
Ateliers Vaugirard

04 décembre 2015

Réponse au procès-verbal de la commission d'enquête

Voie Nouvelle

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 mise en application systématiquement par 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, enlèvement des ordures ménagères, poste, égouts, police, pompiers...etc.) vers les logements et le site industriel plus que d'assurer l'accès des véhicules au site industriel. Elle joue aussi un rôle de liaison urbaine entre ilots et elle crée une perspective visuelle favorable à la perception d'ensemble de cette partie du XVème arrondissement. De plus, la création de cette voie nouvelle n'a pas été remise en question par le public comme étant inutile mais pour les conséquences supposées sur la circulation devant la crèche ainsi qu'avec l'idée de la transformer en jardin public.

Par suite la Commission ne formule aucune question sur l'existence en elle-même de la voie nouvelle, mais elle examinera si les caractéristiques de la voie sont bien adaptées pour satisfaire à certaines préoccupations formulées au sujet de la crèche, de l'accès au site ou de la création d'un espace vert : réduction du nombre des camions utilisant cet accès, trafic devant le mur de crèche, plantations, stationnement.

Question 1 Accès au chantier

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'ex-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

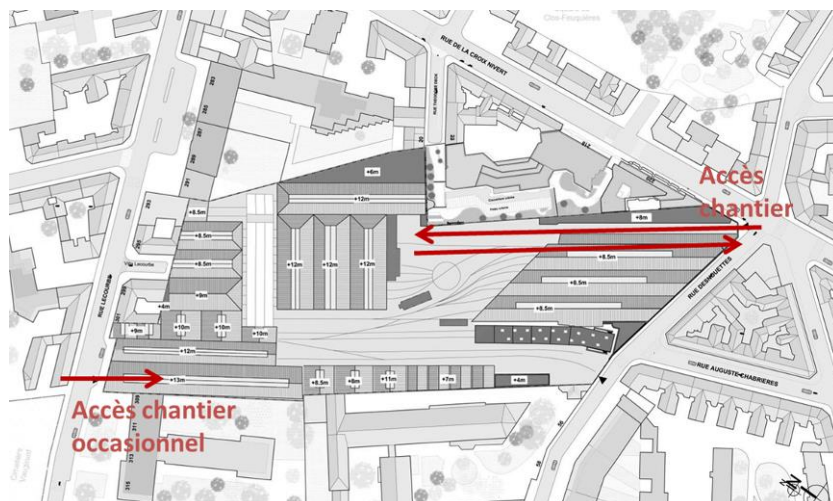
La commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage d'étudier ou de se prononcer sur l'accès direct au chantier par la rue Lecourbe en phase 1 pour éviter le passage de camions devant la crèche. Il serait donc nécessaire de conserver la raquette de retournement prévue dans les premiers temps jusqu'à 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

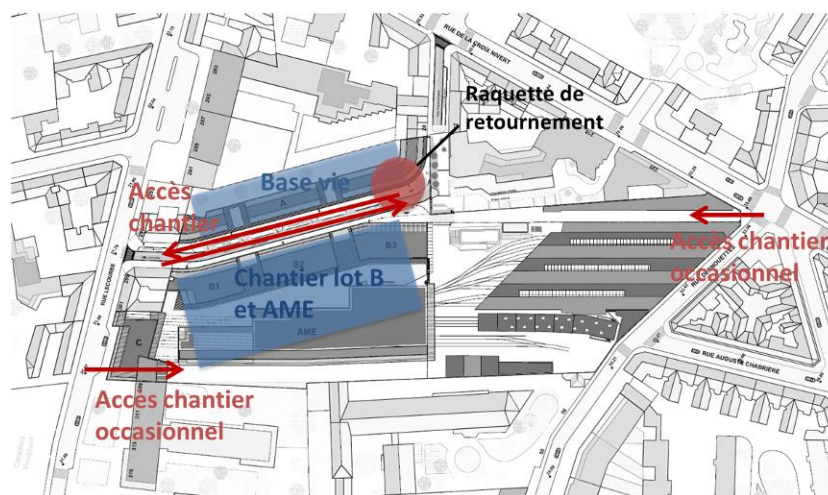
Pour la phase 1 :

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 :

- 1^{ère} étape : au démarrage du chantier, c'est à dire pour les travaux préparatoires (avant la démolition des ateliers) l'accès au chantier se fera depuis l'entrée Croix Nivert/Desnouettes.

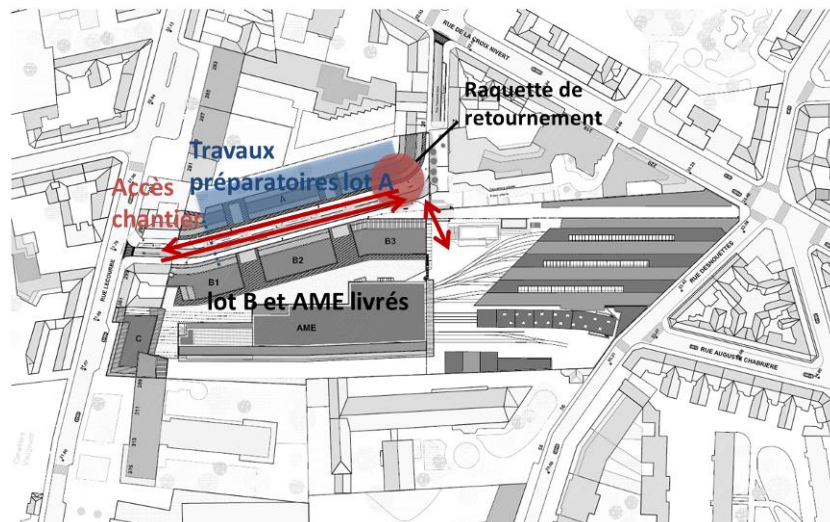


- 2^{ème} étape : au démarrage de la démolition, l'accès chantier se fera depuis l'impasse Villa Lecourbe. Une raquette de retournement permettra la sortie des véhicules par la Villa Lecourbe. Un deuxième accès sur la rue Lecourbe permettra d'intervenir sur la partie sud des ateliers (accès occasionnel).

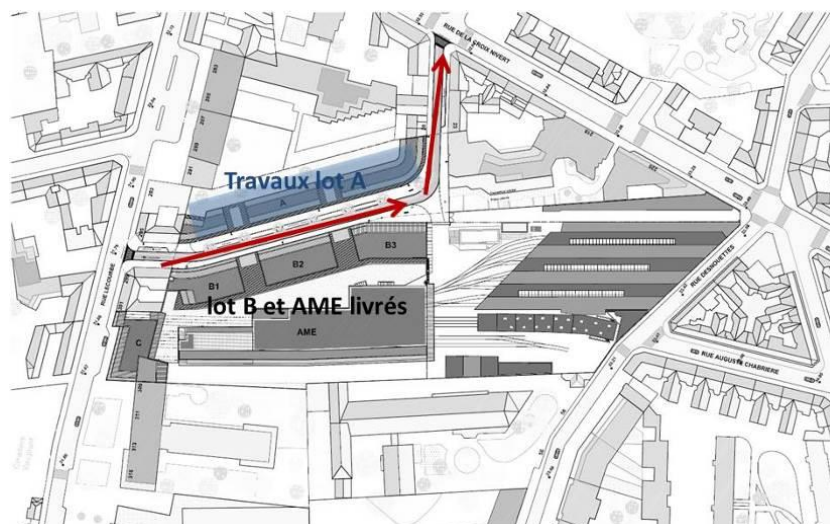


- 3^{ème} étape : à la livraison du bâtiment B et de l'AME, une voie provisoire est réalisée afin de permettre la desserte du lot B et de l'atelier. Cette voie provisoire sera accessible à double sens aux véhicules RATP et de chantier, avec le maintien de la raquette de retournement afin d'éviter le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



- 4^{ème} 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.

Question 2 Accès au site

L'étude d'impact précise en page 295 que l'accès principal est celui de la voie nouvelle et que l'accès camion rue Desnouettes devient accès complémentaire.

Sur la base de nombreux avis exprimés par le public, la **commission d'enquête demande** que soit examinée la configuration consistant à conserver aux deux entrées Sud et Nord (page 294) de la rue Desnouettes la fonction d'accès principal et non secondaire.

En effet l'organisation des itinéraires et des manœuvres de véhicules à l'intérieur du site devrait permettre, à l'avenir comme précédemment, d'assurer une desserte satisfaisante de chaque activité industrielle. Cette solution aurait l'avantage d'éviter que le trafic de camionnettes et camions liés à l'activité industrielle ne transite par la voie nouvelle et surtout de condamner l'accès au site au droit de la crèche ou de le limiter strictement aux véhicules légers et aux pompiers.

Cette solution est parfaitement compatible avec le souhait exprimé par ailleurs de conserver comme ouvrages typiques l'entrée actuelle et une partie des murs situés rue Desnouettes et à l'angle Desnouettes/Croix-Nivert.

Réponse RATP

Pour tenir compte de cette remarque, la RATP a revu finement la gestion des flux en fonction des différentes activités à desservir réparties sur le site industriel.

Cependant, la RATP attire l'attention sur trois éléments à prendre en compte pour organiser la répartition des flux :

- par rapport à la situation existante, les emprises industrielles ont été compactées pour permettre la libération au sol au bénéfice de la voie nouvelle et du lot A. Ainsi, les circulations véhicules à l'intérieur de la future emprise RATP seront plus contraintes.
- Les circulations de véhicules Nord/Sud sont proscrites à cause des voies traversant le site industriel
- Le site RATP doit être hautement sécurisé et les entrées / sorties facilement contrôlables. Aussi, un poste gardien entre l'AME et l'atelier a un poste stratégique. Pour cette raison, il est prévu au RDC de l'AME.

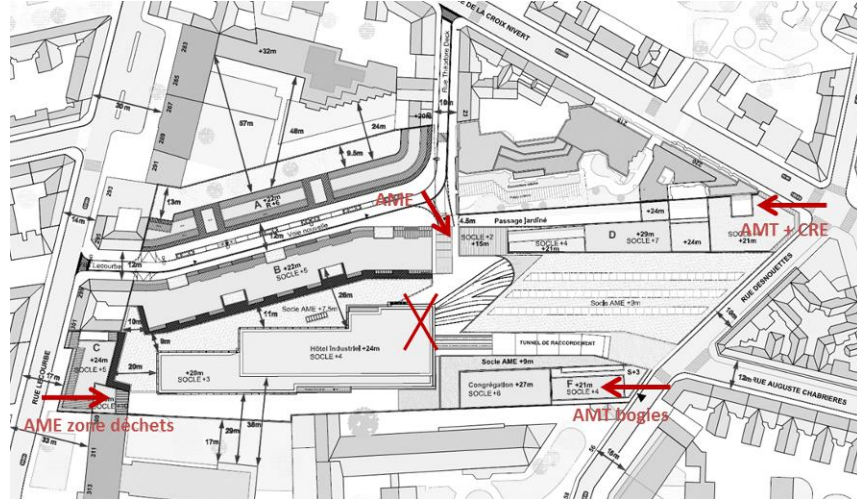
Le poste gardien dans l'AME permet également d'éviter une interruption de gardiennage pendant les travaux de la phase 2.

Enfin, le poste SSI (sécurité incendie) associé au local gardien ne peut être maintenu dans le poste actuel par manque de place et pour une raison de rapidité d'intervention.

Cependant, une sortie sur Croix Nivert/Desnouettes (fin de phase 1) peut être gérée à distance. L'entrée au site nécessite un contrôle et une zone tampon permettant de stationner les véhicules avant l'entrée définitive.

Les propositions de la RATP sont les suivantes :

1. chaque entrée va desservir une activité spécifique selon le schéma ci-dessous. Ainsi, les flux ne seront pas concentrés sur la voie nouvelle :



- Les quantités de véhicules ont été revues et sont indiquées en annexe au présent document (état existant / fin de phase 1 / fin de phase 2).
- Par la voie nouvelle, les véhicules liés à l'activité de l'AME sont des camionnettes de ce type :



- Le flux par la voie nouvelle est prévu à hauteur de 15 véhicules / jour + 2 camions de 19t./ jour, le matin de 7h à 8h essentiellement.



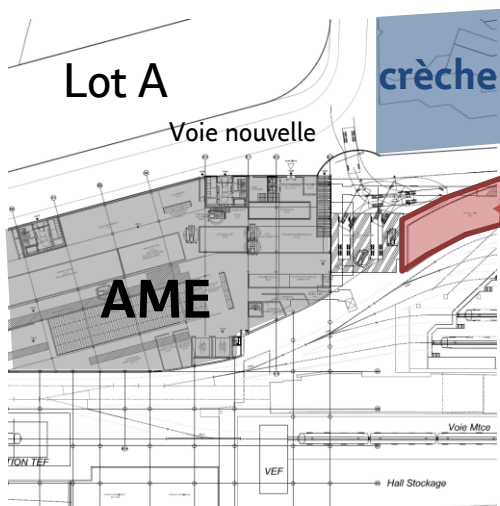
Camion RATP de 19 tonnes

- Les camions RATP de 38t. transportant les bogies sont de ce type :

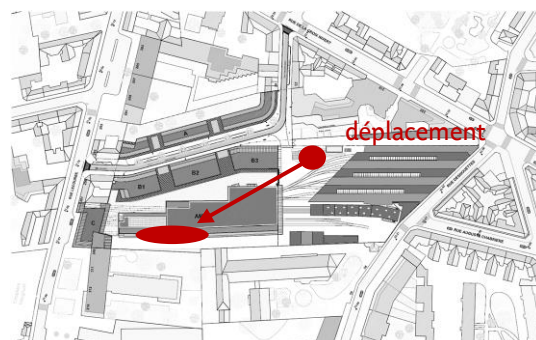


2. Pour environ 80% des véhicules, les horaires de livraison seront de 7h à 8h voire 8h30 (ouverture de la crèche à 8h30).
3. Afin de réduire les flux par la voie nouvelle, la zone déchets des ateliers initialement prévue derrière la crèche a été reportée le long de la voie pompiers de l'AME. Elle sera desservie par la rue Lecourbe.

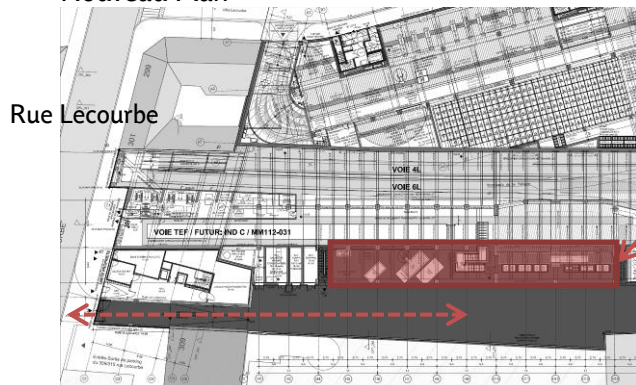
Plan initial



Zone déchets desservie par la voie nouvelle



Nouveau Plan



Zone déchets desservie par la rue Lecourbe

La RATP a étudié la possibilité de supprimer l'entrée par la voie nouvelle mais cette configuration amène les contraintes suivantes :

- En fin de phase 1 comme en fin de phase 2, la surface de giration n'est pas suffisante pour un aller / retour des véhicules depuis/vers Croix Nivert / Desnouettes (présence du levage caisse provisoire en partie centrale et du vérin en fosse en phase définitive)
- L'accès actuel (Croix Nivert/Desnouettes) n'est pas compatible avec la qualification de la venelle qui est une traversée piétonne et paysagère.
- Un passage des véhicules depuis Croix Nivert/Desnouettes demeurerait pénalisant pour le jardin de la crèche car les véhicules emprunteraient la voie le long de la limite du jardin de la crèche.
- Les manœuvres entrées / sorties des véhicules RATP impacteraient le trafic routier des rues Desnouettes, Croix Nivert et Lecourbe, contrairement à la voie nouvelle dont le trafic sera réduit ;
- Un accès unique sur Desnouettes (entrée sud) ne serait pas possible par rapport au fonctionnement industriel : les interventions sur les voies (vérin en fosse en phase 2 et présence des appareils de voies mobiles) vont bloquer les traversées Nord/Sud.
- La multiplication des accès nécessite la mise en œuvre de moyens humains et techniques importants.

Pour ces raisons, la RATP ne retient pas cette solution mais propose la répartition des flux telle que décrite ci-dessus et une entrée des camionnettes par la voie nouvelle et une sortie par Croix Nivert/Desnouettes, en fin de phase 1.

Question 3 Crèche

Les documents joints à la demande de permis d'aménager (extrait du registre des délibérations des 15,16 et 17 septembre 2014 du Conseil de Paris en formation de Conseil Municipal et exposé des motifs rappelant le caractère provisoire de la jouissance par la crèche de 370m² destinés à être déclassés) montrent que le projet présenté par la RATP est en conformité avec les dispositions prises et les intentions futures de la Mairie de Paris pour l'aménagement de ces bâtiments.

Toutefois la satisfaction des parents d'enfants de la crèche vis-à-vis du fonctionnement actuel de cet équipement public tout neuf ainsi que les interpellations nombreuses et vives du public à ce sujet conduisent **la commission d'enquête à demander** à la RATP d'examiner quelques aménagements du projet autour de la crèche.

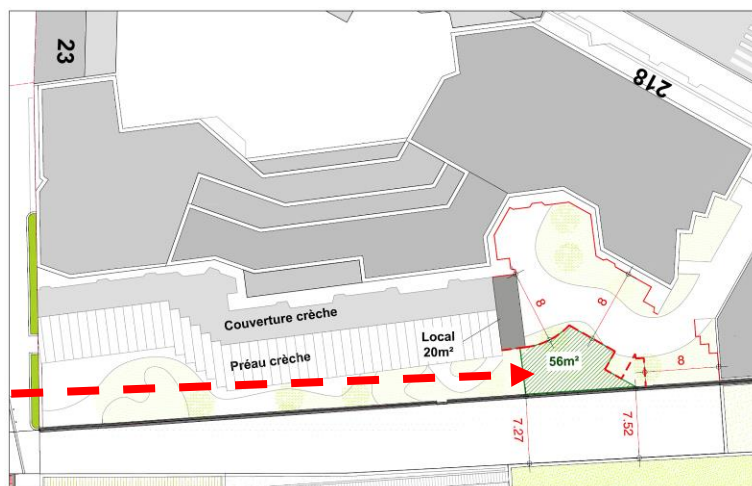
Dans le cas où la suppression de cette parcelle utilisée par la crèche comme sas de sécurité et zone de regroupement en cas d'incendie ainsi que de la parcelle de jardin pédagogique serait maintenue, il conviendra de prévoir des dispositions équivalentes en termes de sécurité et assurant un fonctionnement satisfaisant pour les enfants.

Tout d'abord l'entrée de la crèche à l'intérieur du bâtiment devra être réaménagée pour restituer le sas d'accès sécurisé. Une sortie de secours avec zone de rassemblement devra être reconstituée.

Réponse RATP

La RATP a interrogé la Ville de Paris, la Direction des Familles et de la Petite Enfance (DFPE) qui a indiqué que :

- L'objectif est de reconstituer un espace où les enfants de la crèche peuvent évacuer en attendant les secours. Celui –ci est actuellement dans le prolongement de l'impasse T. Deck ;
- La relocalisation du point de regroupement en cas d'évacuation incendie de la crèche du côté des logements RIVP (cœur d'îlot) est une solution adéquate. Il existe déjà une issue de secours de ce côté ;
- La sortie de secours du jardin vers la rue T. Deck (future voie nouvelle) est maintenue ;
- Le déplacement du local vélos contre le mur côté logements RIVP et la relocalisation du jardin potager donnent satisfaction.



Ensuite la **commission d'enquête demande** l'étude de la proposition suivante : La perte du jardin pourrait être compensée en décalant le bâtiment D et le cheminement piéton de quelques mètres vers le sud pour le faire déboucher à l'angle Desnouettes/Croix Nivert à l'emplacement de l'actuel portail ce qui conserverait avec un caractère piétonnier renforcé l'entrée patrimoniale en préservant le pavillon d'angle que souhaite maintenir l'Architecte des Bâtiments de France et la mairie du XVème.

Cette modification permet de libérer un peu de terrain pour agrandir la cour de la crèche en compensation de la partie supprimée pour la réalisation de la voie nouvelle.

L'espace enlevé à l'AMT serait réorganisé en modifiant la position et la répartition des voies ce qui est probablement envisageable sans mettre en cause l'efficacité industrielle de l'entretien des rames.

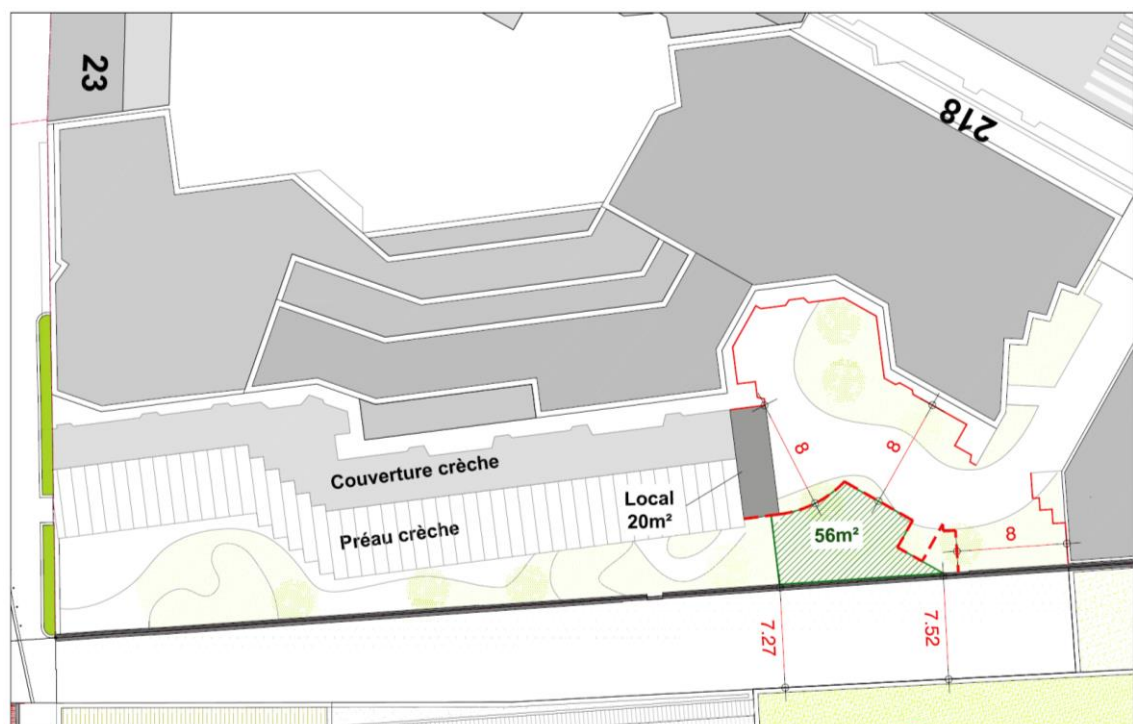
Une autre solution serait de récupérer une surface équivalente dans les accès communs utilisés par la RIVP à l'arrière de la crèche côté Croix Nivert et d'y recréer les jardins perdus du côté de l'entrée en déplaçant les grilles de fermeture. On pourra aussi récupérer la terrasse fermée existant sur le terrain de la RIVP entre crèche et immeuble RIVP et y recréer le jardin pédagogique.

Réponse RATP

Afin de reconduire le jardin potager, ainsi que le local vélo au bénéfice de la crèche, la RATP a soumis à la RIVP et à la DFPE, l'implantation du jardin potager du côté du cœur d'îlot des logements dont le plan de principe est présenté ci-dessous.

- La RIVP a émis un avis favorable sur ce principe.
- La DFPE a donné son accord pour étudier et mettre en œuvre le déplacement de ces équipements.

La RATP a interrogé la Ville de Paris (DFPE) qui précise que la première solution de relocalisation étant satisfaisante, il n'y a pas lieu de procéder à l'étude d'une deuxième variante qui n'offrirait pas plus d'intérêt que la première.



Proposition Agence Du Besset Lyon – architecte coordinateur

Pour répondre à la question du maintien des pavillons d'entrée au carrefour Desnouettes/Croix-Nivert, des études sont en cours et seront menées en coordination avec l'Architecte des Bâtiments de France et la Mairie du 15^{ième} en fonction de la compatibilité avec les programmes de logements et la restructuration de l'AMT.

La commission d'enquête demande également que soit examinée une solution plus complète qui consisterait à modifier l'accès à la crèche, l'entrée se faisant par le portail RIVP 218 – 220 rue de la Croix Nivert ou bien par le couloir indépendant situé contre la rampe du parking auto du même immeuble.

Réponse RATP

La RATP a interrogé la Ville de Paris (DFPE) qui exclut tout changement d'entrée de la crèche.

- ➔ Comme pour tout équipement public, la fonction des crèches doit être lisible depuis la voie publique et l'accès clairement signalé. Un accès détourné à travers une parcelle de logements pose de nombreux problèmes d'intrusion, de partage des travaux et de l'entretien, d'accessibilité, de signalétique, etc...
- ➔ L'organisation des établissements d'accueil de la petite enfance comprend un passage devant le bureau de la directrice à l'entrée. Cet élément constitue à la fois une mesure de sécurité (contrôle d'accès) et un élément de convivialité. Les réseaux y convergent notamment en matière de coupure électrique d'urgence.
- ➔ De même, le local poussettes est situé à l'entrée pour débarrasser les parents le plus vite possible.
- ➔ Il n'est pas envisageable de faire passer les poussettes sales par la cuisine ou une section d'enfants.
- ➔ Le bâtiment a deux ans et fonctionne bien. Il ne paraît pas raisonnable, compte-tenu du nombre d'urgences en matière de renouvellement du parc DFPE, d'apporter des modifications importantes à la destination de locaux neufs et très contraints comme le bureau de direction, la cuisine ou le local véhicules d'enfants, pour en réduire la fonctionnalité. De plus ces travaux d'importances nécessiteraient une fermeture de la crèche pendant une longue période qui n'est pas opportune au regard des besoins d'accueil en équipements petite enfance.

Ces différentes modifications du projet peuvent être associées l'une à l'autre.

La commission d'enquête demande également que des conditions d'isolation phonique suffisantes soient étudiées pour la crèche.

Réponse RATP

La RATP a interrogé la RIVP et la Ville de Paris, qui précisent que le bâtiment a été livré en 2013 et qu'il, a fait l'objet d'une certification environnementale garantissant d'ores et déjà une très bonne qualité de construction et d'isolation acoustique (double vitrage notamment).

Question 4 Espace vert

La création d'un espace vert (espace de « respiration ») est souhaitée par tous. Il s'agit de placer une zone de détente dans un aménagement dont l'aspect est ressenti comme massif et « bétonné ». La diversité écologique apportée par les plantes en toiture ne remplace pas l'accès direct des enfants et des adultes à la nature en pleine terre au niveau de la rue.

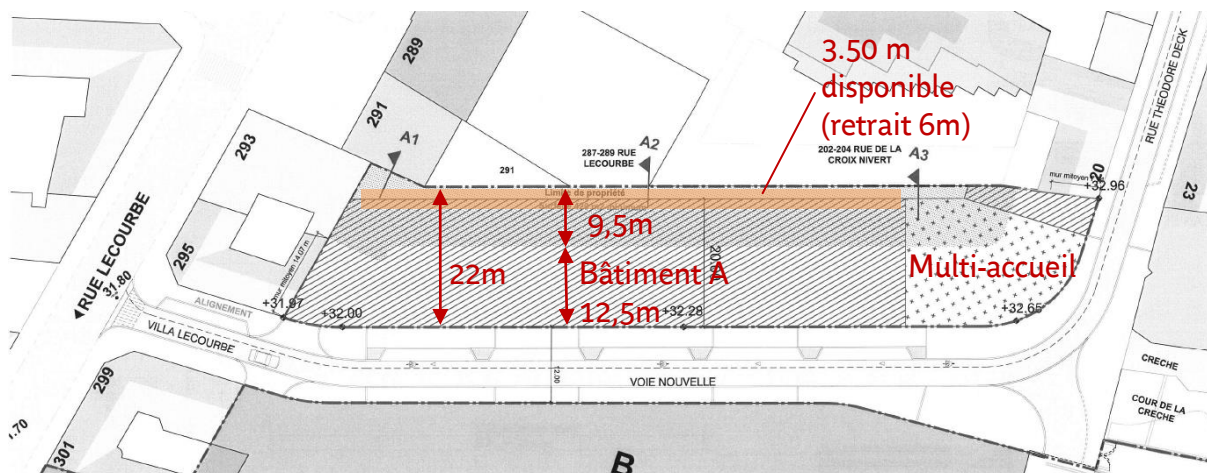
Cet espace pourrait être trouvé en rognant sur tout ou partie des 420 m² de jardin de la copropriété du bâtiment A avec un accès public depuis la voie nouvelle.

La commission d'enquête demande à la RATP de faire une proposition à ce sujet.

Réponse RATP

La RATP a étudié la possibilité de libérer une partie du cœur l'îlot du lot A afin de dédier un espace vert accessible au public. Rogner sur tout ou partie des 420 m² de jardin de la copropriété du bâtiment A avec un accès public depuis la voie nouvelle pose les questions suivantes :

- une partie de ce jardin est affectée à la cour du multi accueil (100 m²)
- les espaces libres du lot A ont une largeur de 9.5 m. Les jardins publics devant avoir une distance de 6m par rapport aux voisins (d'après les règles du PLU car présence de vues principales) cela reviendrait à avoir une bande de 3.5m sur 60 m linéaires environ en jardin public, avec une problématique d'accès depuis la rue. Selon les exigences de la Ville de Paris, cette configuration n'est pas exploitable pour un jardin public. En effet, la largeur, s'apparentant à une allée plutôt qu'à un jardin pose des problèmes d'entretien et de maintenance.



La RATP souligne que, certes, le jardin du lot A ne sera pas accessible pour tous les riverains du quartier mais il sera en revanche à disposition des nouveaux habitants du bâtiment A et aux enfants du multi accueil.

Egalement, la RATP marque sa volonté d'offrir un lieu de rencontre et de passage, dans le cadre de l'aménagement de la phase 2 et du cheminement piéton privé et paysagé reliant la voie nouvelle à Croix Nivert/Desnouettes.

LE PASSAGE JARDINÉ

ACCÉSSIBILITÉ PUBLIQUE EN JOURNÉE
 PROFIL JARDINÉ "DOMESTIQUE"
 UNE LISIÈRE ARBORÉE
 ALLÉE D'UNE LARGEUR DE 3.5 M



RÉFÉRENCE LISIÈRE ARBORÉE



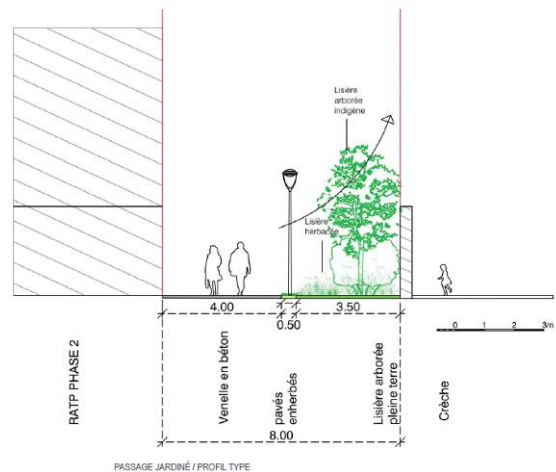
RÉFÉRENCE PASSAGE JARDINÉ (PARIS 14)



LISIÈRE HERBACÉE D'IRIS



PAVÉS DE RUE ENHERBÉS (POROSITE)



PASSAGE JARDINÉ / PROFIL TYPE



SEDP - RATP - Maître d'ouvrage / DU BESSET-LYON Architectes - Urbanistes / SEMPERVIRENS - Paysagiste / SETEC - BET / OASIS - Conseil HQE / MAZET ET ASSOCIES - Economiste

Le square du clos Feuquières, à proximité du site, demeure aussi un espace vert accessible aux habitants du quartier avec une aire de jeux pour enfants.

Enfin, la RATP précise que deux études de faisabilité sont en cours afin d'aménager des jardins potagers sur le toit des logements du lot B et de l'AME (phase 1), en intégrant des dispositifs de contrôle d'accès pour des raisons de sécurité et sureté du site industriel. Ces espaces ne pourront être accessibles à tous publics mais permettront cependant d'ouvrir plus largement l'accès à des jardins partagés et créer des usages sur les toits des constructions, à défaut de pouvoir libérer l'espace au sol nécessaire à l'exploitation industrielle.

Question 5 Hauteur des bâtiments

De nombreuses observations critiquent les hauteurs retenues pour les futurs bâtiments et les parties culminantes (par ex. : Bâtiment C ou partie à 29m du Bâtiment D).

Le dépouillement et l'analyse de la Commission d'Enquête permet de faire le bilan des demandes des riverains et fait apparaître des cas où la hauteur des futurs ouvrages apporte une gêne visuelle ou bien une perte d'ensoleillement direct ou de clarté indirecte.

La commission d'enquête demande 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.

Réponse RATP

La volumétrie et l'architecture des bâtiments ne sont pas définies à ce jour pour les lots A, C, D et F. La mission de l'architecte urbaniste a été de définir un plan d'ensemble précisant les implantations des bâtiments et leurs gabarits possibles au regard du PLU. Aussi, la RATP propose d'exiger dans le cadre de l'élaboration des fiches de lots qui seront opposables au promoteur qui sera retenu, les prescriptions décrites ci-dessous.

En vue du dépôt des permis de construire à venir, la RATP propose de prescrire dans les fiches de lots :

Pour le lot A :

- Des aménagements de failles dans le volume réglementaire laissant passer la lumière ;
- Des halls traversants permettant de dégager des vues depuis la rue vers le cœur d'îlot
- Des retraits en attique permettant de diminuer l'impact du bâtiment depuis la rue, à hauteur d'homme ;
- 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, demeurant plus hautes que les nouvelles constructions ;
- La création d'un espace vert privé en pleine terre de plus de 400 m², permettant d'offrir un espace vert aux résidents et 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.

Pour le lot C :

- Un bâtiment aligné sur rue, respectant le front urbain ;
- Une construction habillant le pignon de l'immeuble R+12, sur un plus faible linéaire, sis au 309 rue Lecourbe, respectant les dispositions générales de l'article UG 11.1 du PLU ;
- Des retraits en attique permettant de diminuer l'impact du bâtiment depuis la rue, à hauteur d'homme ;
- La construction neuve ne devra pas avoir plus d'impact que les études d'ensoleillement déjà présentées aux riverains.

Pour le lot D :

- Une venelle piétonne et paysagère de 4 à 9 m de largeur en limite séparative créant un espace ouvert et végétalisé à hauteur d'homme ;
- Une enveloppe respectant le PLU, en cours de révision et d'étude, réduite par rapport au volume présenté dans le permis d'aménager ;

- Des retraits en attique permettant de diminuer l’impact du bâtiment depuis les constructions voisines ;
- Des retraits de 8 m minimum, ou dispositions architecturales adéquates validées par la DFPE, afin de garantir la sécurité et le confort de l’équipement de petite enfance au regard des jets d’objet
- Les études d’ensoleillement seront présentées aux locataires de la RIVP, comme en phase 1.

Notons que l’enveloppe du gabarit enveloppe du Lot D est en cours de révision afin de d’harmoniser les volumes et l’entrée du site au carrefour Desnouettes/Croix-Nivert. Ce travail sera poursuivi en accord et avec l’Architecte des Bâtiments de France et la Mairie du 15^{ème} en tenant compte des contraintes industrielles du site et des objectifs de logements portés par la Ville de Paris.

Le lot B, qui a d’ores et déjà fait l’objet d’un concours en présence des élus de la ville de Paris et de la mairie du 15^{ème} arrondissement, présente les dispositifs suivants :

- Gradins dans les parties hautes ;
- Habillage en façade réfléchissant la lumière ;
- Fractionnement de la façade, retraits au-dessus de l’atelier marquant un rythme sur l’ensemble du linéaire de façade ;
- Réalisation de jardins suspendus à R+1 dans les retraits de façades en bordure de la voie nouvelle.

Les nouvelles constructions AME et lot B de la phase 1, les plus avancées en terme de conception, au plus haut à R+5, respectent les dispositions du PLU et se fondent dans les volumes de la rue Lecourbe, en confortant des failles, des retraits, des fractionnements et des vues sur les toitures végétalisées privilégiées dans ce projet de restructuration.

Question 6 Concertation

Lors des réunions tenues avec la RATP et au cours des réunions de concertation menées par la RATP avec les copropriétés, ainsi que lors de la réunion publique du 6 octobre 2015 il a été souvent demandé par les habitants et annoncé par la RATP la création d'un véritable comité de suivi des travaux.

Le dossier d'enquête prévoit des dispositifs d'information, de communication et d'accompagnement des riverains tout au long de la phase chantier.

La commission d'enquête demande à la RATP de confirmer la mise en place d'un tel dispositif de concertation (comité de suivi) regroupant la mairie du XVème, les conseils syndicaux et les syndicats de copropriété, les délégués des parents de la crèche, sa directrice, des représentants des commerçants et d'autres habitants du voisinage qui le demanderaient et seraient qualifiés pour y participer, puis de préciser dans ses réponses le rôle exact de ce dispositif et l'organisation de ses rapports avec la RATP.

Réponse RATP

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 15^{ème} 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 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 premier temps puis tous les mois en phase opérationnelle. Avec l'accord de la mairie du 15^{ème}, 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

La commission d'enquête demande également que soit confirmé le principe que les riverains puissent donner leur avis préalablement aux décisions du jury lors des concours d'architecture qui seront lancés.

Réponse RATP

Ce principe de sélection des architectes sera prévu, notamment pour le lot A tel qu'annoncé par la RATP lors de la réunion publique d'avril 2015. Les modalités d'organisation prévues, restant à valider avec les différents acteurs du projet sont les suivantes :

- Lancement d'une consultation de promoteurs avec architecte par la RATP, suivant les prescriptions des fiches de lots tenant compte des remarques riverains ;
- Un nombre restreint de promoteurs (4 ou 5) seront invités à remettre une offre financière accompagnée d'une esquisse présentant le projet envisagé ;
- Les panneaux de rendu des candidats seront exposés et accessibles au public qui pourront faire part de leurs observations sur registre ;
- Ces observations seront exposées lors du jury de sélection du candidat. La Ville de Paris fera partie du jury.

Question 7 Futures enquêtes publiques

La commission d'enquête demande 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 RATP

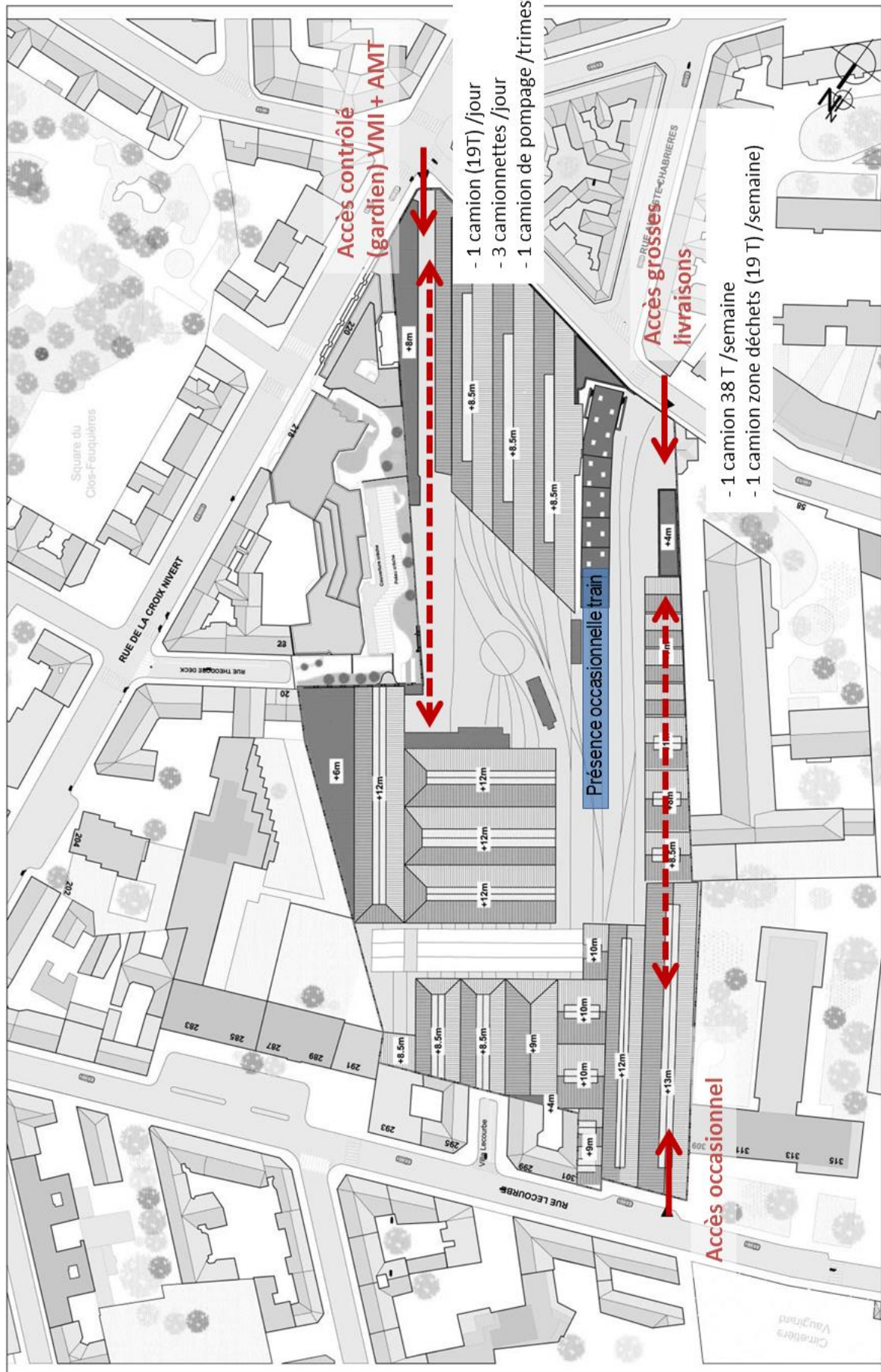
La RATP a fait part de cette observation aux services concernés de la Préfecture.

La RATP n'est pas compétente en la matière, cependant, comme cela a été déterminé préalablement à l'élaboration de l'étude d'impact avec les services de la préfecture, l'étude d'impact porte sur l'ensemble du projet, phases 1 et 2.

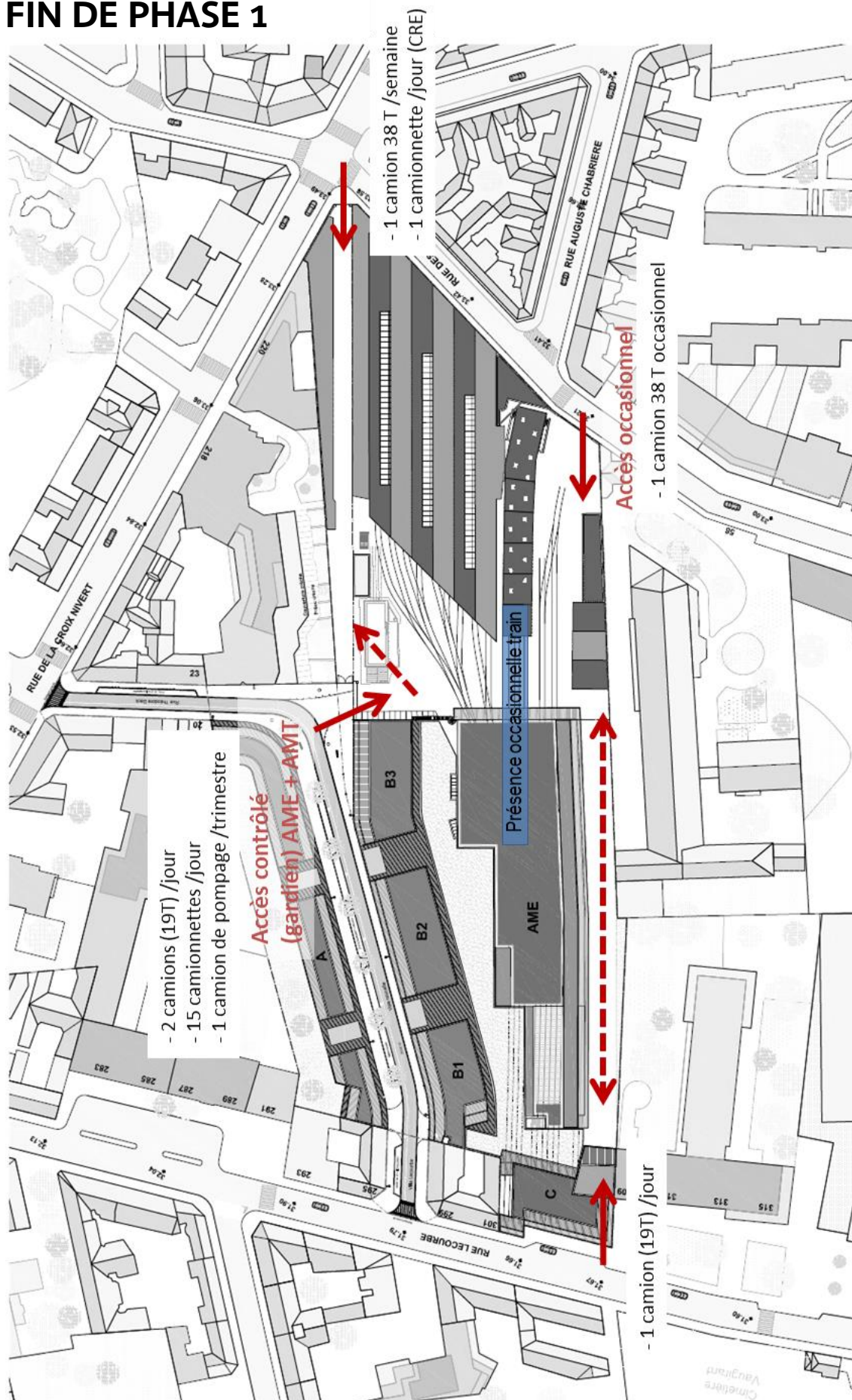
Dans le cadre de l'élaboration des permis de construire, l'autorité environnementale sera saisie et jugera de la nécessité de la mise à jour de l'étude d'impact et d'une enquête publique.

Annexe - Flux RATP

ETAT EXISTANT



FIN DE PHASE 1



FIN PHASE 2

