant l'esprit d'origine donné par son concepteur, l'ingénieur ALPHAND. S'y ajoute également une prise en compte des enjeux de résilience et de biodiversité sur fond de changement climatique.

Les représentants de la DEVE ont par ailleurs signalé qu'une partie des bouleaux devant être abattus dans le cadre du projet dépérissait et qu'à terme la ville de Paris les aurait de toutes façons remplacés.

(voir compte-rendu de cette rencontre en **annexe n° 10**)

5. MOYENS DE CONCERTATION PRÉALABLE

5.1 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE MARS – AVRIL 2017

5.1.1 Introduction

Une concertation publique a été menée du 22 mars au 20 avril 2017, mais l'organisation d'une réunion publique n'a pas été jugée nécessaire pour ce projet présenté à la concertation avec des moyens d'informations et d'échanges jugés appropriés par la Mairie du 14^e arrondissement et le Maître d'ouvrage RATP.

Le bilan de la concertation daté de juillet 2017 est jointe en **annexe de la pièce E du dossier d'enquête**.

Sont exposés :

Le contexte et les objectifs du projet

Les caractéristiques du projet

Le calendrier du projet

Les objectifs de la concertation

En tant que Maître d'ouvrage, la RATP a organisé cette concertation publique sur ce projet avec la mairie de Paris, en poursuivant un triple objectif :

- présenter au public le projet et ses principales caractéristiques ;
- permettre à tous d'échanger avec le Maître d'ouvrage, de poser ses questions et de donner son avis sur les modalités de réalisation du projet ;
- éclairer les décisions futures sur le projet.

Étaient conviées à participer à la concertation toutes les personnes intéressées par le projet, qu'elles soient voyageuses, riveraines, élues, actrices associatives ou économiques.

En accord avec ses partenaires, Île-de-France Mobilités, l'État et la Région Île-de-France, la RATP a ainsi élaboré un dispositif d'information et de dialogue adapté au projet et visant la participation du public.

La méthodologie d'élaboration du bilan

Le présent bilan synthétise l'ensemble des contributions faites par le public durant la concertation.

Toutes les contributions ont été comptabilisées, y compris les contributions « hors sujet », qui ont cependant été traitées à part.

Une distinction a ensuite été faite entre les questions et avis directement liés au projet (son opportunité, ses impacts, son calendrier...) et ceux liés à la ligne B du RER plus globalement.

Une analyse fine des avis et questions exprimés lors de la concertation a été réalisée et thématisée et la position du maître d'ouvrage ainsi que ses réponses aux questions posées par le public ont été restituées.

5.1.2 Modalités de la concertation

Afin d'alerter un maximum de personnes de l'organisation d'une concertation publique sur le projet, un dispositif d'information et de communication a été mis en place par la RATP et a concerné :

- les riverains (habitants, commerces, entreprises...), habitants du 14^{ème} arrondissement de Paris ;
- les voyageurs du RER B empruntant la gare de Cité Universitaire ;
- les collectivités locales : la Mairie de Paris ;
- les partenaires du projet : Île-de-France Mobilités, l'État et la Région Île-de-France.

Plusieurs canaux ont été utilisés pour annoncer la concertation au public:

- une campagne d'affichage (voir annexe de la **pièce E, page 33**) : quatre affiches 62x100 ont été installées en gare Cité Universitaire ;
- une annonce a été intégrée dans la rubrique « actualités » du site Internet de la RATP.
- un dépliant d'information (10 x 21 cm, 4 volets, voir annexe de la **pièce E, page 32**) qui a permis de donner une information synthétique et pédagogique sur le projet et les aménagements à réaliser, qui présentait également les modalités de la concertation et comportait un coupon T.
Au total, 8 200 dépliants ont été diffusés : tractage aux entrées et sorties de la gare + mise à disposition au guichet de la gare, en mairie du 14^{ème}, dans les locaux d'Île-de-France Mobilité et au siège de la RATP.
- une exposition a également été installée sur les quais de la gare Cité Universitaire, du 22 mars au 20 avril 2017.
- Le public a aussi pu prendre connaissance du projet grâce à la page dédiée sur le site Internet de la RATP : **216** personnes ont visité cette page et l'actualité dédiée sur ratp.fr a été consultée par **1250** visiteurs.

5.1.3 Bilan de la concertation

Regroupement thématique retenu :

- opportunité du projet ;
- impacts et intégration du projet ;
- modalités et caractéristiques du projet ;
- concertation ;
- calendrier ;
- coût et financement ;
- RER B dans son ensemble (exploitation et projets, notamment dans le cadre du Schéma Directeur du RER B).
- autres sujets.

5.1.3.1 Bilan quantitatif

Durant les trois semaines de la concertation, **81 personnes** sont intervenues pour donner leur avis ou poser des questions sur le projet : **67 coupons T** ont été retournés par courrier et **14 mails** ont été reçus sur la boîte mail dédiée (prédominance du papier sur le digital), ce qui a permis de recueillir **139 avis ou questions sur le projet** car la plupart des interventions comportaient plusieurs avis ou questions.

Le constat :

- Plus d'avis (80%) que de questions (20%).
- 100% provenant d'habitants (aucune association ni élus n'ont participé).

5.1.3.2 Synthèse thématiques des avis et questions

- Avis majoritairement axés sur le projet : deux tiers des avis et des questions posées (65%) ont porté sur l'opportunité du projet et les aménagements prévus ; près d'un quart ont porté sur des sujets connexes qui n'étaient pas à l'ordre du jour de la concertation.
- Diagnostic conforté, opportunité validée : 90% des 32 avis de cette catégorie sont favorables au projet de désaturation, de mécanisation et d'amélioration de l'accessibilité de la gare. L'intérêt du projet est donc largement validé.
- Avis favorable pour les aménagements proposés : reconfiguration des lignes de contrôle et création d'un escalier mécanique.
- Mais une solution alternative plébiscitée : de très nombreux participants évoquent, comme solution alternative pour fluidifier l'accès aux quais, la création d'un nouvel accès à l'autre bout des quais, au niveau de l'avenue Reille. Cette proposition est en effet

citée dans 32 avis ou questions, soit près du quart (23,02 %) du total des interventions à la concertation.

La réponse du maître d'ouvrage RATP est que le projet présenté à la concertation est celui inscrit au Schéma Directeur de la ligne B approuvé en juillet 2013. Il concerne strictement la désaturation de l'accès actuel. Il ne propose donc pas, à ce stade, la réalisation d'un accès supplémentaire. Le projet proposé est nécessaire même en cas de création d'un accès supplémentaire, en termes de désaturation et de sécurité.

- Des aménagements complémentaires demandés :
 - . *revoir la conception des portes automatiques de la gare, souvent en panne,*
 - . *créer une porte supplémentaire «pour faire 2 entrées et 2 sorties»,*
 - . *renover les ascenseurs,*
 - . *créer une signalétique pour orienter les flux,*
 - . *prévoir un panneau bien visible pour diriger les voyageurs avec valise vers l'ascenseur en bout de quai.*

La réponse du Maître d'ouvrage RATP est que : Les portes automatiques ont été installées au cours des cinq dernières années, il n'est donc pas prévu de les renouveler. Les ascenseurs ont été renouvelés en janvier 2015. L'ensemble de la signalétique sera mis à jour sur le périmètre du projet.

- L'impact du projet sur le parc Montsouris :
 - . *« Le RER B tranche déjà le parc Montsouris. Les travaux et aménagements vont encore manger et défigurer le parc haussmannien historique » ; « Éviter de toucher au parc » ; « Quelle sera l'emprise et la part d'espace vert en moins ? Comment allez-vous remplacer cette partie d'espace vert ? » ; « Pourquoi les futurs aménagements ne sont-ils pas construits en sous-sol ? ».*

La réponse du Maître d'ouvrage RATP est que : Le Parc Montsouris sera restitué en l'état, outre l'espace dévolu au futur escalier mécanique. Sont actuellement à l'étude toutes les techniques constructives possibles et les solutions d'aménagement ayant le moins d'impact pour le parc.

- . L'impact des travaux pour les riverains et les voyageurs :
 - . *« fermeture de la gare pour les usagers »,*
 - . *« planification des travaux et notamment des éventuels travaux de nuit (locataire avec ma famille d'un appartement situé au dernier étage de la gare) ».*

La réponse du Maître d'ouvrage RATP est que : La réalisation des travaux sera organisée de façon à permettre la circulation du RER

B tout en gardant la gare de Cité Universitaire ouverte. Les travaux seront réalisés en plusieurs phases, afin de favoriser l'écoulement des flux et de garantir la sécurité des voyageurs.
La RATP a d'ores et déjà pris contact avec les locataires de la gare.

- Un calendrier parfois remis en cause :
. « *dommage qu'il faille attendre 2022 alors que la gêne existe depuis des années* »,
. « *trois ans de travaux ? Cela paraît très long* ».

La réponse du Maître d'ouvrage RATP est que : La durée du chantier s'explique par le souhait de maintenir l'exploitation de la gare tout au long des travaux. Un phasage extrêmement complexe des travaux permettra d'assurer des conditions de sécurité optimales pour les usagers et une exploitation correcte sans fermeture de la ligne.

- Une rénovation jugée trop onéreuse par certains : « *10 millions d'euros bien trop cher* » ; « *serait mieux investi dans du matériel roulant pour RER B et T3a* » ; « *ou un nouvel accès côté avenue Reille* ».

La réponse du Maître d'ouvrage RATP est que : Le coût tient compte des travaux de génie civil, d'équipements électromécanique ..., mais aussi des conditions dans lesquelles ces travaux sont réalisés, à savoir une planification/organisation permettant de respecter la date de mise en service et limiter les perturbations sur le fonctionnement de la gare et les impacts sur le parc Montsouris.

- Le RER B, sujet peu évoqué.
Régularité, fréquentation et conditions de voyage n'ont été évoqués que par six des participants à la concertation.

La réponse du Maître d'ouvrage RATP est que : D'autres projets à l'étude ou en cours de réalisation permettront, à long terme, une amélioration globale de la ligne B.
Un matériel roulant de nouvelle génération est prévu horizon 2025 par Île-de-France Mobilités.

- Plusieurs autres sujets sans lien direct avec le projet ont été évoqués : La sécurité, l'acoustique et l'organisation de la gare Cité Universitaire, ainsi que l'interconnexion avec les autres modes de transport.

5.1.3.3 Enseignements de la concertation

- La confirmation de l'opportunité du projet : le projet est souhaité et attendu, son opportunité fait consensus.
- L'acceptation des aménagements proposés par le projet.
- Les inquiétudes du public et demandes d'attentions particulières :
 - sur la préservation de l'environnement classé qu'est le parc Montsouris,
 - sur les nuisances en phase chantier.

Les études en cours ou à venir prendront en compte ces préoccupations.

- Le souhait de création d'un accès supplémentaire.

(Voir pièce E et annexe du dossier d'enquête publique)

La Commission d'enquête considère qu'il est fort dommage que l'option d'organiser une réunion publique n'ait pas été retenue et même jugée non nécessaire et non appropriée. D'ailleurs deux participants remettent en cause cette décision.

En effet, une présentation orale d'un tel projet, assez technique, est toujours préférable pour une meilleure compréhension, donc acceptation par le public.

Par ailleurs, la Commission d'enquête regrette qu'une réponse suffisamment précise n'ait pas été apportée par le Maître d'ouvrage RATP aux participants qui ont évoqué la réalisation d'un accès supplémentaire avenue Reille, au nord du Parc.

Il aurait pu être expliqué pourquoi cette solution n'est pas envisagée, s'il s'agit de problèmes techniques, financier ou les deux, et si une estimation et comparaison entre les deux investissements ont été effectuées.

Cela aurait peut-être évité que le public revienne sur ce point dans le cadre de la présente enquête publique (18 contributeurs soit plus de 13 %).

5.2 LA REUNION DU CONSEIL DE QUARTIER MONTSOURIS-DAREAU

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, une réunion du Conseil de Quartier Montsouris-Dareau a été organisée, à l'ordre du jour de laquelle, l'un des sujets abordés, parmi d'autres, était le projet de « Désaturation de la gare Cité Universitaire du RER B dans le parc Montsouris ».

Cette réunion s'est tenue le 10 octobre 2023 à 19 h en présence des représentants de la RATP portant ce projet.

Après l'exposé du projet avec pour support un diaporama, les questions posées à la RATP ont porté sur les points suivants :

- l'impact du projet sur le parc Montsouris et les conséquences de l'abattage de 9 arbres sur l'environnement, la biodiversité et les

objectifs de réduction de l'emprunte carbone, la plantation de 15 jeunes arbres ne constituant pas une vraie compensation,

- le devenir d'une promesses faite à une époque, de créer une sortie sur l'avenue Reille au nord du parc, permettant de le traverser et de faciliter ainsi l'accès au RER pour les nombreux habitants de cette partie du quartier, mal desservis en transports en commun. Une alternative qui permettrait aussi de mieux répartir les flux des usagers sur les quais.

A noter que ces points ont été largement abordés dans les observations formulées par le public au cours de l'enquête, tant sur le registre électronique, que sur les registres papier lors des permanences en mairie du 14^e et dans le parc, que lors de la réunion publique du 05 décembre 2023.

6. PRESENTATION ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC RELATIVES A L'ENQUETE PUBLIQUE

6.1 Les permanences

Les membres de la commission d'enquête ont tenu trois permanences à la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, une dans un local de la Cité Universitaire et une dans un local de l'association française d'astronomie dans le Parc Montsouris, aux dates et heures précisées par l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête afin de recevoir le public et recueillir ses observations.

- **1^{ère} permanence**, le lundi 20 novembre 2023 de 9h00 à 12h00, en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris :

Aucune personne ne s'est présentée au cours de cette permanence.

- **2^{ème} permanence**, le mardi 28 novembre 2023 de 16h00 à 19h00, dans un local de la Cité Universitaire :

Deux personnes se sont présentées lors de cette permanence, l'une d'entre elles a laissé une observation dans le registre.

- **3^{ème} permanence**, prévue le samedi 9 décembre 2023 de 14h00 à 17h00, dans le local de l'association française d'astronomie dans le Parc Montsouris :

Cette permanence a dû être annulée, le Parc Montsouris étant fermé pour des raisons météorologiques. Une nouvelle permanence a été programmée pour le 16 décembre 2023 aux mêmes heures.

- **4^{ème} permanence**, le jeudi 14 décembre 2023 de 16h00 à 19h00, en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris :

Une personne, Monsieur Yves Poisson, s'est présentée au cours de cette permanence et a laissé une observation dans le registre.

- **Permanence complémentaire du samedi 9 décembre 2023** suite à l'annulation de celle du samedi 16 décembre 2023, dans le local de l'association française d'astronomie :

Trois personnes se sont présentées deux d'entre elles ont laissé des observations dans le registre.

- **5^{ème} permanence**, le mardi 19 décembre 2023 de 14h00 à 17h00, en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris :

Aucune personne ne s'est présentée au cours de cette permanence.

Un membre de la commission d'enquête s'est également tenu à la disposition du public dans le cadre d'une **permanence téléphonique** qui s'est tenue le samedi 2 décembre 2023 de 10h00 à 12h00 :

Aucun appel téléphonique n'a été reçu au cours de cette permanence.

6.2 Les observations orales

3 observations orales ont été formulées au cours de cette enquête :

2 observations lors de la 2^{ème} permanence le 28 novembre 2023.

1 observation lors de la permanence reportée au 16 décembre 2023.

6.3 Les observations écrites sur les registres papier

Registre papier déposé en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris :

2 observations ont été portées directement au registre déposé en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris :

1 observation lors de la 4^{ème} permanence de la commission d'enquête :

- de Monsieur Yves POISSON, rue d'Alésia, le 14 décembre 2023 ;

1 observation en dehors des permanences du commissaire enquêteur :

- de M. ou Mme Dominique FAUQUET, le 15 février 2019 ;

Registre papier déposé en préfecture de région Ile-de-France, préfecture de Paris:

Aucune observation n'a été déposée sur le registre déposé en préfecture de région Ile-de-France, préfecture de Paris.

Registre papier présenté lors des permanences effectuées à la Cité Universitaire et dans le local de l'association française d'astronomie :

3 observations ont été portées sur ce registre :

1 observation anonyme lors de la 2^{ème} permanence le 14 décembre 2023 ;

2 observations lors de la permanence reportée le 16 décembre 2023 :

- des agents du Parc Montsouris ;
- (nom illisible)

Aucun courrier n'a été adressé au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

6.4 Les observations consignées sur le registre électronique

121 observations ont été déposées sur le registre électronique (dont 2 par courriel).

A noter que le site internet a été visité par **2550** personnes et **1005** téléchargements ont été effectués

6.5 Les observations formulées lors de la réunion publique

10 observations ont été formulées lors de la réunion publique. (voir compte-rendu de la réunion publique d'information et d'échanges en **annexe n° 11**)

Soit au global 139 observations formulées, dont :

- observations écrites portées au registre en préfecture :	0
- observations écrites portées au registre en mairie du 14 ^{ème} hors permanences	1
- observations portées au registre électronique	121
- observations écrites et orales lors des permanences	7
- observations formulées lors de la réunion publique	10

6.6 Les points soulevés :

Chacune de ses observations a été reportée de manière synthétique dans le « **Tableau consolidé d'analyse des observations** » présenté en annexe du « Procès-verbal de synthèse des observations » (voir en **annexe n° 12** du présent rapport).

Ce tableau numérote afin de les identifier, chacune de ces contributions et indique la correspondance définie par la commission d'enquête avec les thèmes qu'elle a pu identifier en vue d'en réaliser l'analyse.

6.7 Synthèse des observations - Classement par thème

Treize thèmes ont été retenus pour regrouper les observations et faciliter leur analyse :

Thèmes identifiés :

1. *Contenu, qualité et forme du dossier d'enquête publique*
2. *Opportunité du projet : avis favorables au projet*
3. *Avis défavorables et critiques des solutions choisies, propositions de variantes*
4. *Non au déclassement de l'EBC*
5. *Opposition à l'abattage des arbres et à la réduction du Parc Montsouris, impact environnemental négatif*
6. *Impact écologique et paysager négatif considérant le temps très long de régénération de la végétation*
7. *Création d'un nouvel accès au nord de la gare*
8. *Gêne et nuisances en phase chantier*
9. *Reconstitution de l'EBC après travaux*
10. *Coût du projet*
11. *Modalités de suivi*
12. *Calendrier - Durée du projet*
13. *Autres observations*

6.8 Procès-verbal de synthèse des observations et réponses de la maîtrise d'ouvrage aux observations du public

Un procès-verbal de synthèse des observations ainsi qu'une synthèse par thèmes ont été rédigés et remis à la maîtrise d'ouvrage ainsi qu'à l'autorité organisatrice de l'enquête lors d'une réunion de restitution en préfecture de Paris, préfecture de région Ile-de-France, le 22 décembre 2023. Des questions ont été posées à la maîtrise d'ouvrage concernant les objections formulées par le public. Voir **annexe n°12**.

Étaient présents lors de cette réunion :

- Monsieur Jean-Pascal BIARD, directeur de l'unité départementale de Paris - préfecture ;
- Madame Nathalie CARRIER-SCHRUMPF, cheffe du service Utilité publique et équilibres territoriaux – unité départementale de Paris - préfecture ;
- Madame Evelyne MARTIN-GATY, DRIEAT IF/UD75/SUPET/PUUP – préfecture ;
- Madame Audrie TARRAL, RATP – MOA ;
- Monsieur Florian BOTTÉ, RATP – chef de projet ;
- Monsieur André GUILSOU, SETEC – AMOA ;
- Madame Anastasia MIZZULINICH, SETEC – AMOA ;
- Madame Martine BAUCAIRE, membre titulaire de la commission d'enquête;
- Monsieur Pierre PONROY, membre titulaire de la commission d'enquête ;
- Monsieur Claude BURLAUD, président de la commission d'enquête.

La maîtrise d'ouvrage a adressé à la commission d'enquête une note de réponses le 12 janvier 2024, soit 21 jours calendaires (mais 13 jours ouvrés) après la remise du procès-verbal de synthèse des observations. Voir **annexe n°13**.

6.9 Analyse par thème

Thème 1 : Contenu, qualité et forme du dossier d'enquête publique

4 personnes se sont exprimées sur ce thème, dont 1 se montre satisfaite

Arguments négatifs :

- Les documents du dossier, notamment graphiques, ne permettent pas de bien se rendre compte de la nature du projet. L'impact du projet n'est pas clair.
- Pas de visuel montrant l'emprise au sol du projet.
- L'évaluation environnementale n'est pas sincère : "bourrage d'arbres" pour faire du chiffre.

Argument positif :

Très bonne information du public.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

La commission d'enquête ne formule pas de question spécifique à la maîtrise d'ouvrage concernant ce thème.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Aucune réponse requise.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère qu'après ses échanges avec les RATP pour remanier le dossier en vue améliorer la bonne compréhension du projet par le public, celui-ci était accessible et permettait au public d'avoir une connaissance suffisamment claire et précise du projet et de ses enjeux.

Thème 2 : Opportunité du projet : avis favorables au projet

Les contributions favorables au projet sont nettement minoritaires : 27 contributions sur le registre électronique, 2 durant les permanences et 2 question écrites remises en réunion publique, c'est-à-dire un total de **31 avis favorables sur 139 exprimés**, soit une proportion de 22,6% en faveur du projet. Parmi ces contributions, il faut noter celle de l'Association des Usagers des Transports AUT FNAUT Île-de-France C82, qui exprime son approbation du projet, sous réserve de la mise en œuvre effective des mesures de protection et de compensation.

Les avis exprimés sur ce thème émanent d'usagers de la gare qui ont pu constater ses dysfonctionnements, en particulier la congestion sur le quai lors du passage des trains.

Une partie d'entre eux évoque même la conséquence du point de vue de la sécurité des voyageurs. La congestion sur le quai au droit des lignes de contrôle se produit à l'extrémité sud, par laquelle arrivent les trains, sortant du tunnel sans véritable anticipation possible. À quelques reprises, les accidents voyageurs qui se sont produits depuis le quai de la gare sont même rappelés.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage :

La RATP a, semble-t-il, choisi de ne pas trop mettre en avant dans le dossier d'enquête le motif de la sécurité des voyageurs et c'est sans doute pourquoi les contributions n'ont le plus souvent retenu que la conséquence de la congestion du quai sur le temps de transit des voyageurs dans la gare. La commission pourrait-elle avoir communication des chiffres des accidents dans la gare ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

L'aménagement des accès et des quais de la gare Cité universitaire du RER B répond en priorité à une problématique de gestion de flux et congestion en heures de pointes, et vise donc à une désaturation de la gare.

Sur les dix dernières années, les rares accidents graves survenus se sont produits en dehors des heures de pointe. La cause de ces accidents n'est pas reliée à la congestion des quais, mais à des comportements déviants d'individus ou à une faute d'inattention du voyageur.

Ainsi, il n'est pas fait de lien entre les accidents passés et le projet actuel.

Toutefois, la saturation des quais et les conflits de flux actuellement présents sur les quais doivent être traités rapidement

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la position du maître d'ouvrage, qui écarte tout lien entre la congestion des quais et le risque d'accident voyageur. Elle déplore que la RATP n'ait pas communiqué les données d'accidentologie qui lui ont été expressément demandées. Le flou ainsi entretenu par le maître d'ouvrage sur la question de la sécurité des voyageurs en gare de Cité universitaire ne saurait cependant à lui seul conduire la commission à écarter ce point. La question de la sécurité, quelquefois évoquée dans les contributions, mérite d'être prise en considération, aux yeux de la commission, et retenue dans l'appréciation de l'intérêt général du projet.

Thème 3 : Avis défavorables et critiques des solutions choisies, proposition de variantes

Les avis négatifs sur le projet sont largement majoritaires puisque 93 contributeurs (sur 139 exprimés) se sont plus ou moins directement déclarés opposés à sa réalisation soit près de 68% des contributeurs.

La raison presque unanimement évoquée (**87 contributeurs**) est l'impact du projet sur le parc Montsouris nécessitant l'abattage de 9 arbres, ce qui est considéré comme une atteinte portée à l'environnement, à la biodiversité et aux objectifs de réduction de l'emprunte carbone.

Ce point fait l'objet d'une analyse plus détaillée au **thème 5**.

Pour les mêmes raisons, un nombre important de contributeurs (**34**) s'opposent au déclassement de l'EBC.

Ce point fait l'objet d'une analyse plus détaillée au **thème 4**.

Quelques avis (**11 contributeurs**) portent sur le fait que la régénération des végétaux nécessite un temps long et ne peut donc pas être réellement considérée comme une compensation suffisante.

Ce point fait l'objet d'une analyse plus détaillée au **thème 6**.

La plupart des avis formulés ci-dessus ne portent pas directement sur le projet de désaturation, mais le rejettent pour l'impact qu'il a sur l'environnement.

Mais **10 contributeurs** le considèrent néanmoins comme inutile.

A cela s'ajoute l'avis d'un contributeur qui se déclare contre le projet sans mentionner de précisions.

Plusieurs contributions (18) évoquent un projet ancien, la création d'une nouvelle sortie au nord de la gare, dans le Parc Montsouris. Pour 12 d'entre eux cette sortie permettrait une meilleure répartition des voyageurs sur le quai et pourrait constituer une alternative au projet de désaturation proposé par la RATP.

Ce point fait l'objet d'une analyse plus détaillée au thème 7.

D'autres alternatives sont formulées, notamment : la régularité des trains, la rénovation du matériel, l'augmentation des moyens humains, la suppression des lignes de contrôle ou la mise en place de vitres de séparation entre les quais et la voie.

Une contribution propose d'intégrer l'escalier mécanique dans le bâtiment existant.

Deux contributeurs proposent la réalisation des travaux par creusement.

Quelques contributions mettent en cause l'analyse des dysfonctionnements en considérant que les problèmes proviennent essentiellement du nord de la ligne ou du tunnel Châtelet – Gare du Nord.

Ces points feront l'objet d'une analyse plus détaillée au thème 13.

Annexe au thème 3 : Tableau de répartition des contributions par raisons invoqués pour l'avis négatif.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

La commission d'enquête n'a pas de question à formuler à la maîtrise d'ouvrage concernant ce thème (voir questions posées aux thèmes 5, 7 et 13).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Aucune réponse requise.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que plus des deux tiers des contributeurs ont exprimés des avis défavorables au projet, en justifiant ces avis par différents motifs comme indiqué dans le tableau annexé au thème 3 du procès-verbal de synthèse. Ces motifs sont intégrés et font l'objet d'une analyse de la commission d'enquête dans les thèmes 5, 7 et 13.

Thème 4 : Non au déclassement de l'EBC

30 personnes se sont exprimées sur ce thème : 28 sont négatives, soit 23 % des 139 contributions et 2 sont positives

Arguments négatifs :

- Projet incompatible avec les enjeux environnementaux. Il faut revoir les projets en intégrant la qualité de vie, le respect de la nature et du vivant.
- Les classements visent à protéger toute la végétation propice à accueillir la biodiversité et génératrice d'ombre, de fraîcheur, de réduction du bruit et de la poussière, et développant d'agréables et apaisants paysages.

Arguments positifs :

- Bonne limitation de l'impact environnemental,
- Bonne compensation.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

La commission d'enquête ne formule pas de question spécifique à la maîtrise d'ouvrage concernant ce thème.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Aucune réponse requise.

Commentaires de la commission d'enquête :

[Voir commentaires et questions posées aux thèmes 5, 6 et 9](#)

Thème 5 : Opposition à l'abattage des arbres et à la réduction du Parc Montsouris, impact environnemental négatif

81 personnes se sont exprimées sur ce thème, soit 67 % des 139 contributions

Arguments :

- Les arbres replantés mettront des années à pousser et leurs chances de survie sont faibles car les conditions sont devenues difficiles (dérèglement climatique, parasites...);
- Nouveaux arbres ne compenseront pas aussi bien, ils ne stockeront pas autant de carbone car trop jeunes et mettront des années avant d'apporter les mêmes bienfaits (ombre, fraîcheur, réduction du bruit et de la poussière ...).
- Les arbres sont un besoin vital, 2023 s'annonce comme l'année la plus chaude jamais enregistrée. Ils sont à préserver avant, pendant et après les travaux.
- Il y a une dimension écologique et patrimoniale. Il s'agit d'un des plus beaux parcs de Paris.
- Ces travaux sont inutiles.
- Les arbres sont réellement d'intérêt public, en l'état le projet n'a pas d'intérêt général.
- La nature passe encore au second plan.
- Les compensations prévues en matière de replantation d'arbres ne produisent d'hypothétiques effets que dans un terme éloigné, voire très éloigné. Or, nous n'en sommes plus à des considérations à long terme en matière d'action climatique et de biodiversité.
- L'arbre remarquable est mis en danger par la proximité du tunnel.

A noter que :

- Les associations France Nature Environnement (FNE) et Exemplarité 14 ont émis des avis défavorables dont l'argumentation figure dans les contributions du registre électronique C115 et C93.
- La Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) n'émet pas d'avis défavorable mais formule des prescriptions.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

1. *La commission d'enquête avait demandé à la RATP à ce que figurent dans le dossier des perspectives du projet en photomontages, montrant le site à la replantation et à long terme. Cette demande est à nouveau formulée pour que ces documents figurent dans le mémoire en réponse.*
2. *La commission d'enquête demande également s'il est possible de sélectionner des espèces qui tout en étant locales et résistantes au changement climatique, auraient une croissance plus rapide.*
3. *Enfin, la commission d'enquête relaie la demande de la Ligue de protection des oiseaux (LPO), qui, dans sa contribution C91, énumère des précisions à apporter et à faire figurer dans le mémoire en réponse.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête - question n°1 :

Des perspectives du projet en photomontages sont insérées dans le mémoire en réponse. Les illustrations ci-après présentent le site à 3 temporalités distinctes :

- situation actuelle,
- dans les premiers temps après réaménagement (replantation)
- à long terme.



Situation actuelle



Situation projetée (jeunes arbres en croissance)



Situation projetée à maturité

Commentaires de la commission d'enquête :

Si on compare les photomontages « Situation actuelle » et « Situation projetée (jeunes arbres en croissance), l'ampleur foliaire semble effectivement être peu différente, mais il est très difficile d'exprimer une appréciation, on ne peut qu'espérer que ces photomontages sont le plus réalistes possible. La « Situation projetée à maturité », elle, laisse moins de doute.

Cependant, La commission d'enquête regrette que les hauteurs prévisibles des sujets à la plantation n'aient pas été communiquées, malgré sa demande exprimée verbalement à plusieurs reprises.

En effet, si à la pièce A – Présentation du projet et informations juridiques et administratives, le plan « impact du projet et des travaux sur le parc Montsouris » fait apparaître que 6 des 9 arbres qui seront abattus ont une taille qui va de 8 à 15 m, ce qui est conséquent, l'annexe à la pièce B « Présentation de l'intérêt général du projet – Dossier de valorisation du bureau d'études Graphyte » ne stipule que les hauteurs à terme de certaines des espèces, mais pas de toutes, et ne donne aucune indication sur les hauteurs à la plantation.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

- 2. La commission d'enquête demande également s'il est possible de sélectionner des espèces qui tout en étant locales et résistantes au changement climatique, auraient une croissance plus rapide.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête - question n° 2 :

Les espèces présentées ont été sélectionnées avec le service Exploitation des Jardins de la Direction des Espaces verts de la Ville de Paris (DEVE), service qui gère et entretient le Parc, et avec une agence paysagiste missionnée par la RATP.

Les essences d'arbres ont été choisies pour répondre au plan de gestion du site, porté par la Ville et validé par l'État, qui a été réalisé sur la base de diagnostics patrimonial, paysager et environnemental. Ce plan de gestion a pour but de répondre aux enjeux à moyen et long terme pour préserver le caractère historique et le patrimoine arboré spécifique et remarquable du site.

La DEVE et l'agence paysagiste ont donc travaillé sur une adaptation de la palette végétale historique du parc tout en prenant en compte les changements climatiques : sécheresse prolongée et rayonnements solaires très forts, avec une vision long terme. En termes de croissance rapide, il a été choisi notamment des érables de variétés différentes, qui seront de très gros érables à terme. Ce sont des hybrides qui poussent très bien et très vite, d'environ 1 à 2 mètres par an.

Il est également à noter que le projet paysager prévoit en plus de la replantation de ces 15 arbres, la replantation de massifs arbustifs en plus grande surface et en plus grande densité que l'existant.

En effet, des massifs présents dans la conception originelle du parc se sont étiolés au fil des ans et ont peu à peu disparu. Ces massifs auront un développement très rapide et reconstitueront rapidement un espace de lisière investi par la faune locale.

Commentaires de la commission d'enquête :

La Commission d'Enquête prend acte et apprécie la collaboration qui a eu lieu entre la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE) et l'agence paysagiste missionnée par le maître d'ouvrage, en ce qui concerne le choix des espèces à replanter, dans le respect de la palette végétale historique du parc et tout en prenant en compte les changements climatiques ainsi que la nécessité d'une croissance rapide.

La replantation de massifs arbustifs en plus grande surface et en plus grande densité que l'existant est aussi un plus.

Cependant, en page 17 du Dossier de valorisation du bureau d'études Graphyte (annexe à la pièce B) cité ci-dessus, il est précisé, pour 3 arbres, acer buergerianum, dont la hauteur à terme de 10 m est indiquée, que leur croissance

est très lente, ce qui ne semble pas être approprié, compte tenu des observations faites par le public et de son inquiétude justifiée en ce qui concerne le délai de reconstitution de l'ampleur de la frondaison actuelle, notamment en regard du dérèglement climatique.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

3. *Enfin, la commission d'enquête relaie la demande de la Ligue de protection des oiseaux (LPO), qui, dans sa contribution C91, énumère des précisions à apporter et à faire figurer dans le mémoire en réponse.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête - question n° 3 :

- Installation de gîtes oiseaux et chiroptères

A date, il est prévu l'installation des dispositifs pour la faune, suivants :

		Qt
Nichoirs à oiseaux	Nichoirs à moineaux	2
	Nichoirs à mésange bleue	2
	Nichoir à mésange charbonnière	2
	Nichoir à rougequeue noir	1
Gîtes à chauve-souris		4
Abri à insectes	Tour à coccinelle	1
	Gîte à abeilles solitaires	1
	Abri à hérisson	1

Ces dispositifs seront installés avant le début des travaux et ne seront déposés qu'après replantation de la zone complète. La localisation de ces nichoirs et abris sera précisée préalablement à la réalisation des travaux au cours des études de détail à réaliser et sera partagée avec le Service Exploitation des Jardins de la Direction des Espaces verts de la Ville de Paris (DEVE).

- Calendrier précis des travaux (abattage) :

Le Maître d'ouvrage rappelle que l'abattage des arbres est prévu entre le mois de décembre et le mois de mars (demande de la DEVE). La grande majorité des travaux aura lieu de jour.

- Précision sur la compensation pour la biodiversité

Le Maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes sur la compensation pour la biodiversité à terme, comme indiqué dans l'étude de fonctionnalité écologique :

- Suite au développement des différents massifs vivaces, arbustifs et aux arbres, la fonctionnalité écologique de la zone du projet sera supérieure à celle avant les travaux.

En effet, plus d'arbres seront présents et fonctionnels pour la faune (gîte pour les chiroptères, potentialité de nid pour l'avifaune et certains mammifères, habitat pour les insectes de milieux boisés) mais également plus de massifs arborés et de fourrés diversifiés seront présents à la place de pelouses entretenues, précédemment. Ces habitats seront favorables pour l'avifaune (reproduction et alimentation), pour les reptiles (zone de refuge et de reproduction), pour les amphibiens (zone de refuge), pour les insectes (reproduction et alimentation), pour les mammifères (reproduction, refuge et alimentation) mais également pour les chiroptères (alimentation).

- La création de différentes strates (herbacée, arbustives et arborées), bien visibles, créera des habitats proches les uns des autres, permettant la réalisation du cycle de vie complet pour certains groupes comme les oiseaux, les reptiles ou les insectes. De plus, ces massifs permettront d'isoler la voie ferrée du Parc Montsouris et de créer moins de dérangements liés à l'activité ferroviaire.

Commentaires de la commission d'enquête :

La Commission d'Enquête constate que les mesures prises sont bien détaillées par espèces et escompte que cela rassurera la LPO (Ligue de protection des oiseaux).

Par ailleurs, elle espère que les effets du chantier n'auront pas pour conséquence d'éloigner les différentes espèces définitivement.

Thème 6 : Impact écologique et paysager négatif sur le court terme et qui n'est positif que sur le très long terme

13 contributeurs, soit 9,5% d'entre eux, ont souligné que la plantation de 15 jeunes arbres ne constitue pas une vraie compensation à l'abattage de 9 arbres adultes, dans la mesure où l'impact écologique et paysager demeurera de longues années avant d'être peut-être compensé après 20 ou 30 ans.

Il faut noter plus particulièrement sur ce thème la contribution **C115**, par l'entremise de Mme Christine Nedelec, de France Nature Environnement (FNE), laquelle confirme son avis négatif sur le projet émis en commission départementale de la nature des paysages et des sites (CDNPS), évoquant la plantation de « baliveaux » à la place de grands arbres et en incriminant au passage la MRAe, qui a dispensé le projet d'évaluation environnementale.

Il faut noter également l'avis **C91** exprimé par la Ligue de protection des oiseaux (LPO) qui souhaiterait que les mesures d'atténuation ainsi que le calendrier soient précisés, afin de réduire l'impact du projet sur la faune. Elle demande également de privilégier les essences locales pour les futures plantations.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

Le projet sera l'occasion de régénérer la partie du parc à gauche de la gare, dont la végétation s'est beaucoup étioyée au cours du temps, et de reconstituer un couvert végétal plus dense à terme, mieux adapté à l'évolution climatique tout en respectant son caractère historique, en conformité avec le plan de gestion du parc. La commission

souhaiterait avoir une évaluation plus précise du nombre d'années nécessaires pour que le volume foliaire recréé atteigne la taille de la végétation actuelle, quelque peu appauvrie à cet endroit.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Un arbre absorbe le dioxyde de carbone (CO₂) selon de nombreux facteurs. Ces derniers sont très variables et complexes (âge, humidité, essence, ensoleillement...). La capacité de stockage de carbone n'est pas la même pour toutes les essences d'arbres. A date, les scientifiques débattent encore pour savoir si les arbres absorbent plus de CO₂ au cours de leur jeunesse, comme il est souvent prétendu, car leur croissance est plus rapide, ou au cours de leur vieillesse, comme une étude publiée dans la revue Nature en 2014 tend à le démontrer, parce que leur masse volumique est plus importante. On peut considérer, dans notre cas, qu'il faudra compter environ une dizaine d'années pour atteindre un volume foliaire équivalent. Il est rappelé que dans le cadre du projet, il est prévu l'abattage de 9 arbres qui seront compensés par la replantation de 15 arbres.

De plus il est précisé que tous les arbres qui sont prévus d'être abattus ne sont pas tous à maturité et que certains d'entre eux sont même dépérissant, selon le diagnostic du Service Exploitation des Jardins de la Direction des Espaces verts de la Ville de Paris (DEVE). Il s'agit notamment des bouleaux qui sont considérés comme étant en fin de vie. Le projet est donc aussi l'occasion de les renouveler.

Les essences choisies en partenariat avec le service de la DEVE apportent des contrastes de couleurs, une diversité de textures et de parfums au rythme des saisons. Elles sont non allergènes, peu salissantes et adaptées aux conditions minimales d'entretien et d'arrosage.

En contraste avec la grande pelouse ouverte, les abords de la gare seront densément plantés de massifs arbustifs en mélange, alternant plusieurs hauteurs.

Ces plantations viendront créer une ossature végétale foisonnante au pied du bâtiment, ménageant ainsi le recul nécessaire au passage de la trémie et des voies ferrées.

Le projet prévoit la création de deux massifs arbustifs de part et d'autre de l'allée.

Ces massifs sont déclinés selon plusieurs associations, en fonction de leur hauteur :

- Massif vivaces et arbustes bas h = 0.60 à 1m de type Agapanthus, Phormium tenax 'Rubra', Euonymus japonicus, Pittosporum tobira 'Nana'
- Massif arbustif h=1/1,50m (type Phlomis fruticosa, Nandina domestica, Acanthus mollis...)
- Massif arbustif h=1,50/2m (type Rhamnus alaternus, Ligustrum vulgare, Fatsia japonica...)
- Massif arbustif h=2m

Les végétaux les plus bas sont installés le long des allées et pelouse, au premier plan. Une graduation des hauteurs est ensuite organisée pour que chaque strate soit visible.

Les massifs plantés seront entièrement paillés de manière à conserver l'humidité du substrat et assurer un apport de matière organique en surface.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse à la fois précise et bien développée qui lui a été faite. Elle retient principalement qu'il faudra dix années pour que le volume foliaire des futures plantations d'arbres et de massifs arbustifs atteigne l'équivalent du volume actuel.

Thème 7 : Création d'un nouvel accès au nord de la gare

Ce point fait l'objet de 18 contributions, soit plus de 13% des contributions.

Il s'agit d'une demande ancienne, étudiée en son temps par la RATP et qui selon plusieurs contributrices et contributeurs a fait l'objet de promesses pour lesquelles les riverains restent en attente.

Cette sortie à travers le parc vers l'avenue Reille a également été largement évoqué lors du Comité de Quartier Montsouris-Darreau.

Cette sortie permettrait de faciliter l'accès au RER pour les nombreux habitants du quartier mal desservis en transports en commun et leur éviterait de devoir faire le tour du parc Montsouris aux heures où celui-ci est fermé, la période d'hiver étant la plus contraignante puisqu'il ferme à 17h45.

Un projet avec une passerelle au-dessus du Parc a même été évoquée par un riverain.

Ce projet pourrait être une option indépendante du projet proposé aujourd'hui par la RATP. Mais comme le soulignent plusieurs contributions, cette sortie supplémentaire permettrait aussi de mieux répartir les flux des usagers sur les quais et constituerait ainsi une alternative au projet de désaturation de la gare Cité Universitaire.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

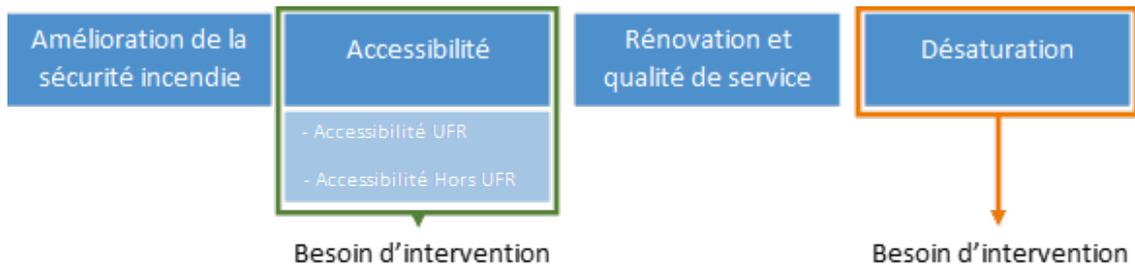
- 1. Une option légère et à faible impact sur le Parc de cette sortie nord a-t-elle été envisagée par la RATP et possible techniquement ? La demande est faite par la commission d'enquête d'une explication claire et précise des éventuelles impossibilités, appuyée par des plans et, le cas échéant, d'un argumentaire financier si c'est cela l'obstacle à cette variante du projet.*
- 2. La RATP dispose-t-elle d'un comptage « origine – destination » permettant d'apprécier l'impact du projet de sortie nord sur les flux en gare ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Réponse à la question 1 :

Le projet aujourd'hui soumis à enquête publique est inscrit depuis 2013 au Schéma Directeur de la Ligne B qui propose une série d'actions et d'investissements permettant de répondre à l'urgence de la situation pour le court et le moyen terme.

Il répond ainsi au diagnostic réalisé sur la gare qui a mis en évidence un besoin d'intervention sur les axes « accessibilité » et « désaturation ».



L'étude d'un nouvel accès Nord, avenue Reille, est indépendante de ce projet et a été demandée à la RATP par IDFM dès 1995 comme piste de réflexion pour répondre au rapport d'enquête publique sur le projet d'aménagement du quartier Alésia-Montsouris du 8 août 1995.

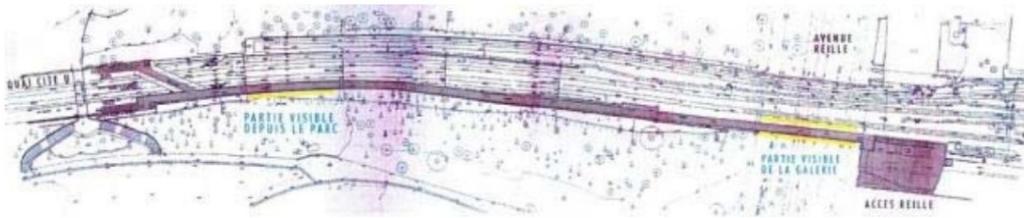
Ce rapport précisait que « toutes les dispositions devraient être prises pour que les transports en commun desservent le secteur avec la plus grande efficacité, concourant ainsi à la lutte contre la pollution ».

Le rapport ne mentionnait pas la nature des actions à mettre en œuvre.

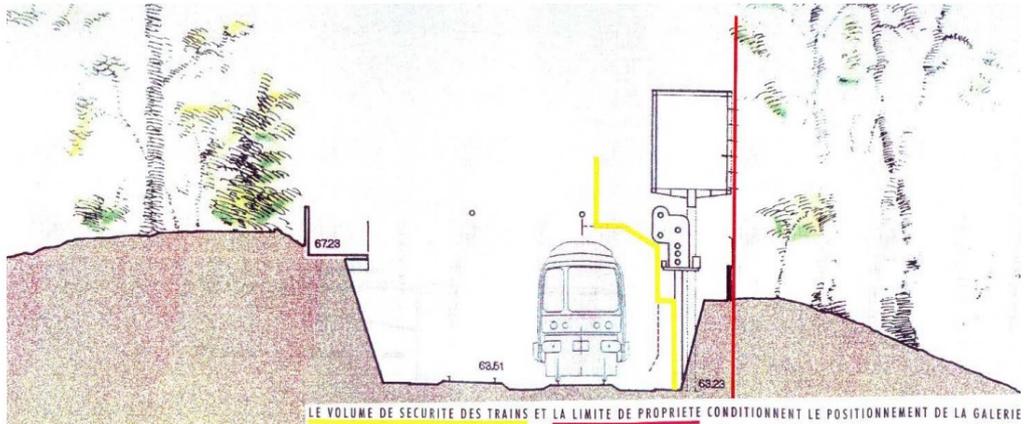
A ce titre, la ligne de bus 62 a été équipée du système Altaïr afin d'améliorer sa régularité et donner une information en temps réel aux voyageurs.

La desserte du quartier a été améliorée par la création de la ligne de bus 88 mise en service en 1997, permettant de relier la Cité Universitaire au Boulevard Victor, en traversant le 14^{ème} et le 15^{ème} arrondissement.

Malgré ces améliorations de desserte du quartier, la RATP a continué de mener des études de passerelle couverte d'environ 200m de long, située au-dessus des voies RER, en visibilité depuis le Parc Montsouris, et a déposé un permis de construire le 11 août 1999.



Plan de principe du projet de galerie de 1999



Principe d'implantation de la galerie

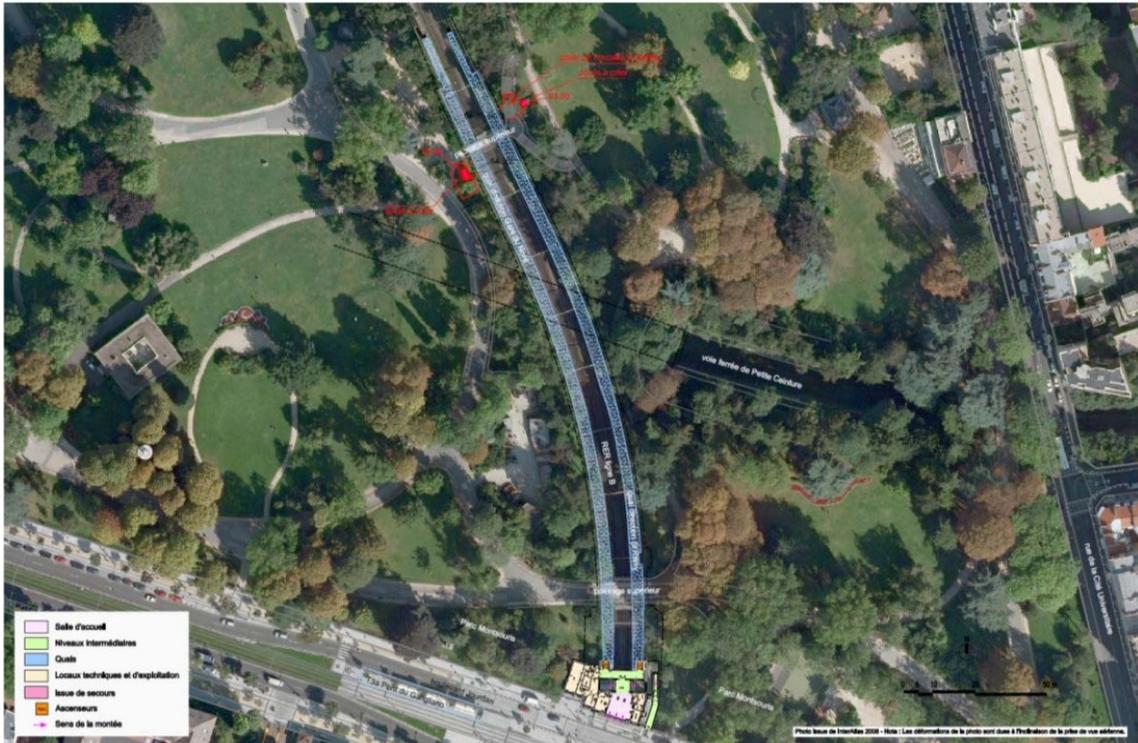
En mars 2000, un refus de permis de construire est notifié à la RATP par la Préfecture de Paris et le ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement. Le refus est basé sur l'avis défavorable donné par la Commission des Sites « pour ce projet dont le principe et non les qualités sont ici mis en cause ».

Dans son rapport et pour justifier le refus, la Commission : rappelle la volonté de Jean-Charles Alphan de gommer le tracé ferroviaire grâce aux aménagements paysagers, lors de la conception du Parc, alors que le projet de la passerelle vient au contraire souligner le tracé ferroviaire met en balance le bénéfice de 600m de cheminement pour une partie des usagers du RER en gare de Cité Universitaire face aux préjudices de ceux du Parc et pour le Parc lui-même.

Entre temps, en 2004, grâce aux différentes concertations avec le public, l'accès au Parc Montsouris par le Nord, côté Avenue Reille, a été créé entraînant un raccourcissement du cheminement des usagers de la gare RER de 600m à 420m aux horaires d'ouverture du parc.

Par la suite, des enquêtes de flux réalisées en 2006 puis en 2009, présentées aux élus d'arrondissement, ont démontré la faiblesse des flux entrants à la gare Cité Universitaire depuis le nord du Parc Montsouris.

Malgré cela, suite aux différentes sollicitations des élus du 14ème, la RATP s'est mise à étudier un deuxième scénario en 2012 dans le cadre des études exploratoires liées au Schéma Directeur de la Ligne B, prenant en compte les fortes contraintes d'insertion dans le site, et l'avis de la commission des sites sur le projet de passerelle. Il consistait en la création d'un nouvel accès équipé d'automates de vente et d'une ligne de contrôle en bout de chaque quai et visait une insertion plus discrète dans l'aménagement paysager.



Plan d'implantation des accès supplémentaires étudiés

Mais ce scénario n'a pas été retenu par les décideurs (STIF, État, RIF) compte tenu du faible intérêt de cette solution assujettie aux horaires d'ouverture du parc, des difficultés de réalisation et des fortes incidences durables sur l'aménagement paysager du parc.

Enfin, la faisabilité d'un passage souterrain ayant les mêmes fonctionnalités que la passerelle a été envisagée, mais rapidement abandonnée au vu des fortes contraintes techniques et des très forts impacts dans le Parc.

Ainsi, compte tenu de l'intérêt de ce projet limité au gain de quelques minutes seulement en dehors des horaires d'ouverture du parc (6 minutes à pied – gain de distance de 585m), de sa potentielle sujétion aux horaires d'ouverture du parc, et surtout des difficultés de réalisation et des fortes incidences sur l'aménagement paysager du parc (abattage d'un grand nombre d'arbres, incidences visuelles, modification de la conception originelle du Parc), l'autorité organisatrice des transports en Ile de France n'a aujourd'hui pas prévu de relancer des études d'un accès Nord.

En outre, en réunion de quartier du 10 octobre 2023, la mairie du 14ème arrondissement s'est dit défavorable à ce projet au vu de son fort impact dans le parc avec un besoin d'abattage d'arbres estimé à une trentaine.

Réponse à la question 2 :

Les études de flux réalisées en 2006 et 2009 ont établi que :

- La fréquentation potentielle du nouvel accès serait de l'ordre de 1 000 à 1 300 voyageurs sur la période des 2 heures de pointe du matin (7h30-9h30) sur 5 300 entrants en gare sur cette plage horaire ;
- Ces entrants potentiels sont déjà des voyageurs utilisant le RER B, pour moitié via la gare de Cité Universitaire et pour moitié celle de Denfert Rochereau (pas de fréquentation nouvelle) ; - Cet accès diminuerait la distance de cheminement des usagers venant du nord du parc au RER de 590m à 210m lorsque le parc est ouvert et de 830m à 210m lorsque le parc est fermé.

Ainsi, à l'heure de pointe du matin d'un jour ouvré d'hiver, entre 500 et 650 voyageurs seraient intéressés par ce nouvel accès qui leur apporterait un gain de 380m sur leur parcours par rapport à la situation existante.

Commentaires de la commission d'enquête :

Dans ses réponses à la commission d'enquête, la RATP précise les études qui avaient été menées en son temps pour une solution lourde permettant un accès permanent de la gare à l'avenue Reille, soit par une passerelle couverte (ayant fait l'objet d'un refus de permis de construire), soit par une galerie souterraine. Ces options ont été assez légitimement abandonnées compte tenu de l'avis défavorable de la Commission des Sites et de l'impact très significatif sur le parc Montsouris.

Une option plus légère prévoyant un nouvel accès au nord des quais, équipé d'un automate pour la vente des billets et d'une ligne de contrôle a été mis à l'étude, mais n'a pas été retenue par le STIF, l'État et la région, compte tenu de fortes incidences sur l'aménagement paysager du parc et du faible intérêt de cette solution assujettie aux horaires d'ouverture du parc.

Il convient néanmoins de remarquer que l'intérêt de cette solution légère n'est envisagé qu'en terme de gains de temps de parcours de l'utilisateur, mais n'est pas considéré comme moyen de mieux répartir les usagers en attente sur les quais et donc de favoriser la désaturation.

Il convient à ce sujet de remarquer que les périodes de pointe, notamment celle du matin, correspondent à des heures d'ouverture du parc (ouvert dès 7h00). Le nombre de voyageurs potentiellement intéressés par cet accès estimé entre 1000 et 1 300 sur la période des deux heures de pointe du matin selon les indications de la RATP au regard des 5300 entrants en gare sur la même période, soit près de 20%, est loin d'être négligeable ce qui pourrait ainsi avoir un effet réel au profit d'une désaturation des quais.

Thème 8 : Gêne et nuisances en phase chantier

3 contributions seulement, soit une proportion de **2,2%**, évoquent les nuisances générées par le chantier pour les usagers de la gare et du parc, ainsi que pour les riverains du parc. Une suggestion manifestement inadéquate a été faite pour en diminuer l'importance.

Des craintes ont été exprimées en ce qui concerne la gêne occasionnée par les engins de chantier et sur le lieu où ils seront garés.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

La commission souhaiterait que lui soient précisées les mesures qui seront prises pour minimiser la gêne occasionnée par les engins de chantier sur les usagers des transports et du parc, ainsi que les modalités de leur stationnement.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Les camions nécessaires au fonctionnement du chantier ne feront que transiter par l'emprise chantier (acheminement ou enlèvement de matériaux). Il n'est pas prévu de stationnement dans le parc, ni devant la gare, ni aux alentours. Les stationnements ponctuels de ces véhicules de transport de matériaux ou de marchandises seront donc exclusivement dans les emprises chantiers et le temps des opérations de chargement / déchargement.

Au sein de l'emprise chantier :

- o Une grue mobile sera présente pendant la grande majorité du chantier.
- o Des engins de terrassement (type petites pelleteuses) seront aussi présents pendant certaines phases.

Le pont enjambant les voies du RER B au sud, le parc sera fermé à la circulation piétonne pendant les travaux ; un jalonnement vers le pont piéton au centre du parc sera mis en place pour accompagner les personnes souhaitant réaliser la liaison est/ouest au sud du parc.

L'ensemble de ces modalités a été présenté au service de la DEVE, à la commission des sites et à l'ABF.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend acte des mesures prises pour limiter la gêne occasionnée aux usagers de la gare et à ceux du parc Montsouris pendant les travaux. Elle note en particulier les modalités retenues pour limiter le stationnement permanent des engins de chantier sur le site à une grue mobile et à de petites pelleteuses, les camions n'effectuant que des chargements et déchargements sur site et stationnant ailleurs. Est bien noté également le jalonnement prévu pour orienter les usagers du parc vers le pont piéton au centre du parc pendant la fermeture du pont sud.

THÈME 9 : Reconstitution de l'EBC après travaux

Si de nombreuses contributions déplorent le déclassement de 2000 m² et parfois le manque de protection apportée par la procédure du classement, ce qui fait l'objet du thème 5, le thème plus spécifique de la procédure de reclassement en EBC de la majeure partie après travaux n'a pas été évoqué explicitement que **2 fois, soit moins de 1,5% des contributions**. La plupart de ceux qui se sont exprimé ont compris que in fine 60 m² seulement resteraient utilisés pour la sortie de l'escalier mécanique. Bien que la ville de Paris ait annoncé son intention de reclasser les 1940 m² restants, mais sans pouvoir juridiquement s'engager sur ce point précis tant que la procédure n'aura pas été engagée à la fin des travaux. Ce point n'a pas été nécessairement perçu clairement par tous. Or la relative incertitude liée à cette procédure de reclassement a très certainement participé au rejet exprimé dans le thème 5 quant à la procédure de déclassement.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

La commission d'enquête souhaiterait avoir des précisions sur la façon dont les représentants de la ville de Paris se sont exprimés sur l'intention de la Ville de reclasser la presque totalité de la parcelle, déclassée seulement temporairement pour mettre en place le chantier et réaliser les travaux.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Le chef de la Division Réglementation et Stratégie Urbaine, Agence d'Écologie Urbaine, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, s'est prononcé par mail en ce sens : « *la restitution d'une emprise de 1 994 m² en EBC, après travaux RATP achevés en 2027, est souhaitable et prévue au moyen d'une modification générale du PLU car il ne s'agit pas d'une réduction d'EBC* ».

Cependant, il ne peut pas y avoir actuellement d'engagement officiel de la Ville de Paris à ce stade parce que le PLU ne sera pas adopté avant fin 2024 et parce qu'on ne peut stipuler sur le résultat de la procédure en cours.

Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la déclaration d'intention très claire d'un responsable administratif de la ville de Paris compétent sur ce domaine. Cela vient confirmer les termes de la réponse faite à ce sujet par M. Stéphane Lecler, directeur de l'urbanisme de la ville de Paris, à M. Philippe Schmit, président de la MRAe d'Île-de-France, que ce dernier a bien voulu communiquer à la commission d'enquête. Le directeur de l'urbanisme a en effet annoncé :

« La Ville de Paris est favorable à la restitution d'environ 1.950m² à l'Espace Boisé Classé suite à l'achèvement des travaux de la RATP, seuls 60 m² correspondant à l'émergence d'un escalier mécanique ayant vocation à demeurer déclassés sur les 2 000 m² d'espaces déclassés que requiert l'opération.

Cette restitution devra prendre la forme d'une modification du PLU qui sera soumise à l'approbation du Conseil de Paris. »

Thème 10 : Coût du projet

Une seule contribution évoque le coût important du projet qui pourrait être mieux affecté à d'autres améliorations.

Thèmes 11 et 12 : Modalités de suivi - Calendrier - Durée du projet

2 personnes se sont exprimées sur ces thèmes

- Il y a une urgence impérieuse de réaliser ces travaux. 10 ans et 6 versions de projet avant d'arriver à cette proposition, problème d'organisation administrative.
- Le dossier dit que le calendrier des travaux prendra en compte les périodes les plus sensibles pour l'environnement, cette période étant assez longue, indiquer avec exactitude ce calendrier.
- Quel est le suivi mis en place pour mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation pour la biodiversité ?

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

*La commission d'enquête relaie les deux demandes ci-dessus, émanant de la Ligue de protection des oiseaux (LPO) dans sa contribution **C91**, concernant le calendrier et le suivi des mesures d'atténuation mis en place.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Une première partie des réponses a été apportée au thème 5. De plus, il est prévu les éléments suivants :

Dispositif de conservation des arbres existants conservés (en amont et pendant les travaux) :

Pour protéger les arbres existants conservés dans l'emprise des travaux, plusieurs mesures seront prises en préalable du chantier et tout au long des travaux pour préserver leur domaine vital :

- Protection des troncs des arbres.
- Délimitation d'une zone de protection des racines tout autour par une clôture de 2m de haut provisoire de chantier.
- Cerclage des racines en amont des travaux de terrassements si besoin.
- Élagage des branches mortes et des branches à proximité afin d'éviter toute atteinte aux arbres par le passage des engins.

La délimitation de cette zone de protection est obtenue par la mise en place d'une palissade en périphérie de l'emprise des travaux et autour des deux larges zones arborées de part et d'autre du cheminement.

Cette protection de 2m de haut est constituée d'un cadre métallique pour durer tout le long du chantier et d'un remplissage de planches en bois placées verticalement. Cette clôture ainsi traitée permet une meilleure intégration de la zone travaux dans le parc. Ces deux zones clôturées neutralisent tout accès, circulation ou stockage pendant toute la durée des travaux.

Une zone de 4m de rayon minimum autour du tronc du sujet remarquable de l'Hêtre a été neutralisée et protégée pour protéger ses racines et sa couronne. Si la taille de branche s'avère nécessaire au cours du chantier, une taille douce des branches basses sera réalisée en présence du Service de l'Arbre et des Bois afin de ne pas déséquilibrer la silhouette de l'arbre.

Méthode d'abattage des arbres gîtes potentiels (en amont des travaux) :

Afin de limiter des risques induits par l'abattage d'arbre gîte, l'abattage se fera de manière progressive :

- « Démontage » de l'arbre en commençant par les charpentières, pour éviter les chutes par terre.
- Immobilisation du tronc au moins 1 journée et une nuit complète avant enlèvement afin de permettre la fuite d'éventuels individus.
- Le tronçonnage de l'arbre devra être proscrit au niveau des décollements d'écorce ou creux lors du « démontage ».

La période d'abattage sera réalisée sur une période favorable, hors période d'activités de la petite faune et limitée à la période décembre à mars comme présenté dans la réponse du thème 5. Les souches seront conservées sur place le temps du chantier pour créer des habitats provisoires sur le site.

Pose de gîtes artificiels provisoires (en amont et pendant les travaux) :

Selon le diagnostic écologique réalisé en octobre 2022, les enjeux écologiques paraissent faibles pour les habitats, les habitats naturels étant communs et tout de même perturbés par la présence humaine. Néanmoins, des dispositifs seront mis en place dans les deux zones de protection. Ils permettront d'atténuer les impacts du chantier sur l'équilibre écologique du site. Le détail de ces gîtes artificiels est développé au thème 5.

Commentaires de la commission d'enquête :

Il semble à la commission d'enquête que la réponse détaillée du maître d'ouvrage est de nature à rassurer la LPO (Ligue de protection des oiseaux).

Thème13 : Autres observations

Des questions diverses sont soulevées par 25 contributions soit 18% des avis exprimés.

Beaucoup d'observations portent sur les nombreux dysfonctionnements du matériel et de l'exploitation du réseau souvent vécus comme les causes réelles de la saturation de la gare.

Ainsi, **12 contributions** portent sur la fréquence et l'irrégularité des trains qui génèrent des surdensités de voyageurs.

Le mauvais fonctionnement du matériel, notamment les lignes de contrôles, est également pointé comme une cause de la saturation des quais pour **6 contributions**, tandis que l'insuffisance des moyens humains est évoquée par **3 contributeurs**.

Deux (**2 contributions**) portent sur la suppression des contrôles qui serait notamment possible avec une gratuité des transports comme cela se pratique dans certaines autres villes. Une telle solution permettrait de fluidifier les flux de voyageurs et simplifierait le projet de sortie nord de la gare.

Six (**6 contributions**) suggèrent de déplacer la sortie sud pour accéder directement aux quais du tramway, pour éviter la traversée du boulevard Jourdan jugée accidentogène notamment par la Commission Circulation du Conseil de Quartier (contribution E6 au cours de la réunion publique). En effet, la gare RER et la station du tram T3a n'étant pas tout à fait en face l'une de l'autre, les usagers du RER B, comme ceux du tram T3a traversent le boulevard Jourdan n'importe où.

Un contributeur considère que les problèmes de la ligne B du RER viennent majoritairement du nord de la ligne.

Un autre propose de réexaminer la question du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord. Une contribution porte sur le besoin de créer de nouvelles stations de métro pour desservir le quartier Montsouris.

Question de la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage

1. *La RATP dispose-t-elle de statistiques sur la fréquence des incidents provoquant des retards de trains sur cette ligne ainsi que sur leurs causes et peut-on imaginer une amélioration sensible de cette situation ?*
2. *La RATP a-t-elle une appréciation de l'impact des dysfonctionnements des appareils de contrôle de sortie sur la saturation des quais ?*
3. *L'accès direct aux quais du tramway a-t-il fait l'objet d'une étude ? Y a-t-il une faisabilité technique réaliste ?*
4. *La RATP dispose-t-elle d'une enquête « origine – destination » permettant de quantifier les flux sortant de la gare vers le tramway ?*
5. *La RATP a-t-elle engagée une réflexion en lien avec la ville de Paris sur la sécurité de la traversée des piétons en sortie de gare vers les quais du tramway, ce point étant jugé accidentogène notamment du fait de la faible largeur du parvis ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête :

Réponse à la question 1 :

Les principales causes d'incidents sur la ligne sont les personnes retenant les portes à quai, les malaises, les personnes qui tirent un signal d'alarme sans motif, les actes de malveillance au sens large, les intrusions de personnes sur les voies et les objets tombés sur les voies.

Des actions de pédagogie sont menées par la RATP afin de prévenir certains comportements (affichage dans les trains, message audio dans les gares et stations, présence d'agents d'aide à la fermeture des portes dans certaines gares...).

Les travaux portés par ce projet, en permettant de réduire de manière significative les problèmes de saturation et de conflits de flux actuellement constatés sur la gare de

Cité Universitaire, permettront également de réduire les phénomènes de surstationnement des trains en gare (temps longs d'échange voyageurs montants et descendants) et donc d'améliorer sensiblement la fréquence de la ligne B au global.

Réponse à la question 2 :

En 2023 à la gare de Cité U, la moyenne est d'un dysfonctionnement par mois par appareil constituant les lignes de contrôles, avec un délai moyen de réparation de 18h, soit une disponibilité générale de l'ordre de 97% des équipements.

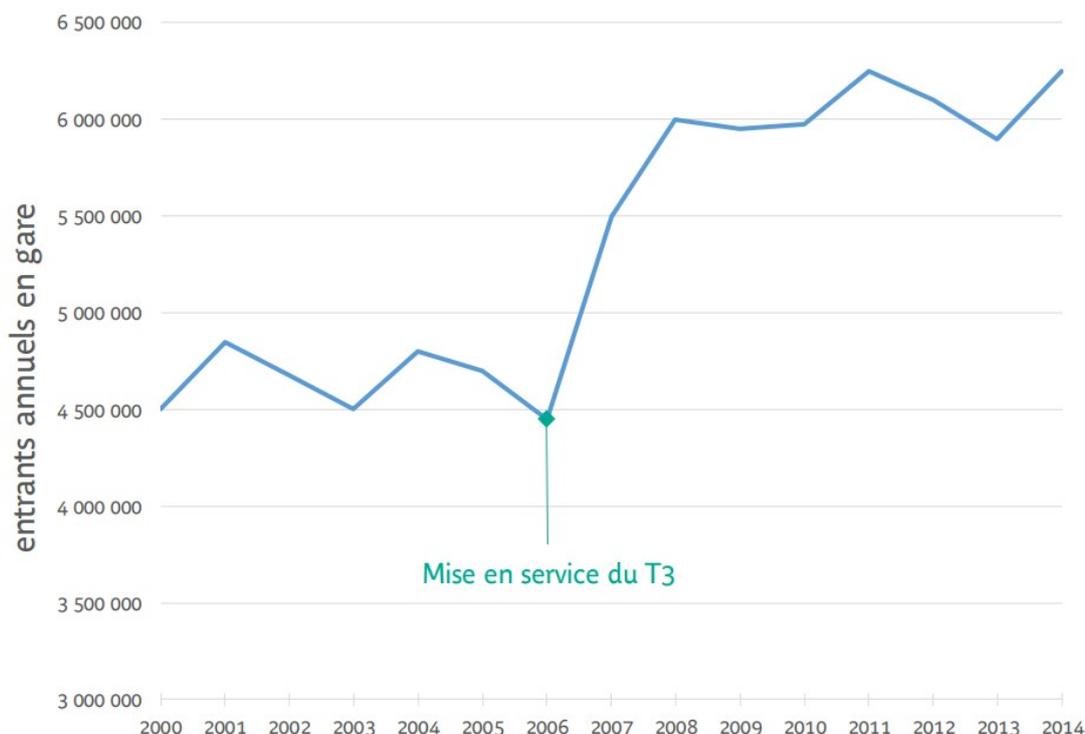
Réponse à la question 3 :

Le parvis situé devant la gare RER de Cité universitaire a une largeur utile supérieure à la largeur des quais du tramway T3 et permet de répartir les flux sortants vers le tramway ou le long du boulevard Jourdan. Ainsi, un accès direct des voyageurs du RER sur les quais du T3 concentrerait les flux sur une surface plus restreinte et serait donc plus accidentogène.

Réponse à la question 4 :

La RATP ne dispose pas d'une telle enquête. Cependant il est avéré que la mise en service du T3 en 2006 a significativement augmenté les flux en gare du RER passant rapidement d'environ 4,5 millions d'entrants annuels à environ 6 millions.

Le projet actuel permet de répondre aux problématiques engendrés par cette augmentation des flux.



Évolution de la fréquentation de la gare de Cité universitaire depuis l'an 2000 – Source : RATP

Réponse à la question 5 :

La RATP n'a pas relevé de difficulté avérée sur ce point.

D'autre part, deux feux tricolores sont déjà présents sur le boulevard Jourdan en début de sa déviation par rapport aux quais du T3 puis devant le passage piéton, permettant de réguler les flux piétons et automobiles et de réduire la vitesse des voitures.

Commentaires de la commission d'enquête :

Concernant les dysfonctionnements techniques :

La RATP attribue à des comportements inappropriés d'usagers une grande partie des dysfonctionnements et incidents sur la ligne. Hormis quelques actions de sensibilisation, elle dispose de peu de moyens pour les réduire.

Les conflits de flux et la stagnation des voyageurs sur le quai paraît effectivement comme une cause logique de sur-stationnement des trains en gare et par conséquent de retards.

Cependant, la RATP ne répond pas à la question de la commission pour ce qui concerne les divers incidents techniques (problèmes de signalétique, incidence du tronc commun avec le RER D entre Châtelet et gare du Nord, pannes diverses, ...) en tant que causalité pourtant régulièrement attestés par les messages informant les voyageurs pour expliquer le « retard du prochain train ».

La réponse concernant la question plus précise relative aux dysfonctionnements des appareils des lignes de contrôle montre une fréquence non négligeable puisque chaque appareil est en moyenne hors service un jour par mois selon les indications fournies.

Le remplacement des appareils de ligne de contrôle, prévu dans le cadre du présent projet, offrira une première réponse. Il reste cependant, qu'il semble illusoire de pouvoir remédier à un ensemble de causes de dysfonctionnement aussi diverses, notamment aux heures de forte fréquentation de voyageurs, pour mettre fin au phénomène de saturation des quais de la gare.

Concernant la proposition de relier directement la sortie de gare au quai du tramway :

Comme précisé dans le mémoire en réponse de la RATP, la largeur des quais du tramway est assez étroite et pourrait difficilement constituer le point de sortie de l'escalier mécanique avec de plus un potentiel accidentogène accru.

Une telle solution paraît de plus techniquement très complexe, considérant notamment la densité particulièrement importante de réseaux existant en sous-sol des boulevards des Maréchaux.

Par ailleurs, selon les données communiquées par la RATP le flux de voyageurs en correspondance entre la gare RER et le tramway T3 serait d'environ un quart des passagers du RER B. Ainsi une majorité des usagers serait amenée à traverser le boulevard Jourdan dans l'autre sens avec les mêmes risques d'accidents.

Concernant les problèmes de sécurité de la traversée piétonne en sortie de gare
:

Cette question posée afin de justifier l'accès direct de la gare à la station du tramway n'est pas directement l'objet de la présente enquête publique, mais elle reste un élément connexe.

En effet, la sortie du nouvel escalier mécanique avec un flux accéléré devrait augmenter le nombre de voyageurs en attente pour traverser le boulevard Jourdan. Or l'espace formant parvis de la gare n'est pas très large. Le projet peut ainsi constituer un facteur de risque d'accident accru.

La commission d'enquête a elle-même pu constater qu'après l'arrivée d'un RER, un nombre considérable de voyageurs cherchent à traverser le boulevard dans le désordre, notamment si un tramway est en attente à la station, et ce avec des signaux lumineux pas très visible.

Ainsi, la question du caractère accidentogène de la sortie du parvis de la gare vers la station de tramway devrait faire l'objet d'une réflexion.

7. CONCLUSIONS DU RAPPORT

La commission d'enquête a pu constater le bon déroulement de l'enquête publique unique préalable au projet de désaturation de la gare RER B Cité Universitaire à Paris 14^{ème} arrondissement avec mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris.

Une difficulté matérielle a été constatée lors de la 3^{ème} permanence prévue dans le local de l'association française d'astronomie le 9 décembre 2023 et qui a dû être annulée du fait de la fermeture du Parc Montsouris pour des raisons météorologiques. Une permanence complémentaire a en conséquence été tenue dans le même lieu le 16 décembre 2023 aux mêmes heures.

Aucune autre difficulté matérielle n'a été constatée lors de permanences de la commission d'enquête, ni en dehors des permanences.

L'accès aux registres et au dossier a toujours été possible.

La commission d'enquête a pu s'assurer de la bonne réalisation des opérations nécessaires et réglementaires de concertation et de publicité autour de l'enquête publique.

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture du 23 octobre 2023.

La commission d'enquête considère que les observations du public ont toutes été analysées dans les pages ci-dessus et sont intégrées dans les 13 thèmes d'analyse.

La remise du présent rapport fait suite à la production le 12 janvier 2024 du mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage au procès-verbal de synthèse des observations de la commission d'enquête remis en réunion en date du 22 décembre 2023 en préfecture de région Ile-de-France-préfecture de Paris.

Un délai supplémentaire pour remettre le rapport et les conclusions de l'enquête le 29 janvier 2024 a été sollicité par le président de la commission d'enquête par courrier du 16 janvier 2024. Ce délai a été accordé par courrier de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) – UD75, en date du 19 janvier 2023.

A Paris, le 29 janvier 2024

Claude Burlaud, président de la commission d'enquête



Martine Baucaire, membre titulaire de la commission d'enquête



Pierre Ponroy, membre titulaire de la commission d'enquête



Page 77 sur 77