

GROUPE DE TRAVAIL AUSTERLITZ

REUNION DU 9 NOVEMBRE 2011

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet A. HIDALGO		Frédéric LUCCIONI
Mairie du 13ème		Maria-Eugenia MIGNOT, Francis COMBROUZE, Bénédicte PERFUMO
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction de la Voirie et des Déplacements		Gilles DELAUDAUD
Direction du Patrimoine et de l'Architecture	absent	Michaël TAGLIANTE-SARACINO
SEMAPA		
Directeur Général		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		Jean-Louis GERBENNE, François VALOUR, Kewin MARCILLAUD
Direction du Développement		Catherine BEYLAU
AUTRES INSTITUTIONS		
AREP		Raphaël RICOTE
Préfecture de Paris, Direction de l'urbanisme	absent	Jean-Jacques MUR
Ateliers Jean Nouvel	absent	Florence RABIET
SNCF / Gares & Connexions		Christian BREZET
RATP, Agence de Développement pour Paris		Anne-Sophie LEBRETON,
AP-HP		Denis MARCHAL
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY

Personnes qualifiées		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
SOS Paris XIII ^{ème}	absente	Marie KAREL
ADA 13	absente	Françoise CELLIER
Association des Locataires du Site des Frigos	absent	Jacques LIMOUSIN
APLD91	absente	Cécile PAGE
TAM-TAM		Roger LOTHON, Fabrice PIAULT
Odyssée Lutèce	absent	Elsa PAPA TECHERA
Paris Banlieue Environnement	absents	Witold MARKIEWICZ
Locataires Fulton, Bellière, Flamand	absent	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 MORIS
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		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
OBSERVATEURS		
Etudiante à l'IUP		Hyojung BAE

La séance est ouverte à 17 heures 40.

François HOTE propose d'organiser cette réunion en deux temps : un premier temps pour faire un point de cadrage général de l'opération Paris Rive Gauche, puis un second consacré à la présentation de l'aménagement de la Cour Seine.

I. Présentation de la convention de partenariat

Frédéric LUCCIONI explique qu'une nouvelle convention de partenariat a été élaborée conjointement par la Ville de Paris avec les partenaires ferroviaires ce qui a duré plus d'une année. Cette nouvelle convention présente une solution plus équilibrée pour chacun des partenaires. Elle a permis d'avancer sur les sujets fonciers, financiers, opérationnels et sur le calendrier.

L'ensemble des partenaires ayant validé le nouveau dispositif, le vote de la délibération au Conseil de Paris n'a pas suscité beaucoup de discussions.

Certains éléments resteront à approfondir. Il s'agira essentiellement de détails d'aménagement qui seront discutés dans le cadre de la concertation. Toutefois, une visibilité globale est donnée aujourd'hui.

Il ajoute qu'il s'agit maintenant de trouver une date pour organiser un groupe de travail élargi au 5^{ème} arrondissement, sachant que les agendas politiques sont de plus en plus contraints par les échéances électorales.

Des éléments forts sont désormais actés, l'opération va avancer.

François HÔTE rend compte du constat que l'opération Paris Rive Gauche a dérivé dans le temps au plan économique. Le travail qui a été effectué depuis un an vise à mieux maîtriser les coûts et le calendrier.

Anne GOMEZ explique que la convention est établie entre la Ville, la SNCF, RFF et la SEMAPA partenaires majeurs de l'opération car l'emprise ferroviaire sur la ZAC est importante.

Depuis la première convention signée en 1991 la situation a évolué ; Il était devenu indispensable de mettre en place de nouveaux documents. Trois accords ont donc été établis : une convention de partenariat sur l'ensemble du territoire de la ZAC, un accord-cadre sur le Pôle Austerlitz et un protocole n°1 en découlant, relatif à l'aménagement de la Cour Seine.

La convention de partenariat définit les conditions de réalisation des travaux de libération des emprises ferroviaires par RFF et la SNCF, en tenant compte de la nécessité de maintenir l'activité ferroviaire et de permettre son développement. Elle fixe également les conditions de réalisation des ouvrages de couverture ainsi que les prix de cession du foncier. Enfin, cette convention définit les conditions de mise en place d'une gouvernance pour s'assurer de l'avancement de l'opération et du respect des grands équilibres.

Frédéric LUCCIONI juge qu'il serait bien de transmettre aux associations l'exposé des motifs de la délibération du Conseil de Paris.

Bertrand AVRIL demande si la convention prévoit une disposition particulière pour la Halle Freyssinet.

Anne GOMEZ répond que la convention évoque seulement le prix du terrain. Rien n'est encore défini concernant cette halle car tout dépend de la position qu'adoptera l'Etat sur la conservation patrimoniale.

II. Présentation de l'accord cadre

Christian BREZET expose le contenu de l'accord cadre qui porte sur le secteur Austerlitz. La gare d'Austerlitz accueille aujourd'hui 23 millions de voyageurs par an. Une Ligne à Grande Vitesse Paris-

Orléans-Clermont-Lyon pourrait y arriver. Le tracé n'est pas encore arrêté mais le débat public a été ouvert. Le flux passerait alors à 56 millions de voyageurs. Il ferait donc plus que doubler.

De plus, l'arrivée du RER C en surface dans le cadre du Grand Paris est prévue autour de 2020. Aujourd'hui, la gare souterraine représente à elle seule 14 millions de voyageurs.

Le premier enjeu du projet est de bien prendre en compte les perspectives de flux à venir.

Il rappelle que la halle de la gare, inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques, a été malmenée au cours du temps notamment avec le passage du RER C, l'installation d'une voie de recyclage pour les taxis, la construction d'un parking ou encore l'ajout de bureaux en encorbellement dans la halle ou au-dessus de la marquise historique.

La première opération portera sur la Cour Seine. La seconde concernera la halle historique. La SNCF venant se réinscrire dans ce bâtiment, qui n'est pas en bon état aujourd'hui. Il est donc prévu une rénovation qui commencera par le fond de la halle en créant des bureaux.

Une fois que les bureaux actuels auront déménagé vers ces nouveaux espaces, la troisième étape pourra débuter. Il s'agira de la création de deux îlots, A7 et A8A. Le premier prévoit un programme comportant 1 140 places de stationnement, des services ferroviaires, des commerces, et 37 000 mètres carrés de bureaux à la disposition de la SEMAPA et 3 000 mètres carrés dédiés à un hôtel deux étoiles.

L'îlot A8A prévoit 2 200 mètres carrés pour assurer la préparation de la restauration dans les trains grandes vitesses à venir et la gestion des déchets. La SNCF disposera de 12 200 m² de droits à construire au-dessus de ces surfaces d'avitaillement.

Cette troisième phase, qui prévoit la création du parc de stationnement en sous-sol de l'îlot A7, permettra le démantèlement du parc de stationnement au cœur de la halle. Cette halle sera alors être rénovée, accueillera des commerces, des services ferroviaires et une intermodalité rénovée qui sera aménagée en accord avec la RATP.

La mise en œuvre de ces différentes phases s'appuiera sur des protocoles successifs. Le premier d'entre eux couvre l'aménagement de la Cour Seine et de son parvis haut. Il se déroulera de 2011 à 2016, avec une livraison des 4/5^{èmes} de la Cour fin 2013.

Le second protocole court de 2013 à 2016 ; il verra d'abord la couverture des voies du RER C qui passe au milieu de la halle, puis la création entre 2014 et 2016 de 9500 m² de bureaux au-dessus pour la SNCF.

Le troisième protocole, de 2016 à 2020, porte sur une période plus longue car les îlots A7 et A8a sont situés au-dessus de la ligne 10, ce qui implique des travaux préalables de pontage des ouvrages de la RATP.

Enfin, une dernière étape (2016-2020) consistera en la création d'une voie de desserte venant relier les différentes parties du quartier.

Christian BREZET rappelle que le Buffet a été fermé au public le 1^{er} novembre 2011 et que l'exploitant est en train de l'évacuer. Après désamiantage, sa démolition démarrera, ainsi que celle des bureaux en encorbellement au-dessus de la verrière et celle de la voie de recyclage des taxis.

François GERARD rappelle que le maire du 13^{ème} arrondissement avait annoncé voici deux ans que le Buffet avait encore de belles années devant lui.

Francis COMBROUZE assure que depuis 2002, la Mairie du 13^{ème} explique de façon constante que le projet de nouvelle gare sera plus efficace sans le Buffet. Par ailleurs, il rappelle à la SNCF qu'il avait été annoncé que l'îlot A7 comprendrait un théâtre.

Christian BREZET répond que 1 700 mètres carrés seront mis à disposition du CER. Celui-ci doit déterminer quel usage il souhaite en faire. Il pourra s'agir d'un équipement culturel de n'importe quel type. La SNCF, elle, n'a pas souhaité maintenir un équipement qui soit un théâtre.

Francis COMBROUZE note pourtant que dans la programmation, cet équipement était acté.

François HÔTE demande quand est-ce qu'il sera possible d'avoir plus de visibilité sur la destination de ces 1 700 mètres carrés.

Christian BREZET répond qu'il faut commencer à travailler avec le CER sur la question.

Fabrice PIAULT note que les participants n'ont pas reçu de documents préalablement à la réunion. Ce n'est pas normal. Dans ces conditions, il n'est pas possible de préparer les réunions.

Bertrand MEARY constate des modifications significatives par rapport à la précédente présentation en début d'année. Il juge positif de faire une présentation orale plutôt que de découvrir une montagne de documents papier. Il est ainsi plus facile de comprendre la globalité de la situation. Cependant, après cette présentation il demande que des documents soient diffusés.

François HÔTE entend les reproches quant à l'absence de transmission des documents. Il souligne toutefois qu'un fond de dossier de plusieurs pages a déjà été diffusé. De plus, les documents présentés en réunion ce jour sont très récents.

Patrick DESRUELLES souhaite évoquer l'immeuble A2A. Celui-ci n'est pas abordé par la concertation car il ne s'agit pas du projet AREP/Jean Nouvel. Il est regrettable qu'un immeuble soit ainsi construit contre la gare sans concertation.

Jean-François GUEULLETTE assure qu'il n'existe aucun projet architectural pour l'instant.

Patrick DESRUELLES juge que ce serait se moquer de la concertation que de ne pas présenter l'immeuble et de ne pas tenir de débat. Il demande une consultation sur ce projet.

François HÔTE explique que jusqu'à présent, ce sont de simples gabarits de cet îlot A2A qui ont été présentés. Le gabarit du projet a dû être évoqué pour pouvoir déterminer l'emplacement précis de la dalle. La concertation sera évidemment associée quand la consultation pour ce lot sera lancée.

Bertrand MEARY demande quand aura lieu cette consultation.

Jean-François GUEULLETTE répond qu'elle n'aura pas lieu avant 2014.

André MESAS estime qu'Austerlitz est la seule gare parisienne à se trouver en bord de Seine. Il faudrait, selon lui, qu'elle offre une belle façade. Beaucoup de personnes y passeront. Des usagers de Vogüé arriveront aussi par le quai. Il faudra penser aussi à l'accès à la gare pour ces personnes.

Il rappelle qu'il avait été demandé à propos de l'îlot A2A que la possibilité d'avoir un signal architectural important pour la gare ne soit pas remise en cause. Il faudra réfléchir à un signal spécifique et moderne.

François HÔTE confirme que la proposition de signal avait été un élément apprécié dans l'étude réalisée qui est évoquée par M. Mésas.

1. Présentation de la Cour Seine par l'architecte

Raphaël RICOTE explique qu'en travaillant sur l'aménagement de la Cour Seine, la réflexion a porté sur la totalité de ce qui était en train de se construire dans le quartier Austerlitz. La desserte a été particulièrement pensée. Un ouvrage important est en train d'être construit, partant de la cour et longeant les quais. Cette halle en béton constituera le pendant de la grande halle mais sera

plus longue qu'elle. Sa tranche nord est aujourd'hui livrée, la seconde se trouve en cours de réalisation. L'ensemble de l'ouvrage s'enfonce peu à peu vers l'Avenue de France. A terme, il apportera une nouvelle façade le long des quais.

Sous cet ouvrage se trouvera l'arrivée des trains à grandes vitesses. Sa fin sera marquée par une marquise, important élément de transition entre les espaces intérieur et extérieur. Elle a été beaucoup travaillée.

A l'intérieur de l'ouvrage, un mouvement est créé en sous face de la dalle par des voûtes. La marquise se propose de poursuivre ce mouvement. L'écriture architecturale actuelle sera ainsi prolongée. Une nouveauté sera le traitement de la lumière, qui doit assurer la transition entre la gare et l'espace extérieur. Un travail a été mené sur les voiles en béton avec des pavés de verre. Cette transparence permettra une transition douce vers la lumière naturelle. La voûte, dans ses endroits les plus fins, ne mesurera pas plus de 15 centimètres d'épaisseur. C'est là que prendront position les pavés de verre.

La verrière conservera un mouvement diagonal permettant d'accéder rapidement à l'escalier conduisant au pont Charles-de-Gaulle. La transition précise entre la façade de la grande halle et la verrière est en train d'être étudiée.

Fabrice PIAULT constate sur les images que l'entrée de la gare sous la verrière est grande ouverte.

Raphaël RICOTE explique que la fermeture se fera par des éléments mobiles de brise vent de 2,50 mètres de haut environ. Il pourrait s'agir de panneaux pivotant sur un axe central par exemple. Il n'est pas prévu d'installer de grandes parois de verre sur toute la hauteur.

Concernant le reste de la Cour Seine, il s'agira d'un espace public pratiqué par les piétons, les deux roues et les taxis. La continuité piétonne permettra de traverser toute la cour sans entrer en conflit avec les taxis ou des voies de service. La cour débouchera à niveau avec le quai d'Austerlitz, côté viaduc, et disposera de deux escaliers monumentaux, l'un pour rejoindre l'avenue, l'autre pour rejoindre le pont.

Les taxis pourront venir déposer les voyageurs et prendre en charge leurs clients au droit de la marquise historique. Une file d'attente pour une trentaine de taxis est également prévue.

Un accès routier de service sera préservé pour pouvoir accéder au tunnel du RER C et amener du matériel lourd sous la grande halle.

Par ailleurs, R. RICOTE rappelle qu'en termes de plan-masse, les grands principes présentés auparavant ont été conservés.

André MESAS note que le bâtiment à l'angle du boulevard de l'Hôpital et du quai appartenait auparavant à la SNCF. Il serait bien de le réintégrer au projet.

Christian BREZET rappelle que l'ancien immeuble a été vendu par la SNCF à un promoteur.

François GERARD juge que la verrière sera écrasée par la masse de l'immeuble qui sera construit au-dessus.

Raphaël RICOTE estime que l'aboutissement de la dalle au-dessus de la cour représente un espace petit mais très important. La dalle ne peut se terminer sur une rive de dalle brute. Il est intéressant de terminer l'aménagement de l'avenue Pierre Mendès France par un bâtiment. Celui-ci revêt ainsi un rôle significatif dans la composition collective. Toutes les possibilités sont encore ouvertes pour ce bâtiment.

Nathalie GRAND indique que cet édifice n'existe pas aujourd'hui.

Christian BREZET ajoute que cet immeuble sera conçu en concertation avec son environnement.

Fabrice PIAULT félicite la SNCF pour son habileté politique. Le projet de réaménagement vise à améliorer les flux entre les différents modes de transport et le résultat n'est pas contestable. Toutefois, il était espéré une plus grande inscription dans le quartier. La préoccupation urbaine semblait réelle.

Au final, le projet peut se résumer à un grand trottoir le long des voies et une cour et la masse du bâtiment prévu apportera une rupture.

Il en va de même du reste du projet. La halle devait être dégagée mais finalement des bureaux SNCF vont y être installés. De même, le jardin des profondeurs sera moins profond que prévu. La voie de contournement, que la Ville s'était engagée à ne pas faire, est tout de même maintenue. Quant au jardin de l'hôpital, il se trouvera en rupture avec le reste du projet.

La Ville a totalement abdiqué devant la SNCF. Il est regrettable que celle-ci n'ait pas eu de plus grandes ambitions. Se contenter de créer un centre commercial et des bureaux est lamentable. Il ne reste rien de ce qui était intéressant au départ dans le projet AREP.

François HÔTE juge la critique sévère. Il faut savoir que les partenaires n'ont pas l'autonomie qu'ils souhaitent. Il rappelle aussi que des programmes restent à venir qui s'ajouteront à la périphérie de la gare. Enfin, il faut se rendre compte que des millions de voyageurs vont traverser cet espace. Il faut donc penser à la gestion de ces flux.

Il rappelle que la présentation venant d'être faite apporte un cadrage, tout n'est pas fini. Celui-ci permet de donner plus de transparence et de continuité au projet.

Bertrand AVRIL ne souhaite pas porter de jugement mais il comprend une partie de l'interrogation de Fabrice PIAULT. En effet, les présentations sont passées sans transition d'un plan programme à un plan de détail architectural. Il manque entre les deux la composition urbaine d'ensemble et la conception architecturale de la Cour Seine. Il semble très difficile, au niveau architectural, de réfléchir à une marquise sans penser à son insertion dans l'environnement. Le cahier des charges devra être très strict pour que le concours de l'immeuble comporte des prescriptions très précises. Les projets architecturaux devront s'insérer dans l'ensemble.

Ludovic VION note que les propos de Fabrice PIAULT recoupent des problématiques qui se sont posées tout au long du processus. Les acteurs ont travaillé ensemble. L'équipe AREP/Jean Nouvel a tenu compte du projet Bernard Reichen et inversement. Par ailleurs, l'étude a incorporé dans son périmètre des emprises hospitalières, ce qui montre bien le souci d'avoir une vision plus globale du territoire. Il rappelle que ce qui est présenté en tant que projet s'étalera sur plusieurs années. Les documents montrent donc des niveaux de prévision hétérogènes : assez précis pour la cour Seine mais indicatifs pour les volumes des bâtiments, notamment les volumes qui surplombent la gare ne sont encore étudiés. Des concours d'architecture seront lancés à cet effet. Avant cela, des cahiers des charges très précis seront élaborés en concertation de façon à nourrir le projet tout au long des sept ou huit ans nécessaires pour le faire aboutir.

François GERARD juge que la cour ressemble trop à un couloir. Le fait qu'elle se prolonge par les quais n'est pas très agréable. Il s'agit de psychologie de l'espace. De même, la masse qui se trouvera au-dessus ne correspondra pas à la mouvance et à la légèreté voulue en-dessous.

Ludovic VION répète que l'immeuble n'est aujourd'hui pas défini. La marquise aura une influence sur son architecture.

Fabrice PIAULT note qu'il faut pourtant bien construire un certain nombre de mètres carrés. Il demande quelle surface est prévue.

Ludovic VION répond que le volume représenté correspond à environ 5 000 mètres carrés, ce qui n'est pas très important.

Annick BIZOUERNE souhaite plus de commentaires sur le plan incliné. Il se trouve en pleine terre, ce qui offre des potentiels en termes de plantations. Les présentations ne font pas figurer ces éléments.

Raphaël RICOTE confirme qu'il reste un projet à faire. Par ailleurs, la transition entre le quai et la cour sera douce car ces deux espaces seront à même hauteur sur un tiers de leur longueur.

Fabrice PIAULT note que le concours a été attribué voici quatre ans mais la moitié du travail reste encore à faire. Une réflexion est menée depuis des années sur la Cour Seine mais rien ne semble encore avoir abouti.

Christian BREZET juge que certains propos entendus depuis un moment sont déplacés. Il estime qu'il faut également tenir compte des contraintes de tous les acteurs et partenaires.

Fabrice PIAULT note à propos de l'immeuble qui sera construit en surplomb qu'il s'agira soit d'un immeuble de bureaux important, soit d'un signal. Pour l'instant, c'est plutôt le premier choix qui semble avoir été retenu qu'il regrette.

François HÔTE convient qu'il faut poursuivre la réflexion sur l'aboutissement de l'avenue Pierre Mendès-France.

Claude GALLAIRE ne sait pas si la marquise pourra être construite dans les délais indiqués si les réflexions sur le bâtiment au-dessus ne commencent qu'en 2014. Les travaux ne peuvent être lancés sans savoir ce qui sera fait ensuite.

François HÔTE assure que le travail avance. La convention de partenariat vient d'être signée, après de nombreux désaccords. Les sujets n'étaient pas évidents, mais l'état d'avancement du projet est présenté au fur et à mesure en concertation. Une présentation d'ensemble devrait être faite pour apporter une vision plus équilibrée. Ce soir, la présentation s'est concentrée sur la marquise, le sujet du moment, mais une restitution complète du projet Austerlitz reste nécessaire.

Claude GALLAIRE juge également important que la communication avec la salle d'échange soit bien pensée. Il faudra avoir conscience que la cour sera un lieu de passage vers l'autre côté du quai.

Annick BIZOUERNE note que ces éléments ont déjà été présentés à différentes occasions. C'est pourquoi ils n'ont pas été repris ce soir.

Francis COMBROUZE indique que l'idée directrice du concours lancé en 2006 pour la Cour Seine était de libérer l'espace public et clarifier le lien avec le quai. Aujourd'hui, ces éléments sont présents. Il faut maintenant affiner et donner des délais pour savoir quand il sera possible de parler des emmarchements, des matériaux, etc. Ces détails doivent pouvoir être rapidement présentés.

Un sujet important était le traitement du nez de dalle. Il est proposé aujourd'hui une marquise. Cependant, il apparaît également que l'îlot A2A est très sensible. Il faudra donc aborder ce sujet dès que possible.

Concernant le signal, il a été décidé de ne pas l'inscrire dans la modification du PLU. Il s'agira cependant d'un immeuble particulier, le premier de l'avenue Pierre Mendès-France, à l'entrée du quartier.

Bertrand MEARY constate que la SNCF a présenté son projet. Il faut maintenant regarder la cour de manière plus détaillée. Il faudrait aussi un exposé de la SEMAPA sur l'aménagement urbain, au-delà de la gare.

François GERARD estime que le projet de marquise est compatible avec l'ancienne gare. Les proportions sont bonnes, il ne faut pas dénaturer cet ouvrage par un immeuble épais et surdimensionné. Il ne permettrait pas de voir le dôme de la Pitié-Salpêtrière depuis le pont Charles-de-Gaulle.

François HÔTE retient qu'il faut une meilleure présentation de l'insertion urbaine. Il remercie la SNCF et AREP pour leurs présentations.

La séance est levée à 20 heures 10.

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