

**ENQUÊTE PUBLIQUE**  
**PREALABLE AU PERMIS D'AMENAGER CONCERNANT L'OPERATION DE**  
**RESTRUCTURATION DES ATELIERS RATP SUR LE SITE DE VAUGIRARD AU**  
**222-224 RUE DE LA CROIX NIVERT DANS LE 15ème ARRONDISSEMENT DE**  
**PARIS**

**ENQUÊTE PUBLIQUE**  
**DU 21 SEPTEMBRE AU 22 OCTOBRE 2015**

**Commission d'enquête**

**François Bertrand**

Président

**Claude Burlaud**

Titulaire

**Etienne Fougeron**

Titulaire

**François Wellhoff**

Suppléant

**Décembre 2015**



## **RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**François Bertrand**

Président

**Claude Burlaud**

Titulaire

**Etienne Fougeron**

Titulaire

### **SOMMAIRE**

#### **INTRODUCTION**

#### **RAPPORT D'ENQUÊTE**

##### **1. LA PROCEDURE**

- 1.1. L'enquête publique préalable au permis d'aménager
- 1.2. Désignation des membres de la commission d'enquête
- 1.3. Modalités de l'organisation de l'enquête
  - 1.3.1. Arrêté d'organisation de l'enquête publique
  - 1.3.2. Visite du site
  - 1.3.3. Organisation matérielle de l'enquête publique
  - 1.3.4. Réunion de préparation à la préfecture de Paris le 25 juin 2015
  - 1.3.5. Réunion de préparation en mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement le 11 septembre 2015
  - 1.3.6. Réunions de préparation avec la RATP les 14 septembre et 2 octobre 2015
  - 1.3.7. La concertation et l'information mises en œuvre par la RATP avant l'enquête
- 1.4. Formalités de publicité
  - 1.4.1. Avis publiés dans les journaux habilités
  - 1.4.2. Affichage
  - 1.4.3. Lettre d'information
  - 1.4.4. Site internet
- 1.5. Composition du dossier d'enquête publique - Liste des pièces du dossier
- 1.6. Formalités liées au déroulement de l'enquête publique

## 2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- 2.1. L'opération objet de l'enquête publique - Le projet
- 2.2. L'étude d'impact

## 3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- 3.1. Contrôle par la commission d'enquête de la validité des documents de demande du permis d'aménager déposés en mairie le 3 avril 2015 en cours d'instruction par la préfecture de Paris.
- 3.2. Réunion publique du 6 octobre 2015 en mairie du 15ème arrondissement
- 3.3. Visite de la crèche par la commission d'enquête le 14 octobre 2015
- 3.4. Réunion de la commission d'enquête avec la mairie de Paris, direction de l'urbanisme et direction de la voirie le 15 octobre 2015
- 3.5. Points particuliers au cours de l'enquête publique
  - 3.5.1. Avis de la direction de la petite enfance de la mairie de Paris
  - 3.5.2. Position de la mairie du XVème arrondissement
- 3.6. Prolongation du délai de remise du rapport

## 4. OBSERVATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPONSE DE LA RATP

- 4.1. Avis de l'Autorité Environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 22 juillet 2015
- 4.2. Mémoire de réponses de la RATP à l'avis de la CGEDD

## 5. OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

- 5.1. Architecte des bâtiments de France
- 5.2. Service régional d'archéologie
- 5.3. Mairie du XVème arrondissement de Paris
- 5.4. Direction de la petite enfance
- 5.5. Direction de la voirie et des déplacements
- 5.6. Service de l'eau et de l'assainissement

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

- 6.1. Les permanences
- 6.2. Les observations orales
- 6.3. Les observations écrites
- 6.4. Les observations formulées lors de la réunion publique
- 6.5. Synthèse des observations - Classement par thème
- 6.6. Analyse par thème de la Commission d'Enquête
- 6.7. Procès-verbal de synthèse des observations et réponses de la RATP aux observations du public

## 7. CONCLUSIONS DU RAPPORT

## 8. LISTE DES ANNEXES :

- 1 Décision n° E15000006 / 75 du tribunal administratif de Paris en date du 12 juin 2015 portant sur la désignation des membres de la commission d'enquête
- 2 Arrêté préfectoral n° 2015238-0037 en date du 26 août 2015 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique portant sur le permis d'aménager, valant permis de démolir, lié à l'opération de restructuration des ateliers ferrés RATP sur le site de Vaugirard à Paris 15ème arrondissement.
- 3 CR de réunion de préparation à la préfecture de Paris le 25 juin 2015
- 4 CR de réunion avec la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement le 11 septembre 2015
- 5 CR de réunion avec la RATP les 14 septembre et 2 octobre 2015
- 6 Copie des premières insertions dans la presse – LIBERATION et LE PARISIEN
- 7 Copie des deuxièmes insertions dans la presse – LIBERATION et LE PARISIEN
- 8 Copie de l'affiche apposée en mairie et sur le site
- 9 Certificat d'affichage du maire d'arrondissement
- 10 Plan de l'affichage sur le site
- 11 Lettre d'information RATP
- 12 Dossier d'enquête publique- Résumé de l'étude d'impact
- 13 CR de réunion publique en mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement le 6 octobre 2015
- 14 CR de visite à la crèche le 14 octobre 2015
- 15 CR de réunion avec la mairie de Paris, Dir.de l'urbanisme et Dir.de la voirie le 15 octobre 2015
- 16 Courrier de la Mairie de Paris du 13 octobre remis lors de la réunion du 15 octobre 2015
- 17 Courrier de la Préfecture de Paris du 19 novembre sur la prolongation du délai de remise du rapport d'enquête
- 18 Registre d'enquête
- 19 PV de synthèse des observations du public
- 20 Grille récapitulative des observations
- 21 Note de réponses de la RATP au PV de synthèse



## INTRODUCTION

### **La demande de permis d'aménager concerne la restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard à Paris XVème arrondissement**

L'opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard à Paris 15ème arrondissement doit faire l'objet d'un permis d'aménager, conformément aux articles L421-2 et R421-19 du code de l'urbanisme. Il est à noter que le permis d'aménager vaudra permis de démolir, conformément à l'article L441-1 du code de l'urbanisme.

La demande de permis d'aménager a été déposée le 3 avril 2015 en mairie.

Ce projet est réalisé en deux phases.

Il prévoit dans un premier temps la construction d'un atelier de maintenance des équipements (AME) représentant une surface de plancher de 13 000 m<sup>2</sup>, la création de logements répartis en 3 bâtiments, dont l'un abritera un équipement public de la petite enfance, le tout représentant une surface de plancher de 18 000 m<sup>2</sup> et la création d'une voie nouvelle.

Dans un second temps, il est prévu la restructuration de l'atelier de maintenance des trains (AMT), représentant une surface de plancher de 7 000 m<sup>2</sup> d'ateliers ferrés et industriels et la création d'une surface de plancher de 13 000 m<sup>2</sup> correspondant à des programmes de logements complémentaires.

Cette opération, occupant une emprise de 2,3 hectares, comportera au moins 51 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Par conséquent cette opération, conformément aux dispositions de la rubrique 33° de l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement, doit être soumise à une étude d'impact et, conformément aux articles L123-1 et R123-1 du code de l'environnement, faire l'objet d'une enquête publique

Cette enquête s'est déroulée sur le territoire de la commune de Paris dans la mairie du 15ème arrondissement, 31 rue Péclet 75015 Paris du 21 septembre 2015 au 22 octobre 2015. Douze permanences de trois heures ont été tenues par les trois membres de la commission ainsi qu'une réunion publique en salle des fêtes de la mairie le 6 octobre 2015. De plus la commission, au vu des informations recueillies auprès du public et de la RATP, ainsi qu'à la suite de son examen du dossier, a effectué une visite de la crèche de l'impasse Théodore Deck avec sa directrice et a organisé une réunion dans les services de la mairie de Paris pour recevoir leurs réponses sur différents sujets examinés dans le présent rapport, concernant les Directions de l'Urbanisme, de la Voirie et de la Petite Enfance.

L'enquête publique a été réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.





# RAPPORT D'ENQUÊTE

## 1. LA PROCEDURE

### 1.1 L'enquête publique préalable au Permis d'Aménager

La mise en œuvre de l'opération nécessite une enquête publique préalable en application des articles L122-1, L123-2, R122-1 et R123-1 du code de l'environnement et R421-19 du Code de l'urbanisme.

L'enquête publique préalable à la délivrance d'un permis d'aménager a pour objet de répertorier les observations du public et de les analyser dans le but de s'assurer que le projet a bien été élaboré dans le respect des principes d'information et de concertation du public en prenant en compte ses préoccupations tout en visant l'intérêt général et en respectant la réglementation.

En application de l'article R.421-19 du code de l'urbanisme, le projet est soumis à demande de permis d'aménager.

En effet, conformément aux articles L.441-1 à L.441-3 du code de l'urbanisme, le permis d'aménager a notamment vocation à autoriser, en même temps, les démolitions de la première étape, les divisions foncières et les principes de constructibilité qui se rattachent dans un périmètre donné, à la même opération, réalisées par le même aménageur.

En application de l'article L122-1 du code de l'environnement les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, sont précédés d'une étude d'impact.

Selon l'annexe à l'article R. 122-2 du même code, le projet de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard entre dans la catégorie des travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains n°33.

«Zones d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération» parmi lesquels sont soumis à étude d'impact les «Travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares».

Le permis d'aménager porte sur une superficie de 2,3 ha et sur un projet de création de Surface de Plancher à terme de 52 000 m<sup>2</sup> dont 20 000 m<sup>2</sup> classés en CINASPIC. Aussi le projet est soumis à étude d'impact. Dans ce cadre, une enquête publique est requise conformément aux articles L123-2 et R123-1 du code de l'environnement.

L'ensemble du dossier ainsi soumis à l'enquête publique préalable au permis d'aménager doit alors respecter les exigences réglementaires et répondre aux besoins d'information du public

## 1.2 Désignation des membres de la Commission d'Enquête

Par décision n° E14000016 / 75 en date du 29 septembre 2014 de Monsieur le président du tribunal administratif de Paris (**annexe n°1**) les membres de la commission d'enquête ont été désignés comme suit :

Président :	François BERTRAND
Titulaire :	Claude BURLAUD
Titulaire :	Etienne FOUGERON
Suppléant :	François WELLHOFF

## 1.3 Modalités de l'organisation de l'enquête

### 1.3.1 Arrêté d'organisation de l'enquête publique

Le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, a pris un arrêté n° 2015238-0037 en date du 26 août 2015 portant ouverture de l'enquête préalable à la délivrance d'un permis d'aménager concernant la restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard à Paris XVème arrondissement et fixant l'organisation de ladite enquête (**annexe n° 2**). L'arrêté est paru dans le recueil départemental des actes administratifs de la préfecture de Paris et de la région d'Ile-de -France le 28/8/2015 sous le numéro NV169-28 AOUT 2015.

### 1.3.2 Visite du site

La commission d'enquête a effectué une visite du site, accompagnée du maître d'ouvrage, le 24 juin 2015 permettant de prendre connaissance des constructions existantes et de leur environnement ainsi que de l'organisation des activités de la RATP. D'autres visites informelles ont été faites par les membres de la commission d'enquête pour s'assurer des positions des bâtiments environnants et des voiries, au cours desquelles ils ont pu vérifier l'affichage sur site.

### 1.3.3 Organisation matérielle de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du 21 septembre 2015 au 22 octobre 2015 aux heures habituelles d'ouverture de la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, siège de l'enquête, soit 32 jours consécutifs, conformément à l'article R123-6 du code de l'Environnement

Le dossier d'enquête publique et le registre de l'enquête ont été mis à disposition du public au « bureau des affaires générales » de la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Les consignes ont été données à cet effet à l'accueil de la mairie et un panneau d'information mis en place dans le hall de la mairie pendant toute la durée de l'enquête.

La lettre d'information de la RATP a été mise à disposition du public sur les présentoirs dans le hall d'entrée et à l'accueil de la mairie, ainsi qu'au bureau des affaires générales et dans les salles des permanences.

Douze permanences se sont déroulées en mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris aux dates et heures suivantes :

DATE	HORAIRE	SALLE
mardi 22 septembre 2015	14h à 17h	Bureau E
vendredi 25 septembre 2015	9h à 12h	Salle 111
mardi 29 septembre 2015	14h à 17h	Bureau E
jeudi 1 <sup>er</sup> octobre 2015	16h à 19h	Salle 111
samedi 3 octobre 2015	9h à 12h	Bureau E
lundi 5 octobre 2015	9h à 12h	Bureau E
mercredi 7 octobre 2015	14h à 17h	Bureau E
mercredi 14 octobre 2015	9h à 12h	Bureau E
jeudi 15 octobre 2015	16h à 19h	Salle 111
samedi 17 octobre 2015	9h à 12h	Bureau E
mardi 20 octobre 2015	14h à 17h	Bureau E
jeudi 22 octobre 2015	16h30 à 19h30	Salle 111

Le choix de ces heures et dates a été fait pour assurer une variété maximale de possibilités vis à vis des personnes travaillant dans la journée.

#### 1.3.4 Réunion de préparation à la Préfecture de Paris le 25 juin 2015

Etaient présents :

Commission d'enquête : MM. Bertrand, Burlaud et Fougeron,  
Préfecture DRIEA IF/UT75/SUPET : Mmes Carrier Schrumpf et Mamoux,  
RATP : M. Lamontre, Mmes Anioté, Chadel Amanou et Bonnard,  
SEDP : M. Gouache et Mme Laurence,

Ont été examinés :

Le projet présenté par la RATP

Le contenu du dossier d'enquête a été présenté par la DRIEA

Les modalités pratiques de l'enquête publique ont été décidées

Le compte-rendu figure en **annexe n°3**

#### 1.3.5 Réunion de préparation en mairie du 15ème arrondissement le 11 sept.2015

Les membres de la commission d'enquête ont effectué une visite à la mairie du XVème Arrdt le 11 septembre 2015 pour contrôler la mise en place de l'information sur le projet et la publicité autour de l'enquête publique ainsi que pour organiser la mise à disposition des visiteurs du dossier d'enquête publique et du registre d'observation.

Etaient présents :

Commission d'enquête : MM.BERTRAND, BURLAUD, FOUGERON, WELLHOFF  
Mairie du XVème Arrondissement : Mme FILMON, service des affaires générales  
Préfecture DRIEA : Mme MAMOUX  
RATP : Mme DUPLAIN

Constatations

Visite des deux salles de permanence et de la salle des fêtes pour la réunion publique,  
Examen des conditions de réception du public en dehors des permanences par le service des affaires générales

Contrôle de l'affichage

Le compte-rendu figure en **annexe n°4**

### 1.3.6 Réunions de préparation avec la RATP les 14 septembre et 2 octobre 2015

Réunion préparatoire du 14 septembre 2015

Etaient présents :

Commission d'Enquête : MM. Bertrand, Burlaud et Fougeron,  
RATP : Mmes Aniorde, Duplain, Chadel Amanou et M.Lamontre,  
SEDP : M.Gouache, Mme Laurence,  
Préfecture DRIEA : Mme Mamoux, observatrice

Remise des documents définitifs d'information : avis d'ouverture, lettre d'information et panneau d'information.

Examen du dossier d'enquête publique

Actions de publicité et d'information et contrôle de ces actions par la commission d'enquête. Mission de PubliLégal

Organisation pratique de l'information, principe de communication à la commission de tout avis, question ou demande en provenance du public ou des personnes publiques associées. Panneaux d'affichage, lettre d'information...

Invitation au travail pour l'équipe RATP consistant à répondre aux interrogations du public et de la commission pendant l'enquête et au moment du PV de synthèse

Réunion publique, organisation de la présentation du projet lors de la réunion publique

Présentation et synthèse des premiers échanges avec les riverains

Réunion-point de passage le 2 octobre 2015

Document de présentation RATP pour le 6 octobre

Discussion sur les principales difficultés du projet apparues aux membres de la commission d'enquête,

Présentation et synthèse des échanges avec les riverains

Les comptes-rendus figurent en **annexe n°5**

### 1.3.7 La concertation et l'information mises en œuvre par la RATP avant l'enquête

La pièce n°3 du dossier d'enquête publique présente la synthèse des échanges conduits par la RATP avec le public.

Afin d'informer le public de la tenue de réunions de concertation et lui donner les informations utiles concernant le projet, des outils de communication ont été réalisés et diffusés.

Plusieurs canaux ont été utilisés pour annoncer les réunions d'information du public et informer sur le projet :

- réunion avec les membres du conseil de quartier Vaugirard/Parc des expositions et présentation générale du projet le 4 février 2015 en séance publique

- dépôt dans les boîtes aux lettres dans un périmètre de diffusion adjacent au site RATP d'une lettre d'information aux riverains informant de la tenue d'une réunion publique et présentant le projet (4 pages en couleur à 7500 exemplaires).
- réunion publique de présentation et d'échanges autour du projet, le 1er avril 2015 en mairie, en présence du maire du 15ème, qui a réuni plus de 150 personnes ;
- visites du site industriel en activité organisées les 3 et 10 juin 2015 ;
- mise en ligne d'un site internet dédié au projet à vocation d'informer le public aux différentes étapes du projet : <http://www.lesateliersvaugirard.fr>, depuis fin mars 2015, enrichi d'une foire aux questions et doté d'un formulaire de contact.

Le site internet a permis de recueillir les différentes demandes ou interrogations du public et d'y répondre par écrit et par téléphone.

En complément et afin d'informer les riverains proches du projet, 5 réunions se sont tenues avec les copropriétaires des immeubles:

- 299 rue Lecourbe le 22 mai 2015
- 309-313 rue Lecourbe le 28 mai et 26 juin 2015
- 291 rue Lecourbe le 3 juin 2015
- 202-204 rue de la Croix-Nivert le 8 juin 2015
- 283-289 rue Lecourbe le 8 juin 2015

Ces réunions ont notamment permis de présenter les études d'ensoleillement (héliodon) réalisées dans le cadre du projet et de montrer l'intégration urbaine des nouvelles constructions et les situations de vis-à-vis avec les bâtiments riverains. Chaque réunion a permis d'aborder de manière distincte les préoccupations de chaque copropriété avec des supports personnalisés, notamment des projections en 3D avant/après, en présence des architectes et des aménageurs. Chaque réunion a fait l'objet d'un relevé de décisions diffusé aux participants dont les syndics, membres des conseils syndicaux et copropriétaires présents.

Des visites du site ont été organisées

La réunion publique du 1er avril 2015 a réuni, outre la RATP maître d'ouvrage et la SEDP maître d'ouvrage délégué, le maire et plusieurs conseillers municipaux du XVème arrondissement, l'architecte coordinateur et l'architecte du bâtiment B et les bureaux d'étude travaillant sur le projet.

Il ressort des journaux d'information communale et des sites internet de la mairie et des conseils de quartier qu'une prise de contact par courrier avait eu lieu dès novembre 2014 entre le maire du XVème et la RATP pour organiser les échanges et mettre en œuvre l'information et la concertation.

Les élus du XVème arrondissement ont donné un accord de principe au projet et ils ont insisté pour que les riverains soient complètement informés de sa teneur, et surtout entendus dans leurs demandes car il apparaissait que plusieurs copropriétés se trouvaient impactées, tant par les travaux que par les constructions elles-mêmes.

Le 1er avril ont été formulées les premières demandes : création d'un comité de suivi, organisation de réunions propres à chacun des immeubles concernés, report de l'enquête publique à la rentrée de septembre, modification de certaines hauteurs, conditions de circulation dans la voie nouvelle et végétalisation de celle-ci, limitation des nuisances de chantier, étude d'impact d'ensoleillement, en particulier s'agissant de la crèche de la rue Théodore Deck .

Appelée, lors de la séance du conseil du 15e arrondissement du 11 mai 2015, à se prononcer sur une délibération devant in fine permettre la mise en œuvre du projet, la majorité a décidé d'une « abstention positive », selon les mots du maire Philippe Goujon, dans l'attente des réponses de la RATP et de la prise en compte des demandes des riverains.

Les actions particulières organisées par la RATP: réunions, courriers et visites, ont été suspendues pendant la durée de l'enquête à la demande de la commission d'enquête.

Des visites du site et des réunions supplémentaires sont prévues pour une poursuite de la concertation après l'enquête publique.

## 1.4 Formalités de publicité :

### 1.4.1 Avis publiés dans les journaux habilités :

Un avis au public reprenant les indications contenues dans l'arrêté préfectoral a été publié dans deux journaux diffusés localement 15 jours au moins avant le début de l'enquête conjointe, à savoir le 2 septembre 2015 dans « Le Parisien 75 » et « Libération ».  
(Voir copies en **annexe n° 6**).

Un deuxième avis a été également publié dans les huit jours suivant le début de l'enquête dans deux journaux diffusés localement à savoir le 22 septembre 2015 dans « Le Parisien 75 » et « Libération ».  
(Voir copies en **annexe n° 7**).

### 1.4.2 Affichage :

Une affiche portant à la connaissance du public les indications contenues dans l'arrêté préfectoral a été apposée 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci au tableau d'affichage extérieur sur le mur de la mairie rue Lecourbe et dans le hall d'accueil.  
(Voir copie en **annexe n° 8**)

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

A l'issue de l'enquête, il a été remis un certificat d'affichage en date du 29 octobre 2015 établi par le maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement, attestant que les avis avaient bien été apposés en mairie 15 jours avant le début des enquêtes et pendant toute la durée de celles-ci.  
(voir copie en **annexe n° 9**).

L'arrêté lui-même a été affiché au tableau des affichages administratifs en mairie et 3 grands panneaux ont présenté le projet et l'enquête publique pendant la même période dans le hall.

La même affiche sur papier jaune a été exposée sur le site aux emplacements relevés sur le plan joint en **annexe 10**.

Les membres de la commission d'enquête ont pu vérifier la permanence de cet affichage sur le site.

### 1.4.3 Lettre d'information

Une lettre d'information a été spécialement rédigée dans le cadre de l'enquête publique pour rappeler le projet et inviter le public à participer à la réunion publique du 6 octobre, rencontrer les membres de la commission d'enquête et déposer ses observations dans le registre d'enquête.

La lettre d'information jointe en **annexe n°11** a été distribuée à 7500 exemplaires en boîtes aux lettres dans le périmètre entourant le projet et 500 exemplaires ont été mis à disposition du public à la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement.

La distribution en boîte aux lettres a été effectuée le jeudi 17 septembre.

#### 1.4.4 Site internet

En application de l'article R123-11 du Code de l'environnement l'avis d'ouverture de l'enquête et la totalité du dossier d'enquête publique ont été déposés à partir du 3 septembre 2015 sur le site Internet de la préfecture de région Ile de France, préfecture de Paris : [www.ile-de-france.gouv.fr](http://www.ile-de-france.gouv.fr), où ils sont restés accessibles pendant toute la durée de l'enquête et jusqu'à ce jour.

Afin d'éviter toute confusion entre le site internet d'hébergement du dossier d'enquête publique et le site RATP <http://www.lesateliersvaugirard.fr>, il a été indiqué que les observations devaient être consignées ou annexées au registre d'enquête ouvert, pendant toute la durée de l'enquête publique (du 21/9/2015 au 22/10/2015), à la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement, et que le lien permettant d'accéder au dossier d'enquête publique, était : <http://www.ile-de-france.gouv.fr/prefecture/Publications/Consultations/Enquetes-publiques>.

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

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

1. Document de présentation du cadre de l'enquête
2. Note de présentation non technique du projet
3. Synthèse des actions de communication et de concertation
4. Dossier de demande de permis d'aménager
  - a. Formulaire CERFA n°13409-03
  - b. Pièces jointes (19)
    - i. PA01 Plan de situation
    - ii. PA02 Notice descriptive du terrain et du projet d'aménagement
    - iii. PA03 Plan de l'état actuel du terrain à aménager et de ses abords
    - iv. PA04 Plan de composition d'ensemble du projet
    - v. PA05 Vues et coupes faisant apparaître la situation du projet dans le profil du terrain
    - vi. PA06 Photographies permettant de situer le terrain dans l'environnement immédiat
    - vii. PA07a Photographies permettant de situer le terrain dans l'environnement lointain
    - viii. PA07b Photographies permettant de situer le terrain dans l'environnement proche
    - ix. PA08 Programme des travaux
    - x. PA08a Plan de la voie nouvelle
    - xi. PA08b Plan des réseaux

- xii. *PA08c Profils de la voie nouvelle*
- xiii. *PA09 Hypothèse d'implantation des bâtiments*
- xiv. *PA11a Promesse d'émission d'une convention de garantie financière d'achèvement des VRD*
- xv. *PA11b Convention de garantie financière d'achèvement des VRD*
- xvi. *PA12 Engagement de constituer une association syndicale des acquéreurs de lots*
- xvii. *PA14 Etude d'impact*
- xviii. *PA38A1 Plan des zones à démolir*
- xix. *PA38A2 Photographies des zones à démolir*
- c. *Pièces annexes (3)*
  - i. *2014 DU 1164 Délibéré de Conseil de Paris*
  - ii. *2014 DU 1164 Délibéré du Conseil d'Arrondissement du 15<sup>e</sup> arrondissement*
  - iii. *2014 DU 1164 Exposé des motifs*
- 5. *Avis des personnes associées*
- 6. *Mémoire de réponses aux recommandations de l'Autorité Environnementale*

## 1.6 Formalités liées au déroulement de l'enquête publique

Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier d'enquête, établi conformément aux dispositions des articles L.123-1, L.123-13 et R.123-8 du code de l'environnement, comprenant notamment le dossier de demande du permis d'aménager, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude précitée, a été mis à la disposition du public à la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – 31 rue Péclet 75015 Paris au Service des Affaires Générales. Il est à noter qu'un second exemplaire identique du dossier d'enquête a été mis à disposition dans les salles de permanence lors de celles-ci.

Cinq registres d'enquête ont été successivement utilisés, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête, mis à la disposition du public. Chaque personne a pu consigner ses observations, propositions et contre-propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de la mairie.

Le public a pu également s'adresser par écrit à l'attention du président de la commission d'enquête, pendant toute la durée de l'enquête, à la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement - 31 rue Péclet 75015 Paris et ces observations adressées par courrier ont été annexées aux registres d'enquête publique ouverts et ont été ensuite consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête. Il est à noter que de nombreux visiteurs se sont présentés en permanence avec leur lettre qu'ils ont pu ainsi remettre au commissaire enquêteur présent plutôt que de l'adresser par voie postale.

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



## 2 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 2.1 L'opération objet de l'enquête publique – Le projet

Le pacte « Logement pour tous » entre la mairie de Paris et la RATP consiste à aménager huit sites parisiens pour accueillir 2000 nouveaux logements d'ici 2024 dans un cadre regroupant de nombreux acteurs (bailleurs, constructeurs, propriétaires fonciers...).

Les premiers sites sélectionnés sont des centres bus du boulevard Jourdan (14e) et de Croix-Nivert (15e), des ateliers métro RATP de Vaugirard (15e), Italie (13e) et Saint-Fargeau (20e).

Le site des ateliers de Vaugirard, situé au 222-224 rue de la Croix-Nivert dans le 15e arrondissement de Paris à proximité de la Porte de Versailles, accueille actuellement les activités industrielles du métro de la RATP.

Le site, qui s'étend sur 2,3 ha, accueille deux ateliers de la RATP : l'atelier d'entretien des Véhicules de Maintenance des Infrastructures (VMI) et l'atelier de Maintenance des Trains (AMT) de la ligne n°12.

Les constructions existantes datent essentiellement du début du 20ème 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.

Les principales fonctionnalités du site actuel sont :

- Locaux sociaux : gardien, réfectoire, médiathèque et annexes de l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) de la ligne 12
- SLAM (Société Littéraire et Artistique du Métropolitain) et entreprises extérieures
- AMT de la ligne 12 et annexes
- VMI - Atelier de Maintenance Patrimoniale (AMP), Véhicules de Maintenance des Infrastructures (VMI) et annexes
- VMI - Hall 3 voies et hall Peinture
- Zone de stockage
- Fabrication sabots de freins, magasin VMI et stockage sabots
- Réfectoire et salle de réunion

Les objectifs du projet sont multiples :

- Réorganisation des ateliers de maintenance des trains et la restructuration du site de Vaugirard
- Opportunité de la restructuration globale du site du fait que d'une part, les trains, les équipements et les machines évoluent et se renouvellent, et d'autre part, du fait que certaines activités du site sont délocalisées
- Engagement de la RATP de participer à l'effort de création de logements en Ile de France.
- Réalisation dans un véritable cadre de qualité environnementale.

Présentation du programme d'ensemble

Objectifs industriels

Des évolutions sont nécessaires : réorganisation de la maintenance des équipements des trains et restructuration du site de Vaugirard car les trains, les équipements et les machines évoluent et se renouvellent

Parallèlement, le matériel roulant de la ligne de métro n°12 doit être renouvelé à l'horizon 2018-2026, entraînant de nouvelles organisations pour l'entretien et la maintenance de ces trains.

La délocalisation de certaines activités sur le site dégage une emprise suffisante pour implanter les nouveaux ateliers (AME) et intégrer des programmes complémentaires de logements et d'équipements publics.

#### Objectifs de logements

La RATP s'est engagée dans l'effort national de production de logements en Ile-de-France, une des priorités de la politique du logement définie par la Ville de Paris et le Gouvernement, rappelée par la signature avec les principaux acteurs de l'immobilier, privés et publics, du pacte « Logement pour tous » le 23 juin 2014, création de 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.

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.

Le projet RATP sur le site de Vaugirard promeut la mixité fonctionnelle et lutte contre l'étalement urbain par densification du tissu urbain.

#### Objectif de développement durable

Pour porter ce projet, la RATP s'est engagée dans une démarche innovante de réflexion globale en développement durable : la démarche d'« Approche Environnementale de l'Urbanisme » (AEU2) comprenant : la reconquête végétale du site et intégration paysagère des nouveaux bâtiments, la création d'un espace public de qualité offrant de nouvelles perspectives visuelles et la mise au point d'interfaces entre l'activité industrielle et les hommes qui y travaillent et les programmes complémentaires et habitants qui les occupent.

#### Le calendrier se déroulera en trois temps :

- Libération des Ateliers VMI et reconditionnement des activités de l'AMT dans un périmètre restreint (Phase 0 en cours)
- Réalisation de l'AME, des programmes immobiliers de logements ainsi qu'un équipement public destiné à la petite enfance de type « multi-accueil », situés en superposition ou juxtaposition de celui-ci ; une voie nouvelle permettant de désenclaver le site et desservir la structure multi accueil, les logements et les ateliers. (Phase 1 – horizon 2016-2022)
- 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, prioritairement du logement (Phase 2 – horizon 2018-2026).

Le plan d'ensemble permet de séparer physiquement le site en deux parties correspondant aux phases 1 et 2.

#### Détails de l'opération :

##### **En Phase 1 construction de l'AME en y associant des programmes immobiliers de logements :**

13 000 m<sup>2</sup> de Surfaces de Planchers (SDP) dédiés aux ateliers de maintenance des équipements de trains (AME) et aux locaux techniques, administratifs et sociaux correspondant avec 4 niveaux sur rez-de-chaussée. La partie en étages surplombera des voies ferrées, en décalage avec la partie des ateliers construits en rez-de-chaussée, à l'alignement de la voie nouvelle.

18 000 m<sup>2</sup> de SDP de logements, répartis en trois bâtiments A, B et C avec B et C au-dessus des installations industrielles et A implanté en pleine terre sur une parcelle séparée de 7 500 m<sup>2</sup> SDP soit environ 115 logements et une structure multi accueil de 300 m<sup>2</sup>. B offrira 6 700 m<sup>2</sup> SDP soit environ 100 logements au-dessus de la partie en RDC des ateliers de l'AME et le bâtiment C, placé au-dessus des voies ferrées de l'AMT, offrira 3 500 m<sup>2</sup> SDP soit environ 55 logements.

Une voie nouvelle permet de desservir les différents bâtiments. Elle relie deux impasses existantes (Villa Lecourbe et rue Théodore Deck). Cette voie, à sens unique (de la rue Lecourbe à la rue Croix-Nivert), favorisera la desserte du site.

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.

La phase 1 comprend la réalisation d'un équipement public petite enfance (structure multi accueil) au sein du bâtiment A.

**En Phase 2 restructuration de l'AMT** associé à des programmes immobiliers de logements :

7000 m2 d'ateliers ferrés et industriels pour l'AMT

13 000 m2 de programmes complémentaires qui se répartiront de part et d'autre de l'AMT, en superposition partielle de celui-ci.

Création d'un passage privé piéton et planté, ouvert en journée et fermé la nuit permettant de relier la voie nouvelle à la rue de la Croix Nivert et desservant les programmes de logements situés au nord de l'AMT.

Le bâtiment D offrirait une SDP de 7 700 m2 dédiés aux logements. En cours d'étude, le bâtiment F pourrait être dédié au projet d'extension du foyer de vie de la maison Sainte Germaine. Une SDP d'environ 5 000 m2 est envisagée permettant d'offrir 40 à 60 chambres individuelles supplémentaires par rapport à la configuration actuelle qui dispose de 40 chambres, ou bien en surélevant le bâtiment existant, ce qui impacterait l'espace vert protégé présent en bordure de la rue Desnouettes, ou bien en construisant sur la parcelle voisine RATP, en superposition des ateliers de maintenance ferrés. Cette solution permettrait de maintenir la qualité paysagère des jardins de la maison Sainte Germaine.

#### Création de parking

Des parkings sont créés dans les deux niveaux de sous-sol des bâtiments A et B. Ceux-ci seront privés et concerneront le personnel de la RATP et les habitants des immeubles de logements.

Les bâtiments D et F comprendront également du stationnement en sous-sol.

#### Intégration architecturale et paysagère soignée

Au vu du calendrier des opérations, les études de conception des bâtiments A, B et C de la phase 1 sont plus abouties que celles de la phase 2 (bâtiment D et F) ; aussi, leur intégration architecturale et paysagère est plus précise.

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 des bâtiments de logements A, B et C, et de l'AME seront de facture contemporaine. Les matériaux 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. Il consiste en la création de toitures végétalisées et de jardins terrasses qui permettront de gérer les eaux pluviales. Il met en place des formations végétales « autonomes » demandant un très faible entretien sans feuilles en automne et à feuillage persistant.

Le tunnel de raccordement est recouvert par des toitures plantées dans le prolongement de la rue Auguste Chabrières

#### Organisation générale des travaux

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

Phase 0 - libération du site des activités du VMI

Phase 1 - démolition des ateliers VMI

- création de la voie nouvelle
- mise en place des réseaux concessionnaires
- réalisation du programme AME et du bâtiment B
- réalisation des logements des bâtiments A et C

Phase 2 - réalisation du programme AMT et des logements du bâtiment D et F

## 2.2 L'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement est défini par le Code de l'Environnement à l'article R.122-5. Le Dossier d'enquête publique présente l'étude d'impact du projet dans le chapitre 4 « Dossier de demande de permis d'aménager » au sous chapitre 4.b.x.v.ii PA14. Cette étude d'impact est décomposée en plusieurs parties présentées ci-après et conformes à la législation en vigueur quant à leur définition et leur contenu :

*Chapitre 1 : Préambule*

*Chapitre 2 : Résumé non technique*

*Chapitre 3 : Description du projet*

*Chapitre 4 : Etat initial du site et de son environnement*

*Chapitre 5 : Analyse des effets, positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement et sur la santé, et mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs et estimation des coûts des mesures*

*Chapitre 6 : Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus*

*Chapitre 7 : Esquisse des principales solutions de substitutions étudiées et raisons pour lesquelles, en particulier du point de vue des effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu*

*Chapitre 8 : Eléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols et son articulation avec les plans, schémas et programmes*

*Chapitre 9 : Evaluation des incidences Natura 2000*

*Chapitres 10-11-12: Méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés rencontrées et auteurs des études*

*Chapitre 13 : Annexes à l'étude d'impact*

Le résumé de l'étude d'impact est présenté en **annexe n°12**

### **3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

#### **3.1 Contrôle par la commission d'enquête de la validité des documents de demande du permis d'aménager déposés en mairie le 3 avril 2015 en cours d'instruction par la Préfecture de Paris.**

La commission d'enquête a effectué auprès de la RATP et de la Préfecture de Paris le contrôle d'authentification des principaux documents de la demande de permis d'aménager, objet de l'enquête publique. Ont notamment été communiquées par la Préfecture de Paris les justifications d'authenticité :

- Le 23 septembre 2015, du récépissé de dépôt en mairie du dossier de demande de permis d'aménager et de la page de garde du dossier visée à l'arrivée au service de l'urbanisme,
- Le 25 septembre 2015, de l'exemplaire signé de l'engagement de constituer une association, document PA12,
- Le 1<sup>er</sup> octobre 2015, de la rectification par courrier d'une erreur de date du document de la Mairie de Paris, avis du service de l'eau et de l'assainissement inclus dans le dossier au chapitre 5, « Avis des personnes associées », (page 16) du dossier d'enquête.

Ces trois mises au point n'ont aucunement donné lieu à des questions ou observations et n'ont pas d'impact sur la bonne information du public.

#### **3.2 Réunion publique du 6 octobre 2015 en mairie du 15ème arrondissement**

Cette réunion a été prévue dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête et elle a fait l'objet de la publicité nécessaire par voie d'affichage et de publicité sur Internet dans le même avis que l'ensemble des conditions de déroulement de l'enquête.

Le Compte-rendu de cette réunion est joint en **annexe n°13**.

Il a été communiqué le 12 octobre 2015 à la RATP et à la Préfecture de Paris, conformément à l'article R123-17 du Code de l'environnement.

#### **3.3 Visite de la crèche par la commission d'enquête le 14 octobre 2015**

La commission d'enquête a pris rendez-vous avec la directrice de la crèche concernée par le projet rue Théodore Deck afin d'avoir une connaissance plus précise de l'impact du projet sur le fonctionnement de la crèche et les conditions d'accueil des enfants.

Un compte-rendu est joint en **annexe n°14**

#### **3.4 Réunion de la commission d'enquête avec la mairie de Paris, Direction de l'urbanisme et direction de la voirie le 15 octobre 2015.**

La commission d'enquête a demandé un rendez-vous avec les différents services concernés. Une réunion a eu lieu le 15 octobre 2015.

A cette occasion la Mairie de Paris a remis copie d'un courrier du 13 octobre 2015 rectifiant en **favorable** l'avis de la Direction de la petite enfance, **précédemment**

**défavorable** tel que figurant dans le dossier d'enquête au chapitre 5, « Avis des personnes associées », (page 18).  
Le compte-rendu est joint en **annexe n°15**

### 3.5 Points particuliers au cours de l'enquête publique

La commission d'enquête observe que la Mairie de Paris et ses services techniques sont intervenus dans les études du projet et dans les solutions retenues par la RATP. Elle est encore intervenue ces derniers mois, y compris depuis la désignation de la commission d'enquête en assistance et en futur interlocuteur de la RATP.

C'est pourquoi la commission d'enquête a voulu s'assurer de vive voix de la position de la Mairie de Paris. Cette réunion a permis à la commission d'avoir une vision beaucoup plus claire des questions techniques, des choix de stratégie urbaine et des solutions techniques retenues.

#### 3.5.1 Avis de la Direction de la Petite Enfance de la Mairie de Paris

Lors de la réunion du 15 octobre 2015 (voir ci-dessus), la Mairie de Paris a remis à la commission d'enquête copie d'un courrier du 13 octobre 2015 rectifiant en favorable l'avis de la Direction de la petite enfance, précédemment défavorable tel que figurant dans le dossier d'enquête au chapitre 5, « Avis des personnes associées », (page 18). La raison en est la prise en compte par la RATP de différentes exigences précédemment exprimées au sujet de la crèche.  
Ce courrier est joint en **annexe n°16**

#### 3.5.2 Position de la Mairie du XVème arrondissement

Un avis favorable à l'unanimité a été émis par un vote du Conseil d'arrondissement du XVème arrondissement en date du 1<sup>er</sup> décembre 2014, document inclus dans le dossier d'enquête au sous-chapitre 4 « annexes » du dossier de permis d'aménager, chapitre 4 du dossier soumis à l'enquête.

Un avis réservé a été émis par le Maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement par courrier du 1<sup>er</sup> juin 2015, adressé à la Direction de l'urbanisme de la Mairie de Paris et intégré par la RATP au sous chapitre 4 des Avis des Personnes Associées, chapitre 5 du dossier d'enquête publique, compte tenu des nombreuses remarques et interrogations qui subsistaient dans le dossier.

Lors de la réunion publique du 6 octobre 2015, le Maire du XVème arrondissement et plusieurs de ses adjoints se sont exprimés et ont exposé les raisons de leurs réserves concernant le projet.

Dans le registre d'enquête a été déposée une note du Maire du XVème arrondissement développant un avis avec réserves considérant qu'en l'état du dossier les réponses apportées en vue de garantir le cadre et la qualité de vie des habitants du quartier n'étaient pas satisfaisantes.

### 3.6 Prolongation du délai de remise du rapport

Suite à la remise par la commission d'enquête à la RATP du Procès-verbal de synthèse le 28 octobre 2015 dans les conditions prévues par le code de l'environnement, la RATP n'a communiqué ses réponses que le 4 décembre 2015.

Entretemps, le 14 novembre, le président de la commission a sollicité de la Préfecture de Paris, autorité organisatrice une prolongation de délai pour la remise du rapport et des conclusions motivées.

Celle-ci a été accordée par courrier du 19 novembre 2015. Voir **annexe n°17**

---

## **4. OBSERVATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPOSE DE LA RATP**

### **4.1 Avis de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) en date du 22 juillet 2015**

On prend connaissance de ce document dans le dossier d'enquête au chapitre 5 « avis des personnes associées » paragraphe 3 pages 6 à 15.

Le résumé ci-dessous en 4.2 des réponses de la RATP reprend chacune des recommandations faites.

L'Autorité Environnementale se réfère aux textes : décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et concernant l'étude d'impact : articles L.122-1 à L.123-3-3 et R.122-1 à R.122-24 du code de l'environnement relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ; décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Selon l'AE les principaux enjeux environnementaux du projet sont : - le risque d'inondation et la conformité avec le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de Paris, - les nuisances générées par le projet (bruit, vibrations, rejets atmosphériques, pollution lumineuse, etc.), notamment dans le cadre d'une cohabitation d'ateliers industriels avec des logements et établissements sensibles, - la pollution des sols liée notamment à la présence potentielle d'amiante et de plomb, - la production de déchets industriels.

L'AE relève que l'étude « ne traite que très partiellement des impacts générés par l'accueil de nouveaux habitants sur le site (consommation énergétique, besoins en eau, production de déchets, etc.) et recommande d'apprécier le nombre potentiel de nouveaux habitants sur le site et d'inclure dans l'étude, les impacts liés à leur présence. »

En outre, l'AE note que « certaines précisions concernant la réalisation des travaux (réalisation des fouilles pour les parkings souterrains, des fondations des nouveaux bâtiments, localisation des aires provisoires de stockage des matériaux, etc.) ne sont pas apportées et recommande de préciser les modalités de réalisation des travaux et de les prendre en compte dans le cadre de la présente étude d'impact. »

L'avis de l'AE passe en revue les sujets environnementaux :

- L'hydrographie
- Les eaux usées et pluviales
- Le risque inondation
- Le milieu naturel
- L'air
- Le bruit et les vibrations
- Les sols pollués, l'amiante et le plomb
- Les déchets
- Les servitudes d'utilité publique
- Le milieu humain
- Le paysage et le cadre de vie
- Les apports en matériaux
- L'énergie et le changement climatique

L'AE rappelle que, » conformément au code de l'urbanisme, les différents bâtiments prévus dans le cadre du projet seront soumis à permis de construire. L'étude d'impact, présente



dans le dossier d'enquête publique relative au permis d'aménager sera jointe aux différentes demandes de permis de construire, celle-ci portant sur l'ensemble de l'opération. »

Concernant le classement ICPE, « le projet doit faire l'objet d'une demande de modification de l'arrêté préfectoral en vigueur. Un dossier de déclaration sera donc déposé avec la demande de permis de construire de l'atelier de maintenance des équipements des trains (AME) » 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 » en cours de notification. 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 »

## 4.2 Mémoire de réponses de la RATP à l'avis de la CGEDD

Ce mémoire constitue la pièce 6 du dossier d'enquête publique. Il a été émis par voie informatique le 17 août 2015 et a ensuite été inséré dans le dossier d'enquête conformément à la réglementation.

***Résumé du document « Mémoire de réponses aux recommandations de l'Autorité Environnementale » (Pièce 6 du dossier d'enquête publique).***

***La RATP commente et répond aux observations émises par le CGEDD. Ces réponses renvoient souvent aux passages de l'étude d'impact qui traitent des sujets concernés :***

***L'AE recommande d'apprécier le nombre potentiel de nouveaux habitants sur le site et d'inclure dans l'étude, les impacts liés à leur présence.***

Les réponses sont données sur les effectifs pris en compte et sur les impacts liés à la présence des nouveaux habitants :

- Sur la consommation en eau
- Sur la production de déchets
- Sur la consommation énergétique

***L'AE recommande de préciser les modalités de réalisation des travaux et de les prendre en compte dans le cadre de la présente étude d'impact.***

Les réponses sont données sur l'archéologie préventive, les fouilles réalisées au cours des travaux préparatoires et les fondations des nouveaux bâtiments ainsi que le phasage prévisionnel détaillé des travaux indiqué dans l'étude d'impact.

Les grands principes d'organisation par rapport aux voies ferrées conservées en activité et l'aménagement de plateforme de chantier sont indiqués ainsi que les accès de chantier par la voie nouvelle et la rue Lecourbe. Aucun flux de camions de travaux n'est envisagé au droit de la crèche et dans la rue Théodore Deck.

***Des précisions relatives aux installations actuelles (étude de dangers par exemple) auraient été utiles afin d'en évaluer l'ampleur et les contraintes découlant de la réglementation relative aux ICPE.***

Le site des ateliers RATP de Vaugirard est actuellement classé au titre de la législation des 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 en date du 6 août 1999.

Un dossier administratif d'Installation Classée sera déposé avec la demande de permis de construire de l'AME.

La RATP répertorie les activités classées ICPE avant et après projet avec les numéros de rubrique ICPE, le classement actuel et le classement futur.

On constate la suppression de plusieurs activités classées.

La RATP liste aussi les activités susceptibles d'entrer dans une installation classée en cas d'évolution des quantités relatives à cette activité.

Après rappel de la réglementation applicable la RATP recense les risques, les détaille et commente leur impact éventuel :

- Les rejets d'eaux usées industrielles, les eaux pluviales, les eaux domestiques et la gestion de ces effluents entre un réseau d'assainissement en système séparatif, une cuve de rétention de 40m3 à gestion spécialisée et le réseau d'eaux pluviales de la Ville de Paris.
- L'élimination des déchets et résidus d'exploitation
- La gestion des sinistres d'origine naturelle, industrielle, incendie, pollution ou explosion et les dérogations prévues concernant la position des machines à laver industrielles, les logements placés au-dessus des installations industrielles et le désenfumage.

***Concernant l'analyse de l'état initial des bruits et vibrations l'AE recommande de préciser clairement les seuils acoustiques réglementaires applicables à l'installation et de présenter tous les éléments permettant d'évaluer le respect de ces seuils (émergences acoustiques de jour et de nuit notamment).***

La RATP rappelle les seuils acoustiques réglementaires applicables, les mesures sur le site actuel et les calculs effectués pour l'état futur ainsi que les contrôles à mettre en place et les mesures constructives à prévoir.

***Concernant les servitudes d'utilité publique l'AE recommande de préciser les enjeux découlant de la présence d'une ligne électrique souterraine à 225 kV et comment elles sont prises en compte dans le cadre du présent projet.***

Il est précisé dans l'état initial de l'étude d'impact qu'une canalisation électrique souterraine 225 kV passe à proximité du projet, rue Lecourbe. Sa déviation n'est pas envisagée.

Cette canalisation n'est pas impactée par le projet, elle est située hors périmètre de l'opération.

***Concernant l'analyse des variantes et la justification du projet retenu l'AE recommande au maître d'ouvrage de préciser le cadre réglementaire applicable au présent projet, notamment vis à vis des installations classées pour la protection de l'environnement et les prescriptions en découlant (niveaux de bruit, émissions atmosphériques et rejets liquides, etc.). Elle lui recommande en outre, pour l'enquête publique, de démontrer la conformité du projet avec ces réglementations ou, à défaut, de préciser la nature et les conditions des dérogations qu'elle envisage de solliciter.***

La RATP renvoie au passage ci-dessus relatif aux ICPE.

***Concernant l'appréciation globale des impacts du programme et des effets cumulés avec les autres projets connus l'AE recommande de préciser le contexte d'évolution de l'offre de transport et des matériels de la ligne 12 du métro ainsi que des relocalisations de certaines activités de la RATP. Elle recommande de fournir une appréciation des impacts de ces évolutions.***

La RATP renvoie à la partie 1.2. Objectifs du projet en page 72 de l'étude d'impact.

***Concernant l'impact sur l'hydrographie l'AE recommande de préciser si des dispositifs séparateurs d'hydrocarbures sont prévus ainsi que, le cas échéant, leurs caractéristiques. Elle recommande, dans le cas contraire, de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour s'assurer du respect des dispositions en vigueur concernant l'assainissement du site.***

La RATP répond sur les la collecte des fluides éventuels dans les parkings souterrains ainsi que ceux des aires de circulation des véhicules en surface. Les eaux résiduelles

industrielles seront collectées dans des bâches (40m3) via un réseau dédié et seront pompées.

***L'AE recommande de préciser les modalités de gestion des eaux pluviales pour la phase 2 du projet et de s'assurer de leur conformité avec le plan de zonage pluvial de la ville de Paris.***

La RATP répond qu'elle collera au plan de zonage pluvial de la Ville de Paris définissant des règles à respecter vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales et en rappelle les principes et leur application au projet.

Sont également exposées les opérations complémentaires ultérieures qui intégreront les mêmes types de contraintes et principes techniques qu'en phase 1 : Gestion des eaux des toitures végétalisées, recyclage des eaux pour l'arrosage des espaces verts de l'îlot, recyclage des eaux pour des usages intérieurs aux bâtiments, gestion des eaux des cheminements piétons. La RATP place ses exigences au-delà du respect des préconisations de la Ville de Paris.

***L'AE recommande de préciser, dès l'enquête publique, les modalités de suivi et de contrôle des eaux produites par le site. Elle recommande de préciser les critères et normes de rejet ainsi que les mesures qui seront mises en œuvre pour les respecter.***

La RATP renvoie au chapitre 2 de son mémoire relatif aux ICPE.

***Concernant le risque d'inondation l'AE recommande au maître d'ouvrage de clarifier et de préciser les dispositions du plan de prévention du risque inondation de Paris qui s'appliquent au présent projet et de s'assurer de sa compatibilité avec ces dispositions.***

La RATP renvoie aux pages 140 et 141 de l'état initial. Le projet n'est pas concerné par le règlement du PPRI du fait des cotes de voiries et du maintien permanent de l'accès au site.

***L'AE recommande de préciser la vulnérabilité au risque d'inondation des aménagements souterrains prévus dans le cadre du présent projet et de présenter les dispositions du plan de protection contre les inondations de la RATP.***

La RATP rappelle qu'elle fait face quotidiennement aux infiltrations provenant des sous-sols, qu'elle a dimensionné ses équipements de pompage pour pouvoir faire face aux débits d'eaux supplémentaires provenant d'infiltrations générées par une montée des nappes phréatiques jusqu'aux hauteurs d'eau atteintes lors de la crue de 1910.

Aussi, en cohérence avec les dispositions du PPRI de Paris, et soumis pour avis conforme au Préfet de Police, le plan de prévention de la RATP expose les mesures préventives destinées à diminuer la vulnérabilité de l'existant, les mesures préventives destinées à diminuer la vulnérabilité des équipements et installations futurs, les mesures prises pendant la crue pour prévenir les dégâts causés par les eaux, en identifiant précisément les ressources internes et les ressources externes mobilisées, les mesures prises pendant la crue pour assurer un service minimal de transport en commun ainsi que les procédures d'auscultation et de remise en état du réseau après la crue.

L'ensemble du projet a fait l'objet d'une étude spécifique sur ces sujets (cf. étude hydrogéologique en annexe de l'étude d'impact).

***Concernant l'impact sur la qualité de l'air l'AE recommande de préciser l'impact de l'exploitation du projet sur la qualité de l'air et de décrire les mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.***

La réponse est que les augmentations de trafic générées par le projet ne sont pas suffisamment importantes pour générer un impact significatif sur la qualité de l'air.

***Concernant l'impact en matière de bruits et de vibrations l'AE recommande de présenter dès à présent les impacts acoustiques et vibratoires du site après réalisation de la phase 1 comme de la phase 2.***

La RATP renvoie au §3.2.5 du dossier acoustique.

Les études ont permis d'établir les objectifs de niveaux sonores à ne pas dépasser sur l'ensemble des limites de propriété du site (incluant la phase 2).

***L'AE recommande d'évaluer l'impact vibratoire de l'ensemble des activités de maintenance prévues sur le site.***

La RATP renvoie au §3.3.1.3 de l'étude d'impact acoustique. Les études ont été faites.

***L'AE recommande de préciser les seuils acoustiques et vibratoires applicables aux logements et bureaux prévus sur le site. Elle recommande d'assurer, pour les futurs habitants et travailleurs concernés, des niveaux acoustiques et vibratoires inférieurs ou équivalents aux seuils applicables aux bâtiments voisins.***

Pour toutes les constructions superposant les ateliers avec les logements, un acousticien sera intégré à l'équipe de conception des ouvrages et dressera les dispositifs à mettre en place suivant les caractéristiques techniques détaillées et spécifiques des ouvrages selon les principes généraux de désolidarisation structurelle des ouvrages et de dispositifs acoustiques entre les ouvrages, type plots anti vibratiles. Pour le cas de l'AME, la structure des bâtiments de logements reposera sur la structure des ateliers par l'intermédiaire d'un système de boîtes à ressorts précontraintes réglables avec amortisseurs.

Les objectifs d'isolement acoustique sont d'isoler les zones d'activités (ateliers, mouvements divers de convois, etc.) par rapport aux espaces tiers accompagnant le projet industriels et leurs voisinages y compris par le rayonnement occasionné par les vibrations en provenance des ateliers et mouvements divers de convois et wagons dans le site RATP.

***L'AE recommande au maître d'ouvrage de prendre des engagements clairs permettant de respecter les seuils et les émergences acoustiques réglementaires, pour toutes les phases du projet, de réaliser un suivi de ses impacts acoustiques et vibratoires, de mettre à la disposition du public les résultats de ce suivi et, dans le cas où les seuils réglementaires seraient dépassés, de prévoir des mesures correctrices permettant de les respecter.***

La RATP s'engage à mener une action spécifique et organiser une démarche de concertation sur ce sujet avec les riverains.

Parallèlement, le maître d'ouvrage s'est engagé dans une démarche de certification de ses constructions, utilisant du matériel et des engins de chantier en conformité avec la réglementation, intégrant selon les phases chantiers des équipements allant plus loin que la stricte réglementation, mettant en œuvre des dispositions organisationnelles pour limiter les nuisances acoustiques pour le personnel de chantier et les riverains, établissant un planning des phases bruyantes du chantier et dispositions prises pour limiter les nuisances acoustiques pour les riverains en fonction de ce planning, réalisant un suivi des niveaux de bruit et/ou des vibrations par le biais d'un dispositif spécifique. On y associera d'autres thématiques environnementales comme la propreté, l'empoussièrement, la gestion des eaux, les sols pollués, l'amiante, le plomb et les déchets. .

***L'AE recommande de fournir une estimation des flux de matériaux générés par le chantier en fonction de leur classe.***

La RATP expose que, dans le cadre de la certification HQE construction de l'AME, la cible n°3 « Chantier à faible impact », notamment la sous-cible « Valorisation matière des déchets, pourcentage de déchets valorisés via une valorisation matière, il est répondu à cette recommandation.

***L'AE recommande, pour la complète information du public, de préciser les modalités de gestion (recyclage, identification des débouchés, etc.) des déchets produits.***

La RATP répond que l'objectif est de tendre vers 100% de revalorisation et de limiter l'enfouissement des déchets ultimes. L'ensemble des déchets dangereux et non dangereux seront suivis via le registre des déchets. La traçabilité par les bordereaux de suivi de déchets dangereux et non dangereux, registres et tableau de bord, permet

de connaître la quantité et la fin de vie ultime des déchets générés ainsi que le taux de valorisation.

***Concernant l'impact des apports en matériaux, l'AE recommande d'évaluer les quantités de matériaux nécessaires à la réalisation du projet, de préciser leur provenance possible et d'étudier les possibilités de réutilisation de matériaux produits par des chantiers voisins.***

Le maître d'ouvrage a prévu que l'équipe de maîtrise d'œuvre évalue les quantités de matériaux pour réalisation du projet suite à la validation de l'avant-projet définitif, en intégrant la provenance des matériaux voire l'apport possible de matériaux par des chantiers connexes.

***Concernant les répercussions sur le milieu humain, l'AE recommande de préciser comment l'accès sécurisé aux activités et aux logements des impasses Théodore Deck et Villa Lecourbe sera assuré pendant le chantier, en particulier pour ce qui concerne la crèche. Elle recommande que le chantier ne soit pas perturbant pour les enfants de la crèche, en particulier durant leurs horaires de repos.***

La RATP indique que les modifications à apporter aux accès et aux interfaces au droit de la crèche et des logements rue Théodore Deck sont en cours d'étude et de validation par la direction de la petite enfance de la Ville de Paris ; nouvelle clôture pour la crèche au droit de la limite avec la future voirie, une porte d'évacuation de secours avec un lieu de regroupement des enfants et reconditionnement du local jouets dans l'enceinte de la crèche.

La phase de démolition des bâtiments RATP au droit de la crèche et des logements est prévue durant l'été 2016, à une époque où la crèche pourrait être déplacée, pour éviter les nuisances.

***L'AE recommande de garantir un ensoleillement satisfaisant de la cour de la crèche et des panneaux photovoltaïques la surplombant.***

Le projet en phase 1 n'impacte pas l'ensoleillement de la cour de la crèche ni les panneaux photovoltaïques.

Les études réalisées pour la phase 2 présentent des volumes respectant les gabarits réglementaires du Plan local d'urbanisme de Paris et les principales préconisations d'usage de la Direction de la famille et de la petite enfance au droit des crèches, à savoir le maintien d'une distance d'au moins 8 m entre la limite séparative et les façades ouvertes du nouveau projet afin d'éviter les jets d'objets.

***L'AE recommande de fournir, au moment de l'enquête publique, les dernières informations disponibles, concernant le projet d'extension du foyer de vie de la maison Sainte-Germaine. Elle recommande de préciser, si des dispositions particulières sont à mettre en œuvre compte tenu de la proximité du projet avec cet établissement.***

La RATP pourrait intégrer dans son projet de phase 2, sous réserve de l'accord de l'Agence Régionale de Santé) des structures d'hébergement et de soins accueillant des adultes handicapés en extension de la Maison Sainte-Germaine.

Un travail particulier entre les différents maîtres d'œuvre (foyer de vie, atelier RATP) optimisera le projet en termes de descentes de charges, d'encombrement, d'implantation des structures, de désolidarisation acoustique et de passages de réseaux.

***L'AE recommande de préciser les risques générés par le projet et de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser. Elle recommande notamment de préciser les contraintes particulières découlant de la création de logements construits au-dessus des installations industrielles.***

La RATP renvoie au chapitre 2 du mémoire de réponses relatif aux ICPE

***L'AE recommande de présenter la localisation et le nombre de places qui seront créées pour les deux roues.***

La RATP précise qu'après étude elle prévoit 20 places de stationnement vélos de plain-pied à proximité de la cour de service du projet AME.

Pour l'AMT (phase 2), une démarche similaire sera menée dès les études d'Avant Projet Sommaire.

Concernant les logements, l'ensemble des projets sera conforme aux règles du PLU en vigueur avec local pour le stationnement des deux-roues non motorisées prévu au premier sous-sol, à proximité des halls de logements, accessible par des ascenseurs adaptés.

***L'AE recommande de préciser les caractéristiques des dispositifs d'éclairage prévus sur le site, d'en évaluer les impacts et de prévoir des mesures permettant de les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.***

La RATP précise les caractéristiques du matériel prévu. Des extinctions partielles seront prévues. Les luminaires extérieurs seront à flux dirigé.

***Concernant le paysage et le cadre de vie l'AE recommande de préciser les aménagements des espaces communs prévus en pleine terre, en particulier en termes de végétation et d'espaces verts.***

La RATP renvoie au chapitre Parti pris paysager .Sous forme de toitures végétalisées, de « jardins suspendus » et de plantation le long de la voie nouvelle, environ 60 % de la surface de la parcelle seront végétalisés.

Ces toitures participeront au développement d'une biodiversité à l'échelle du projet urbain et aux objectifs environnementaux du projet (abattement des eaux pluviales, diminution des déperditions thermiques...).

***Concernant l'énergie et le changement climatique l'AE recommande de présenter un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet tenant compte de la phase chantier aussi bien que de la phase exploitation.***

La RATP prévoit un bilan gaz à effet de serre selon la méthode de comptabilisation des GES de l'ADEME pour la phase chantier pour l'AME, l'AMT et chaque lot de logements. De plus, un bilan des émissions de gaz à effet de serre sera réalisé pour les deux unités d'exploitation de la RATP implantées sur le projet (AME et AMT). Ces bilans seront basés sur la collecte des données recouvrant l'énergie, les matières industrielles et tertiaires, les services (industriels et tertiaires), les déplacements (domicile/ travail, professionnels, déplacements liés aux flux de matières pendant la phase chantier, etc.), les déchets, les amortissements.

## **5. OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES**

### **5.1 Architecte des Bâtiments de France**

Par un avis n° 1501/77 en date du 29 mai 2015, annexé au dossier de permis d'aménager, l'Architecte des Bâtiments de France dit qu'il conviendrait de préserver les bâtiments situés à l'angle des rue Desnouettes et de la Croix Nivert avec le cheminement intérieur au site qu'ils longent et la façade d'angle sur l'espace public, considérant qu'ils constituent un élément architectural important et caractéristique de la mémoire de ce site industriel. Cet avis reste un avis simple, hors du champ d'application des articles L621-30 et suivants du code du patrimoine et des articles L425-1 et R425-1 du code de l'urbanisme.

### **5.2 Service Régional d'Archéologique**

Par courrier en date du 23 avril 2015, le service régional de l'archéologie informe qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée concernant ce dossier.

### **5.3 Mairie du XVème arrondissement**

Comme précisé au § 3.5.2, un avis réservé a été émis par le Maire du 15ème arrondissement par courrier adressé à la RATP en date du 1er juin 2015, compte tenu des nombreuses remarques et interrogations qui subsistaient dans le dossier. Ce courrier est annexé au dossier de demande de permis d'aménager.

### **5.4 Direction de la petite enfance**

Comme précisé au § 3.5.1, de la direction de la petite enfance de la Ville de Paris a émis un premier avis défavorable au projet sauf à prévoir un épannelage du bâtiment D considéré comme préjudiciable aux conditions d'ensoleillement de la crèche. Cet avis est annexé au dossier de demande de permis d'aménager.

Lors de la réunion du 15 octobre 2015 (voir §3.4), la Mairie de Paris a remis à la commission d'enquête copie d'un courrier du 13 octobre 2015 rectifiant en favorable l'avis de la Direction de la petite enfance, considérant la prise en compte par la RATP de différentes exigences précédemment exprimées au sujet de la crèche.

### **5.5 Direction de la voirie et des déplacements**

Par un avis référencé PA 1504 15 180 en date du 27 juillet 2015, la direction de la voirie formule quelques prescriptions techniques concernant l'aménagement de la voie nouvelle (largeur de trottoir, avaloirs,...) et considère que le trafic que celle-ci va générer n'aura pas d'incidence significative sur le fonctionnement des carrefours. Cet avis est annexé au dossier de demande de permis d'aménager.

### **5.6 Service de l'eau et de l'assainissement**

Par un avis référencé D15DPE-002523 en date du 11 juin 2014, le service technique de l'eau et de l'assainissement émet différentes prescriptions d'usage concernant les raccordements du projet aux réseaux d'assainissement, notamment en ce qui concerne les eaux industrielles et les parkings. Cet avis est annexé au dossier de demande de permis d'aménager.

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

### **6.1 Les permanences**

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, le président de la commission a paraphé plusieurs exemplaires du registre destiné à recueillir les observations du public.

Les trois membres titulaires de la commission d'enquête ont tenu les permanences en mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris aux dates et heures précisées par l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête afin de recevoir le public et recueillir ses observations.

A l'issue de l'enquête, le président de la commission a clos et signé les cinq registres d'enquête le 22 octobre 2015.

On trouvera en **annexe 18** la copie des cinq registres d'enquête.

Les trois membres de la commission d'enquête ont ensuite rédigé le PV de synthèse des observations et se sont réunis pour rédiger le présent rapport et les conclusions qui s'en suivent.

**Les documents originaux - Dossier d'enquête publique soumis à l'examen du public et registres des observations du public - seront remis à la Préfecture de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, avec le rapport de la commission d'enquête.**

### **6.2 Les observations orales**

D'une manière générale les différentes personnes se présentant au cours des permanences ont demandé des précisions sur le contenu du dossier ainsi que sur le déroulement de la procédure. Les membres de la commission d'enquête les ont invités à porter des observations écrites dans les registres.

### **6.3 Les observations écrites**

Des observations ont été consignées directement par écrit dans 5 registres.

En outre, plusieurs notes ou lettres écrites ont été remises aux membres de la commission d'enquête par des visiteurs lors des permanences. Elles ont été insérées et agrafées dans les registres d'enquête.

47 observations ont été consignées directement dans les registres d'enquête et 11 courriers et notes ont été adressés au président de la Commission d'Enquête.

Les courriers reçus par la poste et les notes déposées en dehors des permanences au service des Affaires Générales de la Mairie, tous adressés au président de la commission d'enquête ont été insérées et agrafées dans les registres d'enquête.

L'ensemble des 61 observations, critiques, propositions et contre-propositions du public ont été recueillies :

- Dans les 5 registres d'enquête mis à sa disposition en mairie du XVème arrondissement (47 observations) ;
- Dans les 11 courriers adressés au président de la commission d'enquête ;



- Oralement envers les commissaires enquêteurs sans inscription aux registres pour 3 d'entre elles.

La répartition des observations est la suivante sur un total de 61 observations :

- 51 proviennent du grand public dont un courrier signé par 43 copropriétaires
- 2 personnes qui sont intervenues successivement par des observations puis un courrier,
- 1 intervention provient d'une association, l'ASEV,
- 1 courrier signé de Monsieur le député-maire du XVème arrondissement et de sa conseillère chargée de l'urbanisme,
- 6 avis ou courriers provenant de syndics de copropriété ou présidents de conseils syndicaux

La plupart des observations proviennent des voisins immédiats de l'emprise et de personnes directement concernées.

9 observations donnent un avis d'ensemble sur le projet :

- 5 un avis favorable, parfois accompagné de réserves sur certains points,
- 4 expriment un avis totalement défavorable.

#### 6.4 Les observations formulées lors de la réunion publique du 6 octobre

Comme précisé dans le compte rendu de la réunion publique organisée par la commission d'enquête le 6 octobre 2015, 15 interventions ont eu lieu. Parmi ces interventions, celle du Maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement et de son adjointe chargée de l'urbanisme ont fait ensuite l'objet d'un courrier intégré aux registres d'enquête.

#### Tableau global de synthèse des observations :

			A	Observations portées aux registres y compris courriers			
			B	Observations orales non portées aux registres			
			C	Observations formulées lors de la réunion publique			
N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation				Thèmes concernés
REGISTRE N° 1							
A 1	22-sept	Eric Bredas et Mme F. Ganne résidents 299 rue Lecourbe (Rdc-1er étage et	Se plaignent des vibrations dues au matériel roulant et demandent une expertise de leurs logements avant travaux				8 - 9
A 2		Résidente rue Lecourbe	Se plaint de la laideur des nouveaux projets d'architecture				4 -
A 3		Mme Viviane Audouin 289 rue Lecourbe (6ème étage)	Fortement impactée par l'importance du bâtiment A. Demande réduction de la hauteur et morcellement du bâtiment en plots. S'inquiète également des besoins générés en équipements publics (crèches, espaces verts...)				2 - 5 - 8
A 4		M. Mme Bismuth 8 rue du Cdt Léandri (RDC)	Parents d'enfant à la crèche. Considèrent que la nouvelle voie mettra fin à la tranquillité et à la sécurité des enfants à la crèche (sécurité de l'accès, nuisances sonores à proximité du dortoir). Demandent à reconsidérer la voie nouvelle.				6 - 7
A 5		M. Mme André Stell 291 rue Lecourbe (4ème étage)	Inquiets face à l'importance du bâtiment A, sentiment qu'ils seront dans un "puit".				5 -
A 6	29-sept	Mme Jubault 289 rue Lecourbe	Fortement impactée par le bâtiment A. Demande à ce qu'il soit fractionné en 3 plots séparés. La végétalisation ne sera visible que des étages supérieurs. S'inquiète également des besoins générés en équipements publics (crèches, espaces verts...) et transports				2 - 5 - 8
A 7		Mme Barbiche 289 rue Lecourbe	Mêmes remarques que Mme Jubault + demande que hauteur annoncées soient respectées + demande création d'un jardin public				2 - 5 - 8

N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
A 8		M. Mme Seitz - Goudermou - Sallavaud - Cambly copropriétaires 313 rue Lecourbe	Incohérences entre différents documents du dossier d'enquête (notamment hauteurs de l'AME). Ouverture de la façade du rdc de l'AME va créer des nuisances sonores. Les hauteurs de bâtiment vont réduire l'ensoleillement. Besoins en équipements publics générés par le projet.	1 - 2 - 5 - 8
A 9	03-oct	Copropriétaires du 195 rue Croix Nivert	Très satisfaits du projet qui apportera une nouvelle dynamique au quartier et répondra au besoin de logements.	2 -
A 10		M. Mme Travaillé 53 rue Desnouettes	S'inquiètent de l'impact de la voie nouvelle sur la crèche: problèmes de sécurité de l'accès; nuisances sonores pour le dortoir des bébés; pollution accrue à proximité de la crèche; perte du jardin pédagogique; perte d'ensoleillement. Egalement nuisances liées au chantier (sécurité, bruit) Demandent à modifier le projet pour conserver l'impasse. Demandent également la création d'une instance de concertation pour les problèmes de la crèche.	2 - 3 - 6 - 7 - 9
A 11	05-oct	M. Yves Durand 61 rue Desnouettes	Demande pourquoi une partie du bâtiment D est prévue à 29m de haut alors qu'il avait été promis qu'il serait limité à la hauteur des immeubles voisins.	5 -
A 12		Projet de courrier remis par Mme Colette Gaube pour les copropriétaires 309 à 317 rue Lecourbe	S'inquiètent de l'impact dû à la hauteur de l'AME (perte de vues, d'ensoleillement). Demandent la suppression d'un étage de l'AME, d'étudier la possibilité de réduire la hauteur du niveau 0 de l'AME, reculer la façade du niveau n+3 et faire des façade végétalisées.	2 - 5 - 8
A 13		Courrier remis par Mme Françoise Levy et M. Claude Levy 313 rue Lecourbe	S'inquiète de la hauteur du bâtiment C qui supprimera la vue sur la Tour Eiffel pour une partie des habitants de leur résidence et donc préjudiciable à la valeur de leur patrimoine.	5 -
A 14		M. Jacques Bethune syndic bénévole 291 rue Lecourbe	<i>annonce courrier</i>	
A 15		M. Boilly Monthury 217 rue Croix Nivert	Demande élargissement trottoir de la rue Desnouettes et rond point carrefour Desnouettes - Croix Nivert	2 - 6
A 16	14-oct	Mme Viaux	Pose le problème de nuisances pour la crèche: bruit lié au trafic de camions que subiront les enfants dans le dortoir et le jardin; suppression d'une partie du jardin; problèmes de sécurité. Problème également de l'insuffisance des équipements publics (école maternelle)	2 - 6 - 7
A 17		Mme Starkloff	Demande à ce que la crèche soit préservée au mieux. Demande un "mur anti-bruits" pour protéger la crèche notamment durant les travaux. S'inquiète de l'insuffisance des équipements publics.	2 - 7
A 18		Mme Portier 313 rue Lecourbe	Constate que les plans et graphiques sont différents d'une réunion à l'autre (hauteurs); demande des précisions sur le socle AME et notamment s'il est ouvert (problèmes de bruit); s'inquiète de la sécurité des piétons, vélos et entrée de crèche avec le trafic de la voie nouvelle.	1 - 6 - 8
A 19		Mme Durand	Demande pourquoi une partie du bâtiment D est prévue à 29m de haut alors qu'il avait été promis qu'il serait limité à la hauteur des immeubles voisins. Demande de revenir à ce qui avait été annoncé.	5 -
A 20		Mme Morant	S'inquiète des nuisances de la voie nouvelle et du trafic de camion de l'accès au site RATP pour la crèche: proximité avec le dortoir; sécurité de l'accès à la crèche; suppression du jardin pédagogique. Demande quelles mesures seront prises durant les travaux. Souhaite que la rue Théodore Deck reste une impasse.	2 - 7 - 9
A 21		M. Jean Marie Janod 313 rue Lecourbe	Hauteur des bâtiments va nuire à la vue et l'ensoleillement. Inquiétude face aux nuisances de chantier (bruit, poussière, sécurité). Prise en compte de l'impact des populations nouvelles sur les équipements publics. Les travaux doivent respecter leur jardin ainsi que les droits de propriété sur la parcelle devant leur immeuble.	1 - 2 - 5 - 9

N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
A 22		Courrier de M. Rémy Rembliez 283 rue Lecourbe	S'inquiète de l'impact de l'accroissement de population sur les besoins en équipements scolaires. Demande si une étude d'impact a été réalisée en ce sens et si dans le cadre de l'instruction la ville de Paris mènera cette enquête pouvant influencer sa décision. Demande également de limiter l'opération au projet industriel et de réserver les terrains restants à la crèche et à un jardin.	2 - 8
A 23		Mme Geneviève Ortel 218 ter rue de la Croix Nivert (RIVP)	Absence de concertation pour leur immeuble. Demande quel impact sur leur ensoleillement. Demande que les travaux respectent les riverains (travaux actuels commençant avant 7h et même la nuit).	3 - 5 - 9
<b>REGISTRE N° 2</b>				
A 24		Courrier d'un regroupement de copropriétaires du 309 à 317 rue Lecourbe (signé par 43 copropriétaires)	La hauteur et la proximité de bâtiment AME va réduire les vues et l'ensoleillement d'une grande partie de leurs immeubles. Ils demandent : la suppression d'un niveau de l'AME; réduire la hauteur du socle en RdC; repousser le niveau n+3 à 36m de leur copropriété; de faire des murs végétalisés pour réduire les nuisances visuelles. (en annexe du courrier 17 pages extraites des documents graphiques fournis par la RATP et copie d'un courrier adressé au maire du 15ème en date du 29 juillet 2015 ainsi que d'un courrier du syndic portants sur le même thème).	2 - 5
A 25	15-oct	Mme Chantal Garcia pdte du conseil syndical 289 rue Lecourbe	Opposés au projet tel que. Demande que le bâtiment A soit fractionné en îlots et qu'une distance minimale de 12 à 13m soit respectée au lieu de 9m50 avec les copropriétés existantes.	2 - 4 - 5
A 26		Mme Mireille Brigaudiot 204 rue Croix Nivert	Demande que le projet soit modifié en fractionnant le bâtiment A avec des jardins et une hauteur maximum de 20m.	2 - 4 - 5
A 27		M. Paul Rochette pdt du conseil syndical 299 rue Lecourbe	Perte d'ensoleillement coté villa Lecourbe et cour due aux bâtiments A et B. Pourquoi ne pas écarter les bâtiments des pignons existants pour laisser plus de lumière. L'entrée du chantier étant envisagée villa Lecourbe, les passage de camions risquent de fragiliser les structures de leur immeuble, de même que les travaux	2 - 3 - 5 - 9
A 28		Mme Sylvie Bermond 289 rue Lecourbe	Demande que le projet soit modifié en fractionnant le bâtiment A avec des jardins et abaissement de la hauteur.	2 - 4 - 5
A 29	17-oct	Mme Zegnani directrice de la crèche Théodore Deck	Inquiète des nuisances qu'apporteront le passage de camions dans la nouvelle voie : dortoir des bébés attendant; suppression du jardin pédagogique; sécurité des enfants; pollution sonore et atmosphérique; destruction des végétaux déjà plantés). Demande que la voie nouvelle soit décalée. Egalement perte de luminosité et d'ensoleillement du fait de la hauteur du bâtiment D.	5 - 6 - 7
A 30		M. Mme Lachkar 269 rue Lecourbe, parents d'enfant à la crèche	Opposés au projet car : passage de camions près de la crèche (danger, pollution); réduction espace extérieur de la crèche; perte d'ensoleillement et risque de jets d'objets dus à la proximité du bâtiment D.	5 - 7
A 31		Habitant du 202 Croix Nivert	Favorable au projet qui apporte modernisation des transports publics, création de logements sociaux nécessaires, densification nécessaire et modernisation du quartier, + création d'une halte	2 -
A 32		Mme Gasq 204 rue de la Croix Nivert	Atterrée de la bétonisation intense, de la suppression des immeubles 1910, de constructions trop hautes et de l'esthétique lamentable (couleurs, matériaux).	2 - 4 -
A 33		Mme Françoise Guillaume 218ter rue de la Croix Nivert	S'inquiète de l'impact sur la vue et la luminosité de son appartement. Demande l'abaissement du bâtiment D plus haut que le sien de deux étages. Perte de luminosité également pour la crèche. Se désolé de la destruction des ateliers.	2 - 5 - 7
A 34		M. Jean Marc Leblanc 313 rue Lecourbe	Favorable au projet de réhabilitation industriel, mais densité et hauteur des logements et bureaux trop importante à revoir (AME et bâtiment C). Choix architecturaux doivent être faits en fonction de son environnement immédiat et historique.	4 - 5

N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
A 35		Mme Danièle Sinault (?) 313 rue Lecourbe	Favorable au projet de réhabilitation industriel, mais hauteur du bâtiment C (35m) et de l'AME trop importante à revoir. Pas d'espaces verts, les toitures végétalisées n'étant pas visibles. Réserve sur la faible prise en compte des besoins en parking déjà saturés. Vigilance sur les choix architecturaux. Prévoir l'impact sur les équipements publics.	2 - 4 - 5 - 8
A 36		M. Olivier Calvarese architecte rue Lecourbe / rue Desnouettes	Projet intéressant qui règlera les nuisances visuelles et acoustiques actuelles. Architecture bien intégrée. Dynamisation du quartier. Mais la voie nouvelle devrait être plus arborée et le bâtiment A plus travaillé pour répartir la volumétrie en fonction de l'ensoleillement.	2 - 4 - 5 - 8
<b>REGISTRE N° 3</b>				
A 37	19-oct	<b>Courrier</b> de M. et Mme Bernard Barbiche 287 -289 rue Lecourbe	S'inquiète de la perte d'ensoleillement et de vues qu'ils subiront du fait du bâtiment A, et des ses conséquence sur la santé. Demandent à ce que le bâtiment A soit fractionné en îlots pour laisser l'air et la lumière pénétrer. Ils demandent également la réalisation d'un jardin public dans l'opération.	2 - 5 - 8
A 38		<b>Courrier</b> du cabinet Loiselet & Daigremont syndic du 309 / 313rue Lecourbe	Attire l'attention sur : les incohérences entre différents documents graphiques (hauteurs de bâtiment); les risques de nuisances sonores liées à l'ouverture de la façade RdC de l'AME; les risques de dégradation du jardin de leur résidence; les importantes nuisances du chantier. D'autre part pose le problème des besoins en infrastructures générés par l'apport de population nouvelle.	1 - 2 - 8 - 9
A 39		<b>Courrier</b> du syndicat des copropriétaires 291 rue Lecourbe représenté par M. Jacques Béthune	Bande de terrain de 9m50 à l'arrière du bâtiment A : demande précision sur les limites; quel usage (public, privatif, affecté aux logements du RdC, quel traitement pour le mur mitoyen avec leur copropriété) ? Le bâtiment A crée une "une zone d'enfermement" compte tenu de sa hauteur et de sa configuration. Quelle garantie que la ville de Paris ne transforme le programme du bâtiment A en logement social. Défavorable aux façades végétalisées (humidité, insectes). Problèmes de chantier posés en terme de questionnement : profondeur d'excavation; type de fondations; état des sols; mesures de réduction des nuisances. Par ailleurs, interrogation quand aux besoins en infrastructures générés par l'apport d'une population nouvelle.	2 - 3 - 5 - 9
A 40	20-oct	<b>Courrier</b> de M. Michel Henry 6 rue Lacretelle membre du comité directeur de l'ASEV	<b>Ensoleillement</b> : continuités et hauteurs des bâtiments entraîneront un manque d'ensoleillement pour les logements à venir et existants; notamment il conviendrait de créer des ruptures dans la continuité du bâtiment D pour ouvrir des perspectives et laisser passer le soleil. <b>Végétalisation</b> : demande précisions sur les coûts d'exploitation; manque plantations en pleine terre et présentation d'un plan paysagé. <b>Nouvelle voie</b> : quel engagement de la ville sur la gestion de la voie? impact de l'accès aux ateliers et évacuation des déchets? carrefour délicat sur la rue de la Croix Nivert? bornes rétractables pour un lieu apaisé. Demande que ce soit intégré dans un projet de réalisation de liaisons vertes / piétons à mettre en œuvre par la ville. <b>Préservation des bâtiments 1910</b> : Demande la prise en compte de l'avis ABF et repenser le bâtiment D en angle Croix Nivert / Desnouettes. <b>Parkings</b> : insuffisants; demande de réaliser un 3ème niveau avec partie ouverte au public. <b>Prise en compte de l'avis de l'AE</b> : certains points sont renvoyés au permis de construire; souhaite que les réponses soient apportées dans une phase complémentaire à l'enquête publique (problèmes de l'élimination des déchets, bruit, ouvrages d'assainissement). <b>Légalité du projet au regard du PLU</b> : vérifier la légalité consistant à demander une modification du PLU pour s'adapter au projet. <b>Révision du projet immobilier</b> : le réduire de moitié pour créer plus d'espaces verts. <b>Conditions de consultation</b> : l'ensemble des pièces en un seul document A3 est peu lisible et empêche la consultation à plusieurs.	1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 8

N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
A 41		Mme F. Ganne (2ème visite) et M. D. Toit 299 rue Lecourbe	Disent que les jours de souffrances de leur pignon sont des fenêtres qui éclairent des couloirs des dressing et des salles d'eau qui seront privés de lumière (par le bâtiment B). Les fenêtres sur cour seront également privées de lumière (par le bâtiment AME). D'où perte de valeur immobilière. Demande à ce que le projet soit revu avec un recul par rapport à leur pignon. Nuisances du chantier durant 10 ans.	2 - 5 - 9
A 42		Mme Ivana Galanti 220 rue de la Croix Nivert (RIVP) et parent d'enfant à la crèche	Son immeuble sera impacté (vue obstruée) par la proximité et la hauteur du bâtiment D. La crèche et son jardin seront inutilisables pendant les travaux. Pas d'espaces verts, et impact sur les écoles et les collèges ne sont pas pris en compte.	2 - 5 - 7 - 8 - 9
A 43		Mme Claudia Unseld 218bis rue de la Croix Nivert (RIVP)	Gêne liée à la hauteur du bâtiment D, les privant de soleil et de vue générant des risques sanitaires/santé. Une partie du bâtiment D vient en pignon de leur immeuble et va obturer les pavés de verre existant. Pas d'héliodon les concernant. Il est illogique de faire tourner des camions le long de la crèche (étude sur la pollution induite par la nouvelle voie ?). Quelle gestion pour maintenir le passage piéton propre et calme. Demande à revoir le projet en tenant compte des besoins en espaces verts et infrastructures	2 - 3 - 5 - 6 - 8
A 44		M. Hadjeb Mohamed 1 rue du Hameau	Insuffisance des équipements publics au regard des apports de population s'ajoutant à beaucoup d'autres projets environnants (sureffectifs en maternelle). Problèmes de sécurité pour la crèche avec l'ouverture de l'impasse Théodore Deck. La voie piétonne (prévue le long du bâtiment D est source de problèmes de sécurité (appropriation par trafiquants...)).	2 - 3 - 6 - 7
A 45	22-oct	Courrier de M. Philippe Goujon député maire du 15ème et de Mme Claire de Clermont Tonnerre conseillère chargée de l'urbanisme auprès du maire du 15ème	Le projet doit s'intégrer dans le respect de l'existant et des riverains : <b>Hauteur des bâtiments</b> : Demande de réponses précises aux différentes demandes des riverains en terme d'abaissement des bâtiments. <b>Qualité architecturale</b> : notamment rester dans des tons sobres, prise en compte du projet des Sœurs de la Maison Sainte Germaine, insonorisation des logements au dessus des ateliers. <b>Voie nouvelle</b> : ne doit pas porter préjudice au bien-être des enfants, doit privilégier les déplacements doux et exclure le passage de camions de chantier + sécuriser l'accès au Théo Théâtre. <b>Végétaliser</b> davantage le site et créer des jardins partagés. <b>Préserver les bâtiments de 1910</b> , repères pour le quartier, et créer une entrée de qualité avec une voie piétonne végétalisée jusqu'à la voie nouvelle. Prévoir des <b>équipements publics</b> en 2ème phase. Prévoir du <b>stationnement</b> pour les futurs employés. <b>Nuisances industrielles</b> : elles ne devront pas apporter de gêne pour les riverains (nuisances visuelles et sonores, éclairage nocturne, gestion des déchets). <b>Le chantier</b> : il devra être à faible nuisances et garantir la sécurité et le confort des enfants de la crèche; un comité de pilotage doit être institué et un référé préventif prévu.	2 - 3 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9
A 46		M. George Wilson acquéreur potentiel au 23 rue Théodore Deck	Accès chantier: souhaite confirmation qu'il n'y aura pas d'accès par la rue de la Croix Nivert; les accès chantier de la phase 2 ne sont pas définis alors qu'il n'y aura pas de nouvelle enquête. La durée des travaux est excessive. Quels seront les matériaux des façades des nouveau bâtiments? L'accès principal au site RATP ne doit pas se faire par la rue Théodore Deck. Le bâtiment A est indiqué avec une hauteur de 22m et s'accolle à un bâtiment de 20m alors que le principe affirmé était de ne pas dépasser.	1 - 6 - 9

N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
<b>REGISTRE N° 4</b>				
A 47		M. Jean Guiraunios 313 rue Lecourbe	Regrette qu'il n'y ait pas une maquette avant l'ouverture de l'enquête publique. S'inquiète de la durée excessive d'un chantier (10 ans) très perturbant pour le quartier.	1 - 9
A 48		M. et Mme Crouzet 26 rue E. Million et parents d'enfant à la crèche	Posent le problème du bruit à proximité immédiate du dortoir des bébés et demandent un mur anti-bruit et anti-poussière. Demandent de reculer le bâtiment D qui va créer beaucoup d'ombre.	5 - 7 -
A 49		Famille Monchy 24 rue Eugène Million et parents d'enfant à la crèche	Demandent d'écarter le projet de construction de la crèche et de réaliser un mur anti-bruit et anti-poussière.	7 -
A 50		Mme Cousin Kausch square Auguste Chabrières	Réduire la durée des travaux. Conserver l'entrée angle Croix Nivert/Desnouettes trace du passé industriel.	2 - 4 - 9
A 51		D. Gillet square Auguste Chabrières	Prévoir des solutions alternatives pour la circulation. Limiter les nuisances pour la crèche (bruit, poussière, pollution). Maintenir l'entrée angle rue Croix Nivert / rue Desnouettes.	2 - 6 - 7
A 52		Mme Kenton 204 rue de la Croix Nivert	Considère qu'il y aura diminution de la vue et du soleil pour son immeuble.	5 -
A 53		M. Courjon 33 rue Desnouettes	Son immeuble sera impacté par le bâtiment D angle rues Croix Nivert / Desnouettes (perte de vues et d'ensoleillement). Demande que le projet suive les recommandations de l'ABF concernant les bâtiments 1900, et ne pas faire des immeubles qui défigurent l'esthétique du carrefour.	2 - 4 - 5
A 54		Mme Aurélie Eeckhout 11 rue Théodore Deck et représentante des parents de la crèche Théodore Deck	Attire l'attention sur l'impact du projet sur la tranquillité et l'environnement des enfants, notamment lié à la proximité du dortoir des bébés avec la voie nouvelle. Demande la création de mur anti-bruit et des aménagements d'horaires.	7 -
A 55		<b>Courrier</b> de Mme Guemar 1 rue du Hameau	Le projet ajouté aux nombreux autres projets du quartier pose le problème des besoins en structures (écoles, transports en commun, parc publics, gymnase et structure culturelle). Une partie de la cour de la crèche est supprimée au profit du passage de camions. Le bâtiment D va supprimer les vues et l'ensoleillement pour l'immeuble 1 rue du Hameau. Le passage piéton sera idéal pour les dealers et deviendra un lieu d'insécurité. Il faut des espaces verts plutôt que des murs verts.	2 - 3 - 5 - 7 - 8
A 56		Mme Le Clément de Saint Marcq 210 bis rue de la Convention et présidente des parents de la crèche Croix Nivert	Choquée du manque de concertation entre la RATP et la mairie concernant la crèche. Demande que la surface de cour supprimée soit restituée en fond de parcelle sur l'emprise du chemin piéton. La voie nouvelle doit être aménagée pour sécuriser l'accès de la crèche (barrières et voie 30 pour véhicules légers seulement). Demande d'adapter les horaires du chantier (travaux bruyants ou poussiéreux) à ceux des enfants.	2 - 3 - 6 - 7 - 9
A 57		Mme Claudia Unseld 218bis rue de la Croix Nivert (RIVP) (deuxième intervention)	Le bâtiment D écrase par sa hauteur et sa taille le bâtiment de la RIVP.	5 -
<b>REGISTRE N° 5</b>				
A 58		<b>Courrier</b> de Mme Chantal Garcia pdte du conseil syndical au nom d'un regroupement de copropriétaires 289 rue Lecourbe	L'importance du bâtiment A va fortement impacter leur résidence (enfermement, perte d'ensoleillement et risques sanitaires correspondants). Le projet ne prévoit pas les équipements correspondant à l'augmentation de la population (écoles jardins publics). Demandent la réalisation d'un jardin public; de jardins partagés avec terrain d'éducation physique et terrain de pétanque. Demandent pour le bâtiment A : l'éloignement à 12m des limites de leur copropriété; le fractionnement en îlots pour laisser pénétrer l'air et la lumière; la suppression d'un étage. Demandent également à être associés au concours d'architecture. (en annexe du courrier: relevé de décision de réunion de concertation du 8 juin 2015; 6 photos du site; document RATP de présentation pour la réunion publique du 1er avril 2015)	2 - 4 - 5 - 8

OBSERVATIONS ORALES NON CONSIGNEES AU REGISTRE				
N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
B 1	28-sept	Un couple 301 rue Lecourbe	Posent le problème de perte d'ensoleillement et de vues liées au bâtiment AME. Demandent une réduction d'emprise.	5 -
B 2	15-oct	Une personne	Se renseigne sur les logements sociaux et le mode d'attribution.	
B 3	17-oct	Le pdt du conseil syndical 202-204 rue de la Croix Nivert	Souhaite participer au comité de suivi chantier. Souhaite la préservation des bâtiments 1910 de l'entrée Desnouettes. Dit qu'il y a peu de réactions au projet dans sa résidence et qu'il déposera un courrier.	2 - 3 -
4 autres personnes se sont présentées au cours des permanences, sans émettre d'observations.				
OBSERVATIONS FORMULEES LORS DE LA REUNION PUBLIQUE (cf. compte rendu du président de la commission)				
N°	Date	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thèmes concernés
C 1	06-oct	Intervention de M. Philippe Goujon maire du 15ème arrondissement	cf. observation n° 45, courrier signé par M. Philippe Goujon et Mme Claire de Clermont Tonnerre	
C 2		La présidente du conseil des parents d'élèves de la crèche	Assurer le recul du bâtiment D pour éviter les jets d'objets. La voie nouvelle coupe l'entrée et le jardin de la crèche, elle longe le dortoir des enfants, elle devrait être écartée ou supprimée.	7 -
C 3		Un habitant du 283 rue Lecourbe	Problème de l'impact de la nouvelle population sur les besoins en écoles et services publics.	2 -
C 4		M. Jean Pierre Gomont, vice-président du conseil de quartier Vaugirard	S'inquiète des problèmes de circulation et de stationnement générés par l'apport d'une population nouvelle de 2500 personnes. Propose de transformer la voie nouvelle en impasse avec retournement et d'ajouter des parkings publics.	2 - 6 -
C 5		Un habitant du 313 rue Lecourbe	Se plaint de la réduction de l'ensoleillement pour son immeuble et pour l'hôte ancien présent dans leur jardin. S'inquiète du faible nombre de places de stationnement accessibles à tous, considérant celles mobilisées pour les handicapés et pour les transports de fonds.	2 - 5 -
C 6		Le président du conseil de quartier	Demande la réalisation d'un espace vert de respiration.	8 -
C 7		Un membre du conseil syndical du 59-63 rue Desnouettes	Se plaint du style architectural des nouveaux bâtiments et redoute l'aspect des constructions futures.	4 -
C 8		Une habitante du 313 rue Lecourbe	Craint le bruit des climatisations futures en toiture.	8 -
C 9		Une locataire RIVP au 218-220 rue de la Croix Nivert	Demande s'il y aura une 2ème enquête publique pour la phase 2.	1 -
C 10		Plusieurs intervenants	Demandent une présentation du projet avec maquette.	1 -
C 11		Un adhérent de l'Association des Usagers des Transports d'Ile de France	Demande le prolongement de la ligne 12 du métro et que le site RATP de Vaugirard soit transformé en musée des transports urbains.	2 -
C 12		Mme de Clermont Tonnerre	cf. observation n° 45, courrier signé par M. Philippe Goujon et Mme Claire de Clermont Tonnerre	
C 13		M. J. F. Bizet du 313 rue Lecourbe	Craint le bruit et la gêne du chantier.	9 -
C 14		Mme Horny, rue Desnouettes	S'inquiète du nombre de places de parking créées.	2 -
C 15		M. Nicolas Dubois, 219 rue de la Croix Nivert	S'inquiète de l'impact visuel au niveau de son logement au 5ème étage.	5 -

## 6.5 Synthèse des observations - Classement par thème

La commission d'enquête a retenu neuf thèmes pour regrouper les observations et faciliter son analyse :

- Thème 1 :** *Contenu et forme du Dossier d'Enquête Publique.  
Conformité des procédures passées, actuelles et futures  
Respect des réglementations et du PLU*
- Thème 2 :** *Avis et critique des solutions choisies, proposition de variantes*
- Thème 3 :** *Déroulement du projet, suivi et contrôle du respect des prescriptions et engagements. Demandes relatives à la concertation, rôle de l'organisme de dialogue.*
- Thème 4 :** *Aspect esthétique et choix architecturaux*
- Thème 5 :** *Ensoleillement et impact visuel pour les riverains*
- Thème 6 :** *Gêne apportée à la circulation, problèmes de voirie, sens de circulation, passage à proximité de la crèche, accès au site.*
- Thème 7 :** *Demandes d'aménagements devant la crèche à l'entrée du site et en phase provisoire à l'entrée du chantier*
- Thème 8 :** *Protection de l'environnement :*  
# Absorption et stockage de l'eau de pluie par la végétalisation en toiture  
# Demande d'espace vert public accessible au niveau du sol  
# Demande de limitation du bruit (sur site RATP et sur voirie)
- Thème 9 :** *Durée du projet, nuisances du chantier*

Le tableau ci-dessous présente le classement des observations par thème.

Synthèse des observations par thèmes :				
Thèmes	Avis ou observations du public	Demandes exprimées par le public	Auteurs des observations	
<b>Thème n° 1</b>	<b>Contenu et forme du dossier d'enquête publique</b>			
	Plusieurs personnes relèvent le fait que des plans contradictoires figurent au dossier, notamment pour les hauteurs du bâtiment AME.		A 8 - 18 - 38	
	Le document soumis à consultation est peu lisible et empêche la consultation à plusieurs.		A 40 -	
	Regret qu'il n'y ait pas une maquette.		A 47 + C 10	
	<b>Conformité des procédures passées, actuelles et futures</b>			
	La deuxième phase du projet étant assez sommairement définie, des observations portent sur la portée de la présente enquête publique et sur la nécessité d'une deuxième enquête publique concernant cette deuxième phase.	Nouvelle enquête publique pour la 2ème phase.	A 46 + C 9	
	Certaines réponses à l'autorité environnementale renvoient à l'instruction des permis de construire.	Souhait que les réponses soient apportées dans une phase complémentaire à l'enquête publique.	A 40 -	
	<b>Respect des réglementations PLU</b>			
	Droits de vues sur espaces privé devant le 313 rue Lecourbe	Respect de la réglementation lors du permis de construire du bâtiment C	A 21 -	
	Vérifier la légalité consistant à demander une modification du PLU pour s'adapter au projet.		A 40 -	



Thèmes	Avis ou observations du public	Demandes exprimées par le public	Auteurs des observations
<b>Thème n° 2</b>	<b>Avis et critiques des solutions choisies, proposition de variantes</b>		
	Fractionner le bâtiment A en plots et réduire sa hauteur	Revoir le projet du bâtiment A	A 3 - 6 - 7 - 25 - 26 - 28 - 31 - 58
	Eloigner le bâtiment A de la limite de propriété	Revoir le projet du bâtiment A	A 25 - 58 -
	Besoins en équipements publics (crèches, écoles, espaces verts, TC, stationnement...) - Etude d'impact relative aux équipements publics ?	Besoins à prendre en compte par la ville de Paris dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager.	A 3 - 6 - 7 - 8 - 16 - 17 - 21 - 22 - 35 - 38 - 39 - 40 - 42 - 43 - 44 - 45 - 55 - 58 + C 3 - 4 - 5 - 14
	Favorable au projet, nouvelle dynamique et réponse au besoin de logements		A 9 - 31 - 36 -
	Supprimer voie nouvelle et conserver les impasses	Reconsidérer le projet de voie nouvelle	A 10 - 20 -
	Supprimer un étage de l'AME et reculer la façade du niveau n+3	Revoir le projet de l'AME.	A 12 - 24 -
	Réduire la hauteur du niveau 0 de l'AME	Revoir le projet de l'AME.	A 12 - 24 -
	Elargissement trottoir rue Desnouettes et rond point carrefour Desnouettes / Nivert	Modifier l'alignement rue Desnouettes et rétrocéder une bande de terrain à la ville de Paris.	A 15 -
	Création d'un jardin public ou des jardins partagés	Dégager de l'espace soit sur l'emprise de la voie nouvelle ou sur le terrain du bâtiment A pour réaliser un jardin public.	A 22 - 37 - 40 - 45 - 55 - 58 -
	Créer des ruptures dans la continuité du bâtiment D	Reconsidérer la volumétrie du bâtiment D lors de l'établissement du projet	A 40 -
	Planter le bâtiment en recul par rapport au pignon du 299 rue Lecourbe	Modifier le bâtiment B pour créer un recul en pignon Est	A 27 - 41 -
	Préserver l'entrée angle Desnouettes / Nivert et les bâtiments 1910 selon avis ABF	Revoir l'implantation du bâtiment D et du passage piétonnier pour maintenir les bâtiments industriels 1910	A 32 - 33 - 40 - 45 - 50 - 51 - 53 + B 3
	Créer un musée des transports publics.		C 11

Thèmes	Avis ou observations du public	Demandes exprimées par le public	Auteurs des observations
<b>Thème n° 3</b>	<b>Déroulement du projet, suivi et contrôle du respect des prescriptions et engagements. Demandes relatives à la concertation, rôle de l'organisme de dialogue.</b>		
	Demande instance de concertation pour les problèmes de la crèche	Mise en place du comité de pilotage et des instances de suivi	A 10 -
	Concertation avec locataires RIVP	Mise en place du comité de pilotage et des instances de suivi - examiner les modalités de participation des locataires de la RIVP	A 23 -
	Garanties que la ville de Paris ne transforme le bâtiment A en logts sociaux		A 39 -
	Engagement de la ville sur la gestion de la voie nouvelle		A 40 -
	Gestion du passage piétonnier		A 43 - 44 - 55 -
	Comité de pilotage chantier + référé préventif	Mise en place du comité de pilotage et des instances de suivi	A 27 - 45 - 46 + B 3
	Concertation avec la crèche (direction et parents)	Mise en place du comité de pilotage et des instances de suivi	A 56 -
<b>Thème n° 4</b>	<b>Aspects esthétiques et choix architecturaux</b>		
	Contre les constructions modernes (matériaux, couleurs,...)		A 2 - 32 - 34 - 35 - 45 - 46 - 53 + C 7
	Fractionnement du bâtiment A	cf. thème 2	A 25 - 26 - 28 -
	Demande à être associé aux concours d'architecture	Mettre en place une procédure permettant d'associer les riverains lors des concours d'architecture qui seront engagés sur le site.	A 58 -

Thèmes	Avis ou observations du public	Demandes exprimées par le public	Auteurs des observations
<b>Thème n° 5</b>	<b>Ensoleillement et impact visuel pour certains voisins</b>		
	Le bâtiment A: des occupants de la copropriété 289 - 291 rue Lecourbe et notamment des étages bas estiment qu'ils auront une perte significative de l'ensoleillement de leur logement et des vues.	Réduire la hauteur du bâtiment A et fractionner le bâtiment en plusieurs plots permettant le passage de la lumière et des vues. + augmenter le recul par rapport à la limite séparative	A 3 - 5 - 6 - 7 - 25 - 26 - 28 - 36 - 37 - 39 - 45 - 46 - 52 - 58 -
	Les bâtiments A et B vont réduire l'ensoleillement des immeubles villa Lecourbe	Ecarter les bâtiments A et B des pignons existants villa Lecourbe	A 27 - 41 - 45 -
	Le bâtiment AME: Des copropriétaires de l'ensemble 309 - 313 rue Lecourbe considèrent que le bâtiment industriel de l'AME va supprimer la vue dégagée dont ils bénéficient actuellement et réduire l'ensoleillement de leurs logements (le matin) ce qui entraînera une diminution de la valeur de leur logement.	Supprimer un niveau de l'AME. Réduire la hauteur du socle de rdc. Reculer la façade du niveau n+3. Accord pour la réduction de l'emprise du dernier niveau tel que proposé par la RATP.	A 8 - 12 - 21 - 24 - 34 - 35 - 41 - 45 + B 1 + C 5
	Le bâtiment D: Des locataires de la RIVP s'inquiètent de la hauteur du bâtiment D partiellement à + 29m alors que les immeubles voisins sont à + 20 ou 22m, de la perte importante d'ensoleillement et des vues dont ils bénéficiaient jusqu'alors. Problème également de l'ensoleillement de la crèche.	Limiter la hauteur du bâtiment D à celle des bâtiments attenants (RIVP) et devant la crèche et créer des ruptures de continuité du bâtiment.	A 19 - 23 - 29 - 30 - 33 - 40 - 42 - 43 - 45 - 48 - 53 - 55 - 57 + C 15
	Le bâtiment C: Sa hauteur atteint +36m en pignon de la copropriété 309 - 313 rue Lecourbe et risque ainsi de priver certains logements de la vue sur la Tour Eiffel.	Réduire la hauteur de la partie la plus élevée du bâtiment C.	A 13 - 34 - 35 - 45 -
<b>Thème n° 6</b>	<b>Gêne apportée à la circulation, problèmes de voirie, sens de circulation, rue piétonne, entrée du site</b>		
	La nouvelle voie mettra fin à la tranquillité des enfants de la crèche	Prévoir des solutions alternatives à la voie nouvelle ou des mesures de sécurisation	A 4 - 10 - 16 - 18 - 29 - 30 - 43 - 44 - 45 - 51 - 56 -
	Impact de l'accès aux ateliers et évacuation des déchets industriels	Revoir les accès au site industriel RATP	A 40 - 46
	Carrefour dangereux avec la rue Croix Nivert		A 40 -
	Créer des liaisons vertes / piéton + bornes rétractables		A 40 -
	Problèmes de gestion du passage piétonnier le long du bâtiment D		A 43 - 44 -

Thèmes	Avis ou observations du public	Demandes exprimées par le public	Auteurs des observations
<b>Thème n° 7</b>	<b>Demandes d'aménagements devant la crèche à l'entrée du site et en phase provisoire à l'entrée du chantier. Problèmes spécifiques posés au fonctionnement de la crèche</b>		
	Réduction de la surface de jardin dédié aux enfants et suppression du local rangement	Abandonner le projet de voie nouvelle. Restituer une emprise équivalente.	A 10 - 16 - 20 - 29 - 30 - 55 - 56 + C 2
	Sécurité de l'entrée	Abandonner le projet de voie nouvelle. Ecarter la voie de l'entrée de la crèche. Barrières et voie 30. Trouver un autre accès au site industriel RATP.	A 4 - 10 - 16 - 18 - 20 - 29 - 30 - 44 - 56 + C 2
	Aggravation de la pollution	Mur anti-pollution. Limiter l'accès PL.	A 10 - 29 - 30 - 48 - 49 - 51 -
	Nuisances sonores notamment vis-à-vis du dortoir	Mur anti-bruit. Aménagement horaires. Limiter l'accès PL.	A 4 - 10 - 16 - 17 - 20 - 29 - 48 - 49 - 51 - 54 + C 2
	Nuisances du chantier	Aménagements horaires. Trouver d'autres accès chantier.	A 10 - 17 - 20 - 29 - 42 - 45 - 56 -
	Perte d'ensoleillement et de luminosité. Trop grande proximité du bâtiment D, risques de chutes d'objet dans la cour de la crèche.	Ecarter et diminuer la hauteur du bâtiment D.	A 10 - 29 - 30 - 33 - 49 + C 2
<b>Thème n° 8</b>	<b>Protection de l'environnement: absorption et stockage de l'eau de pluie par la végétalisation en toiture; demandes d'espaces verts public accessible au niveau du sol; demande de limitation du bruit (sur site RATP et sur voirie)</b>		
	Limitation du bruit du site industriel RATP: vibrations,...		A 1 - 45 + C 8
	Bruits liés à l'ouverture du niveau 0 de la façade de l'AME	Fermer la façade rdc de l'AME face à la copropriété	A 8 - 18 - 38 -
	Manque d'espaces verts publics en pleine terre et de jardins partagés	cf. Thème 2	A 3 - 22 - 37 - 40 - 42 - 43 - 45 - 55 - 58 + C 6
	Arborer plus la voie nouvelle		A 36 -
	Sécurité liée à la proximité ICPE / habitations. Pas de gênes nouvelles pour les habitants (nuisances visuelles, sonores, éclairage nocturne, gestion des déchets)		A 45 -
	Toitures végétalisées qui ne seront visibles que des étages supérieurs. Quels coûts d'exploitation, problèmes d'entretien.		A 6 - 7 - 35 - 40 -
	Demande de façades végétalisées pour réduire l'impact visuel.		A 12 -
	Contre les façades végétalisées (humidité, insectes)		A 39 -

Thèmes	Avis ou observations du public	Demandes exprimées par le public	Auteurs des observations
<b>Thème n° 9</b>	<b>Durée du projet, nuisances du chantier</b>		
	Demande expertise avant travaux. Risques de fragiliser structures des bâtiments voisins. Risques pour les arbres des jardins voisins	Faire un référé préventif appartement par appartement	A 1 - 27 - 38 - 39 -
	Nuisances du chantier pour la crèche (bruit, poussières, sécurité)	Modifier les accès chantier. Aménagements horaires. Créer un comité de pilotage	A 10 - 20 - 42 - 45 - 56 -
	Nuisances du chantier pour les riverains (bruit, poussières, sécurité)	Aménagements horaires. Quelles mesures de réduction des nuisances.	A 21 - 23 - 39 + C 13
	Durée de chantier de 10 ans.	Réduire la durée de chantier	A 41 - 46 - 47 - 50 -
	Confirmation qu'il n'y a pas d'accès chantier rue Croix Nivert. Accès chantier phase 2 ?	Préciser l'organisation du chantier en phase 2	A 46 -

## 6.6 Analyse par thème de la Commission d'Enquête

### Thème 1 : Contenu et forme du Dossier d'Enquête Publique Conformité des procédures passées, actuelles et futures Respect des réglementations et du PLU

#### Contenu et forme du dossier d'enquête publique

Plusieurs personnes habitant dans la copropriété 309-317 rue Lecourbe relèvent des incohérences entre les différents documents présentés par la RATP dans le dossier. C'est notamment le cas de M. Mme Seitz, Goudermou, Sallavaud, Cambly ainsi que de Mme Portier. Ce point est également relayé par le cabinet « Loiselet & Daigremont » syndic de cette copropriété. Les incohérences pointées concernent les indications de hauteur et le positionnement du dernier niveau du bâtiment AME.

Interrogée à ce sujet la RATP indique que le projet subit de nombreuses évolutions dans le temps, à mesure de son élaboration, notamment à la suite des concertations engagées avec les copropriétés. C'est le cas tout particulièrement du bâtiment AME dont le dernier niveau a été reculé en réponse à des demandes des copropriétaires.

Par courrier, M. Michel Henry relève que le document soumis à enquête est peu lisible et que le regroupement de l'ensemble des pièces du dossier en un document unique empêche la consultation à plusieurs.

Un éclatement du dossier en plusieurs documents (permis d'aménager, étude d'impact, résumé non technique, avis de l'autorité environnementale, ...) aurait effectivement facilité la consultation simultanée de plusieurs personnes. Il reste cependant à noter que ce point n'a été soulevé que par une seule personne.

M. Jean Guiraunios regrette qu'une maquette du projet n'ait pas été réalisée avant l'ouverture de l'enquête publique. Cette remarque a été également reprise par plusieurs personnes lors de la réunion publique du 6 octobre 2015. Dans le premier cas, il semble plutôt être question

d'une maquette physique, alors qu'au cours de la réunion publique a été évoquée la présentation d'une maquette virtuelle en 3D.

Cette maquette virtuelle a bien été réalisée par la RATP, mais la demande étant intervenue trop tardivement, la commission d'enquête a proposé que la présentation de cette maquette soit faite par la RATP ultérieurement dans le cadre de la poursuite de la concertation que prévoit la RATP avec les riverains, indépendamment de l'enquête publique en cours.

Il convient de considérer que la présentation d'aménagements urbains sous forme de maquette donne une image très figée des projets à une étape de leur élaboration où beaucoup d'éléments peuvent encore changer en fonction des études et des concertations en cours. La maquette ne permet que très difficilement la prise en compte des aspects évolutifs du projet urbain.

Concernant le contenu et la forme de l'étude d'impact, l'autorité environnementale avait émis une appréciation globale favorable la qualifiant « *de bonne facture, claire et bien documentée...décrivant de façon détaillée et argumentée les différentes phases du projet...et proportionnée aux enjeux* ». Elle ajoute que « *le résumé non technique est clair et bien illustré* ».

#### **Avis de la commission d'enquête :**

**Si certaines remarques concernant la forme du dossier qui aurait pu être amélioré pour faciliter la consultation par le public ne sont pas dénuées de fondement, du fait notamment de l'importance et de la complexité du projet, la commission d'enquête considère que le dossier soumis à enquête publique est globalement très complet, bien argumenté et permet au public d'avoir une connaissance approfondie des enjeux du projet d'aménagement.**

#### **Conformité des procédures passées, actuelles et futures**

La deuxième phase du projet reste beaucoup moins définie que la première phase. Deux observations, celle de M. George Wilson ainsi que celle d'une locataire de la RIVP lors de la réunion publique, portent sur la nécessité qu'il y aurait alors d'engager une nouvelle enquête publique pour la deuxième phase.

De plus, une intervention, celle de M. Michel Henry, porte sur le fait que plusieurs réponses de la RATP à l'autorité environnementale renvoient à l'instruction des dossiers de permis de construire et échappent ainsi à l'enquête publique en cours. Il conviendrait selon cette intervention de pouvoir réexaminer ces questions dans le cadre d'une enquête publique complémentaire.

De fait les deux phases fonctionnellement successives seront mises en œuvre avec près de quatre ans de décalage. Il est donc tout à fait logique qu'elles soient à des niveaux de précision très différents. La première phase doit être engagée à très court terme, elle dispose en conséquence d'un niveau de définition plus élevé alors que la mise au point de la deuxième phase peut encore évoluer (sans pour autant pouvoir modifier les principes d'aménagement ainsi que les impacts environnementaux présentés lors de l'enquête publique) et apporter les précisions nécessaires à sa réalisation.

**Ainsi dans le cadre du procès-verbal de synthèse des observations, la commission d'enquête a été amenée (question n°7) à demander « à la RATP en liaison avec la Préfecture de Paris, de préciser l'opportunité de futures enquêtes publiques portant sur les permis de construire ou précisant le projet d'aménagement en phase 2 ».**

**Réponse de la RATP :** Elle a fait part de cette observation aux services concernés de la préfecture. Elle rappelle que comme cela a été déterminé préalablement avec les services de la préfecture, l'étude d'impact porte sur l'ensemble du projet, phase 1 et 2. Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration des permis de construire, l'autorité environnementale sera saisie et jugera de la nécessité de la mise à jour de l'étude d'impact et d'une enquête publique.

Il convient de rappeler que la présente enquête publique porte sur une demande de permis d'aménager. A ce stade de l'élaboration du projet, la définition précise de la forme et de

l'implantation des bâtiments n'est pas nécessairement établie, ceux-ci devant ultérieurement faire l'objet de demandes de permis de construire. Le niveau de définition de la deuxième phase du projet d'aménagement peut à cet égard être considéré comme suffisant.

Les bases juridiques de l'enquête publique découlent d'une articulation entre le code de l'urbanisme et le code de l'environnement. Le projet est réalisé sur une parcelle unique propriété de la RATP et doit in fine aboutir à une division parcellaire sous forme de lotissement avec deux lots construits et un lot destiné à une voirie. Conformément à l'article R 421-19 du code de l'urbanisme un tel projet est soumis à demande de permis d'aménager. En application des articles L 122-1 et R 122-2, compte tenu de l'importance de l'opération, le projet d'aménagement doit faire l'objet d'une étude d'impact et en conséquence être soumis à une enquête publique. Dans ce cadre réglementaire, l'enquête publique doit obligatoirement porter sur l'ensemble de l'aménagement et ne peut pas être fractionnée en phases de réalisation. L'organisation d'une deuxième enquête publique pour la deuxième phase serait ainsi dépourvue de base réglementaire.

Celle-ci serait néanmoins nécessaire, mais en portant sur la globalité de l'aménagement, si le projet devait ultérieurement être substantiellement modifié et ainsi nécessiter une mise à jour ou une nouvelle étude d'impact.

L'article L 123-14 II du code de l'environnement ouvre la possibilité d'organiser une enquête publique complémentaire. Néanmoins, celle-ci doit intervenir à la suite de la première enquête si au vu des conclusions de la commission d'enquête, la personne responsable du projet estime souhaitable d'apporter à ce dernier des modifications substantielles. Elle reste dans le cadre de l'instruction en cours de l'actuelle demande de permis d'aménager. Ainsi, l'enquête publique complémentaire n'a pas vocation à intervenir ultérieurement sur la base d'une définition plus fine du projet et notamment lors de l'élaboration des dossiers de demande de permis de construire.

#### **Avis de la commission d'enquête :**

**L'éventualité de l'organisation d'une nouvelle enquête publique portant sur le projet d'aménagement quand les ouvrages de la deuxième phase seront mieux précisés serait dépourvue de base juridique et doit donc être écartée, sauf à ce que des modifications du projet d'aménagement nécessitent l'engagement d'une mise à jour ou d'une nouvelle étude d'impact et en conséquence d'une nouvelle enquête publique globale. Conformément à la réponse de la RATP aux questions du procès-verbal de synthèse (voir annexe 21), dans le cadre de l'élaboration des permis de construire, l'autorité environnementale devra être saisie pour juger de la nécessité de la mise à jour de l'étude d'impact et d'une nouvelle enquête publique.**

**L'engagement d'une enquête publique complémentaire reste à l'initiative de l'aménageur, la RATP, si elle estime qu'à l'issue des conclusions de la commission d'enquête elle est amenée à apporter des modifications substantielles à son projet.**

**Enfin la commission d'enquête ne peut se prononcer à ce stade du projet d'aménagement sur la nécessité ultérieure d'une enquête publique liée aux futurs ateliers de la RATP en tant qu'installations industrielles classées au sens du code de l'environnement.**

#### **Respect des réglementations PLU**

Une personne habitant dans la copropriété 309-317 rue Lecourbe, M. Jean Marie Janod, évoque un point particulier de droits de vues sur l'espace situé devant les 309 - 313 rue Lecourbe. Cet espace partiellement planté, ouvert au public en continuité avec le trottoir de la rue Lecourbe apparaît comme domaine public communal selon les plans du cadastre. Cependant des résidents de la copropriété concernée restent persuadés qu'il s'agit d'un espace privé partie commune de leur copropriété. L'information cadastrale n'étant qu'indicative et ne constituant pas une preuve de propriété, ce point nécessitera une recherche plus approfondie aux hypothèques.

L'incidence de ce point concerne uniquement la possibilité ou non de créer des ouvertures dans le pignon sud du bâtiment C. Ce point n'a pas d'incidence sur le projet d'aménagement en tant que tel, mais devra être vérifié lors de l'élaboration du permis de construire du bâtiment C.

M. Michel HENRY, membre du comité directeur de l' « Association pour la Sauvegarde des Espaces Verts et de la Qualité de Vie du quartier de la Porte de Versailles » (ASEV) s'interroge sur la légalité consistant à demander une modification du PLU pour s'adapter au projet. Il évoque à ce sujet deux courriers de la Mairie de Paris (11 juin et 3 juillet 2015), en tant qu'avis des personnes publiques associées. Il s'agit d'une part de l'avis formulé par la direction de l'urbanisme de la ville de Paris et d'autre part de l'avis formulé par la direction de la propreté et de l'eau de la ville de Paris, ces deux avis étant établis dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'aménager déposée le 3 avril 2015 par la RATP. Aucun de ces avis n'évoque une quelconque demande de modification du PLU.

L'analyse du dossier ne révèle aucune contradiction entre le projet d'aménagement et les règles actuelles du PLU, sous réserve bien sûr de la mise au point définitive des dossiers de demande de permis de construire. Il n'y a en conséquence aucune raison issue du dossier d'aménagement de solliciter une modification quelconque du PLU de Paris.

Il convient subsidiairement de rappeler que le PLU reste un document évolutif et que le code de l'urbanisme prévoit la procédure de modification précisément pour adapter ses règles aux évolutions règlementaires et législatives d'une part et d'autre part aux projets urbains dont la ville souhaite la réalisation.

#### **Avis de la commission d'enquête :**

**Le premier point nécessitera une recherche de propriété foncière des terrains situés devant la copropriété 309-317 rue Lecourbe et d'adapter le projet de construction du bâtiment C aux règles de droits de vue qui seront ainsi définies. La commission d'enquête constate cependant que ce point ne modifie en aucune manière le projet d'aménagement soumis à enquête publique.**

**Aucun élément ne vient étayer une quelconque non-conformité du projet d'aménagement au regard du PLU de Paris. Au demeurant, la commission d'enquête rappelle que la procédure de modification du PLU est du ressort de la ville de Paris et l'éventualité d'une illégalité d'une précédente modification du PLU de Paris ne peut être évoquée que dans le cadre de l'enquête publique correspondante qui avait été diligentée à l'époque par la ville de Paris, mais en aucun cas dans le cadre de la présente enquête publique relative à la demande de permis d'aménager déposée par la RATP.**

## **Thème 2 : Avis et critique des solutions choisies, proposition de variantes**

Le public a exprimé des doutes sur certains des choix faits par la RATP dans le projet et a suggéré des solutions différentes concernant :

- 1 Le bâtiment A pour le fractionner** et en réduire la hauteur (Mme AUDOUIN, Mme JUBAULT, Mme BARBICHE, Mme GARCIA, Mme BRIGAUDIOT au 204 rue de la Croix-Nivert, Mme BERMOND, le syndicat des copropriétaires du 291 rue Lecourbe et celui du 289). Outre la perte d'ensoleillement il est reproché au bâtiment A d'enfermer une zone de terrain devant les fenêtres de ces immeubles. La lumière et l'air ne circuleront plus ce qui causera des problèmes sanitaires aux habitants et dégradera la végétation des espaces verts actuels de ces copropriétés. Ces considérations s'ajoutent à la perte d'ensoleillement et de luminosité générale et aux critiques faites sur le choix architectural d'une « barre »

La commission d'enquête a demandé dans son PV de synthèse que la RATP améliore cet aspect du projet. La RATP a répondu que le permis de construire prévoirait des aménagements de failles et des halls traversants laissant passer la lumière, des retraits de façades et des matériaux clairs et que l'espace vert réservé aux résidents prolongerait visuellement l'espace vert des copropriétaires voisins.



**Avis de la commission d'enquête : le cahier des charges du concours pour la réalisation du bâtiment A devra intégrer ces contraintes afin de préserver le cadre de vie des riverains.**

**2 Le bâtiment A pour l'éloigner** des copropriétés précédentes. Cette demande est formulée par plusieurs des intervenants ci-dessus.

Elle est motivée par les mêmes raisons que les demandes de fractionnement et de réduction de hauteur.

**Avis de la commission d'enquête : Un recul du bâtiment A ferait perdre une grande part de son intérêt à l'aménagement alors que des réponses sont et seront apportées, comme vu au point 1, pour lui donner un aspect plus agréable à vivre que la « barre » esquissée dans le Permis d'Aménager.**

**3 Les besoins en équipements publics** complémentaires (crèches, écoles, espaces verts, transports en communs, stationnement, ...) pour accueillir la population nouvelle estimée par la RATP à 820 personnes. Il est reproché de ne pas avoir approfondi l'étude d'impact sur ces sujets. De très nombreuses observations ont été faites à ce sujet dans les registres, dans les courriers remis et lors de la réunion publique, où cette question a été longuement débattue. Monsieur le maire du XVème arrondissement a fermement confirmé cette demande.

On peut considérer que l'insuffisance des équipements publics au regard de l'accroissement de population généré par le projet pourrait remettre en cause le programme de logements dans ses aspects quantitatifs, ce qui constitue bien une critique du projet RATP et une demande de variante concernant le contenu du programme.

Il est à noter que plusieurs avis favorables au projet, inscrits dans les registres, se félicitent précisément de l'amélioration des équipements qui ne manqueront pas d'accompagner les nouveaux logements et la dynamisation du quartier (Copropriétaires du 195 rue Croix Nivert, un habitant du 202 rue Croix Nivert, Mr O.CALVARESE, architecte)

Lors des échanges avec la commission d'enquête la RATP a défendu, à juste titre que cette préoccupation était du ressort des administrations publiques et que les services de la Mairie de Paris auraient à intervenir en temps utile.

Lors de la réunion tenue par la commission d'enquête le 15 octobre 2015 dans les bureaux de la Direction de l'urbanisme de la Mairie de Paris, il a été confirmé que les services concernés se tenaient en permanence informés de l'évolution des populations par quartier et que les anticipations nécessaires étaient prises en compte et les moyens mis en place. La Mairie de Paris procède à des études permanentes sur les besoins de la population en équipements publics.

**Avis de la commission d'enquête : Les services publics seront naturellement tenus informés de l'avancement du projet. La commission demande que la RATP assure la diffusion de l'information auprès des administrations concernées pendant toute la durée de l'opération.**

**4 La voie nouvelle** que Mr et Mme TRAVAILLE et Mme MORANT contestent et souhaitent conserver en impasse. Cette suggestion a aussi été faite en réunion publique et par d'autres interlocuteurs concernant la protection de la crèche ou la création de jardins.

Suite à la visite de la Commission d'Enquête auprès des services de la Mairie de Paris le 15 octobre 2015, il apparaît que le principe de créer la voie nouvelle découle d'une conception générale d'urbanisme de la Ville de Paris dès lors que sont créés un nombre important de logements. Le but de la voie nouvelle est d'assurer la desserte en services publics (réseaux, Poste, égouts, police, pompiers...etc.) des logements et bien entendu l'accès aux logements eux-mêmes plus que d'assurer l'accès au site industriel.

La question de la voie nouvelle est traitée au Thème 6

**Avis de la commission d'enquête : la Commission ne remet pas en question la voie nouvelle, mais ses caractéristiques devront éventuellement être adaptées dans le but de satisfaire les préoccupations de cadre de vie des habitants : réduction des camions utilisant cet accès, trafic devant le mur de crèche à éloigner de celui-ci, espace vert, stationnement, contrôle du transit inopportun éventuel...**

- 5 Le projet de l'AME** que les copropriétaires des 309 à 317 rue Lecourbe (Mme GAUBE, le syndic et 42 signataires) demandent de réduire d'un étage en hauteur, de la dalle du socle RDC qu'ils demandent de raccourcir et d'abaisser ainsi que d'éloigner les niveaux supérieurs à 36m de leur copropriété.

La RATP a déjà organisé une concertation avec ces copropriétés conduisant à des modifications du projet de l'AME, dont la conception se trouve actuellement assez avancée. Elle a prévu de poursuivre cette concertation.

**Avis de la commission d'enquête : la Commission d'enquête constate que l'AME respecte les dispositions du PLU et que ses volumes se calent sur ceux des constructions de la rue Lecourbe sans dépasser les niveaux autorisés. Elle recommande d'utiliser les créations de locaux techniques au RDC de l'AME pour en améliorer l'aspect esthétique et limiter les nuisances créées au RDC de l'AME vers les bâtiments 309 à 317 rue Lecourbe (bruits des rames et des ateliers).**

- 6 L'élargissement du trottoir de la rue Desnouettes.** Mme Boilly Monthury suggère de profiter des travaux pour améliorer la circulation piétonnière sur ce trottoir public.

Il est vrai que ce trottoir est très étroit mais cette question est du ressort de la Ville de Paris. De plus cette zone se trouve en phase 2 au voisinage de l'accès au site par la rue Desnouettes et serait concerné par la conservation éventuelle d'éléments de façade existants. On peut donc dire que les aménagements du trottoir de la rue Desnouettes restent à examiner en fonction des caractéristiques du futur projet non encore défini à ce niveau de détail.

**Avis de la commission d'enquête : Les études du projet pour la phase 2 devront examiner cette demande pour éventuellement y répondre.**

- 7 La création d'un jardin public** ou de jardins partagés en pleine terre. Cette demande a été exprimée par: Mr R.REMBLIER, Mr et Mme BARBICHE, Mr M.HENRY, comité directeur de l'ASEV, Mr Philippe GOUJON, député maire du XVème, Mme GUEMAR, Mme C.GARCIA.

On a retrouvé cette revendication à plusieurs reprises dans les discussions avec le public lors des permanences et lors de la réunion publique.

Cette question est incluse dans le Thème 8

Elle a été posée à la RATP dans le PV de synthèse et cette dernière a répondu à la commission d'enquête par l'étude d'un espace vert public prélevé sur le jardin du bâtiment A, solution malheureusement inexploitable, par l'aménagement en phase 2 du cheminement piéton reliant la voie nouvelle à la rue de la Croix Nivert et la création de jardins potagers en toiture des bâtiments B et AME, avec toutefois un accès contrôlé et non véritablement public.

La RATP met en avant la nécessité impérieuse de pouvoir disposer de toute la surface disponible au sol pour ses installations techniques. Une réponse est aussi apportée ci-dessous au voisinage du bâtiment D.

**Avis de la commission d'enquête : Il est certain que la RATP n'a aucune obligation légale ou réglementaire à ce sujet et que ni la Mairie de Paris, ni l'autorité environnementale n'ont formulé d'exigence de création d'un espace vert public. Cependant il semble possible de ménager, par exemple dans le virage de la voie nouvelle, un petit espace planté de quelques arbres avec des bancs. La commission recommande cette disposition et d'une façon générale la plantation d'arbres adultes judicieusement placés pour améliorer l'aspect du site industriel aux yeux des riverains et habitants sous divers angles de vue.**

- 8 La volumétrie du bâtiment D.** Mr M. HENRY, membre du comité directeur de l'ASEV, Mme Ivana GALANTI et Mr COURJON demandent que soit revus les volumes des différentes parties du bâtiment D.

Ce bâtiment est également mis en cause dans le thème 5 au sujet de l'impact sur l'ensoleillement et il a déjà été adapté pour tenir compte de la présence de la crèche.

**La préservation de l'angle Desnouettes/Nivert et les bâtiments 1910**

De plus le public (Mme GASQ, Mme GUILLAUME, Mr M.HENRY, Mme UNSELD, Mme COUSIN KAUSCH, Mr D.GILLET, Mr COURJON et le pdt du conseil syndical du 202/204 Croix Nivert) ainsi que le maire du XVème arrondissement demandent que le bâtiment D intègre et conserve les parties anciennes de 1910 signalées par l'Architecte des Bâtiments de France à l'angle Croix Nivert / Desnouettes.

En réponse à la commission d'enquête, la RATP a indiqué le 4 décembre que le Permis de Construire prévoirait :

Une venelle piétonne et paysagère de 4 à 9m de large

Une enveloppe réduite par rapport au volume présenté dans le permis d'aménager

Des retraits réduisant l'impact du bâtiment

Une présentation d'études d'ensoleillement aux locataires de la RIVP

Une harmonisation au carrefour Desnouettes/Croix Nivert étudiée avec l'Architecte des Bâtiments de France et la mairie du XVème.

**Avis de la commission d'enquête : La commission d'enquête prend acte des indications de la RATP sur le futur Permis de Construire du bâtiment D.**

- 9 La modification du Bâtiment B** en recul par rapport au pignon du 299 rue Lecourbe est demandée par Mr. P.ROCHETTE, pdt du conseil Syndical du 299 rue Lecourbe, Mme F.GANNE et Mr D.TOIT du même immeuble.

Cet immeuble subira une perte de luminosité sur son pignon qui comporte des ouvertures ainsi que sur les fenêtres sur cour.

**Avis de la commission d'enquête: la demande de recul du bâtiment B, motivée par la perte d'ensoleillement et de luminosité, est traitée au thème 5.**

- 10 La création d'un musée des transports publics.** Lors de la réunion publique un adhérent de l'Association des Usagers des Transports d'Ile de France demande où en est le prolongement de la ligne 12, ce qui permettrait la construction des ateliers à l'extérieur de Paris et la transformation du site de Vaugirard en musée des transports urbains.

La RATP a répondu que ces demandes sont hors sujet car le prolongement de ligne est du ressort du STIF et l'emplacement de Vaugirard pour les activités de maintenance est impératif du point de vue de l'organisation des services d'entretien intra-muros

**Avis de la commission d'enquête : Cette proposition n'est pas une variante, elle concerne un autre projet que celui du Permis d'Aménager objet de l'enquête publique**

### **Thème 3 : Déroulement du projet, suivi et contrôle du respect des prescriptions et engagements. Demandes relatives à la concertation, rôle de l'organisme de dialogue.**

La demande d'une instance de concertation est apparue au sujet de la crèche de la part de Mr et Mme TRAVAILLE et de Mme Le Clément de Saint MARCQ.

De leur côté les locataires de la RIVP (Mme Geneviève ORTEL) ont manifesté leur demande d'un comité de pilotage et d'une instance de suivi accessible aux locataires

Des garanties sont demandées pour la non affectation du bâtiment A aux logements sociaux (syndicat des copropriétaires du 291 rue Lecourbe), pour la gestion de la voie nouvelle (Mr M.HENRY) et la gestion du passage piétonnier (Mme UNSELD, Mr H.MOHAMED et Mme GUEMAR)

Pour le suivi et le contrôle du chantier le public demande un comité de pilotage, un référé préventif et une instance de suivi (Mr P.ROCHETTE, pdt conseil syndical 299 rue Lecourbe, Mr P.GOUJON, député maire, et le pdt du conseil syndical du 202-204 rue de la Croix-Nivert)

La gestion de la voie nouvelle ne sera pas du ressort de la RATP, mais sera assurée par la Ville de Paris. De même la surveillance du passage piétonnier concernera les services de Police. Ces deux demandes ne posent donc pas de difficulté pour le suivi du projet.

Les référés préventifs sont dus. Toutefois les copropriétaires devront se manifester en temps utile avant le démarrage des travaux.

Concernant l'instance de concertation, tant dans la mise au point du projet que dans le suivi et le pilotage du chantier, ce sujet a fait l'objet de nombreuses annonces de la part de la RATP dans ses différents documents et communications de concertation préalable ainsi que dans les documents du Dossier d'enquête publique.

**La commission d'enquête a demandé** à la RATP dans son PV de synthèse de confirmer la mise en place d'un tel dispositif et de préciser sa composition, son organisation et son rôle exact.

**Dans sa réponse du 4 décembre la RATP indique :**

*La RATP répond favorablement à la mise en place d'un comité de suivi, d'ores et déjà envisagé avec la Ville de Paris et la Mairie d'arrondissement.*

*Le comité de suivi s'intègre dans le dispositif global de communication mis en place autour du projet et répond à une volonté d'échange entre les parties prenantes de l'opération. En effet, la constitution d'un comité de suivi fera suite aux phases de concertation et d'enquête publique au cours desquelles la RATP a élaboré un dispositif d'information et de dialogue avec le public. Le comité de suivi se déroulera sur toute la durée de l'opération.*

*Le comité de suivi aura pour objectif de rassembler d'une part l'équipe projet des ateliers Vaugirard et d'autre part des interlocuteurs identifiés dans le cadre d'une relation et d'un dialogue pérennes.*

*Le comité de suivi sera piloté par la RATP et fera l'objet de comptes rendus.*

*Le comité de suivi a pour missions : - D'associer à la conduite de projet les collectivités locales, les représentants du milieu associatif et économique, les représentants des riverains, - De permettre un suivi de l'avancement du projet et de mettre en place un relai d'information, - D'apporter un éclairage préalable aux décisions sur les orientations ultérieures.*

*La configuration proposée est la suivante : - Des élus / représentants de la Ville de Paris et de la mairie du 15ème arrondissement, - Un représentant de la crèche, - Un représentant du Théâtre rue T. Deck - Un représentant des associations de quartier, - Les présidents des conseils syndicaux et représentants des copropriétés - Des représentants de la conduite de projet (RATP + SEDP)*

*Cette configuration pourra être élargie suivant les demandes et besoins, tout au long de l'avancement du projet.*

*Le comité de suivi pourra se réunir tous les deux mois dans un premier temps puis tous les mois en phase opérationnelle. Avec l'accord de la mairie du 15ème, la RATP propose de se réunir en mairie ou dans des locaux mis à disposition à proximité du site. Dans un premier temps le comité de suivi abordera uniquement la phase 1 du projet, il pourra ensuite être élargi à la phase 2.*

*Egalement, comme cela a déjà été mis en place, la RATP poursuit les actions suivantes : - L'édition des lettres d'information, transmises dans les boîtes à lettres riverains - Le site internet actualisé régulièrement, interface entre le public et le projet, avec fiche contact - Les visites de site*

**Avis de la commission d'enquête :**

**L'engagement de la RATP est clair et complet. La commission d'enquête en prend acte et recommande que la RATP ouvre largement à toutes les personnes concernées les dispositifs de concertation et de pilotage. Il faudra y inclure des représentants des locataires des immeubles concernés et des parents d'enfants de la crèche.**

## Thème 4 : Aspect esthétique et choix architecturaux

### Contre les constructions modernes (matériaux, couleurs,...)

Plusieurs interventions (7 personnes) concernent le style architectural, allant du rejet total des nouvelles tendances architecturales, de leur « *laideur* » comme l'écrit une résidente de la rue Lecourbe ainsi que des matériaux et des couleurs vives comme l'écrit Mme Gasq, à des recommandations plus modérées de prise en compte de la nécessaire intégration des projets dans leur environnement urbain, avec des tons neutres. C'est notamment le cas de M. Jean Marc Leblanc, de Mme Danièle Sinault ou de M. Georges Wilson. Cette demande est relayée par le Maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement qui souhaite que les constructions restent dans des « *tons sobres* », « *satisfassent à la plus grande qualité architecturale* » et que leur « *intégration se fasse dans le plus grand respect de l'existant et des riverains* ».

Les constructions récentes aux alentours du projet, notamment le bâtiment RATP de la rue Desnouettes avec des panneaux verts assez vifs, ou les bâtiments de la RIVP rue de la Croix Nivert avec des panneaux rouges ne sont pas très appréciés d'une partie des riverains qui souhaitent une architecture plus neutre qui ne viendrait pas heurter l'esthétique du tissu urbain environnant.

Il s'agit d'un problème récurrent de l'intégration d'une architecture d'écriture plus moderne dans un tissu urbain existant. La morphologie architecturale du quartier est particulièrement hétérogène, avec des immeubles haussmanniens, quelques éléments d'architecture industrielle du début du 20<sup>ème</sup> siècle, des résidences importantes constituées d'immeubles des années 70 et des immeubles plus récents tels que ceux décriés par certains riverains. Il est probable que lors de la réalisation des copropriétés des années 70, l'avis de beaucoup des habitants des immeubles anciens était tout aussi négatif. L'acceptation de nouvelles formes d'architecture est également une question de temps, mais elle exige également que les nouvelles constructions respectent le tissu urbain préexistant par sa morphologie architecturale, les éléments de modénature ainsi que l'harmonie des matériaux et des couleurs.

### Avis de la commission d'enquête :

**Sans vouloir rentrer dans un débat pour ou contre l'architecture contemporaine, la commission d'enquête considère que le souhait exprimé par un certains nombres de riverains que le projet d'aménagement soit en harmonie avec le tissu urbain environnant est parfaitement légitime. Dans un quartier déjà relativement hétérogène, il est indispensable qu'il y ait un effort accru de conception architecturale afin que les nouvelles constructions ne soient pas un élément supplémentaire de ce caractère hétérogène, mais au contraire un élément fédérateur d'intégration urbaine tant par leur morphologie que par leur esthétique architecturale.**

### Fractionnement du bâtiment A

Ce point renvoi également au thème n°2 (proposition de variantes) et au thème n°5 (ensoleillement et impact visuel pour certains voisins). De nombreux habitants des 289 - 291 rue Lecourbe (Mmes Viviane Audouin, André Stell, Jubault, Barbiche, Bermond et M. Béthune) et 202-204 rue de la Croix Nivert (Mmes Mireille Brigaudiot et Kenton), relayés par Madame Chantal Garcia présidente du conseil syndical du 289 rue Lecourbe s'inquiètent de l'impact du bâtiment A sur leur cadre de vie, notamment en terme de perte d'ensoleillement et de vues. Certains comme Madame Stell évoquent le fait qu'ils auront le sentiment de vivre « dans un puit ».

Plus largement, cette crainte amène à une critique de la morphologie de ce bâtiment considéré comme une barre type architecture grand ensemble dont l'implantation crée un véritable préjudice à leur cadre de vie.

Ces riverains proposent une architecture différente en fractionnant le bâtiment en plusieurs plots, laissant passer l'air et la lumière. Cette demande se distingue des autres demandes concernant notamment les bâtiments B, C et D où seule la réduction de la hauteur est

sollicitée. Ils proposent également d'augmenter la distance entre le bâtiment et le fond de parcelle.

**Ainsi dans le cadre du procès-verbal de synthèse des observations, la commission d'enquête a été amenée (question n°5) à demander « à la RATP de répondre sur les mesures envisageables de réduction des hauteurs et de fractionnement ou d'aération de la barre A pour laisser passer l'air et la lumière ».**

**Réponse de la RATP :** Elle rappelle que la volumétrie et l'architecture des bâtiments ne sont pas définies à ce jour, mais la RATP propose d'exiger dans le cadre de l'élaboration des fiches de lots qui seront opposables au promoteur, les prescriptions suivantes :

- Aménagements de failles dans la volumétrie laissant passer la lumière ;
- Des halls traversant permettant de dégager des vues depuis la rue vers le cœur d'îlot ;
- Des retraits en attique permettant de diminuer l'impact visuel depuis la rue ;
- Le recours à des matériaux nobles aux teintes claires permettant de réfléchir la lumière ;
- La recherche du meilleur compromis hauteur/épaisseur de bâtiment permettant de préserver l'ensoleillement du cœur d'îlot et les vues des copropriétés voisines ;
- La création d'un espace vert privé en pleine terre de plus de 400m<sup>2</sup> permettant de prolonger visuellement le cœur d'îlot des copropriétés voisines ;
- La construction neuve ne devra pas avoir plus d'impact que les études d'ensoleillement déjà présentées aux riverains.

**Avis de la commission d'enquête :**

**Le bâtiment A tel qu'il est dessiné dans le dossier d'enquête forme effectivement une barre refermant l'espace intérieur à l'arrière des copropriétés des 289-291 rue Lecourbe et 202-204 rue de la Croix Nivert. Des exemples d'une architecture offrant plus de transparences et d'ouvertures existent, sans réellement remettre en cause la densité urbaine recherchée. La commission d'enquête prend acte des engagements formulés par la RATP ci-dessus concernant les 7 prescriptions qui seront opposables au promoteur en matière de volumétrie et d'architecture. Elle regrette néanmoins le dernier point et demande à ce que l'impact du bâtiment A soit réduit par rapport aux études d'ensoleillement déjà présentées aux riverains.**

**Le point suivant devrait permettre aux riverains de contrôler la prise en compte réelle de ces engagements.**

## **Demande à être associé aux concours d'architecture**

Des riverains et notamment Madame Chantal Garcia, présidente du conseil syndical du 289 rue Lecourbe, demandent à être associés aux concours d'architecture qui seront engagés. La mise en place d'une telle participation permettrait de mieux répondre aux préoccupations exprimées dans les deux points précédents. Cette question a déjà été évoquée avec la RATP qui n'écarter pas cette possibilité mais doit en étudier la faisabilité juridique et les modalités pratiques.

**Ainsi dans le cadre du procès-verbal de synthèse des observations, la commission d'enquête a été amenée (dernier point de la question n°6) à demander « que soit confirmé le principe que les riverains puissent donner leur avis préalable aux décisions du jury lors des concours d'architecture qui seront lancés ».**

**Réponse de la RATP :** Elle confirme que le principe de sélection des architectes sera prévu, notamment pour le lot A tel qu'annoncé lors de la réunion publique d'avril 2015. Les modalités d'organisation prévues, restant à valider, sont les suivantes :

- Lancement d'une consultation promoteur avec architecte suivant les prescriptions des fiches de lot tenant compte des remarques des riverains ;

- Un nombre restreint de promoteurs feront une offre financière accompagnée d'une esquisse présentant le projet envisagé ;
- Les panneaux de rendu des candidats seront exposés et accessibles au public qui pourra faire part de ses observations sur registre ;
- Ces observations seront exposées lors du jury dont fera également partie la ville de Paris.

**Avis de la commission d'enquête :**

**La commission d'enquête considère que la mise en place d'une procédure permettant d'associer les riverains pour avis simple aux choix des projets architecturaux élaborés dans le cadre des concours est nécessaire afin d'assurer une meilleure prise en compte de l'intégration des projets dans le tissu urbain existant et une meilleure acceptation par les riverains des projets retenus. La commission prend en conséquence acte de l'engagement de la RATP formulé ci-dessus concernant les modalités de sélection des architectes et considère que ces modalités vont dans le bon sens.**

## **Thème 5 : Ensoleillement et impact visuel pour les riverains**

De nombreuses observations émanent des riverains immédiats du site RATP s'inquiétant de l'impact des projets de constructions sur l'ensoleillement dont ils bénéficient aujourd'hui ainsi que sur les vues dont ils disposent.

Ces questions ont été largement abordées lors des différentes réunions de concertation entre la RATP et les copropriétés riveraines. Dans ce cadre, la RATP a fait établir une série d'héliodons (simulation de tracé en 3D des ombres portées sur les immeubles voisins du projet à différentes heures de la journée et selon les saisons) afin d'objectiver au mieux l'impact des nouvelles constructions.

Cette préoccupation est relayée par le maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement qui d'une manière générale demande de veiller à ce que les hauteurs des nouveaux bâtiments ne contreviennent pas aux conditions d'habitabilité des immeubles voisins. Il rappelle également que la RATP s'était engagée lors des différentes phases de concertation, à apporter des modifications concernant l'abaissement de certaines constructions suite aux demandes des copropriétés et demande que ces demandes disposent de réponses précises.

Selon l'implantation de chacune de ces copropriétés ou immeubles et leur orientation par rapport aux nouveaux bâtiments projetés par la RATP, les impacts ainsi que les éventuelles modifications à envisager sont assez différents et nécessitent des réponses différentes.

**Dans le cadre du compte-rendu de synthèse des observations, la commission d'enquête a demandé à la RATP de répondre sur les mesures envisageables de réduction des hauteurs et de fractionnement ou « d'aération » des barres A, B et D pour laisser passer l'air et la lumière.**

**La réponse de la RATP :** Elle rappelle que la volumétrie et l'architecture des futurs bâtiments n'est pas encore définie pour les lots A, C, D et F. Elle propose d'exiger dans le cadre de l'élaboration des fiches de lots qui seront opposables au promoteur qui sera retenu, des prescriptions en vue du dépôt des permis de construire à venir.

## **Le bâtiment A et son impact sur les copropriétés 289-291 rue Lecourbe et 202-204 rue de la Croix Nivert**

Ce point est également traité en thèmes n°2 et 4.

L'examen des héliodons confirme que l'impact du bâtiment A en matière de d'ensoleillement concerne avant tout les étages bas de la copropriété 289-291 rue Lecourbe. C'est assez logiquement cette copropriété qui s'est majoritairement mobilisée notamment avec la présidente de son conseil syndical pour déplorer l'impact du bâtiment A sur l'ensoleillement de leur copropriété et sur l'effet d'enfermement ressenti (« *nous aurons le sentiment de vivre dans un puits* »).

A la différence des autres demandes de riverains, ces copropriétaires ne se contentent pas de demander une réduction de la hauteur du bâtiment, mais formulent une contre-proposition concernant l'architecture du bâtiment en préconisant de le fractionner par îlots laissant passer la lumière et l'air.

**De ce fait, cette question est traitée par la commission d'enquête au thème 4 (Aspects esthétiques et choix architecturaux).**

## **Les bâtiments A et B et leur impact sur les copropriétés villa Lecourbe**

Ce point est soulevé par des résidents du 299 rue Lecourbe, Mme F. Ganne et M. D. Toit, ainsi que par le président de leur conseil syndical Monsieur Paul Rochette et concerne principalement le bâtiment B accolé à leur mur pignon en bout de l'actuelle impasse villa Lecourbe. Les résidents font valoir deux points.

D'une part leur pignon dispose d'ouvertures qualifiées de jour de souffrance par la RATP mais qui de leur point de vue participent largement à l'éclairage de leurs logements. Ces ouvertures deviendront totalement aveugles avec la réalisation du bâtiment B.

D'autre part la réalisation du bâtiment B ainsi que du bâtiment AME réduira fortement l'ensoleillement de la cour intérieure de leur immeuble.

Interrogée à ce sujet par la commission d'enquête lors des réunions préparatoires, la RATP avait fait valoir qu'elle proposait pour les ouvertures en pignon, soit de créer une courette permettant d'assurer la ventilation des pièces desservies, soit de mettre en place une ventilation mécanique contrôlée qui serait gérée par le propriétaire bailleur du bâtiment B.

Elle fait également valoir qu'elle a modifié la forme du pignon du bâtiment B en forme de sifflet, précisément pour assurer un meilleur ensoleillement de la cour intérieure de leur copropriété.

Elle précise de plus que le bâtiment B a déjà fait l'objet d'un concours en présence des élus de la ville de Paris et de la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement.

### **Avis de la commission d'enquête :**

**Il convient de rappeler que le bénéfice d'une ouverture directe sur une propriété voisine ne constitue pas un droit et ne peut pas être opposé au droit du voisin de construire son immeuble devant la dite ouverture. Les mesures proposées par la RATP pour assurer la ventilation des pièces concernées peuvent être ainsi considérées comme répondant aux obligations de l'aménageur.**

**Par ailleurs les modifications apportées au pignon du bâtiment B réduisent considérablement l'impact négatif sur la luminosité de la cour intérieure de leur copropriété. Quant au bâtiment AME, il reste assez éloigné et son épandage fait qu'il ne devrait pas apporter une dégradation significative de l'ensoleillement de cette cour.**

## **Le bâtiment AME et son impact sur la copropriété 309 – 317 rue Lecourbe**

Cette question a été largement soulevée par les résidents de cette grande copropriété avec notamment un courrier collectif signé par 43 copropriétaires et une intervention du cabinet « Loiselet & Daigremont » syndic. Ainsi, huit personnes ont porté des observations en ce sens



dans le registre (M. Mmes Seitz, Goudermou, Sallavuard, Cambly, Gaube, Janod, Leblanc et Sinault).

Les copropriétaires font valoir que la hauteur du bâtiment AME les privera d'ensoleillement et demandent un abaissement ainsi qu'un plus grand retrait du dernier niveau. Une copropriétaire s'inquiète également de l'impact de la perte d'ensoleillement pour le grand hêtre présent dans leur jardin privatif. Certains copropriétaires considèrent également que la présence de l'AME les privera de vues sur Paris.

Cette question a également été fortement débattue lors des concertations préalables menées par la RATP. Cependant l'examen des héliodons réalisés à cet effet montre que l'impact de perte d'ensoleillement reste assez marginal et ne concerne que les niveaux les plus bas en début de matinée. Par ailleurs la perte d'ensoleillement éventuellement subie par le hêtre est selon le paysagiste missionné par la RATP sans incidence sur son développement.

Il convient également de constater que le bâtiment AME reste d'une hauteur très raisonnable (R+5), loin des possibilités que permettraient le PLU, et respectent la volumétrie générale de la rue Lecourbe alors que la copropriété 309-317 rue Lecourbe culmine à R+12. De plus le dernier niveau de l'AME a déjà été réduit suite aux demandes formulées lors des concertations, et selon la RATP une réduction plus importante de l'AME remettrait en cause la fonctionnalité industrielle de ce bâtiment.

Concernant les vues, il est à noter que l'épannelage des nouveaux bâtiments reste en général plus bas que les constructions existantes tout autour du site (rue Lecourbe et rue de la Croix Nivert notamment) et ne peuvent en conséquence modifier significativement les vues dont bénéficient actuellement cette copropriété.

#### **Avis de la commission d'enquête :**

**La commission constate que la perte d'ensoleillement et de luminosité, comme la réduction des vues pour la copropriété 309-317 rue Lecourbe restent assez marginales et ne constituent pas un trouble anormal de jouissance, elle considère que les modifications déjà apportées par la RATP au bâtiment AME sont satisfaisantes.**

#### **Le bâtiment D et son impact sur le bâtiment de la RIVP et sur la crèche**

L'importance du bâtiment D et la faible distance qui le sépare de l'immeuble RIVP de la Croix Nivert ont amené cinq locataires, Mmes Durand, Ortel, Guillaume, Galanti, Unseld, à formuler des observations déplorant l'impact négatif tant sur l'ensoleillement de leurs logements que sur les vues dont ils bénéficient aujourd'hui. Ils mettent notamment en cause une partie du bâtiment D venant en pignon d'une partie du bâtiment de la RIVP, mais avec une hauteur nettement plus grande, indiquée à 29m. A ces observations s'ajoutent celle de M. Courjon au 33 rue Desnouettes, celle de Mme Guemar au 1 rue du Hameau ainsi que l'intervention de M. Dubois du 219 rue de la Croix Nivert lors de la réunion publique.

Ces résidents déplorent également la quasi absence de concertation entre la RATP et les résidents de la RIVP sur ce projet d'aménagement, expliquant une moindre mobilisation des locataires.

D'autres riverains mettent également en cause l'impact du bâtiment D sur la luminosité et le cadre de vie de la crèche. Ce dernier point fait l'objet d'une analyse spécifique dans le thème n°7 relatif à la crèche.

Les résidents de la RIVP comme les parents d'enfants de la crèche demandent à ce que l'épannelage du bâtiment D soit reconsidéré en réduisant les hauteurs du bâtiment.

Il convient effectivement de constater que le bâtiment D tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête vient créer une barre assez haute (jusqu'à 29m) implantée à faible distance au sud du bâtiment de la RIVP. Son impact en terme d'ensoleillement (qui n'a pas fait l'objet d'un héliodons) et de vue, est indéniable.

Par contre, compte tenu de la distance et de la présence actuelle des bâtiments RIVP, l'impact sur les autres résidences (33 rue Desnouettes, 1 rue du Hameau et 219 rue de la Croix Nivert) ne devrait pas être significatif.

**Comme rappelé ci-dessus, la commission d'enquête a demandé à la RATP dans le cadre du compte-rendu de synthèse des observations, de répondre sur les mesures envisageables de réduction des hauteurs et de fractionnement ou « d'aération » des barres A, B et D pour laisser passer l'air et la lumière.**

**La réponse de la RATP concernant le bâtiment D :** Elle a rappelé que la volumétrie et l'architecture des futurs bâtiments n'est pas encore définie pour ces lots notamment pour le bâtiment D qui doit être réalisé en 2<sup>nd</sup> phase. Elle propose d'exiger dans le cadre de l'élaboration des fiches de lots qui seront opposables au promoteur qui sera retenu, des prescriptions en vue du dépôt des permis de construire à venir.

Elle indique surtout que le gabarit enveloppe du lot D est en cours de révision afin d'harmoniser les volumes et l'entrée du site au carrefour Desnouettes / Croix Nivert. Cette révision est travaillée en partenariat avec l'Architecte des Bâtiments de France et la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement, en tenant compte des impératifs industriels de la RATP et des objectifs de création de logements de la ville de Paris.

D'ores et déjà, il est prévu : une venelle piétonne et paysagère de 4 à 9m de largeur en limite séparative créant un espace ouvert et végétalisé ; une réduction de l'enveloppe par rapport aux volumes présentés jusque-là ; des retraits en attique pour diminuer l'impact du bâtiment ; un retrait de 8m pour garantir la sécurité de la crèche. De plus il sera présenté des études d'ensoleillement aux locataires de la RIVP.

**Avis de la commission d'enquête :**

**La commission constate qu'une première modification de l'épannelage du bâtiment D en vue de réduire l'impact sur la luminosité de la crèche a permis de d'obtenir un avis favorable de la DFPE de la ville de Paris. L'annonce par la RATP d'une révision du projet de l'entrée du site au carrefour Desnouettes / Croix Nivert et en conséquence de l'implantation et de la morphologie du bâtiment D devrait aller dans le bon sens si elle prend en compte l'impact réel du bâtiment D sur le cadre de vie des locataires de la RIVP.**

**Le bâtiment C et son impact sur la copropriété 309 – 317 rue Lecourbe**

Trois observations de copropriétaires du 313 rue Lecourbe, M. et Mme Levy, M. Leblanc et Mme Sinault, expriment leur inquiétude concernant la hauteur du bâtiment C qui culmine à 35m et fermera la vue dont bénéficie aujourd'hui quelques logements de leur résidence sur la Tour Eiffel. Ils font valoir que cela aura une influence sur la valeur patrimoniale de leur bien.

Il convient néanmoins de constater que dans le dossier d'enquête publique, le bâtiment C est pour l'essentiel de sa surface prévu avec une hauteur de 24m en continuité avec les immeubles existants autour de la villa Lecourbe. Seule une petite partie du bâtiment atteint 35m en vue d'habiller le pignon du bâtiment R+12 de la copropriété 309-317 sur la rue Lecourbe. Cette disposition est en tout état de cause la stricte application de l'article UG 11.1 du PLU de Paris, mesure destinée à « éviter de créer ou de laisser à découvert des murs pignons ».

**Avis de la commission d'enquête :**

**L'habillage du pignon existant par une construction nouvelle tel qu'elle est imposée par le PLU de Paris et appliquée dans le cas présent au bâtiment C, est une mesure logique de recherche de continuité du paysage urbain parisien. Elle est de toute manière imposée règlementairement.**

**Si la hauteur de 35m peut sembler importante au regard du reste des programmes prévus sur le site, il convient de rappeler que cela est uniquement dû à la hauteur du pignon existant du bâtiment R+12 de la copropriété des 309-317 rue Lecourbe.**

**Avis global de la commission sur les questions d'ensoleillement et d'impact visuel du projet :**

**La commission considère qu'aucun des impacts invoqués ne peut être constitutif d'un trouble anormal de jouissance. Toutefois, en ce qui concerne les bâtiments A et D dont l'impact reste néanmoins important, elle prend acte des engagements formulés par la RATP dans ses réponses à la commission, engagements qui visent à une meilleure prise en compte du respect du cadre de vie des riverains en particulier dans le cadre des fiches de lots opposables au promoteur ainsi que par la révision de l'enveloppe du bâtiment D. La commission recommande que ces engagements soient formalisés et que leur mise en œuvre fasse l'objet d'un contrôle des riverains dans le cadre des**

**concertations qui devront être maintenues tout au long de l'élaboration et de la réalisation des projets. La participation des riverains pour avis préalable aux concours pour la désignation des concepteurs (tel que traité dans le cadre du thème 4) est à cet égard un élément essentiel.**

**Thème 6 : Voie nouvelle.** Gène apportée à la circulation, problèmes de voirie, sens de circulation, passage à proximité de la crèche, accès au site.

L'une des composantes du projet d'aménagement des ateliers Vaugirard de la RATP est la création d'une voie nouvelle à partir de l'impasse Théodore Deck pour rejoindre la rue Lecourbe. Cette rue sera rétrocédée à la ville de Paris.

Treize observations du public mentionnent cette voie nouvelle.

Ainsi son existence est mise en cause par M et Mme Bismuth, M et Mme Travaillé et M Gomont. Mme Zegnani demande à ce qu'elle soit décalée.

L'impact de cette voie nouvelle est décrit :

- Soit dans son aspect sécuritaire ; sécurité des enfants de la crèche, (M et Mme Bismuth, M et Mme Travaillé, Mme Viaux, Mme Zegnani, M Hadjeb, Mme Le Clément de Saint Marcq), sécurité d'accès au Theo Théâtre (M Goujon), sécurité suscitée par la voie en tant que telle pour les piétons ou les vélos (Mme Portier, Mme Unseld).
- Soit par le trafic généré et notamment le passage de camions : nuisances sonores (M et Mme Bismuth, M et Mme Travaillé, Mme Viaux, Mme Portier, Mme Zegnani, M. Goujon). Il faut établir des bornes rétractables (M. Henry), prévoir une liaison verte pour les piétons ou un passage piéton propre et calme (Mme Unseld), privilégier les déplacements doux (M. Goujon), réduire l'impact de l'accès aux ateliers (M. Henry), demander la modification de cet accès (M. Wilson) et trouver des solutions alternatives pour la circulation (M. Gillet).

La commission analyse donc en trois points les observations liées à la voie nouvelle :

**1°/ L'existence de la voie nouvelle**

Par principe d'urbanisme, la ville de Paris dès qu'elle en a l'occasion, essaie de désenclaver les parcelles importantes et de créer de nouvelles voies.

Lorsque la RATP a commencé l'étude de son projet d'aménagement, la ville de Paris a très naturellement suggéré la création d'une nouvelle rue qui permet de diviser physiquement la parcelle de 23 000m<sup>2</sup>, de relier deux impasses existantes et de nouveaux immeubles, de faire passer l'ensemble des réseaux avec la bonne gestion publique comme d'assurer une meilleure desserte des services publics. (cf réunion de la commission avec la direction de l'Urbanisme, annexe n°15).

Par contre la commission ne relève aucune obligation de création de nouvelle voie qui soit retenu dans le PLU de la ville de Paris.

La RATP, propriétaire de son terrain, pourrait parfaitement envisager une voie privée, ou plusieurs, délimitant différentes parcelles où s'adosseraient des constructions moins uniformes. L'impasse Théodore Deck pourrait être conservée et un tout autre aménagement pourrait voir le jour.

Mais les contraintes industrielles qui sont l'essence même du projet nécessitent la conservation d'une grande partie du terrain en rez-de-chaussée avec des possibilités d'évitement dues aux voies ferrées et au tunnel de raccordement au métro, coté rue Desnouettes.

La commission prend en compte que de nombreuses possibilités d'aménagement ont déjà été étudiées et que la création de la voie nouvelle en l'état semble s'inscrire dans une logique urbanistique. Elle assure également la mobilité des travailleurs et des riverains.

Elle n'est donc pas remise en question.

En revanche l'influence de cette rue agit sur le voisinage, tant du fait du trafic généré que des problèmes de sécurité en découlant.

## 2°/ La sécurité

De nombreuses observations du public ont trait à la sécurité. Tout d'abord la sécurisation de l'entrée de la crèche sera refaite (cf supra – Thème 7) dans de bonnes conditions pour s'adapter à la nouvelle situation.

Quant à la sécurité due à la circulation, l'étude d'impact montre que l'accès des parents à la crèche se fait essentiellement à pied. Il a été demandé et accepté des trottoirs plus larges au droit de la crèche (largeur de 3,5m équipée de barrières).

La RATP, après les échanges avec les services de la ville de Paris, fait état d'une affectation envisagée en zone 30km/h pour la voie.

La commission se prononce pour cette zone 30 et l'encourage. En effet en baissant la vitesse maximale autorisée, on favorise les circulations douces, très réclamées, et surtout piétonnières.

Par ailleurs l'aménagement de la voie nouvelle suivra la réglementation parisienne, ce qui donne toute garantie de sécurité.

Des passages piétons adaptés et des ralentisseurs seront réalisés.

Les vélos auront un stationnement particulier. On notera que la rue est prévue à sens unique de la rue Lecourbe à la rue de la Croix-Nivert, elle est donc moins contraignante à traverser. Toutefois Il existe un contresens cyclable (cf direction de la voirie et des Déplacements).

### **Avis de la commission d'enquête :**

**La commission attend la réalisation de l'objectif annoncé de la charte de développement durable : « aménager un espace public apaisé autour de la nouvelle voie ».**

## 3°/ Le trafic

Outre l'évident dérangement causé par les camions et divers acheminements à l'occasion du chantier (cf infra), l'ouverture d'une voie nouvelle entrainera un nouveau trafic d'exploitation.

Le public l'a remarqué et met en avant les nuisances sonores, la pollution, l'importance de la circulation et surtout avec la proximité d'un espace industriel, la peur d'un passage important de camions.

D'après l'étude de circulation effectuée en novembre 2014, le programme d'aménagement aurait un impact marginal sur les trafics moyens journaliers du secteur d'étude (+2%) et le trafic supplémentaire généré sur la voie nouvelle devrait être absorbé par les voiries et sans modification des carrefours. La direction de la voirie et des déplacements de la ville de Paris paraît satisfaite dans son avis du 27 juillet 2015.

Dès lors, il ne semble pas nécessaire d'envisager par exemple des bornes rétractables qui perturberaient plutôt la circulation.

La RATP assure que le trafic des camions ne devrait pas évoluer par rapport à celui existant et assure que les activités industrielles futures seront plus « légères » qu'actuellement. Il n'y aurait donc pas lieu à cet égard de remettre en cause l'emplacement de l'accès au site industriel même si on pourrait envisager deux autres entrées, l'une rue Desnouettes et l'autre rue Lecourbe, pouvant aider à une meilleure fluidité générale .

Par ailleurs la commission constate que les entrées des parkings sont proches de la rue Lecourbe ; il pourrait être pertinent de prévoir un double sens pour ces liaisons dans l'ancienne impasse Lecourbe, cependant la Mairie de Paris préfère maintenir le sens unique.

En réponse au procès verbal de synthèse élaboré par la commission, la RATP envisage de déconcentrer les flux envisagés sur la voie nouvelle et ce en déplaçant notamment la zone déchets des ateliers initialement prévue derrière la crèche pour la reporter le long de la voie pompiers de l'AME et desservie par la rue Lecourbe.

**Avis de la commission d'enquête :**

A l'issue de l'enquête publique, la commission reconnaît les efforts faits par la RATP, pour limiter le trafic et la circulation de son fait sur la voie nouvelle.

Par ailleurs, la commission pose la question de l'impact des 110 parkings réalisés en sous sol dans la phase 2 du projet.

Compte tenu du maintien ou non de la porte d'entrée actuelle du site à l'angle Desnouettes/Croix Nivert, il se pourrait dans le futur que ces parkings se retrouvent avec une entrée sur la voie nouvelle.

Dans ce cas l'étude de trafic ne serait plus d'actualité, pas plus que la sécurité à l'entrée de la crèche.

Aussi, la commission recommande une extrême vigilance dans le développement de la phase 2 du projet qui n'est pas encore assez avancé et dont les répercussions peuvent entacher l'impact sur l'environnement du projet.

Dans ce contexte, la commission propose à la RATP de s'accorder très en amont avec le comité de pilotage de suivi du projet.

**Thème 7 : Crèche.** Demandes d'aménagements à l'entrée du site et en phase provisoire à l'entrée du chantier,

Il apparaît dans les registres de l'enquête, dans les courriers reçus et à l'occasion de la réunion publique que la cohabitation de la crèche existante depuis deux ans impasse Théodore Deck et du projet d'aménagement de la RATP présente des difficultés.

Ainsi, nous relevons dix sept observations et/ou courriers relatifs à la crèche qui posent plusieurs types de questions :

**1°/ Sécurité de l'accès.**

M et Mme Bismuth, M et Mme Travaillé, Mme Viaux, Mme Morant, Mme Zegnani, directrice de la crèche, M Hadjeb, Mme Le Clément de Saint Marcq, présidente des parents de la crèche... Tous se sont mobilisés pour dénoncer dans le projet la remise en cause de l'accès actuel à la crèche et sa sécurisation. Le public insiste : la voie nouvelle devra être aménagée pour sécuriser l'accès de la crèche. Comment préserver la sécurité des enfants qui est aujourd'hui parfaite ? L'ouverture de l'impasse fait peur.

L'autorité environnementale a demandé à la RATP de préciser le fonctionnement de l'accès sécurisé concernant la crèche et notamment pendant les travaux. En réponse la RATP a prévu un nouvel accès sécurisé et une porte d'évacuation de secours.

La commission comprend que le chamboulement dû au projet d'aménagement entraîne des complications et des habitudes différentes dans le fonctionnement de la crèche.

Pour ce faire la commission a visité la crèche et s'est rendu compte des possibilités de sécurisation d'accès in situ sans que la crèche ne soit trop affectée.

La RATP est très attentive à ce sujet et la sécurisation de l'accès de la crèche sera réalisée en harmonie avec la direction de la petite enfance. En revanche la RATP et la ville de Paris excluent tout changement de position de l'entrée de la crèche (cf annexe n°21).

**Avis de la commission d'enquête :**

**Pendant le chantier, les mesures adéquates de sécurité d'accès seront prises par le maître d'ouvrage et il sera du ressort du comité de pilotage de veiller à leur bonne application.**

## **2°/ Nuisances sonores dues au chantier et à la circulation sur la voie nouvelle**

Les mêmes requérants auxquels s'ajoutent Mme Starkloff, M. et Mme Lachkar, M. Goujon, M. et Mme Crouzet, M. et Mme Monchy, D.Gillet, Mme Eeckhout, s'inquiètent de l'impact du projet sur la tranquillité et l'environnement des enfants. Le dortoir des bébés est situé le long de la voie nouvelle. Les bruits des camions pendant le chantier et ensuite de la circulation sont à prendre en compte. Le jardin de la crèche aujourd'hui au calme ne le sera plus. Un mur anti bruits est vivement demandé et un écran anti poussière pour préserver de la pollution atmosphérique. Des aménagements d'horaires de trafic sont requis et même le décalage de la voie nouvelle.

La RATP propose un mur plein de 3 mètres de hauteur en limite de voirie. Par ailleurs, les démolitions des bâtiments au droit de la crèche auront lieu pendant les vacances de l'été 2016.

La commission a pris en compte les difficultés liées au bruit pour les enfants. Il apparaît par exemple que le dortoir des bébés pourrait peut-être se placer ailleurs qu'au droit de la voie nouvelle, mais a contrario la vitesse est limitée à 30KM/H dans la rue future et plusieurs ralentisseurs contribuent à une circulation limitée.

La question des camions accédant ultérieurement au site de la RATP ne se pose pas vraiment (cf annexe n°21). En outre, la zone de déchets située en bordure de crèche va être déplacée, ce qui réduira encore le trafic au voisinage de la crèche.

Enfin la RATP, après interrogation de la ville de Paris, précise que le bâtiment de la crèche a été livré en 2013 avec une certification environnementale garantissant une très bonne qualité de construction et d'isolation acoustique (double vitrage notamment).

### **Avis de la commission d'enquête :**

**La commission prend acte que les nuisances sonores futures ont été traitées au mieux pour les enfants de la crèche.**

## **3°/Perte du jardin pédagogique et perte d'ensoleillement**

En plus des précédents, Mme Guillaume, Mme Galanti et Mme Guemar dénoncent la perte d'ensoleillement dans le jardin de la crèche et la perte en surface d'une partie du jardin qui deviendra une rue avec l'ouverture de l'impasse Théodore Deck.

La perte d'ensoleillement est essentiellement due à la hauteur prévue du bâtiment D. Le risque de jets d'objets est relevé.

La réunion publique du 6 octobre a été également l'occasion d'échanges à propos du jardin annexé. Ainsi le public apprend de la RATP que la partie représentant 370m<sup>2</sup> de terrain avait été confiée temporairement à la crèche, ce qui ressort des documents fournis dans le dossier d'enquête publique.

Par délibération du 17 décembre 2014, le conseil de Paris a adopté le principe de déclassement des 370 m<sup>2</sup> en cause, appartenant à la ville de Paris, pour que la RATP puisse déposer son permis d'aménager. Une délibération à l'unanimité du conseil d'arrondissement du 15ème avait été prise en ce sens le 1er décembre 2014.

Dans l'exposé des motifs du projet de délibération de la ville de Paris, il est bien mentionné que « dès son installation dans cet immeuble, il avait été porté à la connaissance de la crèche que la jouissance de la partie de volume dévolue à cette extension du jardin n'était que provisoire ».

Ainsi le jardin « retiré » à la crèche pour les besoins du projet n'était bien en réalité qu'un terrain confié temporairement. Il est regrettable que ni la directrice ni les parents n'aient été averti de ce fait préalablement ce qui aurait suscité moins d'émotion.

La direction des Familles et de la Petite Enfance le 7 mai 2015 donne un avis défavorable au projet, « sauf à prévoir un épannelage du bâtiment D ». Il s'agit de la perte d'ensoleillement de la cour. Après remise d'éléments complémentaires par la RATP le 28 septembre 2015, la

direction des Familles formule un nouvel avis favorable au projet : les hauteurs des bâtiments situés le long du jardin de la crèche ont été revues à la baisse passant d'un R+7 à R+2/R+4 au droit du jardin ; L'impact sur l'ensoleillement de la cour est suffisant.

La commission constate que la question de la perte d'ensoleillement a été réglée de façon satisfaisante.

Elle relève par ailleurs qu'il avait été prévu dès l'origine de la crèche que son « jardin pédagogique » risquait de disparaître dans le cadre de l'aménagement des ateliers de la RATP.

Toutefois, la satisfaction des parents d'enfants vis à vis de cet équipement tout neuf ainsi que nombre d'interpellations du public ont conduit la commission d'enquête, après avoir visité la crèche, à demander à la RATP d'étudier de nouvelles propositions qu'elle lui a suggérées.

Il en ressort, d'après les réponses apportées par la RATP le 4 décembre 2015 à la commission que :

Après avoir interrogé la direction des Familles et de la Petite Enfance, la RATP s'engage à réimplanter 56m<sup>2</sup> de jardin perdu par la crèche en cœur d'îlot des logements de la RIVP (cf annexe n°21), soit de l'autre côté de la crèche par rapport à la voie nouvelle. De même, le point de regroupement en cas d'évacuation incendie serait relocalisé du côté des logements de la RIVP.

**Avis de la commission d'enquête :**

**La commission d'enquête est satisfaite que la RATP ait pu modifier son projet vis à vis de la crèche d'une part en réduisant les hauteurs prévues du bâtiment D ce qui assure un ensoleillement correct à la crèche et d'autre part en retrouvant un autre bout de jardin pour les enfants.**

## **Thème 8 : Protection de l'environnement :**

- # Absorption et stockage de l'eau de pluie par la végétalisation en toiture
- # Demande d'espace vert public accessible au niveau du sol
- # Demande de limitation du bruit (sur site RATP et sur voirie)

Le dossier d'enquête publique pour la demande de permis d'aménager donne une large importance à l'étude d'impact sur l'environnement, chose normale puisqu'il en est directement le fruit.

Dans cette rubrique nous ne reprendrons pas cette étude mais les points concernant la protection de l'environnement qui ont été mis en exergue par les observations du public, au nombre de dix neuf, et que nous pouvons répartir en trois paragraphes différents :

La végétalisation en toiture

La demande d'espace vert public au niveau du sol

La limitation du bruit

### **1°/ la Végétalisation en toiture**

Dans son opération de restructuration des ateliers sur le site de Vaugirard, la RATP s'est efforcé de « placer le végétal au cœur du projet ».

Il s'agit de créer des toitures végétalisées et des jardins terrasses permettant notamment de gérer les eaux pluviales pour protéger les territoires en aval du site contre les inondations et la saturation des réseaux d'eau de la ville de Paris. La pérennité et la qualité des plantations est garantie par des épaisseurs de terre de 25 à 60 centimètres.

Plus d'un hectare sera ainsi occupé par des toitures terrasses végétalisées avec des plantations à feuillage persistant demandant un faible entretien.

La biodiversité du site sera assurée par des plantes mellifères et fruitières, avec des floraisons tout au long de l'année.

Le paysage urbain s'en trouve agrémenté.

Sept observations du public ont trait à cette rubrique :

Madame Jubault au 289 rue Lecourbe déclare que la végétalisation ne sera visible que des étages supérieurs, madame Sinault, 313 rue Lecourbe, considère qu'elle ne sera pas du tout visible et dans le même ordre d'idée madame Gaube pour les copropriétaires des 309 à 317 rue Lecourbe, réclame que les façades soient également végétalisées. De son côté, le syndicat des copropriétaires du 291 rue Lecourbe écrit son désaccord pour les façades végétalisées à cause de l'humidité et des insectes.

Monsieur Calvarese, lui, relève que le projet règlera les nuisances visuelles.

Monsieur Michel Henry au 6 rue Lacretelle demande des précisions sur les coûts d'exploitation des végétalisations ainsi qu'un plan paysagé. Il remarque le manque de plantation en pleine terre.

Enfin, le courrier de monsieur Philippe Goujon, député-maire, demande davantage de végétalisation sur le site et la création de jardins partagés. Cette dernière demande existe également dans le courrier de madame Chantal Garcia, représentante de copropriétaires du 289 rue Lecourbe. Pour sa part, madame Guemar, 1 rue du Hameau, préfère des espaces verts plutôt que des murs verts.

Au vu de ces remarques, la commission retient quatre points :

**La visibilité des toitures et jardins terrasses** est réduite depuis les rez-de-chaussée et les premiers étages. Cependant, le projet retient des végétalisations au-dessus des ateliers restructurés tant celui de l'AME, à partir de 7,5 mètres de hauteur, dans la phase 1 que celui de l'AMT, à partir de 9 mètres de haut dans la phase 2.

Bien entendu, ces plantations ne seront pas vues par l'ensemble du voisinage mais pour le moins depuis les constructions nouvelles à venir et d'une partie des copropriétés voisines.

La question de murs végétalisés reste posée et pourrait au gré du maître d'ouvrage et/ou du promoteur voir le jour opportunément sur la face nord du bâtiment A par exemple comme solution de substitution pour abaisser le caractère très minéral du bâtiment bien que, pour le moment, le syndicat des copropriétaires du 291, rue Lecourbe n'y est pas favorable.

Il est certain que la végétalisation des toitures représente un plus pour l'aménagement de la parcelle et respecte les objectifs du SDAGE dans la réduction du risque des inondations et la préservation de la biodiversité. Le stockage des eaux pluviales est retenu pour une **bonne gestion de l'eau**. En plus des toitures végétalisées, le recyclage des eaux pluviales servira à l'arrosage des espaces verts de l'îlot et à certains usages intérieurs aux bâtiments. Elle est également de nature à limiter l'effet de chaleur urbain.

La RATP précise que **les végétalisations seront « autonomes »** et demanderont un faible entretien avec peu de feuilles mortes en automne. Le coût d'exploitation est pour l'heure méconnu et la commission pense que le comité de pilotage devra participer à la détermination des projets de plans paysagés.

On distingue deux types de toitures végétalisées ; la végétalisation sur les toits des immeubles avec une couche de terre réduite, environ 25 centimètres et du même coup des plantations plus « légères » et donc moins en adéquation avec la notion d'espace vert et puis des « jardins terrasses », avec une couche de terre allant jusqu'à 60 centimètres, où une végétation arbustive est plus concevable.

Cette deuxième catégorie sera celle retenue pour les toitures au dessus des ateliers donc moins hautes et plus visibles.

La commission demande s'il est envisageable de prévoir une plus grande épaisseur de terre sur le haut des immeubles, ce qui engendrera un surcout ?

Par ailleurs, **la création de jardins partagés** est proposée par le maire du 15ème et par le public en laissant aux occupants de l'immeuble la possibilité d'accéder aux terrasses plantées ?

Des difficultés de sécurité existent sans être insurmontables.



Ils ne pourraient exister dans le projet actuel que sur la toiture des ateliers (avec une bonne épaisseur de terre).

Ce type de jardin existe déjà dans Paris avec beaucoup de succès ; il s'agit d'autoriser des associations ou des personnes privées répertoriées à cultiver un espace sur les toitures terrasses sous la forme de jardin d'agrément, permettant une micro culture vivrière d'auto consommation ou d'agrément.

La RATP y réfléchit pour organiser la chose au mieux, en bonne harmonie avec l'exploitation industrielle, et l'a déclaré à l'occasion de la réunion publique.

Dans ses réponses au PV de synthèse (cf annexe n°21), la RATP fait part de « *deux études de faisabilité en cours pour l'aménagement de jardins potagers sur le toit du lot B et de l'AME, avec des dispositifs de contrôle d'accès pour des raisons de sécurité et de sureté du site industriel* ».

**Avis de la commission d'enquête :**

**Elle constate que le public a donné peu d'avis sur les toitures végétalisées en considérant qu'il s'agit d'un pis-aller, la question étant celle de la réalisation d'espaces verts au sol.**

**La commission considère néanmoins que ces toitures végétalisées ont le mérite d'exister et sont bénéfiques pour le projet ; elle recommande à la RATP d'étudier les possibilités de jardins partagés pour en faire profiter le maximum de résidents.**

## **2°/ La demande d'espace vert au niveau du sol**

La commission observe une vraie requête de la part du public qui souhaiterait que, sur une parcelle de plus de deux hectares, une partie puisse être transformée en espace vert public et pour le moins bénéficier d'un espace de respiration en opposition avec la densité importante prévue sur le terrain.

Onze observations écrites portent sur la volonté d'espace vert :

Madame Audouin, madame Jubault et madame Barbiche, toutes au 289 rue Lecourbe, s'inquiètent du manque d'espaces verts dans le projet. Madame Sinault, 313 rue Lecourbe observe la même chose.

Monsieur et madame Barbiche reprennent par courrier la demande d'un jardin public dans l'opération.

Monsieur Henry, 6 rue Lacretelle, réclame dans son courrier la réduction de moitié du projet immobilier pour créer plus d'espaces verts.

Madame Galanti, 220 rue de La Croix Nivert, relève aussi l'absence d'espaces verts comme madame Guemar ; Monsieur le maire de son côté aimerait une voie piétonne végétalisée (cf phase 2 du projet).

Enfin, madame Garcia, présidente du conseil syndical et regroupant des copropriétaires du 289 rue Lecourbe demande non seulement les jardins partagés (cf supra) mais aussi la réalisation d'un jardin public assorti de terrains d'éducation physique et de pétanque...

La commission enregistre ainsi une forte demande de verdure et constate l'importance d'un environnement végétal.

La RATP a des contraintes d'organisation au sol pour restructurer son outil industriel. Elle réalise une opération immobilière pour se soulager financièrement en construisant en grande partie au dessus de ses futurs ateliers rénovés. La seule possibilité réelle de trouver de l'espace eût été en lieu et place de la voie nouvelle mais alors aucun désenclavement n'est possible et ce serait en contradiction avec les objectifs et prescriptions du plan local d'urbanisme.

En fait le maître d'ouvrage n'a pas d'obligation d'espace vert.

La réponse apportée aux exigences de voisinage a été la végétalisation des toitures et la RATP ne peut pas envisager un véritable espace vert ou jardin public sans remettre en cause l'objet même de son opération de restructuration industrielle.

La commission relève les desiderata du voisinage et les contraintes de la RATP.

Tout d'abord l'urbanisme de la ville de Paris n'a rien prévu de particulier en matière d'espace vert sur ce terrain.

Il existe à proximité immédiate le square du clos des Feuquières, Espace Boisé Classé et de l'autre côté du terrain, rue Desnouettes, un Espace Vert Protégé de 3050m².

Cependant, le terrain se situe d'après le PLU dans un secteur de mise en valeur du végétal et l'article UG13.1 mentionne des obligations en matière de réalisations d'espaces libres.

Il n'est donc pas inopportun de réfléchir à trouver un espace de détente, planté, qui, même contraint, donnerait au projet une respiration dans ce nouvel environnement assez minéral.

La commission pense que plusieurs arbres en pleine terre en plus des quelques-uns prévus sur la voie nouvelle offrirait une humanisation accrue au projet et lui conférerait une vraie qualité.

Ainsi la commission recommande à la RATP de réfléchir à l'aménagement d'un espace vert centralisé, constitué par exemple d'un massif, de deux bancs publics et de quelques arbres.

Cette demande d'espace de respiration a été formulée par la commission à la RATP dans son procès verbal de synthèse.

En réponse, la RATP a étudié la possibilité de libérer une partie du jardin privatif prévu au nord du bâtiment A, mais l'exiguïté du terrain et les contraintes de gestion ne permettrait pas de réaliser un tel jardin public.

Par ailleurs, la RATP met en exergue comme lieu de rencontre et de passage le cheminement piéton privé et paysagé, accessible en journée, reliant la voie nouvelle au carrefour Croix Nivert/Desnouettes, prévu en phase 2.

La commission constate que les principes d'aménagement sont déterminés pour cette phase 2 mais que la réalité des réalisations est encore bien lointaine.

#### **Avis de la commission :**

**La commission reconnaît que la RATP a répondu à sa proposition. Cependant, d'autres solutions pourraient être étudiées (réduction du jardin de la structure multi accueil, passages plantés en rez-de-chaussée de l'immeuble A...)**

### **3°/ La limitation du bruit**

En l'occurrence, il n'est plus question ni des bruits susceptibles d'affecter la crèche, ni de ceux liés au chantier mais tout simplement des nuisances sonores nouvelles dues au projet d'aménagement et de la cohabitation entre les ateliers industriels et les habitations.

Sept observations sont mentionnées sur les registres :

Monsieur Bredas et madame Ganne, 299 rue Lecourbe se plaignent de vibrations dues au matériel roulant.

Quatre copropriétaires (MM et Mmes Seitz, Goudermou, Sallavard, Cambly) du 313 rue Lecourbe relèvent que l'ouverture de la façade du rez-de-chaussée de l'Atelier de Maintenance des Equipements va créer des nuisances sonores. Madame Portier du même immeuble s'en plaint également dans une autre observation. Enfin, le syndic du 313 rue Lecourbe le remarque explicitement dans son courrier.

Pour sa part, monsieur Calvarese pense que le projet réduira les nuisances acoustiques.

Monsieur Henry soulève la question du bruit en général et monsieur Goujon celle de l'insonorisation des logements au dessus des ateliers.

L'autorité environnementale recommande dans son avis, de préciser les seuils acoustiques et vibratoires applicables aux logements et bureaux prévus sur le site et d'assurer des niveaux inférieurs ou équivalents aux seuils applicables aux bâtiments voisins ainsi que de mettre en œuvre un suivi des impacts acoustiques et vibratoires du projet avec mise à disposition au public des résultats du suivi.

En réponse, la RATP rappelle tout d'abord qu'un acousticien sera intégré à l'équipe de conception des ouvrages et que seront appliqués nombres de principes généraux comme la désolidarisation structurelle des ouvrages, des plots anti vibratiles...et d'autres moyens parfaitement décrits dans le dossier.

*La crainte des nuisances sonores de l'AME par sa façade.*

Dans un premier temps, celui des travaux, viendront des effets comme les vibrations dues à la démolition et à la circulation des engins. Des microfissures peuvent apparaître et des enregistreurs sismiques permettent des alertes.

A terme, à l'intérieur du site du projet, les niveaux vibratoires ne généreront pas de perception tactile dérangeante.

Sur le point requis du rez-de-chaussée en façade, la RATP ne répond pas de façon spécifique. Il s'agit de façades vitrées en partie haute, sauf sur les voies tiroirs où elles sont maçonnées. Les châssis vitrés seront fixes et présenteront un degré d'isolation acoustique élevé. En outre des panneaux au plafond assurent l'absorption acoustique.

*Le bruit et la cohabitation logements /ateliers RATP*

L'étude d'impact reprend l'ensemble des notions d'acoustique et le contexte réglementaire et surtout, elle met en exergue l'étude acoustique réalisée.

Actuellement le niveau de pression acoustique ne dépasse pas les limites réglementaires. D'après l'étude, le projet d'aménagement est cohérent avec les prescriptions réglementaires en matière de bruit dans l'environnement (par exemple un niveau sonore inférieur à 14dB dans les logements). La certification de Haute Qualité Environnementale a des objectifs acoustiques performants.

La cohabitation d'un atelier industriel avec des logements constitue un enjeu de santé publique.

Les futurs bâtiments seront posés sur des boîtes à ressorts, avec désolidarisation des bâtiments. Par ailleurs les équipements des ateliers seront équipés de complexe vitrés performants et les éléments en façade opaque seront en béton d'au moins quinze centimètres.

La RATP assure la réalisation de traitement acoustique et anti vibratoire adapté avec nombre de dispositions particulières en plus du respect de la législation des installations classées.

Son objectif est la baisse du niveau sonore du site

Un suivi des plaintes potentielles sera mis en place.

**Avis de la commission d'enquête :**

**Il apparaît que dans le domaine du bruit, la RATP a parfaitement conscience des enjeux. Les normes strictes sont respectées. Elle s'efforcera de tout faire pour limiter au maximum les nuisances sonores qui devraient sans doute à terme être moindres que celles existantes actuellement.**

**En conclusion du thème 8 relatif à l'environnement, la commission recommande la mise au profit du public le plus large, de jardins partagés et la réalisation d'un petit espace vert public de « détente et respiration ».**

## **Thème 9      Durée du projet, nuisances du chantier**

Le public critique la durée importante de l'opération RATP Vaugirard qui provoquera des nuisances au quartier pendant une dizaine d'années

En effet, dans le projet présenté à l'enquête publique, les travaux s'organisent en trois phases :

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.

Mr BREDAS et Mme F. GANNE demandent une expertise de leurs logements avant travaux pour surveiller la future apparition de désordres, de même que Mr P. ROCHETTE, le Cabinet LOISELET DAIGREMONT et Mr J. BETHUNE chacun au nom de sa copropriété.

Mr et Mme TRAVAILLE, Mme MORANT, Mme GALANTI, Mr Philippe GOUJON, Mme Le Clement de SAINT MARCQ, Mr J.M. JANOD, Mme ORTEL, Mr J. BETHUNE, Mme F. GANNE et Mr D. TOIT par leurs observations écrites ainsi que Mr J.F. BIZET en réunion publique ont demandé des mesures pour limiter les nuisances.

Il s'agit de limiter les horaires de travail, de modifier les accès de chantier prévus au dossier et de mettre en place un comité de pilotage en phase chantier, regroupant des représentants des habitants avec les acteurs de la maîtrise d'ouvrage et des entreprises et ayant pouvoir pour agir sur l'organisation du chantier.

D'une façon générale le public s'étonne et déplore la dizaine d'années pendant lesquelles le quartier sera perturbé et demande une contraction du planning de l'opération. Il est aussi demandé des précisions sur l'organisation de la phase 2, peu détaillée dans l'étude d'impact. C'est le cas de Mme GANNE, Mr TOIT, Mr WILSON, Mr GUIRAUNIOS et Mme COUSIN KAUSCH.

#### **Avis de la commission d'enquête :**

**Les référés préventifs seront réalisés avant début des travaux. La mise en place d'un comité de pilotage ou comité de suivi sera effectuée comme vu au thème 3, la RATP inscrira dans ses cahiers des charges d'attribution des lots la limitation des horaires de chantier au créneau 8h30-17h30 avec en plus une stricte interdiction de passage devant la crèche aux horaires d'entrée et de sortie des enfants et parents.**

Concernant les accès la commission d'enquête a demandé lors du PV de synthèse :

Dans l'étude d'impact en pages 115 à 117, Il apparaît qu'à la fin de la séquence 6 l'ouverture de l'ensemble de la voie nouvelle est réalisée avant la fin de la construction des bâtiments B et AME (seul le clos-couvert est réalisé en séquence 6) puis le bâtiment A sera réalisé lors des séquences suivantes. Ce point a été confirmé par la RATP lors de plusieurs réunions entre la commission d'enquête et la RATP. Donc les nuisances liées à la circulation de camions de chantier entrants ou sortants seront bien constatées devant la crèche et dans l'impasse Théodore Deck jusqu'au carrefour. Ces nuisances seront réelles, principalement les évacuations de terres et de produits de démolitions et l'approvisionnement de béton. Le public a exprimé de fortes préoccupations au sujet de la circulation des véhicules de desserte du chantier devant l'entrée de la crèche.

La commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage d'étudier ou de se prononcer sur l'accès direct au chantier par la rue Lecourbe en phase 1 pour éviter le passage de camions devant la crèche.

Il serait donc nécessaire de conserver la raquette de retournement prévue dans les premiers temps jusqu'à la fin de la construction du bâtiment B ainsi que la partie nord du bâtiment A, pour éviter toute circulation de camions de chantier devant la crèche en phase 1.

#### **Réponse RATP**

**Pour la phase 1 :** Afin de minimiser l'impact des chantiers et d'éviter le passage des camions devant la crèche, la RATP s'engage dans la mise en œuvre suivante :

- 1ère étape : au démarrage du chantier, vis-à-vis pour les travaux préparatoires (avant la démolition des ateliers) l'accès au chantier se fera depuis l'entrée Croix Nivert/Desnouettes.
- 2ième étape : au démarrage de la démolition, l'accès chantier se fera depuis l'impasse Villa Lecourbe. Une raquette de retournement permettra la sortie des véhicules par la Villa Lecourbe. Un deuxième accès sur la rue Lecourbe permettra d'intervenir sur la partie sud des ateliers (accès occasionnel).

- 3ième étape : à la livraison du bâtiment B et de l'AME, une voie provisoire est réalisée afin de permettre la desserte du lot B et de l'atelier. Cette voie provisoire sera accessible à double sens aux véhicules RATP et de chantier, avec le maintien de la raquette de retournement afin d'éviter le passage devant la crèche.

La voie permettra néanmoins aux piétons d'accéder au bâtiment B et à l'AME. Les travaux préparatoires du lot A s'effectueront avec le maintien de la raquette de retournement.

- 4ième étape : au démarrage des travaux de terrassement du lot A, la raquette de retournement ne pourra être maintenue par manque de surface au sol pour assurer le rayon de giration des véhicules. La voie débouchera alors sur la rue T. Deck.

Afin de garantir le bon déroulement des chantiers et maintenir le confort de l'entrée de la crèche le plus longtemps possible, la RATP prévoit :

- d'imposer le maintien de la raquette de retournement au plus tard pour le déroulement du chantier du lot A. (dans le cahier des charges opposable au promoteur)
- de valider et viser le plan d'organisation de chantier et le phasage chantier du promoteur avec la maîtrise d'ouvrage RATP
- d'imposer des exigences en termes de circulation chantier et de diminution des nuisances vis-à-vis des riverains
- de mettre en place un contrôle par un prestataire RATP afin de vérifier le bon respect des préconisations liées à l'organisation de chantier à faibles nuisances.

**Pour la phase 2**, la commission d'enquête demande à la RATP de concevoir une desserte de chantier par les accès de la rue Desnouettes et de l'angle des rues de la Croix Nivert et Desnouettes, ce qui va dans le sens logique de l'organisation du chantier phase 2 ainsi que cela a été exposé par la RATP à la commission d'enquête.

#### **Réponse RATP**

Les études de conception détaillée de la phase 2 n'ont pas démarré. Cependant, cette demande sera prise en compte dans le cadre de la mise au point de l'organisation et du phasage des chantiers de la phase 2 ainsi que toutes les prescriptions liées au chantier à faible nuisance.

#### **Avis de la commission d'enquête :**

**La commission d'enquête prend acte des engagements de la RATP pour limiter les nuisances du chantier par la gestion des accès dans le phasage. Par contre aucune réponse positive n'a été faite aux demandes de réduction de la durée anormalement longue des travaux, car la RATP met en place son projet technique en fonction de l'évolution des matériels roulants et de leur apparition future sur le réseau au fur et à mesure des investissements, ce qui n'est actuellement pas connu en détail.**

**La commission recommande à la RATP de poursuivre ses études pour optimiser le planning des travaux et réduire ainsi la gêne des habitants ainsi que de soumettre à concertation ces questions et les décisions en découlant.**

## **6.7 Procès-verbal de synthèse des observations et réponses de la RATP aux observations du public**

Un procès-verbal de synthèse des observations a été remis à la RATP le 29 octobre 2015 et des questions ont été posées à la RATP concernant les difficultés signalées et les objections formulées par le public.

Voir **annexe n°19**

Cet envoi comprenait aussi une première grille récapitulative des observations du public

Voir **annexe n°20**

La RATP a adressé à la commission d'enquête une note de réponses le 4 décembre 2015, soit 36 jours après l'envoi du procès-verbal de synthèse des observations.

Voir **annexe n°21**.

## **7. CONCLUSIONS DU RAPPORT**

La commission d'enquête constate le bon déroulement de l'enquête publique préalable au permis d'aménager concernant l'opération de restructuration des ateliers RATP sur le site de Vaugirard à Paris XVème arrondissement.

Aucune difficulté matérielle n'a été constatée lors des permanences ou de la réunion publique à la Mairie du XVème arrondissement, ni en dehors des permanences.

L'accès au registre et au dossier a toujours été possible.

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

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture du 26 aout 2015.

La commission d'enquête considère que les observations du public ont toutes été analysées dans les pages ci-dessus et que toutes les contre propositions importantes sont intégrées dans les 9 thèmes d'analyse.

Elle constate la prise en compte par la RATP d'un nombre important des demandes recensées lors de la concertation préalable, des demandes de l'autorité environnementale, la CGEDD, du public au cours de l'enquête et de la commission d'enquête lors de plusieurs réunions de travail et suite au PV de synthèse.

La remise du présent rapport a été conditionnée par la production le 4 décembre 2015 du document de réponse de la RATP au PV de synthèse de la commission d'enquête du 29 octobre 2015.

La commission prend acte des engagements de la RATP pour limiter l'impact sur le cadre de vie des habitants, pour poursuivre la concertation par l'intermédiaire d'un organisme d'échange avec les riverains et de suivi du projet et du chantier en plus de la diffusion de l'information par les voies papier et Internet déjà utilisées.

**Paris, le 21 décembre 2015**

**François Bertrand**

**Claude Burlaud**

**Etienne Fougeron**

Président

Titulaire

Titulaire