

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 21 juin 2012

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet A. HIDALGO	Absent	Frédéric LUCCIONI
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction de la Voirie et des Déplacements	Absents	Mireille BARGE, Gilles DELAUDAUD
Direction - DDEES		Nathalie COUSIN-COSTA
SEMAPA		
Directeur Général	Absent	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		François VALOUR, Kevin MARCILLAUD
AUTRES INSTITUTIONS		
AREP		Olivier BOISSONNET, Raphaël RICOTE
Etat – DRIEA – Unité territoriale de Paris	Absent	Raphaël HACQUIN
Agence MOM		Anne PORTNOÏ, Wendy BODELET
SNCF / Gares & Connexions	Absent	Christian BREZET
CE SNCF PARIS RIVE GAUCHE		Frédéric LE MERRER
AP-HP	Absents	Denis MARCHAL, Cécile POINSARD-DURAND
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées	Absent	Bertrand AVRIL
Ateliers Jean Nouvel		Florence RABIET

BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
SOS Paris XIII ^{ème}	Excusée	Marie KAREL
ADA 13		Françoise SAMAIN
Association des Locataires du Site des Frigos	Absent	Jacques LIMOUSIN
APLD91	Excusé	Jean-Paul RETI
TAM-TAM		Patrick BERTON, Roger LOTHON
Odyssée Lutèce	Absent	Jean-Georges CEP
Paris Banlieue Environnement	Absents	Witold MARKIEWICZ, Pascal CAZAT
Amicale des Locataires des rues Fulton, Bellière, Flamand- ALFBF		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 MORRIS
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	Absent	Patrick DESRUELLES
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n° 4		Sylvia FUSTER
Conseil de quartier n° 7		André MESAS

La séance est ouverte à 17 heures 40.

I. Présentation du projet de réaménagement du parvis de la gare d'Austerlitz

Anne GOMEZ explique que depuis la réunion précédente, ce projet a été retravaillé par la SEMAPA et l'agence MOM en concertation avec l'architecte coordonnateur.

1. Rappel du contexte

Raphaël RICOTE présente le plan des existants, notamment le pont Charles de Gaulle et le viaduc du métro. Le débouché de l'avenue Pierre Mendès France s'articule de manière insatisfaisante par rapport au débouché du quai Austerlitz et au pont Charles de Gaulle.

Aujourd'hui, deux actions importantes ont été réalisées : d'une part, la démolition de la rampe taxi dans la cour Seine de la gare, d'autre part celle du buffet de la gare, qui a ouvert la perspective sur la cour et la Seine.

Le projet correspond à un plan masse global décomposé en quatre séquences parallèles à la Seine :

- La séquence des espaces publics cour Seine, quai d'Austerlitz, débouché de l'avenue de France et berges ;
- Une séquence interne à la gare d'Austerlitz et relative à l'aménagement de la Grande halle, qui permettra de faciliter les correspondances et l'intermodalité ;
- L'aménagement de la cour Museum, encombrée aujourd'hui par diverses fonctionnalités, qui sera dédiée uniquement aux piétons ;
- L'ensemble dit A7, composé du front bâti du côté Museum et du front bâti du boulevard de l'Hôpital, vis-à-vis de l'hôpital de la Pitié Salpêtrière.

Ces quatre séquences sont reliées par un cheminement nord-sud qui permet de rejoindre la gare de Lyon depuis l'hôpital de la Pitié Salpêtrière et de gérer la relation entre les deux gares. Cette liaison est structurée de la gare de Lyon au pont Charles de Gaulle, puis se prolonge avec une séquence particulière au débouché du pont pour tenir compte des différences de niveaux entre le quai d'Austerlitz et la cour Seine. Elle se prolonge ensuite à l'intérieur de la gare par le quai transversal, puis débouche sur la cour Museum et traverse l'îlot A7 pour rejoindre le jardin Marie Curie et les accès principaux à l'hôpital.

2. Cour Seine

Le projet prévoit un aménagement à niveau avec l'embarcadère d'Orléans, les quais de la gare et le quai transversal, permettant de recevoir la dépose taxi, avec un aménagement paysager créant une première séquence végétale au contact de la gare.

L'accès des piétons à la cour Seine se fait soit à niveau depuis le quai d'Austerlitz, soit par deux escaliers monumentaux, l'un dans le prolongement de l'avenue Pierre Mendès-France, l'autre dans le prolongement du franchissement piéton venant du pont Charles de Gaulle.

La cour Seine s'adosse au quai haut d'Austerlitz, élargi pour créer un espace articulant le débouché de l'avenue Mendès-France, le débouché du pont Charles de Gaulle et le quai d'Austerlitz. Il permettra de gérer les flux automobiles, piétons et deux-roues et de mettre en scène le parallélisme de la façade monumentale constituée par l'embarcadère d'Orléans et la grande halle avec l'avenue Pierre Mendès France.

Sur les berges de la Seine, le projet prévoit un alignement d'arbres sur deux niveaux. Un aménagement paysager est aménagé au bord de Seine, en cohérence avec le jardin des Plantes voisin.

François GERARD note une distorsion entre la maquette et le plan masse : l'emprise au sol de la masse bâtie située à l'est de la cour Seine paraît plus importante sur le plan.

Raphaël RICOTE explique qu'il s'agit d'un effet d'ombre en raison de la différence de hauteur entre les deux bâtiments.

3. Parvis

Anne PORTNOÏ explique que le parvis apparaît comme un plan incliné dégagé entre deux masses boisées, à l'échelle d'une grande avenue parisienne. Il permet d'articuler l'avenue Pierre Mendès France avec le quai d'Austerlitz.

Sur la coupe, les arbres de la cour donnent un effet de ligne d'horizon d'où émerge le bâtiment de la gare.

En partie basse de trottoir, des plantations sont prévues. Il s'agira des mêmes essences – charmes communs, charmes houblons, érables champêtres – que celles présentes dans la cour Seine, pour accroître l'harmonie de l'ensemble.

Le mur séparant la cour basse du parvis sera bâti en pierres calcaires de couleur claire afin de refléter la lumière, avec un calepinage horizontal et une arrête soulignée par une double rangée de pierres, en rappel des quais de Seine.

Bertrand MEARY rappelle les questions de la réunion précédente concernant la matérialisation du cheminement piéton permettant de rejoindre la rampe depuis le pont Charles de Gaulle.

Anne PORTNOÏ répond que la rampe a été élargie et que si le cheminement piéton n'est pas matérialisé à proprement parler, la masse d'arbres qui le délimite rend la position de l'ouverture dans le mur, tout à fait visible.

Patrick BERTON précise que les discussions portaient sur la matérialisation de la pente à destination des personnes à mobilité réduite. Or, en allant tout droit vers l'entrée principale, on se trouve face à un escalier.

Raphaël RICOTE répond que le quai est en pente. En suivant cette pente, on aboutit naturellement à l'entrée de la rampe, d'autant que les flux de voyageurs se dirigeront aussi dans cette direction avec leur valise.

Patrick BERTON rappelle que tous les bâtiments publics doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cet ouvrage d'art devrait être conçu en prenant en compte les personnes vulnérables. Or le cheminement n'est pas marqué au sol.

Ludovic VION souligne que la place est de dimensions réduites.

Anne PORTNOÏ ajoute que la pente du cheminement sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Patrick BERTON propose de matérialiser le cheminement par des pierres au niveau du traitement du sol.

Bertrand MEARY ajoute qu'il paraît fondamental de bien orienter les personnes à mobilité réduite ou les voyageurs transportant des valises.

Anne PORTNOÏ indique que des pentes à valises seront aménagées le long des escaliers et que, par ailleurs, l'entrée de la rampe est visible.

Roger LOTHON observe qu'il n'est pas facile de se représenter l'inclinaison future du parvis pour compenser les différences de niveau entre la cour et le quai d'Austerlitz.

Anne PORTNOÏ répond que la pente est douce car elle sera identique à celle du trottoir actuel.

Patrick BERTON souligne que la lisibilité risque d'être d'autant plus faible que la place sera sans doute envahie par les scooters. Le projet n'a pas avancé sur cette question.

François HÔTE rappelle que la largeur de la rampe est passée de 1m80 à 2m40. L'ouverture dans le mur est visible. Ce point de vigilance est pris en compte, et des signalétiques au sol pourront être ajoutées, sans non plus surcharger l'espace public.

François GERARD déplore la démolition du buffet de la gare et le manque de créativité artistique du projet. Le futur bâtiment accolé à la gare masquera la grande halle et obstruera la vue sur la Pitié Salpêtrière. Il est regrettable que le projet n'ait pas pris en compte le campanile, qui aurait pu par son expression symbolique donner du caractère à ce lieu.

Raphaël RICOTE explique que le projet obéit à une recherche de simplicité de l'espace public. Actuellement, le pont Charles de Gaulle crée un niveau artificiel et le raccordement avec l'avenue Mendès-France s'opère de manière abrupte. Le projet vise à mettre en valeur la gare d'Austerlitz, qui présente la particularité d'être située au niveau de la Seine, ainsi que la marquise en tête de la nouvelle gare TGV. Le fait que la dalle de l'avenue finisse par un escalier le long d'un

bâtiment est également intéressant au point de vue architectural. Quant à la question de l'aspect du futur bâtiment, elle n'est pas encore réglée.

François GERARD estime que ce projet de bâtiment contrevient aux directives affichées depuis plusieurs décennies, qui visent à dégager la vue sur les monuments parisiens.

Ludovic VION répond que les situations sont diverses et qu'il n'y a pas de règle absolue ; il n'est en effet pas possible de préjuger de l'architecture du futur bâtiment ni de sa hauteur. Il a vocation à articuler des espaces différents et s'inscrit dans une perspective dont il pourra constituer un marqueur architectural.

Frédéric LE MERRER considère que ce discours contredit l'argument utilisé pour justifier la destruction du buffet, à savoir l'ouverture de la perspective de la dalle. Il semble que la finalité de cette destruction soit simplement financière.

Annick BIZOUERNE objecte que le buffet de la gare posait de sérieux problèmes pour le cheminement des piétons et la desserte des quais de la gare SNCF et qu'il y avait lieu d'y porter remède.

Philippe MORRIS regrette cette destruction d'un élément de patrimoine pourtant inscrit à l'Inventaire.

François HÔTE rappelle que le buffet n'était pas inscrit et déclare que le bâtiment A2 et son intégration dans l'ensemble architectural feront l'objet d'une concertation lorsque le projet aura davantage avancé. Il fait l'objet d'attentes fortes, mais aucune décision n'a encore été entérinée. La réunion d'aujourd'hui porte sur l'espace public et sur la composition d'ensemble.

François GERARD estime qu'il faudrait organiser une concertation d'urbanistes plasticiens pour réfléchir à l'intégration d'un élément marquant permettant de donner du caractère à ce lieu.

Patrick BERTON considère que le projet ne permet pas de mettre en valeur la gare et risque de décevoir les attentes.

Ludovic VION indique qu'un cahier des charges très précis sera établi pour le futur bâtiment.

François HÔTE conclut que le projet crée un espace public sobre, accessible aux personnes à mobilité réduite.

Anne PORTNOÏ ajoute qu'un espace public réussi est un espace public que l'on oublie.

Bertrand MEARY observe qu'un pavage différent pourrait être installé pour matérialiser au mieux les cheminements.

En réponse à une question de Roger LOTHON, Raphaël RICOTE précise que les pentes sont beaucoup moins fortes que celles de la gare de Lyon.

Roger LOTHON s'enquiert des risques liés à la circulation automobile.

François HÔTE explique que la pente est longée par un double emmarchement qui contribue à réduire ce risque.

Claude GALLAIRE souligne l'importance de séparer cette place d'abord piétonnière de l'autoroute urbaine. Un double trottoir peut être une bonne solution.

Françoise SAMAIN remarque que la place risque d'accueillir de nombreux deux-roues. Mieux vaudrait prendre dès maintenant cette problématique en compte.

François HÔTE répond qu'il faut prévoir un stationnement dédié et orienter les deux-roues motorisés vers d'autres parkings. Ce sujet nécessite en effet de faire preuve de vigilance.

Claude BIRENBAUM rappelle l'existence d'une charte passée par la Mairie avec les motards en 2007 et propose de demander à la SNCF l'installation d'un parking pour les deux roues.

Il est pris acte de cette proposition.

II. Avancement des études sur les lots A7 et A8

1. Contexte

Christophe BAYLE présente le plan général des espaces environnant la gare qui avait été demandé lors de la précédente réunion. Il rappelle que le projet prévoit d'augmenter la superficie de l'aire piétonnière. Coté berge de seine les différences de niveau sont traitées grâce à l'installation d'une nouvelle rampe piétonne à la pente très douce, qui permet d'unifier l'espace. Il

reste à définir la traversée stratégique nord-sud. Il précise que le quai d'Austerlitz et la place triangulaire devrait être aménagé d'ici 2014. En termes de gestion des flux, les espaces piétonniers communiquent entre eux. Reste la question de la liaison avec le V^{ème} arrondissement afin d'attirer les flux touristiques vers cet espace.

Quant à l'aménagement de la partie éloignée de la Seine, il fait pour le moment l'objet d'une réflexion opérationnelle.

Claude GALLAIRE observe que l'allée reliant la cour Muséum et le quai d'Austerlitz à l'extrémité Ouest de la Halle n'est pas accessible au public aujourd'hui.

Christophe BAYLE explique que la possibilité d'une réouverture au public est prévue dans l'acte de vente, même si elle n'est pas mise en œuvre pour le moment.

2. Cour Muséum

François VALOUR explique que la phase d'analyse technique des ouvrages nécessaires à la construction du bâtiment situé le long de la grande halle a été engagée. Le bâtiment est situé au-dessus de la ligne 10 du métro, ce qui nécessite de construire des poutres de soutien. Du côté de la ligne 10, le bâtiment est implanté au-dessus de la station de métro. La RATP a étudié les mesures conservatoires à adopter lors de la construction du bâtiment afin de ne pas empêcher de futures modifications de la station de métro. Les études techniques démontrent la faisabilité du projet, mais il demeure complexe et les délais de construction risquent de s'avérer importants. Une réflexion est menée avec l'architecte-coordonateur pour étudier la possibilité de décaler le bâtiment vers le square Marie Curie afin d'éviter de surplomber le métro. Il suffirait alors de construire un porte-à-faux, sans changer la forme générale du projet. L'équipe travaille aussi sur les montages opérationnels avec la SNCF. Il est envisagé de réduire la largeur de la voirie entre le square et l'immeuble et d'en faire une rue piétonne, mais aucune décision n'a encore été entérinée.

François GERARD s'enquiert du nombre d'étages du bâtiment du côté de la Salpêtrière.

Raphaël RICOTE répond que le bâtiment comprendra quatre étages, contre six étages du côté de la halle.

André MESAS demande si ce projet est lié à la question de l'acquisition de terrains de l'APHP.

François VALOUR répond qu'il faudra effectivement acquérir certains terrains appartenant à l'APHP.

André MESAS observe qu'il semble exister des distorsions entre le projet présenté à l'APHP et celui d'aujourd'hui. Il serait regrettable que la concertation soit dévoyée.

Nathalie GRAND répond que les plans présentés à la concertation et à l'APHP sont identiques. L'APHP est maître du calendrier du rachat des terrains.

Christophe BAYLE ajoute que la réflexion de l'APHP est en cours.

François HÔTE rappelle qu'un vœu a été formulé à l'unanimité pour que l'ensemble des acteurs du projet soient informés en même temps.

Nathalie GRAND ajoute que cette réunion a eu lieu à la Mairie du XIII^{ème} arrondissement.

François HÔTE conclut que le projet est appelé à évoluer pour prendre en compte les différentes contraintes techniques liées à sa réalisation. Un nouveau plan sera présenté dès que possible. La voirie sera sans doute modifiée. Un ajustement devra être opéré du côté des terrains de l'APHP, mais il ne remet pas en question les relations existant entre les différents acteurs du projet.

Frédéric LE MERRER s'enquiert du calendrier de réalisation.

François VALOUR indique que l'aménagement du côté Seine devrait intervenir en 2013-2014. Du côté Museum, la SNCF doit couvrir le tunnel du RER dans la halle et construire des bureaux, qui pourraient être terminés vers 2015. Les terrains seraient donc libérés vers 2016, et les travaux de l'îlot A7 pourraient être achevés vers 2019-2020. Quant à la partie proche de l'hôpital, aucune date n'est prévue pour le moment.

En réponse à François GERARD, Raphaël RICOTE indique que la grille qui ceint la Salpêtrière est maintenue pour le moment, de même que le guichet.

François GERARD s'enquiert du tracé du nouveau TGV de la ligne Paris-Lyon.

Raphaël RICOTE répond qu'il devrait relier Paris à Lyon en passant par Orléans et Roanne. Cependant, plusieurs variantes sont à l'étude.

François VALOUR ajoute que les deux voies ferrées en travaux dans la gare d'Austerlitz font l'objet d'une mise aux normes pour pouvoir accueillir les TGV.

François HÔTE conclut que l'évolution du projet sera présentée à l'automne 2012, si possible en présence des représentants de la SNCF et de l'APHP.

S'agissant de l'aménagement du parvis, l'équipe a tenu compte des observations formulées et le projet peut être validé. Le dossier a été présenté au cabinet du Maire, qui emportera la décision finale.

Bertrand MEARY estime que le projet fait globalement consensus, et rappelle la réserve sur les cheminements et leur visibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Roger LOTHON regrette l'absence de maquette permettant de visualiser le projet.

François HÔTE répond que la maquette sera mise à jour dès qu'une solution aura été choisie.

La réunion prend fin à 19 heures 20.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com