

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 28 septembre 2015

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Direction de l'urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Mairie du 13 ^{ème} arrondissement		Bénédicte PERFUMO
SEMAPA		
Directrice Générale Adjointe		Sandrine MOREY
Directrice du développement		Catherine BEYLAU
Directrice de la communication		Nathalie GRAND
Directeur de la programmation et de l'urbanisme		Ludovic VION
Adjoint au Directeur des Infrastructures et de la Construction		Francois VALOUR
Direction de la programmation et de l'urbanisme		Christophe BAYLE, Anne-Elysaabeth CAMPION, Salomé BOYER
Direction de la communication		Elisabeth LEGOUET
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnalité qualifiée		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise SAMAIN
ADA 13		Françoise CELLIER
APARIS 13		François GERARD
La Plateforme		Claude BIRENBAUM
SPPEF		Philippe MORIS
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 4		Frédérique LECOCQ
Conseil de quartier n° 7		André MESAS (excusé)
ARCHITECTES		

Agence INSPACE		Marta MENDOCA
Agence Dietmar FEICHTINGER		Dietmar FEICHTINGER
Agence TVK		Antoine VIGER-KOHLER
Atelier ZÜNDEL & CRISTEA		Grégoire ZÜNDEL
INSTITUTIONS		
VINCI PARK		Philippe DEVAL
VINCI PARK		Éric EHRSHAM
KAUFMAN & BROAD		Benoit BUCAILLE
KAUFMAN & BROAD		Xavier BARBE
ELOGIE		Jérémy NGUYEN
ALTAREA COGEDIM Commerces		Benjamin DE ARANJO
ALTAREA COGEDIM Commerces		Pierre-Yves LAURENT
SNCF Gares & Connexions		Christian BREZET
SNCF Gares & Connexions		François BONNEFILLE

La séance est ouverte à 17 heures 35.

I. Présentation des travaux de la phase 1 de l'atelier conception A7/A8

François HÔTE rappelle en préambule que l'îlot mixte de bureaux, de logements et de commerces A7-A8 se trouve au sein d'une vaste aire urbaine située entre la gare d'Austerlitz et l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière. A la suite de la consultation lancée début 2014 par la co-maîtrise d'ouvrage de la SEMAPA et de la SNCF Gares & Connexions, le promoteur Kaufman & Broad a été retenu comme opérateur principal. Vinci Park et Altarea-Cogedim réaliseront respectivement les programmes de stationnement et de commerces.

Un groupement de cinq agences d'architecture a été désigné par un Jury à la suite d'un appel à candidatures lancé par Kaufman & Broad, le cabinet de Dietmar FEICHTINGER, mandataire de ce groupement, ayant la charge de la réalisation des infrastructures. Un sixième architecte, Tank architectes, les a rejoints pour ce qui est de la conception des logements réalisés par la société Elogie. La méthode de travail privilégiée a été de mettre en place des ateliers de conception mobilisant les architectes du groupement, les agences œuvrant sur la gare, ainsi que les paysagistes. Cette démarche collaborative a été accueillie positivement, malgré les interrogations initiales, tant elle a permis des échanges de points de vue fructueux. 13 ateliers se sont tenus depuis la fin mai. Il sera donc question lors de la présente réunion de l'état d'avancement d'une telle mise en cohérence. Le travail architectural à proprement parler sera conduit dans un second temps.

Un tour de table est effectué.

Ludovic VION souligne que la méthodologie de travail en ateliers a répondu à la complexité du projet née de l'imbrication des programmes et de la multiplicité des acteurs engagés. Ces ateliers ont permis d'aborder, dans un premier temps, la fonctionnalité des différents programmes, avant que ne soit travaillée la problématique de l'agencement des écritures architecturales.

Dietmar FEICHTINGER présente, projection à l'appui, les travaux de la phase 1 de l'atelier de conception de l'îlot A7/A8, projet urbain et architectural certes complexe, mais symptomatique de la ville du XXI^e siècle, qui fait interagir plusieurs dimensions et fait coexister, autour de la gare, des logements, des bureaux et des commerces.

L'îlot A7-A8 s'intercale dans un environnement riche de plusieurs entités architecturales et historiques fortes, qu'il s'agisse de la présence de la Gare d'Austerlitz qui constitue l'équipement majeur de cet environnement avec le Jardin Marie Curie restructuré, le complexe de l'Hôpital, mais également le Jardin des Plantes dont le patrimoine dessine en profondeur l'environnement urbain. Parmi les éléments structurants du projet figurent bien évidemment la question des flux et de l'accroche du site avec les différentes connexions de transports, notamment l'axe reliant les gares de Lyon et d'Austerlitz.

En ce qui concerne l'îlot et de manière plus rapprochée, Dietmar FEICHTINGER insiste en premier lieu sur le rez-de-jardin qui, situé au niveau moins un, constitue une pièce maîtresse du dispositif. Cet espace non construit rendu accessible depuis l'espace public par les côtés permet de relier l'ensemble des infrastructures entre elles et de positionner la végétation au cœur du projet immobilier. Ventilé naturellement, bénéficiant d'un éclairage naturel et perméable à la pluie, cet élément large de 15 mètres (dont 11 mètres plantés) et long de 70 mètres constituera une véritable fenêtre sur l'extérieur pour

les voyageurs du métro et pourra également accueillir des évènements. Par ailleurs, comme l'indique la coupe longitudinale, cet espace est en interaction avec le front commercial et invitera les passants à descendre vers les espaces marchands et ferroviaires (RER C notamment).

Le projet défend ainsi une nouvelle vision du quartier : il s'agit d'assumer sa densité, mais en rendant cette dernière vivable, en lui donnant des espaces extérieurs de qualité qui l'accompagnent et le bordent. La ville telle qu'imaginée par le cabinet a à la fois besoin de densité et d'agrément.

Dietmar FEICHTINGER souligne en second lieu la recherche de la fonctionnalité de l'espace, en créant au sein de cette complexité une simplicité de flux, notamment avec un dépose-minute à rez-de-chaussée au niveau des quais de la gare. Pour ce qui est des commerces, leur visibilité est assurée par des vitrines tournées vers l'extérieur que les piétons qui les longeront pour rejoindre les moyens de transport. Des commerces seront en outre positionnés au sein de la gare – au titre d'un autre projet – afin d'assurer la continuité commerciale de l'espace. Comme indiqué précédemment, l'offre commerciale sera également identifiée depuis le rez-de-jardin et les espaces du métro. La façade côté parc sera quant à elle prédominée par les bureaux, mais pourra accueillir une offre culturelle, telle que des expositions.

Les livraisons constituent une autre pièce maîtresse de l'environnement de l'îlot. Il s'est agi de les proposer au niveau moins un pour davantage de fonctionnalité et afin de libérer l'espace public. L'espace de livraison est desservi par une rampe permettant de séparer les flux : des zones de stationnement seront en effet installées, avec un parking public réparti sur deux niveaux inférieurs à cet espace. Une rampe d'accès permettra en outre d'avoir accès au parking depuis le boulevard de l'Hôpital.

Enfin, Dietmar FEICHTINGER indique enfin qu'il étudie l'insertion des locaux associatifs dans le dispositif.

François HÔTE remercie Dietmar FEICHTINGER pour sa présentation et invite Frédérique LECOCQ à donner son sentiment sur cette restitution d'étape.

Frédérique LECOCQ indique qu'elle avait fait part au Bureau des Associations de la difficulté initiale, pour une représentante de Conseil de quartier sans compétences architecturales ou urbanistiques particulières, d'assister à ces ateliers en présence d'acteurs spécialisés et fortement impliqués dans leur partie du projet. Elle indique avoir tenté de porter dans cet espace de travail la parole des habitants, des usagers des transports, mais également des salariés de l'Hôpital, en faveur d'une gare accessible et lisible, d'une traversée directe entre la Gare de Lyon et le parc ou encore de commerces de proximité attrayants. Il apparaît *in fine* que ces différents éléments sont parvenus à s'équilibrer au sein du projet tel que présenté. Le positionnement des logements côté parc et côté avenue Parmentier lui semble satisfaisant, d'autant qu'il a été stipulé que les flux du dépose-minute ne seraient pas trop gênants. Sa parole a donc été entendue par les différentes parties prenantes. Elle se félicite d'avoir pu bénéficier d'explications intelligibles et se dit satisfaite de la démarche de concertation ayant permis au projet d'avancer.

Au titre des grandes données du programme, Xavier BARBE rappelle que l'îlot comprendra 11 500 mètres carrés en surface de plancher de logements, 48 700 mètres carrés de bureaux, tandis que 5 000 mètres carrés seraient dédiés aux hôtels et 18 900 mètres carrés environ aux surfaces de vente. 500 places de parking seraient installées

dont 145 dédiées aux bureaux. Les locaux de la SNCF représenteraient 4 500 mètres carrés et les locaux associatifs 300 mètres carrés.

Benoît BUCAILLE précise que l'ambition de Kaufman & Broad est d'offrir aux collaborateurs des entreprises qui éliront domicile dans les immeubles de bureaux des espaces agréables, agrémentés de balcons en hauteur à chaque niveau et de terrasses au dernier d'entre eux. De tels espaces ouverts sur le jardin et disposant d'une pleine vue sur Paris permettront aux salariés de se retrouver et de partager des moments de convivialité. Ces éléments seront travaillés avec l'architecte et feront l'objet de futures concertations.

François GÉRARD déplore que l'écrasement de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière ne semble pas préoccuper le cabinet d'architecture.

Dietmar FEICHTINGER répond que cette problématique a été bien évidemment prise en considération. L'hôpital de la Pitié-Salpêtrière constitue une pièce urbaine présentant une grande qualité architecturale et patrimoniale. Néanmoins, il s'est agi de travailler non par mimétisme avec ce dernier, mais en lui offrant un contraste.

François GERARD ne comprend pas pour quelles raisons il a été choisi d'ouvrir un axe transversal allant de la Gare de Lyon au boulevard Saint-Marcel, ce dernier n'offrant que peu d'intérêt urbanistique.

Dietmar FEICHTINGER explique que le boulevard Saint-Marcel, marqué par une circulation douce, s'inscrit dans la continuité urbaine naturelle du projet.

François GERARD s'enquiert de l'état d'avancement du projet de TGV vers Clermont-Ferrand.

Christian BREZET fait savoir que des études sont en cours à ce propos.

François GERARD s'interroge sur la solution architecturale retenue pour les bureaux.

Benoît BUCAILLE répond que cette problématique concernera la prochaine phase d'études. La solution qu'il conviendra de privilégier ne saurait être monolithique, et il s'agira de trouver des pistes de convergences et d'expressions entre la demi-douzaine d'écritures architecturales en présence.

François HÔTE ajoute que les transparences et les passages transversaux constituent des sujets chers à la Ville de Paris et à la SEMAPA. Ils sont des éléments invariants du projet.

Dietmar FEICHTINGER ajoute qu'outre son ouverture verticale, le projet se développe également en profondeur et affirme sa transversalité vers le parc.

Françoise SAMAIN demande si le jardin de cœur d'îlot sera rendu accessible par le rez-de-chaussée.

Dietmar FEICHTINGER confirme qu'il a multiplié les points d'accès à cet espace, afin de renforcer la fluidité des circulations et de rendre attractives les zones commerciales en les connectant au réseau du métro et du RER C.

Benjamin DE ARANJO explique que 20 millions de visiteurs et de voyageurs fréquentent les espaces de la gare à l'heure actuelle. L'offre de commerces a donc été calibrée pour répondre aux besoins identifiés des usagers, mais également des riverains. Par ailleurs, une offre de restauration sera proposée à destination des usagers des bureaux et afin de faire

de cet espace un lieu incontournable de la capitale. Altarea continuera à gérer ces commerces, qui pourront être adaptés dans le temps afin de répondre au mieux aux besoins de la clientèle.

Bertrand AVRIL s'enquiert du statut du rez-de-jardin et s'il sera accessible au public.

François HÔTE répond que cet espace, sous gestion privée d'Altarea, sera accessible au public.

Benoît BUCAILLE confirme que le cœur d'îlot sera libre d'accès, mais demeurera fermé la nuit.

Benjamin DE ARANJO ajoute que les commerces seront ouverts en conformité avec les horaires d'ouverture de la gare, sauf exception, comme pour les commerces de destination.

Françoise CELLIER fait état d'une contradiction entre le statut de ce jardin envisagé comme lieu de passage et la présence d'arbres.

Dietmar FEICHTINGER répond que ce jardin sera praticable pour permettre aux piétons de longer les vitrines. La destination du sol n'est pas finalisée, mais elle permettra de laisser passer l'eau de pluie afin d'alimenter la végétation, tout en permettant d'installer des dispositifs de repos.

Antoine VIGER-KOHLER rapporte que la conception de cet espace a été menée de concert avec le paysagiste. L'identité du jardin serait à la fois spécifique et complémentaire avec celles des espaces verts environnants.

Françoise SAMAIN remarque que certains commerces semblent être plus valorisés que d'autres.

Dietmar FEICHTINGER indique que la Cour Museum apparaît moins apte à recevoir une grande ouverture. La problématique de son percement sera traitée par ailleurs.

François HÔTE s'enquiert de la superficie de la grande surface commerciale.

Dietmar FEICHTINGER fait état d'une aire au sol d'environ 3 000 mètres carrés.

Françoise SAMAIN remarque que les aires de livraison et le dépose-minute sont positionnés en dessous des logements, avec des accès au niveau de ces derniers, ce qui risque de gêner l'accès des résidents en rez-de-chaussée.

Jérémy N'GUYEN explique que les logements seront accessibles par deux systèmes d'entrée principaux, un par le jardin haut côté cour et un autre côté voie de liaison.

Dietmar FEICHTINGER ajoute que les activités de chargement et de déchargement sont situées dans l'aire de livraison en sous-sol. Elles sont donc extraites de l'espace public sans impact sur les habitants.

Dietmar FEICHTINGER ajoute que Kaufman & Broad propose d'investir la façade du bâtiment côté parc de manière noble.

Benoît BUCAILLE signale que l'entrée de l'immeuble de bureaux donnant sur la voie de liaison donnera accès à un espace *lounge* destiné à recevoir les visiteurs et les clients des entreprises ou à l'organisation de *job dating* d'une part, et, d'autre part, permettra une

ouverture des entreprises vers le monde extérieur – avec un espace d'exposition par exemple. Les sociétés rencontrées par Kaufman & Broad à Paris sont à la recherche de ce type d'utilisation. Le choix de positionner différents halls d'entrée relève d'une véritable réflexion sur l'animation du site, en raison des flux importants de piétons qui transitent depuis les transports en commun, notamment à l'Est du programme.

François HÔTE souligne que l'animation des rez-de-chaussée et l'interface avec l'espace public sont des problématiques qui reviennent régulièrement dans les concertations et méritent d'être approfondies.

François GÉRARD estime que ce projet semble être tourné vers l'intérieur, vers le centre de l'îlot, au détriment des parties externes et du rapport avec le tissu urbain.

Xavier BARBE rappelle que la présente réunion de concertation a pour objet une présentation de l'état d'avancement des parkings, du jardin, des commerces et du socle de l'îlot. Il s'agit dans un premier temps de diviser les volumes ; le travail sur les superstructures étant voué à être ouvert par la suite.

Grégoire ZÜNDEL ajoute que le cœur d'îlot intérieur a fait l'objet de discussions intenses entre les parties prenantes du programme. Un certain nombre de questionnements ont dû être résolus.

Antoine VIGER-KOHLER insiste sur la transversalité du projet. Les deux traversées de l'îlot sont très larges et permettent de rendre le système poreux. Les façades sont rendues vivantes plutôt que strictement commerciales.

Françoise SAMAIN s'interroge, d'une part, sur l'accès des personnes à mobilité réduite aux différents espaces, et, d'autre part, sur l'installation de parkings pour les résidents.

Jérémy N'GUYEN répond qu'il n'est pas prévu d'aménager des parcs de stationnement pour les habitants. Il rappelle qu'Elogie réalisera un tiers de logements sociaux et deux tiers de logements intermédiaires.

Dietmar FEICHTINGER confirme qu'un ascenseur sera intégré au dispositif.

Antoine VIGER-KOHLER explique que les logements disposeront d'une grande cour ou d'un jardin d'usage à niveau avec la rue. Le jardin commercial quant à lui sera accessible par le métro, mais également via des escalators depuis l'espace public de surface. Ainsi, le programme assurera également une continuité visuelle et spatiale entre ces deux espaces de jardin situés à des niveaux différents en cœur d'îlot.

Bertrand AVRIL s'enquiert du calendrier de restitution des prochaines phases et de la date de dépôt du permis de construire.

Bertrand MEARY annonce que la réunion du Groupe de travail dédiée à la seconde phase se tiendra le 1^{er} décembre prochain. Des réponses seront apportées à cette occasion.

Xavier BARBE informe que l'objectif est de déposer le permis de construire à la fin du premier trimestre 2016 pour ce qui est de l'îlot A7-A8 A. Néanmoins, cette échéance dépend de la mise au point complexe de la coordination du permis de construire, les différents maîtres d'ouvrage convergeant vers un permis unique.

François GÉRARD considère que l'accrochage des logements avec l'Hôpital de la Pitié-Salpêtrière est très approximatif.

Dietmar FEICHTINGER indique qu'une solution proposant des volumes plus homogènes et cohérents, sans système d'escaliers, a été privilégiée.

Jérémy N'GUYEN confirme que l'implantation est à peine figée. Le projet n'est pas finalisé à ce jour.

La séance est levée à 19 heures 40.