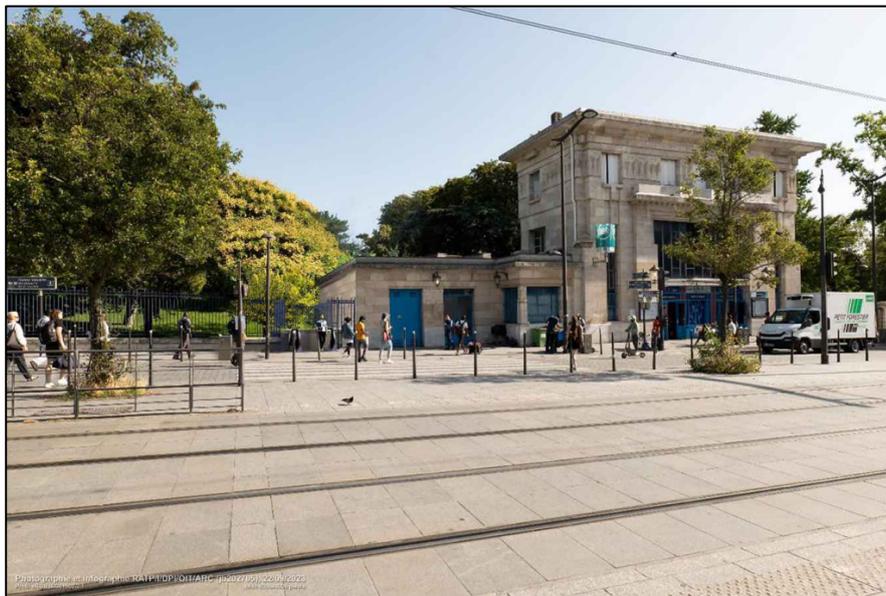


ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
PREALABLE À LA DÉCLARATION DE PROJET DE DÉSATURATION DE LA GARE CITÉ
UNIVERSITAIRE DU RER B DANS LE 14^{ème} ARRONDISSEMENT DE PARIS
NÉCESSITANT UNE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)
DE PARIS

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 20 NOVEMBRE 2023 AU 19 DÉCEMBRE 2023 inclus

DOCUMENT 2 :
AVIS ET CONCLUSIONS 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

Les présentes conclusions sont formulées à la suite du rapport d'enquête établi par la commission d'enquête en date du 29 janvier 2024 et relatant l'objet et le déroulement 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, cette enquête s'étant déroulée durant 30 jours consécutifs du lundi 20 novembre 2023 au mardi 19 décembre 2023 inclus.

La commission d'enquête a pu mener la présente enquête publique en vertu de sa désignation par le tribunal administratif de Paris en date du 22 août 2023 et de l'arrêté de Monsieur le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, en date du 23 octobre 2023 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.

L'enquête s'est déroulée du lundi 20 novembre 2023 au mardi 19 décembre 2023 inclus en mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris et en préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête, soit 30 jours consécutifs, conformément à l'article R123-6 du code de l'Environnement.

Cinq permanences en présentiel ont été organisées, ainsi qu'une permanence téléphonique.

Une réunion publique a également été organisée.

1. Avis de la commission d'enquête :

La présente enquête publique a pour objet le projet consistant à reconfigurer les circulations actuelles au niveau des quais de la gare RER B Cité Universitaire 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.

Le projet mené par la RATP consiste en particulier 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 la ligne de contrôle, renouvellement des appareils de la ligne de contrôle et création d'un couloir pour les flux sortants), à créer un escalier mécanique à la montée depuis le quai direction Paris, à renouveler les appareils de la ligne de contrôle et ajouter un appareil supplémentaire pour le quai direction St Rémy-Lès-Chevreuse.

La mise en œuvre 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 supérieure à l'existant.

L'opération prévoyant la réalisation de ce projet 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, il est préalablement nécessaire de recourir à la procédure prévue à l'article L.300-6 du code de l'urbanisme permettant à partir d'une « déclaration de projet » de se prononcer sur l'intérêt général du projet emportant en application de l'article L.153-16 la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris.

Dans ce cadre réglementaire, la présente enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

1.1. Sur la forme :

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions en toute conformité avec les obligations réglementaires.

La commission d'enquête constate que des moyens complémentaires avaient été mis en place et qu'une information avait été diffusée pendant toute la durée de l'enquête sur le site de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, sur le site de la RATP et qu'en outre une information a été diffusée sur les panneaux lumineux de la ville.

L'annulation de la 3^{ème} permanence due à la fermeture du Parc Montsouris pour des raisons de sécurité liées aux conditions météorologiques a été compensée par l'organisation d'une permanence complémentaire dans le même lieu, à la même heure la semaine suivante.

La commission d'enquête constate également qu'un nombre important de personnes se sont intéressées au dossier en venant le consulter sur le site internet dédié (2550 visites) et en téléchargeant des pièces du dossier (1005 téléchargements).

La commission d'enquête considère en conséquence que sur la forme, les obligations en matière d'information du public et d'organisation de la présente enquête publique ont bien été respectées.

La commission d'enquête considère par ailleurs que le dossier présentant au public le projet était complet, de bonne qualité et permettait d'avoir une bonne appréciation de l'opération et de ses enjeux.

1.2. Sur le fond :

1.2.1. Sur l'intérêt général du projet :

Le projet soumis par la RATP à la présente enquête publique s'inscrit dans une démarche plus globale de modernisation du RER B, formalisée dans le schéma directeur du RER B Sud. Cet objectif de modernisation des infrastructures est en lui-même constitutif d'un intérêt général, d'autant plus que les politiques de réduction de l'usage des véhicules individuels menées tant par l'État que par les collectivités territoriales doit nécessairement entraîner dans les années à venir, un report modal sur les transports en commun et en conséquence une augmentation du trafic des voyageurs.

Reste néanmoins à s'assurer que le projet plus spécifique de la gare RER B Cité Universitaire répond bien aux objectifs présentés et peut lui-même être considéré comme d'intérêt général.

Le diagnostic détaillé dans le dossier de la RATP met en évidence un phénomène de saturation lié à la stagnation des voyageurs en partie sud des quais et principalement du quai n° 2 (direction Paris) qui se manifeste aux heures de pointe. Ce phénomène de saturation a plusieurs effets :

- La stagnation d'un nombre importants de voyageurs sur un espace de quai assez réduit, accentué par l'étroitesse du quai constitue un risque indéniable pour la sécurité des voyageurs. Même si les accidents mortels déplorés à la gare de Cité Universitaire ne sont pas directement dus à la saturation des quais comme le précise la RATP dans son mémoire en réponse, la potentialité des risques d'accidents liés à cette saturation des quais reste avérée et soulignée également par un certain nombre de contributeurs. Il est de la responsabilité de la RATP de prendre en compte ce risque potentiel et d'y remédier. Le projet soumis à l'enquête offre une réponse à ce problème, en ce sens l'objectif poursuivi constitue bien un facteur justifiant l'intérêt général du projet.
- L'accumulation des voyageurs en bout de quai entraîne une inégale répartition des voyageurs dans les trains et gêne les flux entrants et sortants entre les quais et les voitures. Les conséquences en sont un confort dégradé pour les voyageurs et un temps d'attente prolongé des trains en gare dans l'attente de la sortie et de l'entrée des voyageurs dans la voiture, portant ainsi atteinte à la ponctualité des trains et à la fluidité du trafic. Le projet de désaturation de la gare offre une réponse à ce problème, en ce sens l'objectif poursuivi constitue bien un facteur justifiant l'intérêt général du projet.

Nous pouvons en conséquence considérer que les objectifs poursuivis par le projet sont bien constitutifs d'un intérêt général.

Cependant, pour justifier de son intérêt général, il convient également de s'assurer que le projet proposé est bien le plus pertinent afin de répondre aux objectifs poursuivis.

Les causes des dysfonctionnements constatés telles qu'elles apparaissent dans le dossier d'enquête sont :

- La forme courbe de la station qui ne permet pas au voyageur entrant par la partie sud du quai n° 2 de voir toute la longueur du quai et ne l'incite donc pas à se déplacer plus loin vers le milieu ou vers la partie nord. Ce problème de morphologie de la gare ne peut bien évidemment pas être raisonnablement

modifié. Des mesures d'information des voyageurs et d'incitation à mieux se répartir le long du quai seraient utiles sans pour autant apporter une réponse suffisante au problème de saturation de la partie sud du quai.

- La proximité des lignes de contrôle en un point unique au sud des quais concentrant les flux entrants et sortants sur une même zone en particulier pour le quai n° 2. Le projet répond à ce problème en dissociant les flux entrants et sortants en réaménageant la zone d'accès au quai et en créant un nouveau couloir pour les flux sortants.
- L'insuffisance en nombre et la vétusté des lignes de contrôle dont les dysfonctionnements perturbent les flux sortants. Le projet en prévoyant un renouvellement des lignes de contrôle et l'ajout de nouveaux appareils répond à ce problème.

D'autres causes de dysfonctionnement ont été avancées par différentes contributions lors de l'enquête publique :

- Les dysfonctionnements du matériel et de l'exploitation du réseau sont la cause d'irrégularité des trains et par conséquent de saturation des quais. La RATP pointe plutôt les conduites inappropriées de certains usagers comme causes de ces irrégularités du trafic. Une partie de ces causes peut faire l'objet d'améliorations notamment dans le cadre du schéma directeur du RER B, mais ne peuvent pas être considérées comme des alternatives au projet de désaturation de la gare Cité Universitaire.
- Les dysfonctionnements spécifiques à la gare Cité Universitaire sont essentiellement dûs aux lignes de contrôle. Ce point est traité par le projet comme précisé au paragraphe précédent.

Par ailleurs, le projet prévoit le déploiement des aménagements « Equisens » (équipements et aménagements des espaces à destination des personnes déficientes sensorielles) dans tous les espaces de la gare.

La création d'un nouvel accès au nord des quais, comme demandé par plusieurs contributeurs ainsi que par des intervenants lors de la réunion publique, apparaît également comme un facteur pouvant contribuer à une meilleure répartition des voyageurs le long des quais. Si la reprise des études pour une solution à faible impact environnemental sur le parc serait souhaitable, celle-ci ne pourrait néanmoins pas être considérée comme une véritable alternative au projet de désaturation de la gare Cité Universitaire objet de l'enquête.

Ainsi, le projet de désaturation de la gare présenté par la RATP correspond aux objectifs d'amélioration du schéma directeur du RER B sud et répond bien à des critères constitutifs d'un intérêt général.

Cependant, la mise en œuvre du projet nécessite la destruction d'environ 2009 m² du Parc Montsouris portant ainsi atteinte à l'intérêt général qu'il constitue à la fois en terme environnemental, de biodiversité et également patrimonial et d'agrément pour les riverains.

Il convient donc de s'assurer que toutes les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) ont bien été prises en compte par le projet et que les atteintes à l'intérêt général représenté par le parc restent réduites au regard de l'intérêt général du projet de désaturation de la gare.

Près des deux tiers des contributions ont exprimé un rejet du projet au regard de son impact environnemental négatif.

A cet égard, la commission d'enquête constate que le projet est l'aboutissement de six projets intermédiaires élaborés conjointement entre le bureau d'étude « Graphyte » qu'elle a missionné et la direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) de la ville de Paris. Ces évolutions successives du projet ont permis de réduire significativement son impact environnemental négatif en apportant différentes adaptations et en élaborant un projet paysager de replantation après travaux.

A terme, avec 15 arbres plantés contre 9 arbres abattus et la réalisation de nouveaux massifs arbustifs le projet aura indéniablement un impact environnemental positif. De plus, le projet a été élaboré selon les prescriptions de la DEVE en conformité avec les orientations du plan de gestion du parc en respectant l'esprit d'origine mais en tenant également compte des enjeux du changement climatique.

Cependant, comme le soulignent beaucoup de contributeurs, la maturité des plantations ne sera effective qu'au bout de 30 ans. Selon les indications de la RATP, un délai d'environ 10 ans sera nécessaire pour retrouver le volume foliaire de la végétation. Ainsi, il y aura bien un impact environnemental négatif sur une période significative d'environ 10 ans, en sus de la durée des travaux. Une attention toute particulière sera donc requise pour essayer de réduire le plus possible ce délai en suivant le cahier des charges de la DEVE lors de la mise en œuvre, notamment en termes de dimension des nouvelles plantations comme du choix des matériaux de comblement. Une attention toute particulière sera également requise pour assurer ensuite un suivi régulier de l'évolution des nouvelles plantations et d'en effectuer au besoin le remplacement.

Il conviendrait également de réexaminer le choix des nouvelles plantations dont certaines sont à croissance très lente, ne prenant pas suffisamment en compte le critère de restitution rapide du volume foliaire existant.

De plus, la période de chantier va entraîner une dégradation certaine des fonctionnalités écologiques et perturber la biodiversité de cette partie du Parc Montsouris. Ce point a été détaillé dans la contribution de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO). Dans son mémoire en réponse aux questions de la commission d'enquête, la RATP a apporté un certain nombre d'assurances et présenté les mesures qu'elle compte prendre pour réduire l'impact du chantier sur la biodiversité. La commission d'enquête prend acte de ces engagements et souhaite que soient bien prises en compte les recommandations formulées par la Ligue de Protection des Oiseaux.

Par ailleurs, la période de chantier apportera une gêne certaine aux usagers du Parc Montsouris, en bloquant notamment le pont au-dessus des quais, principal passage reliant la moitié ouest à la moitié est du parc, et ce durant toute la durée du chantier. La commission note en particulier que le seul pont assurant ce passage durant le chantier, situé au nord des quais, se termine par des escaliers qui le rendent impraticable pour les personnes à mobilité réduite qui dès lors seront contraintes à sortir du parc pour passer d'un côté à l'autre. La commission souhaite en conséquence que toutes les mesures soient prises afin de réduire au mieux la gêne créée durant le chantier et que soit mise en place une signalétique destinée d'une part à informer le public sur les objectifs et la nature du projet, mais également à bien indiquer les chemins fermés et les alternatives pour les cheminements des usagers du parc.

Ainsi de ce qui précède, la commission d'enquête considère que les objectifs du projet sont bien constitutifs d'un intérêt général, que le projet de désaturation de la gare offre bien une réponse appropriée aux objectifs annoncés. Elle considère que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) prises par la maîtrise d'ouvrage rendent le projet indéniablement positif en matière environnemental sur le long terme. Elle considère que le projet de désaturation peut globalement être considéré comme d'intérêt général, mais qu'il conviendra néanmoins de porter une attention particulière afin de réduire les impacts négatifs à court et moyen terme, aussi bien lors de la mise au point détaillée du projet que lors de sa mise en œuvre.

Certaines contributions portent sur une demande d'éloignement des vendeurs « à la sauvette » devant la gare ou sur le développement de nouvelles stations de métro dans le quartier Alésia. Ces demandes étant sans rapport direct avec l'objet de la présente enquête, la commission n'a pas à formuler d'avis sur ces points.

1.2.2. Sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme :

Le Parc Montsouris étant un « Espace Boisé Classé » (EBC) au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris, la mise en œuvre du projet de désaturation de la gare du RER B Cité Universitaire nécessite pour sa réalisation que soient déclassés environ 2009 m², sur les 14,5 ha du parc. Après la réalisation des travaux, la majeure partie de cette surface, soit environ 1950 m² pourra être reclassé en EBC, seul 60 m² restant nécessaires pour l'émergence de l'escalier mécanique.

La commission d'enquête constate que la procédure engagée de mise en compatibilité du document d'urbanisme (dite MECDU) est bien conforme aux textes réglementaires et qu'elle n'a pas fait l'objet d'un avis défavorable des différentes institutions consultées, notamment de l'autorité environnementale (MRAe), de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS), de l'inspection régionale des sites ainsi que de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

Elle constate également qu'il n'y a pas d'incompatibilité du projet avec les autres règles du PLU de la ville de Paris ni avec les différents documents supra-communaux.

La commission d'enquête considère que ce déclassement reste limité dans le temps à la durée du chantier et qu'à l'issue des travaux d'aménagement paysager, il appartiendra à la ville de Paris d'engager la procédure permettant de reclasser cette surface en EBC à l'exclusion d'une surface relativement restreinte de 60 m² nécessaires à l'émergence de l'escalier mécanique.

Les services de la ville de Paris ont exprimé l'intention de procéder à ce reclassement dans le cadre d'une modification du PLU qui devra être soumise à l'approbation du conseil de Paris.

La commission d'enquête rappelle par ailleurs qu'il a été demandé à la RATP de compenser les 60 m² restant déclassés en offrant un terrain équivalent pour mettre en place une protection réglementaire équivalente sur un autre site à déterminer, dans la mesure où elle ne dispose pas du foncier nécessaire dans le Parc Montsouris.

2. Conclusions de la commission d'enquête :

Dans ce cadre,

Après avoir étudié l'ensemble des éléments du dossier mis à la disposition du public,

Après avoir visité le site et ses environs,

Après avoir pris en compte l'objet de l'enquête publique, l'intérêt général du projet et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris,

Après avoir constaté que le dossier d'enquête et les registres étaient bien complets et qu'ils ont été mis à la disposition du public, conformément au Code de l'Environnement,

Après avoir constaté que le dossier d'enquête dématérialisé et le registre électronique étaient bien mis en place et qu'ils ont bien été mis à la disposition du public conformément au Code de l'Environnement,

Après avoir constaté que la publicité de l'enquête était correctement réalisée par les annonces légales dans deux journaux et par l'affichage public sur le site, que le site Internet de la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, ainsi que le site électronique dédié permettait la libre consultation des pièces essentielles du dossier d'enquête, que de plus l'information avait été relayée sur le site internet de la mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris et qu'elle avait également fait l'objet d'un message diffusé sur les panneaux lumineux de la ville,

Après avoir constaté que le maître d'ouvrage avait préalablement à l'enquête, procédé à une concertation avec les usagers de la gare et les habitants du voisinage,

Après avoir constaté que l'enquête publique unique a porté à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris,

Après avoir constaté que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9, en date du 27 juin 2023,

Après avoir constaté que la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France avait par décision n° MRAe DKIF-2002-022 du 09 août 2023, considéré que le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale,

Après avoir constaté que la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de Paris (CDNPS) réunie en date du 15 juin 2023 avait émis un avis favorable au projet par 6 voix pour, 2 voix contre et 7 abstentions,

Après avoir constaté que l'Architecte des Bâtiments de France avait émis un avis favorable au projet,

Après avoir constaté que l'opération était compatible avec l'ensemble des documents supra-communaux concernés,

Après nous être assurés que l'ensemble de la procédure réglementaire a été respectée,

Au terme de cette enquête,

Vu la constitution du dossier soumis à l'enquête comportant un guide de lecture du dossier, un document de présentation générale du projet et d'informations juridiques et administratives, un document exposant l'intérêt général du projet, un rapport de présentation du dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris, les avis des personnes publiques concernées, ainsi qu'un document présentant les avis exprimés lors de la concertation préalable à l'enquête,

Vu l'objet de l'enquête publique portant d'une part sur l'intérêt général du projet de désaturation de la gare RER B Cité Universitaire et d'autre part sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris,

Vu la décision de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile-de-France en date du 09 août 2023 considérant que le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale,

Vu les avis émis par les personnes publiques lors de la réunion d'examen conjoint de la procédure de déclaration de projet réunie le 27 juin 2023,

Vu les avis favorables émis par la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de Paris (CDNPS) et par l'Architecte des Bâtiments de France,

Vu les trois registres d'enquête papier et le registre d'enquête électronique,

Vu les 139 contributions apportées par le public, dans le registre électronique, dans les trois registres papier et lors des permanences de la commission d'enquête ainsi que lors de la réunion publique du 05 décembre 2023,

Vu le procès-verbal de synthèse des observations et les questions posées par la commission d'enquête à la maîtrise d'ouvrage remis en date du 22 décembre 2023,

Vu le mémoire adressé par le maître d'ouvrage à la commission d'enquête le 12 janvier 2024 en réponse au procès-verbal de synthèse des observations et aux questions formulées par la commission d'enquête,

Vu la demande de délai supplémentaire en vue de remettre le rapport et les conclusions de l'enquête le 29 janvier 2024 formulée par le président de la commission et la réponse favorable de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) – UD75, en date du 19 janvier 2023,

Considérant

Que les documents et plans du dossier permettent parfaitement de comprendre le projet et d'en saisir les impacts,

Que les objectifs visés par le projet sont bien constitutifs d'un intérêt général,

Que le projet apporte des réponses appropriées aux dysfonctionnements identifiés,

Que le projet de réalisation d'une nouvelle sortie au nord des quais pourrait faciliter l'accès au RER pour les habitants du quartier et permettrait une meilleure répartition des voyageurs sur le quai, mais ne constitue pas une alternative suffisante au projet de désaturation de la gare,

Que les autres solutions évoquées lors de l'enquête publique, portant sur l'amélioration du matériel et des moyens humains en vue d'une meilleure régularité des trains sont des objectifs généraux poursuivis par le schéma directeur du RER B sud mais ne peuvent être considérées comme des alternatives suffisantes au projet,

Que l'amélioration de service apportée par le projet notamment en termes de fluidité du trafic et de confort pour les usagers, avec en particulier la création d'un escalier mécanique, favoriseront le report modal du véhicule particulier vers le transport en commun dans le contexte de recherche de réduction des émissions de gaz carbonique,

Qu'il ressort des différents éléments du dossier que l'intérêt général du projet est bien établi,

Que le projet nécessite pour sa réalisation la destruction d'environ 2009 m² du Parc Montsouris et l'abattage de 9 arbres, portant ainsi atteinte à l'intérêt général que constitue le parc à la fois en termes environnemental, de biodiversité et également patrimonial et d'agrément pour les riverains,

Que le projet comprend un important volet paysager, aboutissement de six projets intermédiaires élaborés avec les services de l'État et la direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) de la ville de Paris afin d'éviter, réduire et compenser l'impact environnemental négatif du projet,

Qu'après les travaux, la RATP mettra en œuvre ce projet paysager comprenant la replantation de 15 arbres et de massifs arbustifs en remplacement des 9 arbres abattus,

Que l'impact environnemental sera ainsi positif à maturation des plantations dans 30 ans, mais qu'il faudra plus de 10 ans pour atteindre un volume foliaire équivalent à l'existant, comme le souligne un grand nombre de contributeurs,

Qu'il est en conséquence nécessaire de prendre toutes mesures possibles pour réduire au mieux ce délai, notamment par le choix des essences d'arbres et le respect des prescriptions de la direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) de la ville de Paris en matière de dimension des arbres plantés et relatives aux terres de comblement des excavations, en tenant compte également des recommandations de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) en matière de préservation de la biodiversité,

Que, compte tenu du contexte du dérèglement climatique qui nécessite de maintenir et même développer et renforcer la masse végétale existante permettant notamment de diminuer la température des villes, comme l'a demandé une grande partie du public s'étant exprimé lors de l'enquête publique, il convient de tout mettre en œuvre pour que la frondaison et les différentes strates de végétations actuelles se reconstituent au mieux et au plus vite,

Qu'afin d'assurer efficacement cette reconstitution, il est essentiel, d'une part d'être attentif à la nature et la profondeur de la terre de comblement des excavations, d'autre part de surveiller la croissance des nouvelles plantations en mettant en place un suivi régulier qui permette de remplacer rapidement les sujets en difficulté,

Que la période de chantier d'une durée prévisionnelle de deux ans et demi, aura un impact important sur les plantations et la biodiversité,

Que dans le but d'éviter un impact des travaux sur les arbres conservés, il est fondamental de protéger leurs troncs et racines et élaguer leurs branches mortes avant le passage des engins et quant aux arbres destinés à être supprimés de retenir une méthode d'abattage qui ne porte pas atteinte à leur environnement,

Que durant la longue période du chantier, qui aura pour conséquence un fort impact sur la biodiversité, tant sur les oiseaux et les chiroptères que sur les hérissons, reptiles, etc. ... il est nécessaire d'installer des gîtes et divers dispositifs, avant le début des travaux jusqu'après replantation complète et d'envisager des espèces d'arbres et arbustes (à fruits, baies et graines) indigènes du Bassin Parisien,

Qu'outre l'association de la LPO (Ligue de protection des oiseaux) aux études de détails concernant les dispositions ci-dessus, la mise en place d'un suivi pour mesurer l'efficacité des dits gîtes et dispositifs installés est indispensable,

Que la période de chantier va perturber les usages du parc, promenade ou pratique sportive, et qu'il convient en conséquence de mettre en place à destination des usagers une signalétique et une information expliquant la nature et les objectifs des travaux,

Qu'une attention devra être apportée aux contraintes de sécurité en sortie de gare et de traversée du boulevard Jourdan pour rejoindre le tramway T3,

Considérant

Que la réalisation du projet nécessite le déclassement d'une surface de 2009 m² environ d'un Espace Boisé Classé (EBC) et que pour ce faire il est nécessaire d'engager une procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris,

Qu'il ressort des différents éléments du dossier que le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris est légitimé par l'intérêt général du projet,

Qu'à l'issue des travaux d'aménagement et de replantations l'essentiel de la surface déclassée, soit 1950 m² environ pourra faire l'objet d'un nouveau classement en Espace Boisé Classé (EBC), à l'exception de 60 m² nécessaires à l'émergence de l'escalier mécanique,

Que les services de la ville de Paris ont confirmé l'intention de la ville de soumettre à terme, ce nouveau classement en EBC au conseil de Paris lors d'une prochaine révision de son PLU,

Qu'à titre de compensation la RATP s'est engagée à rechercher une surface de son patrimoine foncier d'au moins 60 m² pour un classement en EBC en l'absence de foncier disponible sur le site,

Que cette mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme est compatible avec les documents d'urbanisme et environnementaux de rang supérieur,

Qu'une concertation publique a été menée du 22 mars 2017 au 20 avril 2017,

Que les organismes compétents et les administrations concernées ont été consultés dans le cadre de la réunion d'examen conjoint et que leurs indications ont été prises en compte par le maître d'ouvrage,

Que la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe) par décision en date du 09 août 2023 a considéré que le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale,

Que la participation du public a été réelle et fructueuse et que la maîtrise d'ouvrage a apporté les réponses et compléments utiles à la compréhension du projet,

Que les procédures suivies ont respecté les obligations liées à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme ainsi que les modalités d'organisation des enquêtes publiques,

Compte tenu des conclusions formulées dans le rapport ci-joint après analyse pour chaque thème,

La commission d'enquête émet les recommandations suivantes :

Recommandation n°01 :

La commission d'enquête recommande que les arbres qui seront plantés soient de « force 20 », c'est à dire qu'ils aient une circonférence d'environ 20 cm, ce qui est l'orientation actuelle de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la ville de Paris (DEVE) pour ses plantations afin d'optimiser leur développement,

Que les matériaux de comblement des excavations fassent l'objet de beaucoup d'attention, afin que de la terre propice aux plantations soit apportée jusqu'à une certaine profondeur, conformément au cahier des charges de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la ville de Paris (DEVE),

Recommandation n°02 :

La commission d'enquête recommande de respecter la réponse émise sur le thème 5 - Point 1, dans le cadre du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, à savoir :

- maintenir le choix fait de planter différentes variétés d'érables devenant à terme de très gros arbres et dont la pousse, très rapide est de 1 à 2 m par an,
- replanter des massifs arbustifs à développement très rapide en plus grande surface et en plus grande densité que l'existant.

Recommandation n°03

La commission d'enquête recommande de respecter la réponse émise sur le thème 5 - Point 3, dans le cadre du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, à savoir, avant le début des travaux et jusqu'après replantation complète de la zone :

- installation de gîtes oiseaux et chiroptères,
- installation de divers dispositifs appropriés pour les autres types de faune tels chauve-souris, hérissons, reptiles

Recommandation n°04

La commission d'enquête recommande de mettre en place les mesures de protection des arbres existants conservés dans l'emprise des travaux, préalablement à ceux-ci, comme énoncé dans la réponse émise sur les thèmes 11 et 12, dans le cadre du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, à savoir :

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

Respecter la méthode d'abattage des arbres, gîtes potentiels (en amont des travaux), telle que décrite dans le mémoire en réponse – thèmes 11 et 12,

Pose de gîtes artificiels provisoires (en amont et pendant les travaux) comme annoncé également dans le mémoire en réponse – thèmes 11 et 12,

Recommandation n°05

La commission d'enquête recommande de satisfaire à la demande de la DRIEAT exprimée lors de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 27 juin 2023, à savoir : effectuer une compensation par reclassement de surfaces sur du foncier du maître d'ouvrage RATP, d'au moins le reliquat d'une surface de 60 m² (escalier mécanique). Concernant ce point, la RATP avait d'ailleurs répondu qu'en l'absence de foncier lui appartenant dans le parc Montsouris, elle regarderait néanmoins ailleurs dans Paris,

Recommandation n°06

La commission d'enquête recommande de vérifier dans le guide Plantons local en Ile-de-France, de l'Agence régionale de la biodiversité, comme le suggère la Ligue de protection des oiseaux (LPO), s'il est possible de retenir plus d'espèces d'arbres et arbustes (à fruits, baies et graines, qui constitueront des ressources précieuses pour la faune) indigènes du bassin parisien,

Recommandation n°07

La commission d'enquête recommande que la RATP, outre la réalisation du présent projet prenne toutes les mesures d'exploitation complémentaires destinées à induire une meilleure répartition des voyageurs en attente sur les quais et à éviter les surdensités au sud. Cela concerne en particulier le déploiement d'une signalisation renforcée, mais aussi, si possible, des dispositifs de visualisation de la partie non visible du quai 2 au nord, ou encore des annonces recommandant un positionnement plus au nord pour faciliter par anticipation certaines correspondances avec le métro, incitant les usagers à mieux se répartir,

Recommandation n°08

La commission d'enquête a bien noté la signalétique explicite prévue pour orienter les usagers du parc du pont sud vers le pont nord. Elle recommande au maître d'ouvrage une attention particulière à la bonne information des usagers du parc, juste avant et pendant les travaux, pour leur meilleure acceptabilité. Les raisons de la gêne qu'ils doivent supporter liées à l'intérêt général du projet, doivent leur être rappelées en exposant sur des panneaux les dysfonctionnements constatés dans la gare et les moyens retenus pour y remédier,

Recommandation n°09

La commission d'enquête a bien noté l'intention, clairement exprimée en privé par des responsables administratifs de la ville de Paris, de reclasser au terme des travaux et à l'occasion d'une révision du PLU, les 1950 m² d'EBC déclassés qui ne seront pas utiles à l'exploitation de la gare. Elle recommande au maître d'ouvrage de demander formellement l'autorisation à la mairie de Paris de pouvoir faire état publiquement de ses intentions. Dans sa communication à l'intention des usagers de la gare et du parc Montsouris, la RATP pourrait ainsi faire état du projet de la Ville de soumettre à terme le reclassement en EBC de la presque totalité de la parcelle déclassée, au conseil de Paris lors d'une prochaine révision de son PLU,

Recommandation n°10

L'option de créer une sortie au nord des quais pouvant constituer un facteur non négligeable de désaturation de la gare, la commission d'enquête recommande que les études pour une solution légère à faible impact environnemental d'accès par le Parc Montsouris au nord des quais soient à nouveau engagées,

Recommandation n°11

En facilitant et en accélérant les flux de voyageurs sortants du quai n° 2, le projet a de fortes chances de densifier le flux piéton sortant de la gare pour traverser le boulevard Jourdan et rejoindre le tramway T3, traversée jugée accidentogène. Aussi la commission d'enquête recommande que la RATP se rapproche de la ville de Paris pour étudier les mesures de sécurisation de cette traversée piétonne,

La commission d'enquête émet un avis favorable avec réserves à la déclaration de projet et sur l'intérêt général du projet de désaturation de la gare du RER B Cité Universitaire à Paris 14^{ème} arrondissement, portant également sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris :

Réserves :

Réserve n°01

Compte tenu du nombre d'observations du Public exprimant son inquiétude, justifiée, en ce qui concerne le délai de reconstitution de l'ampleur de la frondaison actuelle, notamment eu égard à l'urgence climatique, la commission d'enquête estime qu'il est nécessaire de trouver une autre alternative à la plantation des 3 arbres à croissance **très** lente annoncée, car cela ne semble pas être approprié dans le contexte actuel,

Réserve 02

Devant la nécessité de reconstituer au plus vite, au minimum la même ampleur de végétation que celle supprimée, la commission d'enquête demande la mise en place d'un suivi régulier de l'évolution des nouvelles plantations effectuée, afin de pouvoir remplacer rapidement les sujets en difficulté,

Réserve 03

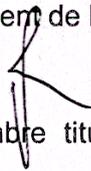
Compte tenu de la contribution de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) sur le registre électronique, la commission d'enquête considère qu'il y a lieu de partager les études de détail à réaliser pour le nombre et la localisation des nichoirs et abris non seulement avec le Service Exploitation des Jardins de la Direction des Espaces verts de la Ville de Paris (DEVE), mais aussi avec la Ligue de protection des oiseaux (LPO),

Réserve 04

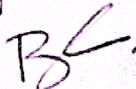
Au vu de l'impact prévisible de la période des travaux sur la biodiversité, la commission d'enquête demande que soit mis en place un suivi qui permette de mesurer l'efficacité des gîtes installés, par exemple pour l'hôtel à insectes.

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

