

# Groupe de travail Austerlitz

## Réunion du 13 mars 2012

### LISTE DES PARTICIPANTS

#### VILLE DE PARIS

Cabinet A. HIDALGO		Frédéric LUCCIONI
Mairie du 13 <sup>ème</sup>		Francis COMBROUZE, Bénédicte PERFUMO
Cabinet de D. POURTAUD	absent	Cédric GRUNENWALD
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction de la Voirie et des Déplacements	absents	Mireille BARGE, Gilles DELAUAUD
Direction du Patrimoine et de l'Architecture	absent	Michaël TAGLIANTE-SARACINO

#### SEMAPA

Directeur Général		Jean-François GUEULLETTE
Directrice Générale adjointe	absente	Elisabeth ANTONINI
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Christophe BAYLE, Ludovic VION
Direction des Infrastructures et Constructions		Jean-Louis GERBENNE, François VALOUR
Direction du Développement		Catherine BEYLAU

#### AUTRES INSTITUTIONS

AREP	absents	Léonard HAMBURGER, Raphaël RICOTE
Préfecture de Paris, Direction de l'urbanisme	absent	Jean-Jacques MUR
Agence MOM		Anne PORTNOÏ
SNCF / Gares & Connexions		Christian BREZET
SNCF / Maîtrise d'ouvrage		Daniel SIMON
RATP, Agence de Développement pour Paris	absents	Yann LE BRAS, Anne-Sophie LEBRETON,
AP-HP		Cécile POINSARD-DURAND

#### PERSONNALITES EXTERIEURES

Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées		Bertrand AVRIL

#### BUREAU DES ASSOCIATIONS

Chargé de mission		Yann RENAUD
-------------------	--	-------------

<b>REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS</b>		
SOS Paris XIII <sup>ème</sup>		Marie KAREL
ADA 13		Françoise SAMAIN
Association des Locataires du Site des Frigos	absent	Jacques LIMOUSIN
APLD91	absent	Jean-Paul RETI
TAM-TAM		Patrick BERTON, Roger LOTHON, Jean-François PELLISSIER
Odyssée Lutèce	absent	Jean-Georges CEP
Paris Banlieue Environnement	absents	Witold MARKIEWICZ, Pascal CAZAT
Amicale des Locataires des rues Fulton, Bellièvre, Flamand - ALFBF	<b>excusé</b>	Dominique MACAIGNE
Association des usagers des transports	absent	Jacques STAMBOULI
L'Ecologie pour Paris	absente	Marie-Hélène LAURENT
Droits des piétons	absente	Marie-Danielle LERUEZ
SPPEF		Philippe MORIS
APARIS 13		François GERARD
13 O'QUAI	absent	Jean-Pierre ANCELIN
ASSOCIATION LA PLATEFORME DES COMITES PARISIENS D'HABITANTS		Claude BIRENBAUM
CERCLE AMICAL DU BERRY		Patrick DESRUELLES
<b>CONSEILS DE QUARTIER</b>		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n° 4	absents	Jean Pierre LAUWEREINS
Conseil de quartier n° 7		André MESAS
<b>REPRESENTANTS SYNDICAUX</b>		
SNCF		Frédéric LE MERRER

La séance est ouverte à 17 heures 40.

François HÔTE rappelle que lors de la dernière réunion, les projets de la cour Seine et de la marquise avaient été présentés. Ce soir, il sera question de l'environnement de la gare. Un point sera fait sur Austerlitz Sud et un autre sur l'aménagement de l'espace public, à savoir le parvis haut de la gare.

## **I. Point sur l'état des commercialisations et des concours des lots du secteur Austerlitz Sud**

Ludovic VION précise que les projets relatifs à Austerlitz Sud portent sur les bâtiments le long de l'avenue Pierre Mendès-France, en vis-à-vis des immeubles construits entre la Seine et l'avenue.

Une partie des voies de la Gare d'Austerlitz est en train d'être couverte. Les travaux sont très avancés. La livraison de la dalle est prévue fin 2013. L'enjeu urbain est important puisqu'il s'agit d'une jonction entre différents quartiers.

Une étude morphologique a été développée par le cabinet Reichen et Robert pour figurer les volumes des bâtiments et visualiser le linéaire qu'ils créeront. Ce linéaire sera beaucoup plus découpé que celui des immeubles en vis-à-vis. La ligne d'épannelage sera celle du PLU. Cependant, les façades comporteront des retraits et différents plans, instaurant des rythmes verticaux et horizontaux.

Les espaces publics entre les différentes parcelles viendront irriguer transversalement cet alignement de bâtiments. Ces espaces rejoindront une autre voie publique piétonne le long des voies ferrées.

La dalle étant bientôt achevée, la procédure de recherche des opérateurs a été lancée. Celui de la parcelle A11 est déjà connu, il s'agit de Vinci Immobilier. Des appels d'offres seront ensuite lancés pour les deux parcelles suivantes, A9a2 et A9b.

Toutes les façades auront leur importance, aussi bien celles donnant sur l'avenue que celles donnant sur les voies ferrées. Le développement durable sera un point important et le plan climat sera respecté par les constructeurs.

Un travail de qualification des espaces publics est mené parallèlement à celui portant sur les bâtiments. Des espaces libres privés et publics se trouveront en effet mis en relation.

Le projet pour le lot A11 est déjà connu. Il est dessiné par les architectes Brenac et Gonzalez, coordonnateurs de l'îlot Fulton. Le promoteur, Vinci Immobilier, a organisé un concours d'architecture. Les expressions architecturales ont été larges. Le projet s'inscrit bien dans le cahier des charges de Reichen et Robert, avec les lignes horizontales du socle, des étages intermédiaires et du couronnement. Le bâtiment comprendra à l'une de ses extrémités une grande terrasse végétalisée. Des éléments de la façade seront rapportés, jouant le rôle de filtre solaire. Il s'agira de tubes de différentes orientations. Les architectes les considèrent comme un vêtement qui protégera la façade. Le permis de construire devrait être déposé avant l'été.

Le plan du rez-de-chaussée est défini. La présence commerciale le long de l'avenue sera importante. Un commerce occupera l'angle côté avenue Vincent Auriol. La rue le long des voies ferrées sera valorisée par l'implantation d'une cafétéria et d'un local à vélo.

François HÔTE précise que les documents présentés sont encore des esquisses. Le projet doit continuer à être travaillé.

Françoise SAMAIN indique qu'elle participait au jury. Elle avait compris que le rez-de-chaussée n'était pas pleinement satisfaisant car il ne valorisait pas suffisamment la rue arrière. Il pourrait être demandé à l'architecte de revoir ce point.

Ludovic VION précise qu'au moment du concours, le commerce ne se situait que le long de l'avenue de France. Désormais, il se retournera jusqu'à la rue le long des voies.

Les locaux techniques seront positionnés sur cette rue. Ils se situeront longitudinalement pour occuper moins de linéaire sur de la rue.

François GERARD demande quels sont les matériaux de la façade.

Ludovic VION répond qu'il s'agit de tubes de métal, donnant un aspect plissé et irisé. Il faudra déterminer s'ils seront peints ou non.

François GERARD demande si le fait que ce soit Vinci qui organise le concours conduit forcément à retenir un bâtiment ultra-contemporain. Les constructeurs aiment essayer leurs nouveaux matériaux.

Ludovic VION ne sait pas si le bâtiment peut être qualifié d'« ultra contemporain ».

Bénédicte PERFUMO juge le bâtiment innovant.

Frédéric LUCCIONI note que l'innovation doit s'inscrire dans une cohérence générale.

François HÔTE souligne que le jury a retenu ce projet à une large majorité.

François GERARD juge que le dessin présenté ne correspondra pas du tout au rendu final.

Ludovic VION se demande ce qui permet à Monsieur Gérard d'affirmer cela.

Philippe MORIS regrette les angles brutaux du bâtiment. Aucun arrondi ne vient l'adoucir. Aujourd'hui, les bâtiments sont tous horizontaux ou verticaux avec des toits en terrasse, ce qui semble incongru à Paris.

Ludovic VION assure qu'il n'est absolument pas imposé que les bâtiments comportent des angles droits. De plus, les plans de façade ne sont pas parallèles. La partie centrale est décalée par rapport à l'avenue, donnant une impression de retrait et atténuant les angles droits. Par ailleurs, le bâtiment devra répondre aux besoins d'utilisateurs qui ne sont pas encore connus. Les courbes ne sont donc pas naturellement privilégiées si elles ne s'imposent pas.

François HÔTE rappelle les contraintes techniques. Le bâtiment devra s'appuyer sur une dalle au-dessus des voies. Une partie du bâtiment sera certainement préfabriquée. De plus, Vinci cherche à optimiser l'utilisation des surfaces. L'effet volumétrique est cependant amoindri par l'effet de façade.

François GERARD ne comprend pas pourquoi les concours sont organisés par les constructeurs et non par la Mairie.

François HÔTE explique que le constructeur est le maître d'ouvrage, c'est lui qui paie.

Ludovic VION ajoute que la démarche de concours est voulue par la Ville et la SEMAPA.

François GERARD juge que le choix entre trois projets était limité.

François HÔTE rappelle que le maître d'ouvrage indemnise les architectes non retenus.

François GERARD estime que trop de liberté est accordée au constructeur.

Bertrand MEARY rappelle le rôle de l'aménageur et de l'architecte coordonnateur, qui assurent un dialogue pour faire correspondre les intérêts privés et publics.

Ludovic VION précise que les architectes qui travailleront pour les futurs immeubles devront prendre en compte ce premier bâtiment dans leur projet.

Bénédicte PERFUMO signale qu'il existait un autre projet avec un bâtiment en forme de locomotive, mais il ne suivait pas le cahier des charges, tournait le dos à l'avenue et apportait une fermeture par rapport au reste des bâtiments.

François GERARD juge qu'il faut éviter de créer un rideau comme les immeubles en face mais il ne faut pas tomber non plus dans l'excès inverse.

François HÔTE estime qu'il s'agit du rôle de l'architecte coordonnateur. Il n'est pas interdit cependant d'avoir des éléments qui ressortent.

Frédéric LUCCIONI souligne par ailleurs que les terrasses à Paris ne sont pas forcément incongrues. Les Parisiens en demandent, tout comme les constructeurs. Il faut les faire de manière intelligente.

Claude BIRENBAUM juge que l'emplacement du garage à vélos n'est pas réaliste. Il se situe dans un endroit noble, il sera forcément récupéré par un commerce.

François HÔTE rappelle que l'obligation réglementaire est de prévoir un local à vélos facilement accessible. Aucun autre emplacement n'est disponible. Celui-ci n'est pas plus noble qu'un autre.

## **II. Point sur le projet de parvis haut de la gare**

Anne PORTNOÏ indique que Coteba et l'agence MOM se trouvent en charge de la maîtrise d'œuvre du parvis haut. Ce parvis n'est pas très étendu, avec 22 mètres de large sur 170 mètres de long. Il s'agit d'un trottoir élargi. Il est cependant appelé « parvis » du fait de sa fonction d'articulation entre la cour Seine, l'arrivée de l'avenue Pierre Mendès France et le pont Charles-de-Gaulle. Il assure également un vis-à-vis entre les deux gares.

Pour l'architecte paysagiste, cet espace apparaîtra en négatif entre deux masses boisées : celle de la cour Seine et celle des quais. Il assurera en outre la jonction entre la cour basse et le pont, grâce à un escalier large et confortable et des balcons. Très ouvert, il offrira un contraste avec la cour, laquelle est en contrebas.

L'espace offrira également un recul permettant d'apprécier la façade de la gare. Les arbres de la cour, de sept mètres de haut, constitueront une canopée au-dessus de laquelle émergera la façade.

Un travail a été mené sur le caractère unitaire du parvis. Celui-ci suit une pente, identique à celle de la voirie, facilitant sa lecture. Le mur qui assurera le lien entre la cour basse et le parvis haut formera une façade, avec un mur lumineux en pierre calcaire, côté gare. Le sol sera minéral, entièrement dallé, donnant à l'espace un caractère noble. Près du viaduc du métro –ligne 5-, quatre arbres sont actuellement présents. Ils seront abattus pour des raisons phytosanitaires. Cinq platanes seront plantés à la place car ils sont importants pour la mise en scène. Ils apporteront en fond de perspective des éléments de verticalité au bas du parvis qui sera plat en rejoignant la cour Seine. L'autre extrémité de la pente assurera le lien avec la dalle de l'avenue. Entre ces deux points, l'inclinaison sera de 4,3 %. Cependant, un cheminement PMR est prévu, à 3,3 % pour rejoindre la rampe d'accès à la gare.

Philippe MORIS juge cette inclinaison importante.

Anne PORTNOÏ précise que la pente en travers du trottoir, pour se rendre du quai à la gare, est réduite à seulement 2 %.

Patrick BERTON demande ce qui matérialisera la pente réduite.

Anne PORTNOÏ explique qu'en venant du pont Charles-de-Gaulle, il suffira de poursuivre tout droit après le passage piéton ou de se diriger vers la rampe.

Patrick BERTON estime que ce parcours devra être matérialisé.

Pour Anne PORTNOÏ l'expérience prouve que l'ouverture de la rampe dans le mur signalera de façon intuitive où il faut se diriger.

Roger LOTHON se demande si une personne en fauteuil roulant pourra se déplacer facilement.

Anne PORTNOÏ répond que la pente pour aller vers le pont sera de 2 % seulement, alors que la réglementation à Paris autorise une pente jusqu'à 2,5 %. Par ailleurs, l'escalier intégrera de chaque côté des pentes pour que les voyageurs puissent y tirer leurs valises.

Bertrand AVRIL juge qu'il serait bien d'établir une comparaison avec la pente entre la Gare de Lyon et le boulevard Diderot, qui semble forte.

Anne PORTNOÏ ajoute qu'un important travail de calage de nivellement a été effectué afin que la pente en travers soit faible et ne dépasse pas 2 %.

Claude GALLAIRE demande pourquoi aucune plantation n'est prévue sur le parvis, ce qui assurerait une continuité avec le quai haut. Par ailleurs, les dessins présentés ne font pas apparaître les liaisons avec le quai bas et les berges, côté Seine, alors qu'il est nécessaire de prévoir et faciliter la relation avec la station Vogüé.

Anne PORTNOÏ répond que la situation devant la gare est similaire à celle de l'arrivée du boulevard Saint-Germain devant l'Assemblée Nationale au droit du pont de la Concorde, qu'elle encourage à aller voir. Le parvis se situe entre deux masses boisées (celle de la future cour et celles des berges) très importantes. L'espace permet de les mettre en valeur, de part et d'autres. Du pont Charles de Gaulle, il sera ainsi possible de voir la façade de la gare émergeant de la masse boisée.

Claude GALLAIRE constate que les alignements de platanes sont partout, sauf sur cet espace.

Anne PORTNOÏ réitère ses explications en précisant que les deux masses d'arbres sont séparées de 22 mètres. En mettant des arbres le long de la voie automobile, cela donnerait une ligne sans aucune continuité, apportant au contraire une coupure et un écran visuel.

Claude GALLAIRE répond que ces arbres participeraient d'une continuité le long de la Seine, y compris pour les automobilistes et les cyclistes. Par ailleurs ils permettraient une certaine protection par rapport aux flux automobiles, très denses sur le quai.

François HÔTE confirme qu'il faudra parvenir à une représentation cohérente de tous les espaces faisant apparaître notamment les accès au quai bas.

Jean-François GUEULLETTE précise que ces accès ne font pas partie du projet confié à MOM. Les accès se situent près du pont Charles-de-Gaulle et en bas du pont du métro.

Claude GALLAIRE estime qu'il faut montrer un projet d'ensemble et ne pas présenter chaque élément indépendamment.

Jean-François GUEULLETTE assure que ce n'est pas le cas. Les flux de voitures dans la cour Seine par exemple ont bien été intégrés au projet.

Ludovic VION propose de dessiner un plan qui présentera l'ensemble des éléments.

Patrick BERTON demande comment il est prévu d'empêcher la venue des voitures sur le parvis.

Anne PORTNOÏ répond qu'il existera une double bordure entre le parvis et la chaussée, ce qui protégera les piétons.

Jean-François GUEULLETTE ajoute que les espaces publics seront beaucoup plus sécurisés qu'actuellement.

Patrick BERTON juge qu'il faudrait peut-être signaler aux automobilistes que le lieu accueillera beaucoup de piétons. Un marquage particulier pourrait être prévu. De nombreuses personnes traverseront pour se rendre d'une gare à l'autre.

François HÔTE estime que les traversées piétonnes pourraient être améliorées. Cependant, ce quai constitue un axe rouge de sortie de Paris, il n'est pas possible de limiter la vitesse à 30 kilomètres/heure.

Patrick DESRUELLES apprécierait également la plantation d'une rangée de platanes au bord du parvis, le long de la chaussée, dans la tradition parisienne.

Anne PORTNOÏ précise que l'espace n'est pas très grand. Accumuler les éléments ne serait pas une très bonne idée. De plus, un alignement d'arbres boucherait la perspective sur l'avenue.

André MESAS explique qu'il ne souhaite pas cacher la gare par un alignement d'arbres.

Anne PORTNOÏ propose d'ajouter seulement quelques arbres au droit du viaduc pour assurer la transition le long du quai.

Jean-François PELLISSIER signale par ailleurs que l'espace de circulation est aujourd'hui contraint. Si cet espace est plus grand, les personnes venant rejoindre la gare, le métro ou encore le RER risqueront de se trouver désorientées. La question qui se pose est de savoir où se diriger en arrivant sur ce parvis.

Christophe BAYLE juge que la création d'une place en ville est une chose assez rare. La plantation d'arbres dans la direction du quai ou dans la direction de l'avenue risque de faire de cette place un espace délaissé par rapport à l'un ou à l'autre de ces axes, alors qu'il s'agit d'accepter l'autonomie d'un espace neuf qui fabrique une place de la gare.

Anne PORTNOÏ juge qu'aujourd'hui, du fait du manque d'espace, les voitures sont très proches. Ce ne sera plus le cas du fait d'une largeur plus importante. Par ailleurs, plus les voitures sont isolées, plus elles roulent vite.

Jean-François GUEULLETTE explique que le parvis permet de créer la continuité avec l'avenue Pierre Mendès-France. Il serait dommage de couper cette perspective. Les arbres seront néanmoins présents, ils se situent de part et d'autre de l'espace.

François GERARD constate que le souhait est désormais de créer une place, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent dans Paris Rive Gauche.

Jean-François GUEULLETTE assure que c'est faux. Paris Rive Gauche compte déjà plusieurs places.

Claude GALLAIRE estime que cet espace est désigné sous le nom de « place » alors qu'il n'y a rien autour. Il s'agit uniquement du parvis de la gare.

François GERARD regrette que le projet contribue à encaisser davantage la gare.

Christian BREZET rappelle que le projet de Gares & Connexions est de planter 67 arbres, ce qui est unique dans une gare. Ces plantations créent un point de passage qui ne doit pas être masqué.

François GERARD estime que la gare doit prendre de l'ampleur. Il est dommage qu'un trait soit tracé entre l'espace de la gare et le parvis. Ce trait aurait pu ne pas être droit et prendre une autre forme.

Frédéric LUCCIONI propose aux participants d'indiquer leur vision du traitement de l'espace public par écrit pour donner des éléments constructifs à l'aménageur.

Il rappelle que l'espace bas appartient à la SNCF et l'espace haut à la Ville. Ces deux espaces doivent être aménagés de façon complémentaire.

François GERARD constate que la gare se trouve amoindrie. Le parvis se trouve dans le prolongement de la voie sur quai, séparé par le trait qui a été tracé.

Christophe BAYLE explique que le trait est parallèle à la gare. Celle-ci se trouve désormais rattachée à un espace public. Auparavant, sa position était étrange, en biais par rapport au quai. Maintenant elle est parallèle à l'avenue Pierre Mendès France.

François GERARD demande une mise en scène de la gare. Il faut se donner la possibilité de revoir le trait.

Françoise SAMAIN souligne un manque de fluidité dans la circulation entre l'espace haut et l'espace bas. Elle juge que la rampe PMR et l'escalier situé à son extrémité sont insuffisamment larges.

Christophe BAYLE précise que cet escalier mesure un mètre cinquante de hauteur, ce qui est peu. Sa largeur est équivalente à trois unités de passage.

Bénédicte PERFUMO juge que la rampe pourrait être plus large pour accueillir les personnes avec leur valise.

Bertrand AVRIL constate que les discussions se basent seulement sur une vue aérienne. Il faudrait la compléter par des vues en perspective.

Jean-François GUEULLETTE rappelle que le sujet du jour est l'usage du parvis, les autres vues ont déjà été présentées à la concertation.

Claude GALLAIRE regrette que le projet soit présenté par petits bouts. Par ailleurs, il faut recenser l'ensemble des cheminements piétons possibles.

Jean-François PELLISSIER estime que les aménagements doivent être contextualisés dans un ensemble. Une vue globale doit être présentée. Il faudrait avoir une vue sur la circulation des deux côtés de la gare.

François HÔTE confirme qu'il va falloir montrer à un moment l'ensemble des projets relatifs à la gare.

Bertrand MEARY confirme que des vues au niveau des piétons sont nécessaires. De même, la fonctionnalité doit être resituée dans un cadre général. Lors d'une prochaine réunion, il faudra une présentation plus globale, comprenant les fonctions.

Annick BIZOUERNE note qu'il existe quatre maîtres d'ouvrage pour cet espace (Ports de Paris pour le réaménagement des berges, Ville de Paris et SEMAPA pour le quai d'Austerlitz, SNCF pour la cour Seine). Ils doivent faire avancer les projets dans la perspective d'une cohérence d'ensemble. Des questions ont été posées sur les usages de l'espace parvis, il faut réfléchir aux éléments de mobilier urbain à intégrer (bancs, fontaines, colonne Morris) afin de favoriser la vie sur ce vaste espace. Par ailleurs dans la définition des axes de composition il convient de savoir s'il est pertinent de magnifier l'entrée de la ZAC ou d'affirmer la présence du quai et de la Seine ...

Frédéric LE MERRER estime que, la gare étant un lieu d'échange et de passage, il faut penser à la gestion des flux, qu'il s'agisse des piétons, des voitures ou encore des taxis. Les usagers prendront le cheminement le plus rapide. Un ascenseur pour les PMR à proximité des escaliers serait positif. La rampe, elle, supprime de possibles espaces de stockages.

Jean-François GUEULLETTE souligne que ce débat a déjà eu lieu. Il n'est pas possible d'intégrer un espace de stockage sous le parvis.

Frédéric LE MERRER le regrette. Par ailleurs, ce parvis n'est pas agréable. Les personnes ne souhaiteront pas y rester, même s'il est plus large.

François HÔTE souligne que la gestion d'un ascenseur public est toujours complexe. Quant au stockage et à l'avitaillement, la SNCF intègre ces points dans son projet.

Patrick DESRUELLES demande ce qu'il en est de l'immeuble A2.

Frédéric LUCCIONI répond qu'il n'existe aucun projet pour l'instant.

Patrick DESRUELLES rappelle l'engagement à intégrer ce lot au projet de la gare.



François HÔTE confirme que le projet A2 est déterminant pour l'achèvement de la composition d'ensemble autour de la gare.

François GERARD rappelle qu'il avait été proposé un élément vertical pour terminer l'avenue Pierre Mendès-France, en transformant un bâtiment en signal.

François HÔTE confirme que la suggestion est intéressante. Elle n'est pas encore d'actualité mais le projet est en train de mûrir.

Francis COMBROUZE signale par ailleurs que les personnels de l'AP-HP craignent les conséquences du projet sur leur travail. Ils souhaitent savoir ce que deviendront les bâtiments de la Pitié-Salpêtrière, sachant que l'AP-HP doit céder des terrains dans le cadre du projet.

Face à cette inquiétude, le Conseil d'arrondissement qui s'est tenu la veille au soir a adopté un vœu à l'unanimité, prévoyant l'organisation d'une réunion entre la direction de la SNCF, celle de l'AP-HP, la direction de l'urbanisme, la SEMAPA et le personnel de l'hôpital afin d'exposer le projet.

François HÔTE souhaite conclure le débat du soir. Les réflexions ont porté, sur les espaces, notamment pour savoir s'ils doivent s'attacher à renforcer l'axe déterminé par la Seine et ses quais ou celui déterminé par l'avenue Pierre Mendès France, ainsi que sur les flux et les usages. Il est aussi apparu qu'il manquait des documents comme des vues en perspective. L'étude menée par AREP-Nouvel portant sur les pentes serait également intéressante.

Il faut savoir comment le projet doit être retravaillé.

Ludovic VION reconnaît qu'il aurait fallu présenter d'autres vues mais celles-ci figurent déjà dans les dossiers présentés précédemment.

Le projet est une base de travail qu'il faut maintenant enrichir, en abordant les usages et les fonctions.

François HÔTE juge qu'il ne faut pas remettre en question un certain nombre d'invariants décidés lors de précédents groupes de travail, notamment les limites des emprises Ville et SNCF.. Il faut se mettre d'accord sur les marges d'évolution.

Il n'a pas été question de l'éclairage urbain, il faudra aussi évoquer ce point. La fluidité pourrait être améliorée, peut-être avec un élargissement de la rampe. Il faudrait revenir vers le groupe de travail d'ici quelques semaines.

Bertrand MEARY confirme qu'il serait bien que la concertation puisse avoir un nouvel éclairage sur le projet. Celui-ci pourrait être présenté à la suite du groupe de travail Masséna-Bruneseau prévu le 10 avril.

François HÔTE rappelle que la SNCF dispose d'une maquette de la gare et qu'elle serait utile pour aider à la décision.

Ludovic VION propose d'envoyer les vues supplémentaires ainsi qu'un document sur les usages.

*La séance est levée à 20 heures 10.*

**Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)**