

PERMIS D'AMENAGER

Restructuration des ateliers ferrés RATP sur le site de Vaugirard

PA 02 – Notice descriptive

Mars 2015
V5



PIERRE DU BESSET • DOMINIQUE LYON
architectes

1. Etat initial du terrain et de ses abords

Le projet de restructuration et d'aménagement des ateliers du site de Vaugirard (RATP) se situe dans le 15^{ème} arrondissement de Paris. Le site s'étend sur 2,3 hectares entre les rues de la Croix-Nivert, la rue Desnouettes et la rue Lecourbe.

L'opportunité de la restructuration globale du site de Vaugirard vient d'une évolution majeure du matériel roulant et entraîne deux conséquences :

- la construction d'un nouvel atelier de maintenance des équipements (AME) afin de faire face à l'accroissement d'activités.
- la reconstruction des halles de maintenances des trains (AMT) imposée par le renouvellement du matériel roulant.

Ces évolutions programmatiques nécessitent d'envisager la refonte totale de l'emprise des ateliers et d'y associer des programmes de valorisation immobilière de logements.

1.1. Etat initial du terrain et de ses abords

Jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, le site fait partie du village Vaugirard, dans un secteur agricole et maraîchers. Organisée autour de la rue Vaugirard et de son Église Saint-Lambert de Vaugirard jusqu'en 1930, la commune de Vaugirard se développe sur la rue Lecourbe créée à l'occasion des grandes opérations de lotissement de la plaine de Grenelle. En 1860, elle est intégrée au 15^{ème} arrondissement de Paris.

L'urbanisation et le développement des transports urbains de la ville de Paris nécessitent l'installation des sites de maintenance proche des terminus. Le site « Ateliers de Vaugirard » fut aménagé au sein du quartier Vaugirard-Saint-Lambert, en 1910, par la Société du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud, près de la Porte de Versailles. Le site assure la révision des matériels des lignes « Porte de Versailles/Porte de la Chapelle » (Ancienne ligne A, actuelle ligne 12) et « Saint-Lazare à Porte de Clichy et Porte de Saint-Ouen » (ancienne ligne B, actuelle ligne 13).

Malgré un bombardement durant la seconde guerre, le site a très peu évolué depuis sa construction. Les ateliers accueillent aujourd'hui les activités de maintenance Matériel Roulant Ferroviaire (MRF) de la ligne 12 ainsi que l'activité appelée VMI – entretien des véhicules de maintenance.

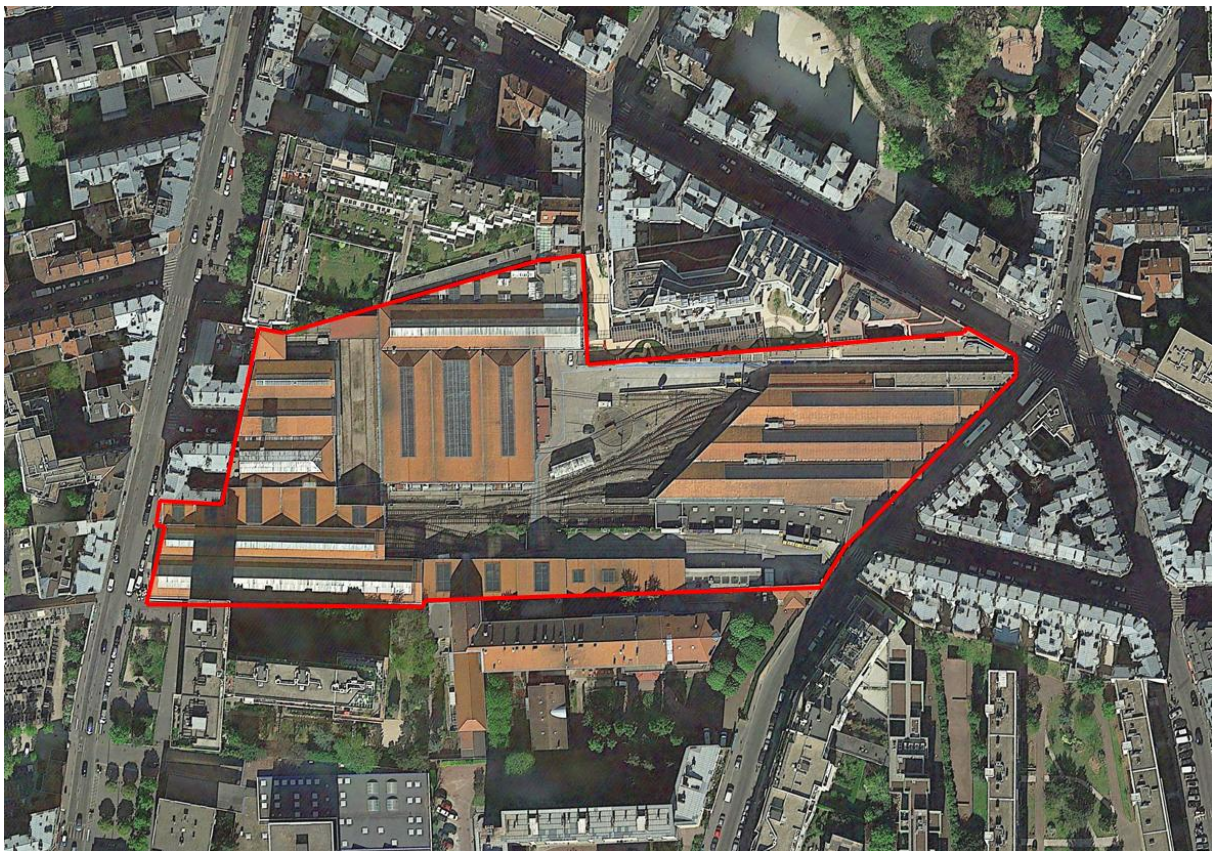
Les ateliers de Vaugirard sont reliés à la ligne 12 par un tunnel de raccordement sous la voie Auguste Chabrières pour atteindre la station « Porte de Versailles ». Une connexion est également possible jusqu'à la Petite Ceinture par la parcelle située au 43 bis rue Desnouettes.

1.2. Le site actuel

Le site actuel est proche de celui d'origine. Les constructions existantes datent essentiellement du début du 20^{ème} siècle. Les bâtiments sont majoritairement de grandes halles constitués d'une ossature métallique et d'un remplissage en briques pleines. Les autres constructions, en briques, ne dépassent pas un étage. Les toitures sont majoritairement en tuiles (terre cuite) et ponctuellement en toiture terrasse. La totalité de la surface au sol est imperméabilisée, occupée par les bâtiments ou par les voies de circulations et voies ferrées.

Le projet se situe dans un tissu urbain dense, hétérogène caractéristique de la dernière couronne parisienne. Le bâti, principalement d'habitation, comprend une variation typologique allant du XIX^e, XX^e au XXI^e siècle. Dans un grand îlot, la parcelle est traversante, en lien avec les rues Lecourbe, Desnouettes et de la Croix Nivert sans pour autant offrir de porosité. L'activité industrielle impose un site clos.

Dans ce secteur, la rue Lecourbe comprend deux alignements principaux : le premier Haussmannien, le second en retrait pour les opérations des années 1970. Sur cette rue, le site vient en articulation de ces deux alignements, entre les accroches haussmanniennes de la Villa Lecourbe (R+6) et les opérations en retrait de part et autre (R+11). Le site fait également face au Cimetière de Vaugirard.



vue aérienne du site - parcelle RATP – google©2015

Le front bâti de la rue Desnouettes, est hétéroclite, formé par un îlot haussmannien face aux ateliers, seule la rue Auguste Chabrières permet de prendre du recul par rapport au site. Le tunnel de raccordement au réseau est d'ailleurs dans la continuité de cette rue.

Au niveau de la rue de la Croix-Nivert, le bâti avoisinant alterne entre bâtis Haussmannien, moderne et contemporain. C'est un carrefour où le passage des automobilistes est fréquent.

Le site des ateliers RATP de Vaugirard est soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et, dans ce cadre, fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

Entièrement minéral, le site actuel offre peu de respiration d'espaces verts. Il subit les effets d'îlot de chaleur urbain et ne propose pas de gestion des eaux pluviales satisfaisante.

1.3. Assiette foncière du permis d'aménager

Les deux parcelles constituant le périmètre du permis d'aménager sont les suivantes :

- BK 4 sur une surface de 22 792 m² ;
- BK 30 (en partie) sur une surface de 345 m².

La parcelle RATP est référencée BK-n°4 au cadastre de Paris. Elle se situe au 222-224 rue de de la Croix-Nivert dans le 15^{ème} arrondissement. Elle est bordée par les rues de la Croix-Nivert, Desnouettes (40 à 54, rue Desnouettes), Lecourbe (305, rue Lecourbe) et Villa Lecourbe (fond d'impasse). L'installation des voies de maintenance des trains nécessite un terrain globalement plat ; la cote altimétrique moyenne est 32,73 m NGF IGN69 (ou 32,40 m NVP).

Dans le cadre du PLU de la Ville de Paris, cette parcelle est :

- classée en zone UG (zone urbaine générale) au plan de zonage du PLU ;
- classée en « zone de protection de l'habitat » et « zone de déficit en logement social » ;
- grevée en annexe V « emplacement réservé L100% » (Emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux inscrits au bénéfice de la Ville de Paris) ;
- grevée en annexe IV « emplacement réservé P15-10 » au titre de « Dépôt, ateliers pour transports en commun » (Emplacement réservé pour localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général) ;
- et représente une « Construction et Installation Nécessaire aux Service Public ou d'Intérêt Collectif » (CINASPIC) selon la définition « les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains » (définition au §VIII des Dispositions Générales – tome 1).

Servitudes d'utilité publique :

- se situe dans le périmètre de protection des Monuments Historiques. Il n'y a cependant aucune co-visibilité avec les bâtiments classés.
- l'aléa inondation au droit du site en cas de crue de type 1910 est très faible voire non significatif par les eaux superficielles.

Protection et végétalisation des espaces libres :

- appartient à un « secteur de mise en valeur du végétal »

Autres servitudes :

- servitude réciproque d'implantation consentie entre la Régie Immobilière de la Ville de Paris, la Ville de Paris et la Régie autonome des transports parisiens sur l'emprise foncière cadastrée section BK n°30 sise 218-220 rue de la Croix-Nivert ;

La parcelle cadastrée section BK n°30 (en partie), dont la RATP se rendra propriétaire auprès de la Ville de Paris après délibération de cette dernière, concourt à la réalisation de la nouvelle voie de desserte du lotissement.

Le secteur d'étude appartient au bassin hydrographique de la Seine et de ses affluents, au vaste ensemble géologique du bassin parisien.

2. Partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement.

Le projet de « restructuration des ateliers ferrés RATP sur le site de Vaugirard » transforme l'ensemble du site. Il présente trois intentions en remplacement des constructions existantes :

- le réaménagement et la modernisation des ateliers de maintenances du métro ;
- la continuité du tissu urbain par une valorisation immobilière de logements ;
- la création d'une voie urbaine et la valorisation végétale des espaces libres en toiture ou au sol lorsque c'est possible.

2.1. L'aménagement prévu pour le terrain

La restructuration globale des ateliers est l'occasion pour le maître d'ouvrage d'intégrer les équipements et les aménagements futurs du site dans une démarche de qualité environnementale s'appuyant sur l'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU2) et sur la recherche de la certification des immeubles qui seront réalisés dans cadre du projet (HQE®, H&E, etc.).

Aussi, dans le cadre de sa démarche de développement durable et notamment de l'AEU2 menée avec l'ADEME, le projet poursuit trois objectifs :

- Inscrire un site industriel actif dans la ville dense

Le projet doit faire la preuve que l'architecture industrielle peut enrichir l'expérience urbaine. Ainsi, les activités industrielles seront organisées pour valoriser le tissu urbain et restituer une continuité urbaine, en veillant à la préservation du confort des habitants.

- Produire de la mixité sociale et programmatique

La mixité est obtenue par le maintien d'emplois industriels en centre-ville d'une part et par la construction de logements sociaux et privé sur le même site, ainsi qu'un équipement de petite enfance.

- Renforcer la végétalisation et la biodiversité

Le projet intègre une part importante de végétalisation des abords, des terrasses et des toitures. Entièrement minéral actuellement, cet objectif contribue à la lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbain et à accroître la biodiversité locale. Egalement, cette importante surface dédiée à des jardins suspendus pourra concourir aux objectifs de la Ville de Paris de créer 7 hectares de toitures végétalisées d'ici 2020.

Programmation et aménagement

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

- Etape 0 : La libération des ateliers VMI (Véhicules de Maintenance des Infrastructures) et le reconditionnement des activités de l'AMT.

Le déménagement des activités VMI est en cours. La démolition de cette partie du site est nécessaire avant le démarrage des travaux liés au projet, notamment de l'étape 1 ;

- Etape 1 :

- La création d'une voie nouvelle

Raccorder l'impasse Villa Lecourbe et la rue Théodore Deck ; offrir une porosité sur rue de la Croix-Nivert, *en conformité avec l'article UG.3.2. « Voirie nouvelle »* ;

- La réalisation de l'AME ;

- La réalisation des programmes immobiliers de logements en superposition ou juxtaposition (*conformément à l'article UG.2.3. « Conditions particulières relatives à l'habitation et à la création de logements sociaux » et d'une répartition minimum de 50% au logement social, disposition appliquée globalement au dit terrain en cas de division du terrain*) ainsi qu'un équipement de petite enfance ;

- Etape 2 :

- La reconfiguration de l'AMT « in situ » permettant l'accueil et la maintenance du nouveau matériel roulant ferré ;

- La réalisation des programmes immobiliers de logements en superposition ou juxtaposition (conformément à l'article UG.2.3. « Conditions particulières relatives à l'habitation et à la création de logements sociaux » et d'une répartition minimum de 50% au logement social, disposition appliquée globalement au dit terrain en cas de division du terrain).

La division parcellaire est rendue nécessaire par le projet d'aménagement. Deux lots à bâtir de part et d'autre de la voie nouvelle sont ainsi créés. La voie nouvelle sera remise à l'ASL dans l'attente d'une rétrocession éventuelle à la ville de Paris à la fin de l'opération, après délibération de cette dernière ; son aménagement est compatible avec le cahier des charges voirie de la Ville de Paris.

2.2. Composition et organisation du projet

2.2.1. Reproduire une figure urbaine existante à proximité

La voie nouvelle créée forme un coude. Dans le prolongement des deux axes de la voie nouvelle, des perspectives visuelles permettent de percevoir au-delà des limites du site et donnent à voir le cœur d'îlot côté RATP et côté RIVP.

Un passage piétonnier longeant la parcelle RIVP est ménagé pour prolonger la vue depuis la voie nouvelle jusqu'au carrefour Croix-Nivert / Desnouettes. Cette disposition reproduit l'intéressante continuité urbaine formée par la Villa Frédéric Mistral, entre la rue Felix Faure en coude et la rue Lecourbe. Ces deux figures se répondent de chaque côté de la rue Lecourbe et contribuent à intégrer la nouvelle opération d'aménagement dans le tissu urbain.

2.2.2. Améliorer la desserte et enrichir la constructibilité du site

Le terrain est pris dans un îlot de très grande taille (250mx400m) qui est limité par les rues Vasco de Gama, Desnouettes, Croix-Nivert et Lecourbe. Celui-ci n'est traversé par aucun passage public et deux voies en impasse (Villa Lecourbe, rue Théodore Deck) butent sur le site.

La construction d'une nouvelle voie permet de mieux desservir les lots en augmentant les possibilités d'accès. Cette ouverture permet la constructibilité en cœur d'îlot.

Ainsi, la voie nouvelle et le passage piéton privé permettent d'offrir de nouveaux cheminements au sein du quartier et irriguer la trame viaire.

2.2.3. Clarifier la structure urbaine

Le projet de restructuration des ateliers ferrés est l'occasion de restructurer l'ensemble du site pour veiller à l'intégration urbaine des activités industrielles.

- Les impasses sont raccordées afin de constituer un îlot en relation avec les îlots voisins.

- Les pignons sont habillés et des transitions sont ménagées avec les gabarits des immeubles environnants.
- Afin de créer un ensemble de masses bâties concordantes, une ligne générale est donnée aux nouvelles constructions. Celle-ci s'accorde aux implantations nord-est / sud-ouest des immeubles proches et suit l'orientation des voies ferrées.

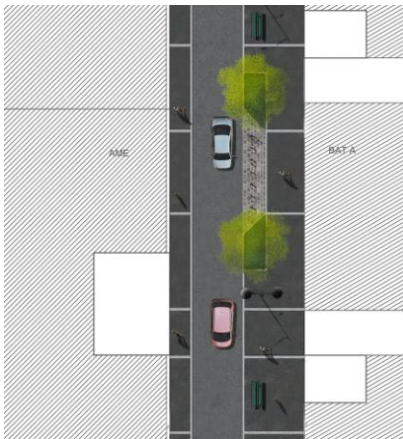
2.3. Organisation et aménagement des accès au projet

2.3.1. La voie nouvelle

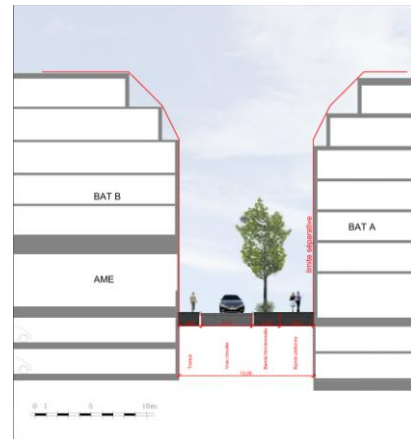
La desserte du projet de restructuration des ateliers de Vaugirard s'est construite autour de la création d'une voie nouvelle en raccordant l'impasse Villa Lecourbe et la rue Théodore Deck. Sa dimension poursuit le profil des impasses, celui de 12 m de la Villa Lecourbe et de 10 m de la rue Théodore Deck. D'une largeur hors-tout de 12 mètres, sa circulation sera à sens unique pour les véhicules moteurs tout en offrant un contre sens cyclable. Deux larges trottoirs latéraux permettent une circulation confortable et sécurisée des piétons.

Les rampes d'accès des véhicules aux sous-sols se font, depuis la voie nouvelle, au plus près des limites de propriété avec les immeubles situés Villa Lecourbe.

Les revêtements de surfaces, les plantations, le mobilier urbain et l'éclairage public correspondent aux voies parisiennes, ceci afin d'assurer la propreté et la gestion de l'aménagement.



Extrait indicatif du plan de rue envisagé



Coupe indicative sur la rue nouvelle

2.3.2. Le passage privé piéton

La création d'un "passage urbain" dont l'accessibilité est envisagée en journée (contrôle d'accès) permet un traitement paysager plus domestique, largement planté car moins contraint par les usages publics.

Une bande plantée en pied de façade s'adaptera aux entrées des logements et permettra la plantation de grimpantes ou de vivaces comme les iris, les hémérocailles particulièrement adaptés en bordure.

La bande circulée, d'une largeur de 3 m prendra une teinte beige associée au jardin, au chemin. L'allée vient occuper le seuil d'accès véhicule des ateliers participant ainsi à son "effacement" et à l'inscription du passage piétonnier dans l'axe de la voie nouvelle.

Le mobilier urbain prend place sur une bande de sol "intermédiaire" en pavés enherbés permettant l'élargissement des espaces de pleine terre et donc une porosité plus importante des sols. L'ensemble des plantations pourront être arrosées (goutte à goutte) grâce aux eaux pluviales de toiture.



2.4. Le traitement des parties du terrain situées en limite du projet

Le projet des ateliers et de logements ne sont pas tous accessibles depuis les rues existantes. Bien que les limites mitoyennes restent identiques aux limites actuelles, un nouveau front bâti est créé autour de la voie nouvelle permettant de désenclaver le site.

L'ensemble des limites séparatives sera traité dans le cadre de la mise en œuvre des différents permis de construire successifs.

Une attention particulière sera portée au traitement de la limite séparative au droit de la crèche et à la réalisation d'une nouvelle clôture suffisamment soignée pour maintenir le confort et l'intimité de l'équipement de petite enfance.

2.5. Les équipements à usage collectif

La rue fait une large place aux piétons par des trottoirs élargis et permet un alignement d'arbres. En sens unique « zone 30 », la circulation automobile créée ne perturbe pas celle du quartier et ne présage pas de trafic important sur cette voie.

Le projet prévoit également des places de parking publiques, réalisées selon les normes en vigueur.

Les parkings privés, locaux poubelles et les locaux vélos seront inclus dans l'enveloppe des constructions de chaque lot et chaque programme, conformément aux attendus du PLU de la Ville de Paris.