

## Quartier Jardin des Plantes

Compte Rendu  
Séance du  
10/10/2019



### Ordre du Jour :

#### 1. Projet de réaménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords

en présence des équipes de la Société d'Économie Mixte d'Aménagement de Paris, Gares et Connexions, Kaufman et Broad, Altarea Cogedim, Indigo et Elogie SIEMP

#### 2. Point d'information sur la pollution au plomb dans le 5e

#### 3. Communication sur les résultats du budget participatif d'arrondissement 2019

#### 4. Questions diverses

---

#### 1. Projet de réaménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords

En présence de M. Coumet, Maire du 13<sup>e</sup> arrdt et de M. Combrouze, adjoint à l'urbanisme.

Le projet s'inscrit dans une réflexion urbaine visant à réorganiser l'ensemble du quartier.

Une nouvelle desserte s'installe dans ce projet, par l'intermédiaire d'un pont au-dessus des voies ferrées, et permettra de desservir cet ensemble et d'irriguer l'ensemble de ce nouveau quartier, relier le boulevard de l'Hôpital à l'avenue Pierre Mendès-France.

Le projet de réaménagement concerne environ 100 000 m<sup>2</sup>. Cela comporte la gare, au centre du projet, mais également un programme mixte associant bureaux, commerces, logements, une série de fonctions liées à l'activité ferroviaire, un hôtel et des logements pour étudiants.

##### **Le réaménagement de la gare**

Le chantier du pont qui passera au-dessus des voies ferrées débutera au milieu de l'année 2020.

L'intermodalité, c'est-à-dire la capacité du voyageur à circuler aisément d'un mode de transport à un autre est renforcée. De nombreuses places de vélo seront implantées dans la cour Seine et la cour Muséum. La dépose taxi déjà présente et la fonction dépose-minute seront conservées.

En effet, l'un des grands principes du projet est de faciliter la circulation du voyageur depuis le RER ou la gare vers le métro et la ville. Depuis le RER situé en sous-sol, une circulation directe amènera le voyageur au cœur de la halle historique, actuellement en cours de restauration. La halle abritera des espaces de circulation, de déambulation, des espaces d'attente et les fonctions habituelles de la SNCF, les guichets de vente notamment.

Les façades seront également entièrement refaites, ainsi que les marquises des deux ailes historiques.

Une rampe permettra de relier le pont et la voie de liaison créée par la Semapa, à la cour Museum. Cette dernière est un élément majeur du projet, un grand parvis de gare actuellement occupé par des bâtiments qui seront démolis. Cet espace de déambulation piétonne permettra de rentrer dans la gare depuis la ville, d'aller vers le nouveau bâtiment et de rejoindre la voie de liaison.

##### **Le réaménagement des abords de la gare**

M. Feichtinger, architecte responsables des cinq agences d'architectes en charge du projet.

Le jardin Marie Curie sera concerné par des plantations et passera de 3 000 m<sup>2</sup> à 11 000 m<sup>2</sup>. Le bâtiment a été confié à plusieurs agences d'architectes afin d'avoir plusieurs écritures d'architecture. Il comprendra des logements, un hôtel et des logements étudiants. Le socle est constitué par le rdc et le niveau -1. Il y a 49 500 m<sup>2</sup> de bureaux divisés en quatre, l'hôtel à l'angle sud-est avec 6 560 m<sup>2</sup>, 3 945 m<sup>2</sup> pour les locaux d'exploitation SNCF situés face à la gare. On intègre aussi les services et les

locaux de la SNCF, y compris le parking de 515 places et une dépose-minute d'une trentaine de places. Le stationnement des vélos est intégré à proximité de la gare avec un accès direct. Le passage de l'hôpital relie la gare de Lyon au jardin Marie Curie et, plus loin, au boulevard Saint-Marcel.

IL y aura 18 000 m<sup>2</sup> de commerces au niveau du rdc et du niveau -1 avec une aire de livraison en rez-de-jardin. Une grande ouverture reliera directement le métro au boulevard de l'Hôpital au travers de ce dispositif commercial. Un auditorium de 970 m<sup>2</sup> aura pour fonction d'accueillir des personnes de l'extérieur et 200 places de parking dédiées. Des locaux associatifs sont intégrés sur la voie nouvelle. Certaines parties du bâtiment seront en structure bois. Le projet s'inscrit dans une volonté d'avoir de nouveaux matériaux pour les bâtiments.

### **La maîtrise d'ouvrage**

M. Sudour, Kaufmann & Broad, en charge de la maîtrise d'ouvrage de la majeure partie de l'ensemble immobilier neuf développé dans le cadre de ce projet.

En phase travaux, 2 000 ouvriers interviendront. En phase définitive, ce sont environ 1 100 emplois pour les commerces qui seront créés et 4 300 emplois pour la partie bureaux et hôtel.

Concernant les objectifs environnementaux, l'ensemble de l'opération fera l'objet de certifications HQE™, BREEAM® et BiodiverCity®. Les objectifs poursuivis par ces différentes certifications sont essentiellement de limiter la consommation énergétique des différentes entités qui composent l'ensemble immobilier, de limiter sa consommation en eau, de valoriser la production d'énergies renouvelables. Pour ce dernier point, 3 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques seront installés en toiture. L'emploi de matériaux vertueux ou biosourcés est valorisé. Le bois est notamment employé en structure sur une partie du projet. Il s'agit également de valoriser la végétalisation, l'agriculture urbaine et, plus généralement, la lutte contre les îlots de chaleur.

Il y aura 800 m<sup>2</sup> de jardin en cœur d'îlot au niveau du rez-de-jardin autour duquel les commerces se développent. Sur deux niveaux (rez-de-chaussée et R+1), c'est 2 800 m<sup>2</sup> autour desquels les logements se développent. Les compléments se situent en toiture avec les zones dédiées à l'agriculture urbaine et aux terrasses dédiées à la biodiversité.

### **La création de logements sociaux et étudiants**

M. Biger, Élogie-Siemp, pour la partie logements familiaux et résidences étudiantes. 3<sup>ème</sup> bailleur parisien après Paris Habitat et RIVP avec environ 29 000 logements dans Paris et dans la première couronne et, dans le 5<sup>e</sup>, 300 logements. Maîtres d'ouvrage pour toute la partie logement.

Nous réaliserons trois lots, les bâtiments A et B de logements familiaux, sur sept et dix niveaux. Ces deux bâtiments accueilleront 141 logements du T1 au T5. Le bâtiment C accueillera une résidence étudiante de 80 logements. Un vaste jardin fera le lien entre le bâtiment de résidence étudiante et les logements familiaux.

### **L'offre commerciale**

Nicolas DEUZÉ, Altarea Cogedim, en charge du développement et de la gestion des espaces commerciaux. Il s'agit de compléter le programme pour animer les pieds d'immeubles, créer une porosité entre les deux arrondissements et permettre une promenade commerciale d'un côté à l'autre. 80 % des surfaces seront accessibles depuis la rue. C'est une création de commerces de quartier. Seulement 10 % des commerces seront en gare. L'offre s'adresse davantage au quartier, et complète l'offre commerciale de la ZAC Paris Rive Gauche. Elle se veut cohérente avec les programmes déjà en place et quelque chose de très ouvert avec des passages qui relieront l'avenue de France au square Marie Curie et au boulevard de l'Hôpital.

L'offre de la gare sera à destination des pendulaires avec 2 000 m<sup>2</sup> de commerces accessibles dans la gare pour plus de 100 000 passants par jour. Notre offre est en cohérence avec ces flux (relais, pharmacie, vente à emporter, laboratoire d'analyses médicales). Les bâtiments historiques de la gare du côté de la Seine accueilleront peut-être des espaces de restauration conviviaux.

### **Questions des administrés**

 **Qu'en est-il du plomb dans la gare d'Austerlitz ?** Réponse de M. Krynski, directeur du projet de la restauration de la gare Austerlitz. Il y a une semaine, un article est paru dans la presse au sujet de taux élevés de plomb dans la gare. Ce sont des allégations d'une entreprise que nous avons mandatée pour réaliser le déplombage de la grande halle. Or nous pensons qu'elle s'est dirigée

vers les médias du fait d'une situation contractuelle difficile avec nous. Pour nous rassurer, nous avons réalisé une centaine de mesures dans les espaces publics, les espaces des travailleurs et les espaces à proximité des voies. La totalité des résultats a montré des taux très en deçà du seuil réglementaire du Code de la santé de 1 000 µg/m<sup>2</sup>.

- ❖ *Qu'entendez-vous par cette offre commerciale ? Y a-t-il un cahier des charges qui fléchera et la surface commerciale maximale et l'occupation de ces commerces ? En quoi votre aménagement est-il une offre complémentaire et ne va pas cannibaliser les commerces du bd de l'Hôpital ?* Il y aura vraiment deux typologies d'offres différentes. Une offre pour les pendulaires dans la gare et une offre différente pour les riverains et les salariés du quartier. Concernant l'offre à destination du quartier, il y aura une diversité d'activités qui ira du prêt-à-porter à la culture, et, pourquoi pas, le bricolage. Nous avons interrogés plusieurs fois la Poste qui ne souhaite pas se réimplanter sur cet emplacement. Ce n'est pas une question de loyer.
- ❖ *Combien de temps vont durer les travaux ? À quels désagréments doit-on s'attendre ?* Le permis de construire est en cours d'instruction, nous pensons l'obtenir au début de l'année prochaine et nous comptons environ 4 ans de travaux. Nous commencerons en 2020 et finirons en 2024. C'est un grand chantier, mais nous allons faire le maximum afin de minimiser les nuisances.
- ❖ *Combien y a-t-il de mètres carrés de jardin ?* Au niveau du rdc, du rez-de-jardin et du R+1, il y aura un jardin en cœur d'îlot d'environ 800 m<sup>2</sup> et un jardin au niveau du rdc, R +1, qui fait 2 800 m<sup>2</sup>. C'est le jardin sur lequel les logements donnent. En complément, environ 1 000 m<sup>2</sup> de toiture seront dédiés à de l'agriculture urbaine et 3 000 m<sup>2</sup> de terrasse seront dédiés à la biodiversité, non accessibles, sous des panneaux photovoltaïques.
- ❖ *Qu'en est-il des vélos ?* Il y aura des arceaux pour les vélos publics dans la cour Museum avec une centaine de places, ainsi qu'une station Vélib' et une station Véligo de 50 places chacune. Cela fait 200 places vélo, dont 100 places publiques. 1 000 arceaux supplémentaires sont prévus pour les bureaux et les logements. Par ailleurs, il y aura un double sens vélo sur le pont.
- ❖ *Qu'en est-il des deux-roues motorisés ?* Philippe DEVAL, Indigo, concessionnaire désigné par la SNCF pour gérer les espaces de stationnement public sur le projet. Les espaces de stationnement sont constitués de deux ensembles, un ensemble principal qui est le parc de stationnement qui fait 515 places pour les voitures et 74 places pour les motos. Il y a également une dépose-minute à usage quasiment exclusif de la gare de 30 places. Le parking public sera accessible depuis le boulevard de l'Hôpital par une rampe souterraine et une deuxième entrée sera possible pour ceux venant de l'avenue Pierre Mendès-France en franchissant le pont.
- ❖ *Élus et habitants expriment leurs très vives inquiétudes quant à la création d'un parking de plus de 500 places et la création de bâtiments en R+7 et R+10.* Nous sommes dans le PLU, c'est-à-dire 36 m. Ce sont des étages pas aussi hauts que les haussmanniens. Chaque étage de bureaux fait 3,60 m et 2,82 m pour les logements. Ce qui explique le R+7 au niveau des bureaux et R+10 pour les logements. Nous sommes à la même hauteur que les bâtiments en face.
- ❖ *Quel financement pour cette opération ?* Le financement de la SNCF vient pour une grosse partie de fonds propres et une rémunération des espaces de commerce concédés en gare. M. Coumet, Maire du 13<sup>e</sup> arrdt : l'économie de rénovation des gares parisiennes est basée sur des surfaces commerciales, en l'occurrence, ici, également des surfaces de bureaux relativement importantes. Tout cela vient financer la rénovation de la gare d'Austerlitz qui en avait bien besoin. Le choix a été fait de restaurer cette gare, de ramener de l'urbain là où il n'y en avait plus et un passage qui contourne la gare avec un nouveau pont qui ouvrira vers l'avenue Pierre Mendès-France. Cette voie sera en sens unique de l'avenue Pierre Mendès-France vers l'hôpital pour éviter un endroit, pour shunter et aller plus vite. Je pense que tout cela permettra d'organiser une porosité entre les nouveaux quartiers qui se construisent du côté du 13<sup>e</sup> arrondissement et les quartiers que vous représentez aujourd'hui du côté du 5<sup>e</sup> arrondissement. Je pense que l'on y gagnera. Oui, ces bâtiments sont relativement importants en hauteur, il y a une certaine forme de densité, même si nous avons évidemment souhaité augmenter de manière importante les espaces verts. En termes de logement, on ne peut pas avoir les critiques inverses, cela ne fait en effet pas beaucoup de logements avec 140 logements et 80 étudiants. Oui, il n'y a pas de crèche dans

l'immeuble, mais il s'en construit un un peu plus loin dans l'opération de rénovation des logements (immeuble en bord de Seine avec ses balcons très irisés).

Concernant les constructions, nous arrivons à en faire maintenant des « durables », très économes en énergie, y compris avec des surfaces vitrées. Les prescriptions que nous demandons à la Semapa sont très importantes sur ce point.

Pour le reste, il nous faudra réfléchir ensemble à deux aménagements aujourd'hui pas très réussis pour ne pas dire ratés : Saint-Marcel et l'Hôpital. L'axe de bus à double sens de Saint-Marcel ne fonctionne pas bien. Il faudra en profiter, nous avons un peu de temps devant nous, pour repenser l'aménagement de ces deux espaces. Je pense que l'on y gagnera.

Pour le parking, oui, c'est un parking de gare. Les voitures arrivent aujourd'hui dans la gare, elles y arriveront aussi demain. C'est peut-être surdimensionné en termes de parking, même si cela comprend les parkings des logements. Nous avons préféré construire ces espaces plutôt que de les oublier. Ce parking est peut-être légèrement surdimensionné aujourd'hui, mais il s'ouvrira à d'autres formes d'usage, notamment, demain, à l'auto-partage. Je pense que c'est cela qui montera en puissance dans les années qui viennent.

## **2. Point d'information sur la pollution au plomb dans le 5e**

La Maire a souhaité informer les habitants sur les résultats des différents prélèvements qui ont été faits suite à l'incendie de Notre-Dame et les dosages de plombs qui ont été effectués dans différents endroits de l'arrondissement. Dans les lieux où le taux de plomb était important, des nettoyages ont été réalisés pour que les taux reviennent à un niveau acceptable dans l'espace public.

Les prélèvements, situés hors du périmètre de 500m initialement proposé, ont été faits à la demande de la Maire.

La Maire a également demandé la mise en ligne d'une cartographie évolutive sur le site Internet de la Ville de Paris. Des prélèvements se poursuivent pour suivre l'évolution de cette contamination au plomb. Des dépistages élargis ont été mis en place sur le saturnisme.

Par ailleurs, une consultation a été mise en place en vue du dépistage de plombémie au centre de santé de l'Épée de bois.

## **3. Communication sur les résultats du vote du Budget participatif 2019**

- « Des équipements sportifs plus accueillants pour les usagers », 1 050 voix, budget 255 000 € ;
- « Réhabilitation de la surface de la promenade piétonne port de la Tournelle », 787 voix, budget 300 000 € ;
- « Rénovation de la fontaine de la place Jussieu », 734 voix, budget 15 000 € ;
- « Place aux véhicules propres ». Il s'agit d'implantation d'ancrages vélos, 638 voix, 5 000 € ;
- « Rénovation des blocs sanitaires de l'école arbalète », 518 voix, budget 50 000 € ;
- « Végétalisation de la cour de l'école primaire 10, rue Rollin », 489 voix, budget 300 000 €.

Une fois les projets votés par les parisiens, leur faisabilité est étudiée par la Ville de Paris.

M. Tiberi souhaite préciser que la réfection des toilettes de l'école Arbalète est une obligation qui incombe au propriétaire, Ville de Paris, et que ce n'est pas le but du budget participatif que de s'y substituer.

***La séance est levée.***