

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 9 juin 2015

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Direction de l'Urbanisme		Anne GOMEZ
SEMAPA		
Directrice Générale Adjointe		Sandrine MOREY
Directeur de la programmation et de l'urbanisme		Ludovic VION
Architecte-urbaniste		Christophe BAYLE
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnalité extérieure		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise CELLIER
APARIS 13		François GERARD
La Plateforme		Claude BIRENBAUM
Association des usagers des transports du 13 ^{ème}		Jacques STAMBOULI
SPPEF		Philippe MORIS
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE, Marie-José PEREDA
Conseil de quartier n° 4		Frédérique LECOCQ

La séance est ouverte à 17 heures 40.

Présentation par la SEMAPA des ateliers de conception sur l'îlot A7-A8

Anne GOMEZ rappelle que l'îlot A7-A8 se trouve entre la gare d'Austerlitz et l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière. Le programme comprend des bureaux, un hôtel, des commerces, des services ferroviaires, des logements et un parc de stationnement pour la gare.

Le bailleur social, Elogie, réalisera 11 500 mètres carrés de logements (1/3 de logements sociaux et 2/3 de logements intermédiaires). Les bureaux représenteront 37 000 mètres carrés pour le compte de la SEMAPA et 12 000 mètres carrés pour la SNCF, tandis que 3 000 mètres carrés seront dédiés à l'hôtel. Les commerces seront réalisés par un preneur désigné par la SNCF, tout comme le parc de stationnement.

Les interlocuteurs lors des ateliers de conception sont la Ville, la SEMAPA, la SNCF Gares & Connexions, le promoteur désigné par la SEMAPA (Kaufman & Broad) qui construira et s'occupera plus particulièrement des bureaux et de l'hôtel, ainsi que les deux opérateurs désignés par Gares & Connexions pour les commerces (Altarea Cogedim) et le stationnement (Vinci Park).

La particularité du projet réside dans l'imbrication des différents programmes. Compte tenu de sa taille, cinq agences d'architecture ont été désignées. L'une d'elles, Dietmar Feichtinger, assurera la fonction de tête de pont et sera en charge de toutes les infrastructures. Un sixième architecte sera désigné par Elogie début juillet pour la partie logement.

Ces six architectes travailleront en ateliers de conception pour proposer un projet architectural. L'idée est d'avoir finalisé tout ce qui touche aux infrastructures d'ici la fin juillet pour que des accords puissent être passés entre les différents preneurs d'une part et la SEMAPA et Gares & Connexions d'autre part, ainsi que des accords croisés entre Kaufman & Broad et les preneurs des commerces et du parking. Le travail plus architectural débutera en septembre.

Ludovic VION projette la situation du lot A7/A8. Le programme est inédit car il accueillera à la fois des bureaux, des commerces, des logements, des services ferroviaires, des locaux associatifs et du stationnement public et privé. Le terrain est très long, les bâtiments alentour sont grands. Il faudra s'inscrire dans ce paysage, en traitant à la fois la grande échelle mais aussi l'échelle quotidienne (lieux d'habitations, de travail, commerces...). Les grandes lignes sont définies depuis longtemps. Le programme comprendra notamment deux passages transversaux.

Le programme offrira près de 80 000 mètres carrés. La base qui a servi aux consultations évoluera, par exemple en matière de commerce. Des stationnements sont prévus pour la gare et les bureaux, ainsi qu'une aire pour les dépose-minute et les taxis.

Concernant le programme de logements, il était jusqu'à présent dissocié du processus. Les calendriers finalisés avec l'AP-HP permettent de « recoller » cette partie à l'ensemble du projet, ce qui donne plus de cohérence à l'îlot.

L'atelier de conception porte d'une part sur le fonctionnement du programme – un préalable étant de pouvoir positionner l'ensemble des infrastructures – et d'autre part à l'architecture proprement dite.

A la suite de la désignation des opérateurs, les maîtres d'œuvre ont à leur tour été désignés. Le souhait est d'avoir une certaine diversité mais contrôlée et coordonnée.

C'est pourquoi il a été estimé qu'il serait bien que plusieurs architectes puissent intervenir. Il a donc été demandé aux cabinets de se regrouper par cinq pour pouvoir être auditionnés. Le groupement désigné est constitué de Dietmar Feichtinger, Henke Schreieck, les Ateliers Zündel & Cristea, l'Agence TVK et Inspace.

L'idée de l'atelier est de produire un travail collectif et coordonné pour fabriquer ensemble le projet. Le maître d'ouvrage définit la commande et les maîtres d'œuvre font les propositions, tandis que des partenaires autour de la table émettent leurs remarques afin de consolider le projet, au fur et à mesure.

Les ateliers réunissent la maîtrise d'œuvre (architectes) et la maîtrise d'ouvrage (Kaufman & Broad, Elogie, SNCF, SEMAPA), les investisseurs exploitants (Altarea, Vinci), la Ville de Paris (directions de la Voirie et des Déplacements, des Espaces Verts et de l'Environnement, de l'Urbanisme), les élus ou leur cabinet, la Préfecture, les architectes des Bâtiments de France, la SEMAPA en tant qu'aménageur (aidée par l'architecte coordinateur, AREP) ainsi que le comité de concertation Paris Rive Gauche, représenté par Mme Lecocq.

Claude GALLAIRE demande si les élus sont ceux de la Mairie du XIII^{ème} arrondissement ou ceux de la Ville de Paris.

Ludovic VION explique qu'il s'agit des élus de la Mairie du XIII^{ème}, de celle du V^{ème} et de la Ville de Paris.

Le premier atelier s'est tenu le 22 mai. La première étape se déroulera jusqu'au mois de juillet. L'objectif est de stabiliser la partie technique (infrastructures) de l'ensemble. La problématique commerciale entre dans le cadre de ce premier sujet. La finalité est de pouvoir contractualiser tous les accords nécessaires à la poursuite du projet.

Un point d'étape sera présenté en groupe de travail Austerlitz fin septembre.

A partir de septembre, la seconde étape s'enclenchera sur les volumétries, les façades, les types d'espaces, les matérialités, les toitures, les usages, les paysages... Deux réunions du groupe de travail sont prévues pour cette partie, avant le dépôt du permis de construire.

Le délai d'instruction du permis de construire – instruit par l'Etat car touchant à un chantier ferroviaire – sera plus long que d'habitude car il y aura une enquête publique compte tenu de la surface de ce projet. L'objectif est de commencer les travaux en 2017. Ils devraient durer 3 ans à 3 ans et demi, le projet étant complexe.

Frédérique LECOCQ relate son expérience des ateliers. Chaque acteur a commencé par venir avec ses besoins, s'écartant de la demande initiale. Le commerce est le plus digressif, il demande plus de surfaces. Les représentants du logement, eux, souhaitent disposer d'un ensemble individualisé pour pouvoir maîtriser leurs charges.

Pour sa part, Frédérique LECOCQ explique qu'elle s'intéresse essentiellement aux questions d'usage, notamment aux déplacements des piétons. Elle veille à ce qu'ils restent aisés. La traversée du sud au nord, du Bd Saint Marcel au Pont Charles de Gaulle, lui semble très importante. Le preneur commercial avait proposé de déplacer cet axe mais il a repris son tracé rectiligne initial.

François GERARD estime que cet axe est artificiel.

Frédérique LECOCCQ répond que l'entrée de la Salpêtrière a changé. Les piétons sur le boulevard Saint-Marcel pourront ainsi rejoindre la Gare de Lyon.

Anne GOMEZ précise que cet axe constitue une ligne de force du projet. La Ville a rappelé son attachement à cet axe pour la fluidité des déplacements. L'architecte des Bâtiments de France a elle aussi affirmé la nécessité de cet axe.

Jacques STAMBOULI regrette que ce projet entraîne la destruction de patrimoines majeurs : six écuries datant de Napoléon III, un bâtiment de police de 1920 ainsi que d'autres petits éléments de l'AP-HP (école de radiologie, école des cadres et bibliothèque). L'aspect patrimonial doit être pris en compte. Il serait intéressant de connaître l'avis des habitants, y compris des riverains du V^{ème} arrondissement. Il convient aussi de rappeler que plusieurs millions de touristes traversent ce quartier chaque année.

Jacques STAMBOULI souhaite également qu'un centre d'information multimodal soit créé pour renseigner les touristes et les voyageurs sur la multiplicité des transports qui s'offrent à eux. Ceux-ci desservent des lieux importants, comme le château de Versailles.

Enfin, il apparaît que les habitants et les usagers ne sont guère représentés à l'atelier de conception. Plusieurs acteurs sont absents : les usagers des transports (collectifs ou taxis et bus privés), les défenseurs du patrimoine, les défenseurs des usages du quartier, le Comité d'entreprise de la SNCF (qui occupe une partie des écuries et le bâtiment 1920), les habitants du V^{ème} arrondissement, les associations pour le logement, la Chambre de Commerce de Paris ou tout autre organisme qui pourrait apporter son expertise à propos de l'hôtel. Les participants aujourd'hui sont beaucoup trop institutionnels. Tous les intérêts ne sont pas pris en compte, ce qui risque de créer des problèmes juridiques par la suite.

Anne GOMEZ propose de porter la demande de centre d'information multimodal à Altarea Cogedim et Gares et Connexions lors du prochain GT.

Concernant le patrimoine existant, il ne bénéficie pas des protections de la gare ou de l'hôpital. Le projet a été mûri durant de longues années, en concertation avec les Bâtiments de France. Le schéma directeur a été validé. La réflexion a eu lieu, il est maintenant trop tard pour revenir sur le sujet.

Sandrine MOREY confirme que les architectes des Bâtiments de France ont validé les démolitions. Par ailleurs, la petite halle est conservée, tout comme la Galerie Museum, alors qu'elles devaient être détruites au départ. Les remarques des associations ont été prises en compte.

Christophe BAYLE ajoute que la conservation de ces éléments a eu des conséquences importantes sur le projet.

En ce qui concerne le nombre de représentants des habitants et usagers qui participent aux ateliers, Bertrand MEARY rappelle que la question a été débattue en groupe de travail. Il a été retenu la participation d'un seul représentant.

Philippe MORIS demande si la question des hauteurs a été évoquée.

Anne GOMEZ indique que le PLU ne sera pas modifié. Il permet un maximum de 37 mètres mais cette hauteur ne sera certainement pas atteinte à côté de l'hôpital. Pour l'instant, les bâtiments ne sont pas dessinés. Cette étape architecturale ne débutera pas avant septembre.

Sandrine MOREY signale que le GT Austerlitz émettra un avis sur les points d'étapes, qui sera relayé aux élus avant que ceux-ci valident le projet.

Anne GOMEZ estime qu'au GT de septembre, il sera nécessaire que Kaufman & Broad, Altarea Cogedim, Vinci Park et les architectes viennent se présenter.

François GERARD s'inquiète de la longueur de la façade le long de l'hôpital.

Ludovic VION indique qu'il s'agira d'un sujet de travail de l'atelier, il s'agira d'organiser une forme de séquençement.

Anne GOMEZ ajoute qu'il est prévu de ne pas avoir une façade unitaire. Elle sera fractionnée par des compositions différentes ou des failles.

François GERARD ne voit pour l'instant que de grandes barres tracées.

Anne GOMEZ répond que l'atelier de conception doit travailler le sujet. Il ne sera pas possible d'apporter une réponse en une seule réunion.

Françoise CELLIER note que le jardin au centre du lot sera accessible si le bâtiment est traversé.

Anne GOMEZ répond que ce sujet fait encore partie des réflexions.

Françoise CELLIER demande si l'emplacement des entrées du parking est défini.

Anne GOMEZ répond que ces entrées ne sont pas encore matérialisées. La réflexion portera sur un programme global de stationnement.

François GERARD a l'impression que le programme commercial est surdimensionné par rapport à la fréquentation du lieu.

Anne GOMEZ indique que les opérateurs commerciaux qui ont répondu ont demandé plus de surfaces. Ils doivent donc estimer que le projet est viable.

Ludovic VION ajoute que le quartier va évoluer.

Jacques STAMBOULI demande ce que sont les locaux associatifs.

Anne GOMEZ répond qu'un local associatif de 300 mètres carrés environ sera réalisé pour permettre la poursuite des actions actuellement menées par Emmaüs et par le Secours Catholique.

Philippe MORIS demande où ce local sera situé.

Anne GOMEZ répond que ce n'est pas encore décidé. Là aussi l'atelier de conception permettra de le positionner au mieux.

Claude GALLAIRE souhaite connaître la surface dont disposent aujourd'hui ces associations.

Anne GOMEZ ne le sait plus. Cependant, le projet a été soumis et validé par les associations concernées.

Jacques STAMBOULI demande où sera repositionné le CE de la SNCF et ce qu'il en est du bureau de poste actuel.

Anne GOMEZ indique que le relogement de La Poste est prévu. Par ailleurs, la SNCF se réserve des surfaces dans le bâtiment. Peut-être prévoit-elle d'y reloger le CE. La question sera à poser à Gares et Connexions lors du prochain GT.

François GERARD n'apprécie pas l'arrivée de l'axe nord-sud sur le boulevard Saint-Marcel.

Ludovic VION précise que le projet n'est pas encore défini, mais que la continuité d'un parcours sur l'axe boulevard St. Marcel / Pont Charles de Gaulle est souhaitée par la ville et la SEMAPA.

Jacques STAMBOULI demande combien de voies comprendra la rue qui fera le tour du bâtiment.

Anne GOMEZ répond qu'elle aura une voie dans chaque sens.

Françoise CELLIER demande si le nouveau pont au-dessus des voies sera accessible depuis la Cour Museum.

Anne GOMEZ le confirme. Une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite permettra de le rejoindre.

Jacques STAMBOULI signale que son association a demandé la mise en place d'une navette qui traverserait l'AP-HP, remplaçant la vieille fourgonnette actuelle servant à déplacer les patients et conduite par des personnels guère intéressés par cette tâche. Cette navette permettrait de relier l'hôpital à la ville. Elle serait également utile pour les malades et les personnes qui viennent les visiter.

Frédérique LECOCQ ne peut laisser dire que les personnels de l'assistance publique qui déplacent les malades sur le plus grand hôpital d'Europe n'en ont rien à faire et que la camionnette qui les transporte est vétuste. C'est bien que la Salpêtrière ait mis en place cette navette.

Par ailleurs, les bâtiments neufs qui accueillent beaucoup de patients se trouvent du côté du boulevard Vincent Auriol. Le conseil de quartier a demandé à ce que la station de métro la plus proche, Chevaleret, soit équipée d'un ascenseur.

François GERARD demande comment sera traitée la voie qui permettra de contourner le bâtiment.

Anne GOMEZ répond que ce n'est pas encore décidé. La Ville souhaite avoir le plus grand square possible devant le bâtiment.

François GERARD juge important de bien traiter cet espace. La Cour Museum, malheureusement, reste très désagréable.

Jacques STAMBOULI estime qu'aujourd'hui, la gare n'offre pas des services du niveau de qualité attendu.

Anne GOMEZ souligne que cela va évoluer.

Jacques STAMBOULI ajoute que les écuries pourraient être conservées.

Anne GOMEZ explique que la présente réunion visait à présenter le démarrage des études. Il est prévu de revenir devant le groupe de travail vers la mi-septembre pour faire une présentation avec les équipes en charge du projet.

Bertrand MEARY précise que la date de cette réunion sera arrêtée lors du bureau du 8 septembre.

La séance est levée à 19 heures 15.