

## **DECLARATION DE PROJET**

# **MODERNISATION DE LA GARE D'AUSTERLITZ ET CONSTRUCTION DE L'ENSEMBLE IMMOBILIER A7A8 BOULEVARD DE L'HOPITAL A PARIS, 13E ARRONDISSEMENT**

### **La Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions**

Vu le code des Transports, et notamment ses articles L 2111-9 à L 2111-28, et plus spécifiquement l'article L 2111-27 ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;

Vu le Décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5e de l'article L2111-9 du code des Transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L2111-9 du code des Transports ;

Vu la décision du Conseil d'Administration de SNCF Gares & Connexions du 5 mai 2020 donnant tous pouvoirs à sa Directrice Générale pour prononcer, par déclaration de projet, l'intérêt général de tous projets d'investissement relevant de la compétence de SNCF Gares & Connexions ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L. 122-1 et R. 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, ainsi que ses articles L. 123-1 et R. 123-1 et suivants, concernant les enquêtes publiques relatives aux décisions susceptibles d'affecter l'environnement ;

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment les titres II et III du livre IV et ses articles R\*423-20, R\*423-32 et R\*423-57 ;

Vu les concertations réglementaires obligatoires au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, liées à la ZAC Paris Rive Gauche (au sein de laquelle s'insère le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8) engagées par délibérations du Conseil de Paris des 31 mars 1988, 24 et 25 juin 2002 et 9 et 10 mars 2010, dont les bilans ont été approuvés par les délibérations du Conseil de Paris des 27 mai 1991, 24 et 25 février 2003 et 15 et 16 novembre 2010 ;

Vu la Concertation volontaire menée depuis 1997 dans le cadre du Comité Permanent de Concertation de Paris Rive Gauche, notamment les 23 réunions du Groupe de Travail Austerlitz relatives au secteur Austerlitz Gare tenues depuis 2005, complétée par des Ateliers de Conception

tenus depuis 2015, dédiés au Projet « Gare d'Austerlitz – îlot A7-A8 », par la présentation du projet en Conseil de Quartier Jardin des Plantes (5ème arrondissement) le 10 octobre 2019 et en Conseil de Quartier Salpêtrière Austerlitz (13ème arrondissement) le 7 novembre 2019, ainsi que par la tenue de deux Comités de Pilotage aux étapes clés de mise au point du projet (19 octobre 2015 et 19 septembre 2019) ;

Vu la déclaration d'intention du 15 octobre 2018, portant sur le projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz et de développement immobilier à ses abords, publiée par SNCF Mobilités et ELOGIE-SIEMP (associés aux trois autres maîtres d'ouvrage SNC PARIS AUSTERLITZ A7A8 (KAUFMAN & BROAD), SNC ALTA AUSTERLITZ (ALTAREA), et INDIGO INFRA FRANCE) en application de l'article L. 121-18 du Code de l'Environnement, non suivie d'une demande de concertation formulée au titre du droit d'initiative dans le délai de quatre mois suivant sa publication comme attesté par courrier de la Préfecture en date du 11 mars 2019 ;

Vu la demande de permis de construire unique numéro PC 075 113 19 P0020, valant autorisation d'exploitation commerciale (AEC), déposée le 20 mai 2019 par les cinq maîtres d'ouvrage associés, pour la réalisation de l'opération :

- SNCF GARES & CONNEXIONS, domiciliée 16, avenue d'Ivry, 75647 Paris cedex 13 ;
- SNC ALTA AUSTERLITZ (ALTAREA), domiciliée 87, rue de Richelieu, 75002 Paris ;
- SNC PARIS AUSTERLITZ A7A8 (KAUFMAN & BROAD), domiciliée 127, avenue Charles de Gaulle, 92207 Neuilly sur Seine cedex ;
- ELOGIE – SIEMP, domiciliée 8, boulevard d'Indochine, 75019 Paris ;
- INDIGO INFRA FRANCE, domiciliée 1, place des Degrés – TSA 43214, 92919 La Défense.

Vu la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement (loi sur l'eau) reçue le 27 mai 2019, déposée par la SNC PARIS AUSTERLITZ A7A8, enregistrée sous le numéro Cascade 75 2019 00210, pour la réalisation de l'opération ;

Vu l'avis délibéré n° 2019-79 de la formation d'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae CGEDD), adopté lors de la séance du 4 décembre 2019, conformément aux dispositions du paragraphe II de l'article R.122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale ;

Vu le mémoire en réponse du 7 mai 2020 des maîtres d'ouvrages à l'avis de l'Autorité environnementale ;

Vu l'avis délibéré n° 2019 DU 67 du Conseil de Paris pris en séance des 8, 9, 10 et 11 juillet 2019, en application du Code de l'Environnement et notamment ses articles L. 122-1- V et R. 122-7- I ;

Vu le dossier d'enquête publique comprenant notamment la demande de permis de construire n° PC 075 113 19 P0020 déposée le 20 mai 2019, la demande d'autorisation environnementale n° 75 2019 0210 du 27 mai 2019, l'étude d'impact et son résumé non technique, composés conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, ainsi que les avis obligatoires émis sur le projet ;

Vu la décision n°E19000012/75 du 20 juin 2019 du Président du tribunal administratif de Paris portant désignation d'une commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique unique préalable à la délivrance du permis de construire et de l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau du projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement ;

Vu l'arrêté du Préfet de la Région Ile de France, Préfet de Paris, n°75-2020-05-26-007, en date du 26 mai 2020, portant ouverture de l'enquête publique unique préalable à la délivrance du permis de construire et de l'autorisation environnementale du projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement ;

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 ;

Vu la loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant ses dispositions ;

Vu l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, et notamment son article 7 fixant les délais applicables à diverses procédures pendant la période d'urgence sanitaire.

Vu l'enquête publique unique tenue du 29 juin au 31 juillet 2020 conformément aux dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement ;

Vu le procès-verbal de fin d'enquête du 19 août 2020, le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage de l'opération en date du 25 septembre 2020 aux observations et l'ensemble du rapport de la commission d'enquête et ses annexes, ainsi que les conclusions motivées et les avis favorables du 9 novembre 2020 ;

Vu les dispositions des articles L126-1 et R126-1 et suivants du Code de l'Environnement et L2111-27 du Code des Transports relatifs à la déclaration de projet ;

Considérant les éléments suivants :

## I. LES MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

### 1. Contexte du projet

La gare d'Austerlitz et ses abords immédiats présentent à ce jour deux défaillances principales : un aménagement peu fonctionnel pour les voyageurs, et une liaison ferrée créant une barrière entre la ZAC Paris Rive Gauche (Paris 13<sup>ème</sup>) et le Boulevard de l'Hôpital (Paris 5<sup>ème</sup>).

Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8 vise, notamment, à améliorer les mobilités des usagers, à rompre l'enclavement de la gare par la création de nouveaux accès et traversées permettant de renforcer le lien entre les quartiers environnants et à créer un véritable quartier de ville accessible, mixte, animé et ouvert sur son environnement. Il s'inscrit dans une démarche plus large de recomposition et d'aménagement du quartier de la gare d'Austerlitz intégré au périmètre de la ZAC Paris Rive Gauche dont l'aménageur est la SEMAPA.

Le réaménagement intérieur de la gare permettra de simplifier les circulations et l'intermodalité entre les trains grandes lignes en surface, le RER C en souterrain et les lignes 5 et 10 du métro, en anticipant l'augmentation prévisible des flux voyageurs à venir. Le projet permet ainsi de repenser l'organisation de la gare ferroviaire pour améliorer sa desserte et la transformer en hub multimodal doté de nouveaux services aux voyageurs. En effet, l'articulation avec les autres services de mobilité sera renforcée (dépose-minute, taxis, parking public, stationnements vélos, Velib' et Véligo).

La réalisation du projet de modernisation de la gare inclut la réalisation d'un COE SNCF (Centre Opérationnel Escale) comprenant notamment une salle de contrôle gérant les panneaux d'affichages en gare ou annonces sonores informant les voyageurs. Des services SNCF (UO Escale notamment, affectée à l'accueil et à l'information des voyageurs) sont relogés dans des locaux sous la rampe Muséum servant de liaison entre la Cour Muséum et le nouveau Pont Salpêtrière. La modernisation de la Gare permettra également une sécurisation des équipements en gare.

En outre, la rénovation de la Grand Halle Voyageurs (GHV), de l'aile « Muséum » et des façades de la gare d'Austerlitz permettra de valoriser le patrimoine historique.

La cour Muséum deviendra un vaste espace public piétonnier, aménagé et végétalisé, d'environ 12 000 m<sup>2</sup> reliant le boulevard de l'Hôpital avec la ZAC Paris Rive Gauche mais également la gare avec l'ensemble immobilier A7A8.

Parallèlement, la construction de l'îlot A7A8 vise à renforcer l'offre tertiaire, de logements, de commerces et de services du quartier, associée à environ 8.000 m<sup>2</sup> d'espaces verts déployés sur plusieurs niveaux. Le nouvel ensemble immobilier intégrera également des locaux et services SNCF (avitaillement, nettoyage en gare) ainsi qu'une dépose minute, un parc de stationnement public et privé, et une plateforme logistique et de gestion des déchets mutualisée.

Enfin, le projet permet de libérer les surfaces nécessaires à l'agrandissement du square Marie Curie jouxtant l'ensemble immobilier A7A8 (dont la surface actuelle du square de 4 105 m<sup>2</sup> serait portée à environ 12 000 m<sup>2</sup>).

## 2. Organisation et description du projet

Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8 consiste à développer et associer des activités économiques (tertiaires, commerciales, hôtelières), des services aux voyageurs, des logements, des infrastructures fonctionnelles en répondant aux besoins de la gare et, plus largement, du quartier en profonde mutation. Il s'agit aussi de moderniser la gare et l'ensemble des activités liées.

Plus précisément, le projet vise à rénover et moderniser la gare d'Austerlitz, mais également à construire un nouvel ensemble immobilier : l'îlot A7A8. Ces travaux, qui s'inscrivent dans la cadre des aménagements de la ZAC Paris Rive Gauche, répondent à un double objectif : améliorer les mobilités des usagers et créer un véritable quartier de ville accessible, mixte, animé et ouvert sur son environnement.

En 2025, la gare, entièrement restaurée, sera le lieu d'une interconnexion fortement améliorée entre les différentes offres de transport. L'ensemble immobilier A7A8 accueillera par ailleurs de nouvelles fonctionnalités au service de la ville : bureaux, commerces, logements, résidence étudiante, hôtel... Il s'organisera autour de jardins intérieurs et bordera une vaste esplanade publique arborée.

Le projet prévoit notamment :

- la modernisation de la gare d'Austerlitz, portant notamment sur l'amélioration de l'intermodalité, la création d'espaces de circulation publique sous la grande halle voyageurs, la création d'espaces de services et de commerces dans la gare et sur la cour Muséum, la rénovation de l'aile Muséum (toitures, façades, menuiseries), la restauration des façades intérieures et extérieures du pavillon de l'Horloge, du hall Seine, du rez-de-chaussée du bâtiment interstitiel et la toiture du hall Seine, et la construction de la rampe Muséum.
- la construction d'un ensemble immobilier à usage mixte, dénommé ensemble immobilier A7A8, au sein duquel sont aménagés des bureaux, des logements, des commerces, un hôtel, des locaux de service public ou d'intérêt collectif, une plateforme logistique et déchets partagée, un parking public et privé ainsi que la dépose minute de la gare.

L'ensemble de ce projet conduit à la création d'une surface de plancher totale de 98 002 m<sup>2</sup> dont 52 146 m<sup>2</sup> de bureaux, 11 563 m<sup>2</sup> de logements, 6 562 m<sup>2</sup> d'hébergement hôtelier, 21 282 m<sup>2</sup> de commerces (et 3 371 m<sup>2</sup> créés par changement de destination) et 6 449 m<sup>2</sup> de locaux de service public ou d'intérêt collectif (et 508 m<sup>2</sup> créés par changement de destination).

Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8 est porté par cinq maîtres d'ouvrage associés dont le périmètre d'intervention de chacun est rappelé ci-après :

- SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage des circulations publiques au sein de la gare, des espaces de services aux voyageurs, de la rénovation patrimoniale de la gare, de

l'intermodalité au sein de la Grande Halle Voyageurs, des locaux de services ferroviaires sous la rampe Muséum, des espaces publics de la Cour et de la rampe Muséum et de l'aménagement de la cour Seine ;

- SNC Paris Austerlitz A7A8 (Kaufman & Broad) est maître d'ouvrage de l'hôtel, des locaux de services et d'activités SNCF, des bureaux et espaces de services destinés à accueillir le siège de l'Agence Française de Développement et d'un local associatif, et réalise les coques brutes des commerces de l'îlot A7A8 et la plateforme logistique/déchets pour le compte d'Altarea ainsi que les coques brutes du parking public et du dépose-minute pour le compte d'Indigo ;
- SNC Alta Austerlitz (Altarea) est maître d'ouvrage de l'ensemble des commerces du site (Grande Halle Voyageurs, Cour Muséum et ensemble immobilier A7A8) ;
- Elogie-SIEMP est maître d'ouvrage des logements sociaux et intermédiaires ainsi que de la résidence étudiante ;
- Indigo Infra France est maître d'ouvrage du parking public et de la dépose-minute de la gare.

Ces cinq maîtres d'ouvrage ont déposé un permis de construire unique, valant Autorisation d'Exploitation Commerciale (AEC), au regard des liens physiques, fonctionnels et architecturaux des différentes composantes du projet. Une demande d'autorisation environnementale a par ailleurs également été déposée pour le projet.

### 3. Objectifs d'intérêt général de l'opération

Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz vise à répondre à plusieurs objectifs relevant de l'intérêt général :

- Faciliter l'intermodalité au sein de la gare d'Austerlitz : sur le plan fonctionnel, le projet permet de repenser l'organisation de la gare ferroviaire pour améliorer sa desserte et la transformer en hub multimodal doté de nouveaux services aux voyageurs ; les flux de passagers entre les trains grandes lignes en surface, le RER C en souterrain et les lignes 5 et 10 du métro, sont optimisés et simplifiés, en anticipant un accroissement du nombre de voyageurs ;
- Renforcer l'intermodalité aux abords de la gare d'Austerlitz, et notamment l'intermodalité trains-cycles (Vélib, Véligo...) et améliorer les liaisons piétonnes avec la ville ;
- Offrir un fonctionnement optimal aux voyageurs et utilisateurs de la gare, en leur proposant des espaces fonctionnels et une offre de services modernisée;
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural de la gare d'Austerlitz, dont certains éléments de construction sont inscrits au titre des monuments historiques. Le projet prévoit ainsi la rénovation de la Grande Halle Voyageurs (GHV), de l'aile « Muséum » et des façades intérieures du Pavillon de l'Horloge et du Hall Seine
- Participer à la création d'un quartier de ville dynamique combinant une mixité d'usages et d'activités : sur le plan programmatique, le projet propose un quartier de gare contemporain où l'attractivité du pôle de transport se conjugue à des activités diversifiées, en lien avec son environnement immédiat ;
- Résorber les coupures urbaines et ouvrir la gare sur la ville. Le projet, intégrant la transformation et l'agrandissement de la cour Muséum et la création de circulation piétonnes en contrebas du nouvel ensemble immobilier A7A8, permet d'augmenter significativement les emprises publiques passant d'environ 8.150 m<sup>2</sup> sur le site actuel à environ 16.000 m<sup>2</sup> à l'état projet. De plus, la libération d'espaces par le projet permet l'extension du square Marie Curie (dont la surface actuelle de 4 105 m<sup>2</sup> serait portée à environ 12 000 m<sup>2</sup>), offrant aux habitants et usagers du site un cadre plus agréable et végétalisé, tout en dégagant des perspectives sur la façade de l'hôpital de la Pitié Salpêtrière. Au sein de la Grande Halle Voyageurs, de nouveaux accès sont créés, et les ouvertures côté Cour Seine et Cour

Muséum gagnent en visibilité. L'axe traversant le long du quai transversal est mis en valeur afin de permettre une meilleure lisibilité du paysage urbain (perspective sur la gare de Lyon) et des cheminements piétons entre l'ensemble immobilier A7A8, la gare et la ville.

## II. PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DE LA VILLE DE PARIS, DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DES AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE ET SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8 est soumis à évaluation environnementale puisqu'il porte sur des travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure à 40.000 m<sup>2</sup>. L'étude d'impact est une pièce de la demande de permis de construire et de la demande d'autorisation environnementale.

Dans cette étude d'impact, les Maîtres d'Ouvrages se sont engagés à prendre des mesures d'ERC (Evitement, Réduction et Compensation) en phase travaux et en phase exploitation, et à procéder à leur suivi (pour celles nécessitant un suivi dans la durée), comme présenté dans le volume 3 de l'étude d'impact (Impacts et mesures).

Le Conseil de Paris a été consulté sur le projet soumis à demande d'autorisation d'urbanisme et sur son étude d'impact, conformément à l'article L.122-1, V. du Code de l'Environnement, en tant que collectivité locale intéressée,

Par ailleurs, l'autorité environnementale du CGEDD, compétente sur cette étude d'impact, a eu à rendre son avis sur cette étude d'impact,

Enfin, la demande d'autorisation d'urbanisme et la demande d'autorisation environnementale pour ce projet ont fait l'objet d'une enquête publique unique, et la commission d'enquête a rendu un avis sur chacune de ces deux demandes.

### Avis de la Ville de Paris

Dans sa délibération n° 2019 DU 67 de juillet 2019, le Conseil de Paris a émis un avis favorable sur le dossier présentant le projet de poursuite de la rénovation du secteur Pôle Austerlitz par le réaménagement de la gare et des deux cours la desservant et la construction de l'ensemble immobilier A7A8, comprenant l'étude d'impact et la demande de permis de construire.

L'avis indique en effet que l'« étude d'impact [...] met en évidence des impacts en phase d'exploitation majoritairement positifs ou neutres sur son environnement », et que « le projet améliore l'environnement notamment sur les plans de l'accessibilité aux transports en commun, de la mise en valeur du patrimoine historique, de la végétalisation, de la production d'énergie renouvelable, de l'infiltration des eaux pluviales ».

Le Conseil de Paris relève que la Ville restera vigilante sur les points suivants en phase chantier :

- la gestion de la phase terrassements, en termes d'impacts sur la circulation, les nuisances sonores associées et la qualité de l'air, et les mesures mises en œuvre pour limiter ces impacts ;
- les mesures mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores de l'ensemble de la phase chantier.

## Avis de l'Autorité Environnementale (Ae)

La formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD) a rendu un avis délibéré le 4 décembre 2019 sur l'étude d'impact du projet.

Elle a émis sept recommandations portant sur la description des travaux, l'évolution des déplacements dans le futur tenant compte notamment de l'accroissement des trafics, la limitation des nuisances sonores, la quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation, la production et la consommation d'énergie (notamment renouvelable), le respect des objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la Ville de Paris.

Les Maîtres d'Ouvrages ont répondu aux recommandations émises dans leur Mémoire en Réponse à l'Autorité Environnementale du 7 mai 2020.

## Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête a réinterrogé les Maîtres d'ouvrages sur les points de vigilance soulevés par la Ville de Paris dans son procès-verbal de fin d'enquête du 19 août 2020. Les Maîtres d'Ouvrage se sont engagés à prendre des mesures pour limiter les nuisances liées au chantier dans leur Mémoire en Réponse à la commission d'enquête du 25 septembre 2020.

Ces mesures tiennent d'une part à la prise en compte des préconisations listées dans l'étude d'impact, le mémoire en réponse au CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement) et dans les programmes de certification des Maîtres d'Ouvrages. Elles tiennent d'autre part à la mise en place d'une démarche de chantier propre à faible nuisance intégrant notamment des mesures visant à limiter les nuisances vis-à-vis du voisinage mais également mettre en place pendant les travaux une communication/concertation efficace.

La commission d'enquête a plus largement interrogé les Maîtres d'ouvrages sur des sujets relevant de cette étude d'impact dans son procès-verbal de fin d'enquête du 19 août 2020, ainsi que sur le projet lui-même. Les Maîtres d'Ouvrages ont répondu aux questions posées dans leur Mémoire en Réponse du 25 septembre 2020.

La commission d'enquête publique, dans son rapport du 9 novembre 2020, a pris acte :

- des réponses documentées apportées par les Maîtres d'Ouvrages dans leur Mémoire en Réponse à l'Autorité Environnementale du 7 mai 2020, en soulignant que celui-ci répondait à l'ensemble des recommandations émises,
- des réponses apportées par les Maîtres d'ouvrage, réinterrogés dans son PV de synthèse du 19 août 2020, dans leur Mémoire en Réponse du 25 septembre 2020.

Dans ses conclusions portant sur la demande de permis de construire d'une part, sur la demande d'autorisation environnementale d'autre part, la commission d'enquête a relevé que :

- S'agissant d'un projet soumis à permis de construire unique
- S'agissant d'un projet soumis à évaluation environnementale
- S'agissant d'un projet soumis à autorisation environnementale
- S'agissant d'un projet soumis à enquête publique unique
- S'agissant de la démarche environnementale engagée
- S'agissant de la démarche de concertation

le projet « *semble pertinent à la commission d'enquête* », « *ambitieux dans sa réponse et les certifications environnementales demandées, équilibré dans la répartition des fonctions hébergées et les réponses architecturales, urbaines et techniques apportées, maîtrisé dans ses consommations énergétiques et respectueux de son environnement et des différentes réglementations dans le cadre qui lui a été fixé* ».

La commission d'enquête dans ses conclusions a par ailleurs indiqué que le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et que ses objectifs s'inscrivent dans les différents documents de planification nationale, régionale et locale.

Dans ses avis rendus sur la demande de permis de construire et sur la demande d'autorisation environnementale, la commission d'enquête a considéré que chacun des deux dossiers apparaissait complet et maîtrisé dans ses différents aspects et impacts, en tenant compte des différents points sur lesquels les Maîtres d'Ouvrages se sont engagés dans leur Mémoire en réponse.

En conséquence, la commission d'enquête a émis un avis favorable à l'unanimité à l'issue de l'enquête publique unique préalable à la délivrance d'un permis de construire unique portant sur le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8 et à la délivrance de l'autorisation environnementale relative à cette opération.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que les cinq maîtres d'ouvrage associés, dont SNCF Gares & Connexions, ont bien apporté les réponses aux avis formulés par la Ville de Paris, l'Ae-CGEDD et la commission d'enquête.

### III. CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET CONDITIONS DE LA POURSUITE DU PROJET PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

La déclaration de projet pour le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L. 2111-27 du code des transports et L. 126-1 du code de l'environnement.

En application de ces articles, « pour la réalisation d'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages réalisés par SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 [SNCF Gares & Connexions], et ayant fait l'objet d'une enquête publique en application de l'article L. 123-1 du code de l'environnement, la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement est prise par SNCF Réseau ou [SNCF Gares & Connexions] », afin qu'elle se prononce sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique s'est déroulée du 29 juin au 31 juillet 2020 dans les conditions définies par l'arrêté préfectoral du 26 mai 2020 portant ouverture de l'enquête. A l'issue de celle-ci, la commission d'enquête a établi un rapport décrivant son déroulement et retranscrivant l'expression du public et les réponses apportées par les cinq maîtres d'ouvrage associés.

La commission d'enquête a émis à l'unanimité, le 9 novembre 2020, des avis favorables à la délivrance du permis de construire unique et de l'autorisation environnementale.

S'agissant plus particulièrement de la demande de permis de construire unique, la commission d'enquête a assorti son avis favorable de neuf recommandations :

- recommandation 1, concernant l'augmentation des stationnements pour les cycles : la commission d'enquête recommande la poursuite des réflexions des maîtres d'ouvrage en vue de la recherche d'emplacements de stationnement vélo supplémentaires, s'ajoutant à ceux prévus au permis de construire déposé, et la mise en œuvre de l'ensemble des nouvelles places envisagées par la maîtrise d'ouvrage dans le Mémoire en Réponse, autant que possible sécurisées, dont la jauge pourrait utilement être augmentée pour répondre aux besoins croissants constatés ;

- recommandation 2, concernant l'adaptabilité du parc de stationnement véhicules à l'évolution des besoins : la commission d'enquête recommande que soit optimisée une gestion mutualisée des places et que soit étudiées toutes reconversions possible au vu de l'évolution rapide de la mobilité urbaine ;
- recommandation 3, concernant l'attribution des logements et de la résidence étudiante à destination de l'AP-HP et des formations médicales, paramédicales et de travail social : la commission d'enquête a pris note de la réservation de logements au profit de l'AP-HP et recommande l'accueil d'étudiants boursiers ou de formations médicales, paramédicales ou travailleurs sociaux ;
- recommandation 4 concernant l'ouverture au quartier des espaces de services associés aux locaux tertiaires : la commission d'enquête recommande que des espaces tertiaires, pouvant fonctionner de manière indépendante (tels que l'auditorium ou l'espace d'exposition) puissent bénéficier aux habitants ainsi qu'aux usagers de la gare et du site, y compris par une utilisation des pavillons de la Cour Muséum ;
- recommandation 5 concernant une offre commerciale diversifiée, adaptée aux publics concernés, et concertée localement : la commission d'enquête recommande de veiller à assurer une diversité de l'offre commerciale adaptée aux différents publics (riverains du 5ème et du 13ème arrondissement, voyageurs, ...) et concertée avant le lancement de la commercialisation ;
- recommandation 6 concernant la mise en œuvre des mesures nécessaires pour réduire les impacts acoustiques et vibratoires, en phase chantier comme en phase exploitation : la commission d'enquête recommande aux maîtres d'ouvrages du projet de veiller à tenir leurs engagements en phase chantier et en phase exploitation, tout en veillant à ce que les nouvelles constructions et leurs usages ne génèrent pas de nuisances pour le voisinage ;
- recommandation 7 concernant l'évaluation de la rentabilité socioéconomique : la commission d'enquête prend acte que les explications apportées par la maîtrise d'ouvrage sur l'absence d'évaluation socio-économique sont fondées en droit, et recommande que la SNCF ou les acteurs équivalents mettent en œuvre à l'avenir de manière volontaire les moyens d'une évaluation socio-économique de leurs investissements, et que ces évaluations soient fournies au public avec la méthodologie retenue pour les effectuer ;
- recommandation 8 concernant une coordination fine des travaux du projet avec l'ensemble des chantiers du secteur s'inscrivant dans une démarche d'exemplarité environnementale : la commission d'enquête recommande d'anticiper et de coordonner les différents chantiers prévus sur la même période que ceux liés à la modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'îlot A7A8 (approvisionnement, évacuation des déblais, planning, mutualisation des moyens, ...), tout particulièrement sur les impacts circulatoires et la pollution atmosphérique pendant les travaux ;
- recommandation 9 concernant la mise en place d'une communication évolutive, efficace et coordonnée pendant la période des travaux : la commission d'enquête recommande à la maîtrise d'ouvrage la mise en place d'une communication coordonnée avec les différents chantiers avoisinants auprès des riverains, usagers des transports et autorités compétentes.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront mis à disposition du public dans les conditions suivantes pendant un an à compter de la publication du rapport définitif de la commission d'enquête :

- au siège de l'enquête (Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris (Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris - Service d'utilité publique et équilibres territoriaux - Pôle urbanisme d'utilité publique) - 5, rue Leblanc - 75015 Paris);
- dans les mairies du 5ème et 13ème arrondissement.

De même, ces documents seront consultables, pendant un an, sur le site internet de la Préfecture de Paris et d'Île-de-France (<http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>)

**Considérant, l'ensemble des éléments susvisés et, au vu des résultats de l'enquête publique, que le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz présente un intérêt général.**

**DECIDE :**

**Article 1 :** Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, conformément au dossier soumis à enquête publique.

**Article 2 :** La présente déclaration de projet sera affichée à la Préfecture de Paris et d'Ile-de-France et dans les mairies du 5e et du 13e arrondissement de Paris, et publiée sur le site internet de SNCF Gares & Connexions (<http://www.gares-sncf.com>).

En outre, la déclaration de projet est publiée au Recueil des actes administratifs de la Préfecture de Paris.

Conformément à l'article R. 421-1 du code de justice administrative, la déclaration de projet est susceptible de recours pour excès de pouvoir dans un délai de deux mois à compter de sa publication devant le tribunal administratif compétent.

Fait à .....Paris..... le .....30/11/2020.....

**La Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions  
Madame Marlène Dolveck**

