

# Groupe de travail Austerlitz

## Réunion du 29 novembre 2018

<b>LISTE DES PARTICIPANTS</b>		
<b>VILLE DE PARIS</b>		
Direction de l'Urbanisme		Anne GOMEZ
Mairie du 13 <sup>ème</sup> arrondissement		Francis COMBROUZE, Adelaïde GUARY, Jean-Baptiste BOSSARD
<b>SEMAPA</b>		
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Directeur général adjoint		Frédéric LUCCIONI
Directeur de la Programmation et de l'Urbanisme		Ludovic VION
<b>AUTRES INSTITUTIONS</b>		
SNCF Gare & Connexions		Philippe DELAVEAU
KAUFMAN & BROAD		Julien SUDOUR
ELOGIE-SIEMP		Yannick BIGER
ALTAREA-COGEDIM		Marie STEPHAN, Philippe MORIN, Benjamin de Aranjó
AREP		Mathieu LESTEVEN
DIETMAR FEICHTINGER ARCHITECTES		Dietmar FEICHTINGER, Matthieu MICLOT
Cabinet WILMOTTE		Iris MÉNAGE, Jean-Pierre FRANCO-LUCIO
<b>PERSONNALITES EXTERIEURES</b>		
Personne qualifiée		Bertrand AVRIL
Personne qualifiée		Pascal DIBIE

<b>REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS</b>		
ADA 13		Françoise SAMAIN
APARIS 13		François GERARD
Plateforme des Associations Parisiennes d'Habitants		Claude BIRENBAUM
Association des usagers des transports et de la rue		Farid NECHADI
<b>BUREAU DES ASSOCIATIONS</b>		
Chargé de mission		Yann RENAUD
<b>CONSEILS DE QUARTIER</b>		
Conseil de quartier n° 8		André MESAS

Excusés :

Christine Nedelec (SOS Paris),

Lionel Chomet (APF-France Handicap),

Frédérique Lecocq (Conseil de quartier n°4 Austerlitz-Salpetrière)

A. Gomez excuse l'absence de François Hôte. Elle ouvre la réunion en rappelant que les raisons qui ont conduit à faire évoluer le projet depuis la fin 2015 ont été présentées lors du précédent Groupe de Travail, et qu'il s'agit désormais de donner la parole aux maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvre pour présenter l'état actuel des réflexions, très proches des éléments qui feront l'objet du permis de construire.

C. Birenbaum demande au préalable ce qu'il en est de la désignation d'un garant de la concertation, en remplacement de Mr Méary qui a quitté ses fonctions en début d'année.

A. Gomez indique qu'elle partage son analyse de la nécessité de la présence d'un garant mais qu'à ce stade aucune personne n'a encore été identifiée. La recherche se poursuit.

B. De Aranja présente le programme commercial espace par espace. Dans le pavillon de l'Horloge, il s'agit de retrouver l'usage historique de ce bâtiment et d'installer un espace qualitatif avec le restaurant d'un chef étoilé. La salle Adami doit accueillir un espace de restauration pour les voyageurs, riverains et employés du quartier. Le socle du podium GHV sous la grande halle comprendra des commerces et services indispensables aux gares (vente à emporter, Relay, ...) à l'instar des gares du Nord, de l'Est, St Lazare et Montparnasse. La cour Museum doit devenir une place vivante, un lien entre la gare et le bâtiment A7-A8, lieu d'animation sur une large plage horaire. La végétalisation y a été renforcée par rapport au projet initial de façon à donner l'envie d'y passer du temps. L'îlot A7-A8 répond pour sa part à un esprit de flânerie. La programmation y sera très mixte avec des commerces liés à l'équipement de la personne, à la restauration ou aux services et comprenant des enseignes classiques et d'autres qui le sont moins.

D. Feichtinger explique que l'îlot A7-A8 représente une programmation complexe. En tant qu'architecte mandataire de l'équipe de conception, il s'est plus spécifiquement occupé de la partie "bureaux et hôtel" de façon à coordonner les différentes équipes d'architectes et à permettre des expressions diverses et des écritures différenciées tout en assurant une certaine unité, en lien avec l'intervention de l'agence Tank pour la partie logements. Ce travail s'est fait en collaboration étroite avec l'Architecte des Bâtiments de France, notamment autour du rapport du bâtiment au site de la Salpêtrière, à la gare et au jardin Marie Curie. En particulier, le soin apporté aux façades doit permettre une articulation harmonieuse avec celles des bâtiments classés (Hôpital de la Salpêtrière, grande halle de la gare d'Austerlitz). Une homogénéité a été recherchée à travers la cohérence des teintes et des matériaux employés. Le bois a été utilisé mais sans excès, reporté en sous-face et en retrait afin de le protéger des intempéries. Plutôt qu'un immeuble "tout en bois", il s'agissait de trouver des opportunités d'utilisation intelligente. Ainsi, il forme des "étagères" intégrées dans l'épaisseur du bâtiment.

Les immeubles de bureaux longeant la cour Museum et le jardin Marie Curie offrent une épaisseur de 18 mètres de larges pour des espaces de travail modernes et lumineux le long des façades, et des espaces techniques, de services et de réunion au centre. Ils comprendront notamment des espaces de co-working. Les rez-de-chaussée accueilleront des services ouvrant le bâtiment sur la ville. Les larges surfaces des toitures en autorisent différents usages. En rez de jardin bas, les espaces commerciaux seront reliés de plain-pied à la station de métro de la ligne 10.

Les façades du bâtiment de bureaux en triangle donnant sur le boulevard de l'Hôpital sont travaillées en épaisseur et en profondeur afin de donner de l'ampleur à ce pivot structurant le paysage du boulevard. Ce bâtiment contient un auditorium classé Etablissement Recevant du Public et auquel l'accès est indépendant. L'îlot est traversé par deux passages transversaux : l'un le long du métro qui offre une nouvelle ouverture de la gare vers la ville, dont les façades au sont nécessairement sans ouvertures. L'autre qui ouvre vers le quai principal de la gare , et le pont Charles de Gaulle, et subdivise l'îlot autour de deux jardins :

- le jardin bas est un "jardin d'ombres" planté d'espèces adaptées à sa situation en profondeur et relativement encaissée. Il assure l'articulation entre le rez-de-chaussée et le niveau -1 (rez-de-jardin bas) où il apporte la lumière naturelle. Des arbres de différentes espèces et de différentes tailles exprimeront les différences de niveaux structurant l'îlot.
- de l'autre côté du passage, au-dessus de la dépose minute située à niveau des quais de la gare, est aménagé sur dalle un jardin haut donnant sur la partie du projet dédiée aux logements ainsi que sur une façade de bureaux et celle de l'hôtel. Il accueillera des terrasses de jeux et des pelouses accessibles aux résidents. Ce jardin est complété par une partie en pleine terre, située en contrebas, au niveau du terrain naturel.

Les façades des bâtiments de logement intègrent des terrasses et ménagent des épaisseurs en contrepoint avec l'hôtel, faisant écho au bâtiment du Monde et signalant le pont sur les voies ferrées et donc « l'entrée » vers Paris rive gauche.

Dans cet îlot, il s'agit aussi d'assurer le maintien de fonctions indispensables ou habituelles à proximité des gare telles que des services SNCF (avitaillement) et associatifs (Emmaüs).

La voie longeant le jardin Marie Curie agrandi sera une voie de desserte des bâtiments de bureaux, de logements mais aussi des parkings, livraisons et espaces de dépose-minute de la gare. La cour Museum articule les échelles urbaines et métropolitaines en proposant des terrasses aux univers différents.

D. Feichtinger rappelle la dimension exemplaire de ce projet tant sur le plan de la gestion énergétique que par son inscription dans une économie de circuits courts. Les toitures intègrent des cellules photovoltaïques assurant la moitié des besoins des bâtiments de bureaux. De plus, une complémentarité d'usage est travaillée à travers

le basculement et l'échange d'énergies entre les différents éléments du projet ("smart grid"). Plusieurs labels et certifications assurent le contrôle de ces ambitions de sobriété énergétique, d'empreinte carbone, de santé, de bien-être et de connectivité.

Y. Biger présente les trois bâtiments de logement dont Elogie a la maîtrise d'ouvrage. Deux sont consacrés au logement familial, représentant 141 appartements dont 1/3 en PLAI-PLS et 2/3 en PLI. Le premier bâtiment, en vis-à-vis de la cour Saint-Louis, est accessible depuis la voie de desserte par trois halls. Le deuxième bâtiment, perpendiculaire au premier et face à l'école d'infirmières, dispose de 2 accès donnant sur une rue intérieure distribuant ses trois halls. Ces deux bâtiments partagent un bureau d'accueil avec gardien et chacun bénéficie d'un local commun résidentiel de 50 m<sup>2</sup>. Le troisième bâtiment est une résidence étudiante de 81 studios qui sera gérée par l'association des Foyers de Jeunes Travailleurs. La toiture sera accessible. Situé entre ces trois bâtiments, l'hôtel et un bâtiment de bureaux, le jardin haut sera partagé entre les deux maîtres d'ouvrage Kaufman & Broad et Elogie, et accessible depuis les deux bâtiments de logement.

F. Combrouze souligne l'évolution du projet entre 2015 et 2018 liée à des ajustements prenant en compte les difficultés d'aménagement au-dessus de la station de métro de la ligne 10. Ces ajustements ont cependant maintenu l'équilibre originel entre les différents programmes (bureaux, commerces). Les principales modifications ont concerné la localisation de la dépose taxi, reportée cour Seine, et l'implantation des commerces. Il indique également que ce projet doit intégrer l'amélioration de la desserte de la gare par les transports en commun. Il signale le fait que le jardin Marie Curie, qui doit accueillir un bassin souterrain de recueil des eaux pluviales, recevra une épaisseur de terre végétale suffisante pour permettre sa bonne végétalisation.

A. Gomez explique que l'ensemble du projet fera l'objet d'un permis de construire unique intégrant la gare d'Austerlitz. Celui-ci comportera une étude d'impact ainsi qu'une étude de sûreté publique (qui restera confidentielle). Il doit être déposé en mars 2019 et sera soumis à une enquête publique.

La livraison de l'ensemble est fixée à l'horizon 2024.

F. Gérard se demande si la monumentalité affichée par ce projet va ou non s'intégrer au paysage des Berges de Seine classé par l'UNESCO.

A. Gomez rappelle que ce projet a été élaboré en étroite collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France en raison de la proximité de plusieurs sites et bâtiments classés.

F. Gérard remarque que, à l'angle du boulevard de l'Hôpital et de la cour Museum, la monumentalité du bâtiment a été considérablement renforcée par rapport aux esquisses originelles de Jean Nouvel.

D. Feichtinger indique que cette partie du bâtiment a été traitée de façon à marquer fortement cet angle. Il estime que l'insertion du bâtiment dans son paysage urbain environnant réside dans l'affirmation de cette modernité et dans son contraste avec le bâtiment Valhubert et avec ceux de la Salpêtrière et, conformément à l'avis de l'ABF, pense que cette expression architecturale valorise les deux.

F. Gérard demande où passe le viaduc du métro de la ligne 5.

D. Feichtinger répond que le viaduc du métro passe sous un grand porche.

F. Gérard trouve que la forme de ce porche ne répond pas à une esthétique qui aurait mieux inséré ce passage dans le projet.

D. Feichtinger indique que d'autres solutions étaient effectivement possibles mais qu'il assume celle retenue et partagée lors des ateliers de conception.

C. Birenbaum demande quel est le circuit des taxis et où se situe la file d'attente des piétons pour les taxis.

Ph. Delaveau répond que le circuit taxi de la cour Museum a été reporté dans la cour Seine qui comprend une voie de dépose et une voie de prise en charge. Les files d'attente de prise en charge taxis cible 25 véhicules et la file d'attente des piétons pour les taxis est située sous la marquise de la cour Seine, le long de la salle Adami comprenant également une zone d'attente. Une zone de dépose minute est par ailleurs prévue donnant au niveau de la cour Museum.

F. Combrouze précise que, dans l'ancien schéma, les déposes et les reprises se faisaient dans les deux cours Seine et Muséum moyennant une communication routière entre les deux qui a été démolie depuis, ce qui était très compliqué.

F. Nechadi demande si la zone de dépose minute est située sous les bâtiments de logement. Ph. Delaveau répond que c'est le cas.

C. Birenbaum demande si ce schéma permet la desserte par autant de taxis que l'ancien schéma.

Ph. Delaveau répond que ce n'est pas le cas mais qu'une réflexion est en cours sur une mutualisation des taxis disponibles sur la gare de Lyon ainsi que sur un système d'information des voyageurs sur ce point.

C. Birenbaum remarque que l'offre en taxis était plus forte dans l'ancien schéma.

Ph. Delaveau répond que l'ancien schéma permettait effectivement la présence de 17 taxis dans la cour Muséum mais que tous n'étaient pas forcément en service actif.

C. Birenbaum demande ce qu'il en est de la desserte de la gare en voiture « Uber ».  
Ph. Delaveau répond que les voitures Uber sont des VTC, donc des voitures particulières et que, à ce titre, ils ne font pas l'objet d'une gestion particulière. Ils ont donc accès, comme les autres véhicules, à la dépose-minute qui comprend trente places. 12 places de dépose-minute sont par ailleurs réservées aux deux-roues motorisés.

C. Birenbaum remarque que la dépose-minute du projet est plus compliquée que le fonctionnement actuel où l'on accède directement aux quais. En ce sens, le projet est une régression par rapport à la situation actuelle.

D. Feichtinger explique que le projet a traité la cour Museum comme un espace piéton et a, de ce fait, fait reculer les espaces dévolus à la voiture.

Ph. Delaveau observe que Ile-de-France Mobilités approuve ce schéma et ne le voit pas comme une « régression ».

F. Combrouze ajoute que, dans la situation actuelle, la cour Muséum est, de fait, une cour dévolue aux taxis.

A. Gomez précise que la cour Museum sera desservie par le bus 91 depuis le Boulevard de l'hôpital dont le service sera amélioré dans le cadre de la mise en place d'une « rocade des gares ».

F. Nechadi demande combien de places de parking seront attribuées aux habitants de la partie logement du projet et combien relèveront d'un parking public. Il demande également quels sont les termes de l'étude des flux qui sera intégrée à l'étude d'impact du projet. Il indique qu'il s'est informé auprès de la Direction des gares d'Ile de France de la SNCF de l'existence de cette étude et que celle-ci lui a répondu qu'elle ne s'occupait pas de la gare d'Austerlitz.

F. Combrouze demande quel a été son interlocuteur ?

F. Nechadi répond qu'il s'agissait de Jacques Penaud. Il poursuit en s'inquiétant du trafic que va générer le réaménagement de la gare d'Austerlitz notamment sur le boulevard de l'Hôpital déjà très encombré.

F. Combrouze demande comment vont s'agencer les différents modes de transports en commun autour de la gare.

Ph. Delaveau répond qu'une étude des flux d'accès à l'intérieur de la gare a été réalisée tenant compte de l'augmentation du trafic prévu. Il indique qu'il existe une

étude des flux comprenant une modélisation des accès à la gare depuis ses pourtours réalisée par Artelia pour Ile-de-France Mobilités dans le cadre de la réflexion sur le tripôle Gare de Lyon-Gare d'Austerlitz-Gare de Bercy mais qu'elle n'est pas en sa possession. Concernant la desserte en bus, il précise que cette question relève de la RATP.

F. Gérard pose la question de la pertinence d'un projet aussi monumental par rapport à l'augmentation prévue des flux et du trafic de la gare.

Ph. Delaveau répond que la Gare d'Austerlitz est la seule gare parisienne non-saturée, comprenant 21 voies disponibles alors qu'elle n'en utilise qu'entre 8 et 13 au maximum actuellement. Elle offre donc une capacité d'accueil complémentaire par re-routage depuis les voies des Gares de Lyon et Montparnasse qui sont toutes deux saturées et avec lesquelles elle est bien reliée. Il ajoute que les prévisions prévoient une augmentation de trafic ferroviaire dans les 10-20 prochaines années et que la SNCF entend y adapter sa politique d'offre. Le report de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon ne remet pas en question ces perspectives.

F. Nechadi demande si la programmation en commerces a été réduite dans la nouvelle version du projet.

A. Gomez répond que la surface dédiée au commerce n'a pas été réduite mais maintenue.

F. Luccioni confirme que sur l'ensemble, il y a autant de surface commerciale dans la version 2015 du projet que dans l'actuelle version.

F. Nechadi regrette que le projet ne comporte pas de commerces de proximité utiles aux riverains et aux habitants mais des commerces dédiés à l'équipement de la personne, la décoration, le loisir, la restauration – il cite le « food market », la « halle gourmande » et le « pavillon de l'horloge » - ou la culture. Il demande où et en quoi réside une offre commerciale utile pour le quartier.

Evoquant les exemples des opérations récentes de réaménagement des gares de l'Est, du Nord et St Lazare, B. De Aranjó répond que les commerces de restauration en gare sont fréquentés et utilisés à 30% par des habitants du quartier environnant. En outre, les offres commerciales concernent également des magasins pour faire ses courses ou des pharmacies et parapharmacies. Celle de la Gare St Lazare, par exemple, est très ouverte sur son quartier.

F. Nechadi demande ce qu'il en est du devenir du Bureau de Poste.

B. De Aranjó répond que le projet prévoyait d'intégrer le Bureau de Poste mais que La Poste ne l'a pas souhaité. Concernant l'offre commerciale, il explique que celle

de la Gare d'Austerlitz bénéficiera de sa situation sur un important pôle intermodal de transports et de la mixité de ses usagers.

F. Nechadi reconnaît l'impact de la présence d'usagers divers sur ce site dont les voyageurs et les employés. Concernant la cour Museum, il pense que l'aspect le plus attractif pour les usagers est son caractère végétal à l'image de la « High-Line ». Il évoque également les deux jardins prévus au cœur de l'îlot A7-A8.

B. De Aranjó précise que la cour Museum est beaucoup plus large que la High-Line. La végétation est donc destinée aussi à paysager ce vaste espace pour ne pas qu'il soit trop vide et trop minéral et pour y apporter de la vie.

F. Luccioni explique que le projet initial d'AREP Nouvel rendait plus difficile le traitement et l'accès aux jardins en cœur d'îlot de par leur situation en profondeur et que les évolutions ont permis de les rendre accessibles et plus attractifs.

F. Samain trouve que ce projet, très complexe, est difficile à appréhender dans son ensemble et se demande quels sont les points forts à retenir, à mettre en avant et à travailler. Elle demande à ce que la présentation qui en sera faite en enquête publique soit plus abordable pour le grand public. D. Feichtinger reconnaît qu'il est difficile d'appréhender d'emblée un projet aussi important et complexe et d'être à la fois complet et synthétique.

Elle se demande par ailleurs quel sera l'impact de cette avalanche de commerces sur les commerces locaux.

F. Combrouze rappelle que l'offre commerciale sur le boulevard de l'Hôpital est essentiellement constituée de restaurants dont des fast-food mais aussi de concessionnaires automobiles, etc. L'équilibre commercial local sera un des points abordés dans l'étude d'impact accompagnant le permis de construire. Il s'interroge néanmoins sur la possibilité de calculer l'impact de l'offre commerciale du projet sur celle du quartier sans pouvoir décliner auparavant les types de commerce des éventuels preneurs pressentis.

A. Gomez évoque l'étude Bérénice réalisée en 2014 peu avant la finalisation du projet Arep-Jean Nouvel, bien que celle-ci puisse être désormais obsolète.

F. Luccioni fait état d'une demande de commerces complémentaire à celle qui existe déjà.

B. De Aranjó reconnaît qu'une attention doit être portée à ce que l'ensemble de l'offre fonctionne mais ne voit pas de risque en la matière compte-tenu du potentiel local qu'il estime supérieur encore aux surfaces programmées dans le projet. Se fondant sur les exemples des Gares de l'Est et St Lazare, il évoque l'effet positif de cette offre programmée sur l'ensemble de l'offre commerciale locale, même si cela

peut induire le remplacement par de nouveaux commerces. Il explique que les gares ainsi réaménagées deviennent des « hubs », des nœuds commerciaux mais que cet impact est difficile à chiffrer.

F. Samain se demande si l'impact de cette nouvelle offre sur le quartier ne requiert pas que les petits commerces sans grands moyens soient aidés dans leurs perspectives d'évolution et de transformation.

Prenant l'exemple de la présence d'un restaurant Mac Donald ou de concessionnaires automobiles, F. Luccioni considère que les moyens des commerces du boulevard de l'Hôpital ne doivent pas par principe être considérés comme forcément modestes.

B. De Aranjo mentionne le projet de réaménagement de la gare Montparnasse qui doit permettre l'installation de 1000 employés supplémentaires, eux-mêmes consommateurs profitant aux commerces du quartier. Cet effet positif de "city booster" est celui attendu pour le quartier de la Gare d'Austerlitz.

C. Birenbaum demande si une boulangerie et une supérette sont prévues pour répondre aux besoins des habitants des 141 logements programmés.

B. De Aranjo répond que ce type de commerce est possible.

C. Birenbaum souhaite savoir quelle activité prendra place au niveau supérieur de la construction GHV à l'intérieur de la halle de la gare.

Ph. Delaveau répond que cet espace est prévu pour accueillir des activités événementielles.

B. De Aranjo confirme que cette programmation doit tabler sur le caractère atypique de la construction et de sa situation.

F. Luccioni indique qu'une attention doit être portée quant à la limitation des nuisances d des activités événementielles. Celles-ci peuvent être de différentes natures, et notamment des salons, des conférences ou des expositions.

C. Birenbaum demande ce qui est prévu dans la construction réalisée sous la halle entre son tympan Nord-Ouest et la ligne 5 du métro au-dessus de la ligne du RER C.

B. De Aranjo répond que ces surfaces de bureaux et de services sont destinées à la SNCF et ont déjà été livrées.

F. Gérard trouve que le projet architectural aurait pu être conçu davantage en continuité avec l'esthétique du centre ancien de Paris. Il regrette que ce lien n'ait pas été recherché spécifiquement, préférant une architecture moderne

« internationale » à l'emploi, par exemple, de matériaux traditionnels comme la pierre.

F. Gérard estime que le bâtiment ne présente pas de caractère « parisien ». Il considère en outre que l'agrément de l'Architecte des Bâtiments de France à ce projet n'est pas un argument suffisant car celui-ci peut être influençable sur les questions d'esthétique en architecture.

F. Combrouze explique que le parti a clairement été de donner à voir ce bâtiment en contraste avec le patrimoine environnant de façon à l'inscrire dans son temps, en phase avec un bâtiment comme celui du Monde, mais aussi en dialogue avec la grande halle de la gare. Cette construction doit aussi remplir une fonction de signal faisant comprendre au voyageur où il est.

P. Dibie reconnaît la dimension spectaculaire de l'aménagement de la gare. Il s'interroge néanmoins sur la place de ceux qui vont habiter ce site. Quelles seront les circulations ? Comment vont-ils cohabiter avec les flux liés à la gare ? Il importe selon lui de ne pas les traiter en « population minoritaire ».

F. Combrouze demande aux concepteurs d'exposer les raisons de la localisation des logements à cet endroit et leur articulation aux flux et aux circulations.

Y. Biger explique que le projet comporte deux bâtiments de logement distincts. La résidence étudiante, donnant sur la cour Museum, sera accessible par celle-ci. Les logements familiaux ont été situés pour leur part de façon à bénéficier d'une orientation et d'une vue sur le jardin Marie Curie et sur le site de la Salpêtrière.

F. Nechadi demande quels seront les points d'accès à leur logement des familles nombreuses qui, souvent, utilisent de grosses voitures.

B. Avril demande si la SNCF est réservataire de logements familiaux.

F. Combrouze répond que ce n'est pas le cas.

F. Luccioni précise que les logements SNCF supprimés par la démolition de la barre de logements actuellement située face au jardin Marie Curie seront compensés par une réservation de logements par la SNCF dans le lot T10 situé face à Station F. Le programme de logements sociaux du projet prévoit pour sa part une réservation de 50 % d'entre eux à la Ville, 30% à la Préfecture et 20% à d'autres bailleurs sociaux. Le programme de logements intermédiaires comporte une réservation moindre pour la Ville. La résidence étudiante sera gérée par l'Associations des Foyers de Jeunes Travailleurs.

F. Combrouze demande ce qu'il en est de la desserte de ces logements et des circulations routières.

L. Vion explique que l'îlot A7-A8, les halls des logements mais aussi des bureaux, seront desservis par la nouvelle voie routière reliant l'avenue Pierre Mendès-France au boulevard de l'Hôpital via le pont au-dessus des voies ferrées de la gare. Son statut sera celui de la voirie municipale classique.

F. Samain craint que ces bâtiments de logement ne soient situés au bout d'une impasse.

L. Vion précise que cette voie ne sera pas une impasse mais une vraie rue et ajoute que cette localisation est très qualitative pour des logements compte-tenu des vues qu'elle offre sur le futur jardin et de sa distance par rapport à la circulation du boulevard et aux nuisances sonores de la gare.

D. Feichtinger confirme que cette situation ouvre sur des espaces très agréables. Il ajoute qu'il faut la considérer dans son articulation avec le quartier Paris rive gauche.

F. Samain objecte qu'elle ne trouve pas agréable de passer sur un pont au-dessus des voies ferrées ou le long d'un jardin public.

B. Avril demande quel est le programme de bureaux et celui de l'hôtel et quelle est la taille des lots des surfaces de bureaux.

J. Sudour répond que l'hôtel sera un hôtel 4 étoiles de 210 chambres. Son accès se fera par le haut de la rampe reliant la cour Museum à la voie de desserte et un espace bar sera situé à son sommet. Le programme de bureaux porte sur 48 700 m<sup>2</sup> dont 15 000 m<sup>2</sup> dans le bâtiment en triangle donnant sur le boulevard de l'Hôpital et 30 000 m<sup>2</sup> dans les deux autres bâtiments centraux. Les lots sont de 1 000 m<sup>2</sup>.

B. Avril en déduit que cela empêche tout gros preneur.

J. Sudour répond qu'un preneur unique peut prendre l'entièreté des lots.

D. Feichtinger ajoute que le projet permet une offre modulable.

F. Combrouze demande si les surfaces de bureaux sont réversibles.

J. Sudour répond que les surfaces de bureaux sont livrées en plateaux modulables et adaptables. Les structures poteaux poutres permettent, dans le futur, de distribuer les locaux différemment selon les utilisateurs.

F. Samain demande où se situent les kiosques de commerces dans la cour Museum ainsi que les parkings vélos. Elle souhaite que tous les cheminements soient accessibles aux personnes à mobilité réduite, sans pavés enherbés, sans risque de glissade et qu'ils ne soient pas trop longs.

I. Ménage répond que les enherbements entre les pavés sont limités aux espaces sous les arbres, c'est-à-dire en dehors des cheminements.

F. Combrouze évoque, à titre d'illustration, le traitement des espaces publics autour de la halle Freyssinet.

A propos des performances énergétiques, F. Nechadi demande pourquoi il est fait référence à la RT 2012 et non à la RT 2015.

F. Luccioni répond que le référentiel actuel est encore celui de 2012, dans l'attente de la RT2020 à venir mais que, à Paris, les performances énergétiques attendues des bâtiments sont basés sur la RT2012 – - 20 à - 40% pour respecter le PLU et les objectifs du Plan Climat,.

F. Gérard regrette la privatisation du pavillon de l'Horloge et de la salle Adami qui étaient auparavant dévolus aux passagers des chemins de fer. Il déplore également que l'architecture ne soit pas adaptée au vieux Paris notamment du point de vue des matériaux utilisés et que l'architecte impose son style moderne.

D. Feichtinger répond qu'il ne cherche pas à s'imposer mais qu'il assume le parti pris de proposer un bâtiment « franc, qui tient sa façade ».

F. Samain demande ce qu'il en est des locaux associatifs indiqués dans les bâtiments de logement.

F. Combrouze précise que, dans les bâtiments de logement, il s'agit de locaux communs résidentiels de 50 m<sup>2</sup> réservés aux locataires. Un local associatif de 300 m<sup>2</sup> est en outre réservé à l'association Emmaüs en rez-de-jardin de l'immeuble de logements donnant sur l'école d'infirmières.

A. Gomez ajoute que ce local donnera sur le jardin intérieur à rez de chaussée et bénéficiera d'un préau, conformément aux demandes de l'association Emmaüs avec qui il a été conçu.

F. Samain demande des précisions sur le jardin haut.

A. Gomez répond que ce jardin sera aménagé sur une dalle posée au-dessus de la dépose minute située à niveau des quais de la gare. L'épaisseur de terre permettra le bon développement de la végétation.

F. Samain demande comment il sera possible d'accéder au jardin bas.

F. Combrouze précise que le jardin bas est situé plus haut que le projet originel de jardin des profondeurs.

D. Feichtinger répond que le jardin bas sera accessible par des escaliers depuis les passages transversaux de plain-pied mais aussi par des escalators et des ascenseurs.

F. Samain demande quelle a été l'incidence sur le projet de l'impossibilité de passer au-dessus de la station de métro de la ligne 10.

F. Luccioni répond que cela a demandé de retravailler les espaces commerciaux en sous-sol : au lieu d'un plancher unique, ceux-ci se subdivisent en 2 parties de part et d'autre de la voûte du tunnel, reliés désormais par deux passages bordés de boutiques.

B. De Aranjó précise que ces deux passages ont été localisés en collaboration avec la RATP afin de ne pas avoir à charger la voûte de la station de métro. Ils ont également été conçus de façon à ne pas être trop étroits. Un couloir de 12 m. de large sera bordé de part et d'autre de boutiques sur une épaisseur de 2 m. L'autre couloir un peu plus étroit sera pour sa part éclairé par la lumière naturelle.

Toutes les questions ayant été posées, A. Gomez clôt la réunion.