

Groupe de travail Austerlitz

Réunion du 3 mai 2018

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Direction de l'Urbanisme		François HOTE, Anne GOMEZ
Mairie du 13 ^{ème} arrondissement		Francis COMBROUZE
SEMAPA		
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Directeur général adjoint		Frédéric LUCCIONI
Directeur de la Programmation et de l'Urbanisme		Ludovic VION
Adjoint au Directeur de l'Infrastructure et de la Construction		François VALOUR
AUTRES INSTITUTIONS		
SNCF Gare & Connexions		Philippe DELAVEAU
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Personne qualifiée		Bertrand AVRIL
Personne qualifiée		Pascal DIBIE
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise SAMAIN
APF		Alain AMSELLEN, Lionel CHOMET
APLD 91 (Frigos)		Jean-Paul RETI
ALFBF		Céline GADHGADHI, Cyril LAMBERTIN
Association des usagers des transports et de la rue		Farid NECHADI
SOS Paris		Christine NEDELEC

BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n°4		Frédérique LECOCCQ
Conseil de quartier n° 8		André MESAS

La séance est ouverte à 17 heures 40.

Point sur le projet A7/A8

Mme GOMEZ indique que la première phase des ateliers de conception engagés en 2015, et auxquels la concertation est représentée par Mme LECOCCQ, avait permis de déboucher sur la validation de l'organisation de l'infrastructure du projet et du programme d'ensemble. Les études entreprises depuis pour préciser les conditions de franchissement de la ligne 10 du métro d'une part, de réalisation des fondations d'autre part permettent désormais la reprise des ateliers de conception pour aborder les questions d'architecture de cet ensemble immobilier et d'organisation des espaces publics aux abords immédiats.

M. VION rappelle que le lot A7/A8 se trouve sur le flanc Sud-Ouest de la Gare et s'inscrit dans un plus vaste projet. Il est stratégique dans le plan urbain puisqu'il permet de mettre en valeur les espaces paysagers situés devant la façade historique de la Salpêtrière. Son orientation longitudinale résulte de la logique de la gare, qui est tout en longueur, cependant il existe aussi des flux transversaux à l'ensemble du dispositif, en particulier le cheminement reliant le pont Charles de Gaulle au boulevard Saint Marcel.

Le projet global se compose de plusieurs séquences (cour Seine, grande halle voyageurs, cour muséum, jardin Marie Curie et tous les espaces publics).

Les études du projet A7A8, au-delà des lots bâtis, prennent en compte l'aménagement de la cour Museum et de la partie commerciale située en dessous. La programmation mixte cumulera bureaux, hôtels et logements, avec un soubassement commercial sur 2 niveaux ainsi que des locaux pour la SNCF et un local associatif. Elle comprend également des parkings (publics et pour les bureaux), une aire de livraisons et une « dépose minute ».

M. COMBROUZE précise que le projet a aussi trait à l'interconnexion de TGV, de TER Intercity, de bus, de taxis et de vélos. Le projet soulève donc aussi la question du stationnement et de l'intermodalité des usagers au quotidien. La RATP est donc elle aussi impliquée dans le projet. Le souterrain de la ligne 10 a effectivement posé des problèmes techniques, concernant les charges qu'elle pourrait supporter.

M. COMBROUZE rappelle que les élus du 13^{ème} et du Val de Marne militent pour le prolongement de cette ligne de métro.

M. RETI souhaite savoir si le prolongement de la ligne 10 doit toujours intervenir dans les dix ans.

M. COMBROUZE répond que l'investissement n'est pas encore préprogrammé, mais en phase d'étude. Il n'interviendrait donc qu'après 2028 au mieux. Ile-de-France Mobilité n'a effectivement pas encore donné son accord pour la préprogrammation.

M. RETI déplore que les tours (secteur Bruneseau) ne soient desservies que par le tram, qui est déjà surchargé.

M. COMBROUZE objecte que la ligne 14 et le RER C se trouvent à 400 mètres.

M. RETI regrette que la tour Duo de Jean Nouvel soit construite avant toute desserte. Au pied de l'immeuble, on ne trouvera que le tram.

Mme GRAND observe que tous les immeubles ne sont pas dotés d'un arrêt de tram.

Mme SAMAIN souligne que tous les logements qui seront construits dans le secteur Bruneseau seront tout de même très enclavés. Ils risquent donc de n'être pas porteurs d'une vie agréable.

M. LUCCIONI rappelle que le site sera par ailleurs desservi par le TZEN5, tant vers Ivry que vers l'avenue de France. Il assure par ailleurs que la SEMAPA poursuit un objectif d'animation de ce quartier. Elle crée des rez-de-chaussée animant la vie du quartier pour l'atteindre, l'appel à projet Inventer Bruneseau a comme point structurant cette animation des socles des bâtiments. Cependant, la prolongation des lignes de métro ne dépend pas d'elle.

Mme SAMAIN estime qu'un effort particulier est nécessaire pour les personnes qui iront vivre dans ce secteur.

M. LUCCIONI rapporte que l'étude menée a montré que la majorité des personnes qui vivent dans le quartier souhaitent y rester, même si les commerces ne sont pas suffisamment nombreux. La mission de la SEMAPA est notamment de pouvoir apporter des commerces répondant aux besoins via les nouveaux programmes, qui, par ailleurs, offriront une chalandise attractive.

Mme NEDELEC observe que la congestion des transports est problématique à Paris. Densifier la ville aggravera la situation.

M. COMBROUZE rappelle que la ligne 7 sera prolongée et que le T9 viendra du Val-de-Marne.

M. COMBROUZE reconnaît que la situation serait meilleure si la ligne 10 était prolongée, mais on ne peut qualifier la desserte de mauvaise dans le quartier Bruneseau.

M. NECHADI souligne que les temps d'attente des 89 et du 62 sont élevés.

Mme GRAND estime que les temps d'attente n'ont pas de lien avec la densité du quartier.

M. NECHADI observe que le TZEN est attendu depuis un certain moment.

M. COMBROUZE répond qu'il est prévu de le mettre en service en 2020 depuis toujours.

M. HOTE ajoute que le T9 prolongé jusqu'à la porte de Choisy contribuera aussi à désengorger les transports.

Mme NEDELEC souhaite aborder la proportion d'espaces verts dans le 13^{ème} arrondissement.

M. NECHADI déclare ne pas être certain que les 25 % de logements sociaux sont bien respectés.

M. COMBROUZE répond que le 13^{ème} comporte 38 % de logements sociaux. Paris Rive Gauche doit en comporter 50 %.

M. NECHADI demande si les logements sociaux incluent les PLI.

M. LUCCIONI répond par la négative Les 50% de logements sociaux sont bien comptabilisés hors PLI.

M. VION reprend le sujet A7A8. Il précise que les 2 niveaux de commerces correspondent à 2 niveaux de référence : le niveau de sortie de métro et du RER (R-1) et le niveau « ville » (RDC).

On trouvera une série de niveaux en superstructure, avec les bureaux, l'hôtel et les logements. Les locaux SNCF, le local associatif et la dépose-minute seront directement accessibles depuis l'espace public.

Plusieurs maîtrises d'ouvrage ont été désignées :

- Kaufman et Broad, pour les bureaux, l'hôtel et le parking privé, coordonnateur d'ensemble du projet A7A8 ;
- SNCF Gare & Connexions (pour les espaces de services ferroviaires) ;
- Altarea Cogedim ; investisseur et exploitant des commerces
- Indigo ; investisseur et exploitant des parkings publics
- Elogie-SIEMP ; maître d'ouvrage des logements.

La maîtrise d'œuvre est partagée et coordonnée :

- pour l'ensemble A7-A8 Dietmar Feichtinger Architectes coordonne les 6 architectes désignés ;
- la maîtrise d'œuvre de la cour muséum sera assurée en groupement par Jean-Michel Wilmotte et l'Arep.
- La maîtrise d'œuvre est complétée par des paysagistes et des BET spécialisés.

A la fin 2015, plusieurs ateliers avaient permis d'articuler les différentes fonctions à accueillir en infrastructure et rez-de-chaussée (commerces, halls d'immeubles, stationnement, dépose minute et taxis, aire de livraison, espace d'avitaillement de la SNCF, espaces végétalisés.

Ces ateliers ont été suivis du lancement d'études sur l'optimisation technique et économique des parois moulées et sur l'enjambement du tunnel RATP de la ligne 10. La RATP a précisé la distance minimale à respecter entre les nouveaux ouvrages à construire et le tunnel existant. Cette contrainte a eu un fort impact sur le fonctionnement et les continuités commerciales de niveau -1 telles qu'envisagées au Comité de pilotage d'octobre 2015. Au-dessus du tunnel, après de nombreuses itérations, il s'est avéré que seuls 2 passages sont possibles au lieu du niveau complet. Il a en conséquence fallu repousser les commerces pour créer un parcours bordé de deux façades commerciales et créer les deux passages superposés à la voûte du métro. Ces études techniques sur l'infrastructure du projet ont pris un temps important.

Concernant les parois moulées ceinturant le parc de stationnement et l'aire de livraison, elles ont été modifiées pour en réduire le linéaire, ce qui représente une économie significative nécessaire à l'équilibre du projet.

C'est à partir des conclusions de ces études que les ateliers de conception sur la superstructure ont pu commencer à travailler en mars 2018.

Comme dans le projet initial, un grand jardin sera réalisé en cœur d'îlot et sera visible depuis les passages transversaux.

M. NECHADI souhaite savoir si des places de parking seront dédiées aux habitants des logements.

Mme GOMEZ répond que le bailleur social n'a pas souhaité réaliser de places de parking, car plusieurs parcs de stationnement restent vides dans le parc HLM. Les habitants pourront aussi utiliser les parkings publics.

M. NECHADI observe que ces parkings publics ont un coût élevé. Il est paradoxal que des places de stationnement soient dédiées aux bureaux, alors que la volonté générale est à la réduction du nombre d'emplacements de parking.

M. LUCCIONI répond que le nombre de places de parking est passé de 1 150 à 707 depuis le vote du projet, s'inscrivant ainsi dans la diminution des besoins en la matière.

M. VION ajoute que les ateliers de conception portent sur les usages, en particulier sur les espaces tertiaires et services associés, les architectures et les paysages. La pointe du bâtiment côté boulevard accueillera un auditorium d'environ 200 places, déployé sur deux niveaux et doté d'un accès indépendant. Un espace sportif et une ou plusieurs cafétérias pourraient aussi être créés.

Mme SAMAIN demande confirmation que ces espaces seront réservés aux utilisateurs des bureaux.

M. LUCCIONI le confirme, à l'exception de l'auditorium qui bénéficie à ce titre d'un accès indépendant.

M. VION indique qu'une réflexion s'engage avec Altarea Cogedim sur les thématiques et typologies d'activités pouvant prendre place dans la partie commerciale. On pourrait trouver des restaurants côté cour Seine, des commerces dédiés aux flux de voyageurs dans la gare, des pavillons dans la cour muséum avec cafés, restaurants, espace culturel ..., et essentiellement espaces de vente dans le soubassement de A7A8.

M. DELAVEAU précise que le projet mélangera commerces et culture de manière novatrice.

M. VION rapporte qu'une réflexion porte sur le traitement, les usages, les matériaux des sols, pour lesquels il est recherché une certaine unité, avec quelques variations selon les lieux et les fonctions qui pourront signaler certains types d'espaces.

Les toitures seront végétalisées et paysagées. Elles constitueront une cinquième façade, avec des usages associés. Les toits pourront effectivement accueillir une partie productive (agriculture urbaine), associative (animations sur l'agriculture, l'horticulture), une zone de cueillette spontanée, des jardins et terrasses d'agrément et un espace inaccessible dédié à la biodiversité.

Mme SAMAIN souhaite savoir qui pourra accéder à ces toits.

M. VION répond que les toits seront principalement accessibles aux utilisateurs des bureaux.

M. VION poursuit sur les sujets architecturaux. L'atelier travaille sur un projet qui aura à combiner une certaine unité et cohérence d'ensemble associant néanmoins différentes architectures. L'enjeu est de trouver le bon rapport entre unité et diversité et de bien traiter les relations entre chaque architecture. A titre d'exemple, les trames seront assez présentes dans les bureaux comme dans les logements, s'ordonnant et se coordonnant en dépit de la coexistence de programmes différents.

S'agissant des paysages, le paysage du quartier donne lieu à une approche globale, mais des lieux spécifiques se dessinent aussi, comme le jardin au bas du cœur de l'îlot et le jardin haut, qui fera près de 2 500 mètres carrés.

M. NECHADI demande comment le jardin sera réparti entre les logements et les bureaux.

M. VION indique que le jardin sera majoritairement alloué aux logements. Les locaux associatifs ouvriront aussi sur un espace vert, mais n'en auront pas l'utilisation.

Mme GOMEZ indique qu'Emmaüs n'a pas souhaité bénéficier d'un jardin mais d'un préau comme espace extérieur.

M. VION ajoute que l'impossibilité de couvrir le tunnel de la ligne 10 avec des commerces a généré de nouvelles possibilités de plantations dans la cour Museum, où le paysage associera des arbres et des kiosques accueillant des fonctions commerciales ou de restauration.

Mme SAMAIN observe que la transparence sur la cour Museum, initialement prévue, a disparu.

M. VION répond que le projet a évolué, au profit de davantage de plantations. Les passages transversaux resteront lisibles.

Mme SAMAIN ajoute que les kiosques diminueront fortement la fluidité de la cour Museum.

M. LUCCIONI répond que l'architecte des Bâtiments de France a validé l'implantation des kiosques au centre de la cour.

M. COMBROUZE précise que la cour Museum mesurera environ 300 mètres de long.

Mme SAMAIN n'a pas le souvenir que des kiosques étaient initialement prévus.

M. LUCCIONI confirme que le projet initial comportait déjà des kiosques. Il rappelle par ailleurs que la programmation globale du projet en termes de m² demeure inchangée, même si certains repositionnements fonctionnels ont eu lieu. Les intentions urbaines stabilisées en octobre 2015 sont aussi préservées.

Mme SAMAIN observe que la cour accueillera d'importantes circulations piétonnes. Or les kiosques y feront peut-être obstacle.

Mme GOMEZ précise que les kiosques occuperont 10 mètres de large sur les 40 mètres que compte la cour Museum. Il restera donc 30 mètres pour les circulations piétonnes.

M. HOTE confirme que le traitement de l'espace au sol a changé. Il était initialement très minéral.

Mme GOMEZ rappelle que le caractère très minéral de cet espace avait donné lieu à l'expression de réserves par la ville.

M. VION précise que le programme comportera environ 49 000 m² de bureaux, 11 500 m² de logements, 6 300 m² d'hôtel et 19 000 m² de commerces.

M. DELAVEAU précise que la cour Museum sera un espace public ferroviaire.

M. RETI souhaite savoir si l'entretien des végétaux de la cour muséum relèvera de la seule SNCF.

M. LUCCIONI le confirme.

M. VION ajoute que le square Marie-Curie sera agrandi.

M. COMBROUZE évoque l'implantation d'un réservoir d'eau pluvial sous le jardin.

M. LUCCIONI confirme effectivement que la ville de Paris envisage d'implanter un réservoir d'eau pluviale sous le jardin, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Pluie de Paris et dans la perspective de la baignade dans la Seine. La direction de la propreté et de l'eau travaille sur ce chantier.

M. COMBROUZE précise que la mairie du 13^{ème} tient à ce qu'un vrai jardin se trouve au-dessus du réservoir.

M. CHOMET souhaite connaître la capacité de ce réservoir.

M. COMBROUZE répond qu'il fera 50 000 m³.

Mme SAMAIN souhaite savoir si le projet prévoit la transformation de bureaux en logements.

M. NECHADI rapporte qu'à Bruneseau, des bureaux transformables en logements sont prévus.

M. LUCCIONI n'en a pas le souvenir. Il est néanmoins demandé aux architectes de développer leur projet dans un souci d'adaptabilité et de modularité dans le projet A7A8 afin que ce bâtiment puisse évoluer dans l'avenir, dans 20 ou 30 ans, en fonction des nouveaux usages.

Mme SAMAIN rapporte qu'on lui a toujours répondu que les bureaux ne pouvaient être transformés en logements, étant trop épais et donc insuffisamment lumineux.

M. HOTE répond que la tendance générale est désormais favorable aux bâtiments réversibles. Cependant, la présence de surfaces économiques près d'une gare fait complètement sens.

M. LUCCIONI précise que des bureaux peuvent techniquement être transformés en logements. Il y a plusieurs cas de la sorte à Paris. Chaque cas est spécifique mais cela implique souvent de lourdes interventions. Il s'agit le plus souvent d'une équation

économique car la transformation implique parfois des pertes de surfaces de plancher pour créer les puits de lumière nécessaire à l'éclairage des logements créés et des coûts de travaux de transformation élevés.

M. VION ajoute que les immeubles de bureaux sont plus épais mais présentent des hauteurs sous plafond plus importantes. Structurellement, ils pourraient donc être transformés en logements, tout dépend du modèle économique appliqué.

M. COMBROUZE rapporte que l'ancien immeuble de bureaux le Palatino, avenue de Choisy, a été reconverti en logements familiaux et étudiants par Eiffage. L'isolation phonique ne donne pas satisfaction, et la montée des colonnes d'eau s'est avérée complexe.

La transformation de tous les bureaux en logements ne serait pas évidente, pour des raisons réglementaires de luminosité et de vue.

M. RETI s'interroge sur l'accessibilité PMR du secteur. Par ailleurs, il conteste l'idée souvent évoquée de la "dangerosité" des toits accessibles aux habitants. Il cite le cas de nombreux toits plats à Rome (depuis parfois la Renaissance) avec leurs acrotères de 50 cm. Idem à New York. Sans oublier Le Corbusier et le toit de sa "maison du Fada" à Marseille". Le danger n'est jamais évoqué. Dans le cas de PRG, Jean-Paul RETI a demandé au nom des Frigos APLD 91 d'assurer l'accès des toits-jardins à tous avec évidemment les aménagements ad hoc. Ce qui commence enfin être le cas après les demandes réitérées depuis 15 ans. Il ajoute en outre que certains noms d'architectes reviennent un peu trop souvent sur PRG, ne laissant guère la place à de nouveaux arrivés. Il évoque à titre d'exemple Wilmotte et Ricciotti.

M. LUCCIONI affirme que les toits seront accessibles mais pas à n'importe qui. Par ailleurs, R. RICCIOTTI ne fait pas partie du groupement de maîtrise d'œuvre.

M. RETI demande que l'ensemble des usagers d'un même bâtiment aient accès aux toits

M. LUCCIONI assure que c'est bien ce qui est prévu.

M. RETI demande si les installations aux normes PMR se réduiront suite au nouveau projet de loi.

M. LUCCIONI répond que le programme tient compte des règles applicables à date, et n'intègre donc pas ce projet de loi, qui n'a pas encore été voté.

M. DELAVEAU ajoute que Wilmotte est l'architecte d'Altarea pour les coques des commerces.

M. COMBROUZE précise que le choix de Wilmotte ne résulte pas de la commande publique.

M. NECHADI souhaite savoir si une étude a porté sur les flux, en particulier au niveau des entrées des taxis et des dépose-minute, sachant que le boulevard de l'Hôpital et le boulevard Valhubert sont souvent saturés.

Mme GOMEZ rapporte qu'Ile-de-France Mobilité a réalisé une étude de flux sur le tripôle Gare de Lyon - Gare de Bercy - Gare d'Austerlitz, en tenant compte aussi de l'arrivée de

la rocade des gares sur le boulevard de l'Hôpital. A priori, les flux fonctionneront bien, avec une voie de liaison un peu encombrée.

M. NECHADI aimerait avoir communication de cette étude.

Mme GOMEZ répond qu'il faut la demander à Ile-de-France Mobilité. Elle annonce qu'une étude d'impact, intégrant la question des flux, va être réalisée.

M. HOTE précise que cette étude d'impact sera mise à la disposition du public dans le cadre de l'instruction du permis de construire.

Mme NEDELEC a l'impression que le tramage est carcéral et manque de rythme.

M. LUCCIONI explique que les ateliers devront trouver un équilibre entre unicité et diversité, avec l'architecte des Bâtiments de France et l'ensemble des décideurs.

Mme GOMEZ ajoute que le prochain atelier de conception portera exclusivement sur les façades.

M. CHOMET demande que l'unité de base de la trame soit conforme aux personnes en situation de handicap.

M. HOTE assure que l'aménagement intégrera l'ergonomie des locaux.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19 heures 55.