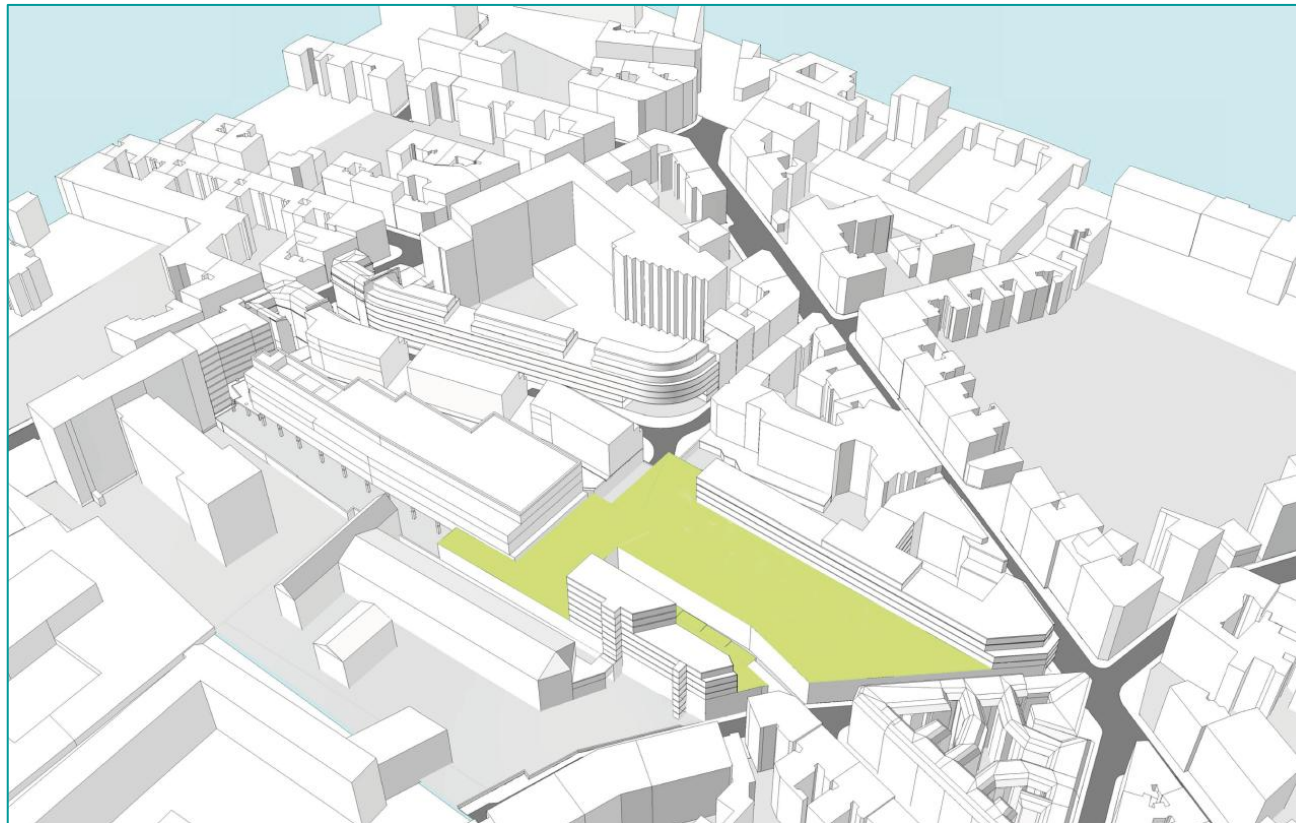


Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard



2 - Note de Présentation non technique du projet

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

222-224 rue de la Croix-Nivert – 75015 PARIS

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

TABLE DES MATIERES

1. PREAMBULE	3
2. COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE	4
3. PRESENTATION DU PROJET.....	5
3.1. CONTEXTE DE L'EVOLUTION DE L'OFFRE ET DES MATERIELS DE LA LIGNE 12.....	5
3.2. HISTORIQUE DES ETUDES.....	6
3.3. ENGAGEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE DANS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE	7
3.4. L'ENGAGEMENT DE LA RATP A L'EFFORT NATIONAL DE PRODUCTION DE LOGEMENTS EN ILE-DE-FRANCE	10
3.5. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION	11
3.5.1. <i>Le site d'insertion</i>	11
3.5.2. <i>Les objectifs de l'opération</i>	12
3.5.3. <i>Caractéristiques principales de l'opération</i>	13
3.5.3.1. Présentation du programme global.....	13
3.5.3.2. Présentation de la phase 1 du projet	15
3.5.3.3. Présentation de la phase 2 du projet	16
3.5.4. <i>Principes d'aménagement</i>	17
3.5.4.1. Une voie créée.....	17
3.5.4.2. Création de parking	17
3.5.4.3. Une intégration architecturale et paysagère soignée	18
3.5.5. <i>Installations classées pour la protection de l'environnement</i>	18
3.5.6. <i>Organisation générale et planning des travaux</i>	19
3.5.6.1. Organisation générale des travaux.....	19
3.5.6.2. Planning théorique des travaux.....	19

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : LOCALISATION DU SITE	6
FIGURE 2 : OCCUPATION ACTUELLE DU SITE DE VAUGIRARD	6
FIGURE 3 : OBJECTIFS OPERATIONNELS DE LA CHARTE DEVELOPPEMENT DURABLE AEU2	9
FIGURE 4 : SITE D'INSERTION DU PROJET	11
FIGURE 5 : PRINCIPALES FONCTIONNALITES DU SITE DE VAUGIRARD	11
FIGURE 6 : PRINCIPALES CONSTRUCTIONS MITOYENNES AU SITE DE L'AIRE D'ETUDE.....	12
FIGURE 7 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES.....	12
FIGURE 8 : LES PHASES DU PROJET.....	14
FIGURE 9 : COUPES DE L'AME AVEC LES LOGEMENTS A, B ET C.....	15
FIGURE 10 : PROJET D'AMENAGEMENT DU SITE DE LA PHASE 1	15
FIGURE 11 : PLAN MASSE DE LA PHASE 2	16
FIGURE 12 : LOCALISATION DE LA FUTURE ENTREE VIA LA NOUVELLE VOIE	17
FIGURE 13 : PROFIL TYPE DE LA VOIE NOUVELLE	17
FIGURE 14 : LOCALISATION DES STATIONNEMENTS PRIVES	18
FIGURE 15 : VUE INDICATIVE DE L'ILOT DE BIODIVERSITE	18
FIGURE 16 : PERSPECTIVE DEPUIS LA RUE LECOURBE SUR LE SOCLE ET L'IMMEUBLE B (IMAGE NON CONTRACTUELLE)	18
TABLEAU 1 : AXES STRATEGIQUES ET ENJEUX	8

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

1. PREAMBULE

La présente note de présentation du projet résume les principales caractéristiques du projet de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard dans le 15^{ème} arrondissement de Paris.

Cette pièce, non obligatoire dans le cadre de la présente enquête publique, permet de présenter les éléments essentiels relatifs au projet.

A noter que le projet, son site d'insertion et ses impacts sont détaillés dans l'étude d'impact, pièce PA14, du dossier de permis d'aménager. Cette étude d'impact comporte par ailleurs, conformément à la législation, un résumé non technique (chapitre 2) permettant au public de s'approprier de manière complète les éléments essentiels relatifs au projet et à ses impacts.

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

2. COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE

L'opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard, et la présente enquête publique relative au projet sont portées par la RATP.



Régie Autonome des Transports Parisiens

54 Quai de la Râpée, 75 599 Paris Cedex 12

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3. PRESENTATION DU PROJET

Le projet, réalisé en deux étapes, consiste dans un premier temps à réaliser un Atelier de Maintenance des Equipements (AME) tout en maintenant l'activité de l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) de la ligne 12, et à réaliser des logements. Cette première étape comprend également la création d'une voie qui desservira aisément l'AME ainsi que les bâtiments de logements et la création d'une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance au sein du bâtiment A. Dans un second temps, il est prévu que l'Atelier de Maintenance des Trains soit restructuré, celui-ci n'étant plus adapté à la maintenance du nouveau matériel roulant de la ligne 12 prochainement renouvelé. Cette seconde étape sera également l'occasion de procéder à la construction de logements.

3.1. CONTEXTE DE L'EVOLUTION DE L'OFFRE ET DES MATERIELS DE LA LIGNE 12

La RATP est largement présente dans Paris au travers des lignes de métro, de tramway et de bus, mais aussi au travers de ses sites industriels de maintenance des matériels roulants. Constamment et d'autant plus à l'heure du métro du Grand Paris, la RATP rénove et modernise le réseau historique (réseau, organisation, ateliers, stations, trains, ...) afin d'améliorer son offre.

Aussi, pour maintenir la qualité du réseau de transports parisiens, la RATP réorganise et modernise aussi ses sites industriels de maintenance, comme c'est le cas sur le site de Vaugirard. Dans le cadre de la rénovation des ateliers, la RATP souhaite répondre à plusieurs objectifs :

- Maintenir les ateliers au plus près des besoins et donc du réseau de transport ;
- Maintenir l'emploi industriel en ville ;
- Favoriser l'insertion urbaine dans un souci de qualité environnementale ;
- Maintenir une démarche de modernisation et d'innovation.

Pourquoi un atelier de maintenance des équipements (AME) des trains ?

Créée en 1982 pour assurer la maintenance des équipements électroniques, l'activité de maintenance des équipements électroniques n'a cessé de croître du fait notamment de l'augmentation constante de la part de l'électronique sur les matériels roulants ferroviaires.

S'inspirant des organisations mises en place dans les secteurs militaires et aéronautiques, la RATP s'est progressivement dotée de moyens et de compétences qui lui permettent aujourd'hui d'assurer sa mission

en couvrant toutes les générations d'électronique, y compris les dernières technologies mises en œuvre sur les matériels les plus récents (MP89 lignes 1 et 14, équipements sol et bord du SAET ligne 14, ...).

En intégrant la maintenance des équipements électropneumatiques en 1991, l'activité de maintenance des équipements a conforté sa spécificité de mainteneur d'équipements de sécurité.

La certification en Assurance Qualité (ISO 9002), obtenue dès 1996, souligne l'organisation rigoureuse mise en place et permet aujourd'hui à l'activité de maintenance des équipements de pérenniser son savoir-faire et de s'inscrire dans un processus d'amélioration permanente.

Aujourd'hui l'électronique est omniprésente dans les nouveaux matériels roulants ; elle touche toutes les fonctions. Les équipements maintenus par l'Atelier de maintenance des équipements (AME) réalisent des fonctions qui nécessitent un haut niveau de sécurité, de disponibilité (conversion d'énergie, onduleurs, compresseurs, ...), ainsi que des fonctions de confort (sonorisation, ventilation, éclairage).

Le haut niveau de qualification permet également d'intervenir sur les marchés extérieurs, tant pour des prestations de maintenance pure que pour des actions de conseil, de formation, d'ingénierie et de conception d'outils de test.

Parallèlement à l'activité de maintenance, l'AME conçoit, réalise et maintient une partie des outils de test (matériel et logiciel) utilisés dans sa chaîne de production. Ceci permet d'optimiser l'efficacité et le coût de ses prestations mais aussi de maintenir un haut niveau de connaissances techniques.

Transversalement aux lignes de production qui réalisent le flux de maintenance proprement dit, un ensemble d'équipes de soutien contrôle et adapte de manière permanente le processus.

L'activité de maintenance des équipements de la RATP doit donc maintenir son savoir-faire et faire preuve d'adaptation et d'innovation constante pour rester compétitif.

Aujourd'hui, la RATP dispose deux AME localisés dans le nord de Paris à Saint-Fargeau et Saint-Ouen.

Profitant de la libération d'une partie du site de Vaugirard vers les ateliers de Villette (activités de Maintenance des Véhicules de Maintenance Infrastructures (VMI)) Le développement d'un AME au sud, regroupant la plus grande partie de ces activités et équilibrant les implantations stratégiques avec celle existante située au nord de la capitale, est nécessaire pour :

- Maintenir une activité au sud de Paris afin d'optimiser les temps et les distances de transport de camions et offrir un rayonnement optimal des flux logistiques avec les ateliers trains positionnés en périphérie ;

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

- Accueillir l'accroissement de l'activité du parc existant et l'adaptation au nouveau matériel roulant, en particulier du métro et du TW (M1, M2, M5, T3 et prochainement M14 et M12).

Pourquoi la restructuration de l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne 12 ?

Toujours dans un souci d'optimisation et de qualité de l'offre de transport, le matériel roulant doit être renouvelé et adapté, ce qui contraint à de nouvelles pratiques pour l'entretien des trains et l'organisation des tâches et des équipes. Directement relié à la ligne 12, cet atelier est l'unique de la ligne. Il ne pourrait être déplacé sans coûts prohibitifs. La proximité avec la ligne est également une nécessité, suivant les préoccupations décrites ci-dessous.

La réorganisation de l'AME et de l'AMT répond donc à des nécessités industrielles visant à diminuer l'impact sur l'environnement, améliorer l'offre et la qualité du transport et maintenir la compétitivité des activités de maintenance de la RATP.

3.2. HISTORIQUE DES ETUDES

Depuis 1910, le site de Vaugirard accueille des ateliers de maintenance de la RATP. Situé en plein Paris, entre les rues Lecourbe, Desnouettes et Croix-Nivert, ils s'étendent aujourd'hui sur près de 2,3 hectares.

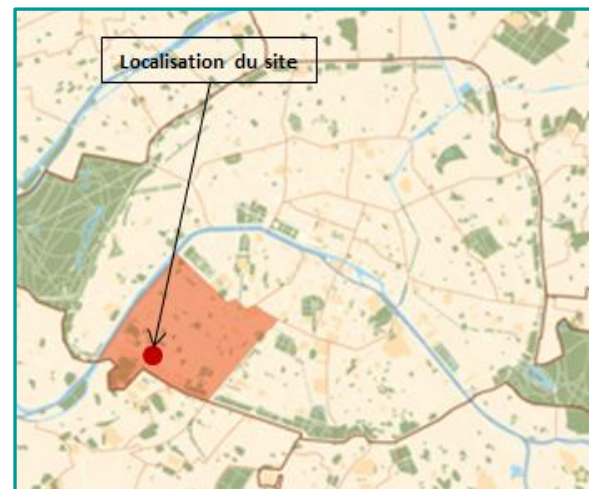


Figure 1 : Localisation du site

Deux ateliers sont actuellement présents sur ce site :

- un atelier d'entretien des véhicules de maintenance des infrastructures (VMI) ;
- un atelier de maintenance des trains de la ligne 12 du métro (AMT).

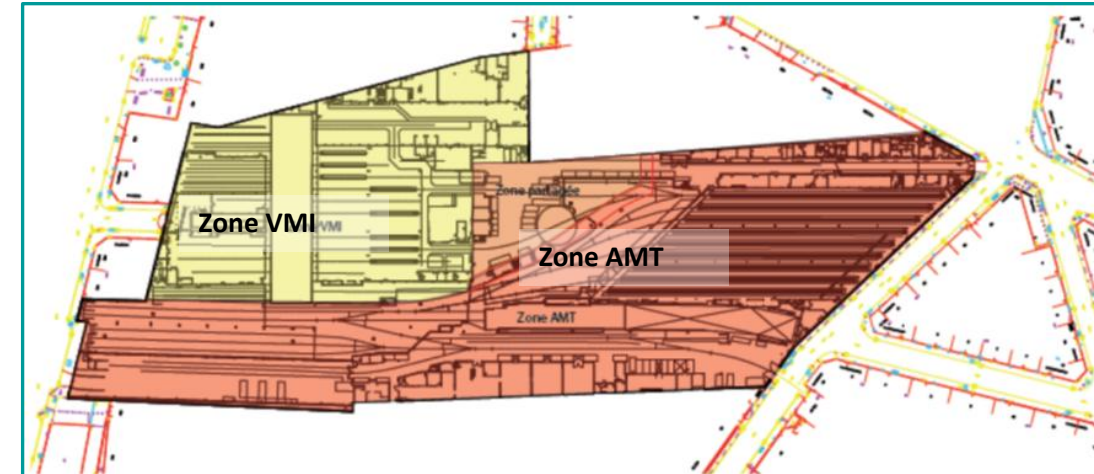


Figure 2 : Occupation actuelle du site de Vaugirard

L'opportunité de la restructuration globale du site de Vaugirard provient :

- d'une **augmentation des activités de la RATP** engendrant la nécessité d'implanter un nouvel Atelier de Maintenance des Equipements (AME), au sud de Paris regroupant en partie deux AME existants actuellement sur les sites RATP de Saint-Ouen et Saint-Fargeau,
- de la **libération du site par les activités VMI**, (Véhicules de Maintenance des infrastructures) qui déménagent vers les ateliers de la Villette ;
- d'une **évolution majeure du matériel roulant** ce qui contraint à de nouvelles pratiques et organisations nécessitant la restructuration de l'AMT de la ligne 12 du métro.

A l'issue des premières études, un programme a été mis au point par le maître d'ouvrage permettant de définir les grands principes d'aménagement qui ont été mis en avant dans le cadre de la consultation de l'équipe de maîtrise d'œuvre fin 2013. Ces grands principes sont notamment le maintien des activités RATP au sein du site, la possibilité de relier les deux impasses (rue T. Deck et impasse Villa Lecourbe) tel que préconisé par la Ville de Paris, la mise en place d'une démarche de développement durable forte (certifications environnementales pour tous les nouveaux bâtiments, projet paysager, charte issue de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme en coopération avec l'ADEME, chartes de chantiers à faibles nuisances...).

Le programme de l'opération d'aménagement correspond donc aux objectifs de maintien des activités industrielles, de densification et de mixité.

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

Il comprend, à terme :

- La construction de nouveaux ateliers pour l'AME (Atelier de Maintenance des Equipements des Trains) et l'AMT (Ateliers de Maintenance des Trains) ;
- La valorisation immobilière du site par la construction de logements sociaux et privés ou assimilés, soit au-dessus des ateliers AME et AMT, soit en pleine terre ;
- La création d'une voie nouvelle raccordant deux impasses (Villa Lecourbe, rue Théodore Deck).

Une consultation de maîtrise d'œuvre a permis de définir les intentions architecturales, urbaines et paysagères du projet de restructuration des ateliers ferrés de Vaugirard.

Cinq groupements d'architectes/urbanistes ont soumis une offre et la consultation a été remportée par le groupement Agence DU BESSET-LYON (architecte mandataire), SETEC bâtiment (bureau d'études techniques), MAZET et Associés (économiste), OASIIS (bureau d'études environnemental) et Sempervirens (paysagiste).

La restructuration globale du site de Vaugirard est également l'occasion pour le maître d'ouvrage d'intégrer les équipements et aménagements futurs dans une démarche de qualité de développement durable : économies d'énergie et lutte contre le changement climatique, actions en faveur de la santé des utilisateurs et des riverains, éco-conception, confort acoustique, chantiers à faible nuisances, etc...

Grâce à la démarche développée notamment avec l'ADEME, le développement durable a fortement guidé l'esquisse urbaine du programme en choisissant notamment d'optimiser les programmes de logements et en intégrant des espaces végétalisés sur les toitures et au cœur de l'îlot actuellement entièrement minéral.

3.3. ENGAGEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE DANS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Pour porter le projet de restructuration des Ateliers sur le site de Vaugirard, la RATP s'est engagée dès les prémices du projet, en 2013, dans une démarche de réflexion globale en matière de développement durable : la démarche d'« Approche Environnementale de l'Urbanisme » (AEU₂).

Cette démarche volontariste, transversale, première du genre sur ce territoire iconoclaste, est le socle et le cadre de ce projet multifonctionnel. Le caractère innovant et ambitieux de la démarche a été reconnu par l'ADEME qui a choisi d'accompagner le projet.

L'AEU₂ permet d'identifier les enjeux environnementaux, énergétiques, de confort et de santé publique prioritaires, ainsi que les réponses adéquates à apporter au projet urbain. Elle permet ainsi d'assurer une mixité des usages et la coexistence respectueuse entre le site industriel et les actuels et futurs habitants. Enfin, la démarche tend à fédérer les acteurs du projet (RATP, Ville, riverains, futurs opérateurs...) et du territoire et à assurer la cohérence environnementale et sociétale de chaque ouvrage réalisé lors de cette

opération.

Cette démarche AEU₂ a permis de définir une série de 17 enjeux thématiques posés par le projet qui ont été hiérarchisés et répartis en 7 axes stratégiques.

Le tableau page suivante présente la manière dont ces axes répondent spécifiquement aux enjeux validés ; les axes stratégiques ayant été construits afin de couvrir l'ensemble des enjeux, et notamment ceux prioritaires. Leur déclinaison en sous-objectifs et orientations permet de préparer leur déclinaison opérationnelle pour l'outil industriel, objet central de l'opération, mais également pour l'ensemble des programmes tiers complémentaires. Ce document qui n'entre pas dans le détail de la conception en fixe néanmoins le cadre. Il constitue par ailleurs un support de dialogue entre la maîtrise d'ouvrage, les collectivités et les riverains pour évaluer les apports et l'impact du projet sur le quartier.

Il a permis en outre de :

- déterminer des grands axes de travail pour la maîtrise d'œuvre ;
- de guider l'évolution de l'esquisse du projet urbain ;
- d'identifier les questions auxquelles le concepteur ne peut répondre et qui seront renvoyées à d'autres niveaux de compétences ou à d'autres échelles ;
- de définir des principes managériaux pour les stades ultérieurs du projet : suivi-évaluation, relations aux usagers...

Cette charte AEU₂ est un document d'engagement pour les maîtres d'ouvrage et oeuvre de l'ensemble de l'opération et au-delà lors de l'usage et de l'exploitation du site. Le suivi formalisé des objectifs de la charte sera réalisé tout au long de l'opération et pour chaque ouvrage créé (Principe de « Fil rouge Développement Durable »).

Le schéma de la **Figure 3** énonce les objectifs opérationnels de la Charte.

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

Thématiques	N°	Enjeux	Intensité de l'enjeu	Axes stratégiques						
				Articuler de manière harmonieuse l'activité du site avec les attentes des riverains directs	Ancrer l'activité industrielle dans la vie de quartier	Créer un îlot singulièrement vert au cœur de Paris	Aménager un espace public apaisé autour de la nouvelle voie	Minimiser la consommation énergétique en exploitant toutes les spécificités du projet	Optimiser la gestion de l'eau et des déchets dans un contexte de mixité fonctionnelle	Assurer une mise en œuvre sereine du projet en mobilisant et accompagnant l'ensemble des parties prenantes
I - Energie et Changement Climatique	I-1	Efficacité énergétique et ENR	☆☆☆			✓		✓		
	I-2	Adaptation au changement climatique	☆☆			✓		✓	✓	
II - Mobilité durable	II-3	Mobilité des salariés	☆☆				✓			
	II-4	Mobilité des riverains	☆	✓			✓			✓
	II-5	Livraisons, logistique	☆☆☆				✓			✓
III - Préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources	III-6	Biodiversité	☆			✓			✓	
	III-7	Gestion de l'eau	☆☆☆			✓			✓	
	III-8	Gestion des déchets	☆☆						✓	✓
	III-9	Matériaux durables	☆							✓
IV - Risques technologiques et nuisances	IV-10	Risques technologiques	☆☆☆	✓	✓					✓
	IV-11	Bruit et vibration	☆☆☆	✓	✓		✓			✓
	IV-12	Intégration paysagère	☆☆☆	✓		✓	✓		✓	
V. Contribution socio-économique et culturelle pour les habitants	V-13	Mixité sociale & solidarité	☆☆☆	✓	✓			✓		✓
	V-14	Mixité fonctionnelle	☆☆☆	✓	✓	✓	✓	✓		✓
	V-15	Economie locale et durable	☆☆		✓		✓			
	V-16	Rôle de l'opération pour le quartier	☆	✓	✓		✓			✓
	V-17	Culture urbaine	☆☆		✓	✓	✓			

Tableau 1 : Axes stratégiques et enjeux

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

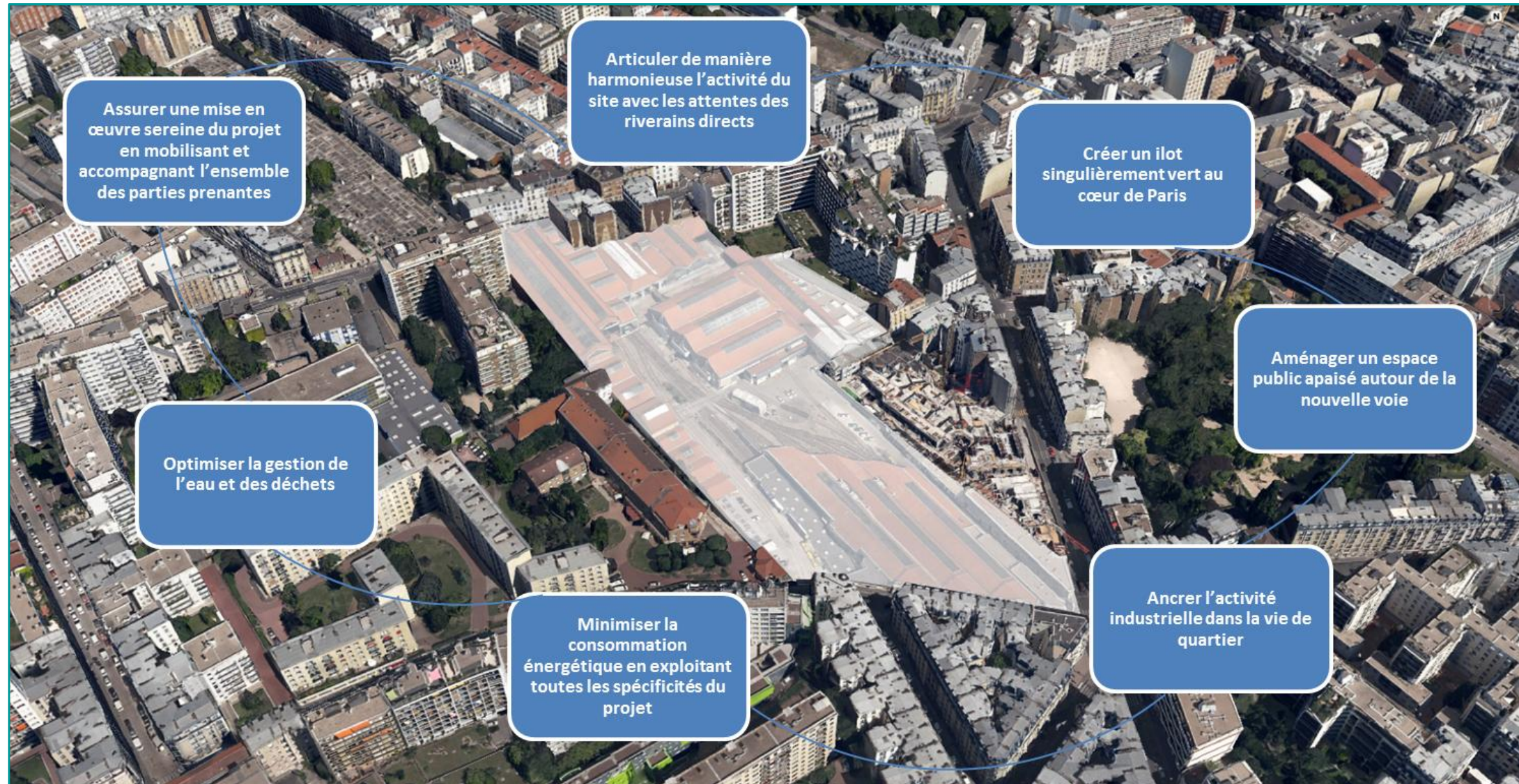


Figure 3 : Objectifs opérationnels de la Charte Développement Durable AEU2

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3.4. L'ENGAGEMENT DE LA RATP A L'EFFORT NATIONAL DE PRODUCTION DE LOGEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Depuis les années 1990, la RATP s'est mobilisée en faveur de la construction de logements en Ile-de-France :

- sur ses terrains (entre 1990 et 2000), en libérant des emprises industrielles rendues inutiles aux missions d'exploitation du transport public ;
- au-dessus de ses installations industrielles (depuis 2000) en l'absence de friches et les activités industrielles n'étant pas délocalisables.

Plus de 4.000 logements ont ainsi été créés en Ile-de-France, dont 2.000 logements sociaux (ainsi que de nombreux équipements publics : gymnase, collège, crèche, halte garderie, club senior, école maternelle...). A Paris, cette mobilisation de la RATP a permis la construction de 2.200 logements, dont 1.330 logements sociaux.

A cet égard, la RATP, bien que ne disposant d'aucun terrain disponible, participe pleinement à l'effort des acteurs publics en faveur de la création de logements en Ile-de-France, effort nécessaire au regard de la situation du logement dans ce secteur.

De ce point de vue, la création de nouveaux programmes d'habitation est une des priorités de la politique du logement définie par la Ville de Paris et le Gouvernement, priorité rappelée par la signature avec les principaux acteurs de l'immobilier, privés et publics (dont la RATP), du pacte « Logement pour tous » le 23 juin 2014, avec l'objectif de créer, par la production neuve et la transformation, 10.000 logements par an pour toutes les catégories de population. Cet objectif passe par la diminution des coûts d'opération, de nouveaux modes de construction, la transformation de bureaux obsolètes en logements et l'initiation de nouvelles opportunités foncières et avec de nouveaux montages fonciers.

Ainsi, à chaque fois que la restructuration industrielle d'un site s'avère nécessaire à l'amélioration de la mission première de la RATP, opérateur de transport, la RATP étudie l'opportunité du développement conjoint de programmes complémentaires qui pourraient être développés en accompagnement de l'évolution industrielle de ses sites. En effet, la RATP a su développer une ingénierie immobilière permettant de densifier les emprises qu'elle occupe, sans pour autant délocaliser l'emploi industriel.

Ainsi, des programmes de construction de logements peuvent-ils être envisagés, dans des conditions constructives certes complexes (superpositions) et coûteuses, mais préservant l'intégration urbaine et l'environnement, et contribuant à une réelle mixité fonctionnelle en ville.

Ces projets innovants promeuvent une mixité d'usage et permettent de maintenir l'emploi en ville, tout en favorisant l'accès aux logements des franciliens, parmi lesquels figurent les salariés de la RATP.

La RATP n'entre pas dans le champ d'application de la loi fixant le principe de l'indemnité de reconstitution ferroviaire. A l'occasion d'un investissement nécessaire pour la restructuration de l'activité industrielle, elle cherche donc à financer ce dernier via la création de programmes complémentaires

(logements, bureaux, équipements publics) s'y superposant.

Cette action se concrétise encore en 2014 par l'engagement de programmes de logements en superposition de diverses emprises industrielles de la RATP, par exemple à Paris 14ème, pour 650 logements boulevard Jourdan.

Fort de son savoir-faire, la RATP a décidé de poursuivre l'effort de transformation de ses infrastructures, dans des conditions toutefois compatibles notamment avec les équilibres financiers de l'entreprise publique.

La parcelle de la RATP est grevée d'une servitude de localisation d'emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux inscrits au bénéfice de la Ville de Paris, annexée au règlement du PLU de Paris. Le périmètre de localisation s'étend de 305 rue Lecourbe, 40 à 54 rue Desnouettes et 222 à 224 rue de la Croix Nivert dans le 15ème arrondissement de Paris, dans le but d'y réaliser en logement :

- 100% de la SHON, hors rez-de-chaussée, sous-sol, constructions et installations nécessaires au fonctionnement des réseaux et aux services urbains, autres CINASPIC situées au 1er étage.

Outre le fait que le programme doit répondre aux prescriptions du règlement du PLU de Paris, il doit également tenir compte des orientations de ce dernier et notamment celles relatives à l'aménagement de logements. En ce sens, le site est implanté en zone de déficit de logement social ; l'opération doit donc intégrer dans son programme des minima de surfaces de logements sociaux, imposés par le règlement et affecter au moins 50% du programme de logement à du logement social.

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3.5. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION

3.5.1. Le site d'insertion

Le site d'insertion du projet, localisé au 222-224 rue de la Croix Nivert dans le 15^{ème} arrondissement de Paris est occupé par les ateliers de la RATP.

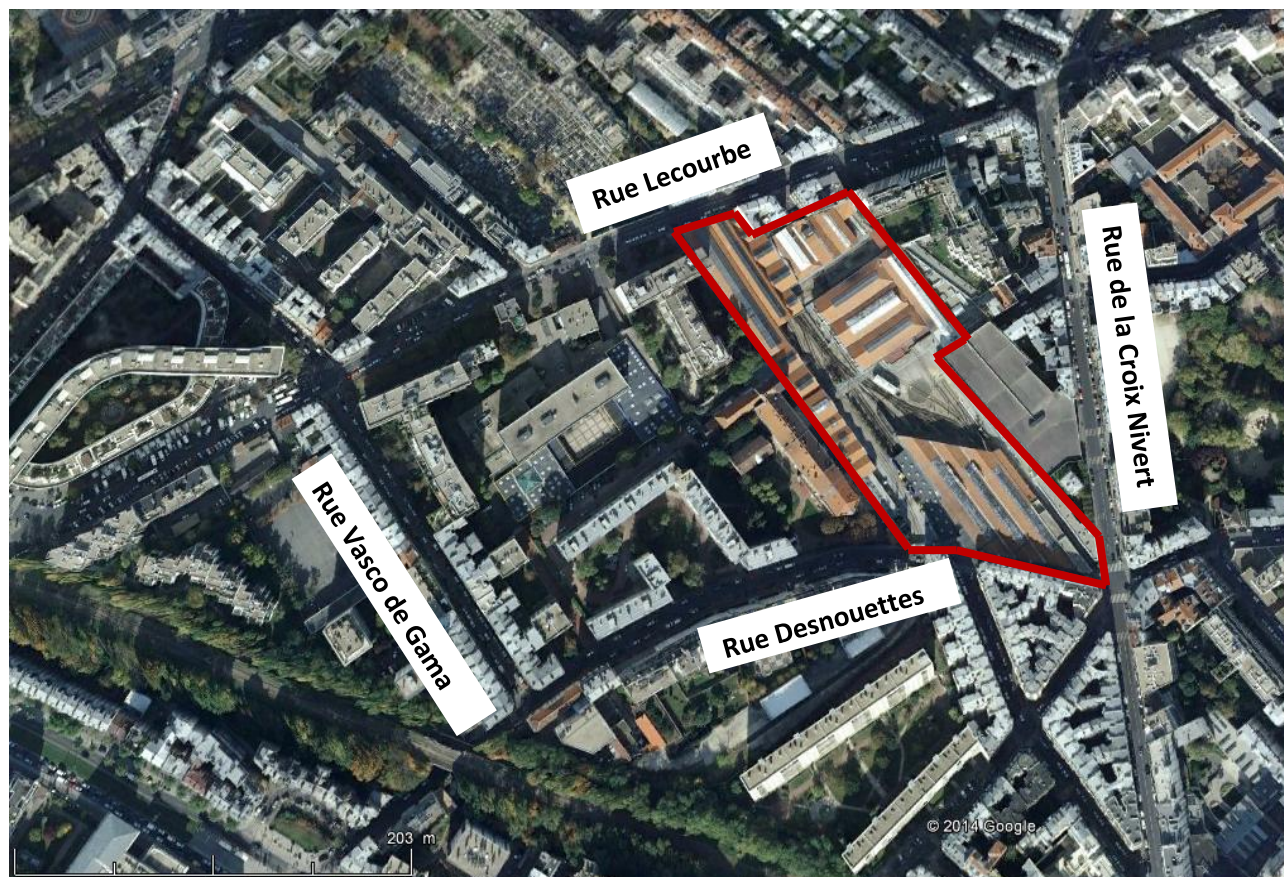


Figure 4 : Site d'insertion du projet

Les constructions existantes du site industriel datent essentiellement du début du 20^{ème} siècle et ne dépassent pas un étage sur sous-sol partiel. Les bâtiments sont majoritairement constitués d'une ossature métallique et d'un remplissage en briques pleines.

Les trains arrivent par le tunnel situé en partie sud de la parcelle.

La répartition des fonctionnalités est présentée sur la vue aérienne du site ci-dessous :

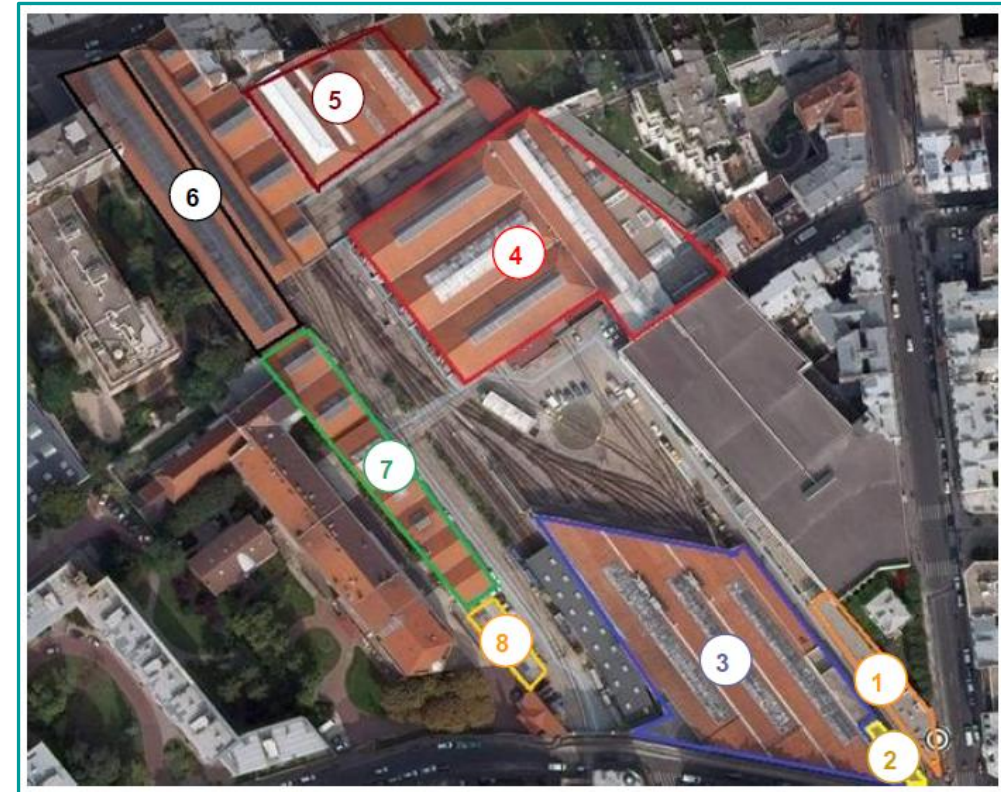


Figure 5 : Principales fonctionnalités du site de Vaugirard

Zone 1	Locaux sociaux : Local gardien, locaux réfectoire et médiathèque Comité Régie d'Entreprise (CRE) et annexes de l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) de la ligne 12	Zone 5	VMI - Hall 3 voies et hall Peinture
Zone 2	Locaux sociaux : SLAM (Société Littéraire et Artistique du Métropolitain) et locaux entreprises extérieures	Zone 6	Zone de stockage
Zone 3	AMT de la ligne 12 et annexes	Zone 7	Fabrication sabots, magasin VMI et stockage sabots
Zone 4	VMI - Atelier de Maintenance Patrimoniale (AMP), Véhicules de Maintenance des Infrastructures (VMI) et annexes	Zone 8	Réfectoire et salle de réunion

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

Le site s'insère dans un contexte urbain fort. Il se situe dans le quartier Saint-Lambert dans le 15e arrondissement de Paris. L'urbanisation a été progressive du 18e siècle à aujourd'hui et le tissu urbain est à ce jour continu mais non homogène dans son bâti.

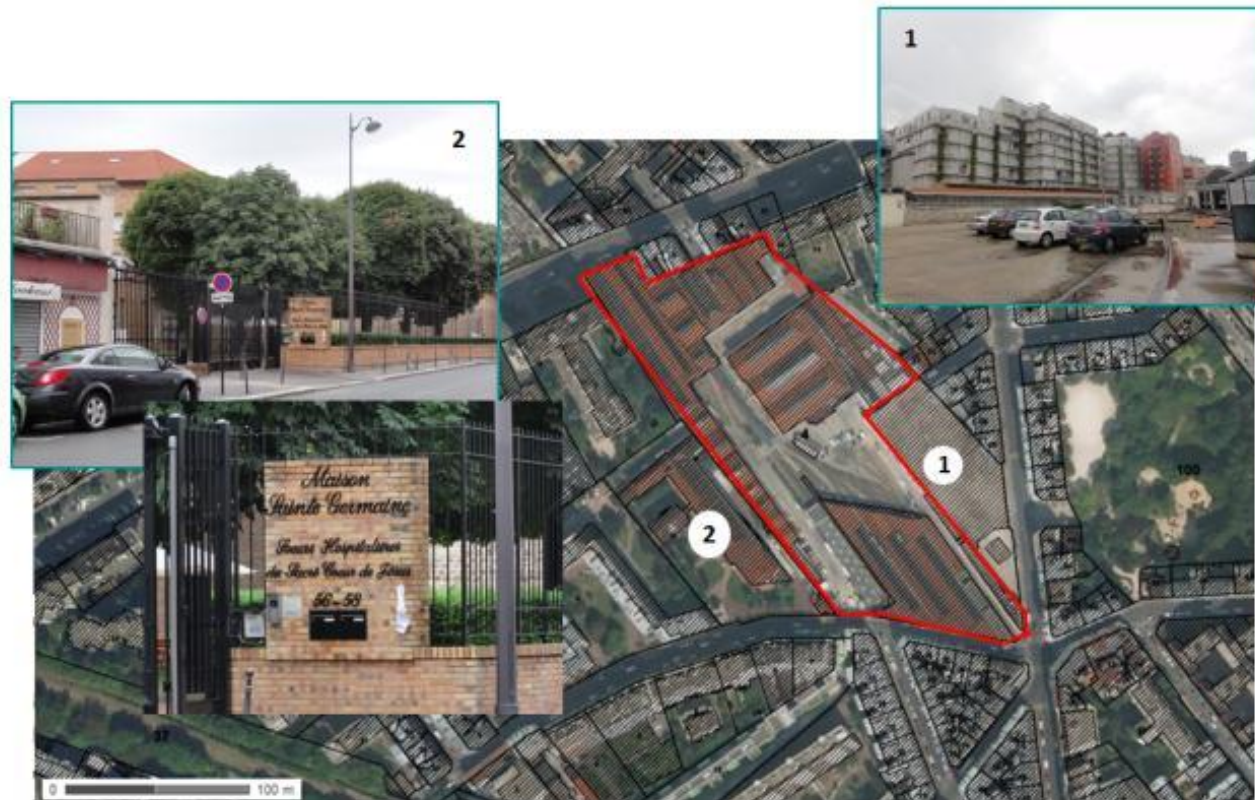


Figure 6 : Principales constructions mitoyennes au site de l'aire d'étude

Source D'après Géoportail et photographies d'INGEROP

Le site est actuellement mitoyen :

- de la maison Sainte Germaine, foyer de vie pour adultes handicapés,
- de logements récemment livrés appartenant à la RIVP,
- d'une crèche au pied des immeubles de la RIVP, située le long de la parcelle RATP,
- d'immeuble résidentiels type haussmanniens et datant des années 1970.



Figure 7 : Hauteur des constructions existantes

Source Agence Du Besset-Lyon

3.5.2. Les objectifs de l'opération

Les objectifs du projet répondent aux aspects suivants :

- la réorganisation des ateliers de maintenance des trains et la restructuration du site de Vaugirard devenue nécessaire compte tenu des évolutions des activités et matériels de la RATP ;
- l'engagement de la RATP à l'effort de production de logements en Ile de France ;
- la qualité environnementale au cœur des projets.

A noter que la superposition des ateliers avec des logements implique des dispositions particulières en matière de protection des nuisances acoustiques et vibratoires. En particulier, sur la première opération de superposition de l'Atelier (AME) avec les logements du bâtiment B, il est prévu une désolidarisation des ouvrages ainsi que la mise en place de plots anti-vibratiles entre les deux programmes. Concernant la protection de l'ensemble du bâtiment AME vis-à-vis de son environnement (bâtiments voisins), celle-ci répond à la réglementation en vigueur, opposable aux concepteurs du bâtiment. La réglementation, particulièrement stricte, porte sur la protection des façades ainsi que sur la protection des équipements eux-mêmes. Ces dispositions sont mises au point avec les acousticiens imposés par la RATP au sein des équipes de maîtrise d'œuvre et permettent d'assurer ainsi le confort des habitants. Elles seront appliquées sur l'ensemble des programmes constituant le projet.

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3.5.3. Caractéristiques principales de l'opération

3.5.3.1. Présentation du programme global

Le projet de restructuration du site de Vaugirard s'inscrit dans un calendrier en trois temps :

- la libération des Ateliers VMI et le reconditionnement des activités de l'AMT dans un périmètre restreint à celui-ci (Phase 0) ;
- la réalisation de l'AME, de programmes de logements ainsi qu'un équipement public destiné à la petite enfance de type « multi-accueil », situés en superposition ou juxtaposition de celui-ci sur l'espace libéré par le VMI ; une voie nouvelle sera également créée dans le cadre du projet permettant de désenclaver le site et desservir la structure multi accueil, les logements et les ateliers. (Phase 1 – 2016-2022) ;
- la reconfiguration de l'AMT « in situ » permettant l'accueil et la maintenance des nouveaux trains de la ligne de métro n°12 et de nouveaux programmes immobiliers, de type logement ou assimilé (Phase 2 – horizon 2022-2026).

La conception du plan d'ensemble permet de séparer physiquement le site en deux parties qui représenteront les étapes 1 et 2 d'aménagement.

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

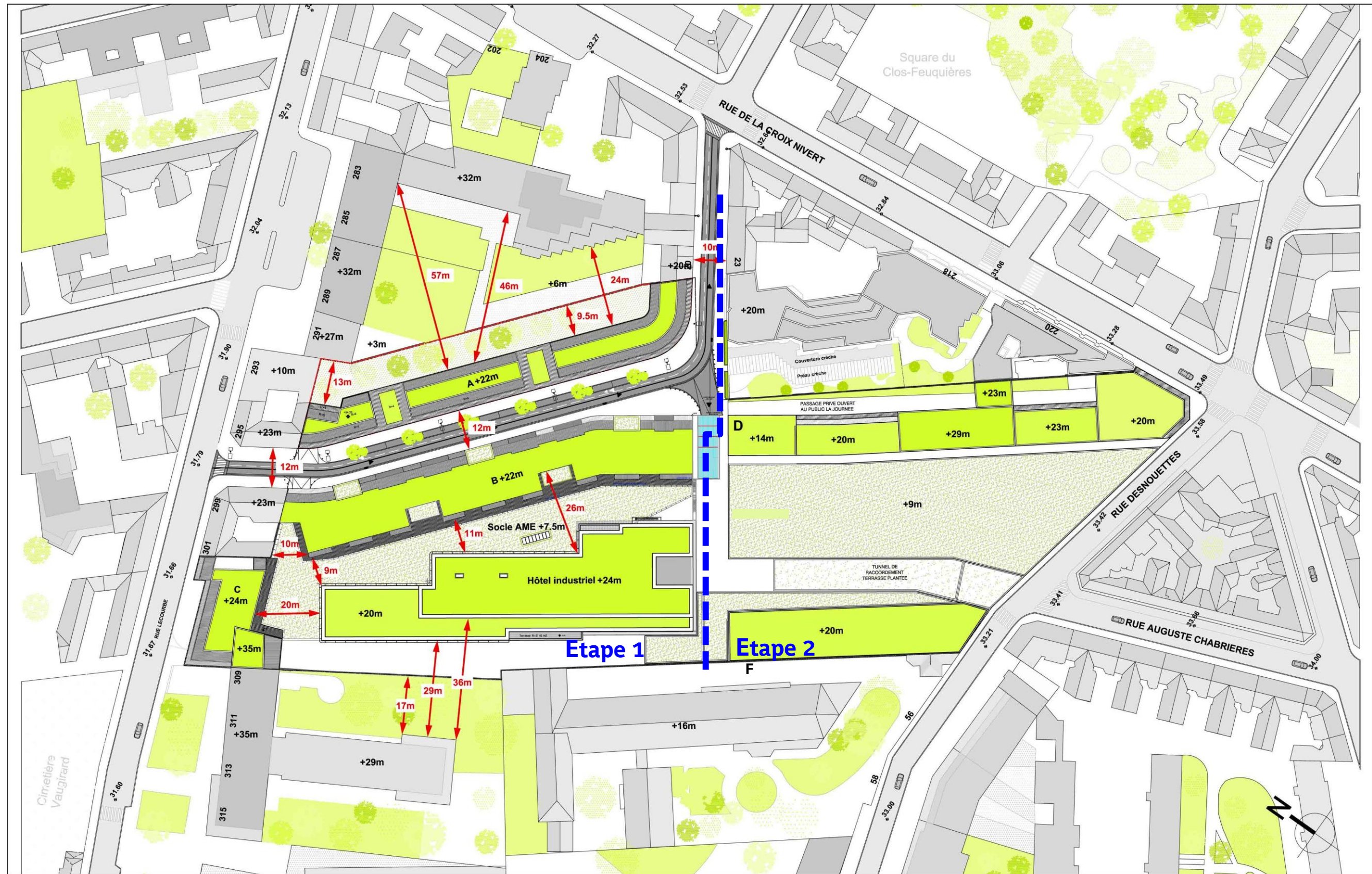


Figure 8 : Les phases du projet

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3.5.3.2. Présentation de la phase 1 du projet

La phase 1 du projet consiste en la réalisation de la voie nouvelle, la construction de l'AME en y associant des programmes de logements et un équipement public de petite enfance.

Seront construits lors de cette phase :

- environ 13 000 m² de Surface de Plancher (SDP) dédiés aux ateliers de maintenance des équipements de trains (AME) et aux locaux techniques, administratifs et sociaux correspondant.

La construction comprendra 4 niveaux sur rez-de-chaussée. La partie en étages surplombera des voies ferrées, sur une partie des ateliers construits en rez-de-chaussée, à l'alignement de la voie nouvelle.

- environ 18 000 m² de SDP de logements, répartis en trois bâtiments A, B et C dont deux, B et C seront construits au-dessus des installations industrielles.
 - le bâtiment A, implanté en pleine terre sur une parcelle séparée du terrain exploité par la RATP, offrira environ 7 500 m² de SDP soit environ 115 logements et une structure multi accueil de 300 m² environ ;
 - le bâtiment B, construit au-dessus de la partie en rez-de-chaussée des ateliers de l'AME offrira environ 6 700 m² de SDP soit environ 100 logements ;
 - le bâtiment C, placé au-dessus des voies ferrées de l'AMT, offrira environ 3 500 m² de SDP soit environ 55 logements.
- Une voie nouvelle permettant de desservir les différents programmes du site.

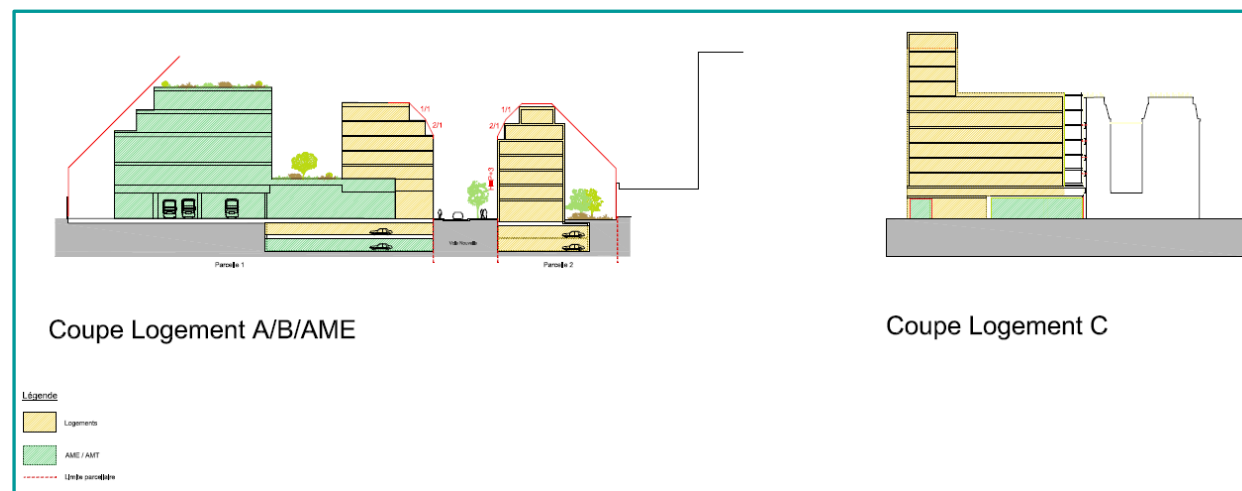


Figure 9 : Coupes de l'AME avec les logements A, B et C

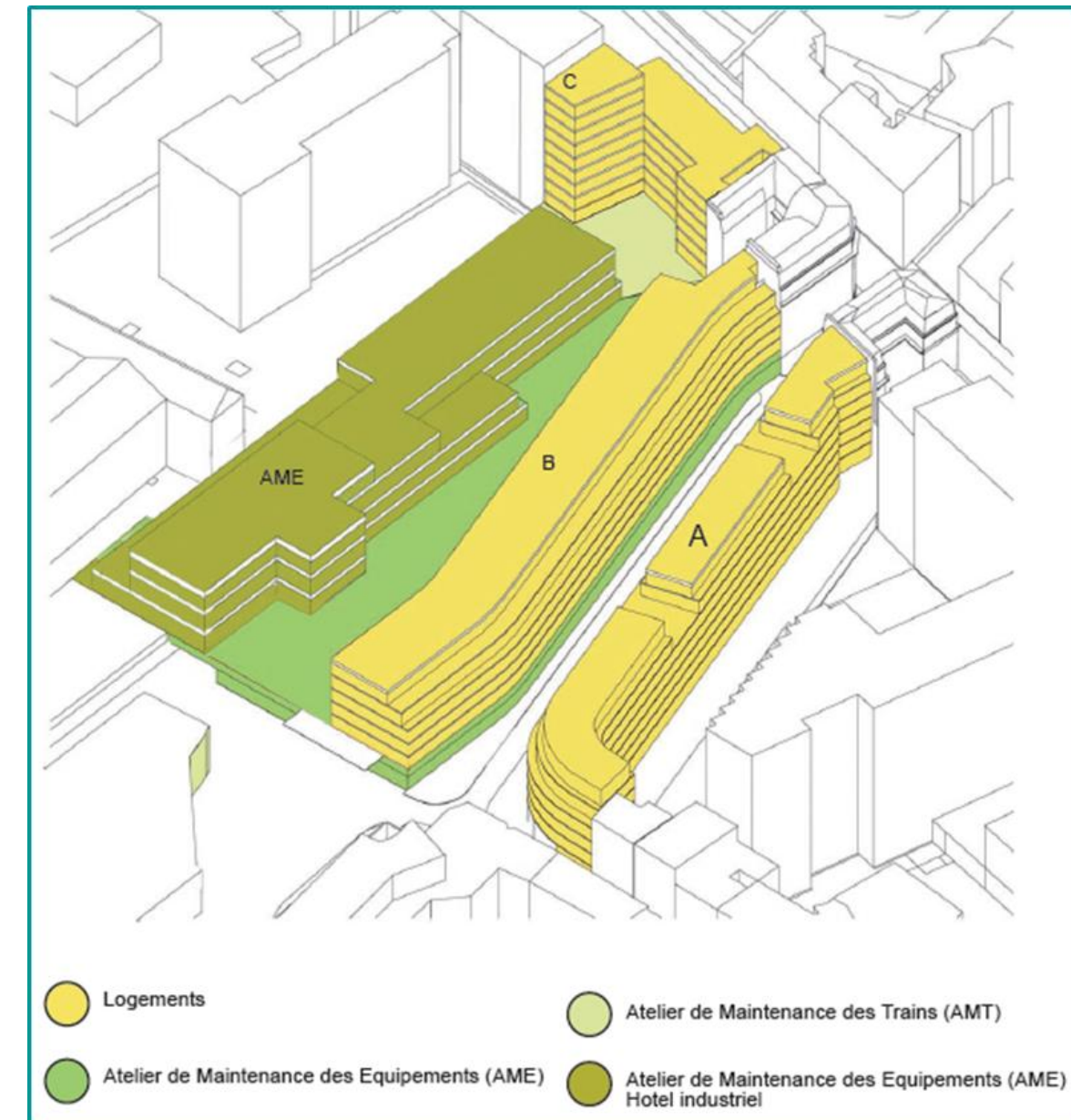


Figure 10 : Projet d'aménagement du site de la phase 1

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3.5.3.3. Présentation de la phase 2 du projet

La phase 2 du projet consiste en la restructuration de l'AMT associée à des programmes immobiliers de logements, avec pour objectifs :

- environ 7 000 m² d'ateliers ferrés et industriels pour l'AMT ;
- environ 13 000 m² de programmes complémentaires.

Ces programmes se répartiront de part et d'autre de l'AMT, en superposition partielle de celui-ci.

Un passage privé piéton et planté, qui pourrait être ouvert en journée et fermé la nuit permettra de relier la voie nouvelle à la rue de la Croix Nivert et desservira les programmes de logements situés au nord de l'AMT.

Le bâtiment D, offrirait une constructibilité d'environ 7 700 m² dédiée au logement. En cours d'étude, le bâtiment F pourrait être dédié au projet d'extension du foyer de vie de la maison Sainte Germaine. Une constructibilité d'environ 5 000 m² est envisagée permettant d'offrir une quarantaine de chambres supplémentaires.

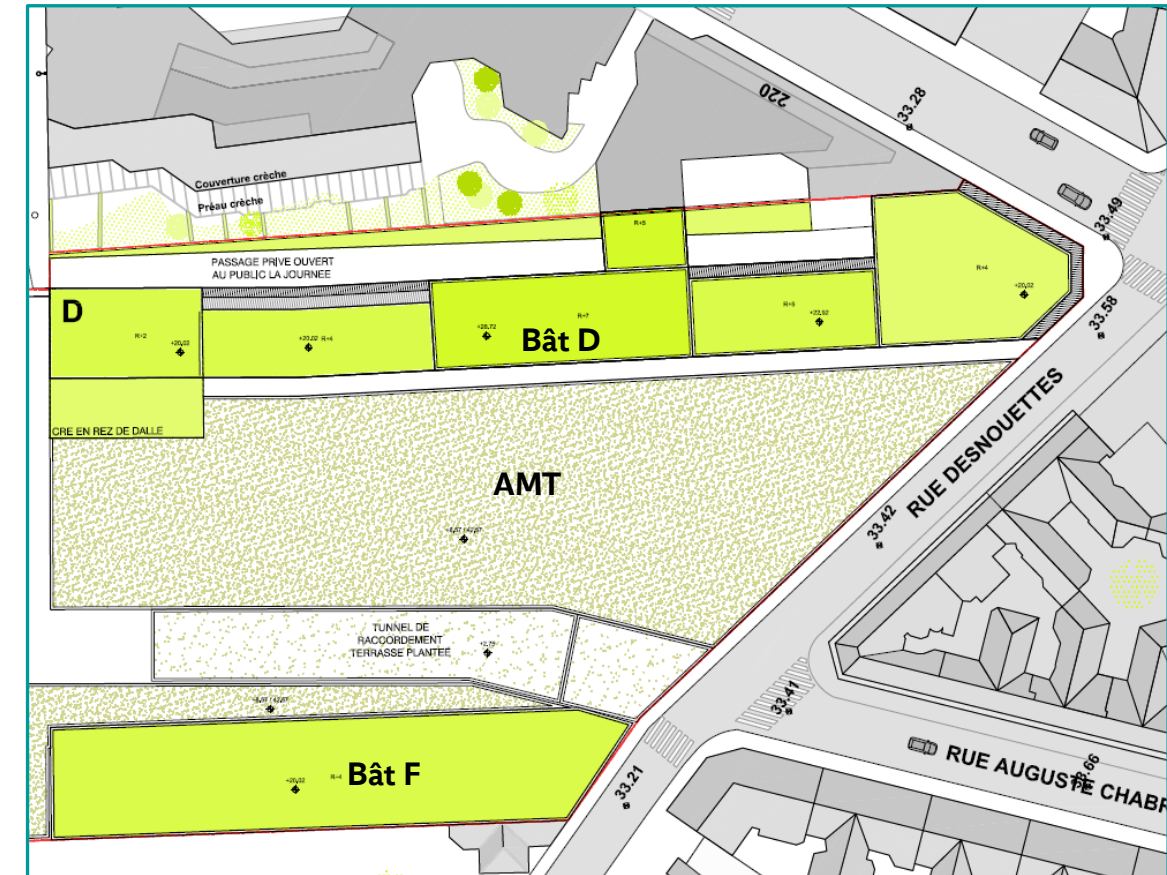


Figure 11 : Plan masse de la phase 2

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

3.5.4. Principes d'aménagement

3.5.4.1. Une voie créée

Le programme global s'accompagne de la création d'une nouvelle voie, reliant deux impasses existantes (Villa Lecourbe et rue Théodore Deck). Cette voie « apaisée » (zone 30), à sens unique (de la rue Lecourbe à la rue Croix-Nivert), favorisera la desserte du site.

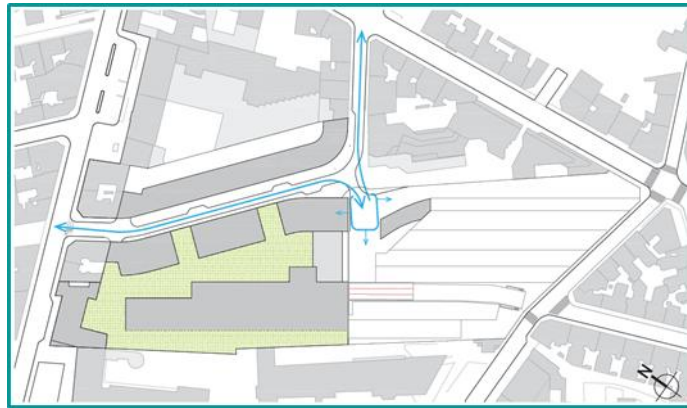


Figure 12 : Localisation de la future entrée via la nouvelle voie

Source : Agence Du Besset – Lyon (maîtrise d'oeuvre urbaine du projet d'ensemble)

Cette voie sera rétrocédée à la Ville de Paris en fin d'opération afin d'être affectée à la voirie publique ; son aménagement respecte donc les prescriptions de la Ville de Paris. Une piste cyclable à double sens est prévue.

La largeur du trottoir permet la création d'une bande fonctionnelle accueillant la trame arborée à une distance confortable des façades.

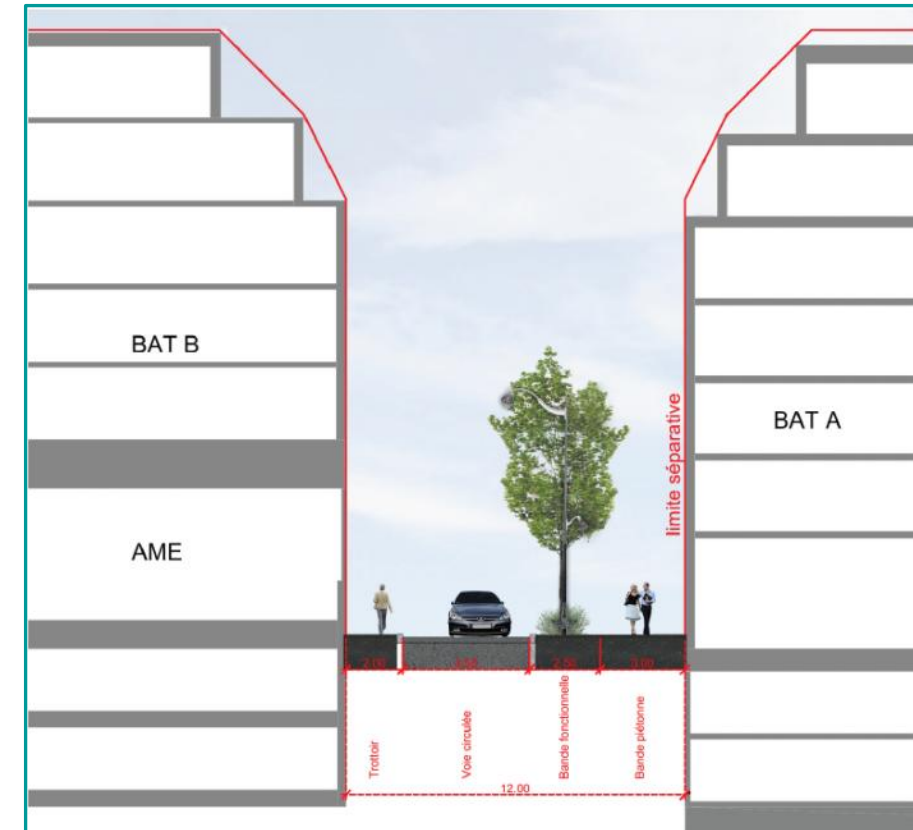


Figure 13 : Profil type de la voie nouvelle

3.5.4.2. Création de parking

Afin de répondre aux règles du Plan Local d'Urbanisme, des parkings sont créés dans le cadre du projet. Ceux-ci seront privés et dédiés aux futurs habitants des immeubles de logements. Un parking sera également réalisé pour les besoins du site RATP, sous l'AME.

Les bâtiments A et B comprennent deux niveaux de sous-sols réservés au stationnement et locaux techniques, des immeubles A, B, à la RATP et également au bâtiment C qui ne comporte pas de sous-sol.

Les bâtiments D et F comprendraient également du stationnement en sous-sol suivant le type de programmes qu'ils accueilleraient.

Opération de restructuration des ateliers RATP

sur le site de Vaugirard



Figure 14 : Localisation des stationnements privés

3.5.4.3. Une intégration architecturale et paysagère soignée

Les bâtiments A et B seront construits à l'alignement de la voie nouvelle tandis que le bâtiment C sera construit à l'alignement de la rue Lecourbe. Les façades seront largement vitrées, les baies seront généreusement dimensionnées.

L'écriture des façades des bâtiments de logements A, B, C et de l'AME sera sobre et contemporaine. Les matériaux choisis pour les revêtements, l'habillage des tableaux, les menuiseries extérieures et les ouvrages en serrurerie offriront toutes les garanties de pérennité et feront l'objet d'une mise en œuvre soignée.

Le projet paysager optimise la qualité environnementale du site. Entièrement minéral, le site actuel est lui-même inscrit dans un tissu urbain dense à l'offre d'espaces verts limitée, et soumis aux effets d'îlots de chaleur urbain et à une gestion des eaux pluviales contrainte. L'opération de Vaugirard représente alors une remarquable occasion de répondre à ces enjeux en plaçant le végétal au cœur du projet. La végétalisation du site accompagnera ainsi la transformation de cette enclave industrielle en un lieu à l'urbanité renforcée et agréable à vivre. Elles permettront de créer des ambiances urbaines confortables et singulières, de par leur superposition, dimensions et hauteurs, tout en améliorant l'empreinte environnementale de l'îlot.

Le parti pris paysager consiste en la création de toitures végétalisées et de jardins terrasses qui permettront de gérer les eaux pluviales afin de protéger les territoires en aval du site contre les inondations et la saturation des réseaux d'eaux de la ville de Paris. Des épaisseurs de terre imposées dans le cadre de la réalisation des programmes, allant de 25 à 60 cm, garantiront la pérennité et la qualité des plantations. Ainsi, même si la majeure partie du site est occupée par l'activité industrielle en rez-de-chaussée, plus de

la moitié de la parcelle actuelle sera occupée par des toitures terrasses végétalisées.

Le projet met en place des formations végétales « autonomes » demandant un très faible entretien qui ne génèrent pas d'afflux de feuilles en automne afin de ne pas perturber l'exploitation industrielle du site. La majorité des plantations préconisées a en effet un feuillage persistant.

Ce parti pris permet en outre d'améliorer la biodiversité du site. Les nombreuses plantes mellifères et fruitières permettront aux oiseaux et à l'entomofaune de se développer.

Les utilisateurs et les riverains bénéficieront de floraisons tout au long de l'année grâce notamment à des jardins en toiture. Depuis la rue ou les bâtiments voisins, ces jardins suspendus permettront d'offrir un environnement végétal qui n'existait pas auparavant.

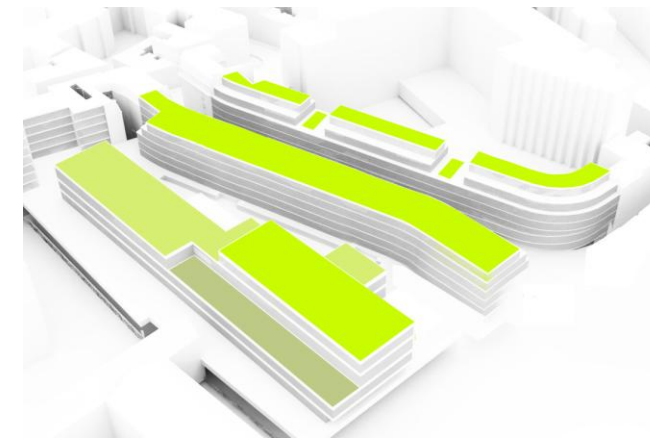


Figure 15 : Vue indicative de l'îlot de biodiversité



Figure 16 : Perspective depuis la rue Lecourbe sur le socle et l'immeuble B (image non contractuelle)

3.5.5. Installations classées pour la protection de l'environnement

Le site des ateliers RATP de Vaugirard est actuellement classé au titre de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sous le régime de la déclaration.

Compte tenu de l'évolution du site, le projet doit faire l'objet d'une demande de modification de l'arrêté préfectoral en vigueur.

Dans un premier temps, la construction de l'AME, en lieu et place de l'activité VMI, entraîne une modification des substances utilisées et des activités, ce qui nécessite le dépôt d'un nouveau dossier ICPE.

Un dossier sera déposé avec la demande de permis de construire de l'atelier de maintenance des équipements des trains.

Sur la zone modifiée du site (emprise de l'AME), une seule activité réalisée au sein de l'AME sera soumise à déclaration au titre des ICPE:

Opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard

Numéro de Rubrique	Désignation des activités	Volume	Régime de classement
2563-2	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Nettoyage-dégraissage de surface quelconque, par des procédés utilisant des liquides à base aqueuse ou hydrosolubles à l'exclusion des activités de nettoyage-dégraissage associées à du traitement de surface. ❖ La quantité de produit mise en œuvre dans le procédé étant supérieure à 500 l, mais inférieure ou égale à 7 500 l. 	5 machines à laver et 7 fontaines lessivielles mettant en œuvre une quantité totale de 3 195 L	DC (Déclaration avec contrôle périodique)

L'activité de maintenance des trains classée sous la rubrique 2930-1 b «Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie – la surface de l'atelier étant supérieure à 2000 m², mais inférieure ou égale à 5000 m²» est maintenue, notamment tout au long de la première étape du projet. A ce stade d'avancement des études, le projet de l'AMT ne fait pas l'objet de dossier ICPE.

L'exploitation de l'ensemble des installations sur site respectera les prescriptions :

- De l'arrêté du 04/06/04 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique 2930 relative aux ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie ;
- De l'arrêté du 27 juillet 2015 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n°2563-2 « Nettoyage-dégraissage de surface quelconque, par des procédés utilisant des liquides à base aqueuse ou hydrosolubles à l'exclusion des activités de nettoyage-dégraissage associées à du traitement de surface ».

Le projet respectera les dispositions et les valeurs de bruits, de rejets atmosphériques et de rejets aqueux les plus contraignantes.

3.5.6. Organisation générale et planning des travaux

3.5.6.1. Organisation générale des travaux

Les grandes étapes des travaux liés à l'opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard sont les suivantes :

- libération du site des activités du VMI (étape 0) ;
- démolition des ateliers VMI (étape 1) ;
- création de la voie nouvelle (étape 1) ;
- mise en place des réseaux concessionnaires (étape 1) ;
- réalisation du programme AME et des logements du bâtiment B (étape 1) ;
- réalisation des programmes de logements des bâtiments A et C ;
- réalisation du programme AMT et des logements des bâtiments D et F (étape 2).

Les travaux seront exécutés dans le cadre du respect d'une charte de chantier à faibles nuisances qui sera opposable à la RATP et aux futurs maîtres d'ouvrage. D'ores et déjà, les dispositifs constructifs retenus tiennent compte des contraintes de réalisation afin de minimiser les impacts en phase chantier. A noter qu'il n'y aura pas de concassage sur site donc moins d'empoussièrement et de bruit.

3.5.6.2. Planning théorique des travaux

A ce jour, les travaux s'organisent en trois phases. Le planning de celles-ci n'est à ce jour pas arrêté de façon définitive ; les grandes dates jalons sont aujourd'hui les suivantes :

L'étape 0 (ou travaux préparatoires de la phase 1) des travaux, consistant en la libération du VMI sont programmés de 2014 à la mi 2015.

L'étape 1 des travaux est programmée comme suit :

- les travaux liés à l'AME et aux dessertes sont programmés de 2016 à mi 2020;
- les travaux liés au bâtiment B (en superposition de l'AME) sont programmés de 2016 à 2020;
- les travaux liés aux bâtiments A, et C sont programmés entre 2019 et 2022.

L'étape 2 des travaux consistant en la restructuration de l'AMT et en un programme immobilier de logements complémentaire n'est à ce jour pas totalement définie. La réalisation des travaux liés à l'AMT est envisagée en trois phases à horizon 2022 et 2026.