

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 14 novembre 2012

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet A. HIDALGO		Frédéric LUCCIONI
Mairie du 13 ^{ème}		Bénédicte PERFUMO
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction de la Voirie et des Déplacements	Absents	Mireille BARGE
Direction du Patrimoine et de l'Architecture		Catherine SIGAUT
SEMAPA		
Directeur Général	Absent	Jean-François GUEULLETTE
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Christophe BAYLE, Ludovic VION
Direction des Infrastructures et de la Constructions	absent	François VALOUR
Direction du Développement		Catherine BEYLAU
AUTRES INSTITUTIONS		
AREP		Raphaël RICOTE
Etat - DRIEA - Unité territoriale de Paris	Absent	Raphaël HACQUIN
Agence MOM	absentes	Anne PORTNOÏ, Wendy BODELET
SNCF / Gares & Connexions	Absent	Christian BREZET
SNCF-CE-SNCF PARIS RIVE GAUCHE	Absent	Frédéric LE MERRER
AP-HP	Absents	Denis MARCHAL, Cécile POINSARD-DURAND
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées	Absent	Bertrand AVRIL Francis BEAUCIRE

BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
SOS Paris XIII ^{ème}	Absente	Marie KAREL
ADA 13		Françoise SAMAIN, Martine RIGOIR
Association des Locataires du Site des Frigos	Absent	Jacques LIMOUSIN
APLD91	Absent	Jean-Paul RETI
TAM- TAM		Patrick BERTON, Roger LOTHON
Odyssée Lutèce	Absent	Elsa PAPA TECHERRA
Paris Banlieue Environnement	Absents	Witold MARKIEWICZ
Association des locataires des rues Fulton, Bellièvre, Flamand - ALFBF		Dominique MACAIGNE
AUTRE 13- 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	absente	Sylvia FUSTER
Conseil de quartier n° 7		André MESAS

La séance est ouverte à 17 heures 40.

François HOTE précise que les différents documents présentés seront mis à disposition de la concertation.

I. Présentation du projet de marquise cour Seine

Raphaël RICOTE rappelle que les évolutions demandées comprenaient la réalisation d'une terrasse au-dessus de la marquise. La forme générale de l'ouvrage et son articulation avec les cheminements reste inchangée. Un plan horizontal est ajouté sur la géométrie globale de l'ouvrage, comme une sur-toiture, au niveau du rez-de-chaussée du futur immeuble : des animations pourront s'y déployer.

En termes d'insertion, la terrasse ne perturbe pas la géométrie d'ensemble : la marquise prolonge la grande halle et met en relation l'escalier et l'espace de la gare. Des ferronneries dans l'esprit de Gaudi interdiront l'accès à la marquise.

Depuis la cour, la perspective n'est pas perturbée par l'adjonction de la terrasse ; l'espace intérieur est révélé, avec une transition lumineuse travaillée entre espace intérieur et extérieur grâce à une voûte associant béton et pavés de verre.

Claude BIRENBAUM remarque que la marquise risque de devenir un très beau terrain de jeu pour des planches à roulettes et demande des précisions sur les ferronneries prévues.

Raphaël RICOTE répond qu'elles seront positionnées sur la marquise, le long de l'escalier, sur une hauteur d'environ 3 m. La terrasse sera équipée de garde-corps vitrés. L'accès sera donc totalement défendu. Les eaux pluviales seront récupérées dans les poteaux de la marquise.

François HOTE indique que le permis de construire sera déposé dans les semaines à venir.

Raphaël RICOTE ajoute que le début des travaux est prévu en 2014.

Claude BIRENBAUM s'enquiert du futur bâtiment A2a.

Raphaël RICOTE répond que la construction de la marquise sera réalisée en laissant disponible l'emprise nécessaire pour le futur ouvrage à construire sur la dalle A2. L'ensemble sera de couleur blanche, dans les mêmes coloris que la surface actuelle. Le sol sera réalisé en asphalté noir, dans le prolongement des quais. Il faut réfléchir à l'articulation de ce revêtement avec celui de la cour Seine, dans un esprit plus proche de l'espace public, tout en manifestant la continuité des cheminements.

Philippe MORIS souhaite connaître la hauteur de la verrière par rapport au sol, car elle cache en partie la façade de la grande halle.

Raphaël RICOTE répond que sa hauteur varie entre 5 et 8 m. La marquise est travaillée dans l'épaisseur de l'immense poutre qui marque la façade de la gare et ne perturbe pas le toit de la grande halle ni la surface vitrée. Elle permet de réaliser la transition entre la cour Seine et les quais, sans gêner la traversée depuis le pont Charles de Gaulle. L'accès aux quais sera fermé la nuit, comme la gare, par un système de grilles pivotantes implantées à l'aplomb de la marquise.

Frédéric LUCCIONI indique que cela est conforme à ce qui a déjà été présenté.

Bertrand MEARY s'étonne de l'absence de plantations sur le triangle supérieur, contrairement au souhait exprimé par la concertation.

Raphaël RICOTE répond que différents scénarios sont envisagés. La SEMAPA ajoute que celui qui a été retenu prévoit la plantation de 7 à 8 arbres environ en partie basse de ce parvis, ainsi que des réservations pour pouvoir planter plus généreusement ultérieurement.

II. Présentation du projet de réaménagement de la cour Museum de la gare d'Austerlitz

Raphaël RICOTE présente le plan masse du projet à juin 2011. La principale contrainte technique est celle de la ligne 10. Le projet présenté est réalisable techniquement, mais il est coûteux et compliqué en termes de planning du fait de la nécessité de ponter la ligne 10. Il a donc été retravaillé tout en respectant la jauge globale de 84 000 m² et les principes généraux d'organisation, dont l'exigence d'un parking de 1 000 places.

La nouvelle implantation permet de préserver la cour Museum dans sa perspective en profondeur et d'assurer une meilleure continuité.

A l'intérieur de l'îlot, le projet prévoit un espace unitaire avec un jardin haut et un jardin bas. A l'extrémité du pavillon, à l'angle du bâtiment, un léger angle permet de créer une desserte qui enjambe l'axe ferroviaire et rejoint la rue, comme dans le projet initial.

Le projet est constitué par un îlot traversé par deux passages.

Le passage du métro à travers l'îlot se fait par deux grands porches de plusieurs niveaux. Deux grandes toitures sont mises en place sur les immeubles à proximité de la gare pour reprendre la géométrie de la toiture de la grande halle, avec deux plans inclinés vers le sud. Ces volumes complémentaires permettent de répondre aux besoins du programme.

Le projet assure ainsi une vraie liaison est-ouest jusqu'au Jardin des plantes et une liaison nord-sud depuis la cour Seine, à travers la grande halle, vers les jardins.

En coupe, le projet prévoit des parkings, deux niveaux de commerces, dont un prolongé vers la gare, des bureaux et des logements.

La cour Museum est dédiée aux circulations douces, aux animations commerciales et aux services de la gare. Il s'agit donc d'une vraie cour de gare qui participe aussi à la vie du quartier.

Le projet comprend donc un certain nombre de séquences : la cour Museum, les séquences Museum, gare et Salpêtrière des parties bâties et le jardin Pierre et Marie Curie. Deux passages, celui du métro et le passage « de l'hôpital », permettent d'assurer la continuité nord-sud. L'un des principaux enjeux est la question des seuils et des limites à traiter entre la cour Museum et le boulevard de l'Hôpital, la cour Museum et la gare, les passages et les jardins.

Au cours de la prochaine phase de travail, il faudra travailler le passage du métro, les trois faces de la séquence du métro et le traitement des fermetures, l'animation des

commerces, l'aménagement de la cour et son agencement avec la séquence Salpêtrière.

La perspective Museum se caractérise par la mise en scène des trains dans l'espace public. Des réflexions seront menées sur le rapport entre la séquence Salpêtrière et la perspective en profondeur, ainsi que sur le traitement des cheminements, l'aménagement de l'espace et le rapport à la halle.

Sur la perspective du passage de l'Hôpital, il faut réfléchir au traitement des sols et du volume global, et à la possibilité de créer une loge, tout en conservant une vision en profondeur.

Au niveau du jardin Pierre et Marie Curie, il faudra organiser le dialogue entre les façades, entre commerce, rue et jardin, et entre espace public et espace privé, ce qui passera par l'aménagement du cheminement, le traitement des rez-de-chaussée, des passages et des seuils.

Le projet comprend plusieurs grandes fonctions :

- au niveau -1, des commerces et des services SNCF, avec le jardin au centre ;
- au RDC, des commerces s'étendant vers le Museum et le boulevard de l'Hôpital et vers le jardin Pierre et Marie Curie et les accès au parking ;
- dans les étages supérieurs, des bureaux et logements. Un hôtel, accessible depuis la voie de desserte, offrira une centaine de chambres.

L'accès au parking s'intégrera dans la façade du Bâtiment , il ne se fera plus via une trémie empiétant sur l'espace public .

Le projet répond aux spécifications du programme de base en termes de superficie de bureaux, de commerces et de logements.

François HOTE remarque que la contrainte du métro en sous-sol a conduit à simplifier le projet pour le rendre plus lisible et compréhensible, ce qui clarifie les espaces.

Frédéric LUCCIONI estime que le projet a progressé, même s'il reste des sujets à travailler.

André MESAS demande si la vue sur l'entrée de la Salpêtrière depuis le boulevard de l'Hôpital sera modifiée.

Raphaël RICOTE répond qu'elle est remise en valeur, à la fois sur le parcours nord-sud et dans la perspective du futur jardin.

Annick BIZOUERNE ajoute qu'il faut travailler avec l'AP-HP sur les clôtures et accès.

Françoise SAMAIN s'enquiert du devenir de la statue Pinel.

François HOTE répond qu'il ne devrait pas y avoir de problème à lui trouver un nouvel emplacement.

Françoise SAMAIN estime que le projet ne tient pas vraiment compte de l'hôpital.

Raphaël RICOTE répond que le projet acte le maintien du jardin de l'hôpital et le principe de la perspective, mais qu'il reste à travailler sur l'aménagement du jardin.

Frédéric LUCCIONI remarque qu'il est possible de réaliser un prolongement naturel depuis le pavillon d'entrée

Christophe BAYLE indique que l'AP-HP a demandé le maintien d'une entrée véhicule depuis le boulevard de l'Hôpital le long de l'immeuble qui sera construit.

Bertrand MEARY s'enquiert du temps nécessaire pour réaliser le projet, qui semble plus simple que les précédents.

Christophe BAYLE répond que les travaux commenceraient en 2016 pour s'achever en 2019/2020.

François HOTE précise qu'une fois que le plan sera stabilisé, il faudra discuter avec l'AP-HP du rythme d'acquisition des terrains qui lui appartiennent dans la ZAC en fonction des emprises foncières nécessaires.

Ludovic VION indique que le cheminement le long de la gare permet de rejoindre le franchissement des voies ferrées là où se trouvait précédemment un cul de sac. La suppression de la contrainte des pontages de la station de la ligne 10 réduit les coûts et facilite les travaux.

Bertrand MEARY s'enquiert du statut juridique de la cour.

Frédéric LUCCIONI répond qu'il s'agira sans doute d'un espace ferroviaire, pour la cour Museum, comme pour la cour Seine.

Raphaël RICOTE précise que le fonctionnement sera le même que celui de la cour Seine. L'accès au franchissement des voies ferrées sera donc possible de nuit.

François HOTE conclut qu'il y aura donc des voies publiques (voie de desserte et franchissement) et privées (passages) et une cour d'usage public, mais appartenant à la SNCF.

Claude BIRENBAUM demande comment s'organisera la construction du parking souterrain en termes de planning.

Raphaël RICOTE répond que le parking actuel sera libéré à la livraison du nouveau parking sous A7.

Claude BIRENBAUM demande par où passent les camions à destination du bâtiment d'avitaillement de la SNCF.

Raphaël RICOTE explique qu'ils empruntent la voie de desserte. Un système de rampe indépendant de l'accès au parking public donne accès aux niveaux 0 et -1 et permet de déboucher sur les quais pour en assurer l'avitaillement.

Philippe MORIS s'enquiert de la hauteur des deux bâtiments par rapport au faite de la grande halle.

Raphaël RICOTE répond qu'elle est d'environ 31m.

Philippe MORIS en déduit qu'ils cachent en partie la halle.

Raphaël RICOTE explique qu'en perspective, les deux bâtiments reprennent la grande halle, mais que celle-ci n'est pas visible depuis les jardins.

Philippe MORIS souligne qu'ils devront s'harmoniser avec la halle, y compris dans le matériau.

Raphaël RICOTE répond que les trois séquences dialoguent ; il faut assurer une correspondance de trames et de rythmes. L'aménagement des façades n'est pas encore tranché.

Françoise SAMAIN demande si plusieurs architectes travailleront sur les façades.

Frédéric LUCCIONI explique qu'étant donné la dimension du bâtiment, il paraît préférable de faire appel à plusieurs architectes travaillant ensemble sous la coordination de Jean-Marie DUTHILLEUL, pour assurer une cohérence globale dans la diversité.

Ludovic VION ajoute que la problématique consiste à trouver le bon dosage entre éléments de continuité et de liaison, et entre éléments de différenciation. La méthodologie des cahiers des charges n'a pas encore été définie ; ils seront sans doute assez directifs sur certains points, plus souples sur d'autres.

Frédéric LUCCIONI remarque qu'il reste encore des sujets à approfondir, par exemple les porches. Toutes les suggestions sont les bienvenues.

Françoise SAMAIN souhaite des précisions sur les cheminements et les accès aux commerces du niveau -1.

Raphaël RICOTE explique que les commerces donnant sur les jardins Pierre et Marie Curie seront commandés par le rez-de-chaussée. Il y aura aussi des commerces à proximité des flux d'arrivée des parkings et des flux de correspondance vers la ligne 10. Les surfaces sous le volume de la gare seront commandées par les rez-de-chaussée de la gare. Les espaces commerciaux sont donc accessibles par le rez-de-chaussée depuis le boulevard de l'Hôpital, la cour du Museum et les jardins. En sortie de parking, il est possible d'accéder au rez-de-chaussée ou de cheminer sous la cour Museum pour accéder à la gare.

Claude BIRENBAUM demande à qui appartiennent les murs des commerces.

Raphaël RICOTE répond qu'ils seront propriété de la SNCF.

Frédéric LUCCIONI précise qu'il faut une stratégie commerciale globale pour assurer la cohérence entre tous les commerces.

Raphaël RICOTE ajoute qu'il ne s'agira pas d'un centre commercial sur deux niveaux, mais d'un espace commercial se déployant au rez-de-chaussée et trouvant des surfaces d'accompagnement au niveau -1.

Françoise SAMAIN s'enquiert du type de commerce.

Raphaël RICOTE explique que comme l'espace est en contact direct avec le quartier, il comprendra à la fois des restaurants, cafés et services de proximité (comme un bureau de poste dont l'emplacement reste à définir) du côté de la cour Museum et des commerces de type gare.

Françoise SAMAIN demande des précisions sur la programmation logement.

Frédéric LUCCIONI répond que la typologie et l'affectation ne sont pas encore décidées.

André MESAS rappelle les débats sur la mixité des quartiers et estime qu'il serait souhaitable, s'il reste des superficies disponibles, de les mettre à disposition pour des activités

Pour Frédéric LUCCIONI, cette proposition paraît pertinente, notamment pour les endroits à faible commercialité.

Françoise SAMAIN observe qu'il était prévu d'installer le théâtre de la SNCF dans cette zone.

François HOTE répond que c'est à la SNCF d'en décider.

Françoise SAMAIN déplore la disparition de cette activité culturelle. Par ailleurs, elle demande des précisions sur la « circulation douce » évoquée par rapport à la cour du Museum.

Christophe BAYLE indique qu'il s'agit de piétons et vélos.

Raphaël RICOTE ajoute que si des parkings à vélo sont explicitement prévus dans le projet, leur emplacement n'est pas encore précisé. La SNCF travaille à calibrer les parkings pour les vélos et les voitures.

Annick BIZOUERNE souligne le risque que les vélos envahissent l'espace de la cour si la question n'est pas anticipée.

François HOTE remarque qu'il faut régler plus largement la question de l'encombrement des deux-roues.

Raphaël RICOTE indique que les deux-roues motorisés peuvent se garer dans les parkings actuels.

Claude BIRENBAUM relève qu'il est tentant de se garer en surface, d'autant que les parkings en question sont payants.

Raphaël RICOTE indique que le projet prévoit des surfaces au niveau -2 qui peuvent être utilisées à cet effet.

Claude BIRENBAUM demande qui est chargé du maintien de l'ordre sur ce terrain appartenant à la SNCF.

Frédéric LUCCIONI répond que cette question est traitée en collaboration avec la police et la SNCF.

Bertrand MEARY tient à souligner la qualité de la présentation, sans parler du fond, du projet qui s'est grandement amélioré. Par ailleurs, estime-t-il, la simplification des éléments va dans le bon sens, pour un projet qui à l'évidence n'est pas achevé.

Dominique MACAIGNE approuve cette conclusion et salue la qualité de la présentation, rejoint par Claude GALLAIRE.

Françoise SAMAIN souhaite que la concertation soit tenue au courant de la programmation commerciale, qui représente un élément important par rapport à l'ouverture de l'espace à la vie de quartier.

Frédéric LUCCIONI estime que les enjeux qualitatifs et d'usage liés à cet espace à l'impact commercial important méritent d'être discutés avec la Ville et la concertation.

Claude BIRENBAUM demande s'il est possible de faire pression sur la SNCF pour l'inciter à baisser les loyers, souvent élevés.

Raphaël RICOTE explique que la politique de la SNCF consiste à privilégier les grandes enseignes, notamment du fait de la stratégie retenue de recourir à des baux précaires et non commerciaux.

Frédéric LUCCIONI conclut qu'il faut encore travailler sur la question de l'intégration dans la vie de quartier.

Françoise SAMAIN s'inquiète des risques d'insécurité pour les habitants de ces logements situés au fond du jardin, dans des rues désertes, sachant que l'environnement des gares est souvent peu sûr.

Frédéric LUCCIONI souligne l'attractivité de ces logements éloignés du boulevard et de ses nuisances, bien desservis par le métro et la gare, et situés à proximité d'un monument historique. La proximité de l'hôtel, du linéaire de commerces et de l'accès au franchissement contribuent à créer des flux piétonniers. S'il devait y avoir des risques d'insécurité, ils concerneraient plutôt la cour Museum.

Christophe BAYLE confirme que les flux piétonniers sont déjà nombreux entre la gare et l'hôpital, sans compter les restaurants nocturnes qui participeront à l'animation de cet espace.

François HOTE conclut que les documents de présentation seront prochainement transmis à la concertation et invite celle-ci à faire part de ses questions dans la perspective du CPC.

La réunion prend fin à 19 heures 35.

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