

**Synthèse des observations recueillies dans le cadre de la procédure  
de Participation du public par voie Électronique (PPVE)**

~  
concernant le projet de  
**restructuration de l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT)**  
au sein de l'opération de restructuration des ateliers de la RATP  
sur le **site de Vaugirard** à Paris 15<sup>e</sup>

~  
qui s'est déroulée du 8 septembre au 10 octobre 2022



**PRÉFET  
DE PARIS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## Table des matières

Table des matières.....	2
1 Préambule.....	3
1.1 Rappel du projet.....	3
1.2 Cadre réglementaire.....	7
1.2.1 Projet soumis à participation du public par voie électronique.....	7
1.2.2 Réglementation applicable.....	8
1.2.3 Déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique. .	9
1.2.4 Contenu du dossier de PPVE.....	10
2 Statistiques de consultation des dossiers.....	11
3 Observations recueillies et réponses apportées par la RATP.....	13
3.1 Intégration du projet envisagé au quartier, en termes de programmation, d'insertion urbaine et volumétrie.....	14
3.1.1 Évolution du projet depuis le permis d'aménager initial.....	14
3.1.2 Programmation en logements et en logements sociaux.....	17
3.1.3 Insertion paysagère et architecture.....	21
3.1.4 Insertion urbaine et volumétrie.....	22
3.2 Espaces verts, paysage et environnement.....	27
3.3 Impact potentiel du projet sur le quartier.....	36
3.3.1 Impact sur les équipements.....	36
3.3.2 Impact sur la circulation locale.....	36
3.3.3 Impact sur la salubrité et la sécurité.....	38
3.4 Impact du projet sur la santé en phase d'exploitation et en phase travaux.....	40
3.4.1 Acoustique et vibrations.....	40
3.4.2 Risque d'inondation par saturation des réseaux.....	43
4 Mesures ERC.....	44
5 Conclusion.....	45
6 Annexes.....	47

# 1 Préambule

Le présent document constitue la synthèse de la procédure de Participation du Public par voie Électronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire nécessaire à la réalisation de l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne 12 du métro parisien, situé 222-224 rue de la Croix Nivert, 3-4 Villa Lecourbe, 305 rue Lecourbe, 40 au 54 rue Desnouettes dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Il est dressé par la Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris.

À ce titre, il a vocation à rendre compte des contributions du public, de manière synthétique, et a vocation à préciser les réponses apportées par le maître d'ouvrage et la Ville de Paris.

## 1.1 Rappel du projet

La RATP et la Ville de Paris ont signé en 2014 un protocole d'accord pour la création de 2 000 logements à Paris d'ici 2024. Cette signature qui entre dans le cadre de la restructuration des sites industriels de la RATP permettra une meilleure utilisation des emprises et la promotion d'une mixité fonctionnelle, en alliant logement, pérennisation de l'emploi industriel et amélioration des infrastructures. Plusieurs sites répartis dans plusieurs arrondissements ont été identifiés et les chantiers ont déjà démarré pour les Ateliers de Vaugirard (15<sup>e</sup>) ainsi que le site Netter-Debergue (12<sup>e</sup>). Le projet de centre bus boulevard Jourdan (14<sup>e</sup>) de logements (13<sup>e</sup>) sont livrés.

Depuis 1910, le site de Vaugirard accueille des ateliers de maintenance de la RATP pour la ligne 12 du métro. Situés dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, entre les rues Lecourbe, Desnouettes et Croix-Nivert, ils s'étendent aujourd'hui sur près de 2,3 hectares.

Le projet urbain a pour objectif de restructurer les activités présentes sur le site pour mieux intégrer les ateliers dans la ville, tout en créant des logements, (à parité privés et sociaux), un équipement de petite enfance, une nouvelle voie et une venelle ouverte en journée pour faciliter les liaisons dans le quartier. Les logements permettront de pouvoir loger en partie les personnels de la RATP et de financer l'évolution des équipements, le renouvellement du matériel roulant et la délocalisation de certaines activités existantes,

C'est dans ce contexte que le site de Vaugirard est restructuré par la RATP, en 3 phases.

L'opération a été soumise en 2015 à la réalisation d'une étude d'impact environnementale, puis une enquête publique préalable à la délivrance du permis d'aménager concernant l'ensemble du projet s'est déroulée du 21 septembre au 22 octobre 2015. La RATP a obtenu un permis d'aménager le 18 février 2016.

La phase 0 a consisté en la libération des ateliers VMI (Véhicules de Maintenance des Infrastructures) et le reconditionnement des activités de l'AMT dans un périmètre restreint. Elle a débuté en 2017 et a été achevée en octobre 2018, date du début de la Phase 1.

La phase 1 comprend :

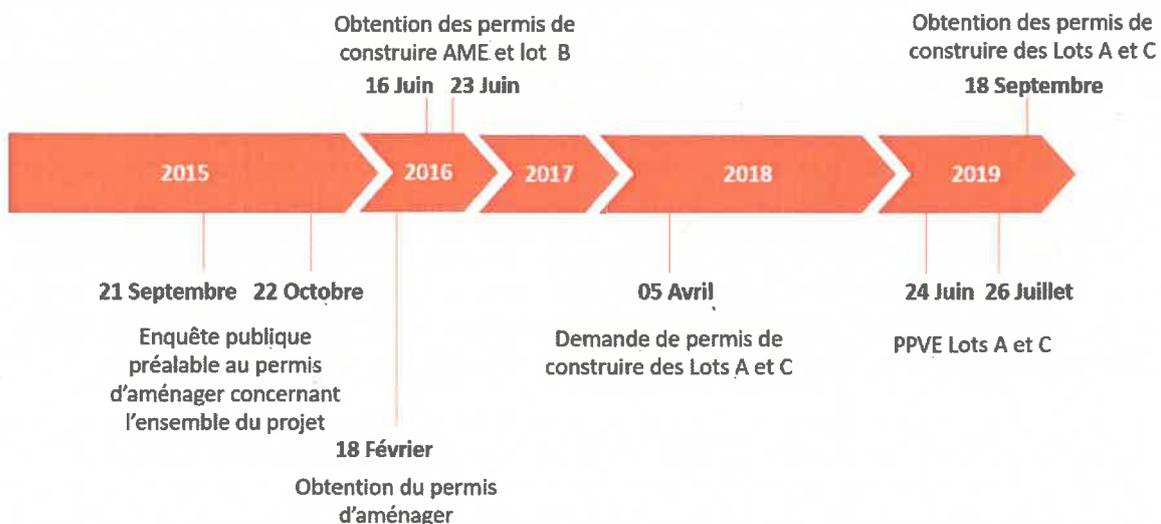
- La réalisation d'un Atelier de Maintenance des Équipements (AME) tout en maintenant l'activité de Maintenance des Trains (AMT) de la ligne 12,
- La construction de logements sociaux en superposition (le lot B)

- La création par la RATP d'une voie nouvelle visant à désenclaver l'îlot et desservir les différents programmes.

Les arrêtés de permis de construire ont été délivrés en juin 2016.

Cette première phase comprend également la réalisation de programmes immobiliers complémentaires (logements libres, commerces et structure multi-accueil pour les lots A et C) sous la maîtrise d'ouvrage de promoteurs tiers. Suite à une demande de permis de construire en avril 2018 et une actualisation de l'Étude D'Impact Environnementale, ces projets firent l'objet d'une Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) qui s'est déroulée du 24 juin au 26 juillet 2019. Deux arrêtés de permis de construire ont été délivrés en septembre 2019 pour les lots A et C. Les bâtiments de la phase 1 et la voie nouvelle sont actuellement en cours de construction.

Figure 1 : Etapes de la phase 1



Source : RATP

La phase 2 du projet, phase qui fait actuellement l'objet de 2 PPVE consiste en :

- **La restructuration de l'AMT** qui se composera à terme de deux halls de part et d'autre de la trémie d'accès de la ligne 12 (le Hall de Maintenance Renforcée et le Hall de Maintenance Courante). Les locaux annexes (personnel, stockage...) et administratifs, qui remplaceront l'ancien hall démolé seront rattachés au Hall de Maintenance Courante (HMC) et se situeront le long de la venelle dans le prolongement du pavillon d'entrée sud, conservé pour des raisons patrimoniales et architecturales. Le faisceau de voies sera remanié. **La PPVE relative à l'AMT a été organisée par la préfecture d'Île-de-France, préfecture de Paris et fait l'objet de la présente synthèse, le permis de construire étant délivré par l'État.**
- **Un programme d'immeuble de logement sociaux (lot D)** qui offrira 3 721 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour 50 logements. Le bâtiment D se situera dans le prolongement de l'alignement du lot B, le long de la venelle et dans la perspective de la voie nouvelle. Celui-ci sera implanté en superposition sur le HMC dans sa

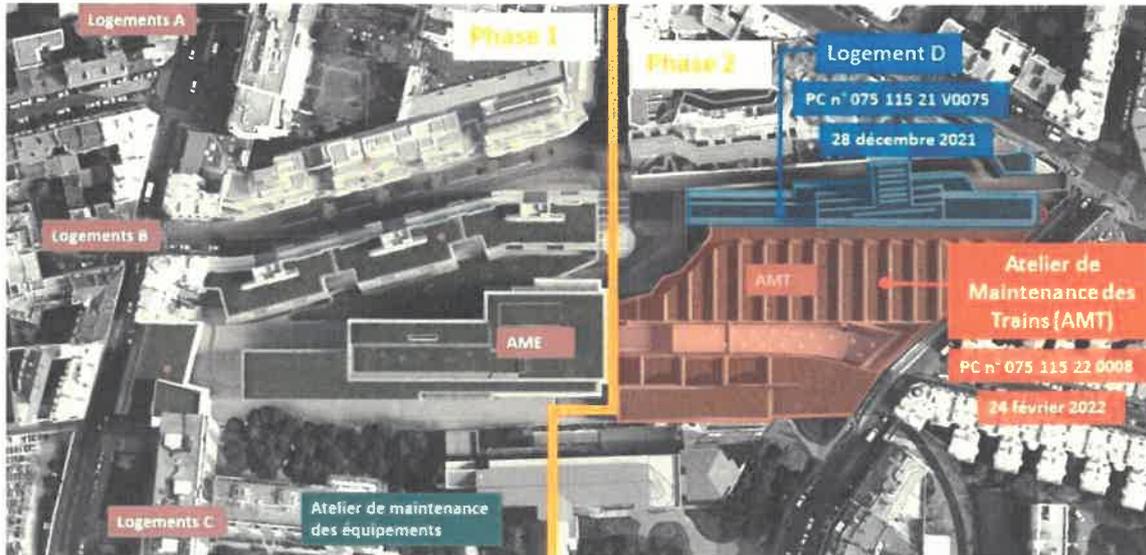
partie administrative et locaux annexes. La PPVE relative au lot D a été organisée de manière concomitante par la Ville de Paris et fait l'objet de la présente synthèse le permis de construire étant délivré par la Mairie de Paris.

Pour la présente PPVE la lecture suivra le code couleur suivant :

- en orange les éléments concernant strictement le PC de l'AMT
- en bleu seront présentés les éléments concernant le PC du lot D.



Figure 2 : Phases du projet et détails des permis de construire de la phase 2



Source : RATP

Après les travaux préparatoires, la construction de l'Atelier de Maintenance des Équipements (AME) a débuté en 2019. La phase 1 se poursuivra jusqu'en 2024 avec l'ouverture complète de la voie nouvelle avec la libération des emprises de chantier de la construction du lot A.

Figure 3 : Temporalité prévisionnelle des travaux de l'ensemble du projet



Source : RATP

### **Concertation et information du public**

Depuis le début du projet sur le site de Vaugirard et préalablement à cette procédure de PPVE, la RATP mène de nombreuses démarches d'information et de concertation en continu auprès des riverains. Ainsi sur l'ensemble de l'opération des Ateliers Vaugirard :

- Des **comités de suivi** avec les riverains sont organisés depuis 2016 afin de présenter aux représentants des riverains le projet et le déroulement des travaux de la phase 1. Ces comités ont lieu sur une base trimestrielle. Des comités de suivi spécifiques à la phase 2 de l'opération (lot D et AMT objet des présents mémoires) ont été organisés depuis début 2021. Quatorze comités de suivi ont été mis en place depuis le lancement de l'opération et se poursuivront tout au long des travaux.
- Des **journaux de chantier** biannuels ont été édités à partir de 2017 et sont diffusés à l'ensemble des riverains du quartier. Une brochure sur le projet (éditée en 2021) vient compléter les informations.
- Une **page internet** dédiée sur [ratp.fr](http://ratp.fr) ([www.ratp.fr/ateliersvaugirard](http://www.ratp.fr/ateliersvaugirard)) permet également d'obtenir l'ensemble des informations sur le projet et de retrouver toutes les publications depuis le début des travaux.

Par ailleurs, l'opération des Ateliers Vaugirard a fait l'objet de présentations lors de **réunions publiques** dédiées (les 14 février 2018 et 23 janvier 2019) et d'une présentation en conseil de quartier Vaugirard – Parc des Expositions le 15 décembre 2020, en coordination avec la Mairie du 15<sup>e</sup> arrondissement.

De façon plus spécifique, une **exposition** a été organisée en janvier 2019 afin d'exposer aux habitants les esquisses des concours d'architecture pour les lots D et F. Cette exposition a permis d'exposer les orientations d'insertion urbaine des projets et de recueillir plusieurs observations qui ont été portées à la connaissance du jury de concours.

Enfin, depuis mars 2021, la RATP a nommé une **chargée d'information de proximité** qui reçoit l'ensemble des sollicitations des riverains et qui fait le lien de façon quotidienne avec les équipes du projet. Cette mission a également permis de proposer plus de neuf visites de chantier qui ont permis à plus de trente personnes de mieux connaître le chantier.

L'enquête publique de 2015, la PPVE de 2019 et la concertation en continu ont permis à la RATP de répondre aux interrogations et observations des riverains, tant sur la réalisation des travaux que sur le projet en phase d'élaboration pour la phase 2. La RATP a donc pu faire évoluer son projet en conséquence afin d'adapter celui-ci aux remarques émises (réduction de la densité initialement prévue, apport supplémentaire de végétation au maximum par rapport aux contraintes techniques du projet, ...).

**La présente synthèse des observations** de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) concerne le projet de restructuration de l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) qui a fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée le 24 février 2022, par la Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP (PC 075 115 22 P0008) auprès de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, autorité compétente pour la délivrance dudit permis. L'instruction de cette demande est réalisée par la Préfecture de la Région Île-de-France, Unité départementale de Paris de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement; de l'aménagement et des transports (UDEAT 75).

Pour autant, du fait de la construction de logements d'habitation (Lot D) prévus en superposition du futur Atelier de Maintenance des Trains, et par souci de compréhension des éléments communs aux deux projets de la phase 2, cette PPVE a été réalisée de façon concomitante avec la PPVE du lot D. Ainsi, la délivrance du permis de construire du Lot D relevant de la compétence de la Ville de Paris, les observations reçues dans ce cadre fait l'objet d'une synthèse distincte disponible sur le site de la Ville et sur le site dédié : [Paris.fr](http://Paris.fr) et <http://lot-d-vaugirard.participationdupublic.net>.

## 1.2 Cadre réglementaire

### 1.2.1 Projet soumis à participation du public par voie électronique

L'étude d'impact, réalisée en 2015, a été actualisée en 2018 dans le cadre des demandes de PC relatifs aux lots A et C et a donné lieu à un avis de l'Autorité environnementale le 6 février 2019 (N° 2018-98). Conformément à l'art. L.123-19, et préalablement à la délivrance des permis de construire des Lots A et C, une première PPVE, organisée par l'autorité compétente (Ville de Paris), s'est déroulée du 24 juin au 26 juillet 2019.

Conformément à l'article L122-1-1 III du code de l'environnement, afin de tenir compte de l'évolution des projets de la phase 2 (AMT et bâtiment de logement Lot D) et d'intégrer les précisions apportées, **l'étude d'impact initiale a été une nouvelle fois actualisée en 2020** et a donné lieu à un avis de l'Autorité environnementale le 22 juillet 2020 (N° 2020-08) joint au dossier de PPVE.

Conformément à l'art. L.123-19 du code de l'environnement, les dossiers des deux Participations du Public par Voie Électronique (PPVE) relatives à la phase 2 du projet de restructuration des Ateliers Vaugirard, organisées de façon concomitante par l'État et par la Ville de Paris comprennent l'étude d'impact actualisée de 2020.

#### ► Délivrance du permis d'aménager initial et des permis de construire – actualisation de l'étude d'impact

Dans le cadre du projet global de restructuration des ateliers de maintenance amorcé en 2015, la RATP, maître d'ouvrage, a déposé une demande de **permis d'aménager** auprès de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, autorité compétente pour instruire et délivrer le permis. Le projet global ayant fait l'objet d'une étude d'impact pour laquelle l'autorité environnementale du CGEDD a rendu un avis le 22/07/2015 (N°2015-38), une **enquête publique** a été réalisée du 21 septembre au 22 octobre 2015, conformément aux articles L.122-1-1-III et L.123-2 du code de l'environnement. En date du 21 décembre 2015, un **avis favorable** a été rendu par la commission d'enquête. Le permis d'aménager a été délivré par arrêté préfectoral du 18 février 2016 (PA n°075 115 15 P 0001).

L'étude d'impact initiale de 2015 a été **actualisée en 2018** dans le cadre de la phase 1, en lien avec les demandes de permis de construire pour les logements d'habitations (lots A et C sous la maîtrise d'ouvrage de promoteurs tiers). Un avis de l'autorité environnementale du CGEDD a été rendu en date du 06/02/2019 (N°2018-98). Conformément aux articles L122-1-1-III et L.123-19 du code de l'environnement, une première PPVE a été organisée par la Ville de Paris, autorité compétente pour délivrer ces permis du 24 juin au 26 juillet 2019.

Afin de prendre en compte les précisions apportées dans le cadre de l'évolution des projets de la phase 2, l'étude d'impact a été **actualisée une seconde fois en 2020** : Un avis a été rendu par l'autorité environnementale du CGEDD, le 22 juillet 2020 (N°2020-08).

Dans le cadre de la phase 2, deux demandes de permis de construire ont été déposées :

- La demande de PC n° 075 115 21 V0075 déposée le 28 décembre 2021 auprès des services compétents de la Ville de Paris, concerne la construction d'un immeuble de logements (Lot D) par RATP Habitat. Comme évoqué précédemment, cette demande permis ne sera pas développée dans la présente synthèse.
- La demande de PC n° 075 115 22 P0008, déposée le 24 février 2022 auprès des services compétents de la Préfecture de Paris et de la Région Ile de France, concerne la réalisation de l'atelier de maintenance des trains (AMT) par la RATP.

En application de l'article L.122-1-1-III du code de l'environnement, et considérant que l'étude d'impact initiale a déjà fait l'objet d'une enquête publique (en 2015), la présence de l'étude d'impact actualisée au dossier de demande des 2 permis de construire a conduit la Ville de Paris et l'État à mener concomitamment des participations du public par voie électronique, conformément à l'article L.123-19 du même code.

**La présente PPVE est conduite par la Préfecture de la région d'Île-de-France, dans le cadre du dépôt de la demande de permis de construire de la restructuration de l'AMT et de l'actualisation de l'étude d'impact de l'opération.**

## 1.2.2 Réglementation applicable

La procédure de participation du public par voie électronique s'applique en cas de nécessité d'actualiser une étude d'impact déjà réalisée et soumise à enquête publique en application de l'article L. 122-1-1 III du Code de l'environnement qui impose, en cas de nouvel avis de l'autorité environnementale, que le projet soit soumis à la procédure de participation du public par voie électronique, selon les modalités prévues à l'article L.123-19 du même code.

Cette procédure a été créée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à la participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et elle a, par la suite, été modifiée par la loi n°2018-727 du 10 août 2018. Elle remplace la procédure de mise à disposition du public prévue à l'ancien article L. 122-1-1 du Code de l'environnement en la dématérialisant.

La procédure de participation du public par voie électronique est notamment régie par les articles L.123-19 et R.123-46-1 du Code de l'Environnement. Ces textes se réfèrent également aux trois derniers alinéas du II de l'article L. 123-19-1, aux articles L. 123-19-3 à L. 123-19-5, L. 123-12, R123-8 et D. 123-46-2 du Code de l'Environnement.

Elle s'applique également aux plans et programmes soumis à évaluation environnementale et aux projets soumis à étude d'impact pour lesquels une enquête publique n'est pas requise. Elle est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour autoriser ces projets ou approuver ces plans et programmes.

Le dossier, soumis à la présente procédure, comprend les mêmes pièces que pour une enquête publique. Il est mis à disposition du public par voie électronique.

Le public est informé par un avis mis en ligne, ainsi que par un affichage en mairie ou sur les lieux concernés et, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public pour les plans, programmes et projets.

Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.

Les dépenses relatives à l'organisation matérielle de cette participation sont à la charge du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du plan ou du programme.

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à trente jours à compter de la date de début de la participation électronique du public.

Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que les motifs de la décision.

### 1.2.3 Déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique

La participation du public s'est déroulée durant 33 jours consécutifs, du **jeudi 8 septembre à 8h30 au lundi 10 octobre à 17h00**. Le public en a été informé quinze jours avant l'ouverture de la PPVE :

- Sur le site internet de la Ville de Paris ([Paris.fr](http://Paris.fr)) ;
- Sur le site internet de la Préfecture de la région d'Île-de-France (<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications>) ;
- Par un affichage en mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel de Ville de Paris ;
- Par un affichage à proximité du projet (30 points contrôlés régulièrement).
- Par des avis insérés dans la presse le 18 août 2022 : Libération, La Croix et Le Parisien

**Durant toute la phase de consultation, le dossier soumis à participation du public était consultable sur le site dédié : <http://ateliers-maintenance-trains-vaugirard.participationdupublic.net>.**

Un registre dématérialisé était disponible sur ce même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public durant toute la durée de la consultation susmentionnée.

Le dossier était également consultable sur support papier pendant toute la durée de la consultation à la Mairie du 15<sup>e</sup> arrondissement, 31 rue Pécelet, 75015 PARIS, ouverte les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17 h et les jeudis de 8h30 à 19h30 (les bureaux sont fermés les samedis, dimanches et jours fériés).

Pendant la durée de la participation du public par voie électronique, un poste informatique a été mis à la disposition du public à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, aux heures habituelles d'ouverture afin de permettre un accès au dossier sous forme dématérialisée et au registre dématérialisé.

## 1.2.4 Contenu du dossier de PPVE

Le dossier de participation du public par voie électronique concernant l'AMT<sup>1</sup> comprenait notamment :

- L'arrêté d'ouverture de la PPVE AMT ;
- Une notice de procédure de la participation du public par voie électronique ;
- Les informations juridiques et administratives liées au projet ainsi que la présentation du cadre de la PPVE ;
- L'étude d'impact actualisée en 2020 ;
- Les avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact initiale et les deux études actualisées (2015, 2018 et 2020) ;
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur les observations de l'Autorité environnementale ;
- Le dossier de demande de permis de construire comprenant toutes les pièces de la demande de permis ;
- Les avis des services consultés sur la demande de permis de construire.

---

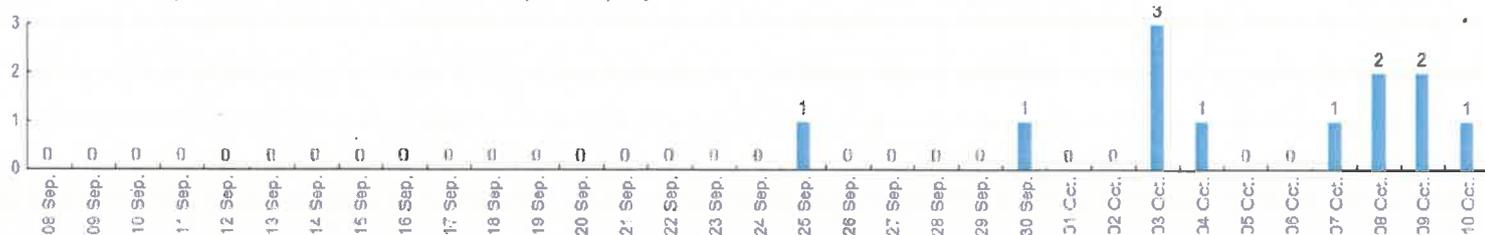
<sup>1</sup> Voir en Annexe 3 pour la nomenclature complète et le contenu exhaustif du dossier de consultation

## 2 Statistiques de consultation des dossiers

Au total 12 observations ont été exprimées entre le 8 septembre et le 10 octobre 2022. Bien que peu de participations aient été enregistrées, le dossier a été largement consulté et téléchargé comme le démontrent les statistiques de fréquentation du site dédié à la PPVE, hébergé par PUBLILEGAL.

La majorité des observations a été déposée durant les derniers jours de la PPVE.

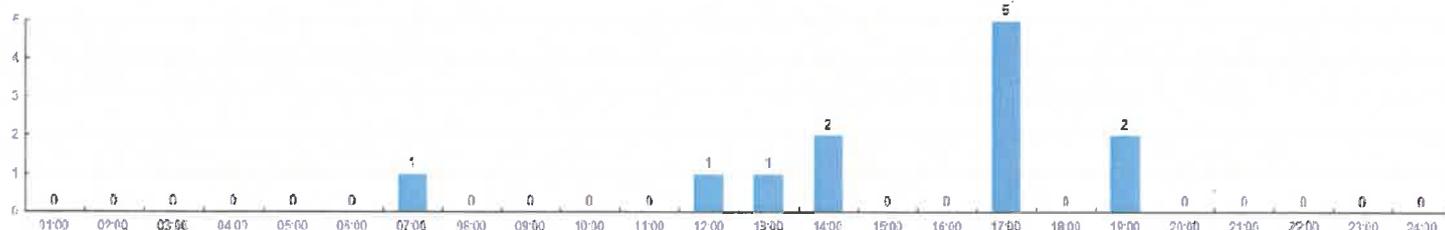
Figure 4 : Nombre d'observations déposées par jour



Source : publilégal

Le dossier a généralement été consulté notamment en journée entre 12h00 et 14h00 et entre 17h00 et 19h00. La répartition de la consultation des pages sur la durée de l'enquête est répartie comme suit :

Figure 5 : Heure de dépôt des observations sur l'ensemble de l'enquête



Source : publilégal

Le site internet comprenait au total 4 pages dont le nombre de connexion est le suivant :

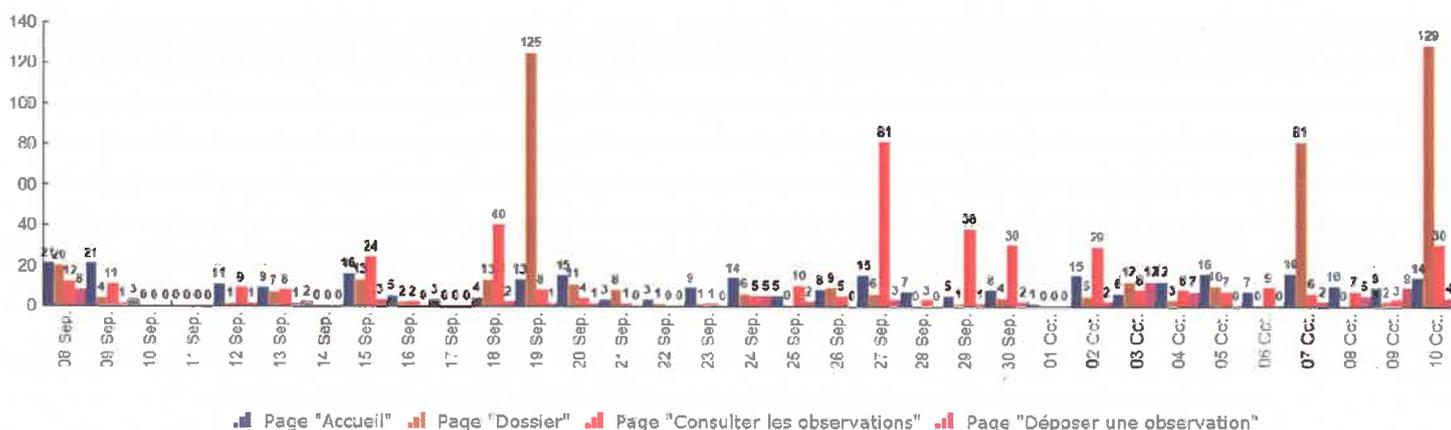
### Toutes les connexions

Page « Accueil »	306
Page « Déposer une observation »	72
Page « Dossier »	474
Page « Consulter les observations »	399

Ces données de consultations indiquent que le dossier a été consulté tout au long de la PPVE.

RESTRUCTURATION DE L'AMT- ATELIERS VAUGIRARD  
SYNTHESE DES COMMENTAIRES PPVE

Figure 6 : Répartition de la consultation par pages et par dates sur la durée de l'enquête



Source : publilégal

Enfin, les différentes pièces du dossier ont été téléchargées entre 2 et 12 fois, la pièce ayant été la plus téléchargée est la pièce 2-1.4\_EIE 2020-Description projet.

### 3 Observations recueillies et réponses apportées par la RATP

Pour rappel, l'objectif de la présente PPVE n'est pas de questionner les projets actuellement en construction (phase 1 des Ateliers Vaugirard), mais d'informer le public sur l'actualisation de l'étude d'impact environnementale en lien avec le dépôt des permis de construire de la phase 2 du projet.

La présente participation du public relative à la **demande de permis de construire de l'atelier de maintenance des trains** sur le site Vaugirard, a permis de recueillir **12 observations** (disponibles en annexe 2 du présent document).

Elles ont été recueillies et consignées directement dans le registre dématérialisé prévu à cet effet. Le texte intégral des observations déposées est disponible dans le tableau de suivi des commentaires, en **annexe 1** du présent document.

Dans le cadre de la présente PPVE, **les réponses aux observations ont été apportées par les acteurs suivants** :

- La RATP en tant que pétitionnaire ;
- RATP Habitat en tant que porteur du permis de construire du lot D.

De plus, la Ville de Paris en tant que territoire de projet a souhaité apporter certains compléments dans les domaines qui relèvent des compétences municipales

Ces observations recouvrent parfois plusieurs catégories qui peuvent être regroupées comme suit :

Thématique	Nombre d'occurrences	Observations concernées
1. Celles qui abordent l'intégration du projet envisagé au quartier, en termes de programmation, d'insertion urbaine et de volumétrie	9	N°1, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
2. Celles qui sont relatives aux espaces verts, au paysage et à l'environnement	6	N°2, 5, 8, 9, 10, 12
3. Celles qui abordent l'impact du projet envisagé sur le quartier	8	N°1, 3, 4, 7, 8, 9, 11, 12
4. Celles qui abordent le sujet de l'impact du projet sur la santé et les potentielles nuisances	2	n°2, 12

Il convient toutefois de souligner que plusieurs observations, bien que recueillies dans le registre électronique de la PPVE relative à l'atelier de maintenance des trains (AMT), **concernent le projet de construction de logements du lot D** et ne portent pas directement sur le projet de construction de l'AMT. Ainsi, de nombreuses observations évoquent la question de la pertinence de la construction de logements sociaux (observations n°1, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 : soit 8 observations sur 12). **L'actuelle synthèse des observations présente l'ensemble des observations recueillies, ainsi que les réponses apportées par la RATP, maître d'ouvrage, même si ces observations ne concernent pas l'AMT.**

## 3.1 Intégration du projet envisagé au quartier, en termes de programmation, d'insertion urbaine et volumétrie

### 3.1.1 Évolution du projet depuis le permis d'aménager initial

Neuf des observations exprimées concernent la programmation, l'insertion urbaine et la volumétrie ce qui conduit à considérer la genèse du projet. L'observation n°1 estime que « le projet global de l'opération RATP a conduit à construire beaucoup de nouveaux bâtiments. Tous sont très hauts et ont rempli l'espace, coupant les horizons et les perspectives. Initialement, cette emprise RATP de faible hauteur laissait un espace visuel dégagé, aujourd'hui disparu. ».

#### Réponse de la RATP

Le projet offre l'opportunité de reconquérir une emprise fermée et entièrement imperméable, dévolue à la seule industrie du transport depuis plus d'un siècle. L'objectif premier est de contribuer à maintenir et faire évoluer l'activité industrielle intramuros de la RATP vers un service public plus propre et respectueux de son environnement.

Le site des ateliers de Vaugirard est une emprise industrielle du début du 20<sup>e</sup> siècle et s'étend sur 2,3 ha. Il accueillait :

- Un atelier d'entretien des Véhicules de Maintenance des Infrastructures (VMI) ;
- Un atelier de Maintenance des Trains (AMT de la ligne de métro n°12).

Le site dispose donc de contraintes industrielles, il n'est pas possible de créer des jardins publics en pleine terre dans le cadre de l'opération d'aménagement, les sols étant en grande partie occupée par les ateliers de métro reconfigurés de façon moins étendue que dans la situation initiale, pour créer la voie nouvelle et la venelle privée

Figure 7 : Les nouveaux ateliers Vaugirard



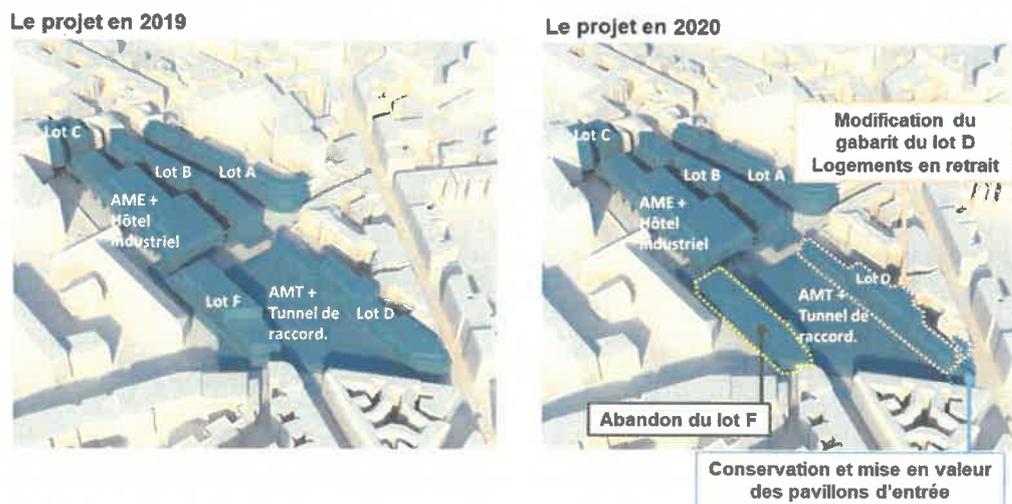
Source : RATP

La reconquête de cet espace urbain comprend le maintien des activités de la RATP, par la reconstruction de l'Atelier de Maintenance des Trains, la construction de logements en surplomb d'une voie nouvelle et d'une venelle d'accès dans une parcelle autrefois imperméable.

Tout d'abord, le Permis d'Aménager initial pour l'opération d'ensemble prévoyait au départ une constructivité d'environ 25% inférieure par rapport à la capacité maximale permise par les règles d'urbanisme.

Ensuite, le programme a évolué depuis le permis d'aménager obtenu en 2016 : à l'origine, celui-ci prévoyait pour la seconde phase la reconstruction de l'atelier de maintenance des trains et l'implantation de deux lots de logements (les lots D et F). Les études techniques et les concertations avec les riverains ont conduit à ne conserver qu'un seul lot de logements (le lot D), limité à R+3 et R+5. Le Lot D a été réduit d'un étage et le Lot F a été abandonné. De plus, un travail a également été mené pour modifier et réduire la géométrie du bâti initialement prévu afin de conserver dans une démarche patrimoniale la proue des pavillons qui encadrent aujourd'hui l'entrée à l'angle des rues Desnouettes et Croix-Nivert. Cela deviendra demain l'entrée d'une venelle ouverte au public en journée.

Figure 8 : L'évolution du projet



Source : RATP

Ce tableau d'évolution de la programmation des logements montre une réduction du nombre de logements et des surfaces construites, entre le permis d'aménager initial et la situation actuelle. La surface construite totale de logements pour la phase 2 a été réduite de 3 491 m<sup>2</sup> par rapport au permis d'aménager initial, cela représente une diminution de 48% de la surface de logement de cette phase.

Permis d'aménager		Lot A	Lot B	Lot C	Lot D	Lot F	Phase 1	Phase 2	Total
Nombre de logements privés		115	0	55	33	100	170	133	303
Nombre de logements sociaux		0	100	0	67	0	100	67	167
Surface plancher (m <sup>2</sup> )		6 741	7 070	3 300	3 960	3 252	17 111	7 212	24 323

Actuellement	Lot A	Lot B	Lot C	Lot D	Lot F	Phase 1	Phase 2	Total
Nombre de logements privés	97	0	34	0	0	131	0	131
Nombre de logements sociaux	0	104	0	50	0	104	50	154
Surface de plancher logements privés (m <sup>2</sup> )	6 892	0	3 149	0	0	10 041	0	10 041
Surface de plancher logements sociaux (m <sup>2</sup> )	0	7 070	0	3 721	0	7 070	3 721	10 791
Surface de plancher totale (m <sup>2</sup> )	6 892	7 070	3 149	3 721	0	17 111	3 721	20 832

Voici les éléments concernant la densité bâtie de l'opération d'aménagement :

**Pour l'ensemble des Ateliers Vaugirard :**

Surface totale de la parcelle (phase 1 et 2) : 23 035 m<sup>2</sup>  
(Permis d'aménager 2016)

**Pour la phase 1 :**

- Surface atelier phase 1 : 13 000 m<sup>2</sup>
- Surface logements phase 1 : 17 111 m<sup>2</sup>
- Surface totale phase 1 : 30 111 m<sup>2</sup>

**Pour la phase 2 :**

- Surface Activité- Ateliers RATP (phase 2) : 8 379 m<sup>2</sup>
- Surface des Logements (phase 2) : 3 721 m<sup>2</sup>
- Surface totale phase 2 : 12 100 m<sup>2</sup>

La densité bâtie est donc la suivante :

Surface totale de la parcelle	Surface construite (phase 1 + phase 2)	Densité bâtie
23 035 m <sup>2</sup>	30 111 + 12 100 = 42 211 m <sup>2</sup>	1,83

L'opération de modernisation des ateliers de métro RATP conduit donc à une densité globale de 1,8 sur la parcelle, qui est inférieure à la densité des alentours qui se situe autour de 3 (diagnostic établi par l'APUR dans le cadre de la révision du PLU bioclimatique).

Figure 9 : Densité bâtie à la parcelle



Source : APUR – DGI, 2019

### 3.1.2 Programmation en logements et en logements sociaux

Huit des observations exprimées concernent la **programmation, la construction de logements sociaux et la densification du quartier**. À titre d'exemple l'observation n°3 indique que « le quartier a été doté de nombreux logements sociaux assez récemment et la concentration de population a fortement augmenté » et l'observation n°9 précise être « contre cette construction de logements sociaux. Le 15eme en déborde. Pourquoi pas construire des halles de nourriture ? Ou un marché couvert ? »

Deux observations s'inquiètent de voir les prix de l'immobilier baisser du fait de l'apparition de logements sociaux : « Finalement, la réalisation d'un tel projet aura sans doute un impact négatif sur les prix d'immobiliers dans la proximité directe. » (Observation n°8). « Je crains aussi qu'un nouveau logement social ferait baisser les prix de l'immobilier. » (Observation n°9).

**La construction de logements sociaux ne relève pas du permis de construire de l'Atelier de Maintenance des Trains. Les réponses à cette problématique sont présentées dans la synthèse des commentaires de la PPVE du lot D et ont été reproduites ci-dessous.**

### Réponse de la RATP

Tout d'abord l'opération consiste en la restructuration des ateliers de métro : Atelier de Maintenance des Équipements dans la phase 1, et Atelier de Maintenance des Trains dans la phase 2.

Pour accompagner ce projet de modernisation de l'outil industriel de la RATP le projet prévoit la programmation de logements sociaux et privés à part égale, pour respecter les règles du Plan Local D'Urbanisme (PLU) sur cette parcelle.

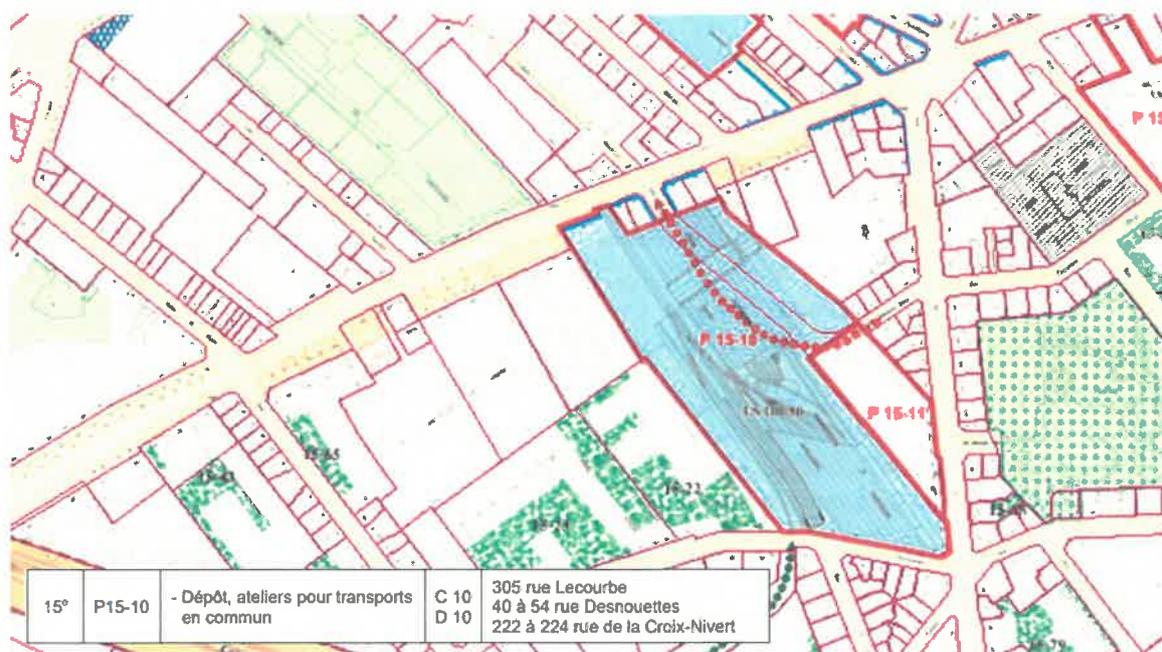
Pour respecter cette contrainte réglementaire, il est obligatoire que le lot D soit programmé en logement social, les logements des lots A et C étant programmés en logements en accession privée et les logements du lot B étant programmés en logement social, en partie pour loger les agents RATP.

En effet, la RATP a appliqué les règles du PLU de Paris. Le Lot D est situé dans le « secteur de protection de l'habitation » de la Zone Urbaine Générale de ce plan (secteur soumis à l'article UG 2.2.1).

La parcelle de l'opération d'aménagement globale est par ailleurs un emplacement réservé en vue de la création de logements et de logements locatifs sociaux : la totalité des surfaces construites hors ateliers RATP doit être affectée à du logement et 50 % des surfaces construites en logement doivent être en logement social. (L 100-50).

L'emprise fait également l'objet d'un périmètre de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'Intérêt Général indiquée en P 15-1 sur les documents graphiques du règlement du PLU.

Figure 10 : Périmètre de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'Intérêt Général

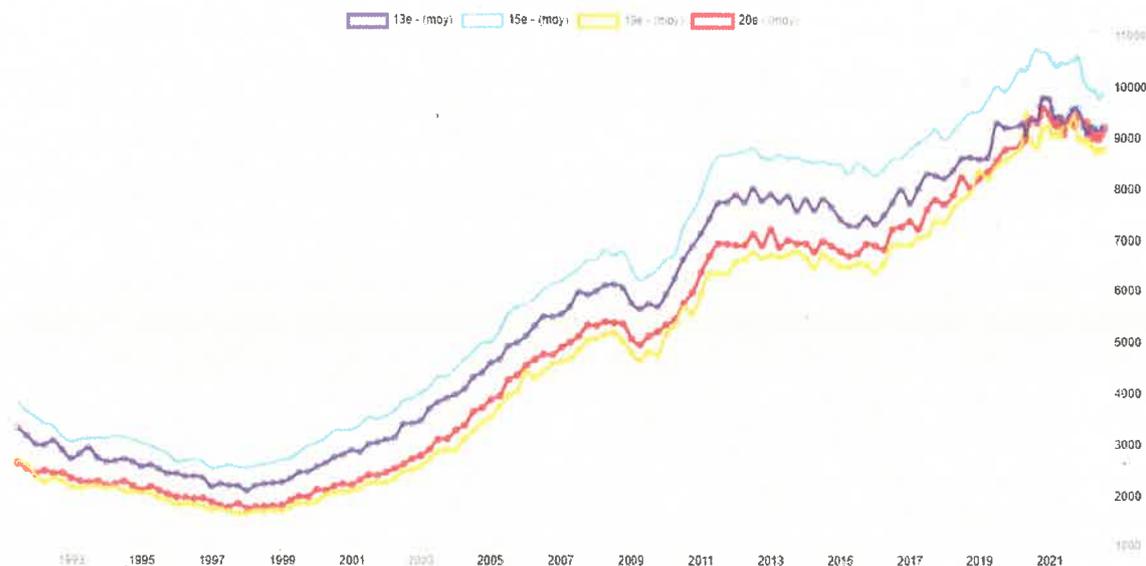


Source : PLU de Paris

En complément, concernant les **inquiétudes relatives à la baisse des prix de l'immobilier**, en comparant l'évolution des prix de l'immobilier entre le 15<sup>e</sup> arrondissement et des

arrondissements comportant un nombre important de logements sociaux (13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>), on remarque que le prix de l'immobilier suit les mêmes fluctuations. La présence de logements sociaux ne semble pas influencer sur le prix de l'immobilier, d'autant plus que celui-ci connaît globalement une hausse importante depuis 1999.

Figure 11 : Evolution des prix de l'immobilier dans le 15<sup>e</sup>, le 13<sup>e</sup>, le 19<sup>e</sup> et le 20<sup>e</sup>



Source : m2paris.fr

### Réponse de la Ville de Paris

Comme précisé lors de la PPVE concernant les lots A et C, le règlement du PLU parisien doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Celui-ci assigne à la Ville un objectif de construction neuve de 4 500 logement neufs par an (privés et sociaux), jusqu'à son horizon de 2030. C'est pourquoi une réserve pour le logement a été instaurée dans le règlement du PLU sur cette parcelle globale. Toutes les surfaces construites hors ateliers de métro doivent être en logement dont une moitié en logement social.

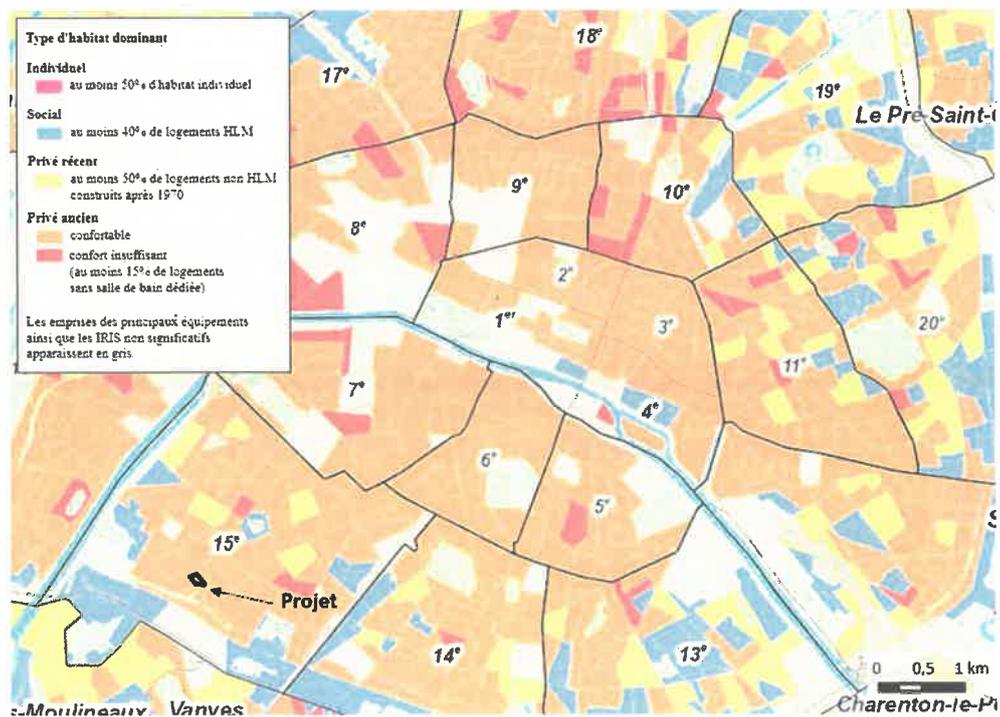
Par ailleurs, le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Paris traduit la volonté du Conseil de Paris de répondre aux besoins des ménages modestes et des classes moyennes en matière de logement. La demande de logement social reste très élevée à Paris (près de 260 000 demandeurs inscrits en 2020), c'est pourquoi la Ville décline sa politique du logement dans le cadre des opérations d'aménagement afin de créer une offre nouvelle.

Le PLH prévoit ainsi que la part de logement social représente en moyenne 60% des surfaces dédiées au logement dans les opérations d'aménagement, elles-mêmes représentant au moins 50% des surfaces aménagées : « Affecter au logement social en moyenne 60% des surfaces dédiées au logement des opérations d'aménagement, ce pourcentage étant défini site par site en fonction du contexte local et notamment du caractère déficitaire ou non en logement social de l'arrondissement concerné ».

C'est pourquoi, pour l'opération des ateliers métro Vaugirard, la réserve indiquée au PLU impose que 50 % des surfaces de logement soient en logement social.

De plus, au regard de la cartographie réalisée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) dans le diagnostic pour la révision du PLU bioclimatique, le secteur du projet est actuellement concerné par une majorité de logements privés anciens et non par des logements sociaux.

Figure 12 : Type d'habitat dominant dans le 15<sup>e</sup> arrondissement



Source : Apur INSEE, 2017

### 3.1.3 Insertion paysagère et architecture

Trois des observations exprimées concernent **l'aspect et l'intégration et du bâtiment de l'AMT** dans le secteur. Ainsi, à titre d'exemple, l'observation n°1 estime que « *le bâtiment originel de la RATP (1910) sera profondément modifié. Il fait partie du patrimoine industriel et historique de l'arrondissement. De plus rehaussé par une construction moderne, son harmonie sera détruite. Quel dommage !* ». L'observation n°6 propose notamment de « *rester au statu quo et ne pas toucher à ce beau bâtiment RATP à l'angle Croix-Nivert/Desnouette qui a plus de 100 ans* ».

#### Réponse de la RATP

L'atelier affirme les fonctions industrielles qu'il abrite par le caractère industriel de ses sheds et reprend les codes des bâtiments existants en proposant un volume en briques formant un socle sous le lot D. Ces briques beiges, moulées à la main, sont lumineuses et en adéquation avec les pavillons conservés et rénovés. Les façades en béton lisse des bâtiments industriels, dont la hauteur est ajustée au strict besoin de la maintenance des trains, fait écho à la pierre de Paris par la lasure beige qui y est appliquée. La brique, la lasure, ajoutées à la teinte champagne utilisée pour les châssis vitrés, offre, par ce camaïeu, une uniformité à l'ensemble. Les toitures, aujourd'hui de tuiles mécaniques et de verre armé, seront entièrement végétalisées, y compris sur les pentes des sheds. Elles participent ainsi de l'agrément visuel offert aux riverains mais surtout au rafraîchissement de l'îlot. Au-delà de l'éco-conception dont le futur atelier profite, il se veut donc partie prenante de l'amélioration du contexte dans lequel il s'inscrit.

Figure 13 : Visuels du projet



Source : RATP

Afin de conserver une partie de l'histoire industrielle des lieux datant du début 20<sup>ème</sup> siècle la proue avant des pavillons d'entrée de la venelle côté rue Desnouettes sera conservée. Un travail en lien avec l'architecte des bâtiments de France, les élus représentants des habitants et les riverains a permis d'intégrer ces pavillons dans les futures constructions. L'architecture en panneaux préfabriqués choisie pour la construction du lot D a été pensée de façon que les ensembles construits conservent leur autonomie architecturale ; la façade est cependant conçue afin de retrouver la teinte en maçonnerie de briques jaune du bâtiment de l'AMT. Les matériaux employés s'intègrent aux couleurs et matériaux existants des pavillons historiques pour créer une plus grande harmonie entre le bâti ancien et les bâtiments nouveaux.

### 3.1.4 Insertion urbaine et volumétrie

Deux des observations exprimées questionnent la hauteur du bâtiment du futur lot D ainsi que son impact sur la vue à l'horizon depuis les immeubles voisins. L'observation n°1 estime que « le projet global de l'opération RATP a conduit à construire beaucoup de nouveaux bâtiments. Tous sont très hauts et ont rempli l'espace, coupant les horizons et les perspectives ».

#### Réponse de la RATP

**Les hauteurs des logements évoqués ne concernent pas le projet de restructuration de l'Atelier de Maintenance des Trains ; Les réponses à cette problématique sont donc présentées dans la synthèse des commentaires de la PPVE du lot D mais ont été reproduites ci-dessous.**

Aujourd'hui, le tissu urbain du secteur est en grande partie continu mais n'apparaît pas homogène, ce qui est typique de la périphérie parisienne. On y trouve des constructions datant de la fin du 19<sup>ème</sup> et début du 20<sup>ème</sup> siècle, et des bâtiments d'après-guerre. La parcelle est bordée de constructions présentant de grandes différences de hauteur avec une moyenne comprise entre 15 et 25 m. On notera également la présence de deux immeubles d'environ 30 m de haut sur la rue Lecourbe, à proximité immédiate du site.

Figure 14 : Hauteurs du bâti



Source : APUR, 2021

L'insertion du projet s'inscrit dans ce contexte de hauteurs variées. Les logements du Lot D disposent d'une hauteur variable, en gradins côté Nord, avec une partie adossée à la RIVP d'une hauteur maximale de 25,75 mètres. Cet adossement est aligné à la hauteur du bâtiment

de la RIVP afin de respecter une continuité des bâtis. Tous les bâtiments ont été conçus pour ne pas dépasser les immeubles voisins.

En 2019, le choix du lauréat s'est porté vers une architecture qui intègre ces paramètres et qui sache mettre en valeur les pavillons d'entrée et leur intérêt patrimonial. La volumétrie, le choix des matériaux, l'implantation des bâtis participent de concert à cette insertion urbaine, une insertion respectueuse du tissu urbain existant.

Figure 15 : L'insertion urbaine : concours d'architecture en 2019

Lauréat :  
**Atelier Martel**  
+  
**Abinal  
& Ropars**



Source : RATP

L'évolution du projet en 2020 a permis également d'établir un plus grand équilibre des masses bâties entre les pavillons historiques, véritable porte d'entrée de ce nouveau morceau de ville et les nouveaux bâtiments.

Figure 16 : Le projet initial (2019)

Figure 17: Le projet final (2020)





Source : RATP

Une insertion qui à l'échelle du grand paysage permet aussi de conserver une diversité des hauteurs entre les bâtiments de logements et les bâtiments d'activités de la RATP et qui épouse l'architecture même de ce quartier.

Figure 18 : Hauteurs du bâti dans le quartier



Source : RATP

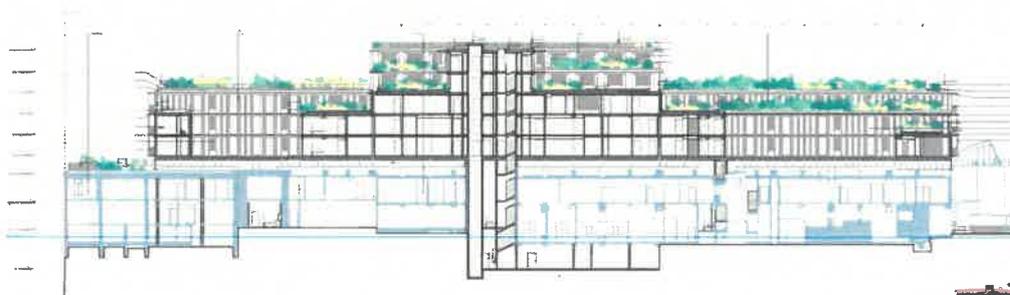
L'Atelier de Maintenance des Trains dispose d'une architecture particulière : bâtiment long, bas et à structure régulière. Afin de s'y accorder, le bâtiment du lot D se présentera à la fois comme une forme unitaire d'une centaine de mètres de long et comme l'assemblage de trois niveaux bien distincts en hauteur. Ce jeu de volumes, de proportions diverses au traitement architectural nuancé, permet de créer une unité dans la grande figure et une diversité des séquences. Le traitement en terrasses plantées non accessibles côté RIVP apporte une tranquillité sur la façade Nord. La façade Sud, constituée de balcons, plus active, donne sur les toitures de l'atelier de maintenance des trains.

Figure 19 : Façade sud



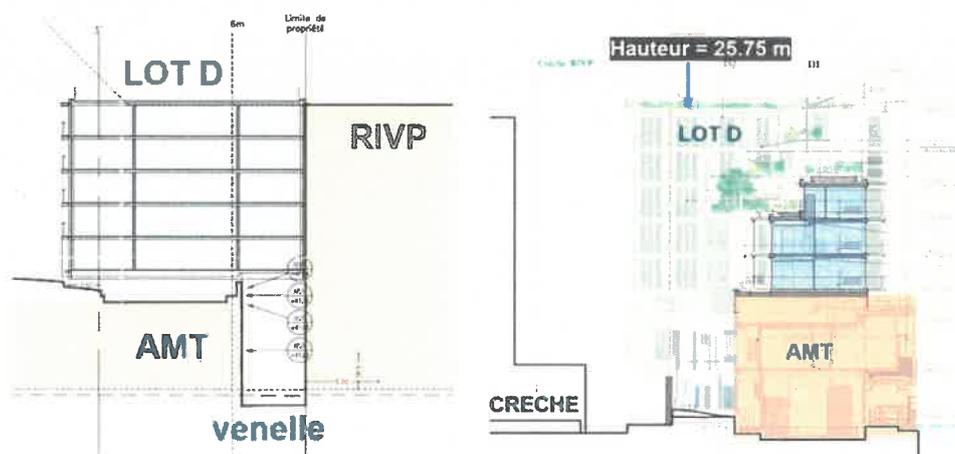
Source : RATP

Figure 20 : Façade Nord



Source : RATP

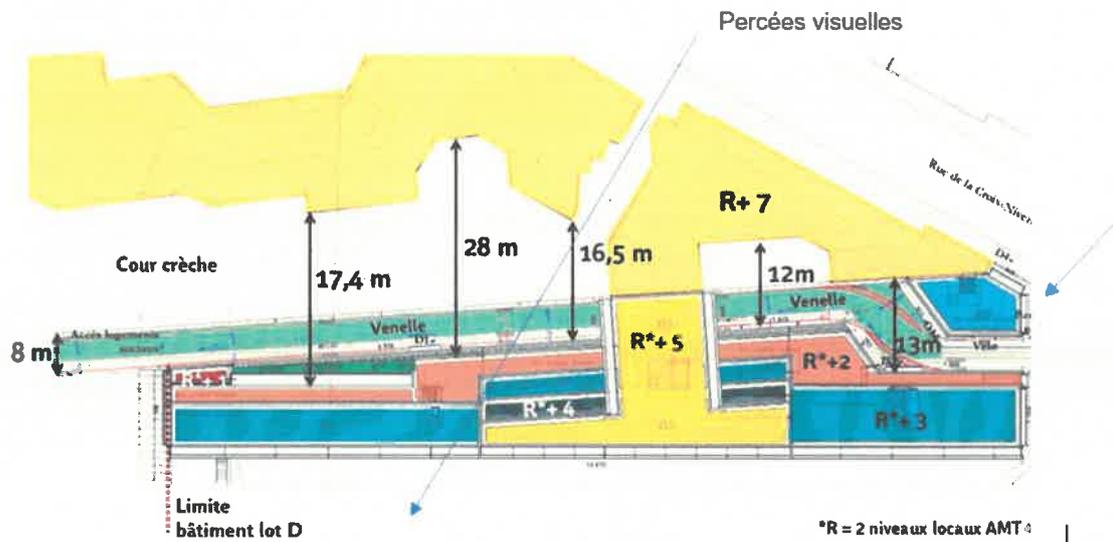
Figure 21 : Façade / coupe Nord



Source : RATP

Aussi des percées visuelles répondent à l'esprit du PLU de Paris. Ce dispositif allège le cœur de la parcelle et ouvre à des vues depuis le porche de l'immeuble de la RIVP.

Figure 22 : Percées visuelles



Source : RATP

## 3.2 Espaces verts, paysage et environnement

La moitié des observations exprimées (6 sur 12) insiste sur le **manque d'espaces verts** ressenti par la population et interroge la nature du projet au regard de ce constat. Plusieurs commentaires se rejoignent en s'inquiétant du **risque d'accroissement de l'effet d'îlot de chaleur urbain**.

L'observation n° 5 estime « *qu'il serait bien plus profitable aux habitants, d'un point de vue de la santé, de l'esthétisme et de l'écologie, de consacrer cet espace à un nouveau parc avec préférentiellement un compost commun afin de trier nos déchets verts* ».

L'observation n° 12 apporte la proposition suivante sur « *La nécessité d'une végétalisation accrue sur le toit et les murs de ces AMT* ».

L'observation n°2 indique aussi que le manque d'espace verts dans le quartier accroît le risque d'**inondation** par ruissellement et par saturation des réseaux.

### Réponse de la RATP

Comme précisé dans l'étude d'impact actualisée (p114, pièce 2-1.4\_EIE2020-Description du projet), le site des ateliers de Vaugirard est une emprise industrielle du début du 20<sup>e</sup> siècle et s'étend sur 2,3 ha. Il accueillait :

- Un atelier d'entretien des Véhicules de Maintenance des Infrastructures (VMI) ;
- Un atelier de Maintenance des Trains (AMT de la ligne de métro n°12).

Figure 23 : Site des ateliers Vaugirard



Source : RATP

Ce site était dans sa configuration initiale entièrement construit et minéral, sans aucune surface végétalisée – comme la majeure partie des sites industriels intramuros. La visite d'un écologue, visant à établir un diagnostic amont, en août 2014, n'a pas recensé sur le site l'existence de flore ou faune remarquable. Cependant, un inventaire précis a été établi mettant en évidence la pauvreté du milieu lié au site industriel – objet antérieurement de dératisation et désinsectisation, d'où son appauvrissement.

En revanche, le projet s'inscrit dans une démarche innovante de réflexion globale environnementale, qui malgré sa spécificité de site industriel engage celui-ci dans un objectif de végétalisation poussée avec la création de 855 m<sup>2</sup> de toitures végétalisées et 385 m<sup>2</sup> de pavés enherbés et de fosses pour plantes grimpantes au sol sur le lot D.

La végétalisation en pleine terre de ce site a été développée au maximum des possibilités offertes par la conservation des ateliers d'exploitation du métro sur site qui doivent se trouver au niveau du sol. La création de toitures végétalisées a été développée de façon étendue, pour gérer également les eaux de pluie à la parcelle.

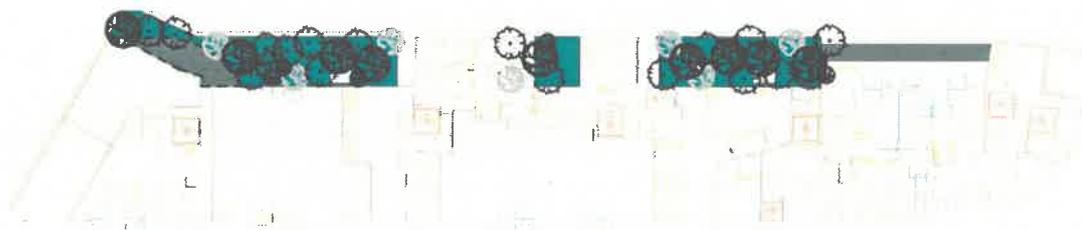
Ces deux éléments s'inscrivent dans la lutte contre le réchauffement climatique.

#### **Rappel : le projet environnemental des lots A et C, sous la maîtrise d'ouvrage de promoteurs tiers**

Les projets prévoient la création d'environ 300 m<sup>2</sup> de pleine terre.

Le bâtiment A recevra un boisement en jardin intérieur. Il sera composé de deux strates végétales majeures : la strate de grands arbustes et la strate des grands arbres à feuilles caduques. Au sol, un tapis de vivaces couvrira la terre et recréera un sous-bois favorable au développement de la biodiversité (présence d'hôtel à insectes, nichoirs...).

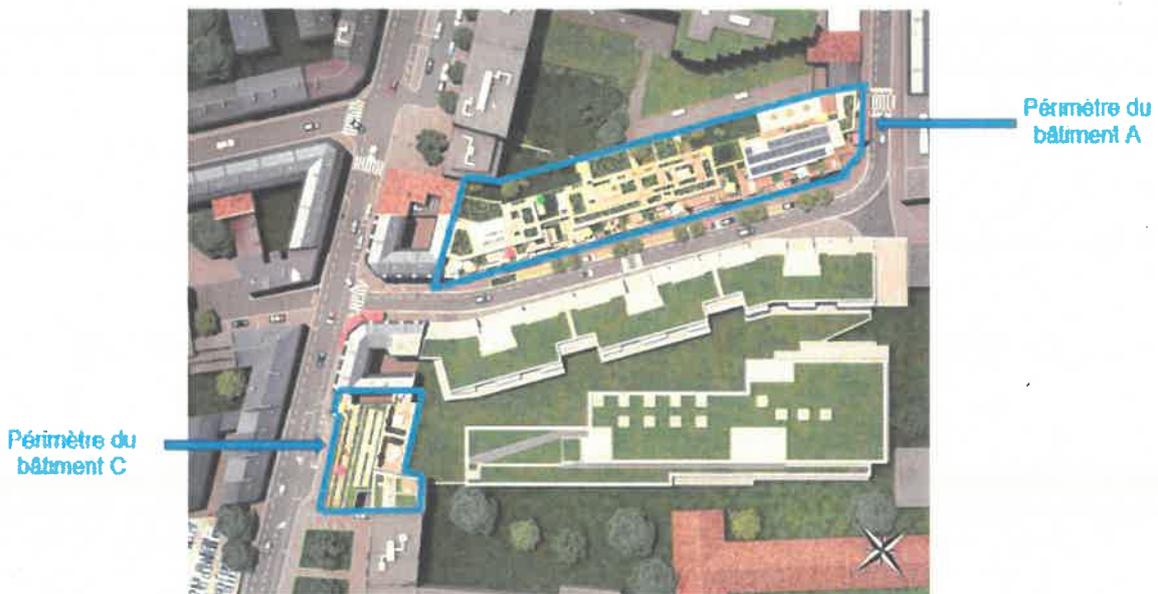
Figure 24 : Végétalisation de la phase 1



Source : Synthèse PPVE Vaugirard lots A et C, 2019, p19

En étage, les bâtiments A et C proposeront de nombreuses terrasses plantées, cherchant à rendre le végétal omniprésent. Ils créeront des conditions favorables à la biodiversité en réduisant l'effet de l'îlot de chaleur urbain et en améliorant la qualité de l'air.

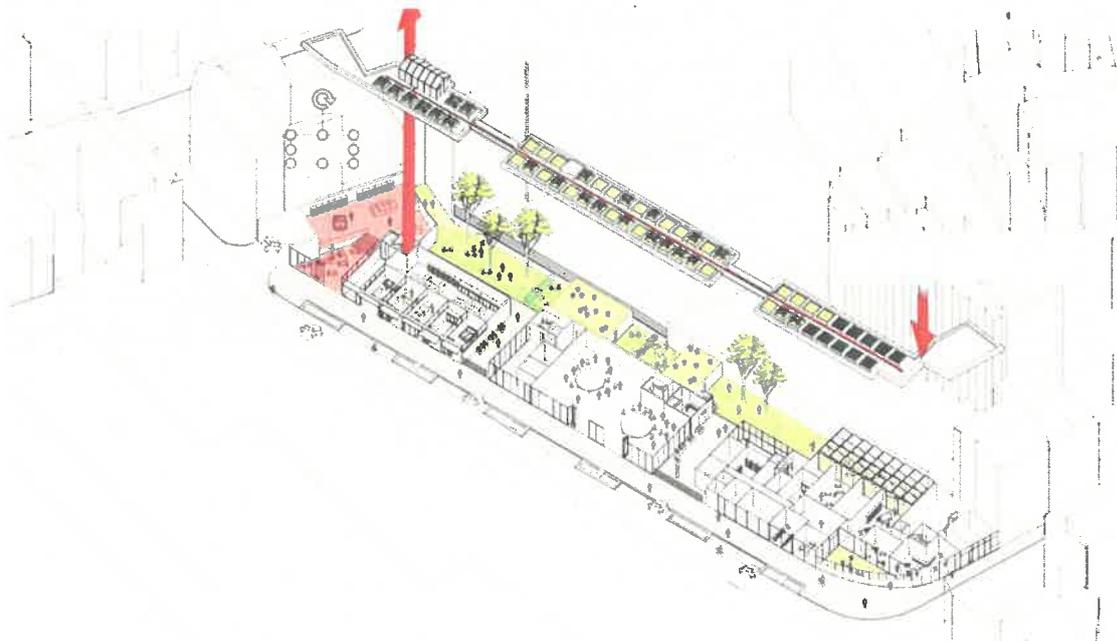
Figure 25 : Végétalisation des lots A et C



Source : Synthèse PPVE Vaugirard lots A et C, 2019, p20

En toiture terrasse, le bâtiment A recevra une ferme urbaine dont le modèle repose sur la permaculture. Un exploitant sera désigné, et aura la charge d'entretenir la terrasse. Il s'agit d'un modèle agricole dont la conception, l'aménagement, la gestion et la conservation des espaces visent à satisfaire les besoins des hommes, des animaux et des végétaux en valorisant des systèmes dans une optique écologique, soutenable et économiquement viable.

Figure 26 : Toitures terrasses du lot A



Source : Synthèse PPVE Vaugirard lots A et C, 2019, p20

Les opérations des lots A et C sont engagées dans une démarche de certification pour l'obtention du label BiodiverCity®.

Elle vise à concevoir et exploiter les futurs bâtiments en cohérence avec la biodiversité locale (faune et flore).

Cette démarche est conduite avec l'assistance d'un paysagiste pour le suivi écologique du projet en conception, réalisation et pour accompagner la labellisation.

À titre d'exemple, il est présenté ci-dessous une liste non exhaustive de la démarche BiodiverCity® sur les lots A et C :

- Travailler en concertation avec le paysagiste du projet sur les choix d'aménagements d'espaces verts, d'installations de biotopes artificiels (nichoirs), etc ;
- Réduire au maximum les impacts sur les oiseaux provenant du vitrage (travail sur les réflexions et les transparences) ou de l'éclairage (rechercher des zones de noir et limiter l'éclairage nocturne), pour atteindre un objectif de zéro-collision ;
- Limiter au maximum la pollution lumineuse
- Réaliser des actions de sensibilisation des équipes travaux en amont du chantier pour assurer la bonne réalisation du chantier ;
- Pérenniser la démarche en phase exploitation par la sensibilisation des habitants.

Pour répondre à cette préoccupation locale, la RATP a étudié une évolution du projet de la voie nouvelle. Quatre jardinières avec une épaisseur de terre de 50 cm seront implantées en lieu et place de 6 places de stationnement. Elles comprendront les trois strates arbustives pour réduire l'effet de chaleur urbain. Un arrosage automatique est prévu pour la bonne tenue des végétaux dans le temps.

#### **Le projet environnemental pour le lot D et l'AMT :**

Il n'est pas possible de créer des jardins publics en pleine terre dans le cadre de l'opération d'aménagement, les sols étant en grande partie occupés par les ateliers de métro reconfigurés de façon moins étendue que dans la situation initiale, pour créer la voie nouvelle et la venelle privée.

La nature de l'opération ne permet de la pleine terre que dans le Lot A et sous forme de jardinières dans la voie nouvelle et la venelle.

Dans le cadre du projet des logements du lot D, la conception de la venelle vise à créer une ambiance de ruelle apaisée et largement végétalisée (bande plantée en limite de propriété sur une largeur variable, de 1 à 5 m, qui se compose de deux strates, herbacée et arbustive). Cette dernière comprendra des pavés enherbés participant à la végétalisation et à l'infiltration des eaux de ruissellement. La plantation de grimpantes en pleine terre viendra accompagner le parcours piéton vers les différents accès (halls de logements et AMT).



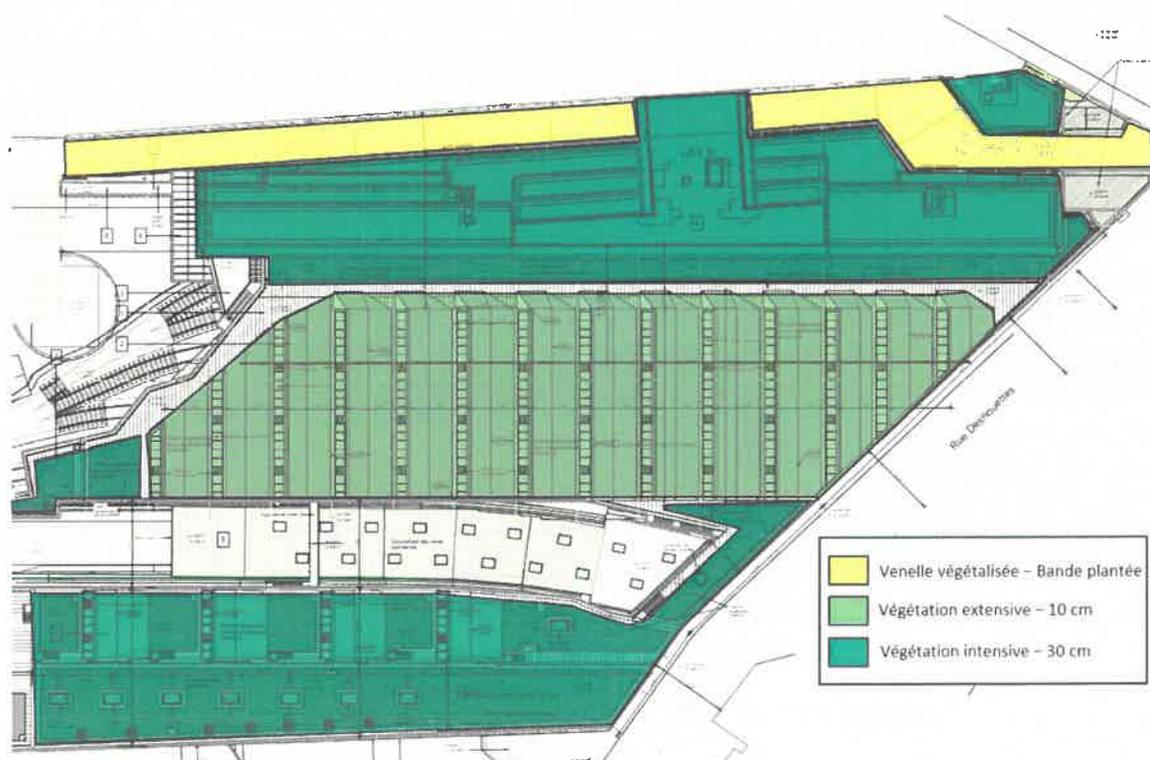
Au sein des bâtiments l'AMT proposera en étage des terrasses plantées et des toitures végétalisées, celles-ci participeront à l'apport de végétation et à l'amélioration des vues depuis les bâtiments alentours et depuis les espaces publics en apportant une perception de « quartier vert » sur un espace auparavant très minéral. Les toitures concernées sont :

- La toiture des bureaux (110 m<sup>2</sup> de végétation intensive, 30 cm de substrat) ;
- La toiture des locaux sociaux et du hall (250 + 423 m<sup>2</sup> de végétation intensive, 30 cm de substrat) ;
- La couverture de la plateforme de maintenance de la voie 7 (hall existant) (170 m<sup>2</sup> de végétation intensive, 30 cm de substrat) ;
- L'auvent de couverture de la zone de stockage au Nord (135 m<sup>2</sup> de végétation intensive, 30 cm de substrat) ;
- La toiture des sheds (805 m<sup>2</sup> de végétation extensive, 10 cm de substrat)

Les toitures des sheds présenteront une végétation extensive du fait de leurs pentes supérieures à 5%. Celle-ci sera installée sur 10 cm de substrat : sédum, graminées, plantes aromatiques qui ne nécessitent pas d'entretien hormis les deux premières années.

L'ensemble des autres toitures horizontales bénéficieront d'une végétalisation plus riche, semi intensive sur 30 cm de substrat allégé de type ornemental (plantes aromatiques et vivaces florifères) ou de type prairie.

Figure 29 : Typologies de végétation



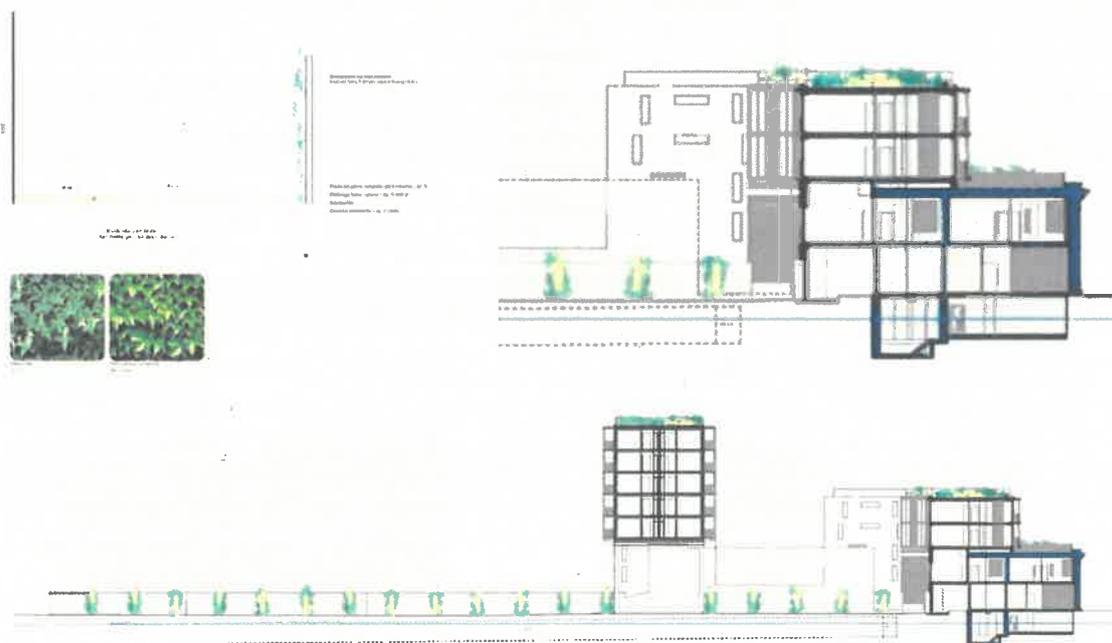
Source : Dossier PC, pièce 2-1.7.1\_PC5.1 Plan des Façades et toitures

Figure 30 : Végétalisation du lot D



Source : Notice paysagère, RATP, 2022

Figure 31 Coupes et détails de la végétalisation du projet



Source : Notice paysagère, RATP, 2022

Ces toitures et terrasses plantées présentent plusieurs avantages :

- L'amélioration du paysage par un apport de végétation ;
- La création de conditions favorables à la biodiversité ;
- Une participation à l'isolation sonore des bâtiments ;

- La stabilisation de la température intérieure des bâtiments et par conséquent une limitation des consommations énergétiques ;
- La réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur un secteur initialement très concerné par ce phénomène ;
- Une meilleure gestion des eaux pluviales et plus globalement un travail de résilience face au dérèglement climatique, notamment lors des événements pluvieux évoqués par le commentaire n°2.

Ainsi pour une surface totale de parcelle de 6 688 m<sup>2</sup> pour la phase 2, 2 030 m<sup>2</sup> sont végétalisés avec 10 cm d'épaisseur et 1 130 m<sup>2</sup> en surface plantée avec 30 cm d'épaisseur soit un total de 47 % de surface végétalisée.

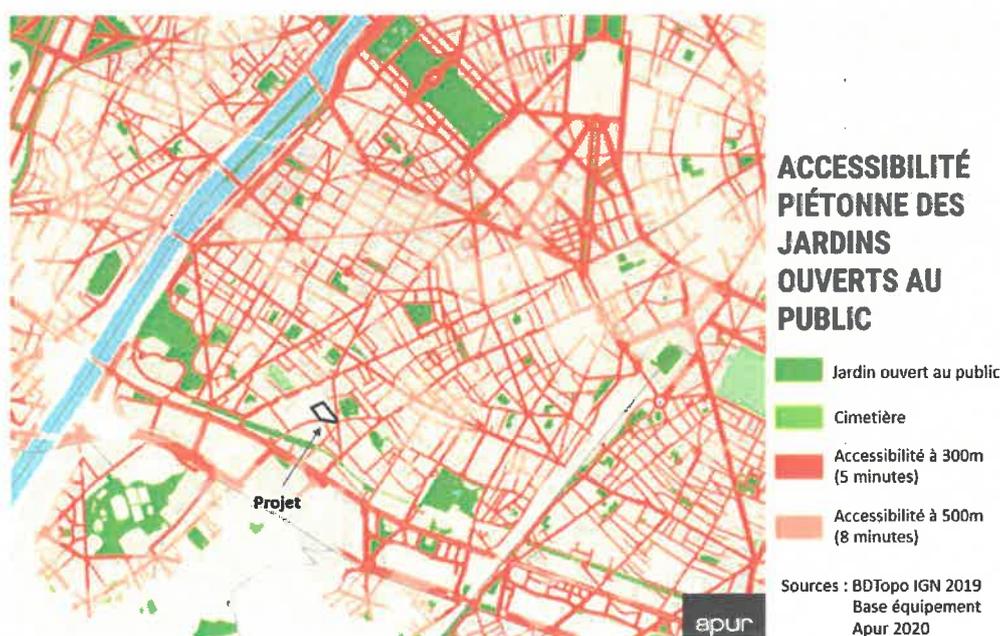
Les hauteurs variables de substrat permettront, de plus, de créer une diversité d'habitats. Le projet vient donc accroître la biodiversité urbaine en s'intégrant dans une trame verte propice au développement de la flore et de la faune locale. Ce projet environnemental respectera donc les dispositions du PLU en matière de végétalisation malgré les contraintes du site.

### Insertion du projet dans la trame verte d'espaces verts à proximité

Si la présence des ateliers de métro empêche toute création d'espace vert au sein de l'opération d'aménagement plusieurs squares sont présents à proximité : square du Clos Feuquières, Petite Ceinture 15<sup>e</sup>, Parc André Citroën, Square Saint-Lambert, Parc Georges Brassens, Parc Suzanne Lenglen, ...). Le projet s'inscrit donc dans une trame verte existante qu'il contribue à renforcer par le développement de la végétalisation, en lieu et place d'un îlot très minéral.

Le 15<sup>e</sup> arrondissement possède une couverture végétale de 21% (environ 179 ha) dont 59 parcs et jardins ouverts au public totalisant une surface de 62,5 ha. Le diagnostic de l'APUR de 2019 sur le maillage des espaces verts dans le 15<sup>e</sup> arrondissement indique que 99 % de la population de l'arrondissement se trouve à moins de 10 minutes d'un espace vert.

Figure 32 : Maillage des espaces verts du 15<sup>e</sup> arrondissement



Enfin, une **charte Développement Durable pour le site de Vaugirard** – Approche AEU2 a été produite par la RATP en Août 2014 elle précise les objectifs suivants :

1. Articuler de manière harmonieuse l'activité du site avec les attentes des riverains directs
2. Ancrer l'activité industrielle dans la vie de quartier
3. Créer un îlot singulièrement vert au cœur de Paris
4. Aménager un espace public apaisé autour de la nouvelle voie
5. Minimiser les consommations énergétiques
6. Optimiser la gestion de l'eau et des déchets dans un contexte de mixité fonctionnelle

Assurer une mise en œuvre sereine du projet en mobilisant et accompagnant l'ensemble des parties prenantes

## 3.3 Impact potentiel du projet sur le quartier

### 3.3.1 Impact sur les équipements

L'observation n°11 questionne la nature du projet et demande si les logements sociaux prévus en superposition de l'Atelier de Maintenance des Trains ne pourraient pas être remplacés par une halle de nourriture ou un marché couvert.

#### Réponse de la RATP

L'Atelier de Maintenance des Trains a été créé sur le site de Vaugirard au début du siècle dernier (1910). Outre l'activité de Maintenance des trains de la ligne 12, le site comprenait également un Atelier de Maintenance Patrimoniale (AMP) accueillant l'activité de révision des « Véhicules de maintenance des infrastructures » (VMI). Le site fabrique enfin les sabots de freins en bois pour l'intégralité des rames de la RATP. Ce site est nécessaire au fonctionnement des trains de la RATP et doit être restructuré afin d'accueillir un nouveau matériel roulant à l'horizon 2027.

#### Réponse de la Ville de Paris

Le choix de la construction de logements sociaux au-dessus du bâtiment de l'AMT est conditionné par le PLU de la Ville de Paris qui délimite un emplacement réservé au droit de la parcelle : « **LS 100-50 : Obligation de réaliser en logement 100 % de surface de plancher et d'affecter au logement social 50 % de la surface de plancher** ». De plus, la parcelle se trouve dans un secteur de protection de l'habitation, c'est-à-dire où l'habitation est une destination privilégiée.

Ce choix a également pour objectif l'apport d'une mixité sociale et répond à la demande de la politique de la Ville de Paris. Celle-ci est développée dans la synthèse des commentaires de la PPVE concernant le lot D.

### 3.3.2 Impact sur la circulation locale

L'observation n°1 indique que les logements du lot D construits au-dessus de l'AMT apporteront une population nouvelle, ce qui aggravera les conditions de circulation.

#### Réponse de la RATP

D'après l'étude de circulation réalisée, le projet durant sa phase exploitation n'augmentera pas les flux de trafic de manière significative. La phase 1 de l'opération comprend également la création d'une voie nouvelle reliant les impasses Théodore et Lecourbe.

Les logements évoqués ne concernent pas le projet de restructuration de l'Atelier de Maintenance des Trains ; Les réponses à cette problématique sont donc présentées dans la synthèse des commentaires de la PPVE du lot D mais ont été reproduites ci-dessous :

L'étude d'impact prend bien en compte la mise en sens unique de la rue Desnouettes (p198 de l'étude, pièce 2-1.5-EIE 2020-Etat actuel de l'environnement).

Pour rappel, les emprises sur voirie liées au chantier (rues Desnouettes et de la Croix Nivert notamment) feront l'objet de demandes réglementaires auprès des services de la voirie et de la préfecture habilités à donner leur autorisation. Les gênes temporaires potentielles occasionnées durant la phase travaux pour l'accès aux équipements alentours seront minimisés par le plan de circulation mis en place.

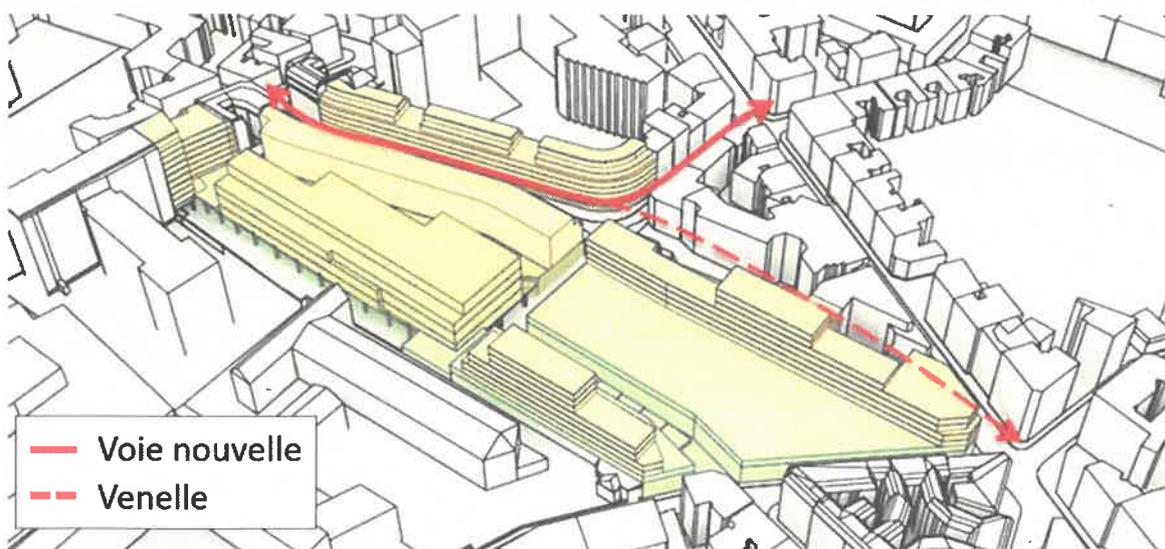
D'après l'étude de circulation réalisée, le projet durant sa phase exploitation n'augmentera pas les flux de trafic de manière significative.

Les enquêtes de l'APUR indiquent une baisse importante du taux de motorisation à Paris et plus spécifiquement dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. En effet, la baisse y est supérieure à 20%, pour une moyenne constatée de 18% à Paris.

Au vu de ces données, l'incidence des nouveaux logements dans ce quartier, très bien desservi par les transports aura un impact très limité sur la circulation automobile du quartier. En revanche, la restructuration des ateliers Vaugirard est un atout majeur dans la politique de la RATP et doit être effectué du fait de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant.

La venelle sera bien accessible au public, cette voie piétonne sera une voie de statut voie privée, accessible en journée afin d'améliorer les circulations quotidiennes des piétons du quartier. Ce trajet sera végétalisé et destiné à des dessertes locales favorisant ainsi des mobilités douces et sécurisant les cheminements piétons sur le site. Cette venelle sera en revanche fermée la nuit pour les traversées des riverains, pour assurer une meilleure tranquillité.

Figure 33 : Venelle reliant la voie nouvelle et le carrefour Desnouettes / Croix Nivert



Source : RATP

### 3.3.3 Impact sur la salubrité et la sécurité

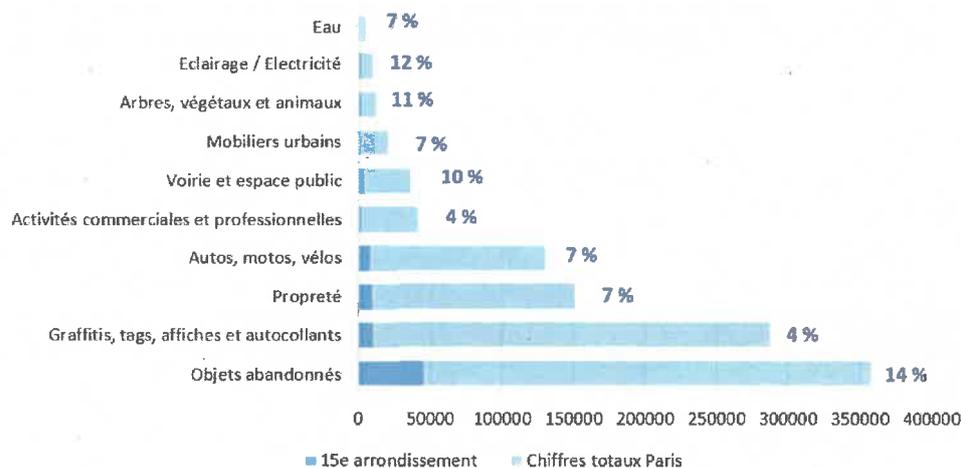
Six des observations recueillies s'inquiètent sur l'apport de population engendrée par le projet et notamment **les problématiques d'insécurité, de délinquance ou d'insalubrité** que cela peut engendrer. L'observation n°1 précise qu'« *en 20 ans ce quartier initialement paisible s'est profondément dégradé où l'insécurité est grandissante.* ».

#### Réponse de la Ville de Paris

L'insécurité du quartier est une donnée difficile à trouver et à quantifier. Cependant depuis 2012, la ville de Paris a lancé une application mobile de signalements des anomalies sur l'espace public appelée " Dans Ma Rue". D'après les anomalies récoltées entre juin 2021 et juillet 2022, le 15<sup>e</sup> arrondissement fait surtout face à des objets abandonnés (encombrants, cartons, ...). Les problématiques de propreté sont souvent dues à des déchets ou salissures divers. Les anomalies signalées sont peu nombreuses par rapport à d'autres arrondissements, notamment au nord.

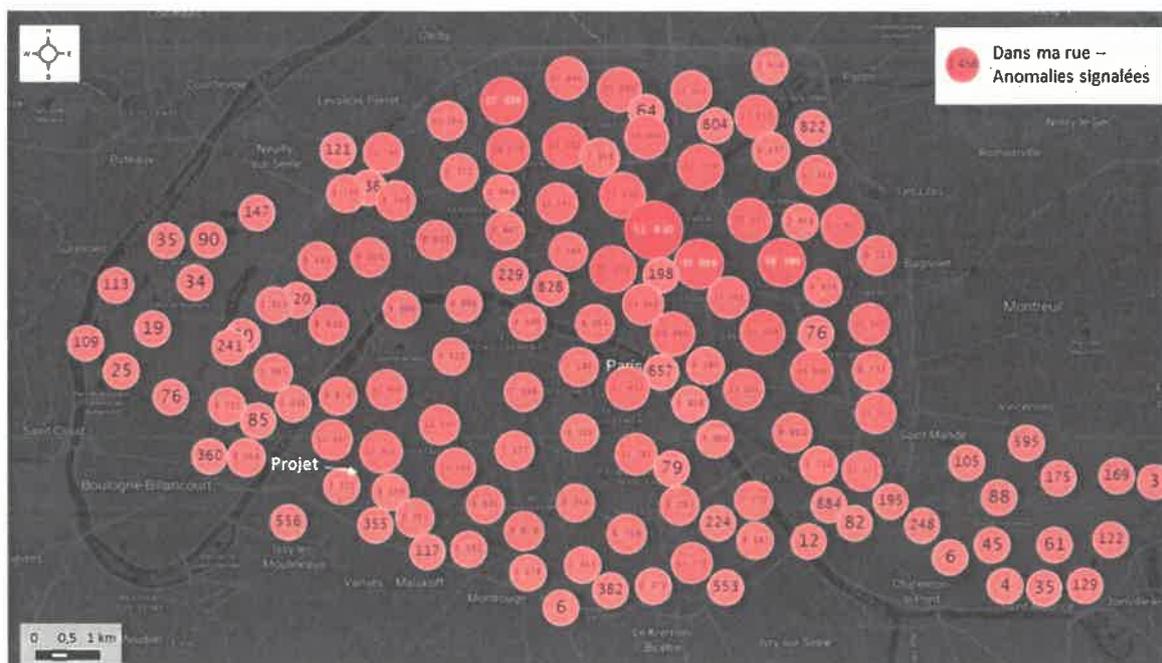
Le 15<sup>e</sup> fait partie des arrondissements les moins concernés par ces signalements d'anomalie.

Figure 34 : Dans ma rue - Anomalies signalées de juin 2021 à mars 2022



Source : Dans Ma Rue, Open Data Paris, 2022

Figure 35 : Localisation et nombre des anomalies signalées - Dans ma rue



Source : Dans Ma Rue, Open Data Paris, 2022

### Réponse de la RATP

Un gardien d'immeuble sera en charge des logements de RATP Habitat (lot B et lot D) et un gardien de l'Atelier de Maintenance des Équipements assurera 24/24 heures la sécurité à l'entrée de l'AME et de l'AMT aux abords de l'entrée de la venelle côté rue Théodore Deck. De plus la venelle sera fermée au public la nuit, seulement accessible avec un contrôle d'accès.

### 3.4 Impact du projet sur la santé en phase d'exploitation et en phase travaux

Deux observations (sur 12) concernent les interrogations relatives aux effets du chantier, puis à ceux de l'exploitation de l'atelier de maintenance des trains en ce qui concerne la santé, les risques, notamment en termes de nuisance.

L'observation n°12 évoque « *De fortes craintes de nuisances diverses lors de la construction, des craintes de vibrations et bruits d'exploitation jour et nuit et des craintes de bruits fort de ventilation (comme dans la rue de la Croix Nivert au niveau du 2108-220 le bruit de ventilation permanent est très fort et représente une nuisance permanente)* ».

Comme évoqué dans la partie précédente, l'observation n°2 indique que le manque d'espace verts dans le quartier accroît le risque d'inondation par ruissellement et par saturation des réseaux.

#### 3.4.1 Acoustique et vibrations

##### Réponse de la RATP

L'étude d'impact (pièce 2-1.7, p 340 à 347) précise les mesures qui seront mises en place pour limiter les nuisances en phase travaux à savoir notamment :

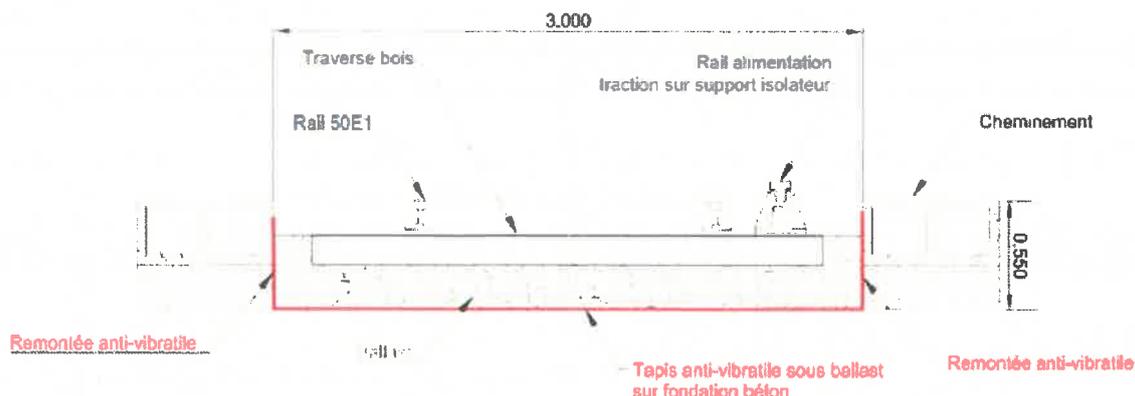
- Respect des normes acoustique en vigueur et suivi
- Limitation des vibrations et suivi
- Limitation des émissions de CO2, poussières et autres polluants dans l'atmosphère dus au chantier.

Également, durant la phase d'exploitation du site et notamment de l'AMT situé en dessous du lot D, un contrôle des mesures acoustiques et vibratoires sera effectué afin de s'assurer que les principes constructifs du site industriel sont suffisants.

Pour rappel, l'ensemble des mesures est détaillé dans la pièce 2-1.7\_EIE 2020-Incidences environnementales et mesures prises, estimation coûts, à savoir :

- Mise en place d'un tapis anti-vibratile sous ballast visant à réduire les niveaux vibratoires liés à l'activité AMT ;

Figure 36: Coupe de principe de la pose de tapis anti-vibratile sous ballast



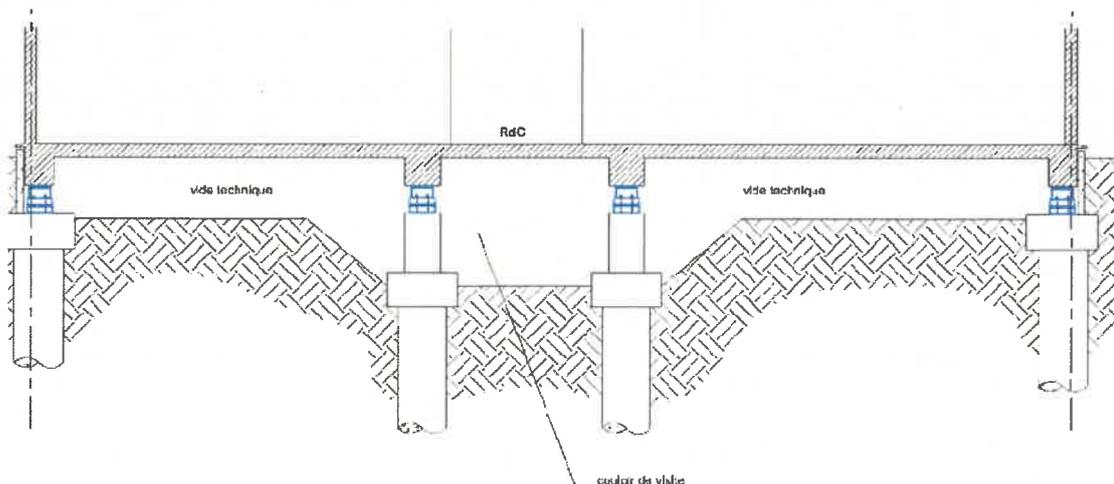
Source : Etude d'impact actualisée, pièce 2-1.7, p413

- Traitement des voies à l'entrée du HMC (Hall de Maintenance Courante) et du HMR (Hall de Maintenance Renforcée), à l'intérieur des ateliers et des zones de stockage et de livraison à l'aide de tapis résilients sous dalle avec remontées latérales de part et d'autre de la dalle ;
- Traitement des interfaces entre l'atelier et les noyaux du lot D par une coupure anti-vibratile (coupure réduisant l'amplitude des vibrations).

Les principaux constats de l'étude d'impacts (pièce 2-1.7, p 419) sont :

- Les vitesses vibratoires futures seront limitées et n'impliqueront pas de risques sur la structure ou la sécurité des riverains. Le site Vaugirard respecte la réglementation ICPE en termes de vibrations ;
- Les niveaux futurs de vitesse vibratoire ne dépassent pas le seuil de perception tactile au droit des riverains existants / futurs en limite de propriété ;
- Le niveau de bruit solidien à l'intérieur des logements futurs ne dépassera pas le seuil d'audibilité du bruit solidien en combinant les traitements antivibratoires des faisceaux de voie et des halls HMC (Hall de Maintenance Courante) et HMR (Halle de Maintenance Renforcée) avec l'intégration de boîtes à ressorts sur les bâtiments futurs.

Figure 37 : Exemple de coupure vibratoire par boîtes à ressorts



Source : Etude d'impact actualisée, pièce 2-1.7, p415

- Les solutions antivibratoires permettront aussi indirectement de réduire le niveau de bruit solidien présent à l'heure actuelle de 0 à 19 dB en fonction de la fréquence au droit des riverains existants et en limite de propriété du site de Vaugirard.

Grâce aux systèmes constructifs utilisés, ajoutées aux dispositifs mis en œuvre (tapis anti-vibratile, boîtes à ressorts de désolidarisation) les bruits générés par l'activité de maintenance ne s'échappent pas des volumes bâtis, contrairement à la situation initiale avant l'opération d'aménagement.

### 3.4.2 Risque d'inondation par saturation des réseaux

#### Réponse de la RATP

Comme précisé dans la partie 3.2 Espaces verts, paysage et environnement, les toitures végétalisées permettront notamment :

- Une meilleure gestion des eaux pluviales et plus globalement un travail de résilience face au dérèglement climatique.

En effet, la végétalisation de toitures permet de limiter les rejets d'eaux pluviales dans le réseau l'assainissement et permettent une évapo-transpiration

Également, les travaux seront l'occasion de remettre en conformité le réseau d'assainissement, celui-ci fera l'objet d'une mise en séparatif (séparation des eaux pluviales et des eaux usées).

Durant la phase exploitation, l'abattement pluvial sera géré comme suit (cf pièce 2-1.7\_EIE 2020-Incidences environnementales et mesures prises, estimations coûts, p 347) :

AMT (Atelier de Maintenance des Trains) :

- Surface parcelle considérée : 6 688 m<sup>2</sup> ;
- Shed végétalisé avec 10 cm d'épaisseur : 2 030 m<sup>2</sup> ;
- ECOVEGETAL forte pente avec capacité de rétention/absorption de 70 L/m<sup>2</sup> (eau déconnectée du réseau d'assainissement et absorbée ou évaporée) ;
- Toiture terrasse plantée avec 40 cm d'épaisseur : 1 130 m<sup>2</sup> ;
- Renvoi des eaux pluviales d'une partie des cheminements et terrasses en platelage bois (à minima 430 m<sup>2</sup>) vers les toitures terrasses plantées avec 40 cm d'épaisseur
  - ▶ 16 premiers millimètres de pluie sur 55% de la surface = 58,85 m<sup>3</sup>
  - ▶ Volume d'eau absorbé équivalent de 57,44 m<sup>3</sup>, soit à un abattement de la parcelle de 54% ;

Lot D :

- Surface parcelle considérée : 2 247 m<sup>2</sup> ;
- Venelle pavée enherbée sur pleine terre : 318 m<sup>2</sup> ;
- Toiture terrasse végétalisée avec 30 cm d'épaisseur : 82 m<sup>2</sup> ;
- Toiture terrasse végétalisée avec 60 cm d'épaisseur : 67 m<sup>2</sup> ;
- Renvoi des EP de la partie de la Venelle pavée sur sable (123 m<sup>2</sup>) vers la partie de la Venelle pavée enherbée sur pleine terre ;
  - ▶ 16 premiers millimètres de pluie sur 55% de la surface = 19,77 m<sup>3</sup>;
  - ▶ Volume d'eau absorbé équivalent de 21,31 m<sup>3</sup>, soit à un abattement de la parcelle de 59% ;

Le projet a fait l'objet d'un avis favorable de la part de la DPE (Direction de la Propreté et de l'eau, Section de l'assainissement de Paris) et est conforme aux exigences du zonage pluvial.

## 4 Mesures ERC

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact du projet global, un ensemble de mesures environnementales a été défini suite à l'analyse des effets du projet sur l'environnement. Pour cela la doctrine Eviter, Réduire, Compenser (ERC) a été appliquée, afin d'intégrer les enjeux environnementaux à la conception du projet. Cette séquence ERC est considérée sur toutes les phases de déroulement de l'opération et s'applique de manière proportionnée aux enjeux des différents thèmes environnementaux.

Elle comprend différents types de mesures :

- **Les mesures d'évitement**, elles peuvent consister à renoncer à certains projets ou éléments de projets qui pourraient avoir des impacts négatifs, d'éviter les zones fragiles du point de vue de l'environnement ;
- **Les mesures de réduction** qui visent à atténuer les impacts dommageables du projet sur le lieu au moment où ils se développent. Il s'agit de proposer des mesures qui font partie intégrante du projet : rétablissement ou raccordement des accès et des communications, insertion du projet dans le paysage, protections phoniques, etc. ;
- **Les mesures de compensation** qui interviennent lorsqu'un impact ne peut être réduit ou supprimé. Elles n'agissent pas directement sur les effets dommageables du projet, mais elles offrent une contrepartie lorsque subsistent des impacts non réductibles. Ainsi, le niveau d'impact après application d'une mesure compensatoire étant difficilement évaluable, un impact compensé sera présenté dans une couleur neutre ;
- **Les mesures d'accompagnement** qui peuvent être définies en complément des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, dans le but d'améliorer la performance environnementale du projet : étude scientifique, soutien à un programme d'actions locales, régionales ou nationales, soutien à des centres de sauvegarde, soutien d'actions d'éradication des plantes invasives, action de sensibilisation du public, méthode d'entretien, etc.

Les mesures proposées feront l'objet d'un suivi afin de pouvoir vérifier les engagements pris et adapter les mesures pour en améliorer l'efficacité.

L'entièreté des mesures est détaillée dans la pièce 2-1.7\_EIE 2020-Incidences environnementales et mesures prises, estimation coûts. Le tableau annexé à l'arrêté du permis de construire présente la synthèse des impacts et des mesures environnementales du projet.

## 5 Conclusion

Le projet urbain a pour objectif de restructurer les activités présentes sur le site pour mieux intégrer les ateliers dans la ville, tout en créant des logements, (privés et sociaux) afin de créer un quartier mixte. Les ateliers de la RATP présents en rez-de-chaussée contraignent le site en limitant notamment les espaces verts en pleine terre. Toutefois, au terme de la Participation du Public Par Voie Électronique (PPVE) de 2019 et tout au long de la concertation des riverains en continu, la RATP a fait évoluer son projet afin de prendre en compte les observations de la population :

- Adaptation du calibrage de la densité du projet (abandon du lot F et ajustement de l'insertion urbaine du lot D avec une surface de logements phase 2 réduite de 48% par rapport aux estimations du permis d'aménager initial) ;
- Densité bâtie du projet global de 1,83 inférieure à celle présente dans le quartier (située autour de 3) ;
- Conservation d'éléments patrimoniaux ;
- Limitation de l'exposition des riverains aux nuisances des ateliers Vaugirard par l'amélioration de l'isolation acoustique des bâtiments et des équipements par rapport à l'existant et par la mise en place des mesures ERC ;
- Évolution de la voie nouvelle pour augmenter la végétalisation (Quatre jardinières avec une épaisseur de terre de 50 cm seront implantées en lieu et place de 6 places de stationnement dans le cadre de la réalisation de la phase 1 et de l'obtention du label BiodiverCity® sur les lots A et C) ;
- Végétalisation poussée au maximum des contraintes techniques (voie nouvelle, nouvelle, toitures végétalisées).

Malgré les contraintes industrielles propres au site, le projet permet une amélioration par rapport à la situation actuelle : un îlot plus urbain et moins industriel, généreusement végétalisé et pouvant être traversé à pied.

La majorité des observations recueillies dans le cadre de la participation du public relative au permis de construire de l'atelier de maintenance des trains portait en fait sur la programmation du lot D. Ainsi, la fonctionnalité liée à l'atelier de maintenance des trains (AMT) a fait l'objet de peu d'observations (soit 2 observations sur 12).

Ce manque de mobilisation du public pour participer à la PPVE sur l'AMT semble indiquer en creux que la restructuration de l'AMT est globalement bien acceptée et comprise. En effet, ce projet a déjà été présenté au public dès sa genèse, notamment lors de l'enquête publique préalable à la délivrance du permis d'aménager concernant l'ensemble du projet (phases 1 et 2) qui s'est déroulée en 2015.

Lors de la présente PPVE, les riverains ont toutefois pu manifester leurs inquiétudes quant aux sujets d'insertion du projet dans le quartier, et en termes d'impacts du chantier.

En conclusion, cette synthèse de la PPVE montre que les observations formulées rejoignent les préoccupations de la Ville de Paris et de la RATP ainsi que les remarques émises par les riverains lors des différentes phases d'informations et d'échanges organisées par la RATP :

- En termes d'**intégration du projet dans le quartier** en respectant la politique globale d'aménagement de la Ville de Paris et en travaillant la cohérence paysagère dans le respect de l'architecture du bâtiment AMT.
- En termes de **développement de la biodiversité, de trame verte et de réduction de l'effet d'îlot** de chaleur urbain malgré les contraintes du site ;
- En termes d'**impact potentiel sur les équipements, la circulation et la fréquentation du quartier** ;
- En termes de **limitation des nuisances de chantier** et durant la phase exploitation pour les riverains.

Le projet apportera à terme une meilleure ambiance paysagère pour les riverains par l'apport de végétation dans un espace auparavant très minéral. Il répond aux enjeux de résilience face au changement climatique (effets d'îlots de chaleur urbain, gestion des eaux pluviales) tout en maintenant la fonction première des ateliers Vaugirard visant à assurer la maintenance des trains et des équipements électroniques.

La RATP, en tant qu'aménageur, s'engage à la bonne mise en place des mesures ERC citées dans la partie précédente afin de réduire notamment les impacts sur la santé des riverains en phase chantier et en phase exploitation.

La concertation en continu et les comités riverains auprès des habitants concernés par les travaux seront également poursuivis de façon trimestrielle durant toute la durée du chantier afin de présenter les travaux réalisés et les travaux à venir et recevoir les attentes des riverains.

Pour le préfet, et par délégation,  
Le directeur régional et interdépartemental adjoint  
de l'environnement, de l'aménagement  
et des transports d'Ile-de-France,  
Directeur départemental de Paris,

Raphaël HACQUIN



## 6 Annexes

### Annexe 1 : Synthèse et réponses aux commentaires

**Avis n°1 :** *Je suis farouchement opposé à cette nouvelle construction pour les 4 raisons suivantes :*

1 ) *le bâtiment originel de la RATP (1910) sera profondément modifié. Il fait partie du patrimoine industriel et historique de l'arrondissement. De plus rehaussé par une construction moderne, son harmonie sera détruite. Quel dommage !*

2) *le projet global de l'opération RATP a conduit à construire beaucoup de nouveaux bâtiments. Tous sont très hauts et ont rempli l'espace, coupant les horizons et les perspectives. Initialement, cette emprise RATP de faible hauteur laissait un espace visuel dégagé, aujourd'hui disparu. Une nouvelle construction ne fera qu'aggraver la situation, en particulier pour les immeubles à proximité.*

3) *Plus de constructions, c'est plus de logements donc plus de monde. Plus de monde = plus de voitures, plus de circulation, plus de tensions. Ce n'est pas nécessaire*

4) *Pour terminer, c'est un projet de logement social. Le 15ème sud est déjà très largement doté de logements sociaux, avec en particulier le quartier Cévennes-Citroen-Modigliani. En 20 ans ce quartier initialement paisible s'est profondément dégradé où l'insécurité est grandissante. Donc pas de logements sociaux supplémentaires dans le quartier Desnouettes Croix Nivert*

Un travail sur l'insertion du projet dans son environnement a été réalisé. Si l'architecture en panneaux préfabriqués choisie pour la construction du lot D a été pensée de façon à ce que les ensembles construits conservent leurs autonomies architecturales ; la façade est cependant conçue afin de retrouver la teinte en maçonnerie de briques jaune du bâtiment de l'AMT. De plus, tous les bâtiments ont été conçus pour ne pas dépasser les immeubles voisins et ainsi ne pas couper l'horizon.

Le projet n'apporte pas d'augmentation significative du nombre d'habitants et la population du 15<sup>e</sup> arrondissement est en baisse d'en moyenne 0,4 % par an. La programmation du projet répond à la politique du logement de la Ville de Paris et suit les objectifs du PLH (Plan Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme). Le quartier disposant de peu de logements sociaux, il est donc un secteur privilégié pour apporter de la mixité sociale.

**Avis n°2 :** *je partage l'avis du précédent observateur j'ajouterai un phénomène qui s'est produit dans mon immeuble il y a une vingtaine d'années. Lors d'un violent orage le local de la chaufferie a été inondé au point qu'on voyait l'eau gicler du bas au haut de la porte ! Il s'est avéré que c'est les égouts qui reflouaient dans notre immeuble car ils ne permettaient d'éliminer toute l'eau. C'est ainsi qu'on s'est rendu compte que les réseaux n'avaient pas évolué avec les constructions. Beaucoup d'espaces verts ont disparus, l'eau peut moins bien s'infiltrer. Que se passera-t-il lors de l'inondation du siècle. Le 15ème fait partie des 10 plus grandes villes de France. Alors arrêtons, on ne va pas faire un New York !*

Le projet a fait l'objet d'un avis favorable de la part de la DPE (Direction de la Propreté et de l'eau, Section de l'assainissement de Paris) et est conforme aux exigences du zonage pluvial. De plus l'évènement évoqué est ponctuel et aucun autre évènement similaire n'a été enregistré depuis.

De plus les toitures végétalisées permettront notamment une meilleure gestion des eaux pluviales en jouant un rôle tampon et plus globalement un travail de résilience face au dérèglement climatique, notamment lors des évènements pluvieux.

**Avis n°3 :** *Je suis opposée à ce projet et tout principalement à la création de nouveaux logements sociaux. Le quartier a été doté de nombreux logements sociaux assez récemment et la concentration de population a fortement augmenté. Le quartier autrefois calme et propre a considérablement changé. Les rues ne sont plus sûres et la délinquance a cru de manière exponentielle. Je ne veux plus de ce genre de population dans notre quartier. Le square du clos feuquieres est devenu un repère de dealers et les rues autrefois si tranquilles insécures. Je veux retrouver mon quartier.*

Le projet n'apporte pas d'augmentation significative du nombre d'habitants et la population du 15<sup>e</sup> arrondissement est en baisse d'en moyenne 0,4 % par an. La programmation du projet répond à la politique du logement de la Ville de Paris et suit les objectifs du PLH (Plan Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme). Le quartier disposant de peu de logements sociaux, il est donc un secteur privilégié pour apporter de la mixité sociale.

Les anomalies (insécurité, insalubrité) signalées dans le 15<sup>e</sup> arrondissement sont peu nombreuses rapportées à l'ensemble de la ville. Sur la sécurité ajoutons qu'un gardien d'immeuble assurera la sécurité du Lot B et qu'un gardien de l'AME assurera 24/24 heures la sécurité à l'entrée de l'AME et de l'AMT aux abords de l'entrée de la venelle côté rue Théodore Deck. De plus la venelle sera fermée au public la nuit, seulement accessible à partir d'un code d'accès.

**Avis n°4 :** *Bonjour, Je trouve que le square du clos Feuquieres a énormément changé et maintenant il est très malfamé depuis l'arrivée des premiers logements sociaux (deals, clochards, etc). Avec ces nouveaux logements, cela ne va pas s'arranger, surtout que le projet ne sera pas loin du premier projet qui a été implanté dans le quartier (rue de la Croix Nivert). Je reste donc contre.*

Les anomalies (insécurité, insalubrité) signalées dans le 15<sup>e</sup> arrondissement sont peu nombreuses rapportées à l'ensemble de la ville. Sur la sécurité ajoutons qu'un gardien d'immeuble assurera la sécurité du Lot B et qu'un gardien de l'AME assurera 24/24 heures la sécurité à l'entrée de l'AME et de l'AMT aux abords de l'entrée de la venelle côté rue Théodore Deck. De plus la venelle sera fermée au public la nuit, seulement accessible à partir d'un code d'accès.

**Avis n°5 :** *Bonjour, Merci tout d'abord de nous laisser la possibilité de nous exprimer. Je trouve que notre quartier manque d'espaces verts. Nous pouvons traverser la rue Desnouettes ou la rue de la Croix Nivert sans apercevoir un seul arbre. Lors de la canicule de cet été, nous avons pourtant bien senti le besoin de la verdure : dans les parcs, et même en passant sous la Petite Ceinture, l'air était plus frais ! Je trouve ainsi qu'il serait bien plus profitable aux habitants, d'un point de vu de la santé, de l'esthétisme et de l'écologie, de consacrer cet espace à un nouveau parc avec préférentiellement un compost commun afin de trier nos déchets verts.*

Le projet s'inscrit dans une démarche de réflexion globale environnementale qui, malgré sa spécificité de site industriel qui doit être conservé, engage celui-ci dans un objectif de végétalisation poussée avec la création de 855 m<sup>2</sup> de toiture végétalisées et 385 m<sup>2</sup> de pavés enherbés et de fosses pour plantes grimpantes au sol. Cette végétalisation permettra notamment d'isoler les bâtiments, de limiter l'effet d'ilot de chaleur urbain sur le secteur ainsi qu'une meilleure gestion des eaux pluviales. Enfin, le 15<sup>e</sup> arrondissement possède déjà une couverture végétale de 21% (environ 179 ha) dont 59 parcs et jardins ouverts au public totalisant une surface de 62,5 ha. Des réflexions sont également engagées par la Ville de Paris pour augmenter la superficie du parc Suzanne Lenglen en réduisant la superficie occupée par l'héliport.

**Avis n°6 :** *Bonjour, Le projet de construction envisagé vient en complément de plusieurs tranches déjà en chantier et pour certains bâtiments déjà quasi achevés. C'est en particulier le cas du bâtiment « AME » (Atelier de Maintenance des Equipements) particulièrement disgracieux construit au-dessus des voies de maintenance RATP. Ce dernier coupe la vue depuis mon appartement, en m'imposant un vis-à-vis direct. (voir photo en PJ). De plus, ce dernier a été surélevé de plusieurs mètres avec la mise en place de palissades sur sa terrasse, du plus mauvais goût, ce qui accentue son aspect monolithique. Désormais, je souffre quotidiennement de la vue d'un bâtiment de grande dimension, massif alors que précédemment l'horizon était dégagé jusqu'aux arrondissements de l'est parisien. Dans ces conditions, je ne peux être que défavorable à ce nouveau projet de construction qui lui aussi dans sa partie Ouest sera de hauteur significative. Si ce projet se réalise, cela contribuera une fois de plus à remplir l'espace d'immeubles, alors que tout au contraire ce sont des espaces d'aération, si rares, qui sont recherchés par de nombreux habitants du 15ème, comme moi. Et pour finir, il s'agit d'un immeuble à vocation sociale qui malheureusement souvent, trop souvent, offre un visuel des moins agréables avec notamment des balcons encombrés d'armoires et autres bric à brac, contribuant à dégrader le quartier plutôt qu'à l'embellir. Pour toutes ces raisons, je m'oppose fermement à ce nouveau projet et propose de rester au statu quo et ne pas toucher à ce beau bâtiment RATP à l'angle Croix-Nivert/Desnouette qui a plus de 100 ans. Par ailleurs j'espère que cette consultation ne constitue pas une simple étape d'un processus administratif pour lequel les choix sont déjà faits quelque soient les protestations des habitants du quartier et que les avis déposés seront sincèrement pris en compte.*

L'architecture en panneaux préfabriqués choisie pour la construction du lot D a été pensée de façon que les ensembles construits conservent leur autonomie architecturale ; la façade est cependant conçue afin de retrouver la teinte en maçonnerie de briques jaune du bâtiment de l'AMT. Les matériaux employés s'intègrent aux couleurs et matériaux existants des pavillons historiques pour créer une plus grande harmonie entre le bâti ancien et les bâtiments nouveaux. Ce choix d'architecture a été fait de façon à conserver une partie de l'histoire industrielle des lieux datant du début 20<sup>ème</sup> siècle. Un travail en lien avec l'architecte des bâtiments de France a permis d'intégrer ces pavillons dans les futures constructions.

**Avis n°7 :** *Bonjour,*

*Je trouve que la fréquentation du quartier n'est déjà pas des meilleures, ce projet ne va pas l'améliorer. Je suis contre.*

La programmation du projet répond à la politique du logement de la Ville de Paris et suit les objectifs du PLH (Plan Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme). Le quartier disposant de peu de logements sociaux, il est donc un secteur privilégié pour apporter de la mixité sociale.

Les anomalies (insécurité, insalubrité) signalées dans le 15<sup>e</sup> arrondissement sont peu nombreuses rapportées à l'ensemble de la ville. Sur la sécurité ajoutons qu'un gardien d'immeuble assurera la sécurité du Lot B et qu'un gardien de l'AME assurera 24/24 heures la sécurité à l'entrée de l'AME et de l'AMT aux abords de l'entrée de la venelle côté rue Théodore Deck. De plus la venelle sera fermée au public la nuit, seulement accessible à partir d'un code d'accès.

**Avis n°8 :** *Bonjour, Je suis contre projet. D'après les données de ville de Paris le XV<sup>e</sup> arrondissement, comporte d'ores et déjà le plus grand nombre de logements sociaux à Paris. Dans notre quartier il y a plutôt besoin davantage des espaces verts ainsi que de lieux où les habitants du quartier pourraient passer leur temps libre. La sécurité est un aspect à ne pas négliger.*

*L'afflux de personnes des milieux défavorisés, ayant droits à un logement social, se traduit toujours par une délinquance aggravée donc par conséquent l'insécurité pour les habitants. Finalement, la réalisation d'un tel projet aura sans doute un impact négatif sur les prix d'immobiliers dans la proximité directe. Propriétaire rue desnouettes.*

La programmation du projet répond à la politique du logement de la Ville de Paris et suit les objectifs du PLH (Plan Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme). Le quartier disposant de peu de logements sociaux, il est donc un secteur privilégié pour apporter de la mixité sociale.

Les anomalies (insécurité, insalubrité) signalées dans le 15<sup>e</sup> arrondissement sont peu nombreuses rapportées à l'ensemble de la ville. Sur la sécurité ajoutons qu'un gardien d'immeuble assurera la sécurité du Lot B et qu'un gardien de l'AME assurera 24/24 heures la sécurité à l'entrée de l'AME et de l'AMT aux abords de l'entrée de la venelle côté rue Théodore Deck. De plus la venelle sera fermée au public la nuit, seulement accessible à partir d'un code d'accès.

**Avis n°9 :** *Je suis contre le projet. Le XV<sup>e</sup> est déjà doté de nombreux logements sociaux. Le quartier de Beaugrenelle, à 15 min à pied, en déborde et est un des moins sûrs de l'arrondissement. Je m'y sens personnellement en danger. D'autres quartiers parisiens devraient aussi accueillir des populations défavorisées, elles ne doivent pas toutes être concentrées dans un seul endroit. Je crains aussi qu'un nouveau logement social ferait baisser les prix de l'immobilier. De loin, je préfère que cet espace soit dédié à un parc. Les espaces verts manquent dans les alentours.*

La programmation du projet répond à la politique du logement de la Ville de Paris et suit les objectifs du PLH (Plan Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme). Le quartier disposant de peu de logements sociaux, il est donc un secteur privilégié pour apporter de la mixité sociale.

Les anomalies (insécurité, insalubrité) signalées dans le 15<sup>e</sup> arrondissement sont peu nombreuses rapportées à l'ensemble de la ville. Sur la sécurité ajoutons qu'un gardien d'immeuble assurera la sécurité du Lot B et qu'un gardien de l'AME assurera 24/24 heures la sécurité à l'entrée de l'AME et de l'AMT aux abords de l'entrée de la venelle côté rue Théodore Deck. De plus la venelle sera fermée au public la nuit, seulement accessible à partir d'un code d'accès.

Enfin, le 15<sup>e</sup> arrondissement possède déjà une couverture végétale de 21% (environ 179 ha) dont 59 parcs et jardins ouverts au public totalisant une surface de 62,5 ha. Des réflexions sont également engagées par la Ville de Paris pour augmenter la superficie du parc Suzanne Lenglen en réduisant la superficie occupée par l'héliport.

**Avis n°10 :** *Bonjour, merci de nous proposer de donner notre avis. Nous sommes, dans notre foyer, contre ce projet. Il existe déjà dans le quartier (rue du Hameau juste à côté d'ailleurs) de nombreux logements sociaux, bien plus que dans les autres quartiers de la capitale. Il manque en revanche cruellement d'espaces verts.*

Le projet s'inscrit dans une démarche de réflexion globale environnementale qui, malgré sa spécificité de site industriel qui doit être conservé, engage celui-ci dans un objectif de végétalisation poussée avec la création de 855 m<sup>2</sup> de toiture végétalisées et 385 m<sup>2</sup> de pavés enherbés et de fosses pour plantes grimpantes au sol. Cette végétalisation permettra notamment d'isoler les bâtiments, de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain sur le secteur ainsi

qu'une meilleure gestion des eaux pluviales. Enfin, le 15<sup>e</sup> arrondissement possède déjà une couverture végétale de 21% (environ 179 ha) dont 59 parcs et jardins ouverts au public totalisant une surface de 62,5 ha. Des réflexions sont également engagées par la Ville de Paris pour augmenter la superficie du parc Suzanne Lenglen en réduisant la superficie occupée par l'héliport.

**Avis n°11 :** *Bonjour Je suis contre cette construction de logements sociaux. Le 15eme en déborde. Pourquoi pas construire des halles de nourriture ? Ou un marché couvert ? L'idée n'étant pas de dévaloriser comme beaucoup d'arrondissements proche périphérique, le 15eme.*

Le choix de la construction de logements sociaux au-dessus du bâtiment de l'AMT est conditionné par le PLU de la Ville de Paris qui délimite un emplacement réservé au droit de la parcelle. De plus, la parcelle se trouve dans un secteur de protection de l'habitation, c'est-à-dire où l'habitation est une destination privilégiée.

Concernant l'AMT, la restructuration des ateliers Vaugirard est un atout majeur dans la politique de la RATP et doit être restructuré du fait de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant.

**Avis n°12 :** *Concernant ce projet de construction d'AMT :*

- *De fortes craintes de nuisances diverses lors de la construction.*
- *Des craintes de vibrations et bruits d'exploitation jour et nuit.*
- *Des craintes de bruits fort de ventilation (comme dans la rue de la Croix Nivert au niveau du 2108-220 le bruit de ventilation permanent est très fort et représente une nuisance permanente).*
- *Des efforts devraient être faits pour mieux intégrer les bâtiments des AMT dans son environnement immédiat et empêcher qu'il ne gâchent les vues des riverains. Le 15ème a suffisamment souffert de ce point de vue. Faites un effort pour marquer le tournant vers la construction d'un environnement plus humain et agréable, notamment face au réchauffement climatique.*
- *La nécessité d'une végétalisation accrue sur le toit et les murs de ces AMT.*

*Merci de votre écoute.*

Concernant les nuisances (acoustique, vibrations, ventilations), durant la phase exploitation du site et notamment de l'AMT situé en dessous du lot D, un contrôle des mesures acoustiques et vibratoires sera effectué afin de s'assurer que les principes constructifs du site industriel sont suffisants. Les nuisances chantier seront limitées grâce au respect des principes de la Charte Chantier faibles nuisances de la RATP encadrée par un référent chantier. Le chantier, bien que sur une longue temporalité, a été pensé de façon à être déplacé au fur et à mesure de l'avancée de l'opération et donc à ne pas impacter toujours les mêmes riverains.

Un travail sur l'insertion du projet dans son environnement a été réalisé. Si l'architecture en panneaux préfabriqués choisie pour la construction du lot D a été pensée de façon à ce que les ensembles construits conservent leurs autonomies architecturales ; la façade est

cependant conçue afin de retrouver la teinte en maçonnerie de briques jaune du bâtiment de l'AMT. De plus, tous les bâtiments ont été conçus pour ne pas dépasser les immeubles voisins et ainsi ne pas couper l'horizon.

Le projet s'inscrit dans une démarche de réflexion globale environnementale qui, malgré sa spécificité de site industriel qui doit être conservé, engage celui-ci dans un objectif de végétalisation poussée avec la création de 855 m<sup>2</sup> de toiture végétalisées et 385 m<sup>2</sup> de pavés enherbés et de fosses pour plantes grimpantes au sol. Cette végétalisation permettra notamment d'isoler les bâtiments, de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain sur le secteur ainsi qu'une meilleure gestion des eaux pluviales. Enfin, le 15<sup>e</sup> arrondissement possède déjà une couverture végétale de 21% (environ 179 ha) dont 59 parcs et jardins ouverts au public totalisant une surface de 62,5 ha. Des réflexions sont également engagées par la Ville de Paris pour augmenter la superficie du parc Suzanne Lenglen en réduisant la superficie occupée par l'héliport.

***Annexe 2 : Tableau de suivi des commentaires de la PPVE***













**Annexe 3 : Composition exhaustive du dossier de consultation du public par voie électronique**

PIÈCE	Dossiers PPVE préalables à la délivrance du PC AMT – Opération de restructuration des Ateliers Vaugirard	DATE DES DOCUMENTS
<b>PIÈCE 0</b>	<b>ORGANISATION DE LA PPVE</b>	
0-1	Arrêté d'ouverture PPVE Atelier de maintenance des trains (PC Etat)	07/2022
0-2	Avis PPVE - AMT	
0-3	Guide de lecture et sommaire de la PPVE AMT	07/2022
<b>PIÈCE 1</b>	<b>INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES PRESENTATION DU CADRE DE LA PPVE</b>	
<b>1-1</b>	<b>Pièces principales</b>	
1-1.1	Préambule	07/2022
1-1.2	Présentation non technique du contexte	07/2022
1-1.3	Présentation du programme global	07/2022
1-1.4	Présentation de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE)	07/2022
1-1.5	Synthèse des échanges avec le public	07/2022
1-1.6	Autorisations nécessaires à la réalisation du projet	07/2022
<b>1-2</b>	<b>Annexes</b>	
1-2.1	ENQUETE PUBLIQUE - Rapport commission	12/2015
1-2.2	ENQUETE PUBLIQUE - Conclusions et avis motivé	12/2015
1-2.3	PPVE Lots A&C - Synthèse des observations et propositions	07/2019
<b>PIÈCE 2</b>	<b>ETUDE D'IMPACT ACTUALISEE – AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (CGEDD – Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) DES COLLECTIVITES ET ETABLISSEMENTS PUBLICS ET MEMOIRE(S) EN REPONSE</b>	
<b>2-1</b>	<b>Etude d'Impact Environnementale actualisée 2020 (EIE)</b>	
2-1.1	EIE 2020-Préambule et tables	06/2020
2-1.2	EIE 2020-Contexte	06/2020
2-1.3	EIE 2020-Résumé non technique	06/2020
2-1.4	EIE 2020-Description projet	06/2020
2-1.5	EIE 2020-Etat actuel environnement	06/2020
2-1.6	EIE 2020-Esquisse solutions substitutions et justification projet	06/2020
2-1.7	EIE 2020-Incidences environnementale et mesures prises, estimation coûts	06/2020
2-1.8	EIE 2020-Description incidences cumulées	06/2020
2-1.9	EIE 2020-Incidences Natura 2000	06/2020
2-1.10	EIE 2020-Vulnérabilité du projet	06/2020
2-1.11	EIE 2020-Compatibilité	06/2020

**RESTRUCTURATION DE L'AMT- ATELIERS VAUGIRARD**  
**SYNTHESE DES COMMENTAIRES PPVE**

2-1.12	EIE 2020-Méthodes	06/2020
2-1.13	EIE 2020-Auteurs et acteurs	06/2020
2-1.14	<i>Annexes EIE</i>	
2-1.14.1	<i>Etude acoustique et vibratoire</i>	06/2020
2-1.14.2	<i>Etude de circulation</i>	02/2020
2-1.14.3	<i>Projet et PPRI (Plan prévention risques inondation)</i>	12/2016
2-1.14.4	<i>Estimation niveaux eaux souterraines</i>	11/2014
2-1.14.5	<i>Etudes abattement eaux pluviales</i>	11/2014
2-1.14.6	<i>Niveau eaux surface et des eaux souterraines</i>	08/2019
2-1.14.7	<i>Note de synthèse abattement pluvial et surfaces végétalisées</i>	05/2020
2-1.14.8	<i>Etude écologique</i>	08/2014
2-1.14.9	<i>Etude ENR AMT</i>	06/2019
2-1.14.10	<i>Mémoire en réponse PPVE lots A et C</i>	09/2019
2-1.14.11	<i>Etude de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme)</i>	06/2012
2-1.14.12	<i>Plan de Gestion des terres excavées</i>	08/2019
<b>2-2</b>	<b>Avis émis sur l'Etude d'Impact Environnementale initiale (2015)</b>	
2-2.1	Avis CGEDD n° 2015-38 du 22 juil 2015	07/2015
2-2.2	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis CGEDD	08/2015
<b>2-3</b>	<b>Avis émis sur l'Etude d'Impact Environnementale actualisée (2019)</b>	
2-3.1	Avis CGEDD n° 2018-98 du 6 fev 2019	02/2019
2-3.2	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis CGEDD	04/2019
2-3.3	Avis du conseil de Paris février 2019	02/2019
2-3.4	Mémoire en réponse avis du Conseil de Paris	04/2019
<b>2-4</b>	<b>Avis émis sur l'Etude d'Impact Environnementale actualisée (2020)</b>	
2-4.1	Avis CGEDD n°2020-08 du 22 juillet 2020	07/2020
2-4.2	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis CGEDD	02/2022
2-4.3	Courrier CGEDD du 21 avril 2022	04/2022
2-4.4	Avis des Collectivités et Etablissements public	07/2020
<b>PIÈCE 3</b>	<b>DOSSIER PERMIS DE CONSTRUIRE</b>	
<b>Pieces spécifiques du dossier mis en PPVE Atelier de Maintenance</b>		
<b>3-1</b>	<b>Pièces Obligatoires</b>	
3-1.1	Formulaire Cerfa de dépôt demande PC	02/2022
3-1.2	Récépissé de dépôt	02/2022

**RESTRUCTURATION DE L'AMT- ATELIERS VAUGIRARD**  
**SYNTHESE DES COMMENTAIRES PPVE**

3-1.3	Liste des pièces PC	01/2022
3-1.4	PC1 Plan de situation	01/2022
3-1.5	PC2.A Plan masse existant	01/2022
3-1.6	PC2.B Plan masse projeté	01/2022
3-1.7	PC3.A Coupes du terrain avant travaux	01/2022
3-1.8	PC3.B Coupes du terrain après travaux	01/2022
3-1.9	PC4 Notice descriptive	01/2022
3-1.10	PC5.A Plan de toiture	01/2022
3-1.11	PC5.B Elévations (nord)	01/2022
3-1.12	PC5.C Elévations (sud)	01/2022
3-1.13	PC6 Vues d'insertion	01/2022
3-1.14	PC7 Vues proches	01/2022
3-1.15	PC8 Vues lointaines	01/2022
<b>3-2</b>	<b>Pièces selon la nature du projet</b>	
3-2.1	A1 Plan masse des bâtiments à démolir	01/2022
3-2.2	A2.A Photographies des bâtiments à démolir (aérien)	01/2022
	A2.B Photographies des bâtiments à démolir (proche)	01/2022
3-2.3	A8 Moyens de préservation du patrimoine protégé	01/2022
3-2.4	PC10-1 Notice complémentaire	02/2022
3-2.5	PC11 Etude d'impact actualisée	01/2022
3-2.6	PC13 Attestation de prise en compte des risques	02/2022
3-2.7	PC16-1 Attestation de prise en compte de la RT2012 (AMT)	02/2022
3-2.8	PC25 Justificatif de dépôt de demande relative aux ICPE	02/2022
3-2.9	PC27 Démolitions	02/2022
3-2.10	PC33-1 Cerfa « Déclaration pour le calcul de la redevance relative à la création dans la région Île-de-France »	02/2022
<b>3-3</b>	<b>Pièces annexes</b>	
3-3.1	PC0 Note commune	02/2022
3-3.2	PC100 Notice descriptive de sécurité	02/2022
3-3.3	PC200 Plans des bureaux : Déclaration de la redevance bureaux	01/2022
<b>PIÈCE 4</b>	<b>AVIS FORMULES DANS LA CADRE DE L'INSTRUCTION DU PERMIS DE CONSTRUIRE</b>	
<b>Pièces spécifiques du dossier mis en PPVE Atelier de Maintenance</b>		
<b>4-1</b>	<b>Avis de la Mairie de Paris</b>	
4-1.1	Avis DVD (Direction de la Voirie et de Déplacements)	Favorable du 02/06/2022

**RESTRUCTURATION DE L'AMT- ATELIERS VAUGIRARD**  
**SYNTHESE DES COMMENTAIRES PPVE**

4-1.2	Avis DEVE (Direction des Espaces Verts et de l'Environnement)	Favorable du 20/06/2022
4-1.3	Avis DPE (Direction de la Propreté et de l'Eau)	Favorable du 02/06/2022
4-2	Avis de la Mairie du XV	Favorable du 10/06/2022
4-3	Avis de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles)	Favorable du 14/03/2022
4-4	Avis de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France)	Favorable du 20/04/2022
4-5	Avis de la Préfecture de Police	
4-5.1	Avis de la Préfecture de Police	Favorable du 29/06/2022
4-5.2	Arrêté préfectoral n°DTPP-2022-0662 du 29 juin 2022 de prescriptions spéciales	Favorable du 29/06/2022
4-6	Avis de la RATP	Favorable du 29/06/2022
4-7	Avis de la Ville	Favorable du 08/07/2022
4-8	Annexes	
4-8.1	Enquête publique – Rapport de commission	12/2015
4-8.2	Enquête publique – Conclusions	12/2015
4-8.3	PPVE lots A et C	09/2019

***Annexe 4 : Arrêté d'ouverture de la PPVE***

Unité départementale de Paris  
Service utilité publique et équilibres territoriaux  
Pôle urbanisme d'utilité publique

**Arrêté préfectoral n° 75-2022-07-28-00006  
prescrivant l'ouverture d'une participation du public par voie électronique  
préalable à la délivrance du permis de construire n° PC 075 115 22 P0008  
nécessaire à la réalisation de l'atelier de maintenance des trains  
de la ligne 12 du métro parisien  
situé au 222-224 rue de la Croix-Nivert dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris**

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des transports et notamment ses articles L2142-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1-1-III, L.123-19 et R.123-46-1 ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006 et ses mises à jour, modifications, révision simplifiées et mises en compatibilité intervenues depuis cette date ;

Vu l'étude d'impact initiale réalisée en 2015 par la RATP, maître d'ouvrage, dans le cadre du projet global de restructuration des ateliers RATP du site Vaugirard (**phase 1 et 2**), l'enquête publique s'y rapportant qui s'est déroulée du 21 septembre au 22 octobre 2021, le rapport d'enquête, les conclusions et l'avis favorable rendus par la commission d'enquête le 21 décembre 2015, et le permis d'aménager PA 075 115 15 P0001 délivré le 18 février 2016 ;

Vu l'actualisation de l'étude d'impact, en date du 12 novembre 2018, la participation du public par voie électronique (PPVE) qui s'est déroulée du 24 juin au 26 juillet 2019, la synthèse des observations du public et la délivrance le 9 septembre 2019 des permis de construire PC 075 115 18 V0016 et PC 075 115 18 V0017 au bénéfice des sociétés SAS PARIS 15 VAUGIRARD LOT A et SAS PARIS 15 VAUGIRARD LOT C pour la réalisation des lots A et C dans le cadre de la **phase 1** ;

Vu la nouvelle actualisation de l'étude d'impact en date du 15 juin 2020 dans le cadre de la **phase 2** du projet comprenant la construction de l'atelier de maintenance des trains, et l'avis

rendu dans le cadre de cette nouvelle actualisation, par l'autorité environnementale du CGEDD le 22 juillet 2020 (n° Ae 2020-08) ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ;

Vu la **demande de permis de construire n° PC 075 115 22 P0008** préalable à la construction de l'atelier de maintenance des trains, déposée le 24 février 2022 par la RATP, maître d'ouvrage, auprès de la préfecture de Paris et d'Île-de-France, autorité compétente, dans le cadre de la **phase 2** du projet global précédemment cité ;

Vu le courrier de réponse de l'Autorité environnementale du 21 avril 2022 statuant sur l'absence de nécessité d'actualiser à nouveau l'étude d'impact réalisée en 2020 ;

Considérant en application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, que lorsqu'un projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation organise une participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L.123-19 du même code ;

Considérant que la demande de permis de construire PC N°075 115 22 P0008 préalable à la construction de l'atelier de maintenance des trains précédemment citée constitue la phase 2 du projet global de restructuration des ateliers RATP du site Vaugirard, qui a fait l'objet d'une enquête publique en 2015, et qu'il y a donc lieu de la soumettre à participation du public par voie électronique ;

Sur proposition de la préfète, directrice de cabinet du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris ;

#### **ARRÊTE :**

**ARTICLE 1 – Durée et objet :** Il sera procédé à une **participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire PC n° 075 115 22 0008** déposé le 24 février 2022 par la Régie autonome des transports parisiens (RATP), maître d'ouvrage, portant sur le projet de **construction de l'atelier de maintenance des trains de la ligne 12 du métro parisien** situé au 222-224 rue de la Croix-Nivert, 3-4 Villa Lecourbe, 305 rue Lecourbe, 40 au 54 rue Desnouettes, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris ;

La participation du public par voie électronique sera ouverte du **jeudi 8 septembre 2022 à 8h30 au lundi 10 octobre 2022 à 17h00, soit pendant 33 jours consécutifs.**

L'atelier de maintenance des trains (AMT) assure l'entretien quotidien ou exceptionnel des trains de la ligne de métro L12 en accueillant les rames de cette ligne qui remontent du réseau via un raccordement sous tunnel arrivant depuis la porte de Versailles.

L'actuel site de Vaugirard, dédié aux activités connexes d'entretien des transports parisiens depuis 1910, nécessite d'être modernisé afin de maintenir la qualité du réseau des transports parisiens. L'atelier de maintenance des trains doit également s'adapter au renouvellement du matériel roulant de la ligne 12, qui date des années 1970, et qui est prévu à l'horizon 2026.

**ARTICLE 2 – Publicité** : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de la participation par voie électronique sera publié quinze jours au moins avant le début de la consultation dans trois journaux locaux ou régionaux, diffusés sur le territoire de la Ville de Paris.

Quinze jours avant l'ouverture de la participation du public par voie électronique, cet avis sera également affiché :

- à la préfecture de région d'Île-de-France,
- à la mairie du 15<sup>e</sup> arrondissement,
- à proximité du site du projet.

En application de l'article R.123-46-1 du code de l'environnement, l'avis sera également mis en ligne sur le site internet de la Préfecture de la Région d'Île-de-France, Préfecture de Paris :

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> (thème participation du public par voie électronique)

**ARTICLE 3 – Consultation du dossier et observations** : Le dossier soumis à la participation du public sera consultable sur le site dédié :

<http://ateliers-maintenance-trains-vaugirard.participationdupublic.net>

Un registre dématérialisé sera disponible sur le même site internet afin de recueillir les **observations et les propositions** du public, pendant la durée de la consultation mentionnée à l'article premier.

Les observations et propositions du public pourront également être adressées par voie postale à la préfecture de région d'Île-de-France – Unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports – Service utilité publique et équilibre territoriaux – 5 rue Leblanc, 75015 Paris.

Durant toute la durée de la participation du public par voie électronique, un **poste informatique** permettant un accès au dossier et au registre dématérialisé sera mis à la disposition du public, aux horaires habituels d'ouverture, à la préfecture de région d'Île-de-France, à l'adresse sus-mentionnée.

En outre, une version papier du dossier sera disponible à la mairie du 15<sup>e</sup> arrondissement sise 15, rue Pécelet, ainsi qu'à la préfecture de région d'Île-de-France sise 5 rue Leblanc, 75015 Paris.

**ARTICLE 4 – Composition du dossier de participation** : Le dossier de participation électronique mis à la disposition du public, comporte notamment le **dossier de demande de permis de construire**, les **avis émis** au titre du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, ainsi que **l'étude d'impact** actualisée qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et le **mémoire en réponse** du maître d'ouvrage.

**ARTICLE 5 – Personne responsable du projet** : La personne morale responsable du projet est la RATP, représentée par M. Eric Fresquet en sa qualité de maître d'ouvrage, et domiciliée 54 quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12 ([ppve-amt-vaugirard@ratp.fr](mailto:ppve-amt-vaugirard@ratp.fr)).

**ARTICLE 6 – Synthèse des observations :** La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, sera publiée durant une durée minimale de 3 mois à compter de la fin de la procédure de participation du public par voie électronique, sur le site internet de la préfecture de Paris et d'Île-de-France :

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>.

(thème participation par voie électronique)

**ARTICLE 7 – Frais :** Le maître d'ouvrage, la RATP prend en charge les frais de la participation du public par voie électronique, notamment les frais d'affichage et de publication.

**ARTICLE 8 – Décision susceptible d'intervenir au terme de la participation du public par voie électronique :** Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, le préfet d'Île-de-France, préfet de Paris, se prononcera par arrêté sur la demande de permis de construire PC n° 075 115 22 P0008 déposée par la Régie autonome des transports parisiens le 24 février 2022 .

**ARTICLE 9 : Information complémentaire sur le projet global de restructuration des Ateliers de Vaugirard :** Le projet global de restructuration des ateliers du site Vaugirard qui se caractérise également par la construction d'un immeuble de logements (Lot D) situé en superposition de l'atelier de maintenance des trains. La construction de cet immeuble de logements fait parallèlement l'objet d'une autre demande de permis de construire sollicitée par RATP HABITAT et instruite par la Ville de Paris, d'une autre participation par voie électronique organisée durant la même période, et selon les modalités définies par la Ville de Paris, autorité compétente.

**ARTICLE 10 – Exécution de l'arrêté :** La préfète, directrice de cabinet du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, le directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la région Île-de-France, directeur de l'unité départementale de Paris et le directeur de la RATP sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Paris et d'Île-de-France, accessible sur le site internet :

<http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>.

Fait à Paris, le 28 JUIL 2022

Le directeur régional et interdépartemental adjoint  
de l'environnement, de l'aménagement  
et des transports  
de la région Île-de-France,  
directeur de l'unité départementale de Paris

Raphaël HACQUIN