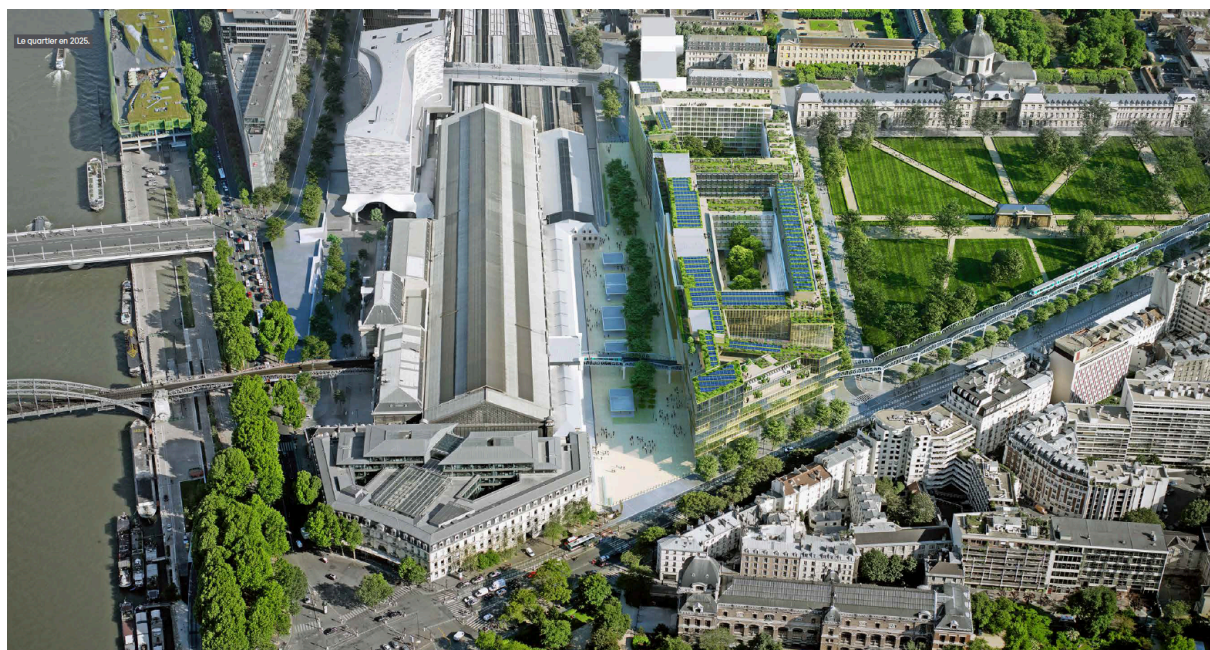


DEPARTEMENT DE PARIS

VILLE DE PARIS, 13^e ARRONDISSEMENT

**PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE
D'AUSTERLITZ ET DE CONSTRUCTION DE
L'ENSEMBLE IMMOBILIER A7A8 A PARIS, DANS LE
13^e ARRONDISSEMENT**



**Enquête publique unique
préalable à la délivrance d'un permis de construire unique
et à une demande d'autorisation environnementale au titre
de la loi sur l'eau**

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Paris, le 9 novembre 2020

Commission d'enquête :
Présidente : Marie-Claire EUSTACHE
Membres titulaires : Vincent HIBON et Yves NAUDET

Dossier N° E19000012 / 75

Le rapport d'enquête unique comprend 4 documents :

DOCUMENT 1 : RAPPORT

ANALYSE ET RESUME DE L'ENQUETE UNIQUE

CHAPITRE 1 GENERALITES
CHAPITRE 2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE
CHAPITRE 3 ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS

DOCUMENT 2 : ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**DEPOUILLEMENT EXHAUSTIF DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET
COURRIELS RECUS
PROCES-VERBAL DE SYNTHESE**

DOCUMENT 3 : CONCLUSIONS ET AVIS

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET AVIS

**CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE PERMIS DE CONSTRUIRE UNIQUE
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU**

DOCUMENT 4 : PIECES JOINTES

PIECES JOINTES DESTINEES A L'AUTORITE ORGANISATRICE

Paris, le 9 novembre 2020

DOCUMENT 2

TABLE DES MATIERES

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE D'AUSTERLITZ ET DE CONSTRUCTION DE L'ENSEMBLE IMMOBILIER A7A8 A PARIS 13E	7
DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS.....	9
PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE.....	113

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE D'AUSTERLITZ ET DE CONSTRUCTION DE L'ENSEMBLE IMMOBILIER A7A8 A PARIS 13e

Le présent document rassemble l'ensemble des annexes au rapport d'enquête publique unique en vue de la réalisation du projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7A8 dans le 13^e arrondissement de Paris, portant sur :

- **La demande de permis de construire unique de l'opération ;**
- **La demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.**

Elles concernent les pièces indispensables venant compléter le rapport (document 1), pour une compréhension exhaustive de son contenu.

Sont ainsi regroupés :

- le dépouillement exhaustif des observations, courriers et courriels déposés lors de l'enquête publique unique, avec leur ventilation selon les 6 thématiques retenues, présentées dans le rapport, dans le chapitre 3 ;
- et le procès-verbal de synthèse établi à l'issue de l'enquête.

Le mémoire en réponse de la Maîtrise d'Ouvrage est joint, dans son intégralité, dans le volume 4 « pièces jointes ». En effet, ces réponses apportées à chaque thème et sous-thème ont été systématiquement intégrées dans la partie « réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'ouvrage » dans le chapitre 3 du rapport, « examen des observations » et sont ainsi déjà consultables dans ce document 1.

Les annexes se différencient des pièces jointes qui sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête et regroupent, dans un document distinct, document 4 « pièces jointes » :

L'ordonnance de désignation de la commission d'enquête, l'arrêté préfectoral, les certificats d'affichage, les contrôles effectués, les parutions officielles dans les journaux, les mesures de publicité complémentaire, le verbatim de la réunion publique, le mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage, les courriers échangés sollicitant le report de la date de remise du présent rapport.

DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents: insertion dans l'environnement urbain, ressour ce en eau, faune/flore,	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique	du projet	Concertation/communication
1			30/06/2020						x					Anonyme La sortie des taxis sur le quai d'Austerlitz n'est pas fluide. Des bouchons se forment à l'entrée/sortie, les voitures se placent mal. Il m'en a coûté 6,50€ pour quitter le parking le samedi 27 juin dernier.
2			30/06/2020							x				Anonyme Les espaces verts ont l'air d'avoir une base béton, avec quelques arbres plantés, plutôt qu'une base verte (pelouse & co). Attention à faire de la verdure une priorité, et pas un élément de déco !!!
3			01/07/2020					x		x				Anonyme Un chauffage du nouveau bâtiment et de la gare d'Austerlitz par géothermie (énergie verte) serait le bienvenu !
4			01/07/2020					x						Anonyme Ce serait sympa de prévoir un bar rooftop sur le toit du nouveau bâtiment: il doit y avoir une super vue sur le Jardin des Plantes, la Seine, Notre-Dame, la montagne Sainte-Genevieve, Bastille...
5			02/07/2020					x		x				Anonyme Le nouveau bâtiment prévu est trop haut du côté qui longe le boulevard de l'hôpital par rapport aux bâtiments environnants et aux bâtiments présents de l'autre côté du boulevard. La structure semble trop imposante de ce côté là par rapport au quartier, qui est assez bas.
6			02/07/20					x		x				Anonyme Il serait logique que les commerces et restaurants prévus soient en lien avec le développement durable, c'est à dire écologiques, biologiques, produits locaux, à filières courtes, étant donnée la présence de la Cite du Développement Durable. Encore mieux a la place de magasins, il pourrait y avoir plutôt des services de reparitions (de vélos, cordonniers, couturier, ressourcerie) ou de revente (comme "Rejoué" pour les jouets).
	7		07/07/2020										x	Josquin Vernon Je souhaiterais assister à la réunion publique du 8 juillet mais devrais malheureusement être indisponible. Est-ce que cette réunion sera enregistrée et visible en ligne ?

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
8			07/07/2020					x	x				<p>Anonyme</p> <p>Trois observations en première lecture :</p> <p>1) Le 13ème arrondissement fait parties des arrondissements les mieux pourvus en logement sociaux. Dans la zone élargie, les HLM représentent 31,3% du parc de logement comme indiqué page 85 du dossier d'enquête publique. De plus, le dossier fait l'impasse sur l'impact que peuvent avoir ces nouveaux logements sociaux, notamment en termes d'incivilités et d'insécurité. La proximité de la faculté de médecine et de plusieurs universités et instituts (Tolbiac, Grands Moulins, INALCO, grandes écoles du 5ème arrondissement)... plaide en faveur d'une augmentation significative du nombre de logement étudiants - au moins le double - pris sur les logements sociaux.</p> <p>2) Le bâtiment "pointe" en bordure du boulevard l'hôpital doit s'inscrire dans la continuité des bâtiments préexistants situés entre le quai d'Austerlitz et la cour d'arrivée (Museum). En particulier, la hauteur de façade sur le boulevard de l'hôpital ne devrait pas dépasser R+4, quitte à progressivement rehausser le bâtiment dans sa direction longitudinale. Idéalement, sa façade devrait être en pierre, au moins partiellement, et sa silhouette ("proue") donner une identité au nouvelle ensemble A7A8. Le projet actuel est par trop "cubique", à en juger les plans.</p> <p>3) Le dossier d'enquête publique souligne à juste titre (page 106) les difficultés de circulation à l'approche de la place Valhubert (y compris pour les transports en commun), en raison notamment du nombre invraisemblable de feux placés sur cette place et sur les voies d'accès. La nouvelle voie de liaison ne permettra qu'à la marge une amélioration de la circulation (avec probablement un report des bouchons aux deux extrémités, avenue Mendes France et boulevard de l'hôpital). Bien que cela ne fasse pas stricto sensu partie du projet, il convient de simplifier considérablement la gestion de la circulation sur la place Valhubert : un rond point central minimum et quatre feux à chacun des quatre points d'arrivée sur la place (comme à un carrefour à angle droits) sans distinction particulière entre bus, taxis et autres véhicules privés.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents: insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
9			08/07/2020						x				<p><u>Seignol, 11, rue Charbonnel, 75013 PARIS</u></p> <p>Lot A7A8 : le projet prévoit 100 places de stationnement pour les vélos et 515 places pour les voitures ! Ces ratios sont ceux du passé. Il est urgent de prendre en compte (et d'accompagner) le changement en cours dans les modes de transport. Il faut donc favoriser le vélo et restreindre l'usage de la voiture. Je vous propose d'inverser ce ratio : 500 places pour les vélos, une centaine pour les voitures.</p> <p>Les stationnements vélo dans les deux cours de la gare sont également sous-dimensionnés : une 100aine de chaque côté, ce n'est pas à l'échelle d'un pôle de transport multimodal. Il faut pouvoir venir à la gare en vélo, y laisser son vélo dans des emplacements sécurisés et surveillés pendant toute la durée de son voyage (la journée, plusieurs jours...)</p> <p>Des ateliers / station de gonflage / petites réparation pour les vélos sont également nécessaires.</p> <p>La gare elle-même doit être pensée de façon à ce que les trains soient accessibles aux vélos (pour accéder facilement aux trop rares places que la SNCF accorde aux vélos) : portillons élargis, plans inclinés plutôt qu'escaliers, etc.</p> <p>Tous les aménagements pensés pour les vélos doivent également prendre en compte les nouveaux vélos et les nouveaux usages : triporteurs, vélo-cargos, remorques utilitaires ou pour transporter les enfants (longueur et largeur du vélo augmentées)</p> <p>L'accès à la gare via le boulevard de l'Hôpital et la place Valhubert doivent être repensés afin de privilégier les transports en commun et les circulations douces. Actuellement, c'est chaotique, dangereux pour les</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	3 Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
10			08/07/2020						x					<p>Anonyme Mon observation concerne les accès à la gare et la circulation aux abords.</p> <p>Le carrefour "place Valhubert" est extrêmement dangereux pour tou.tes. Les pavés rendent difficile la mobilité (vélo notamment). La voie bus/vélo est une vraie galère, c'est du chacun.e pour soi. Les taxis (comme à gare de Lyon) prennent toute la place. Il faut repenser le carrefour et les avenues adjacentes pour apaiser la circulation. Donner la priorité aux transports en commun, piétons et mobilités douces.</p> <p>Par ailleurs il est difficile de rejoindre (ou d'en sortir) la rue Buffon pour rejoindre (ou venant) le pont, le bd de l'Hôpital ou encore le quai d'Austerlitz.</p> <p>Un espace de service pour les vélos seraient vraiment plus que bienvenu et aurait toute sa place dans une</p>
11			08/07/2020						x					<p>Lucie LESVENAN, 81 boulevard de Brandebourg, 94200 IVRY-SUR-SEINE Dans le cadre du réaménagement de la gare d'Austerlitz, je découvre qu'il n'est prévu que 55 places Veligo et 200 places pour les vélos. C'est très peu en soit, notamment au regard de l'explosion du mode de transport vélo dans la ville. Le compteur placé en face de la gare peut vous donner une idée de la fréquentation sur l'axe. Il est aussi indispensable d'avoir des places vélos pour encourager l'inter-modalité train+vélo.</p>
12			08/07/2020						x					<p>ABEL SCHUMANN, 9 Rue du Docteur Paul Brousse , 75017 PARIS Il n'y a pas suffisamment de place de stationnement sécurisé pour les vélos.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
13			08/07/2020		X			X	X	X			<p>Anonyme</p> <p>Je suis extrêmement défavorable au projet décrit dans le dossier d'enquête. C'est un projet démesuré : trop haut, trop long... cette construction est disproportionnée. Le bâtiment A7A8 s'élève jusqu'au niveau R+8. Il possède aussi 5 niveaux de sous-sol. Ce gigantisme permet difficilement de mesurer la longueur des façades (surtout en lisant les plans sur ordinateur). En page 67 de la notice architecturale (pièce C), on annonce 300 m de longueur dans la cour muséum...Est-ce le bon chiffre ? C'est énorme ! Qu'en est-il de la façade côté rue ? Et de la hauteur ? La mixité urbaine promue par le projet n'est qu'une mixité de façade : Le projet porte sur 128 462 m². D'après les documents de communication il s'agit de « réunir toutes les fonctions de la ville ». Pourtant si on regarde le CERFA (pièce C1) on constate de grandes disparités en termes de surfaces créées. Les bureaux (52 000 m²) représentent 53 % de la surface créée, le commerce (21 281 m²) 22 % et les habitations 11 %.</p> <p>A-t-on vraiment autant besoin de bureaux dans le cœur de Paris où les gens n'arrivent pas à se loger à des loyers décents ? Ces bureaux ont un occupant désigné (l'agence française de développement) mais quel est le taux de bureaux vacants à Paris ? Avec la progression du télétravail, est-ce raisonnable de développer encore et encore les surfaces de bureaux à Paris ? Est-ce la ville que nous souhaitons, avec un immense centre des affaires et une population reléguée en grande banlieue ? Les logements ne forment que 9 % de la surface totale du projet (11 % de la surface créée). Pourtant le personnel soignant de l'hôpital voisin a aussi besoin de logement (voir l'article : https://www.libération.fr/france/2019/11/13/clara-30-ans-infirmiere-et-sans-domicile_1763235) A-t-on besoin de 21 000 m² de commerce alors que le centre commercial Italie 2, qui connaît des difficultés et qui est en cours d'agrandissement, est à 15 minutes à pied et à 2 stations de métro ? A-t-on besoin de 4 niveaux de stationnement alors qu'on essaie de réduire la place de la voiture en ville ? Pour rappel : parc de stationnement public de 515 places + parc privé de 198 places soit 713 places : cela va plaire aux habitants du quartier ! Faut-il aussi rappeler les encombrements si fréquents du boulevard de l'hôpital qui engendrent moult nuisances ?</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>par une spéculation financière : comment tirer davantage de ressources de ces réserves foncières... En créant des commerces et des bureaux qui pourront (éventuellement) assurer le succès financier de l'opération ! Où partent les occupants des locaux SNCF qui ont été détruits ? Certains ne sont-ils pas relégués aussi en banlieue ?</p> <p>C'est un projet qui pose des problèmes d'insertion paysagère et architecturale</p> <p>Le projet prend place dans un site avec des enjeux patrimoniaux certains, cerné par le jardin des plantes, la gare d'Austerlitz et l'hôpital de la Pitié Salpêtrière. Le rapport du projet avec ces lieux remarquables n'est pas étudié de façon pertinente. Le bâtiment, trop massif, vient perturber la lecture du paysage urbain et n'apporte rien de pertinent à sa composition.</p> <p>Pourquoi n'a-t-il pas été envisagé de faire plusieurs bâtiments plutôt que cette « barre » ?</p> <p>Les architectes ont prévu des ruptures dans la façade pour éviter l'aspect monolithique mais ils parviennent difficilement à l'empêcher. Les coupes permettent de voir que le bâtiment est nettement plus haut que la gare et va « l'écraser ». Dans la notice architecturale, il est dit que « la cour Muséum crée la liaison entre la gare, les commerces d'immeubles et le quartier du Jardin des plantes. [...] Place conviviale, populaire et confortable. Ce sera un lieu iconique, de rencontre vers où les convergent les usagers du site. [...] L'îlot A7/A8 liaisonne les commerces au niveau rue avec la cour muséum, la gare [...] lieu unique hybride à ciel ouvert, dans le prolongement du jardin des plantes. On crée un nouveau lieu de vie autour d'un jardin destiné aux résidents, employés et visiteurs ».</p> <p>Ce langage promotionnel ne trompe personne ! Vu les plans, on peut douter de la qualité de ce « jardin » noyé dans l'ombre de cet immense barre.</p> <p>Enfin, les documents indiquent que le projet est une ouverture pour la ZAC Paris Rive Gauche, pourtant, du fait des voies ferrées, pour un habitant de la ZAC, c'est bien compliqué de venir jusque-là sans prendre le bus ou le métro.</p> <p>Un projet qui ne participe pas à la préservation de l'environnement : encore un exemple de greenwashing ! On veut nous faire croire que la présence d'une ferme photovoltaïque, l'usage des leds et de smart grid (etc) garantit la durabilité du projet.</p> <p>Pourtant, ce projet démesuré n'est pas sobre. Ce n'est pas parce qu'on fait des toitures végétalisées que le bilan de l'opération est bon, notamment en terme de bilan carbone.</p> <p>Quid des déchets et de l'approvisionnement en matériaux de construction ? La Seine et les rails, tous proches sont-ils utilisés ?</p> <p>En conclusion, je souhaite que cette enquête publique se traduise par un avis défavorable de la commission d'enquête afin qu'un autre projet, plus modeste et davantage tourné vers les habitants, puisse</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
14			08/07/2020						x					<p>DUTERQUE, 50 rue de Sainte Geneviève, 91240 SAINT MICHEL SUR ORGE</p> <p>IL serait important de mettre plus de moyen de transport pour rentrer de Paris Austerlitz en banlieue. Les transports sont trop peu fréquents surtout la nuit. attendre 1h30 entre chaque bus pour faire un parcours très long de 2 h pour aller jusque Saint Michel sur orge est compliqué.</p> <p>Merci de tenir compte de cette avis.</p>
	15		09/07/2020		x					x				<p>Michèle DARMON 10 Place Pinel, 75013 Paris</p> <p>J'écris ce mail pour manifester mon opposition au projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz qui prévoit de construire un ensemble immobilier beaucoup plus haut que celui existant. ceci contribue à perturber les flux d'air dans la zone et donc réduit l'aération naturelle permettant de rafraichir l'atmosphère en période chaude. De plus, en ces temps de recherche d'aménagement respectueux de l'environnement, il serait plus raisonnable d'étendre les surfaces végétales au niveau du sol et de ne pas donner de permis de construire de nouveaux immeubles de plus de 4 étages</p>
16			09/07/2020						x	x				<p>GODEAUX, 75013 PARIS</p> <p>Cette gare a effectivement besoin d'être reconfigurée pour se tourner vers l'avenir. Je souhaite apporter une suggestion concernant l'utilisation des toits des bâtiments. Non seulement il serait souhaitable de créer des jardins potager pour produire localement, mais il serait bien également de prévoir une ou plusieurs zone d'atterrissage de drones pour livrer des produits venants de Rungis par exemple, ou des drones taxi qui pourront emmener des passagers vers Orly ou Roissy en multimodale. Ces drones électriques et sûrs pourront retirer un nombre significatif de camions ou voitures de la circulation et donc éviter le CO2.</p> <p>Des solutions techniques existent déjà. La réglementation est en cours d'écriture et devrait être publiée dans quelques mois. C'est dommage qu'un tel nouveau bâtiment ne l'intègre pas. Je peux vous accompagner pour trouver les bonnes solutions techniques</p>
	17		09/07/2020							x				<p>Anonyme</p> <p>je trouve regrettable que le projet architecturale masque complètement la vue sur l'Institut de formation de la Pitié Salpêtrière et dépasse largement la hauteur de la plupart des bâtiments détruits.</p>
18			10/07/2020						x					<p>Anonyme</p> <p>Il serait parfaitement démagogique de donner une place trop importante au vélo aux alentours d'une gare. Les voyageurs "grandes lignes" ne viennent pas prendre le train en vélo que je sache. Il faut arrêter de promouvoir le "tout écolo" dans une approche idéologique de la ville. Un équilibre doit être trouvé entre piétons, deux roues, voitures et taxis, l'important étant la fluidité et la sécurité des déplacements de chacun.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
	21		12/07/2020	X				x		x			x	<p>Mme Girard, 75005 PARIS</p> <p>Je suis passé par hasard dans votre espace public le 7 juillet, curieuse de voir la teneur de votre projet. Je suis atterrée par ce que j'ai découvert!</p> <p>D.abord les dates de votre enquête publique, du 29 juin au 31 juillet: le choix de ces dates est prometteur, période de sortie du confinement bien pénible pour les parisiens, et départ en vacances. Donc peu de chances de trouver un public qui s'intéresse à ce projet, et donc peu d'avis contraires.</p> <p>> Et pourtant, ce projet qui est dans les cartons depuis fort longtemps, 20 ans, ne correspond en rien aux besoins nouveaux, et à la réflexion que nous avons sur la façon de vivre et donc de construire:</p> <p>> Projet immobilier trop dense, et hauteur des immeubles démesurée comme les derniers construits dans rue de France voisine (par exemple l'hideux immeuble du Monde)!! On ne voit plus le ciel. !!!</p> <p>> Centre commercial inutile, alors que beaucoup de magasins ferment dans le quartier.</p> <p>> Une invention à l'intérieur d'un « satellite suspendu » pour faire moderne, alors qu'il faut des constructions simples solides et faciles à entretenir.</p> <p>> Les espaces verts très réduits et des projets de jardins sur les terrasses qui sont des catastrophes écologiques: il faut de vrais arbres, dans la terre, en nombre suffisant pour créer des endroits qui gardent la fraîcheur, pour anticiper les canicules.</p> <p>> Et de plus, concernant les espaces verts, sur les dessins, la future ZAC semble s'attribuer des jardins existants: petit square Marie Curie proche de l'entrée de la Salpêtrière, et une partie du jardin de la Salpêtrière, qui ne sont pas des créations, mais existent depuis bien longtemps...</p> <p>> Ce projet n'a aucun sens et est en contradiction avec toutes les belles promesses faites pendant la campagne électorale: espace public doux, et aéré, moins de bétonnage, importance et création de nouveaux espaces verts.</p> <p>> Va-t-on laisser passer l'occasion de faire de cette zone non encore construite, un exemple de modération, de douceur et de beauté, qui compléterait le charme du jardin de Plantes coincé dans un milieu déjà très agressif (a cause de la monstrueuse circulation du carrefour d.Austerlitz).</p> <p>> Paris aurait besoin, d'une pose dans ces projets d'une autre époque : Gare du Nord , d'autres Zac...</p> <p>Plusieurs villes ont eu ce courage , Lyon par exemple où ont été créé des espaces clairs, aérés, où il fait bon se promener, où la qualité de vie l'emporte sur la recherche du profit dans le moindre m2.</p> <p>> Je vous remercie de me lire. Je suis bien triste et aussi bien démunie devant cette attaque encore violente de notre quartier, où le bien être des habitants est toujours oublié.</p> <p>> Il faudrait obtenir, dans l'immédiat, une modification des dates de l'enquête publique, que les habitants est le loisir de venir dire leur souhait dans la future urbanisation. C'est donc ma première demande</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement ur bain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
22			13/07/2020	X				x		x			<p>JUSTUM, 74 Rue DUNOIS, 75013 PARIS</p> <p>---- 52146 m2 de bureaux</p> <p>-----141 logements</p> <p>----- 81 résidences étudiantes</p> <p>Je vous engage vivement à passer Rue Mendes France voisine le we et à la période d'été , c'est un quartier complètement mort puisque même les " cantines " et les quelques commerces de bouche (très peu) ferment puisqu'ils ne travaillent qu'avec les bureaux !!!!</p> <p>Depuis le covid et le travail chez soi on peut dire que cette situation est permanente ET VOUS VOULEZ REPRODUIRE LA MÊME CHOSE à 2 pas !!!!!!!!!!!!!!!!</p> <p>Vos projets sont complètement dépassés après ce que nous venons de vivre</p> <p>----- Les bureaux sont vides et il manque de logements ,</p> <p>----- Un besoin urgent de verdure et d'arbres pour faire baisser la température en ville .</p>

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
26			14/07/2020					x		x				AQUABA ANNICK, 2 rue Duchefdelaville, 75013 PARIS Pourquoi faire autant de bureaux dans ce quartier, où tous les nouveaux immeubles sont déjà des bureaux. Nous avons appris, avec la crise sanitaire, que beaucoup d'entreprises vont privilégier de plus en plus le télétravail. Il faudrait plus d'espaces verts, afin de limiter le réchauffement dû à la bétonisation ! Il faut également penser aux habitants avant de penser uniquement aux profits ! A l'heure actuelle, de plus en plus de bureaux, et de moins en moins d'habitants ! Si vous voulez que les employés des hôpitaux et de tous les services publics, puissent vivre dans de bonnes conditions, il faut créer des habitats à côté de leurs lieux de travail. Cela fera revivre certains quartiers, certains commerces de proximité, et c'est tout ça qui parviendra à faire de Paris une ville où il fait bon vivre. Espaces verts, habitations à loyers modérés et petits commerces,
27			15/07/2020		x			x	x	x				RENARD-CASEVITZ F.-M, 50 Boulevard de l'Hôpital, 75013 PARIS beaucoup moins de bureaux et beaucoup plus de logements avec peut être un peu plus de places parking privées pour voitures. Bâtiment pourrait-il être à auto suffisance énergétique?

						1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
	28		16/07/2020				x	x	x			<p>GREGORY benoit</p> <p>Je viens de lire attentivement le projet pour la gare d'Austerlitz.</p> <p>Le projet semble top sur le papier comme toujours Mais voici mes propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Tout faire pour fluidifier les traffic entre les quais. A ce jour les couloirs sont longs et affreux entre RER C et ligne 10 par exemple. . Il ne faut surtout pas que TOUS les voyageurs repassent par le hall central car cela allongera les délais de correspondance ! . Les commerces doivent être le long de larges couloirs souterrains. . Evitant à tout prix les escaliers qui ralentissent le traffic. . Le projet semble encore très minéral et pas assez végétal en intérieur comme extérieur. . Il faut surtout fluidifier les accès à la gare, avec un immense parking à vélo, des stations velib à toutes les sorties et des espaces trottinettes. . Les taxis occupent tout l'espace du parvis en laissant leur moteur allumé inutilement et pollue l'air ambiant ! ?? que de places perdus pour les mobilités douces ???? . Les quais et gares des RER C et ligne 10 sont vraiment à améliorer, la palme aux quais des RER tres sombres et peu entretenus malheureusement... . Ne surtout pas copier le modèle de la gare du Nord qui deviendra un centre commercial géant avant d'être une gare, un comble ! <p>Prêt à en discuter avec vous de vive voix si besoin car la SNCF nous doit un bien meilleur accueil en gare. La gare de Juvisy est toujours aussi peu accueillante et sous dimensionnée malgré les travaux en cours depuis des années. Pire des couloirs sont moins larges désormais le comble !</p>
	29		17/07/2020	x			x					<p>BLUMENFELD, 110 rue du Château , 75014 PARIS</p> <p>Non à la construction de bureaux supplémentaires, et à la Tour Triangle, à l'heure où on étouffe dans un Paris qui perd 12000 habitants par an.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	3 Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
30			19/07/2020	X				X	X	X				<p>Sylvain HAUPERT, 75005 PARIS</p> <p>C'est une bouteille à la mer, un cri de désespoir, la rage d'un citoyen ordinaire face à l'aveuglement collectif. Je n'ai aucun espoir de voir le projet radicalement modifié (surtout quand tout a déjà été acté !!!), ni même à la marge, même après la crise sanitaire que nous venons de subir, la crise économique que nous subissons déjà et la crise écologique qui nous frappe de plein fouet depuis quelques années.</p> <p>J'habite au 34 bd de l'Hôpital et je ne suis pas favorable dans sa forme actuelle au projet associé à la rénovation de la gare d'Austerlitz pour plusieurs raisons qui me semblent tout à fait légitime:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pourquoi construire de nouveaux m2 de bureaux ? Le quartier est déjà largement pourvu en bureaux dont les constructions sont très récentes (cf avenue Mendes France). Le ratio bureaux/logements est largement en faveur des bureaux qui plus est dans un quartier dominé par l'hôpital Pitié-Salpêtrière, par la gare d'Austerlitz et par les bâtiments du MNHN. Ne serait-il pas plutôt judicieux de créer des logements, pour les soignants et pour les étudiants (Jussieu est en face) afin de créer un îlot de vie et de création plutôt qu'un quartier abandonné, sans vie le soir et le week-end. 2. Tirer les enseignements de la crise du COVID19. L'avenir est au télétravail et à la déconcentration de Paris et des lieux de travail pour éviter la surcharge des transports privés et en commun, en particulier vers la capitale. D'autre part, le modèle basé sur les centres commerciaux est dépassé et voué à disparaître pour des raisons sanitaires (promiscuité), économique (la vente en ligne des produits manufacturés va devenir la norme) et écologique (au pire décroissance, au mieux, consommation de produits et services non delocalisables (réparation de vélos et des matériels électroniques, recyclerie, ressource, fablab, restauration collective, locaux associatifs, conciergerie...) ou en circuit court (vente directe, supermarchés coopératifs (comme la Louve dans le 18ème...)). Notons que l'offre n'est pas nulle puisqu'il existe déjà le centre Italie 2 à 5 min de métro. 3. Lutter contre les canicules. Le bétonnage ne lutte pas contre les canicules. Il est nécessaire de créer des îlots de fraîcheurs avec des arbres plantés en pleine terre, et un sol poreux pouvant absorber les pluies pour mieux évaporer et transpirer lors des canicules. Il est aussi nécessaire de repenser les flux d'air frais comme climatisation naturelle. C'est quelque chose de tout à fait envisageable grâce à la fraîcheur de la Seine au pied de la gare. Les bâtiments en verre ne refroidissent pas l'atmosphère, au contraire. S'il vous plaît, remplacer les façades en verre par des façades végétalisées et/ou poreuses qui puissent générer des micro-flux d'air frais, tout en captant le CO2 4. Lutter contre l'érosion de la biodiversité. Il est nécessaire de laisser des zones naturelles qui puissent prospérer sans interventionnisme de la part de l'homme afin que des îlots de biodiversité puissent attirer une faune et une flore diverses et locales. L'humain a besoin de se reconnecter à la nature. Les parisiens ont

Observation portée sur le registre électronique	1	2	3	4	5	6
Observation portée sur l'adresse électronique						
Pétition						
Date						
Pour le projet						
Contre le projet						
Association						
Institutionnels						
Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8						
Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations... Coût, impact socio-économique du projet						
Concertation/communication						
Observation/courriel/pétition						<p>5. Résilience et alimentation des parisiens. Plutôt que de construire des bureaux, des parkings et un hôtel de luxe, plutôt prévenir les futures pénuries alimentaires et problème de distribution de nourriture au centre de la capitale en soutenant l'agriculture urbaine comme cela se fait déjà dans d'autres grandes métropoles. Les parisiens ne pourront pas se nourrir de la moquette des bureaux, fusse t elle bio ! Peut être envisager une halle aux légumes car cela manque cruellement dans le quartier.</p> <p>6. Lutter contre la surconsommation. Alors que nous allons droit à la catastrophe climatique si nous ne changeons pas notre rapport à la vie, il est plus que nécessaire d'aller vers plus de sobriété et de simplicité. Quand nous aurons chaud et faim, que la crise économique sera permanente, qui prendra encore plaisir à flâner dans des centres commerciaux obscènes, degueulant de produits manufacturés à l'autre bout du monde au mépris de la population locale, générant des montagnes de déchets et de pollutions.</p> <p>7. Quid des mobilités douces. Construire des parkings pour qui et pour quoi ? La voiture est vouée à disparaître (sauf pour les très riche ?), de gré ou de force car dans un monde fini, il n'est pas de croissance infinie, ni de ressources infinies. La voiture individuelle, fusse t elle électrique, n'a pas d'avenir. C'est une réalité physique, que tout ingénieur est capable de comprendre. Degoudrons au maximum les boulevards pour mettre à nue la terre et libérons la flore pour qu'elle puisse nous aider à lutter contre les canicules et l'érosion de la biodiversité.</p> <p>8. Quid de la consommation d'énergie ? Les nouvelles constructions devraient au mieux être neutre en carbone, zéro impact sur la biodiversité et neutre en consommation d'eau (depuis leur construction (béton, engins de chantier...) jusqu'à leur utilisation (clim, chauffage, électricité, consommation en eau...)). Avez vous pensez à la géothermie, aux matériaux biosourcés, à la valorisation des déchets, au compostage des déchets organiques, au recyclage de l'eau, à l'installation d'une ferme solaire, au développement de l'agriculture urbaine, à la climatisation grâce à l'eau froide de la Seine...</p> <p>9. Quid de la pollution sonore ? Les surfaces planes (sol, mur) réfléchissent les bruits, en particulier les bruits basses fréquences générés par l'activité humaine. Sauf erreur de ma part, aucune mesure n'est évoquée pour lutter contre la pollution sonore (générée par le bâtiment ou bien par le métro, les trains ou les véhicules terrestres (moto, voitures, bus...)). C'est une priorité quand on sait l'impact des nuisances sonores sur la santé humaine, mais aussi sur celle de la faune.</p> <p>Les défis auxquels nous allons faire face dans les prochaines années nécessitent de revoir en profondeur notre façon de vivre en ville (mobilité douce, alimentation locale, télétravail, logement économe, démocratie participative...) et pour cela, évitons de tomber dans la facilité en réutilisant les bonnes vieilles recettes "urbanistiques" saupoudrées de vert et recherchons collectivement les meilleurs moyens pour que notre</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, extérieurs)	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
31			20/07/2020						x				<p><u>Denis MONCORGÉ, 29 rue Poliveau, 75005 PARIS</u> Stationnement vélo public</p> <p>L'offre de stationnement public vélo prévoit 408 places vélos, dont 52 places vélos sécurisées dans un kiosque Véligo. Ce dispositif est complété par une station Vélib' de 55 places.</p> <p>Ce nombre de places de stationnement vélo, et en particulier le nombre de places sécurisées, est ridiculement inadapté s'agissant d'une gare accueillant 21 millions de voyageurs par an.</p> <p>De plus, le projet ignore les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités sur le stationnement sécurisé des vélos en gare, ce qui est inadmissible.</p> <p>Dans le même temps, le projet prévoit un parking public voitures d'une capacité d'environ 589 places pour les usagers de la gare. La capacité du parking ne semble pas cohérente avec l'emplacement de la gare et sa desserte par les transports en commun. Il n'y a pas de justification au fait d'inciter un tel nombre d'usagers à se rendre en voiture individuelle à la gare.</p> <p>Il est nécessaire de transformer 200 places voitures (sur les 589 places prévues par le projet) en stationnement sécurisé vélo, permettant la création d'un parking vélo sécurisé de 1000 places. Cela est cohérent avec le flux de voyageurs et avec la part modale du vélo.</p> <p>Mille places sécurisées correspondent à ce que 3% des voyageurs entrant en gare (sur une base de 30 000 voyageurs entrants par jour) aient besoin d'un stationnement vélo sécurisé. C'est cohérent avec la part modale du vélo dans les déplacements à Paris (5%). Un tel parking vélo sécurisé permettrait de développer une réelle intermodalité train-vélo, tant pour les Parisiens prenant le train que pour les usagers de banlieue</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
32			21/07/2020		X			X	X	X			X
<p><u>CONTASSOT YVES, 18 rue de la Glacière, 75013 PARIS</u></p> <p>Observations sur le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier 7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement, Pièce jointe:</p> <p>Enquête publique sur le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier 7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement,</p> <p>Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier 7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement, s'inscrit dans une vision quelque peu décalée par rapport à la situation actuelle.</p> <p>Il faut d'abord rappeler que la SNCF a affirmé pendant des années vouloir soulager le trafic de la Gare de Lyon, notamment des TGV, en dérivant une partie des trains vers la Gare d'Austerlitz. Pour ce faire elle a exigé (et obtenu) que soit réservée une emprise sur la petite ceinture ferroviaire. Lors de l'aménagement du quartier à l'extrémité de l'Avenue de France, elle a de même imposé une trémie au milieu d'immeubles avec comme objectif d'y faire circuler des TGV.</p> <p>Or il apparaît (une fois de plus) que les projets ferroviaires de la SNCF ne se réalisent pas.</p> <p>Faut-il rappeler qu'à la fin des années 1990 la SNCF s'engageait à faire circuler des trains de voyageurs et de fret sur la petite ceinture ferroviaire ? A ce titre elle a contraint la ville de Paris à la reconstruction de ponts (notamment Porte d'Ivry) pour un coût non négligeable, pour décider il y a peu d'abandonner toute idée d'utilisation de cette emprise à des fins ferroviaires.</p> <p>Or le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz semble de nouveau s'inscrire dans cette même vision antérieure tout à la fois d'infrastructure et de densification.</p> <p>A l'issue de la première vague de la pandémie du COVID-19, un consensus se fait sur la corrélation entre densité et propagation du virus.</p> <p>Faut-il donc poursuivre l'hyper densification de Paris ?</p> <p>Si la modernisation de la partie intérieure de la Gare peut s'entendre, la construction des commerces et d'un hôtel ne répond pas aux enjeux actuels et futurs. Cela est contradictoire avec le respect de l'Accord de Paris car toute artificialisation supplémentaire, voire simplement maintenue, des sols, se traduit par un accroissement des îlots de chaleur.</p> <p>Le bon sens et la prise en considération des enjeux climatiques devraient conduire à augmenter au maximum les espaces verts et la pleine terre et non à construire.</p> <p>La réalisation de 89 000 m2 de surface de plancher dont seulement 11 562 m2 pour les logements montre bien qu'il s'agit d'une opération financière plus que d'une vision urbaine ambitieuse et moderne s'inscrivant dans la prise en considération des enjeux climatiques et sociaux.</p>													

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>climatique du tourisme de masse.</p> <p>Par ailleurs l'enquête publique qui est en cours s'inscrit dans une temporalité qui interroge. La quasi-totalité des démolitions est déjà effectuée, ce qui montre que l'enquête n'aura pas d'incidence sur le projet quel que soit l'avis rendu.</p> <p>A cet égard il est étonnant que l'engagement de conserver une partie des anciennes écuries au titre du patrimoine n'ait pas été suivi d'effet alors qu'il était prévu qu'elle puisse servir dans le projet d'extension de l'espace vert.</p> <p>De même il n'est pas précisé dans quelle mesure l'aile Museum sera restaurée en revenant aux volumes d'origine, malencontreusement abîmés par des travaux de cloisonnement.</p> <p>Que dire enfin du Zeppelin dont la forme et les matériaux vont gâcher la volumétrie de la grande halle et cela à des fins purement commerciales.</p> <p>Au final le patrimoine de la gare devrait être mieux pris en considération.</p> <p>Au plan environnemental, on peut s'étonner du projet de créer 589 emplacements de parking (publics et privés) dont aucun pour les logements mais un nombre conséquent pour les bureaux. Cela revient à privilégier les déplacements pendulaires en voiture pour les utilisateurs des bureaux malgré une desserte importante via les transports en commun, tandis que les résidents qui auront une voiture personnelle seront contraints d'utiliser l'espace public avec le stationnement résidentiel pour se garer. Cela ne semble en rien cohérent avec la volonté de réduire l'espace public réservé à la voiture.</p> <p>De même est-il précisé que pour l'îlot A7A8a les menuiseries seront en aluminium, matériau hautement consommateur d'énergie pour sa fabrication. Rien ne justifie un tel choix alors que des menuiseries bois (certifiées) sont totalement disponibles sur le marché.</p> <p>Le projet prévoit également la climatisation d'une partie des locaux. Ceci pourrait être évité avec une prise en compte du confort d'été dès la conception et la réalisation de ces locaux. Si l'effort consenti pour la réduction des besoins de chauffage est annulé par une surconsommation estivale liée à la climatisation, le bilan global ne sera pas optimisé.</p> <p>Il convient également de noter l'absence d'objectifs précis en matière de consommation énergétique pour les bureaux et commerces. L'affirmation de labels ne garantit en rien le niveau de consommation réelle ex-post. Il est donc indispensable qu'un engagement de respecter les objectifs du plan climat de Paris figure dans le projet et soit tenu.</p> <p>Enfin le projet ne prévoit en aucune manière l'utilisation de l'eau non potable alors que le développement</p>

Observation portée sur le registre électronique		Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
Observation portée sur l'adresse électronique							Pétition	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet
	33	21/07/2020						x				<p>Madame DIOT Monique</p> <p>J'ai devant moi la plaquette d'information concernant le projet "gare d'Austerlitz et ensemble immobilier A7A8" que j'ai lu attentivement . Je ne réagis qu'à la partie concernant la gare d'Austerlitz dont je suis une utilisatrice régulière.</p> <p>P15 concernant la dépose minute située en 3 , près du square Marie Curie . Même si l'échelle du plan n'est pas indiquée , il semble évident que le trajet jusqu'aux quais ou à la grande verrière est assez long . Il est *INDISPENSABLE de mettre en permanence des chariots à bagage *et de favoriser le cheminement des valises à roulettes , trolleys , etc par un revêtement non granuleux (éviter les pavés !)</p> <p>p17 J'ai beau scruter le plan en tous sens , lire le descriptif , il n'apparaît nulle part *une liaison par ascenseur entre la gare ferroviaire et la ligne 5. *Un escalator à la montée ne permet pas à des personnes en fauteuil , à des poussettes de circuler dans des conditions optimales . N'existe-t-il pas en France d'obligation à l'accessibilité des personnes handicapées ? Si je prends l'exemple de l'Autriche , toutes les stations de métro de Vienne ont un ascenseur en fonctionnement . Pourquoi en installer un sur la desserte du RER C et pas sur les accès métro? Economies de bout de chandelle ? Merci d'étudier ces questions . actuellement , les conditions d'accès de la ligne 5 à la gare sont pires qu'à</p>
	34	23/07/2020		x			x		x			<p>VEYSSIE, 8 rue de Poissy, 75005 PARIS</p> <p>Je partage totalement les observations et critiques de Sylvain (30)</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
	35		26/07/2020						x				x	<p>Mme Girard Jeannine 39 rue Buffon 75005 PARIS</p> <p>Mme La présidente de la commission d'enquête publique du projet Gare d.Austerlitz,</p> <p>Sur le conseil de la Mairie de Paris, je viens vous demander au nom des habitants du quartier Austerlitz, le recul de la date de fermeture de cette enquête publique à la fin septembre. En effet, après un confinement très éprouvant et donc leur besoin d.ailleurs, nous craignons que peu de parisiens donnent leur avis en ce mois de juillet, malgré l.importance capitale de ce projet pour la vie future de notre quartier.</p> <p>Ce projet, d.un autre temps, contredit toutes les ambitions annoncées pendant la campagne électorale récente. Il mériterait d.être repensé pour être à la hauteur des promesses d.espace, de lumière, de nature, de fraîcheur, dont nous manquons cruellement, et qui pourrait être en continuité avec le jardin des plantes voisin.</p> <p>Je vous remercie par avance de l.attention que vous prêterez à ma demande.</p> <p>Ce quartier pourtant central de Paris, déjà très pénalisé par la circulation démentielle du Carrefour</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
36			26/07/2020			x			x				<p>FRÉMEAUX ALEXIS, 20 rue du Champ de l'Alouette, 75013 PARIS</p> <p>Observations et propositions des associations Mieux se Déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle à l'enquête publique sur le Projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement.</p> <p>1. Stationnement vé'lo</p> <p>i. Stationnement vé'lo public</p> <p>L'offre de stationnement public vé'lo pré'voit 408 places vé'los, dont 52 places vé'los se'curise's dans un kiosque Vé'ligo. Ce dispositif est complé'té par une station Vé'lib de 55 places.</p> <p>Mieux se De'placer à Bicyclette 13e et Paris en Selle alertent la commission d'enque'te sur le caractè're totalement inadapte' du nombre de stationnements vé'los notamment se'curise's pour une gare accueillant 21 millions de voyageurs par an. De plus, ce projet mé'connait les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 de'cembre 2019 d'orientation des mobilite's sur le stationnement se'curise' des vé'los en gare.</p> <p>A` titre de comparaison, le Vé'loParc se'curise' de la gare de Strasbourg compte 760 places pour un trafic voyageur lé'gè'rement infé'rieur à` celui de la gare d'Austerlitz. La part modale du vé'lo dans les de'placements parisiens augmentant re'gulie'rement, le besoin d'un stationnement se'curise' en gare est de plus en plus important. Les 52 places Vé'ligo repre'sentent moins de 0,1% des voyageurs quotidiens de la gare. Le nombre actuel de stationnements se'curise's pré'vus mé'connai't les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 de'cembre 2019 d'orientation des mobilite's.</p> <p>Dans le me^me temps, le projet pré'voit un parking public pour les voitures d'une capacite' d'environ 589 places pour les usagers de la gare. La capacite' du parking ne semble pas cohe'rente avec l'emplacement de la gare et sa desserte par les transports en commun, ce qui ne justifie pas de se rendre en voiture individuelle à` la gare.</p> <p>Nous pré'conisons la transformation de 200 places de stationnement voitures (sur les 589 places pré'vues par le projet) en stationnement se'curise' vé'lo permettant la cre'ation d'un parking vé'lo se'curise' de 1000 places cohe'rent avec le flux de voyageurs et la part modale du vé'lo (1000 places se'curise'es correspondent à` ce que 3% des voyageurs entrant en gare (sur une base de 30 000 voyageurs entrant par jour) aient besoin d'un stationnement vé'lo se'curise', ce qui est cohe'rent avec la part modale du vé'lo dans les de'placements à` Paris (5%). Un tel parking vé'lo se'curise' permettrait de de'velopper une re'elle intermodalite' train-ve'lo tant pour les Parisiens prenant le train que pour les usagers de banlieue souhaitant poursuivre à` vé'lo leur trajet.</p> <p>ii. Stationnement vé'lo privé'</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													de pose-minute par un local accessible directement depuis le rez-de-chaussée. Son accès se fait depuis la partie sud de la voie de liaison. Un local équipé de vestiaires et de douches est prévu à proximité immédiate de ceux-ci. Le parc vélo des bureaux répond aux exigences fixées par la modification du PLU d'août 2016. Pour les logements collectifs et la résidence étudiante, deux locaux vélos et poussettes sont prévus, côté cour. Musée et voie de liaison sud, avec une surface globale d'environ 400m2 correspondant à plus de 3% de la surface de plancher du projet. L'accès à ces emplacements se fait depuis la voie de liaison qui offre une priorité affirmée pour les circulations actives. Mieux se déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Seine considère ces dimensionnements comme cohérents avec les besoins liés aux activités de bureaux et aux logements. 2. Accès à la gare i. Nouvelle voie de liaison La voie de liaison sera conçue pour la circulation des riverains et celle liée aux fonctions support de la gare d'Austerlitz. La chaussée en zone 30 ainsi que la circulation en sens unique depuis l'avenue Mendès-France vers le boulevard de l'Hôpital permettront de garantir le caractère apaisé de cette rue et d'éviter qu'elle serve de « shunt » circulaire. Mieux se Déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Seine se félicite de l'aménagement vélo proposé – piste bidirectionnelle – qui répond aux besoins des circulations à vélo. Il faut garantir que la nouvelle voie de liaison ne serve pas de « shunt » circulaire. Il semble nécessaire de rendre obligatoire le mouvement de tourne-à-droite en arrivant sur le boulevard de l'Hôpital et d'interdire le tourne-à-gauche (sauf pour les vélos) vers Saint-Marcel, afin d'éviter l'utilisation de la voie de liaison comme voie de contournement de la place Valhubert. ii. Aménagement du boulevard de l'Hôpital Mieux se déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Seine souhaite que le réaménagement de la gare s'accompagne d'un réaménagement de la partie sud du boulevard de l'Hôpital afin de faciliter la circulation à vélo et de décongestionner le couloir de bus-taxis-velos-urgences où le bus 91 est fortement ralenti à l'approche de la place Valhubert. La création d'une piste bidirectionnelle est souhaitable au regard du nombre très important de vélos empruntant cette voie et de la présence de
37			26/07/2020						x				<u>Anonyme</u> 52 places sécurisées seront largement insuffisantes. Il faut prévoir une station pour les vélos d'au moins 1000 places. Inspirons-nous de ce que font les néerlandais.

Observation portée sur le registre électronique		Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
Observation portée sur l'adresse électronique							Pétition	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
38		26/07/2020						x					<u>Anonyme</u> Bonjour, le projet est clairement sous dimensionné pour ce qui concerne le stationnement vélo sécurisé. Une vélo station de 1000 places serait un minimum pour assurer une bonne intermodalité.
39		26/07/2020						x					<u>ROBAUX, 59 rue de Malakoff, 92320 CHATILLON</u> Un projet avec seulement 52 places de vélos sécurisées dans une gare. C'est même pas le minimum du minimum du... Bref, un peu d'ambition pour développer l'intermodalité. Les cyclistes placent le vol de vélo en 2e obstacle à la pratique du vélo après l'infrastructures. Il en faudrait au moins 10 fois plus. Les Pays-Bas ne se contentent pas de faire de l'affichage. Ils ont de vrais parking souterrains à vélo avec gardiennage, donc faites la même chose. On ne sait jamais où se garer dans cette gare.
40		26/07/2020						x					<u>BLOCHET, 11 rue Alexis Quirin, 94350 VILLIERS SUR MARNE</u> Prévoir les aménagements cyclables nécessaires pour se rendre a cette gare, de quoi garer un nombre suffisant de vélo en sécurité (contre le vol notamment) Demande grandissante au vu du nombre grandissant de cyclistes. Faciliter les accès des vélos aux trains pour les voyageurs qvec vélo.
41		26/07/2020						x					<u>CHARLES MENARD, 52 avenue de la motte , 75015 PARIS</u> pas assez d'aménagements cyclables
42		26/07/2020											<u>DAVID LEGAY, 75 Rue des Gravilliers, 75003 PARIS</u> L'installation d'un parc à vélo sécurisé de plus grande capacité est une nécessité à la place de place de stationnement automobile
43		26/07/2020						x					<u>Anonyme</u> Les parkings à velo prévus sont largement insuffisants. Il est important de développer l'intermodalité entre les modes de transport respectueux de l'environnement. Un parking sécurisé de vélo digne de ce nom dans une gare aussi importante devrait compter des milliers de place. Merci de faire entrer la gare d'Austerlitz dans le XXle siècle et de ne pas la momifier dans le XXe siècle.
44		26/07/2020						x					<u>PESQUET, 33 rue papin, 93500 PANTIN</u> Pas assez de place de stationnement gratuites et sécurisées pour courte et longue durée aux abords de la gare.
45		26/07/2020						x					<u>MALJEVAC LÉO, 21 rue Raymond Lefebvre, 94250 GENTILLY</u> La place du vélo est très faible, et ne permet pas d'assurer une véritable intermodalité : il faut penser un espace de stationnement sécurisé avec des centaines de places pour les vélos, et sécuriser un accès à la gare en vélo : les couloirs de bus du boulevard de l'Hôpital sont saturés.

Observation portée sur le registre électronique		Observation portée sur l'adresse électronique		Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
										Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
	67				26/07/2020					x	x	x				<p><u>Yonnel HUCHARD, 20 Bd Saint Marcel, 75005 PARIS</u> En tant que riverain, j'ai bien étudié le projet présenté longtemps attendu et vous formule les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Je suis content que l'on améliore les liaisons au sein de la gare, * Mais je suis atterré de l'aménagement de l'ensemble A7A8 : * 1 - on met encore une galerie commerciale : n'avez-vous donc pas remarqué que ce genre d'aménagements est celui du passé ? beaucoup de boutiques d'Italie 2, du nouveau centre commercial des halles sont VIDES ? c'est le cas aussi de bien des boutiques le long de nos rues qui ferment les unes après les autres, rendant sinistres nos trottoirs. Le projet a-t-il donc pour but d'augmenter le mouvement et vider totalement nos rues d'animations ? * 2 – les dimensions des bâtiments sont beaucoup trop massives et ne respectent pas l'harmonie des gabarits parisiens dont l'homogénéité est ce qui fait la beauté de notre ville. La hauteur du bâtiment dépasse celle de la halle de la gare ! on a donc classé la halle, reconnaissant ainsi sa valeur patrimoniale, pour la masquer par une barre de bâtiment !! c'est totalement disproportionné par rapport aux dimensions
	68				26/07/2020						x					<p><u>GREFF KAREN, 118 rue Jeanne d'Arc, 75013 PARIS</u> Il y'a besoin de Beaucoup plus de places pour garer les vélos en toute sécurité Je ne vais pas vous faire une soutenance de 10000 mots là dessus C'est juste du vin sens : covid , écologie , engorgement des transports en communs et des rues a paris, bref réveillez vous</p>
	69				26/07/2020						x					<p><u>LEVAG, 6 Rue lechapelais, 75017 PARIS</u> Manque des places de vélo. 52 places pour une gare de banlieue d'une ville de province, pourquoi pas, mais dans Paris centre...???</p>
	70				27/07/3030						x					<p><u>LEGENDRE QUENTIN, 7 avenue Gabriel Péri, 95210 SAINT GRATIEN</u> L'espace de parking sécurisé proposé aux cyclistes semble complètement sous-dimensionné. Au regard de la part morale des transports actuels, il faudrait que le parking vélo ait a minima autant de places disponibles que le parking voiture. Pour assurer l'intermodalité entre vélo et train, le positionnement de cet espace au plus près des quais est primordial. La conversion ultérieure de places voitures en emplacement vélos doit également être prévue dès maintenant dans le projet. Enfin, les emplacements vélo devront permettre de garer des vélos cargo ou des vélos allongés, voire même</p>

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressour ce en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
71			27/07/3030						x					Anonyme Le stationnement vélo n'est pas satisfaisant. Le nombre de places est bien insuffisant. Il faut une véritable vélo station pour une ville moderne. Une station sécurisé, propre et grande (1000 places serait parfait) comme cela existe dans les capitales modèle pour le vélo
72			27/07/3030						x					LANDREAU , Rue de picpus , 75012 PARIS Merci de prévoir un parking velo sécurisé digne d'une capitale ! Nombreux sont les usagers à attendre des aménagements de stationnement qui soient confortables et sécurisés. Prenez l'exemple des villes des pays nordiques. Anticipez ce que sera Paris dans quelques années, c'est à dire une ville de velos comme Amsterdam ou Copenhague.
73			27/07/3030						x					BENOÎT, 75020 PARIS Le vélo est le meilleur ami du train. Des gares équipées de parkings vélos sécurisés, abordables et faciles d'utilisation inciteront les cyclistes toujours plus nombreux, à préférer le train !
74			27/07/3030						x					GERARD LIONEL Il serait plus interessant de creer une vélo-station de 1000 places gare d'Austerlitz en remplacement de 200 places de parking voitures ?
75			27/07/3030						x					GODMUSE NILS, 14 rue des frères chausson , 92600 ASNIÈRES SUR SEINE Bonjour, la gare d'Austerlitz est une grande gare, il serait plus que judicieux de proposer un parking vélo digne de ce nom ! Augmenter le nombre de places pour les vélo !
76			27/07/3030						x					TIROT GWENAE L, 93200 ST DENIS Le nombre de places de vélo sécurisées n'est pas à la hauteur des enjeux. Il faudrait au moins 1000 places.
77			27/07/3030						x					SIRE, 5 allée des passiflore, 92270 BOIS COLOMBES Avec un trafic de 20 millions de passagers nous souhaitons un accueil des vélos plus importants. Il semble que 1000 places soient appropriées
78			27/07/3030						x					AURÉLIA, PARIS Il n'y a pas assez de place velo. Il faut un parking vélo avec au moins 1000 places. Merci de ne pas sous dimensionner le parking pour un des modes de transport du futur. Ça serait dommage de devoir tout refaire dans 5 ans car pas assez de places...
79			27/07/3030						x					Anonyme Il serait bon de dimensionner le stationnement vélo (courte et longue durée) de façon conséquente. 1000 places ?

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
80			27/07/3030						x				Anonyme Habitant du 13ème depuis toujours, je suis l'evolution du quartier. J'ai été dans l'école de laboratoire de la pitié Salpêtrière, détruit pour la construction de l'extension de la gare d'Austerlitz. Il me paraît tout à fait insuffisant en 2020, à l'heure des nouvelles mobilités et de la promotion des lignes de trains desservant de petites gares, de ne prévoir que 52 places de stationnement vélo. Le vélo n'est pas marginal, et le stationnement sera très vite saturé, inscrivant ce projet dès sa sortie de terre, dans le passé. Il faudrait au moins 1000 places de stationnement vélo.
81			27/07/3030						x				MATHIEU PERONA, 65 rue du javelot, 75013 PARIS Au regard de l'évolution des usages, le nombre de places accordé au vélo est gravement sous-dimensionné. Afin de favoriser l'intermodalité dans une gare concernée d'abord par les déplacements du quotidien, 1 000 places vélo sécurisées constituent un strict minimum. Elles peuvent utilement être installées sur 200 places voiture, soit un rapport de cinq pour une. Il est incompréhensible qu'un projet de cette ampleur et en 2020 fonctionne encore comme si la voiture constituait un mode de déplacement dominant à Paris, alors qu'il est marginal et en recul.
82			27/07/3030						x				ALEXIS BUNEL, 60 rue de Sablonville, 92200 NEUILLY-SUR-SEINE Bonjour, je considère sérieusement une installation définitive dans une ville desservie par la gare d'Austerlitz. Une condition nécessaire est la mise à disposition d'un parking vélo sécurisé proche de la gare d'Austerlitz. Je suis donc vraiment surpris et déçu de lire que seuls 52 places seront disponibles. Ce chiffre semble comportement disproportionné (à la baisse) par rapport à ce que j'observe au quotidien. Pourriez-vous expliquer comment vous êtes arrivés à ce chiffre ?
83			27/07/3030						x				LAURENT GILLES, 1 rue Maurice Ravel, 59650 VILLENEUVE D'ASCO e projet prévoit un garage ridicule pour les vélos. Au moment où ce moyen de transport montre toute son efficacité il serait temps que les aménageurs " changent de braquet" et prévoient des stationnements vélos "à la sauce hollandaise", de plusieurs centaines ou milliers de places ...
84			27/07/3030						x				Anonyme Dans le cadre des aménagements des abords, merci de créer des stationnements pour les vélos en très grand nombre. Que les arceaux soit solides, permettant d'attacher son vélo à 2 point différents. Qu'ils sont suffisamment espacés les uns des autres afin de pouvoir ranger 2 vélos par arceaux, au lieu de les "planter" trop serrés ce qui réduit au final le nombre d'attaches possibles.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
85			27/07/3030			x			x				<p>SCHUHMACHER KIM, 21 rue doudeauville, 75018 PARIS arrêtez de vouloir mettre des voitures à paris. Pièce jointe: Reprise de la déposition de ces 2 observations, mais sans que le déposant ne s'en réclame. Observations et propositions des associations Mieux se Dé placer à Bicyclette 13e et Paris en Selle à l'enquête publique sur le Projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement</p> <p>1. Stationnement vé'lo i. Stationnement vé'lo public L'offre de stationnement public vé'lo prévoit 408 places vé'los, dont 52 places vé'los se'curisé's dans un kiosque Vé'ligo. Ce dispositif est complé'té par une station Vé'lib de 55 places. Mieux se Dé placer à Bicyclette 13e et Paris en Selle alertent la commission d'enquête sur le caractè're totalement inadapté du nombre de stationnements vé'los notamment se'curisé's pour une gare accueillant 21 millions de voyageurs par an. De plus, ce projet mé'connait les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilité's sur le stationnement se'curisé' des vé'los en gare. A` titre de comparaison, le Vé'loParc se'curisé' de la gare de Strasbourg compte 760 places pour un trafic voyageur lé'gè'rement infé'rieur à celui de la gare d'Austerlitz. La part modale du vé'lo dans les dé'placements parisiens augmentant re'gulie'rement, le besoin d'un stationnement se'curisé' en gare est de plus en plus important. Les 52 places Vé'ligo repré'sentent moins de 0,1% des voyageurs quotidiens de la gare. Le nombre actuel de stationnements se'curisé's pré'vus mé'connait les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilité's. Dans le mé'me temps, le projet pré'voit un parking public pour les voitures d'une capacité d'environ 589 places pour les usagers de la gare. La capacité du parking ne semble pas cohe'rente avec l'emplacement de la gare et sa desserte par les transports en commun, ce qui ne justifie pas de se rendre en voiture individuelle à la gare. Nous pré'conisons la transformation de 200 places de stationnement voitures (sur les 589 places pré'vues par le projet) en stationnement se'curisé' vé'lo permettant la cré'ation d'un parking vé'lo se'curisé' de 1000 places cohe'rrent avec le flux de voyageurs et la part modale du vé'lo (1000 places se'curisé'es correspondent à ce que 3% des voyageurs entrant en gare (sur une base de 30 000 voyageurs entrant par jour) aient besoin d'un stationnement vé'lo se'curisé', ce qui est cohe'rrent avec la part modale du vé'lo dans les dé'placements à Paris (5%). Un tel parking vé'lo se'curisé' permettrait de dé'velopper une re'elle intermodalité train-ve'lo tant pour les Parisiens prenant le train que pour les usagers de</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition	
														<p>Le projet prévoit plusieurs aires de stationnement vélo à destination des usagers des bureaux et des habitants. Le local vélo des bureaux d'une capacité de 1 043 places sera positionné au-dessus du dépose-minute par un local accessible directement depuis le rez-de-chaussée. Son accès se fait depuis la partie sud de la voie de liaison. Un local équipé de vestiaires et de douches est prévu à proximité immédiate de ceux-ci. Le parc vélo des bureaux répond aux exigences fixées par la modification du PLU d'août 2016. Pour les logements collectifs et la résidence étudiante, deux locaux vélos et poussettes sont prévus, côté cour. Musée et voie de liaison sud, avec une surface globale d'environ 400m2 correspondant à plus de 3% de la surface de plancher du projet. L'accès à ces emplacements se fait depuis la voie de liaison qui offre une priorité affirmée pour les circulations actives.</p> <p>Mieux se déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle considèrent ces dimensionnements comme cohérents avec les besoins liés aux activités de bureaux et aux logements.</p> <p>2. Accès à la gare</p> <p>i. Nouvelle voie de liaison</p> <p>La voie de liaison sera conçue pour la circulation des riverains et celle liée aux fonctions support de la gare d'Austerlitz. La chaussée en zone 30 ainsi que la circulation en sens unique depuis l'avenue Mendès-France vers le boulevard de l'Hôpital permettront de garantir le caractère apaisé de cette rue et d'éviter qu'elle serve de « shunt » circulaire.</p> <p>Mieux se Déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle se félicite de l'aménagement vélo proposé – piste bidirectionnelle – qui répond aux besoins des circulations à vélo. Il faut garantir que la nouvelle voie de liaison ne serve pas de « shunt » circulaire. Il semble nécessaire de rendre obligatoire le mouvement de tourne-à-droite en arrivant sur le boulevard de l'Hôpital et d'interdire le tourne-à-gauche (sauf pour les vélos) vers Saint-Marcel, afin d'éviter l'utilisation de la voie de liaison comme voie de contournement de la place Valhubert.</p> <p>ii. Aménagement du boulevard de l'Hôpital</p> <p>Mieux se déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle souhaite que le réaménagement de la gare s'accompagne d'un réaménagement de la partie sud du boulevard de l'Hôpital afin de faciliter la circulation à vélo et de décongestionner le couloir de bus-taxis-velos-urgences où le bus 91 est fortement ralenti à l'approche de la place Valhubert. La création d'une piste bidirectionnelle est souhaitable au regard du nombre très important de vélos empruntant cette voie et de la présence de</p> <p><u>DAMBRICOURT, 3 rue des lilas , 75019 PARIS</u></p> <p>Merci de revoir la distribution des places de parking , pas assez de places pour les vélos sont prévues</p>
86			27/07/3030						x					

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation /communication	Observation/courriel/pétition	
87			27/07/3030						x					<u>BAPTISTE GUERRE, 118 rue Pasteur, 94300 VINCENNES</u> Le nombre de places pourvues pour des vélos est sous-dimensionné. Au vu des enjeux des mobilités douces, aussi importantes que la voiture pour bon nombre de voyageurs, il faudrait au moins 1000 places gare d'Austerlitz en remplacement de 200 places de parking voitures.
88			27/07/3030						x					<u>JAN LE MOUX, 87 boulevard richard lenoir, 75011 PARIS</u> Le nombre de place prévu pour les vélos est totalement sous dimensionné et reflète une absolue méconnaissance des évolutions profondes de la mobilité à Paris. Regardez à quoi ressemble une gare aux Pays-Bas !
89			27/07/3030						x					<u>GAFFRÉ, 24 quai de l'aisne, 93500 PANTIN</u> le parking sécurisé pour les vélos semble très largement sous estimé. Si nous souhaitons développer l'intermodalité, il faut avoir un parking velo de minimum 2000 places:
90			27/07/3030						x					<u>Anonyme</u> Le nombre d'emplacements vélo sécurisés pour les usagers de la gare est bien trop faible. Suggestion : vélo-station de 1 000 places gare d'Austerlitz en remplacement de 200 places de parking voitures
91			27/07/3030						x					<u>MAGUIN, 93100 MONTREUIL</u> Il faut dimensionner le stationnement vélo dans la gare de manière cohérente avec le trafic voyageur attendu. La proposition de quelques dizaines de places vélo est totalement ridicule et hors de propos quand même des gares hollandaises de 3e zones où la gare de Grenoble en France prévoit les emplacements de stationnement vélo par milliers. Le projet est à revoir pour mieux intégrer la problématique du stationnement des vélos à l'intérieur du périmètre de la gare.
92			27/07/3030						x					<u>PIOCHE</u> Pourquoi Ne pas avoir pris en considération les usagers cyclistes en leur attribuant plus de places de parking ? L'espace alloué dans le projet est minuscule et pas à la mesure d'une gare majeure.
93			27/07/3030						x					<u>SHARROCK RÉMI, 21 place de l'Union Européenne, 91300 MASSY</u> Remplacer 200 places de parking voiture par 1000 places vélo
94			27/07/3030						x					<u>Anonyme</u> Je souhaite que le parking pour véhicules à moteur soit maintenu.

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement ur bain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
95			27/07/3030						x					<p>ÉTIENNE ANDRÉ, 75013 PARIS</p> <p>Le nombre de places pour vélos paraît dérisoire au regard du nombre de voyageurs fréquentant cette gare, et l'augmentation du trafic prévue pour ces prochaines années.</p> <p>Pour comparaison, la gare d'Amsterdam Centraal possède un parking (de capacité par ailleurs insuffisante) de 10000 places. Seul un parking de taille similaire permettra à la gare d'Austerlitz d'embrasser la révolution des transports que nous sommes en train de vivre.</p>
96			27/07/3030					x	x	x				<p>ETIENNE BOUDOT, 76 Ter avenue de Royat, 63400 CHAMALIÈRES</p> <p>Avis favorable sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impression générale de cohérence du plan masse, de fluidité des circulations... (Tout ce qui manque au projet StationNord) - Le travail de mise en valeur et restitution des détails du patrimoine ferroviaire, des menuiseries, des fresques... - L'architecture des constructions neuves projetées en limite Sud. - L'espace libre qui se dégage devant l'hôpital. <p>Avis suspendu sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le faible nombre et l'éparpillement des places pour bicyclettes, mentionné par de nombreux usagers. Ce point mériterait d'être amélioré. - Le rapport de hauteur entre la halle de la gare et la façade Nord des nouveaux immeubles, qui me semble excessif. Il serait intéressant d'étudier une version avec un niveau de moins de ce côté, ou un retrait. - La profondeur pharaonique des excavations pour stationnement. Est-ce bien nécessaire ? - Quel est le sort réservé aux bâtiments en meulière, dont l'architecture est emblématique de l'Île de France, qui font apparemment partie de l'hôpital et bordent les voies ferrées au Sud-Est du site ? (probablement hors périmètre) <p>Avis défavorable sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La multiplication de kiosques dans l'espace unitaire de la halle. L'idée de "zeppelin" est intéressante, mais ne peut souffrir d'être parasitée par ces multiples petits volumes superflus, qui génèrent forcément la lecture de l'espace. (le cas de Marseille St-Charles le montre bien) Il faudrait envisager d'épurer l'intérieur de la halle pour une meilleure mise en valeur de son volume.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Les impacts permanents : insertion	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
97			27/07/3030						x					TANGUY ORTOLO, 38 rue Rieussec - 2-201 clos Saint-Vigor, 78220 VIROFLAY Si j'ai correctement lu la brochure, il semble qu'il y ait seulement 300 places de stationnement vélo non sécurisé, et 52 places de stationnement sécurisé (Véligo). Cet aménagement semble largement sous-dimensionné, compte tenu de la forte intermodalité vélo-train, et de l'augmentation constante de cette intermodalité. L'espace de stationnement automobile de plus de 500 places semble quant à lui largement surdimensionné, étant donné le peu d'intérêt de se rendre en voiture automobile dans une gare parisienne. Sur ces plus de 500 places pour automobiles, il serait judicieux d'en prendre une centaine pour aménager un espace de stationnement sécurisé pour un millier de bicyclettes.
	98		28/07/2020					x						Anonyme Le dégagement des anciennes installations du site fait clairement apparaître que partie de cet espace aurait pu servir à une extension de l'hôpital PITIÉ-SALPÊTRIÈRE
	99		28/07/2020						x					Anonyme Quel intérêt de faire 200 place de parking automobile dans une gare aussi bien desservie par les transports en communs ? S'il vous plaît, prévoyez plutôt des vrais emplacements de stationnement vélo, qualitatifs, sécurisés, et nombreux, afin de favoriser la multimodalité des travailleurs.
	100		28/07/2020						x					Anonyme 52 places sécurisées vélos ce n'est pas suffisant, la pratique du vélo est en plein boom à Paris, il faut s'adapter en conséquence. Il faut absolument revoir ce chiffre à la hausse en le multipliant par 100. Il est plus facile de venir à la gare à vélo qu'en voiture, il est pas contre difficile de s'y garer ce qui est un véritable frein pour les usagers.

Observation portée sur le registre électronique		Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
Observation portée sur l'adresse électronique							Pétition	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations... Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication			
101		28/07/2020					x		x			x	<p>JULES SIGNORET, rue Poliveau, 75005 PARIS</p> <p>Madame, Messieurs les Commissaires Enquêteurs,</p> <p>Enquête publique en plein mois de juillet (on dira que c'est la faute de la Covid, elle a bon dos), publicité strictement réglementaire. Pas d'appels des élus parisiens sur leurs réseaux sociaux cette fois. Pas de tribunes dans la presse. Pas de demande de concertation complémentaire comme pour d'autres projets, ne serait-ce que pour tirer les conséquences de la crise sanitaire qui impacte forcément la conception des projets urbains.</p> <p>Il y a fort à parier que la participation à cette enquête publique sera faible. Dès lors, quelle valeur lui donner alors que le projet de plus de 90.000 m² va transformer le quartier, bouleverser la vie de ses habitants ? Et pourtant, il y aurait à dire !</p> <p>Gigantisme ! Démesure ! Ce sont les termes répétés à l'envi par les élus parisiens sur la Gare du Nord. Mais relisons les dossiers :</p> <p>Gare du Nord : 61.000 m² supplémentaires dont 18.900 m² de commerces.</p> <p>Gare d'Austerlitz A7/A8 : 91.679 m² supplémentaires dont 19.833 m² de commerces.</p> <p>Que devrait-on entendre sur la Gare d'Austerlitz ! Eh bien rien ! Silence absolu des élus parisiens, pour ne pas faire de vagues et faire passer ce projet établi en lien avec l'une des SEM parisiennes.</p> <p>Le projet A7/A8 d'Austerlitz est un non-sens urbain et architectural : il vient surdensifier la ville et le quartier alors que le besoin est bien de stopper désormais cette densification massive. Il vient gaver l'arrondissement de m² de commerces alors que le Centre Italie 2, qui fait plus de 60.000 m², est déjà en cours d'extension. Il vient implanter une muraille face au jardin de la Pitié Salpêtrière. Densifier, bétonner, jusqu'à en faire passer les métros au milieu des bâtiments et pourrir la vie des riverains !</p> <p>Les plus de 50.000 m² de bureaux à créer sont eux aussi une aberration ! On nous parle de l'AFD comme futur occupant pour justifier ces bureaux. Mais l'AFD ne peut-elle pas trouver des bureaux ailleurs ? Il suffit de lire cette tribune du Monde pour s'en convaincre :</p> <p>https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/07/13/paris-est-menace-par-l-urbanisme-du-depeuplement_6046026_3232.html</p> <p>La taille, le programme, cette opération est à revoir entièrement.</p> <p>Ce projet est mauvais pour Paris, mauvais pour la qualité de vie du quartier, mauvais pour ses habitants.</p> <p>Madame, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, je vous enjoins donc à reporter ce projet, demander sa</p>
102		28/07/2020						x					<p>DEYRIS JÉRÔME, 99 rue des Moines, 75017 PARIS</p> <p>Il faut absolument démultiplier le stationnement vélo autour de la gare, avec des arceaux sécurisés en supprimant s'il le faut un peu de stationnement.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
103			28/07/2020					x					ENG MONG LIM, 10 allée Diane de Poitiers, 75019 PARIS Bonjour, des places de parking pour vélo sécurisées sont nécessaires pour permettre de venir à la gare en vélo ou d'avoir son vélo à l'arrivée dans Paris. Vue la demande grandissante, 2 000 places me semble être un minimum.
104			28/07/2020					x					Anonyme Trop peu de stationnement vélo sécurisé proposé dans le projet. Un minimum de 1000 places serait plus approprié et favoriserait l'intermodalité, à la fois pour les voyageurs quotidiens mais également pour ceux occasionnels.
105			28/07/2020				x	x					MATHEY, 8 rue Ricaut, 75013 PARIS À tout prix éviter d'en faire un énième centre commercial. Profiter de la rénovation pour favoriser les vélos et leur circulation.
106			28/07/2020					x					FRÉDÉRIC LINGET, 21 passage des plantes, 94270 LE KREMLIN-BICÊTRE Un parking vélo de 10 000 places paraîtrait plus adapté à l'évolution de ce mode de transport, et serait en cohérence avec les plans de déplacements de la ville et de la Région, notamment pour se mettre en conformité avec la réglementation sur la pollution de l'air
107			28/07/2020					x					Anonyme A la gare j'aimerais pouvoir garer mon vélo ailleurs que sur des poteaux ou des attaches farfelues, je voudrais un vrai grand parking vélo à placer le plus près des trains pour ne pas perdre de temps. Le vélo+train remplace la voiture dans une partie des déplacements, solution qui réduit les bouchons.
108			28/07/2020					x					FERREOL, 6; rue des annelets, 75019 PARIS je soutiens la demande d'une vélostation de 1000 places au mins pour cette grande gare.
109			28/07/2020					x					ESTEVE, 14 Allée des Eiders, 75019 PARIS Pas assez de parking velo
110			29/07/2020					x					RZHBUAN Il faut un parking Venlo de très grande capacité (plusieurs milliers de places vélo) sur le modèle néerlandais afin de favoriser les mobilités actives
111			29/07/2020					x					HAMON, 40 rue clisson, 75013 PARIS Il serait bénéfique pour la mobilité d'augmenter le nombre de place vélos sécurisés ! 50 c'est trop peu pour une si grande gare !

Observation portée sur le registre électronique		Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
Observation portée sur l'adresse électronique							Pétition	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieur, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...)	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication		
112		29/07/2020	x				x	x	x				JULIEN Projet dans l'ensemble très intéressant. Oui à la rénovation de la gare pour la positionner dans l'avenir. Oui à la création de logements étudiants pour maîtriser les loyers d'une catégorie de la population souvent précaire. Oui à la création de logements sociaux et intermédiaires dans une ville attractive. Oui à la construction d'un hôtel juste à côté de la gare pour améliorer les retombées économiques touristiques à Paris. Oui à l'utilisation des toitures pour un environnement plus sain. Oui à la création de nombreuses places sécurisées pour les vélos afin de permettre à ce moyen de transport de s'épanouir. Oui à la création d'un grand parking souterrain pour les voitures qui permettra de libérer des places en surface pour d'autres usages. Oui à la création de bureaux modernes dans une ville qui se veut une métropole mondiale. Oui à la création d'un grand espace vert au centre d'un vaste espace piétonnier et à l'agrandissement du square Marie-Curie pour amener un peu plus de nature en ville. Oui à la rénovation urbaine dans la continuité de l'avenue de France pour un quartier du XXIème siècle et faire des gares et de leurs alentours des endroits
113		29/07/2020	x				x	x					Anonyme Enfin un projet pour cette gare que j'ai toujours trouvé délaissée comparée aux autres gares parisiennes. Les passages qui seront créés entre le quai et le côté Salpêtrière évitant ainsi le contournement piéton aujourd'hui nécessaire seront plus que bienvenus. Voila qui devrait permettre de rendre plus agréable et plus rapide les parcours et l'accès aux différents transports !
114		29/07/2020	x				x						Anonyme Superbe projet pour redynamiser le bas du boulevard de l'hôpital aujourd'hui délaissé par les piétons au profit de la voiture, des squats et des dépôts sauvages. On pourra enfin se promener de l'"autre côté" du boulevard de l'hôpital.
115		29/07/2020						x					Anonyme Il faut beaucoup plus de places de stationnement pour les vélos près de la gare. Les 52 places prévues sont très insuffisantes, pour une gare comme celle là elles doivent se compter par centaines.
116		29/07/2020	x				x		x				Anonyme Utilisateur de la gare d'Austerlitz pour des déplacements en province hebdomadaires, je trouve que le projet de modernisation est un atout à la fois pour les utilisateurs de la gare mais également les riverains. Ce projet dynamisera le quartier pour en faire un lieu de vie avec des commerces, restaurants, bureaux. Par ailleurs il est important de garder une belle part pour l'environnement en travaillant sur les espaces verts et les jardins.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
117			29/07/2020					x	x	x	x	x	<p>Thomas BRAVO-MAZA, 4 Bd de l'Hôpital, 75005 PARIS</p> <p>Les indispensables travaux de rénovation de la grande verrière de la gare d'Austerlitz ont démarré en 2012. Dans ce bâtiment classé ISMH, compte tenu de l'envergure du chantier (il s'agit de l'un des plus importants chantiers de couverture en Europe), l'ensemble de l'opération a été évaluée à 200 millions d'euros environ. La SNCF a cru bon de devoir financer ce coût par une opération immobilière qui, au total devrait se chiffrer de toute évidence au-delà de 1,1 milliard d'euros. Certes, il n'était pas idiot à l'origine de profiter de la nécessaire réfection de cet ouvrage historique exceptionnel pour ancrer la gare d'Austerlitz dans une vraie modernité, en pleine cohérence avec les schémas de mobilité et de qualité de vie actuels, et à déployer pour ceux qui nous succéderont.</p> <p>Cette démarche était d'autant plus intéressante qu'à proximité de la gare de Lyon déjà saturée, le site d'Austerlitz est appelé à jouer un rôle bien plus important à l'avenir (doublement du trafic annuel en 2030 soit 46 millions d'usagers par an). En outre, mon échange avec Yann Krysinski (directeur de programme du tripôle des gares d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy) a confirmé que le site d'Austerlitz sera en partie dédié à une large part des trajets de l'offre SNCF low cost du grand Sud-Est.</p> <p>L'Etat et la SNCF Gares & Connexions ont cru bon de faire supporter une très large part de ce financement par un partenariat public-privé. Ce partenariat s'établit approximativement sur la règle du 80/20 (privé : un peu plus de 800 millions d'euros/ public : un peu plus de 200 millions d'euros).</p> <p>Il ne m'appartient pas ici de porter un jugement sur le bien-fondé de cet équilibre financier. En revanche, je ne peux que faire un constat d'évidence : comment peut-on sereinement, sans naïveté, croire et faire croire qu'un tel (des) équilibre financier originel permettra aux pouvoirs publics de jouer pleinement leur rôle ? Dans un tel dossier, on ne peut s'attendre, sans rire, à ce que des sociétés privées se transforment spontanément en mécènes en oubliant ce pourquoi elles sont faites. Ici comme ailleurs, promoteurs privés et acteurs de la maîtrise d'ouvrage sont parfaitement dans leur rôle : leur objectif est de monter des opérations rentables. Personne ne peut le leur reprocher.</p> <p>Rien d'étonnant, par exemple, à ce que le cahier des charges surdimensionne très sensiblement un parking voitures : il est porté par un Groupe immobilier dont l'intérêt est de tirer profit au maximum de cette opération. En face, Etat, institutions publiques (la SNCF Gares & Connexions en première ligne), collectivités locales et élus doivent aussi jouer pleinement leur rôle pour rééquilibrer l'ensemble et, dans ce cas précis, faire comprendre avec intelligence mais fermeté que le nombre de places de parking prévu n'a de sens ni en 2020 ni à l'horizon 2040.</p> <p>A contrario, de nombreux concitoyens bien avant moi ici pointent le nombre extrêmement insuffisant de places dédiées aux vélos. Beaucoup avancent un besoin de 1.000 places. Permettez-moi de dire à mon tour</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>est à préconiser à minima. En parallèle, un maillage de prestataires assurant la maintenance des vélos (des usagers et des vélos proposés en location) doit être sérieusement pensé. Là encore, les objectifs fixés sont encore trop flous et doivent être précisés.</p> <p>De même, l'offre commerciale gérée par Altarea Cogedim pose encore un certain nombre de problèmes à la fois par son surdimensionnement d'ensemble (près de 19 000 M2) et son positionnement qualitatif trop flou et trop peu ambitieux. La gestion très contestée, à juste titre, du projet d'aménagement de la gare du Nord devrait utilement servir à tous afin que l'on veuille à ne pas reproduire systématiquement les mêmes erreurs. Nous avons tous à l'esprit ces mêmes marques que l'on retrouve dans toutes les gares, ces espaces de restauration que l'on peut qualifier d'indignes qui ont fleuri partout au fil des contrats de concession très rémunérateurs que SNCF Gares&Connexions passe globalement au niveau national avec ces enseignes. A contrario, il serait bon de s'adapter aux nouvelles demandes des consommateurs et proposer sur le site une offre diversifiée et de qualité. A titre d'exemple, parmi beaucoup d'autres qu'il faut davantage écouter, plutôt que de chercher à doubler l'offre des commerces du quartier (dont certains peinent à l'évidence à survivre) et d'un centre commercial (Italie 2) situé à proximité qui est lui-même en développement malgré sa maigre santé financière, il serait bon d'oser développer des démarches audacieuses, novatrices et de qualité, comme la mise en place d'un marché de produits alimentaires frais, franciliens, biologiques et saisonniers.</p> <p>Enfin, un dernier point doit être abordé car il demeure hautement problématique. Trop largement surdimensionnée, l'offre immobilière, notamment celle de bureaux, si elle permet en outre à Kaufmann & Broad (en charge de la maîtrise d'ouvrage de la majeure partie de l'ensemble immobilier) de trouver une rentabilité, n'est pas adaptée aux besoins actuels. Une étude d'impact plus approfondie doit permettre de prendre les justes décisions qui s'imposent. Concernant la physionomie des bâtiments à réaliser (en incluant l'offre hôtelière), s'il me m'appartient pas d'apporter des remarques d'ordre esthétique sur le travail réalisé par l'agence d'architectes Dietmar Feichtinger, force est de constater que l'élévation à R+10 envisagée sur le boulevard de l'hôpital, si elle n'est pas plus haute que le bâti existant, est à juste titre perçue comme trop massive. En outre, positionné trop près du bord du boulevard de l'Hôpital, l'ensemble massif aura un effet sonore réverbérant catastrophique pour les habitants situés de l'autre côté du boulevard, notamment lors de passage des très nombreux camions et poids lourds (nuisances sonores très fortes en basses fréquences notamment).</p> <p>Au final, il semble évident que l'ensemble du dossier de l'ensemble immobilier A7/A8, pour intéressant qu'il soit, sans entrer dans des polémiques stériles, pas été conduit dans le bon ordre, à tout le moins il n'a pas fait la preuve d'avoir été conduit de manière satisfaisante. En l'état actuel de présentation du projet, au</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents: insertion	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
118			29/07/2020					x	x			x	<p>Anonyme</p> <p>Première remarque : diffuser cette enquête, sur un sujet aussi important, en plein mois de Juillet, est problématique ! Les riverains, par exemple, sont particulièrement concernés. Ce choix ne favorisera pas vraiment la concertation.</p> <p>Vous dites vous soucier de l'environnement patrimonial. Dans ce cas, pourquoi avoir détruit des éléments intéressants dont certains auraient pu être intégrés au projet (1 des 2 petits bâtiments anciens de la Cour Muséum et les anciennes écuries)?</p> <p>Pourquoi avoir programmé des constructions aussi hautes et massives dans cette Cour ? La Halle de la Gare, soigneusement restaurée, va être totalement écrasée entre l'immeuble du Monde et ces nouveaux bâtiments.</p> <p>Quid de l'impact sur les immeubles d'en face ? Et sur les perspectives Gare ou Salpêtrière ?</p> <p>Quelles conséquences aura l'augmentation du flux de voyageurs (et de consommateurs) dans un quartier déjà irrigué par un boulevard chargé et bruyant ? Y aura-t-il assez de voies de délestage ?</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Les impacts permanents : insertion	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
	119		29/07/2020		X			X	X	X	X		X	<p>David Marcos</p> <p>Enquête publique : modernisation de la gare d'Austerlitz et construction de l'immeuble A7/A8, Paris 13ème. Le projet présenté à l'enquête publique s'appuie sur le plan directeur d'aménagement établi il y a 10 ans , en juin 2010 , suite à la consultation lancée par la SEMAPA et SNCF sur l'ensemble du secteur Gare. L'idée affichée est d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier en développant un pôle associant activités économiques (tertiaires, commerciales, hotelleries), services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, en lien avec son environnement immédiat (hôpital, jardin des Plantes...).</p> <p>En réalité il s'agit, selon nous, et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière , sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité'.</p> <p>Deux points centraux expliquent notre position:</p> <p>1-une enquête publique au coeur de l'été, à la sortie du déconfinement est un déni de démocratie: malgré la demande en date du 23 juin adressée au Préfet de Paris par le bureau des associations et conseils de quartiers, membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche , l'enquête publique se déroule du 29 juin au 31 juillet.Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens. Par ailleurs, le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes ou parfois plus lointaines sont impactées et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens.</p> <p>2-le projet présenté est issu d'un modèle urbain dépassé, en contradiction complète avec l'accélération actuelle de la crise climatique. La crise sanitaire actuelle rend nécessaire un autre modèle urbain. Plus de dix années ans se sont écoulées depuis les premières présentations du projet et son évolution vers la densification extrême du bâti augmente les impacts environnementaux négatifs au lieu de les atténuer : îlots de chaleur, congestion des transports, bruit.. et nuit fortement aux éléments patrimoniaux situés à proximité (Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, Muséum d'histoire naturel et halle de la gare d'origine). Le projet actuel ne prend pas en compte la dégradation de situation environnementale et ne propose aucune solution permettant d'y faire face.</p> <p>Nous nous appuyons sur l'avis de l'Autorité environnementale qui a pointé les principaux risques environnementaux du projet:</p> <p>-l'augmentation des nuisances liées à la circulation routière et aux conditions de desserte du quartier et de la gare augmentée par ce nouveau programme ;</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>– la gestion problématique des déchets générés par le projet immobilier notamment pendant la phase d'exploitation et à proximité d'autres chantiers (Tours Duo, Massena Bruneseau)</p> <p>– le caractère inondable du secteur lors de grandes crues de la Seine.</p> <p>Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> * une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement * des solutions intégrées pour limiter les nuisances sonores au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien * les informations relatives à la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8 * la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris. * la description des travaux de modernisation de la gare et les dernières données disponibles sur les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040 * les simulations de trafic et l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ; * les impacts de ce programme sur les communes limitrophes * la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat, accords de Paris, zéro artificialisation <p>Par ailleurs la massification du projet par rapport aux esquisses de 2007 est problématique: non seulement elle dénature fortement le site patrimonial mais elle augmentera de manière importante la congestion du quartier.</p> <p>Les éléments fournis dans le dossier sont insuffisants pour apprécier l'intégration urbaine du projet et son effet de masse sur les environs, peu de vues, de perspectives.</p> <p>La hauteur (jusqu'à R+10) des bâtiments et la densité du projet utilisent au maximum les possibilités offertes par le PLU de 2016 dont nous dénonçons par ailleurs la dérive sur-densificatrice sur Paris. Il est tout à fait regrettable que les bâtiments du projet dépassent la hauteur de la halle de la gare et écrasent les perspectives, en niant et endommageant la valeur patrimoniale du site.</p> <p>La justification de l'importance du programme n'est pas développée et ne présente pas au public les</p>

Observation portée sur le registre électronique	1	2	3	4	5	6
Observation portée sur l'adresse électronique						
Pétition						
Date						
Pour le projet						
Contre le projet						
Association						
Institutionnels						
Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8						
Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations... Coût, impact socio-économique du projet						
Concertation/communication						
Observation/courriel/pétition						<p>demande.</p> <p>Les 24 652 m2 de commerces prévus à Austerlitz semblent disproportionnés comme pour la Gare du Nord. C'est plus du double des 10 000 m2 commerciaux de la Gare St Lazare dont l'impact sur les commerces de proximité du quartier n'a pas encore été mesuré. Or à Austerlitz les nouveaux commerces entreraient en concurrence avec les rez de chaussée commerciaux prévus dans les immeubles longeant l'avenue Pierre Mendès-France et ceux préexistants le long du Boulevard de l'hôpital sans compter les marchés qui se tiennent 2 fois par semaine au droit du métro aérien. Par ailleurs ces nouveaux commerces sont positionnés pour une partie importante d'entre eux en milieu souterrain confiné inadapté comme on l'a vu aux crises sanitaires, dont on sait qu'elles risquent de se multiplier.</p> <p>Nous constatons que comme pour le projet de la Gare du Nord, la création de ce pôle commercial et tertiaire a pour objectif d'aider la SNCF à financer la rénovation de ses gares, tandis que les services aux usagers et aux habitants sont logés à la portion congrue.</p> <p>La part prévue pour les futurs logements, 11 563 m2 sur plus de 90 000m2 de programme, est très faible par rapport aux besoins des parisiens, en particulier pour le personnel hospitalier, question plus que jamais d'actualité.</p> <p>S'agissant des espaces verts, sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants. Situé en cœur d'îlot dans la partie logements, ce jardin est de plus inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, la terre se réduit à des substrats en jardinières allant de 1m 50 à 30cm d'épaisseur. Une fois de plus l'artificialisation est maximale contrairement aux objectifs annoncés publiquement par la ville de Paris. En outre l'exposition des plantations n'est pas optimale, les arbres seront à l'ombre et la priorité a visiblement été donnée à la création d'espaces rentables au détriment d'espaces de nature ouverts au public.</p> <p>Enfin l'invasion de cubes commerciaux au sein des espaces publics entrave la déambulation des usagers et pousse à un consumérisme qu'un service public n'a pas à favoriser.</p> <p>En fonction de tous ces éléments, nous demandons une remise à plat du projet afin de concilier la</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressour ce en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
120			29/07/2020						x				<p>SOREL, 12, Rue Marguerite Duras - Bât C, 94400 VITRY-SUR-SEINE</p> <p>Sur le cheminement cyclable, les pistes cyclables prévues dans le projet doivent être situées sur chaussée pour éviter d'une part les conflits vélo-piétons, qui sont la règle quand la piste cyclable est sur trottoirs. Il suffit d'aller sur l'avenue Magenta pour voir les problèmes entre les cyclistes et les piétons. Deuxièmement, un trottoir est fait pour les piétons, donc les cyclistes sont sur la chaussée, mais il faut une bordure pour séparer la piste cyclable des autres voies de circulations. Les bandes cyclables ne protège en aucun cas les cyclistes puisque les motorisés peuvent facilement les prendre, ou se stationner dessus. Troisièmement, il faut des unidirectionnelle avec une largeur de 2,2 m ou bidirectionnelle de largeur 4m. Avec un tel espacement, on peut se doubler ou rouler 2 de front sans être gêné, comme ce qui est fait aux Pays-Bas. Si on veut atteindre 9% de part modale vélo en France et 10% à Paris, il faut des aménagements qualitatifs et capacitaire, sans quoi on reste toujours avec une part modale vélo faible. Il ne faut pas oublier que les gens sont prêts à faire du vélo, mais pour 60% d'entre eux, il faut des aménagements où il y a un sentiment de sécurité.</p> <p>Pour le stationnement vélo pour la gare, il faut prévoir au moins un stationnement de 5000 arceaux vélos. Aux Pays-Bas, ils dimensionnent les emplacements pour avoir l'équivalent de 5% du trafic. Or ce qui est prévu ne correspond pas du tout à ça puisqu'il n'y a que 407 arceaux de prévu soit 0,46% d'arceaux vélo par rapport au trafic prévu annuel. Le fait de viser 5% du trafic vélo par rapport au trafic voyageurs dans la gare se situe en phase avec l'objectif gouvernemental d'avoir 9% de part modal vélo en France d'ici 2024. Or mettre juste 406 arceaux, cela revient à garder 3% de part modal vélo.</p> <p>Enfin, pour le stationnement dans les bureaux, logements, il faudra prévoir des arceaux vélos type "A", car des pincés roues ne permet pas d'accrocher son vélo de manière sécurisé. L'utilisation de pince roue</p>

	1	2	3	4	5	6
Observation portée sur le registre électronique						
Observation portée sur l'adresse électronique						
Pétition						
Date						
Pour le projet						
Contre le projet						
Association						
Institutionnels						
Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7 - A8	x					
Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,			x			
Les impacts permanents : insertion						
Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...						
Coût, impact socio-économique du projet						
Concertation/communication						
	Observation/courriel/pétition					
121						<p>LAFLEUR, 120 boulevard Raspail, 75006 PARIS</p> <p>Je tiens à m'exprimer en faveur de ce projet. Vivant entre Paris et Londres, je ne peux m'empêcher de soutenir activement ce projet. Il manque trop peu d'infrastructures de ce style là à Paris, ne rendant pas du tout attractif les gares parisiennes. À l'origine, les gares de Paris furent créées justement comme des portes ferroviaires, il est indispensable de moderniser le concept en intégrant ce genre de complexe. De plus laisser Paris dans un état de « ville musée » est une très mauvaise stratégie, surtout lorsqu'une telle modernisation sans destruction de patrimoine est possible ! Paris est à la traîne de Londres ! Cependant, il faudrait une réelle compensation pour trouver un équilibre carbone : ajout de panneaux solaires, récupération des eaux de pluies, très forte végétalisation avec de vrais arbres, des collecteurs de déchets à trier, des sources de fraîcheur, des fontaines. Il est indispensable de protéger le site avec des caméras de surveillance également !</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Les impacts permanents : insertion	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
122			30/07/2020						x					<p><u>MOURANCHE DANIEL, 19 rue Claude Dalsème, 92190 MEUDON</u></p> <p>Un grand merci à la préfecture pour cette page claire et lisible. Mes yeux n'en pouvaient plus de chercher dans le dossier du maître d'ouvrage, puis déchiffrer, le seul volet qui m'intéressait : l'intermodalité. Je dispose pourtant d'un grand écran, mais je jette l'éponge.</p> <p>Il me semble cependant avoir deviné que les quatre améliorations qui m'intéressent en tant qu'utilisateur de la gare d'Austerlitz grandes lignes depuis ma banlieue sud-ouest sont ignorées par cette opération.</p> <p>1- réduire les distances de marche à pied de l'utilisateur grande ligne, le plus souvent chargé de bagages ou de poussettes, et assez souvent d'âge plus avancé que l'utilisateur quotidien du réseau banlieue. Les nouvelles voies ont rajouté plus de 50 mètres, d'où qu'on vienne, sans que rien ne soit fait pour réduire la peine qui en résulte. Même pas des bancs le long de l'itinéraire !</p> <p>Le projet vante la convergence des correspondances sur la Grande Halle rénovée. La pire des choses à faire pour celui qui ne vient pas ici faire du shopping mais simplement prendre son train. Comme dans une gare, quoi.</p> <p>2- faire arriver les bus au plus près des plate formes de départ. Depuis toujours il aurait été possible de faire entrer le 91, le bus des gares, dans les cours d'arrivée-départ. L'a rénovation était l'occasion de faire un véritable pôle d'échange bus dans la gare. Ce sera pour le 23^e siècle ?</p> <p>3- Mécaniser les accès au métro aérien n°5. Aucune difficulté technique, la loi handicap en ardente obligation, mais ce n'est apparemment pas assez pour faire avancer ensemble SNCF et RATP.</p> <p>4- Réaliser une passerelle d'accès au dessus des quais à partir du Boulevard Auriol. Cela ferait gagner un temps considérable à des milliers d'utilisateurs chaque jour. Aménager en conséquence les deux arrêts de la ligne 6 Chevaleret et Quai de la Gare (ils pourraient même être fusionnés tant les trois arrêts Nationale, Chevaleret Quai de la Gare sont proches). Est-il vraiment utopique qu'un programme de rénovation profonde d'une grande gare parisienne soit abordé sous maîtrise d'ouvrage conjointe des grands acteurs</p>
123			30/07/2020						x					<p><u>TOBIAS BOSSMANN</u></p> <p>Je vous prie de reconsidérer le nombre de emplacements sécurisés pour les vélos, qui correspond dans la planification actuelle à 50.</p> <p>Afin de réussir une transition écologique à Paris (et étant donné qu'on est en 2020 et non 1980), il vaut mieux viser 1000 emplacements ou plus.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Les impacts permanents : insertion	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
124			30/07/2020	x				x		x				<p>ELIA GUENOUN , 10 place pinel, 75013 PARIS</p> <p>Je ne comprend pas qu'un tel projet puisse avoir lieu en 2020 à Paris. Nous savons que l'impact de ces grands immeubles est mauvais pour le climat de notre ville (réchauffement dû à la présence d'un si grand nombre de personnes, chauffage/climatisation, sans compter que cela gâchera la vue depuis le boulevard de l'hôpital). Nous avons besoin d'espaces accessibles pour que l'ensemble des parisiens et franciliens puissent profiter d'un espace peu construit. Pourquoi ne pas prendre exemple sur de nombreuses villes internationales et construire un parc ? Avec des jeux d'eau par exemple. Ainsi quand il fait chaud, ce sera bien plus rafraîchissant qu'un immeuble. A côté de l'hôpital, celui-ci serait très bien placé ; et à côté de la gare un grand nombre de personnes pourraient y accéder facilement. Il serait dommage de construire sur chaque centimètre carré de Paris alors que nous vivons déjà les uns sur les autres...</p>
	125		30/07/2020										x	<p>Charles d'Arailh</p> <p>Peut on déposer une contribution par simple mail ?</p>
	126		30/07/2020					x		x				<p>Charles d'Arailh</p> <p>Le projet présenté renvoie à un modèle de densification du bâti parisien daté et pas adapté aux nouveaux enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lutte contre les événements climatiques extrêmes comme les canicules - lutte contre le réchauffement climatique - préoccupation de santé publique en réduisant la densité <p>S'y ajoutent d'autres considérations liées aux nuisances d'un tel projet et l'impact négatif en termes de conservation patrimoniale. Il faut réduire la hauteur et la densité du projet et accroître la surface d'espaces verts accessibles.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
127			30/07/2020	x	x			x	x	x		x	<p><u>NEDELEC CHRISTINE FNE PARIS, 2 rue du dessous des berges, 75013 PARIS</u></p> <p>Avis défavorable de FNE Paris</p> <p>Le projet présenté à l'enquête publique s'appuie sur le plan directeur d'aménagement établi il y a 10 ans, en juin 2010, suite à la consultation lancée par la SEMAPA et SNCF sur l'ensemble du secteur Gare.</p> <p>L'idée affichée est d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier en développant un pôle associant activités économiques (tertiaires, commerciales, hôtelières), services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, en lien avec son environnement immédiat (hôpital, jardin des Plantes...).</p> <p>En réalité il s'agit, selon nous, et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière, sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité.</p> <p>Nous émettons donc un avis défavorable au projet soumis à l'enquête publique.</p> <p>Deux points centraux expliquent notre position:</p> <p>1-une enquête publique au coeur de l'été, à la sortie du déconfinement est un déni de démocratie: malgré la demande en date du 23 juin adressée au Préfet de Paris par le bureau des associations et conseils de quartiers, membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche, l'enquête publique se déroule du 29 juin au 31 juillet.</p> <p>Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens. Par ailleurs, le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes ou parfois plus lointaines sont impactées et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens.</p> <p>2-le projet présenté est issu d'un modèle urbain dépassé, en contradiction complète avec l'accélération actuelle de la crise climatique. La crise sanitaire actuelle rend nécessaire un autre modèle urbain.</p> <p>Plus de dix années ans se sont écoulées depuis les premières présentations du projet et son évolution vers la densification extrême du bâti augmente les impacts environnementaux négatifs au lieu de les atténuer : îlots de chaleur, congestion des transports, bruit.. et nuit fortement aux éléments patrimoniaux situés à proximité (Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, Muséum d'histoire naturel et halle de la gare d'origine). Le projet actuel ne prend pas en compte la dégradation de situation environnementale et ne propose aucune solution permettant d'y faire face.</p> <p>Nous nous appuyons sur l'avis de l'Autorité environnementale qui a pointé les principaux risques environnementaux du projet:</p> <p>- l'augmentation des nuisances liées à la circulation routière et aux conditions de desserte du quartier et de</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>l'insuffisante adaptation au changement climatique et notamment la prévention des îlots de chaleur urbains;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la gestion problématique des déchets générés par le projet immobilier notamment pendant la phase d'exploitation et à proximité d'autres chantiers (Tours Duo, Massena Bruneseau) - le caractère inondable du secteur lors de grandes crues de la Seine. <p>Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement des solutions intégrées pour limiter les nuisances sonores au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien les informations relatives à la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8 <p>la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris.</p> <p>la description des travaux de modernisation de la gare et les dernières données disponibles sur les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040</p> <p>les simulations de trafic et l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ;</p> <p>les impacts de ce programme sur les communes limitrophes</p> <p>la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat, accords de Paris, zéro artificialisation</p> <p>Par ailleurs nous pointons les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La massification du projet . Par rapport aux esquisses de 2007 elle est problématique: non seulement elle dénature fortement le site patrimonial mais elle augmentera de manière importante la congestion du quartier. <p>Les éléments fournis dans le dossier sont insuffisants pour apprécier l'intégration urbaine du projet et son effet de masse sur les environs, peu de vues, de perspectives.</p> <p>La hauteur (jusqu'à R+10) des bâtiments et la densité du projet utilisent au maximum les possibilités offertes par le PLU de 2016 dont nous dénonçons par ailleurs la dérive surdensificatrice sur Paris. Il est</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>La justification de l'importance du programme n'est pas développée et ne présente pas au public les variantes étudiées ou les alternatives possibles.</p> <p>-La trop forte proportion de bureaux et de commerces.</p> <p>Le projet prévoit 52 146 m2 de bureaux en pleine gare alors même que l'inflation de l'offre tertiaire à Paris et la quantité de bureaux vides sont manifestes et que l'après crise Covid annonce une réduction de la demande.</p> <p>Les 24 652 m2 de commerces prévus à Austerlitz semblent disproportionnés comme pour la Gare du Nord. C'est plus du double des 10 000 m2 commerciaux de la Gare St Lazare dont l'impact sur les commerces de proximité du quartier n'a pas encore été mesuré. Or à Austerlitz les nouveaux commerces entreraient en concurrence avec les rez de chaussée commerciaux prévus dans les immeubles longeant l'avenue Pierre Mendès-France et ceux préexistants le long du Boulevard de l'hôpital sans compter les marchés qui se tiennent 2 fois par semaine au droit du métro aérien.</p> <p>Par ailleurs ces nouveaux commerces sont positionnés pour une partie importante d'entre eux en milieu souterrain confiné inadapté comme on l'a vu aux crises sanitaires, dont on sait qu'elles risquent de se multiplier.</p> <p>Nous constatons que comme pour le projet de la Gare du Nord, la création de ce pôle commercial et tertiaire a pour objectif d'aider la SNCF à financer la rénovation de ses gares, tandis que les services aux usagers et aux habitants sont logés à la portion congrue. Notamment le projet consistant à empiler dans les espaces publics de déambulation (la cour Museum) des kiosques et cubes commerciaux et autres parkings à vélos (par ailleurs en nombre insuffisant).</p> <p>-La faiblesse de la part prévue pour les futurs logements. 11 563 m2 sur plus de 90 000m2 de programme, cette proportion est insuffisante par rapport aux besoins des parisiens, en particulier pour le personnel hospitalier, question plus que jamais d'actualité.</p> <p>La faiblesse de la surface prévue pour les espaces verts. Sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants</p> <p>Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est, de plus, inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, la terre se réduit à des substrats en jardinières allant de 1m 50 à 30 cm d'épaisseur. Une fois de plus l'artificialisation est maximale contrairement aux objectifs annoncés.</p>

Observation portée sur le registre électronique		Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6
Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition					Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
											<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>d'espaces de nature ouverts au public. Il faut choisir de privilégier les îlots de fraîcheur écologique . En effet la cour Muséum complètement minérale n'a pas été conçue comme un corridor écologique ou un îlot de fraîcheur urbain. L'importance des substructions sous la cour Museum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales que nous contestons) limite la possibilité de plantations des arbres de haute tige avec un risque d'impact du projet sur l'écoulement de eaux et les risques d'inondation.</p> <p>Par ailleurs la Bièvre débouche Gare d'Austerlitz et passe canalisée sous la cour Muséum : une trame bleue de la Seine à la Bièvre, passant par la cour devrait être un élément structurant du projet sous forme de fontaine, mares, bassin, cours d'eau permettant d'adoucir la minéralisation de la cour et de diminuer les effets du réchauffement climatique.</p> <p>De même, un corridor végétal en pleine terre pourrait être prévu entre les berges arborées de la Seine, le jardin Curie, celui de la Salpêtrière et celui des Plantes. Ces trames écologiques doivent être anticipée dans tous les aménagements à venir (pont de la Salpêtrière, et Salpêtrière). De même Elle peut et doit également prendre relais en lui articulant la conception des terrasses végétalisées et les jardins en toiture du bâtiment A7-A8.</p> <p>En fonction de tous ces éléments, nous demandons une remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que la situation climatique exige tout en prenant en compte les réels besoins des habitants en terme d'espaces de nature et de logements. Pour ce faire, le dialogue doit être renforcé</p>
128		30/07/2020									<p>même obs que la n°127</p>

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
	129		30/07/2020					x	x					<p><u>Christiane HUCHARD, 16 Bd Saint Marcel, 75005 PARIS</u> Per un prospectus déposé dans ma boîte aux lettres, vous demandez des observations sur le projet d'aménagement de la gare d'austerlitz.</p> <p>J'ai 3 remarques :</p> <p>1- pourquoi ne pas conserver une activité logistique pour acheminer marchandises et biens au centre de paris (et l'hopital tout proche) par la gare (voire la Seine) ? On a déjà supprimé les hangar sernam qui servaient à cela. La mairie de paris veut elle donc toujours plus de trafic de camions dans Paris ?</p> <p>2- Pourquoi mettre encore une galerie marchande ? Le centre commercial de la place d'Italie se vide, et les commerces dans nos rues ont de moins en moins de clients. Le but est il donc de faire disparaître toutes les boutiques de nos rues et les rendre plus tristes encore ?</p> <p>3- Le bâtiment que vous nommez A7A8 est beaucoup trop haut par rapport à la gare et à l'hôpital à côté. Dans cette partie de Paris les bâtiments doivent respecter le programme de 6 étages maximum. Une barre de bâtiment de cette hauteur sera disgracieuse et obstruera le paysage. L'homogénéité de la hauteur est ce qui fait de paris une des plus belle ville du monde. Pourquoi détruire à jamais cette beauté ?</p>
130			30/07/2020											<u>même obs que la n°127</u>
131			30/07/2020						x					<p><u>Matthieu LAROQUE, 166 rue Jeanne d'arc , 75013 PARIS</u> Il serait préférable d'augmenter le stationnement cycle à 500 places pour un des gros Hubs ferroviaire de paris. D'autant plus que les gens du quartier ont des difficultés pour garer leur vélo de manière pérenne. Des garages vélos comme à Bruxelles feraient sens.</p>

Observation portée sur le registre électronique		Observation portée sur l'adresse électronique		Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
										Le programme de l'opération : modernisation de la gare et îlot A7 - A8	Accessibilité/flux : dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition	
132					30/07/2020					x	x					<p>Anonyme Habitant boulevard de l'Hôpital en face de la gare, nous voyons avec appréhension la construction du nouveau bâtiment. L'arrivée de plusieurs milliers d'occupants (4300 pour les seuls bureaux) va densifier une zone où l'on circule déjà mal. Et nous n'avons pas besoin de cette architecture massive et banale, très haute, avec encore plus de verre et de lumière artificielle pour faire monter la température. La nouvelle voie de circulation risque d'accentuer les embouteillages : si nous avons bien compris, ce sera le seul accès au parking voitures (et bus ?) et au dépose-minute. Cela va reporter le trafic routier près de la Salpêtrière qui n'a pas besoin de cela, et poser des problèmes pour y accéder en traversant la double voie des bus et des vélos du boulevard, déjà dangereuse. Par ailleurs ce parking et ce dépose-minute seront beaucoup plus éloignés du hall des trains qu'auparavant. Pourquoi ne pas avoir prévu un autre accès par le côté Seine, qui ne sera réservé qu'aux taxis ? Il risque d'y avoir encore plus d'arrêts sauvages sur cette voie, où il y a déjà beaucoup de circulation depuis son rétrécissement. Il y aurait pourtant eu la place : le trottoir est immense et ne sert à rien. La piste d'accès handicapés, interminable, n'est jamais utilisée et comme il n'y a pas non plus d'escaliers roulants, les voyageurs doivent porter leur valise dans les escaliers. Nous nous interrogeons aussi sur l'aspect que va prendre la nouvelle route qui va devoir passer au-dessus des voies ferrées. La pente risque d'être raide et de générer ainsi encore de la pollution aérienne et visuelle. Les seuls points positifs : l'agrandissement du square Marie-Curie, et l'arrivée de commerces qui manquent beaucoup dans le quartier.</p>
133					30/07/2020					x		x		x		<p>Matthieu LAROQUE, 166 rue Jeanne d'arc , 75013 PARIS En complément de mon précédent de mon précédent avis, il est ridicule de mettre autant de m2 pour les surfaces commerciales. Quel est l'objectif satisfaire le chiffre d'affaires de SNCF gares et connexions au détriment des petits commerces du quartier ou bien créer un cadre agréable à vivre pour les voyageurs et riverains. Une annexe du muséum ainsi qu'un corridor arboré reliant le parc de l'Hôpital vers le jardins des plantes et les quais de Seine aurait bien plus de dense. Enfin, le bâtiment sera une verue par rapport au muséum, à La Chapelle saint Louis de la salpetriere et la verrière de la Gare qui est en cours de rénovation. Pour conclure, le projet est à revoir au regard des enjeux climatiques et du Paris en commun. Le Paris bagnole des années 70 est révolu.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
134			30/07/2020				x	x	x	x		x	<p>GRUSKA MIREILLE, 9 rue du banquier, 75013 PARIS</p> <p>e rejoins entièrement l'avis de la FNE, très bien présenté par Christine Nedelec, que je recopie ci-dessous (avis n° 127). Étant moi-même riveraine je suis complètement défavorable à ce projet et je suis étonnée de voir principalement des observations sur le manque de parkings à vélos. Les personnes qui ont mis ces observations ne doivent pas habiter le quartier... le boulevard de l'hôpital étant déjà très dangereux pour eux et pour les piétons (6 voies).</p> <p>avis n°127 : Enquête publique : modernisation de la gare d'Austerlitz Construction de l'immeuble A7/A8, Paris 13ème. Avis défavorable de FNE Paris</p>
135			30/07/2020					x					<p>Anonyme</p> <p>Mettez nous des places vélos en grand (grand!) nombre! Soyez à l'heure de 2020, pas à celle de 2000. Sachez prendre le train (sic) en marche. Oui a 1000 places de vélo sur une gare d'entrée dans Paris pour des milliers d'usagers du RER, du métro et des trains grandes lignes !</p>
136			30/07/2020					x					<p>Anonyme</p> <p>Il faut des arceaux pour les vélos. Il en manque cruellement aux alentours de toutes les gares parisiennes.</p>
137			30/07/2020					x					<p>ANNE-MARIE GHEMARD, 36 rue Barnave, 26000 VALENCE</p> <p>Contrairement aux usages en France, les cyclistes sont les amis des trains à condition de pouvoir garer leur vélo en sécurité dans un parking à proximité de la gare et sécurisé. Ce projet ne tient pas compte des besoins des nombreux cyclistes. Il doit être revu.</p>
138			30/07/2020	x			x						<p>SÉCARDIN, 7 rue saint claud, 75003 PARIS</p> <p>Je suis contre ce projet faussement désigné comme modernisation de la gare. Il est désormais urgent de ne pas densifier davantage Paris et de ne pas dénaturer cet ensemble patrimonial remarquable. Le projet actuel ne répond ni au premier objectif ni au second : il s'agit d'une nouvelle densification et d'une nouvelle atteinte au patrimoine. J'émet donc un avis très défavorable.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents: insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
	139		30/07/2020		x			x	x	x	x		x	<p><u>Véronique ROBERT</u></p> <p>Je n'ai pas trouvé le site d'actualités de l'enquête publique sur le projet de la gare d'Austerlitz. Je souhaite soutenir l'avis de la FNE Paris, en effet, trop de spéculation entache trop de projets immobiliers à Paris depuis plusieurs années et finalement au détriment des usagers, au détriment du patrimoine commun qui nous appartient et au détriment de l'esthétique et de la beauté de la plus belle ville du monde. La marchandisation de notre patrimoine ne peut s'étendre à l'infini sans enlaidir notre belle ville et lui permettre d'effacer son histoire: trop d'espaces marchands comme pour la gare du Nord et une architecture qui dénaturerait l'histoire de cette gare, la photo toute de verre et de blanc montre un ovni architectural sans rapport avec l'histoire et dont l'adoption signerait l'enlaidissement galopant de cette partie de Paris (13e).</p> <p>A quoi sert encore le classement d'un monument historique à Paris ?!</p> <p>Nous regrettons que cette enquête soit au cœur de l'été, peu de personnes en ont donc été informées, d'autant moins en ces temps de crise sanitaire.</p> <p>C'est pourquoi je soutiens:</p> <p>l'Avis défavorable de FNE Paris</p>
	140		31/07/2020		x			x		x				<p><u>GONNET-CHAUBET, 8 rue de Navarre - 75005 - Paris</u></p> <p>Ce projet est beaucoup trop important de par ses dimensions. Presque 100 000 m2 au total. Il n'a de raison d'être que de terminer la ZAC rive gauche.</p> <p>Non seulement il est trop dense, mais en outre, il présente une hauteur beaucoup trop importante avec du R + 10, alors qu'on a le boulevard de l'hôpital, du R + 6 ou R + 7.</p> <p>Il porte ainsi atteinte au patrimoine environnant, de la gare et de la Salpêtrière.</p> <p>Il créera un choc visuel à la fois de par la hauteur et de par ses formes urbaines très brutales et ne s'insérera en rien dans le tissu parisien existant.</p> <p>De même, que nous avons subi le très volumineux immeuble du Monde juste à côté, de même, nous allons subir un urbanisme inadapté.</p> <p>Je demande à ce que ce projet soit REVU pour être à taille plus humaine et avec des hauteurs moins importantes.</p> <p>L'idéal serait de le remettre complètement à plat et de tenir compte des souhaits des habitants comme cela a été fait pour d'autres projets.</p> <p>J'avais déjà exprimé cette demande lors d'un conseil de quartier en octobre 2019.</p> <p>Je reprends complètement à mon compte l'avis de l'association FNE</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
141			31/07/2020	x			x	x	x			<p>RAJCAK, 17 rue Poliveau, 75005 PARIS</p> <p>Non à ce projet de transformation de la gare en centre commercial. Les 24 652 m2 de commerces prévus à Austerlitz semblent disproportionnés comme pour la Gare du Nord.</p> <p>C'est plus du double des 10 000 m2 commerciaux de la Gare St Lazare dont l'impact sur les commerces de proximité du quartier n'a pas encore été mesuré.</p> <p>Ce projet de rénovation se focalise sur la création d'un pôle commercial et tertiaire tandis que les services aux usagers et aux habitants sont logés à la portion congrue.</p> <p>Par ailleurs la massification du projet par rapport aux esquisses de 2007 est problématique: non seulement elle dénature fortement le site patrimonial mais elle augmentera de manière importante la congestion du quartier.</p> <p>La justification de l'importance du programme n'est pas développée et ne présente pas au public les variantes étudiées ou les alternatives possibles.</p> <p>Le projet prévoit 52 146 m2 de bureaux en pleine gare alors même que l'inflation de l'offre tertiaire à Paris et la quantité de bureaux vides sont manifestes et que l'après crise Covid annonce une réduction de la demande.</p> <p>Non à cette architecture soit disant contemporaine. Non aux bâtiments en verre qui sont hyper énergivores. Non à un bâtiment de 10 étages.</p> <p>S'agissant des espaces verts, sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants.</p> <p>Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est de plus inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, les "jardins intérieurs", ils sont artificiels, pas en pleine terre et ne devraient pas être considérés comme des espaces verts.</p> <p>Nous avons besoin de vrais jardins, de plantations d'arbres et de végétaux pour créer des îlots de fraîcheur et non d'architectures de verre qui sont des serres et nécessitent beaucoup d'énergie pour les chauffer en hiver et les rafraîchir en été.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
142			31/07/2020		x			x	x	x			<p><u>ALMUT LINDNER, 11, rue Larrey, 75005 PARIS</u></p> <p>Non à ce projet de transformation de la gare en centre commercial. Les 24 652 m2 de commerces prévus à Austerlitz semblent disproportionnés comme pour la Gare du Nord.</p> <p>C'est plus du double des 10 000 m2 commerciaux de la Gare St Lazare dont l'impact sur les commerces de proximité du quartier n'a pas encore été mesuré.</p> <p>Ce projet de rénovation se focalise sur la création d'un pôle commercial et tertiaire tandis que les services aux usagers et aux habitants sont logés à la portion congrue.</p> <p>Par ailleurs la massification du projet par rapport aux esquisses de 2007 est problématique: non seulement elle dénature fortement le site patrimonial mais elle augmentera de manière importante la congestion du quartier.</p> <p>La justification de l'importance du programme n'est pas développée et ne présente pas au public les variantes étudiées ou les alternatives possibles.</p> <p>Le projet prévoit 52 146 m2 de bureaux en pleine gare alors même que l'inflation de l'offre tertiaire à Paris et la quantité de bureaux vides sont manifestes et que l'après crise Covid annonce une réduction de la demande.</p> <p>Non à cette architecture soit disant contemporaine. Non aux bâtiments aux façades en verre hyper énergivores. Non à un bâtiment de 10 étages.</p> <p>L'architecture aujourd'hui doit prendre en compte la durabilité des matériaux (bio-matériaux / réemploi). Elle doit chercher à s'intégrer dans son environnement : l'architecture du métro aérien, de la Pitié-Salpêtrière, du Muséum, des immeubles du Bd de l'Hôpital.</p> <p>S'agissant des espaces verts, sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants.</p> <p>Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est de plus inaccessible au grand public !</p> <p>Pour les autres espaces végétalisés, les "jardins intérieurs", ils sont artificiels et ne devraient pas être considérés comme des espaces verts.</p> <p>Pensons à la forêt en sous-sol de la Bibliothèque François Mitterrand dont les arbres se portent très mal.</p> <p>Nous avons besoin de vrais jardins, de plantations d'arbres et de végétaux pour créer des îlots de fraîcheur.</p> <p>Nous aurions besoin d'un projet de ferme urbaine autour de la gare - pas d'une ferme hors-sol sur un toit.</p> <p>Je m'oppose à ce projet qui ne répond à aucun enjeu pour les habitants, ne place pas au centre les</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
143			31/07/2020		x			x	x	x			<p>LE MAROIS OLIVIER, 25 rue Buffon, 75005 PARIS</p> <p>Habitant le quartier, je constate que ce projet d'un autre âge n'intègre aucune des nécessités actuelles en matière d'urbanisme et qu'il n'a pour finalité ni de répondre aux besoins des usagers de la gare d'Austerlitz, ni à ceux des commerçants et habitants du quartier, ni enfin à l'impératif de converger rapidement vers la neutralité carbone.</p> <p>Je relève notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création de 24 655 m2 de commerces va affecter les commerces locaux et générer une forte de demande de déplacements, alors que les transports collectifs sont déjà saturés - la création de 52 655 m2 de bureaux va générer de l'ordre de 10 000 déplacements domiciles - travail quotidien, engorgeant là encore davantage les transports collectifs, alors même que Paris souffre d'une balance bureaux / logements déjà largement déséquilibrée - le fait qu'il n'y ait que 555 m2 d'espaces vert en pleine terre, de plus inaccessible au public, alors même que Paris est déjà l'une des villes les plus minérales au monde - un nombre de places de vélos sans lien avec les besoins des usagers de la gare, pour avoir une vraie intermodalité train / vélo. - la création de près de 600 places de parking pour le transport motorisé privé, alors que les infrastructures routières sont saturées et que Paris est l'une des capitales européennes dont la qualité de l'air est la plus dégradée. - l'absence complète de bilan carbone du projet, incluant celui résultant de la demande de déplacement induite par les opérations de promotions immobilières.
	144		31/07/2020		x			x	x	x			<p>Francoise TARDIEU</p> <p>je suis contre ce projet et d'accord avec les arguments d'olivier le marois ; je suis pour une ferme urbaine de 20 étages</p>
145			31/07/2020		x			x	x				<p>ÉDOUARD CANCE, 4 place Monge, 75005 PARIS</p> <p>J'habite le quartier depuis plus de 30 ans. Je comprends que vous souhaitez valoriser votre foncier mais c'est à notre détriment. Vous densifiez, vous bétonnez. Vous densifiez en apportant des dizaines de milliers de mètre carré et avec un nouveau centre commercial, qui générera un flux constant d'autos et de camions. Je n'estime pas que le quartier (ni Paris) en ont besoin. Vous bétonnez avec des bâtiments super hauts, vous annoncez une cour Muséum piétonne mais les mètres carrés annoncés serviront à de la restauration rapide, bâtiments accès et terrasses: on est bien loin d'un espace libre et aéré. Enfin, la moindre gare de petite ville allemande propose des centaines de places de vélos, y compris sécurisées, là où vous n'en proposez qu'un nombre symbolique.</p>

Observation portée sur le registre électronique		Observation portée sur l'adresse électronique		Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
										Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents: insertion	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
	146		31/07/2020			x				x	x	x				Anne-Sophie Rouillois Je vis dans ce quartier depuis 30 ans. Je suis complètement horrifiée par le projet de renouvellement de la gare, qui me semble très pernicieux. Nous avons cruellement besoin, boulevard de l'hôpital, de voir diminuer surtout diminuer le trafic automobile et nous avons besoin de VERDURE. Ce coin du 5ème devient complètement étouffant. Or le projet, tel qu'il est présenté, va exactement en sens inverse. J'y suis donc, comme habitante du quartier, totalement défavorable. Je m'engagerai dans tous les mouvements qui vont contre.
147			31/07/2020			x				x	x	x				Anonyme Le projet dans sa version actuelle ne permet de répondre ni aux impératifs en matière de changement des modes de vie et de transport nécessaires pour aller vers une société neutre en carbone, ni aux besoins des habitants du quartier dont je fais partie. La création de places de parking, en plus d'être un non sens écologique au vue de la végétalisation et de la renaturalisation nécessaire des sols dans les grandes villes, ne fera qu'encombrer encore plus un secteur déjà saturé en matière de trafic, générant pollution et nuisances visuelles et sonores pour les riverains. La création de surfaces commerciales va à l'encontre des récentes dispositions prises par le gouvernement pour limiter l'établissement de zones franches commerciales, et ne ferait que porter préjudice aux commerçants des alentours de la gare. La construction de bureau alors qu'ils existe déjà 800 000 m2 de bureaux vides à Paris, que le marché du logement parisien est saturé et que des milliers de gens dorment à la rue est un non sens absolu: pourquoi ne pas construire des logements sociaux et/ou des logements étudiants, dans un quartier à proximité de nombreux sites d'universités (quartier latin, Jussieu, Tolbiac, Grands Moulins, etc.)? Enfin, il me semble que l'absence dans le projet d'un bilan carbone est une faute grave aux regards des impératifs d'exemplarité des pouvoirs publics dans le domaine de la transition écologique.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	3 Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
148			31/07/2020		x			x		x				<p><u>MONOD CLAIRE, 18 rue de la glacière , 75013 PARIS</u></p> <p>Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier 7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement, s'inscrit dans une vision totalement dépassée de l'urbanisme à Paris (entre autres).</p> <p>Lors de l'aménagement du quartier à l'extrémité de l'Avenue de France, la sncf a imposé une trémie au milieu d'immeubles avec comme objectif d'y faire circuler des TGV. Ce n'est pas le cas.</p> <p>Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz semble s'inscrire dans une vision dépassée tout à la fois d'infrastructure et de densification.</p> <p>A l'issue de la première vague de la pandémie du COVID-19, un consensus se fait pourtant sur la corrélation entre densité et propagation du virus.</p> <p>Il n'est plus possible de poursuivre l'hyper densification de Paris</p> <p>Si la modernisation de la partie intérieure de la Gare a un sens, la construction des commerces et d'un hôtel ne répond pas aux enjeux ferroviaires mais à des enjeux purement spéculatifs et contradictoires avec le respect de l'Accord de Paris.</p> <p>La prise en considération des enjeux climatiques doit conduire à augmenter au maximum les espaces libres et verts et la pleine terre et non à imperméabiliser davantage.</p> <p>La réalisation de 89 000 m2 de surface de plancher dont seulement 11 562 m2 pour les logements montre bien qu'il s'agit d'une opération financière plus que d'une vision urbaine ambitieuse et moderne s'inscrivant dans la prise en considération des enjeux climatiques et sociaux.</p> <p>A l'heure de la remise en cause du tourisme de masse, et de l'arrêt des déplacements inutiles, envisager la construction d'un hôtel de 201 chambres est inutile.</p> <p>D'un point de vue démocratisé, cette enquête publique s'inscrit dans une temporalité qui interroge. La quasi-totalité des démolitions est déjà effectuée, ce qui montre que l'enquête n'aura pas d'incidence sur le projet quel que soit l'avis rendu.</p> <p>Il est incompréhensible et très inquiétant que l'engagement de conserver une partie des anciennes écuries au titre du patrimoine n'ait pas été tenu.</p> <p>il n'est pas précisé dans quelle mesure l'aile Museum sera restaurée en revenant aux volumes d'origine, malencontreusement abîmés par des travaux de cloisonnement.</p> <p>Que dire enfin du Zeppelin dont la forme et les matériaux vont gâcher la volumétrie de la grande halle et cela à des fins purement commerciales</p> <p>Le patrimoine de la gare déjà très amputé avec la démolition du buffet de la gare doit être préservé</p> <p>Au plan environnemental, le projet de créer 589 emplacements de parking (publics et privés) dont aucun</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>en commun, tandis que les résidents qui auront une voiture personnelle seront contraints d'utiliser l'espace public avec le stationnement résidentiel pour se garer. Cela ne semble en rien cohérent avec la volonté de réduire l'espace public réservé à la voiture. Et contribue à créer un aspirateur à voitures.</p> <p>De même est-il précisé que pour l'îlot A7A8a les menuiseries seront en aluminium, matériau hautement consommateur d'énergie pour sa fabrication. Rien ne justifie un tel choix alors que des menuiseries bois (certifié) sont disponibles sur le marché.</p> <p>Le projet prévoit la climatisation d'une partie des locaux. Ceci pourrait être évité avec une prise en compte du confort d'été dès la conception et la réalisation de ces locaux. Si l'effort consenti pour la réduction des besoins de chauffage est anéanti par une surconsommation estivale liée à la climatisation, le bilan global ne sera pas optimisé.</p> <p>L'absence d'objectifs précis en matière de consommation énergétique pour les bureaux et commerces est anormal. L'affirmation de labels ne garantit en rien le niveau de consommation réelle ex-post. Il est donc indispensable qu'un engagement de respecter les objectifs du plan climat de Paris figure dans le projet et soit tenu.</p> <p>Enfin le projet ne prévoit en aucune manière l'utilisation de l'eau non potable alors que le développement de son usage a été retenu par la Mairie de Paris. L'eau brute pourrait aisément être utilisée pour de nombreux usages tels que le nettoyage, les sanitaires, l'arrosage, etc.</p> <p>A l'heure des premiers jours d'une nouvelle vague de canicule, il n'est Pas acceptable qu'un projet issu</p>

		1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
Date	Pétition							
Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels					
149		31/07/2020	x	x	x		x	<p><u>Anonyme</u></p> <p>Comme beaucoup d'habitants du quartier je suis horrifiée par ce projet d'un autre âge au niveau des enjeux écologiques et sociaux(et aussi que l'enqu^te publique ait lieu en juillet)</p> <p>Il s'agit de construire encore des bureaux, des bâtiments très hauts, massifs et en verre qui semblent doubler l'avenue de Mendès France laquelle est complètement dévitalisée le soir et le week end.</p> <p>Le bloc très haut qui va longer le boulevard de l'hôpital risque d'accentuer la pollution sonore déjà difficile à supporter. Il est à front de boulevard et projetera son ombre sur les bâtiments anciens.</p> <p>L'implantation d'un centre commercial fait craindre les pires inquiétudes sur le style de boutiques, encore les mêmes enseignes qu'à la gare saint lazare ou du Nord et pas du tout de commerces de proximité utiles aux habitants dans leur vie quotidienne(alors que le quartier manque de commerces de bouche de qualité).</p> <p>Le projet de faire un parking d'une telle ampleur me paraît lui aussi dépassé, à l'ère où on dénonce le modèle de la survalorisation de la voiture en centre ville. Un nombre ridicule de places de vélo est envisagé.</p> <p>Enfin, quelle déception de ne pas prévoir de véritable végétalisation de l'espace en pleine terre et non dans des pots posés sur du béton.</p> <p>Le projet est certes dans les cartons depuis des années(ce qui explique peut être son côté daté) et la SnCF a besoin d'argent pour les travaux de rénovation de la Gare, mais en l'état cette modernisation paraît râtée.</p> <p>J'espère que le projet sera modifié et améliorera la vie du quartier au niveau de l'environnement et des relations humaines au lieu de les dégrader.</p>

							1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition	
150			31/07/2020	x			x	x	x	x			<p>Sylvain HAUPERT, 34 bd de l'hopital , 75005 PARIS</p> <p>Je suis pour le reamenagement de la gare d'Austerlitz et l'îlot A7/A8 qui permettra le renouveau d'un quartier délaissé et pourtant au centre de Paris.</p> <p>Par contre je suis DÉFAVORABLE au projet dans sa forme actuelle pour toutes les raisons énoncés précédemment :</p> <p>Pas besoin de plus de bureaux quand les bureaux se vides (télétravail, coworking, décentralisation...)</p> <p>Besoin de plus de logements, en particulier pour le personnel hospitalier et pour les étudiants de Jussieu</p> <p>Besoin de surface en pleine terre pour la captation de l'eau, et la régulation de la température lors des canicules (evapotranspiration, grands arbres...)</p> <p>Pas besoin d'un centre commercial avec les mêmes grandes enseignes que l'on retrouve partout. Il y a déjà Italie2 et les Halles avec leur boutiques vides. L'avenir est au e-commerce ou au petit commerce local, indépendants, respectueux de l'environnement, à l'artisanat local (recyclerie, coiffeur, commerces de bouche bio...)</p> <p>Ce projet est anachronique. Il se base par exemple sur des études de mobilité douces de 2007/2008 alors que le velib' venait tout juste d'être mis en place à Paris !!</p> <p>Je tiens aussi à attirer votre attention sur la POLLUTION SONORE que va engendrer ce projet.</p> <p>En effet, les hautes façades (r+10) planes et en verre, situées en bordure de boulevard et de métro vont créer ce qu'on appelle des canyons acoustiques qui participent à l'augmentation du bruit par l'effet "cathédrale". Les basse fréquence produites par l'activité humaine (transports, voix, machines...) sont réfléchies par les surfaces planes et vitrées.</p> <p>Est ce legale qu'aucune étude d'impact sur la pollution sonore nde ce projet n'ait été réalisée ? Elle aurait montré que le projet, au lieu d'aider à l'atténuation du bruit dans cette zone qui dépasse les seuil admissible pour la santé humaine va amplifier le problème. Je vous signale que ce quartier est l'un des plus bruyant de Paris (cf bruit parif). Et qu'il en va de la santé des riverains et des gens de passages car la pollution sonore réduit significativement l'esperance de vie.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir repenser le projet qui est inacceptable dans sa forme actuelle et d'y inclure les</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
151			31/07/2020					x		x	x		<p>Anonyme</p> <p>Le projet du lot A7-A8 répond à la majestuosité du bâtiment des Grandes Divisons de l'Hôpital Pitié-Salpêtrière, il faudra s'habituer à le voircomme il a été surprenant de voir se monter le nouveau bâtiment « Le Monde » dans ce bout de la ZAC Paris Rive Gauche, projet d'aménagement -déjà ancien- approuvé en 1991 par le Conseil de Paris.</p> <p>Reste à subir les travaux qui se feront après modifications du projet soumis suite à l'enquête publique (temps de consultation des citoyens dont je me félicite), les nuisances sonores, routières, etc... devront être maîtrisées pour les riverains et utilisateurs des 5ème et 13ème arrondissements. De la communication et des informations en continu aident à comprendre et «supporter» avant d'oublier naturellement ces temps difficiles au quotidien bouleversé par le changement et les évolutions.</p> <p>Riverain de la gare d'Austerlitz, lieu de promenade pour « aller voir les trains » avec un petit-enfant passionné, ce nouvel espace urbanisé doit éviter les conflits d'usage notamment ceux qui concernent les piétons, usagers les plus fragiles d'une ville en transformation.</p> <p>Le réaménagement de la gare d'Austerlitz doit permettre à tous les usagers du train (famille avec bébés, poussettes, PMR en priorité car quand on fait pour eux les autres usagers auront aussi une très bonne qualité usuelle) de pouvoir y accéder aisément et en sécurité, avec une amélioration de l'accueil et des services gratuits.</p> <p>Chacun des flux doit être identifié mais aussi respecté : trop de vélos circulent sur les trottoirs, en sens interdits non autorisés et ne respectent pas les piétons qui n'ont pas de code et sont les usagers les plus fragiles.</p> <p>Pas de circulation vélo cour Muséum, que les places de stationnement soient le plus près possible du boulevard. Plus d'accrochage de cycles sur tout ce qui est vertical et non dédié, obligation de stationner y compris en sous-sol. Le bel espace offert de promenade doit rester sans danger pour les piétons.</p> <p>Pour l'immeuble de bureaux, son RDC doit rester ouvert sur la vie du quartier : tristesse de voir des halls immenses vides le soir et le WE : donner donc au quartier à voir des œuvres artistiques, par exemple.</p> <p>Pour les commerces, leur développement ne doit pas se faire au détriment de la viabilité pérenne des commerces existants sur le boulevard de l'Hôpital mais répondre aux besoins des voyageurs et surtout des nouveaux habitants et travailleurs de l'îlot A7/A8 pour des besoins quotidiens et usuels. La concertation ré affirmée en réunion publique doit être ouverte rapidement sur ce sujet.</p> <p>Pour les logements, une plus grande diversité d'occupants à revenus sociaux est nécessaire pour une mixité sociale dans ce nouveau secteur tête de pont de Paris Rive Gauche, un quartier jouxtant le 5ème arrondissement. Ce choix n'a pas été fait : correctif possible ? D'ailleurs le choix de ne pas faire de parkings</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													d'Europe doit être utilisée pour permettre de loger du personnel soignant, les premiers de cordée, qui doivent pouvoir vivre dans de bonnes conditions à proximité dans un cadre de vie parisien réaménagé pour un 21ème siècle alternatif. Moins de logements PLI et plus de PLUS, et PLAI. Très bonne idée de la création de locaux communs résidentiels qui doivent être en ouverture directe sur l'extérieur pour que les éventuels usages partagés ne se fassent au détriment de la sécurité des locataires et du patrimoine du parc social parisien. Les efforts de végétalisation sont notables- agrandissement du jardin Marie Curie- et les jardins rendus accessibles pas seulement visuellement ! Plus de végétaux sur la cour Museum très minérale pour rendre plus agréable la promenade y compris par fortes chaleurs avec -sur sa grande longueur- la possibilité d'une création d'un lieu de rafraîchissement avec projections d'eau (fontaine, brumisateurs). Donc je propose moins de kiosques de commerces sur la cour Muséum.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,)	3 Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
152			31/07/2020						x					<p><u>NICOLAS SENNEQUIER, 179 rue Saint Honoré, 75001 PARIS</u></p> <p>Synthèse des propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter de 307 à plus de 4000 les places de stationnement vélo autour de la gare. - Installer les stationnements vélos autour de la gare dans des locaux sécurisés, faciles d'accès depuis la voie publique et à proximité d'accès à la gare. <p>Le détail est dans la pièce jointe.</p> <p>Synthese des propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Augmenter de 307 à plus de 4000 les places de stationnement vélo autour de la gare. * Installer les stationnements vélos autour de la gare dans des locaux sécurisés, faciles d'accès depuis la voie publique et à proximité d'accès à la gare. <p>Le projet "Gare d'Austerlitz et ensemble immobilier A7A8" vise à restaurer et moderniser d'ici 2025 la gare d'Austerlitz et à la border d'une nouvelle construction : l'ensemble immobilier dit A7A8. L'ambition du projet est double : projeter la Gare d'Austerlitz à une capacité de 30 millions de voyageurs/an à l'horizon 2030 (23 millions actuellement) et créer un nouveau quartier de ville.</p> <p>Deux caractéristiques de ce projet m'intéressent particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur le plan fonctionnel, l'intermodalité est placée "au coeur du projet" au sein de la gare ferroviaire et ses abords ; - de manière générale, le projet porte "une exigence environnementale élevée". Il s'inscrit naturellement dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC), le schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) ainsi que dans le plan climat, air énergie territorial de la Ville de Paris (PCAET)". <p>Un point sur lequel ces caractéristiques devraient être mieux déclinées : le stationnement vélo autour de la gare.</p> <p>Autour de la gare sont en effet prévus les emplacements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Cour Seine : 102 emplacements vélos, en plusieurs groupes autour des stationnements taxis ; * Cour Museum : 100 emplacements vélos (en trois groupes distincts), 55 Vélib' (en deux groupes), 52 Véligo (dans un local contigu à un pavillon). 100 autres stationnements sont prévus à proximité du bâtiment A7A8. <p>Pour les grands pôles multimodaux de correspondance, dont la Gare d'Austerlitz fait partie conjointement avec les Gares de Lyon et Bercy, le Plan de déplacements urbains Île-de-France (PDUiF) prévoit1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Objectif de service pour le voyageur : Se déplacer à pied et à vélo facilement, depuis et vers le pôle, en toute sécurité et y garer son vélo pour la journée en toute sécurité * Aménagement cible : Parvis piéton devant l'accès principal, stationnement des vélos sécurisés d'une

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>Je constate que les emplacements sont globalement positionnés en conformité avec le PDUIF : ils sont installés sur le parvis piéton près d'un accès principal.</p> <p>En revanche, ces stationnements ne conviennent pas au plan du nombre et de la sécurité. Pour le nombre de stationnements vélo, une comparaison avec deux autres gares françaises est éclairante.</p> <p>* La gare de Strasbourg a eu une fréquentation de 20 millions de voyageurs en 20182. Les stationnements vélos proposés autour de la gare sont près de 1300 places gratuites3 et deux "Ve'loParcs" payants : le Ve'loParc Gare de 760 places et le Ve'loParc Sainte-Aurélienne de 680 places, située à 250m4. Ceci représente un total de 2740 places, soit près de 5 places pour 100 usagers/j (en divisant par 365 le nombre annuel de voyageurs pour passer au nombre quotidien, et donc en négligeant les effets d'heures de pointe).</p> <p>* La gare de Grenoble a eu une fréquentation de 7 millions de voyageurs en 20185. Trois stationnements vélos sécurisés ont été installés autour de la gare, pour un total de 1249 emplacements6 (je n'ai pas l'information sur le nombre de stationnements vélo gratuits autour de la gare). Ceci représente plus de 6 places de stationnement vélo pour 100 usagers/j.</p> <p>En prenant le nombre de voyageurs projetés à 2030 pour la Gare d'Austerlitz (soit 30 millions), les 307 places de stationnement vélo du projet représenteraient moins de 0,5 places de stationnement vélo pour 100 usagers/j.</p> <p>En prenant le nombre de voyageurs projetés à 2030 pour la Gare d'Austerlitz (soit 30 millions), les 307 places de stationnement vélo du projet représenteraient moins de 0,5 places de stationnement vélo pour 100 usagers/j.</p> <p>La part modale vélo à Strasbourg est de 8 %7 ; il correspond presque à l'objectif national de passer la part du vélo dans les trajets à 9 % en 20248 (à Grenoble, les données dont je dispose sont moins explicites : la part modale du vélo était d'environ 4 % des déplacements internes à la métropole en 20109 et 15% des actifs prenaient un vélo en 2017 pour aller sur leur lieu de travail10). Le nombre de stationnements vélo pour cette gare est donc un niveau minimal pour anticiper les usages dans les prochaines années.</p> <p>Je propose que le nombre de stationnements vélos pour le projet soit du même ordre que celui des gares de Strasbourg et Grenoble, soit 5 places pour 100 usagers/j. Ceci signifie plus de 4000 places de stationnement vélo autour de la gare. La sécurisation des stationnements vélo prévus ne répond que pour les Véligo aux prescriptions du PDUIF. Les 52 emplacements Véligo seront en effet installés dans un local fermé. Les autres emplacements vélos seront tous en extérieur, sans sécurisation particulière. Cette différence est illustrée par l'extrait ci-dessous du plan RdC haut. Pour reprendre</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
153			31/07/2020		x		x	x					Anonyme Comme pour le projet de la Gare du Nord, la création de ce pôle commercial et tertiaire ne prévoit qu'une portion congrue aux usagers de la gare et aux habitants et ne tient pas compte du défi écologique actuel en donnant la part belle aux voitures et au béton. Je me prononce contre le projet, dans sa version actuelle.L
154			31/07/2020										Correctif FNE CORRECTION concernant l'avis de FNE PARIS Une erreur s'est glissée dans notre avis Le courrier demandant à la Préfecture le report de l'enquête n'a pas été fait au nom du bureau des associations du comité permanent de la concertation Paris Rive Gauche mais de certaines associations membres dont Sos Paris et ADA 13 membres de FNE PARIS. Nous vous remercions d'excuser ce raccourci qui a peut-être induit en erreur certains de nos amis qui seraient inspirés.

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
155			31/07/2020			x			x					<p>PARIS EN SELLE , 37 boulevard Bourdon, 75004 PARIS</p> <p>Complément de contribution enquête publique Gare d'Austerlitz Synthèse des propositions complémentaires</p> <ul style="list-style-type: none"> * Réétudier le local de stationnements vélo de die' aux bureaux pour le mettre à l'état de l'art. * Organiser la circulation vélo dans la Cour Muséeum par des pistes cyclables reliant, dans les deux sens et sans discontinuité, le boulevard de l'Hôpital à la voie de liaison. <p>Deux aspects du projet "Gare d'Austerlitz et ensemble immobilier A7A8" ont été approfondis par notre association depuis le dépôt d'une première contribution le 26 juillet 2020. Il s'agit de l'accès au stationnement vélo de die' aux bureaux et de la circulation vélo dans la Cour Muséeum.</p> <p>Faciliter l'accès aux stationnements vélo des bureaux</p> <p>Le nombre de stationnements vélos prévus pour les bureaux respectent les prescriptions du PDUIF et, pour certains aspects, vont au-delà de ces prescriptions :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Le total de 1 043 emplacements correspond bien à un vélo pour 50 m2 de surface de plancher (5 2146 m2 de surface de plancher prévue). Comme indiqué dans notre première contribution, nous considérons le dimensionnement de ces stationnements comme cohérents avec les besoins liés aux activités de bureaux. * La totalité des emplacements sont positionnés dans un lieu clos et couvert, alors que le PDUIF exige au moins la moitié d'emplacements dans de telles conditions. * Le vaste local de 1 043 emplacements vélo sera presque de plain-pied depuis l'extérieur : la rampe

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
156			31/07/2020										<p>Observation/courriel/pétition</p>
	156		31/07/2020										<p>Correctif FNE Dans son avis n°127 « Enquête publique : modernisation de la gare d'Austerlitz. Construction de l'immeuble A7/A8, Paris 13ème. Avis défavorable de FNE Paris » publié dans les présentes observations, France Nature Environnement (FNE Paris) a indiqué de façon erronée que « malgré la demande en date du 23 juin adressée au Préfet de Paris par le bureau des associations et conseils de quartiers, membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche, l'enquête publique se déroule du 29 juin au 31 juillet ». A la demande et en accord avec le Bureau des associations et Conseils de quartier membres du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche, FNE Paris tient à rectifier cette assertion et à préciser que : ladite demande de report et de prolongation de l'enquête publique a été formulée par des associations membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche (et non pas par ledit Bureau ni par toutes les associations membres) et que cette demande n'a en outre pas été formulée par les Conseils de quartier membres du CPC PRG, leurs représentants au CPC PRG n'ayant pas pu consulter leur Bureau d'animation. Fait à Paris le 31 juillet 2020 Christine Nedelec, Présidente de FNE Paris</p>
	157		31/07/2020	x				x					<p>Anonyme Avis défavorable</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
	158		31/07/2020	x				x	x	x			x	<p>Pierre HESBERT</p> <p>Cette enquête publique pendant les vacances en sortie de déconfinement en absence des parisiens est impensable</p> <p>Ce projet fait peu de place aux impératifs pressants pris en compte par la loi sur la transition énergétique pour intégrer les contraintes climatiques en milieu urbain dense</p> <p>Ce projet passe sous silence</p> <ul style="list-style-type: none"> -les effets négatifs liées à l'augmentation de la circulation -de nouvelles émissions de gaz à effet de serre; - un nouvel îlot de chaleur urbain - le secteur inondable <p>Pour la santé (cf avis de l'autorité environnementale) rien dans le dossier sur</p> <ul style="list-style-type: none"> * Les émissions de gaz à effet de serre et le principe de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement * La limitation des nuisances sonores pour le bâtiment traversé par le métro * les informations relatives à la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8 * la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris. * la description des travaux de modernisation de la gare et les dernières données disponibles sur les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040 * les simulations de trafic et l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ; * les impacts de ce programme sur les communes limitrophes * la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat, accords de Paris, zéro artificialisation <p>Pas de variantes étudiées ou les alternatives possibles.</p> <p>Des bureaux dans une offre pléthorique à Paris et une réduction de la demande.</p> <p>La part très faible pour les futurs logements, 1/9</p> <p>Essence vendue initialement (50000 litres de carburant par jour) en plus (pour plus de 90 000 m2)</p>
	159		31/07/2020											erreur d'envoi mail

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
160			31/07/2020	x			x	x				<p><u>PIERRE RABANY, 46 bd de Port-Royal, 75005 PARIS</u></p> <p>Habitant du quartier je refuse cette transformation de la gare d'Austerlitz en complexe de bureau et de commerce.</p> <p>Le boulevard de l'Hôpital est totalement saturé plusieurs heures par jour, très pollué et la circulation y est déjà très difficile. Ajouter un parking de 600 places est une monstruosité. La surface en bureau n'a pas de sens si on considère tous les bureaux vides de la capitale, surtout à un moment où le télétravail se développe et où l'immobilier de bureau entre en crise.</p> <p>Les commerces du boulevard de l'Hôpital vont souffrir de la concurrence du nouveau centre commercial alors que tout le monde s'entend pour dire qu'ils sont indispensables au dynamisme de la ville. La surface végétalisée prévue est dérisoire alors que la ville a besoin d'îlots de fraîcheur.</p> <p>Pour finir un nombre dérisoire d'emplacements vélos à l'encontre de la politique de développement des circulations douces.</p> <p>Cette proposition est à contre sens du besoin de tous.</p> <p>Je suis totalement opposé à ce projet de "modernisation" de la gare d'Austerlitz</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Les impacts permanents : insertion	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
164			31/07/2020	x		x		x		x				<p><u>ASSOCIATION APARIS , 136 rue de la Colonie , 75013 PARIS</u></p> <p>Paris a-t-il déserté Seine Rive Gauche ? Un énorme bâtiment, largement plus haut que la moyenne et long de 300m est la tête de proue de Seine Rive Gauche au cœur de Paris. Il jouxtera la place Valhubert récemment classée par l'UNESCO, la Salpêtrière en vis-à-vis, et le proche muséum de Paléontologie. Comment en est-on arrivé là ? A la base il s'agissait de restructurer la gare d'Austerlitz pour laquelle d'autres options semblaient possibles, c'est à dire la création d'une place sur la Seine offrant aux voyageurs ce magnifique paysage parisien qui aurait réaménagé de façon agréable et ludique cet espace de quais qui est devenu aujourd'hui un escalier donnant sur une desserte de taxis. Les projets avoisinants et successifs ont fait peu à peu de cet espace où régnait la façade noble de la Gare d'Austerlitz un espace de cacophonie architecturale. Il y régnait une vie intense du temps de l'existence du buffet. C'était le cœur d'Austerlitz, à l'heure actuelle pratiquement déserté. Pour des motifs qu'ils assurent "fonctionnels" les bureaux de l'AREP ont préféré prendre pour centre du projet une longue cour de service confinée et sans vue. Il a été développé par Jean Nouvel un concept de jardins descendants (vers les dessertes ferroviaires) qui aurait été le point d'orgue du nouveau projet, qui s'adjoignait commerces, bureaux et logements de façon rentable. Ce jardin intérieur a été très amputé pour des motifs techniques. On pourrait s'attendre à une recherche architecturale originale en harmonie avec son cadre dans cet espace d'un projet majeur qui devrait créer une nouvelle "parisianité", nous en doutons, car malgré les recherches intéressantes entre architectes de talent travaillant en consortium sympathique et à l'écoute sur chacun des programmes et essayant de les marier l'un à l'autre, nous sommes devant un registre architectural typiquement international dont la masse et la texture s'imposent de façon agressive. Notamment le bâtiment-pointe sur Vincent Auriol mais encore la longue façade de 300m sur la cour devenue place piétonne conviviale aux dires de ses promoteurs. Pour juger nous sommes en face de perspectives assez trompeuses, commerciales, versant dans l'idylle spécifique au perspecteur consommé. Mais ne nous y trompons pas, il sera difficile de rythmer et de faire vivre cet espace plombé, au pied d'un bâtiment haut et démesurément long. A l'ombre les ¾ du temps (mais pas dans les perspectives !). S'y ajouteront les effets du vent. Le mot "style" revient en architecture, qu'en est-il du ou des styles spécifiques à cette masse énorme et fermée par son pragmatisme rentable ? On sent un travail de dominante latente rythmique mais il n'y a pas de motifs récurrents. Chaque morceau est une facette d'une architecture assez convenue. Malgré sa diversité le bâtiment devrait être un et "parler son style". Un style parisien à trouver c'est le deal du projet</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>fonctionnement de la gare et sa situation sous-terrainne peu saine en elle-même est encore plus problématique en période d'épidémies. Cette vision mécanisée, climatisée et mercantile qui fait le moteur du projet ne se raccroche-t-elle pas à une conception urbaine appartenant déjà au passé ? On peut même se poser la question : le projet est-il viable ?</p> <p>Association pour l'urbanisme APARIS 13</p>
165			31/07/2020										<p>Rectificatif à obs 164 Rectification au précédent envoi A propos du Batiment-Pointe, il s'agit bien sûr du boulevard de l'Hôpital et non du boulevard Vincent Auriol APARIS 13</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition	
166			31/07/2020		x			x	x					<p><u>Anonyme</u></p> <p>J'ai peur de ne pas bien comprendre la démarche de la Mairie de Paris et de la SNCF. Si je résume, tous nos dirigeants nous disent que nous sommes à l'aube d'une crise sans précédent. Les enseignes de distribution et de restauration sont parmi les plus touchées et nombre de leurs salariés voient leur emploi menacé.</p> <p>Et figurez-vous qu'aujourd'hui se finit une enquête publique pour faire un énième centre commercial autour d'une gare qui dispose d'un patrimoine historique négligé.</p> <p>Les parisiens viennent de reconduire une équipe municipale sur des promesses de construction d'un monde d'après différent et la SNCF a besoin que le contribuable aide à éponger ses dettes. Je trouve ça normal puisque l'entreprise a largement participé aux temps des vaches grasses à la réussite de nombreuses réussites industrielles françaises.</p> <p>MAIS, là où ça commence à devenir fumeux pour mon cerveau de pauvre citoyenne, c'est quand on me dit que la SNCF va encore construire un centre commercial. M. Farandou et Mme Hidalgo ignorent-ils que ce que nous voulons (après 30 ans à Paris, je suis maintenant en province depuis 20 ans) de sont des dépenses et des investissements sur le métier de la SNCF. Je veux arrêter d'être obligée de passer par Paris pour aller à Bordeaux en venant de Lyon. Utilisez les ressources de la SNCF pour faire le métier que vous savez faire, transporter des personnes et des marchandises. Pour faire nos courses, on ira chez ceux qui n'ont pas encore licencié leurs pauvres employés.</p> <p>Je ne comprends pas ce sont les pénalités qui vous font peur ? Alors si vous voulez à tout prix faire du béton et bien faites le pour des logements, pour des bibliothèques, pour des écoles, mais s'il vous plaît arrêtez de vous obstiner sur vos boutiques. Je connais un peu la catastrophe de la gare de Perpignan, vous avez déjà celle de la Gare du Nord sur les bras, ça devrait vous suffire ... ça ne serait pas une bonne pratique de gouvernance d'apprendre des erreurs du passé ?</p> <p>Bon courage aux habitants du quartier et aux difficultés de circulation.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition	
167			31/07/2020				x	x	x					<p><u>Ile de France Mobilités, 41 rue de Châteaudun, 75009 PARIS</u></p> <p>Ile-de-France Mobilités a été sollicité par l'Etat en 2014 pour traiter de l'intermodalité du pôle de transport majeur de l'est parisien que constitue les gares de Paris-Bercy, de Lyon, et d'Austerlitz. Un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été élaboré pour ce Tripôle, qui a été approuvé validé par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités en juin 2017, puis a fait l'objet d'une concertation auprès des usagers en 2018. Trois grands enjeux ont émergé pour le Tripôle : bâtir un socle piétons commun en traitant mieux l'espace public, faciliter les accès et le stationnement des vélos autour de ces gares, et améliorer l'accès aux bus (position des arrêts, dimensionnement, lisibilité, signalétique...). Dans la suite de ce DOCP Tripôle, il a été décidé la réalisation d'un schéma de principe par gare. Elaboré avec SNCF Gares et Connexions, la RATP, et la Ville de Paris au cours de deux années d'études approfondies et de nombreuses réunions, le schéma de principe du pôle gare d'Austerlitz fait aujourd'hui consensus. Le 8 juillet 2020, il a été approuvé par le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.</p> <p>Cinquième grande gare parisienne, la gare d'Austerlitz est désormais incluse dans un projet urbain ambitieux, appelé îlot A7A8, qui fait l'objet d'une programmation mixte : bureaux, logements, commerces, hôtel, services ferroviaires, local associatif, stationnement, aires logistiques. Néanmoins, au regard de l'importance du pôle gare d'Austerlitz dans les flux d'échanges de voyageurs, le projet doit aussi permettre de renforcer la lisibilité des cheminements en gare afin d'améliorer l'accessibilité aux services ferroviaires et au réseau de transports en commun, notamment grâce à deux traversées piétonnes nord/sud perpendiculaires à la Grande Halle Voyageurs existante.</p> <p>Aussi, le projet îlot A7A8 porte deux enjeux majeurs pour la gare d'Austerlitz que sont, d'une part, une meilleure intégration à son environnement urbain, et d'autre part une refonte de son fonctionnement, pour améliorer le confort, l'intermodalité et les correspondances, pour les usagers des transports publics, qu'ils viennent des grandes lignes ou qu'ils soient franciliens.</p> <p>A ce titre, les principes énoncés dans le dossier de schéma de principe qui feront référence et qui serviront de cadre aux aménagements à venir, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration des correspondances entre les deux lignes de métro M5 et M10, mais aussi entre ces lignes et le RER C grâce à la mécanisation des accès au viaduc du métro, et entre le RER C et toutes les lignes de transport en commun, SNCF ou métro, grâce à une trémie qui permet de sortir de la salle d'échanges souterraine du RER C, par ascenseur ou escalier mécanique, directement dans la Grande Halle Voyageurs, et inversement ; - la création d'une station bus sur le quai d'Austerlitz, au droit de la nouvelle sortie de la Grande Halle

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>itinéraires de trois d'entre elles (24, 63, et 57 à terme), ainsi que le réaménagement global de la place Valhubert, qui accueillera le terminus des lignes 24 et 215, et qui marque l'entrée du Jardin des Plantes - le traitement de l'intermodalité autour de la gare avec une dépose minute de trente places au rez-de-chaussée de l'îlot A7A8 et quatre cents places de stationnement pour les vélos au sein des cours Seine et Museum, dont cinquante-deux dans une consigne sécurisée, qui viennent s'ajouter à l'offre de stationnement vélo proposée par l'îlot A7A8 (1043 places pour les bureaux et logements).</p> <p>Le permis de construire unique soumis à l'enquête publique dont vous assurez la présidence de la commission, devrait faciliter la mise en œuvre des principes élaborés ci-avant, en concertation avec SNCF Gares et Connexions, la Ville de Paris, et la RATP, afin qu'à terme la transformation prévue du quartier permette à chacun de mieux se repérer et se déplacer, quel que soit le mode de transport choisi, en particulier s'il s'agit des transports en commun.</p> <p>A cet égard, l'amélioration, par les porteurs du projet, de la qualité et du confort des échanges intermodaux (entre les trains et les métros, entre les trains et la ville, à pied, à vélo, en bus...), la bonne gestion des véhicules particuliers (notamment les taxis) et des livraisons, ainsi que la prise en compte des nouvelles mobilités, sont essentielles au bon fonctionnement de l'ensemble de l'opération. Au-delà d'être un véritable pôle multimodal, la gare doit aussi devenir un lieu de vie et de services pour les voyageurs et les riverains.</p> <p>Le projet A7A8 qui intègre la gare d'Austerlitz apporte d'ores et déjà des réponses à ces enjeux. Il reste néanmoins quelques points de vigilance qui devront être traités par les maîtres d'ouvrage, en lien avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police, notamment le réaménagement du quai d'Austerlitz pour les bus, ou l'accès à la nouvelle voie de liaison raccordant l'avenue de France au boulevard de l'Hôpital en passant par la Salpêtrière, qui ne se fera qu'en sens unique nord/sud et qui pourrait générer des difficultés d'accès à la dépose minute de la gare, et de facto aux bureaux et aux logements. A cet égard, un travail collaboratif devra se poursuivre avec l'Île-de-France Mobilités, afin de répondre pleinement aux attentes de tous les usagers de la gare et en particulier de ceux des transports en commun. Le bon fonctionnement de ce pôle lors des différentes phases de travaux nécessite également de définir des</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	3 Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
168			31/07/2020		X			X	X	X			X	<p>ANNY G.</p> <p>AVIS TRÈS DÉFAVORABLE au Projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier A7/A8, bd de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement</p> <p>A l'heure où l'on subit déjà amplement le réchauffement de la planète par des canicules de plus en plus fréquentes, je trouve qu'il est complètement criminel de projeter de pareilles opérations immobilières. Ce projet est entièrement contraire aux nouvelles préconisations environnementales, aussi bien celles de la Mairie - qui prévoit un nouveau PLU bioclimatique - que celles du gouvernement et de la convention citoyenne privilégiant le climat. Les bâtiments prévus, en verre transparent, n'ont d'ailleurs pas les qualifications environnementales requises!</p> <p>Cette opération immobilière prévoit une densification énorme du quartier, avec en très grande majorité des bureaux et des boutiques. Or l'on peut déplorer déjà des millions de m2 de bureaux vides dans Paris et Grand Paris, et ce phénomène risque de s'accroître avec l'augmentation constatée du télétravail. D'autre part, la plupart des centres commerciaux ont de gros problèmes financiers, dus en partie à la baisse de fréquentation avec la pandémie COVID19, mais surtout à une autre manière de consommer privilégiant les achats en ligne.</p> <p>Je suis choquée de voir que les autorités (aussi bien la Mairie que le Gouvernement), qui se disent soucieuses de l'environnement et le clament dans tous les médias et dans toutes les instances décisionnaires (Conseil de Paris, Chambre des députés, Sénat entre autres) se dépêchent de faire le contraire de ce dont ils se réclament en tentant de faire passer en plein été ce projet (enquête publique quand la population est en vacances!!!).</p> <p>Je trouve en plus regrettable d'associer le Jardin des Plantes à ce projet, ce qui est typique d'une Disneylandisation galopante de Paris, où tout doit se connecter (pour le tourisme ?), notamment les espaces verts. Va-t-on assister au Jardin des Plantes, comme on le voit maintenant au lac Daumesnil - à cause de la construction scandaleuse et incompréhensible d'un hôtel 3* à la limite du bois de Vincennes et collé à un monument historique protégé La Cité de l'Immigration - et de surcroît SUR le périphérique) à la multiplication de personnes déambulant avec des valises à roulettes.</p> <p>Le Jardin des Plantes doit garder sa sérénité pour le bien-être de celles et ceux qui le visitent, pour préserver son aspect scientifique et afin qu'il reste un lieu de promenade agréable. Il ne doit pas devenir une annexe de galerie marchande.</p> <p>En conclusion, je regrette cette tentative de densification et de marchandisation de toutes les gares notamment celle du Nord, qui a pris des proportions telles que cela va nuire au quartier, aux banlieues et peut-être même à certaines villes qu'elle dessert. Sans compter que les travaux prévus, qui doivent durer</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
	169		31/07/2020					Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
Observation/courriel/pétition													
<u>IDM obs déjà déposée</u>													

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	3 Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	4 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	5 Coût, impact socio-économique du projet	6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
170			31/07/2020	x	x			x	x	x			x	<p>Association La rue est à nous</p> <p>La Rue Est A Nous, collectif citoyen et regroupant plusieurs associations, tient à faire part de son avis concernant le projet de rénovation de la Gare d'Austerlitz tel que présenté actuellement. Notre collectif poursuit en effet pour objectif d'accompagner les acteurs publics parisiens et en IDF dans la réduction du trafic routier par deux à Paris d'ici 2025. Cet objectif s'inscrit dans une réflexion plus globale pour une ville moins polluée (par considération environnementale et sanitaire) et plus apaisée. Or nous constatons que le projet présenté va à l'encontre de l'objectif d'une forte réduction des nuisances liées au transport à Paris, que ce soit en terme de pollution de l'air, de bruit, d'insécurité routière et d'émissions de CO2. Le projet prévoit ainsi la création de près de 600 places de parking pour le transport motorisé privé (voitures particulières, deux roues motorisées), une puissante incitation à la création de milliers de trajets quotidiens avec ce mode de transport, avec pour conséquence : la congestion du boulevard de l'hôpital, qui n'est pas capable d'absorber plus de 1000 véhicules par heure, comme le montre les boucles de comptage qui y sont installées une forte aggravation de la pollution de l'air alors que le centre de Paris souffre déjà d'un air non conforme aux normes sanitaires, notamment européennes. De même, le projet va de manière structurelle engendrer une forte augmentation de la demande de déplacement dans le secteur, avec la création de 24 655 m2 de commerces et de 52 655 m2 de bureaux, dépassant largement la capacité d'absorption de transports collectifs déjà saturés, notamment la ligne de bus 91 et la ligne de métro 5. En outre, en tant que collectif citoyen, il nous semble qu'une enquête publique ouverte pendant cette période estivale et sur un délai court ne répond absolument pas aux exigences démocratiques qu'un projet de cet ampleur et affectant directement les habitants nécessitent. Ce projet datant de 2010 ne correspond pas au contexte actuel et va à l'encontre des enjeux climatiques et de réduction de la pollution qui sont nécessaires et urgents. A ce titre, nous demandons que :</p> <p>les conséquences du projet sur la demande de déplacement, sur le trafic routier, sur la pollution de l'air et les émissions de CO2 soient sérieusement évalués dans l'étude d'impact le projet soit revu de manière à répondre aux exigences actuelles d'une ville neutre en terme d'émissions carbone, d'un air conforme aux normes sanitaires, et de réduction de la demande de déplacement domicile-travail et domicile - commerce</p> <p>l'enquête publique se déroule pendant une période permettant aux habitants de débattre effectivement du projet.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
171			31/07/2020					x					<p>CHUBB MICHÈLE, 34, bd de l'Hôpital, 75005 PARIS</p> <p>La surface dévolue aux espaces de bureaux est anormalement élevée par rapport à l'ensemble. Le projet de centre commercial dans ce quartier n'est pas pertinent, car le grand centre commercial Place d'Italie, donc dans une grande proximité. Le projet de nouveau centre commercial ferait donc double emploi.</p> <p>Il eut été bienvenu de prévoir des logements pour le personnel soignant de l'Hôpital qui jouxte la gare.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
172			31/07/2020	x	x			x				x	<p>PHILIPPE KHAYAT, secrétaire général, SOS PARIS</p> <p>Avis défavorable de SOS Paris</p> <p>SOS Paris, association de défense du patrimoine et du cadre de vie parisien est membre du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche depuis l'origine. A ce titre elle tient à signaler le peu de prise en compte par les décisionnaires des avis des associations et des habitants. Alors que Paris comme le 13e arrondissement se trouve pris dans une accélération effrayante des projets urbains, une course à la densification dont la crise sanitaire actuelle montre les excès et les dommages sur le bien-être et la vie des habitants.</p> <p>Une enquête publique au début des vacances après un pareil épisode de confinement fragilise la qualité de l'exercice démocratique visé : déni démocratique ?</p> <p>L'association une fois encore conteste le calendrier retenu pour l'enquête publique. Elle avait adressée au Préfet de Paris avec plusieurs associations membres du comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche une demande de report et de délai, en vain. Si seulement il s'agissait d'une situation exceptionnelle or c'est presque systématiquement le cas : une situation que les associations ne peuvent démentir plus accepter. Ce projet majeur, malgré de réels efforts de la commission pour ouvrir l'accès de l'enquête par des plages horaires et des dispositifs divers, ne bénéficiera donc pas des conditions de publicité et d'accessibilité minimales permettant aux citoyens de donner leur avis après une information plus ou moins argumentée. Tant que la forme de ces enquêtes restera aussi fragile et non intégrée à un processus pédagogique suffisant auquel serait associé le monde scolaire, ce dispositif ne sera pas satisfaisant du point de vue démocratique. Tant qu'une majorité d'avis négatifs ne conduira pas à la remise à plat du projet ou son arrêt, les habitants se sentiront floués dans cet exercice.</p> <p>Une fois encore la majorité des avis exprimé semble négative, quel sera l'avis de la commission ? Se bornera-t-elle à des réserves auxquelles personne ne répondra ou à la marge ?</p> <p>Un projet obsolète</p> <p>Le projet présenté à l'enquête publique s'appuie sur le plan directeur d'aménagement établi il y a plus de 10 ans, la belle idée des gares-hub pour constituer les fameux « quartiers de gare » réunissant activités (bureaux, commerces, hôtels), services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles... Une belle occasion de promotion immobilière surtout, nouvelle casquette SNCF.</p> <p>Avant même de voir le jour, ce projet est obsolète, par son gigantisme et sa conception en contradiction complète avec l'accélération de la crise climatique ou la récente crise sanitaire.</p> <p>Le choix fait ici de l'hyper densification alors que la campagne municipale a été articulée autour des seuils critiques de densité, carence en espaces verts, congestion des transports, pollution interroge alors qu'il</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>patrimoniaux situés à proximité Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, Muséum d'histoire naturel et halle de la gare d'origine. Selon nous, les bâtiments du projet ne devraient pas dépasser la hauteur de la halle de la gare et malmenés perspectives. Ne rappelons pas la désolante destruction du buffet de la gestion que nous avons combattu à l'époque. Le projet actuel ne prend pas en compte la dégradation de situation environnementale et ne propose aucune solution permettant d'y faire face.</p> <p>Ce projet ne présente pas les alternatives possibles ou envisagées et la justification de l'importance du programme n'est pas argumentée.</p> <p>Le projet de près de 90 000 m2 prévoit 52 146 m2 de bureaux : ces besoins sont d'être avérés sinon leur opportunité spéculative.</p> <p>S'agissant des espaces verts, certes, le jardin de la Salpêtrière sera agrandi mais sur les 8 000m2 végétalisés, 450 m2 de jardin seulement sont prévus en pleine terre pour un ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% des débuts de la ZAC Paris Rive Gauche, difficile de savoir s'ils répondent au minimum OMS de 10m2/ habitant ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants.</p> <p>La cour Muséum complètement minérale n'a pas été conçue comme un corridor écologique ou îlot de fraîcheur urbain. L'importance des constructions sous la cour Museum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales que nous contestons) limite la possibilité de plantations des arbres de haute tige ou leur ensoleillement avec un risque d'impact du projet sur l'écoulement de eaux et les risques d'inondation.</p> <p>La Bièvre débouchant Gare d'Austerlitz, canalisée sous la cour Muséum : une trame bleue de la Seine à la Bièvre, passant par la cour pourrait être rappelée sous forme de fontaine, mares, bassin, cours d'eau et limiter la minéralisation de la cour.</p> <p>De même, un corridor végétal en pleine terre pourrait être prévu entre les berges arborées de la Seine, le jardin Curie, celui de la Salpêtrière et celui des Plantes. Ces trames écologiques doivent être anticipées dans tous les aménagements à venir (pont de la Salpêtrière, et Salpêtrière).</p> <p>Nous demandons donc une révision du projet, c'est la situation environnementale, sanitaire et sociale qui l'exige.</p>

								1	2	3	4	5	6	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	
173			31/07/2020						x					<p>BECKER ALEXANDRE</p> <p>Dans un contexte de développement important de la pratique du vélo à Paris, le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz doit s'adapter à cette évolution des usages et même encourager la pratique des modes de déplacement doux.</p> <p>A ce titre, il est important que le projet intègre des infrastructures dimensionnée à la hauteur des projections de la pratique du vélo à Paris.</p> <p>Le projet dans son état actuel propose environ 300 places de stationnement vélo pour le public, pour une gare recueillant en 2019 23M d'usagers par an soit 63 000 usagers par jour. Cela correspond à 1 place pour 210 usagers.</p> <p>A titre de comparaison, la gare de Strasbourg, qui accueille un trafic de 20M d'usagers par an soit 55 000 usagers par jour, offre 1450 places sécurisées et environ 1300 places en surface, soit un total de 2750 places de vélo. Cela correspond à 1 place pour 20 usagers.</p> <p>La capacité du stationnement vélo déployée dans le projet actuel apparaît donc fortement insuffisante. Le projet doit être revu pour accueillir un parking vélo de 1000 places minimum, et anticiper des agrandissements successifs pour s'adapter à la part modale du vélo à mesure que celle-ci progresse à Paris</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 Concertation/communication	6 Observation/courriel/pétition
	174		31/07/2020						x		x		<p>Daniel VIENNE</p> <p>Ayant assisté partiellement à la permanence de la commission d'enquête du Jeudi 30 Juillet à l'espace service de la Gare d'Austerlitz, je vous de bien vouloir trouver ci-dessous, conformément à votre recommandation, quelques points qui me semblent importants :</p> <p>Au-delà des discussions un peu « philosophiques » relatives aux besoins de logements, de bureaux, d'espaces verts, . . .</p> <p>Et de l'ENORME besoin de places de stationnement « sécurisé » pour trottinettes, vélos, monocycles et autres 2 roues pétaradants,... qui semble constituer un hors sujet puisque les utilisateurs de ces engins n'utilisent généralement pas le rail, sont assez souvent une gêne pour les transports en commun (interrogez donc les conducteurs de bus Parisiens), et ne cherchent qu'à squatter le site pour y remiser leurs engins souvent « saisonniers » lorsqu'ils ne les utilisent pas : hivernage, ...</p> <p>Habitant à l'angle du Bd de l'hôpital et de la rue (impasse) Nicolas Houel, je pense avoir relevé quelques points assez pratiques qui me semblent devoir être évoqués :</p> <p>* Les fondations et le creusement du sous-sol pour la réalisation du parking vont générer plus de 300 000 M3 de terre à évacuer (voir 3.2.4 de l'étude d'impact). Ce dossier évoque 3 solutions d'évacuation : par voie fluviale, ferrée, ou routière, la solution la plus courte devant durer un minimum de 20 mois. Les riverains du chantier sont atterrés dès l'évocation de ce point et espèrent que la solution retenue causera le moins de nuisances de toutes natures, rappelant que les premières démolitions sur le site datent de Mars 2016 !!</p> <p>* A ce titre ils recommandent _dés aujourd'hui_ le renforcement des mesures de limitation des envois de poussières de toutes natures (démolitions, broyage des anciens matériaux, sable des actuelles voies de communication ? ...) notamment par une stricte limitation des vitesses de circulation des véhicules de transport et engins de chantier et l'arrosage sérieux et prolongé de toutes les sources de poussières !!!</p> <p>* La « nouvelle voie de liaison » en cours de construction aboutissant en face de la rue Nicolas sera, durant tout le chantier, la principale voie d'accès et de sortie du chantier. Son croisement avec le Boulevard de L'Hôpital constituera un nouveau point noir du bd déjà particulièrement difficile et dangereux. Mis en relation avec le paragraphe ci-dessus relatif à l'évacuation des terres, l'organisation de ce carrefour doit faire l'objet d'une attention particulière dès à présent.</p> <p>Car la situation ne s'améliorera pas à la mise en service du projet puisque s'y ajoutera, dans le même carrefour, mais dans le sens opposé, la voie d'accès au parking souterrain qui, compte tenu de la taille du parking, devrait être fort fréquentée, même si elle ne sera pas le seul accès, mais probablement le plus</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement ur bain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/ communication
													<p>sarcophage de la ligne aérienne de Metro (5) afin de permettre la réalisation de tous les travaux avoisinant cette ligne dans les horaires normaux : sans travaux nocturnes (hors heures de fonctionnement du Metro) fort désagréables pour le voisinage. Cette solution doit être retenue et mise en œuvre.</p> <p>* Certains habitants du quartier regrette amèrement la « disparition » du bureau de poste qui se trouvait sur le site utilisé, et souhaite qu'un bureau de poste (même plus réduit) soit imposé dans les surfaces commerciales constituant le projet.</p> <p>* En relation avec ce point, l'information et la concertation sur les points délicats doit être accentué, _tout au long du chantier_ avec la Mairie du 5^e, d'une part, mais également, directement avec un comité spécifique représentant les habitants du Boulevard de l'hôpital (dans sa partie jouxtant le chantier) et des rues voisines.</p> <p>Je reste disponible pour toutes précisions complémentaires éventuellement souhaitées.</p> <p>Merci d'avance pour la meilleure solution de ces différents points et de tous ceux qui touchent les voisins</p>
	175		31/07/2020						x	x			<p>Annie GUENNOC</p> <p>Madame, Je constate que le projet d'aménagement de la Gare d'Austerlitz ne tient pas compte des besoins des voyageurs qui fréquentent cette gare et, pour l'ensemble de la population, de la crise climatique qui s'annonce.</p> <p>En effet, pour accéder aux quais d'embarquement, la distance à parcourir entre le boulevard de l'Hôpital où se trouvent les arrêts de bus et les trains sera toujours aussi longue qu'actuellement.</p> <p>Par ailleurs, le projet immobilier ne tient pas compte des besoins de la population parisienne qui souffre du manque d'espaces verts, en particulier durant les périodes de canicules de plus en plus fréquentes.</p>
	176		31/07/2020	x				x		x			<p>FRANCESCA DANDOLO, 18 rue Cuvier, 75005 PARIS</p> <p>La taille des bureaux parait démesurée par rapport à ce que nous a enseigné la Covid 19 , a savoir que le télétravail va se généraliser. L'AFD va certainement modifier le besoin en M 2.</p> <p>Les jardins intérieurs sont trop petits et enclavés. Il faut prévoir des îlots de fraîcheur en surface.</p> <p>Quitte à avoir ces façades en verre sur l'immeuble bureau et habitation, concevoir des façades végétalisées.</p> <p>Cour sur Seine, planter + de 15 arbres, au lieu de 6, a défaut en prenant sur les accroches vélos ou motos.</p> <p>a l'attention de Gares et Connexions : vous etes sur que les emplacements commerciaux vont etre remplis ?</p> <p>Au vu de ce qui s'est passé pendant la pandémie, les usages ont fortement changé.</p> <p>Avis défavorable.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1 Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	2 Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	3 Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	4 Coût, impact socio-économique du projet	5 6 Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
177			31/07/2020					x	x	x		x	<p>Association Ada 13</p> <p>Les associations et Conseils de quartier membres du Comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche ont participé au débat sur la définition du projet de réaménagement de la gare d'Austerlitz et de l'ensemble A7A8 depuis son début. A l'occasion de l'enquête publique sur ce projet, nous, associations soussignées, faisons part de nos principales réflexions et objet d'interrogation et d'attention à son endroit, inspirés par l'idée d'un urbanisme moins massif, moins centralisé, plus écologique, plus centré sur la qualité de vie au niveau local et métropolitain et sur la qualité des espaces publics.</p> <p>Pour cela, il s'agit notamment que le futur site de la gare d'Austerlitz/immeuble A7A8:</p> <ul style="list-style-type: none"> - offre des espaces encore plus lisibles, plus agréables et évite les encombrements et conflits d'usage; - ait un impact le plus possible positif sur la vie locale et les commerces locaux et de banlieue; - soit moins massif pour mieux ménager les usagers (habitants, voyageurs, travailleurs) du futur site; - soit conçu de façon souple et adaptable (réversibilité des bureaux, prise en compte des commerces locaux); - assure l'animation de tous ses éléments de programme et le moindre impact possible des circulations;; - développe plus encore la dimension environnementale de ses éléments de programmes et de ses espaces publics; <p>continue à être conçu, précisé et réalisé en dialogue avec les associations, les conseils de quartiers et les citoyens.</p> <p>Ces points forts sont développés plus avant dans le mémoire ci-après.</p> <p>1/ Pour un espace public plus agréable et plus accessible dans la cour Museum</p> <p>Le projet pour la cour Museum ne dessine pas un espace public aux circulations ordinaires fluides et apaisées pour tous. En accumulant plusieurs types d'équipements et aménagements urbains (espace événementiel de la grande halle, parkings vélos, kiosques, arbres), il la rend difficile à lire, au bord de la saturation des usages. La forte densité des flux risque notamment de générer une thrombose des circulations piétonnes et un niveau de bruit trop élevé dans la cour, de constituer des obstacles aux flux de piétons entre la gare et l'immeuble A7A8 et également d'entraîner des conflits d'usages entre piétons, vélos, PMR, etc.</p> <p>La réflexion doit être approfondie sur le nombre de parkings vélos (individuels, flotte libre) à prévoir en nombre suffisant pour une gare, permettant de promouvoir et faciliter la pratique écologique du vélo sans occasionner pour autant un envahissement de cet espace par les 2 roues et nouveaux modes de déplacements (gyropodes, trottinettes,...).</p> <p>L'accessibilité de tous, en particulier des PMR, à tous les espaces de la cour Museum doit aussi être</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6
							Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Observation/courriel/pétition
												<p>garantie. L'utilisation du pavé ne semble pas le permettre. Pour l'APF-FH, elle doit être justifiée par la présence préalable de pavés. En outre, elle soulève aussi la question des infiltrations dans le sous-sol commercial.</p> <p>2/ Pour une programmation de l'immeuble A7A8 plus modeste, plus souple et mieux adaptée</p> <p>Le bâtiment-îlot A7A8 est une construction dont la massivité, assumée et travaillée, pose question:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sa disposition et son gabarit risquent d'ombrager la cour Museum et de la rendre moins agréable; - la massivité de son programme de bureaux pose le problème pratique de la gestion des importants flux de circulation qu'il suppose. <p>Un tel programme de bureaux est-il adapté à la ville de l'après-Covid 19, du télétravail, de la distanciation sociale et de la dé-densification? Face à cette question, la réversibilité à terme des espaces de bureaux en logements doit être recherchée dès leur conception architecturale.</p> <p>La massivité et la nature du programme de commerces soulève également des inquiétudes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - son impact peut être négatif sur les commerces de proximité tant des alentours de la gare d'Austerlitz que des villes de banlieue desservies par ses lignes. Il doit donc être conçu en prenant en compte l'existant des commerces de quartier, notamment bd de l'Hôpital et son marché de plein air, et dans le souci de le renforcer, de le consolider et non de le fragiliser ou de le concurrencer. A cette fin, un accompagnement à la transition et des aides aux commerçants pourraient être utilement envisagés; - sa programmation doit éviter les commerces de destination (équipements de la personne ou de la maison, chaînes et franchise) et viser au contraire des commerces de proximité pour les habitants actuels et futurs que des commerces de transit pour les voyageurs; - le projet doit viser un nombre minimal de commerces, acceptable et suffisant pour assurer les commerces nécessaires aux usagers tout en n'encombrant pas plus que nécessaire la cour Museum et en constituant pas une menace pour le tissu commercial environnant; <p>Ces remarques valent également pour ce qui concerne l'hôtel prévu par le projet.</p> <p>Une question subsidiaire se pose de savoir comment compenser la perte du bureau de Poste du bd de l'Hôpital, pourtant extrêmement utile aux habitants, riverains et usagers de la gare. Un Point service peut-il être envisagé?</p> <p>Dans l'îlot A7A8, le programme de logements suggère deux remarques:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sa situation au bout du site fait craindre un enclavement, loin du centre d'animation du quartier qu'est le bd de l'Hôpital; - pour assurer l'animation et la fréquentation de ce secteur, les locaux associatifs résidentiels qui y sont prévus devraient s'ouvrir à des activités associatives ou citoyennes du quartier.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Les impacts permanents : insertion	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
													<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>Au plan environnemental, la cour Museum apparaît trop minérale et trop consacrée aux flux et à la consommation dans les commerces et services. L'importance des subconstructions sous la cour Museum et sous le jardin Curue (bassin de retenue des eaux pluviales) semble obérer la possibilité d'y planter des arbres de haute tige et fait craindre l'impact du projet sur l'écoulement des eaux et les risques d'inondation. En relation avec le Plan Climat et avec les orientations écologiques exprimés par la Ville de Paris dans le cadre du nouveau mandant en cours, l'ensemble devrait être conçu à ka fuis cille un ilot de fraîcheur urbain et comme un corridor de biodiversité.</p> <p>Entre l'eau de la Seine et le futur bassin de rétention du square Curie, la présence de l'eau peut ainsi être travaillée comme élément rafraîchissant (fontaine, brumisateu, bassin, cours d'eau) susceptible de palier les effets du réchauffement climatique dans une cour moins minérale, conformément au Plan d'action bioclimatique.</p> <p>De même, un lien végétal devrait être conçu entre les berges arborées de la Seine, le jardin Curie, celui de la Salpêtrière et celui des Plantes, formant un corridor écologique de pleine terre. Cette continuité écologique peut et doit prendre relais en s'articulant aux terrasses végétalisées et aux jardins en toiture du bâtiment A7A8.</p> <p>4/ Pour un impact moindre des circulations automobiles</p> <p>Le projet table sur une forte augmentation du trafic ferroviaire à terme de la gare d'Austerlitz et sur le développement de son intermodalité. Il suppose ainsi une forte augmentation de sa desserte par les circulations automobiles individuelles (véhicules particuliers, taxis) et collectives (bus) dont l'impact sur les espaces publics, l'environnement et la vie locale doit être anticipé dans une approche élargie du site.</p> <ul style="list-style-type: none"> - une attention particulière doit être portée sur la préservation et le développement de l'aménité et de la praticabilité du boulevard de l'Hôpital ((traversées, accès au marché de plein air) et sur la liaison agréable et harmonieuse avec le 5e arrondissement, son linéaire de rez-de-chaussées commerçants et le Jardin des Plantes; - la future voie passant par le futur pont de la Salpêtrière et entre le bâtiment A7A8 et le jardin Curie doit être règlementée de manière à garder sa fonction de voie de desserte locale (et non de transit), à ne pas contribuer à enclaver les logements du bâtiment A8 ni à leur causer des nuisances en termes de pollution sonore et atmosphérique; - Ce point appelle enfin à continuer la réflexion dur les accès automobiles, à la dépose minute, à la dépose taxi et à l'aire souterraine de livraison de l'immeuble A8. <p>5/ Pour une continuation de la concertation sur le projet</p> <p>Le bilan des concertations règlementaires et non règlementaires présenté à l'enquête publique</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6
								Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs,	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore,	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication
<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>rappelle le long travail de participation des associations et des conseils de quartier à la définition du projet à travers les groupes de travail du comité permanent de la concertation de PRG et leur représentation aux ateliers de conception.</p> <p>Sur un projet aussi important et complexes en enjeux, aussi multiple en contenu et aussi long à réaliser en temps, nous nous réjouissons que cette démarche continue dans le cadre du CPC PRG à travers l'organisation de groupes de travail où les thématiques plus spécifiques et les problématiques soulevées dans le présent mémoire pourront être abordées, documentées, précisées et discutées avec les partenaires du projet tout au long de sa mise en oeuvre.</p> <p>Mémoire signé par: Les associations ADA13, AParis 13, APF-France Handicap, Plateforme des associations parisiennes</p>													

Observation portée sur le registre électronique		Date	Pour le projet	Contre le projet	Association Institutionnels	1	2	3	4	5	6	Observation/courriel/pétition
Observation portée sur l'adresse électronique						Pétition	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7 - A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public (intérieurs, Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations... Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication			
178		31/07/2020	x			x	x					<p>Claire Dupuis 25 rue Buffon, 75005 Paris</p> <p>Habitant le quartier, je constate que ce projet d'un autre âge n'intègre aucune des nécessités actuelles en matière d'urbanisme et qu'il n'a pour finalité ni de répondre aux besoins des usagers de la gare d'Austerlitz, ni à ceux des commerçants et habitants du quartier, ni enfin à l'impératif de converger rapidement vers la neutralité carbone.</p> <p>Je relève notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création de 24 655 m2 de commerces va affecter les commerces locaux et générer une forte de demande de déplacements, alors que les transports collectifs sont déjà saturés - la création de 52 655 m2 de bureaux va générer de l'ordre de 10 000 déplacements domiciles - travail quotidien, engorgeant là encore davantage les transports collectifs, alors même que Paris souffre d'une balance bureaux / logements déjà largement déséquilibrée - le fait qu'il n'y ait que 555 m2 d'espaces vert en pleine terre, de plus inaccessible au public, alors même que Paris est déjà l'une des villes les plus minérales au monde - un nombre de places de vélos sans lien avec les besoins des usagers de la gare, pour avoir une vrai intermodalité train / vélo. - la création de près de 600 places de parking pour le transport motorisé privé, alors que les infrastructures routières sont saturées et que Paris est l'une des capitales européennes dont la qualité de l'air est la plus dégradée. - l'absence complète de bilan carbone du projet, incluant celui résultant de la demande de déplacement induite par les opérations de promotions immobilières. <p>Pour ces raisons, je me prononce contre le projet, dans sa version actuelle.</p>

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	
REGISTRE GARE D'AUSTERLITZ																
A-1			#####											x		D VIENNE A ce jour, à 13h21, le site projet- austerlitz.enquetepublique.net ne fonctionne pas. Plus consultation en ligne très difficile et notamment les 2 pages côte à côte. Ex affichage de la page du dépliant...
A-2			#####							x						Anonyme Compte-tenu des incivilités récentes, il serait opportun de prévoir un grille pour fermer la Cour Museum et les abords en cas de manifestations.
A-3			#####											x		Mme LECOCQ, coordinatrice CQ4 Austerlitz Salpêtrière et D VIENNE A 16h précises, 5 personnes attrndaient dans l'espace enquête publique de la Gare d'Austerlitz. Nous avons été accueillis mais personne pour répondre à nos questions. Il est 17h10, je rentre chez moi, c'est scandaleux et montre le peu de considération pour les habitants. Retard excusé. Arrivée à 17h15 (du commissaire enquêteur pour la permanence)
A-4			#####							x				x		Anonyme Pourquoi une enquête publique alors que les destructions ont déjà eu lieu, notamment de bâtiments patrimoniaux dans la Cour Museum? Je pense notamment au relais de chevaux qui ont été détruits... Les stationnements vélos doivent être gratuits et sécurisés. 100 est-ce suffisant?
A-5			#####							x				x		M VASAK Je pense à l'exemple déplorable de la gare de Strasbourg où c'est Vinci qui facture le parking à vélo en sous-sol... - Pourquoi ne pas équiper le pont Chales-de-Gaulle d'une liaison ferroviaire en site propre entre les 2 gares (Austerlitz et Lyon), comme cela avait été prévu lors de la construction du pont? prévoir un accès piétons et vélo du Bd de l'Hôpital au bd Vincent Auriol - Déménager la statue de Philippe Pinel (face hôpital, bd de l'Hôpital) sur la place Pinel dans le 13e arrondissement.
A-6			09/07/20								x					M LE GOÏC Question concernant l'aménagement C (square Marie-Curie), p11 de la brochure: il n'est pas indiqué d'où proviennent les 7 400 m2 libérés pour le projet qui permettraient d'agrandir le square, sachant qu'en plus la voie de liaison A semble empiéter sur le square actuel.

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	
A-7			15/07/20							x						<p>M ASCOIT</p> <p>Il faudrait un garage à vélos sécurisés pour pouvoir le laisser longtemps comme chez nos voisins européens (Copenhague, Amsterdam, Freiburg).</p> <ul style="list-style-type: none"> - La voie nouvelle côté square Marie-Curie devrait permettre un accès rapide sur les quais de la gare en arrivant du boulevard de l'Hôpital à vélo. - Amélioration de la circulation vélo Cour Seine pour rejoindre le quai d'Austerlitz, merdique actuellement. <p>Il n'est pas bien clair sur les illustrations s'il serait possible d'aller directement de la gare à l'Hôpital de la Pitié, ce qui serait hyper pratique (par la voie nouvelle du square?) et s'accorder avec la direction de celui-ci pour qh'ils s'habituent à ce que les gens traversent le site de la Pitié pour rejoindre Vincent Auriol.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une liaison serait-elle possible entre les quais et la station "Quai de la gare"?
A-8			24/07/20						x?							<p>Anonyme</p> <p>De l'art de mettre 12 étages près de la Seine.... (suite illisible...)</p>
A-9			27/07/20							x	x					<p>M TAGLIANA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Le croisement des voies à l'entrée de la voie de desserte sur le boulevard (où il y a des voies dans tous les sens) promet un bel embouteillage permanent. Idem à la sortie avec la (... illisible)... qui restreint la circulation. 2 - La dépose minute de 25 taxis et voitures particulières paraît très faible si on en juge par la pagaille perétuelle gare de Lyon, et personne ne respecte les temps d'arrêt 3 - 60 arbres (plantés en fait en pot) n'est pas un jardin Par comparaison il y en a 45 côté Seine et ce n'est pas beaucoup d'arbres. Il faudrait établir une tonnelle avec platanes et de la terre végétale (df les arbres du Jardin des Plantes justement).

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	
A-10			28/07/20							x	x					<p>M ANCELLIN</p> <p>1 - Le bâtiment A7 A8 a été défini dans un emplacement et sa largeur à une époque où le bâtiment longitudinal jouxtant la halle de la gare (plus récent, contemporain du "buffet" et du commissariat) devait être <u>détruit</u>. Conserver le même encombrement pour A7 A8 revient à diminuer considérablement la largeur de la <u>cour arrivée</u> ("Museum") puisque ce "bas côté" a été conservé..</p> <p>Il m'apparaît important que <u>le toit de la halle</u> soit visible (pour des raisons d'humanité, de respiration, ne voir aucun toit, ou bord de toit, comme ceux mansardés, est anxiogène). Ce toit ne sera visible que sur une petite partie, ouest, de la cour, et de surcroit encombrée de constructions à destination commerciale, sans compter la ligne d'arbres. Il serait utile de repenser la cour en fonction de cette visibilité (du côté Seine, le bâtiment Le Monde la gêne également).</p> <p>2 - Les accès à la gare banlieue RER C ne sont pas clairement indiqués. Actuellement, il faut, de la surface, descendre vers le hall banlieue, puis remonter. Si des accès <u>directs</u> de la surface étaient créés, se serait très appréciable.</p> <p>3 - Le passage entre Halle et immeuble Valhubert (mais pourquoi a-t-il été vendu, si la SNCF réclame des espaces à récupérer sur sur les emprises de l'Hôpital?) devrait être ouvert à la circulation pétonne, ne serait-ce que pour</p>
A-11			30/07/20						x	x						<p>Melle BONNEFOND</p> <p>1 - Aucune mention d'un <u>bureau de poste</u>, pourtant nécessaire (nombreuses difficultés rencontrées depuis la disparition de l'ancien)</p> <p>2 - <u>Salles ou "espaces" d'attente à conserver suffisamment</u>, pour les longues attentes imprévues</p> <p>3 - En cas de problèmes à la gare Montparnasse (récurrents ces dernières années), <u>possibilité de faire partir des trains en direction du sud-ouest</u>, sans attendre plusieurs jours, <u>de la gare d'Austerlitz</u></p>

						1	2	3	4	5	6	7				
Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	Observation/courriel/pétition
A-12			30/07/20													<p>M VIRE et Mme GUENNOC-VIREA</p> <p><u>Sur l'aspect "transport en commun" ou Transports publics.</u> Globalement le projet n'apporte par les améliorations nécessaires du réseau de l'existant</p> <p><u>Sur l'aspect chemin de fer et la SNCF grandes lignes:</u> le projet ne profite pas de la libération de la partie Nord-Ouest de la grande halle vitrée. Il aurait été souhaitable de pouvoir faire arrêter les trains plus loin, au moins au niveau de la station RATP ligne 5. Ceci permettrait de corriger partiellement l'éloignement grandissant des trains par rapport au bd de l'Hôpital et à la place Valhubert. On aurait pu reproduire le schéma double de la gare de Lyon.</p> <p><u>Sur l'aspect RER Ligne C (SNCF):</u> La gare souterraine de la ligne C présente un inconvénient majeur lié aux conditions particulière de la prolongation du réseau du P.O à la Gare d'Orsay en 1900 et à la modification de cette station souterraine dans les années 40 et 50.</p> <p>Il est insupportable que la salle d'échanges de cette station soit située <u>sous</u> les voies et les quais de la ligne C, au lieu d'être au-dessus. On aurait pu profiter de cette opération pour envisager une refonte totale de la station: placer la station plus profondément avec la salle d'échanges <u>au-dessus</u>.</p> <p>De cette manière, on pourra modifier le niveau de l'entrée du tunnel sous l'ancienne administration du P.O. et la place Valhubert. On supprimerait ainsi la tranchée ouverte sous le bout de la halle, qui dénature complètement l'ensemble et empêche un usage correct des lieux.</p> <p><u>Sur ces deux aspects gare et RER. Accessibilité:</u> le projet ne présente pas d'amélioration de l'accès à la gare depuis le boulevard de l'Hôpital et le quai. Pourquoi ne peut-on pas pénétrer dans la gare par le grand pignon N-O de la halle? L'espace à parcourir est court, en particulier depuis l'arrêt d'autobus. La ligne 91 assure la liaison aux trois grandes gares parisiennes et les conditions d'accès à la gare d'Austerlitz resteront médiocres, voire indignes. Pourquoi ne prenez-vous pas en compte cet aspect?</p> <p><u>Sur les aspects "lignes de métro" et interconnexions:</u> A part une amélioration pour la montée à la ligne 5, les autres aspects des connections et couloirs de correspondance ne connaissent aucune amélioration en particulier entre la ligne 10 (RATP) et la ligne C (SNCF).</p> <p><u>Aspect archéologie du Quatenaire.</u> On n'échappera pas à une prescription archéologique de la part de la DRAC. Ile-de-France. Le secteur concerné est traversé par l'ancien lit de la Bièvre et par des bras fossiles de la Seine. La présence de site archéologique du néolithique est probable, les comblements de bras de rivière constituant des banquettes de</p>

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	Observation/courriel/pétition
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	
REGISTRE MAISON DES PROJETS																
MP-1			22/07/20		x				x	x						<p>M MISCHLER</p> <p>Ce projet devrait être abandonné. Il ne devrait même pas être instruit. D'un point de vue programmatique et urbain, il est absurde et nocif de créer des surfaces supplémentaires de bureaux dans Paris. Cela oblige à créer encore plus de trafic dans les transports et de gares saturées. Il est aussi nocif de créer un centre commercial au lieu de redynamiser le commerce existant du quartier ou en banlieue, où les gens qui prennent le train à Saint-Lazare vivent. D'un point de vue urbain, c'est une barre sans lien avec la ville qui vient juste empêcher les vues et le panorama sur la Gare et la Salpêtrière. C'est du "plein" là où il faudrait du "vide". NON, NON, NON à l'ensemble A7 A8</p>
MP-2			24/07/20						x	x	x					<p>Anonyme</p> <p>Ce projet rajoute une très grande quantité de m2 de bureaux, alors que le secteur est déjà sur-équipé. L'avenue de France, l'avenue P. Mendes-France surtout sont essentiellement composées de bureaux. De plus, depuis le COVID le télétravail s'est encore plus développé. Il y aura de plus en plus de bureaux vides. L'ensemble prévu entre la gare et l'Hôpital est beaucoup trop important. Il est regrettable de constater que la hauteur de cet ensemble semble le double de la hauteur des immeubles voisins. Par ailleurs, pourquoi la partie proche du Bd de l'Hôpital n'est-elle pas en dégradé jusqu'à la voie du métro? Cet ensemble, notamment près du boulevard (du fait notamment de sa hauteur) choque par rapport aux constructions environnantes, et notamment le magnifique bâtiment sur la place qui a été récemment rénové. Par ailleurs, incertitudes quant à la voie de circulation à créer entre le bd et l'avenue P.Mendès-France. A améliorer.</p>

							1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers
MP-3			30/07/20	x		x			x	x	x		x		<p><u>Mme NEDELEC, présidente de FNE Paris</u></p> <p>Obs de 6 pages:</p> <p>Le projet présenté à l'enquête publique s'appuie sur le plan directeur d'aménagement établi il y a 10 ans, en juin 2010, suite à la consultation lancée par la SEMAPA et SNCF sur l'ensemble du secteur Gare.</p> <p>L'idée affichée est d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier en développant un pôle associant activités économiques (tertiaires, commerciales, hôtelières), services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, en lien avec son environnement immédiat (hôpital, jardin des Plantes...).</p> <p>En réalité il s'agit, selon nous, et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière, sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité.</p> <p>Nous émettons donc un avis défavorable au projet soumis à l'enquête publique.</p> <p>Deux points centraux expliquent notre position:</p> <p>1-une enquête publique au coeur de l'été, à la sortie du déconfinement est un déni de démocratie: malgré la demande en date du 23 juin adressée au Préfet de Paris par le bureau des associations et conseils de quartiers, membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche, l'enquête publique se déroule du 29 juin au 31 juillet.</p> <p>Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens. Par ailleurs, le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes ou parfois plus lointaines sont impactées et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens.</p> <p>2-le projet présenté est issu d'un modèle urbain dépassé, en contradiction complète avec l'accélération actuelle de la crise climatique. La crise sanitaire actuelle rend nécessaire un autre modèle urbain.</p> <p>Plus de dix années ans se sont écoulées depuis les premières présentations du projet et son évolution vers la densification extrême du bâti augmente les impacts environnementaux négatifs au lieu de les atténuer : îlots de chaleur, congestion des transports, bruit.. et nuit fortement aux éléments patrimoniaux situés à proximité (Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, Muséum d'histoire naturelle et halle de la gare d'origine). Le projet actuel ne prend pas en</p>

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	
																<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>Nous nous appuyons sur l'avis de l'Autorité environnementale qui a pointé les principaux risques environnementaux du projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'augmentation des nuisances liées à la circulation routière et aux conditions de desserte du quartier et de la gare augmentée par ce nouveau programme ; - l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre; - l'insuffisante adaptation au changement climatique et notamment la prévention des îlots de chaleur urbains; - la gestion problématique des déchets générés par le projet immobilier notamment pendant la phase d'exploitation et à proximité d'autres chantiers (Tours Duo, Massena Bruneseau) - le caractère inondable du secteur lors de grandes crues de la Seine. <p>Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier les éléments suivants :</p> <p>une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement</p> <p>des solutions intégrées pour limiter les nuisances sonores au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien</p> <p>les informations relatives à la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8</p> <p>la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris.</p> <p>la description des travaux de modernisation de la gare et les dernières données disponibles sur les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040</p> <p>les simulations de trafic et l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ;</p> <p>les impacts de ce programme sur les communes limitrophes</p> <p>la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat, accords de Paris, zéro artificialisation</p> <p>Par ailleurs nous pointons les éléments suivants:</p> <p>- La massification du projet . Par rapport aux esquisses de 2007 elle est problématique: non seulement elle dénature fortement le site patrimonial mais elle augmentera de manière importante la congestion du quartier.</p> <p>Les éléments fournis dans le dossier sont insuffisants pour apprécier l'intégration urbaine du projet et son effet de masse sur les environs, peu de vues, de perspectives.</p> <p>La hauteur (jusqu'à R+10) des bâtiments et la densité du projet utilisent au maximum les possibilités offertes par le PLU de 2016 dont nous dénonçons par ailleurs le dérive surdensificatrice sur Paris. Il est tout à fait regrettable que</p>

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>La justification de l'importance du programme n'est pas développée et ne présente pas au public les variantes étudiées ou les alternatives possibles.</p> <p><u>-La trop forte proportion de bureaux et de commerces.</u></p> <p>Le projet prévoit 52 146 m2 de bureaux en pleine gare alors même que l'inflation de l'offre tertiaire à Paris et la quantité de bureaux vides sont manifestes et que l'après crise Covid annonce une réduction de la demande. Les 24 652 m2 de commerces prévus à Austerlitz semblent disproportionnés comme pour la Gare du Nord. C'est plus du double des 10 000 m2 commerciaux de la Gare St Lazare dont l'impact sur les commerces de proximité du quartier n'a pas encore été mesuré. Or à Austerlitz les nouveaux commerces entrèrent en concurrence avec les rez de chaussée commerciaux prévus dans les immeubles longeant l'avenue Pierre Mendès-France et ceux préexistants le long du Boulevard de l'hôpital sans compter les marchés qui se tiennent 2 fois par semaine au droit du métro aérien. Par ailleurs ces nouveaux commerces sont positionnés pour une partie importante d'entre eux en milieu souterrain confiné inadapté comme on l'a vu aux crises sanitaires, dont on sait qu'elles risquent de se multiplier.</p> <p>Nous constatons que comme pour le projet de la Gare du Nord, la création de ce pôle commercial et tertiaire a pour objectif d'aider la SNCF à financer la rénovation de ses gares, tandis que les services aux usagers et aux habitants sont logés à la portion congrue. Notamment le projet consistant à empiler dans les espaces publics de déambulation (la cour Museum) des kiosques et cubes commerciaux et autres parkings à vélos (par ailleurs en nombre insuffisant).</p> <p><u>-La faiblesse de la part prévue pour les futurs logements.</u> 11 563 m2 sur plus de 90 000m2 de programme, cette proportion est insuffisante par rapport aux besoins des parisiens, en particulier pour le personnel hospitalier, question plus que jamais d'actualité.</p> <p><u>La faiblesse de la surface prévue pour les espaces verts.</u> Sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants</p>

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers	<p>Observation/courriel/pétition</p> <p>Une fois de plus l'artificialisation est maximale contrairement aux objectifs annoncés publiquement par la ville de Paris</p> <p>. En outre l'exposition des plantations n'est pas optimale, les arbres seront à l'ombre et la priorité a visiblement été donnée à la création d'espaces rentables au détriment d'espaces de nature ouverts au public.</p> <p>Il faut choisir de privilégier les îlots de fraîcheur écologique .</p> <p>En effet la cour Muséum complètement minérale n'a pas été conçue comme un corridor écologique ou un îlot de fraîcheur urbain. L'importance des substructions sous la cour Museum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales que nous contestons) limite la possibilité de plantations des arbres de haute tige avec un risque d'impact du projet sur l'écoulement de eaux et les risques d'inondation.</p> <p>Par ailleurs la Bièvre débouche Gare d'Austerlitz et passe canalisée sous la cour Muséum : une trame bleue de la Seine à la Bièvre, passant par la cour devrait être un élément structurant du projet sous forme de fontaine, mares, bassin, cours d'eau permettant d'adoucir la minéralisation de la cour et de diminuer les effets du réchauffement climatique.</p> <p>De même, un corridor végétal en pleine terre pourrait être prévu entre les berges arborées de la Seine, le jardin Curie, celui de la Salpêtrière et celui des Plantes. Ces trames écologiques doivent être anticipée dans tous les aménagements à venir (pont de la Salpêtrière, et Salpêtrière). De même Elle peut et doit également prendre relais en lui articulant la conception des terrasses végétalisées et les jardins en toiture du bâtiment A7-A8.</p> <p>En fonction de tous ces éléments, nous demandons une remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que la situation climatique exige tout en prenant en compte les réels besoins des habitants en terme d'espaces de nature et de logements. Pour ce faire, le dialogue doit être renforcé avec les associations, les conseils de quartiers et les citoyens.</p> <p>Obs aussi déposée sur le registre électronique avec une rectification apportée: "Dans son avis n°127 « Enquête publique : modernisation de la gare d'Austerlitz. Construction de l'immeuble A7/A8, Paris 13ème. Avis défavorable de FNE Paris » publié dans les présentes observations, France Nature Environnement (FNE Paris) a indiqué de façon erronée que « malgré la demande en date du 23 juin adressée au Préfet de Paris par le bureau des associations et conseils de quartiers, membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche, l'enquête publique se déroule du 29 juin au 31 juillet ». A la demande et en accord avec le Bureau des associations et Conseils de quartier membres du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche, FNE Paris tient à rectifier cette assertion et à préciser que : ladite demande de report et de prolongation de l'enquête publique a été formulée par des associations membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche (et non pas par ledit Bureau ni par toutes les associations membres) et que cette demande n'a en outre pas été formulée par les Conseils</p>

Observation portée sur le registre papier	courrier	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Sans avis	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7
									Le programme de l'opération: modernisation de la gare et îlot A7-A8	Accessibilité/flux: dans la gare et à l'extérieur public	Les impacts permanents : insertion dans l'environnement urbain, ressource en eau, faune/flore, bruit, etc.	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Coût, impact socio-économique du projet	Concertation/communication	Divers
REGISTRE PREFECTURE															
1			31/07/20												x
<p>Anonyme Mon rêve: le plus grand centre éducatif européen et même mondial Comme le fait déjà l'école= FABLAB du ROCHER (250 rue du Fg St Honoré Paris 8e). Des activités extrascolaires pour les 5/7 ans, les 8/10 ans, les 10/13 ans, les 13/16 ans et enfin les 16/18 ans Des ateliers éducatifs proposant de fabriquer des objets en utilisant la tête et ses mains. A la fin de l'année chaque enfant repart avec sa (ou ses) création. (initiation à l'ingénierie, la curiosité, la créativité, la patience, la résolution de problèmes, la technologie, le français (poésie, littérature) et les langues étrangères, la musique, le théâtre, la couture, la cuisine et enfin la conception 2D, 3D (modélisation, plans, etc.) Exemples - créer un écusson lumineux dessiné par l'enfant - des cours de couture, de broderie, du tricotage, de la cuisine, des livres... - de la morale, les différentes religions, la psychologie, l'art de cultiver le bonheur - de la programmation (ordinateur, téléphones etc.) des prothésistes - créer un bateau à aubes motorisé par un élastique - Construire des bâtiments illuminés et leurs générateurs d'énergie propre - construire un robot gribouilleur - construction, création et programmation d'un potager avec capteur numérique d'humidité - créer un petit véhicule en bois, créer une moto, créer un deltaplane - apprendre les langues étrangères sans efforts inutiles - Exemple * 1ère étape: communication pratique, permet d'échanger dans la vie courante (500 mots de vocabulaire environ et les bases du système grammatical nécessaire à la communication orale et écrite). * 2e étape: permettant d'atteindre les niveaux A1, A2, B1 et B2 afin de passer des tests certifiés (des cours intensifs, semi intensifs ou des cours réguliers hebdomadaires) - une mini ferme avec poules pondeuses, ruche pour le miel, jardinage les aromatiques et la santé, connaissance des plantes et arbres fruitiers avec la taille. Bref, un village dans la ville - créer des parcs à vélo avec caméra de surveillance, abonnement sur carte bancaire ou pass-navi, comme l'accès au métro avec du personnel de surveillance pour éviter les trafics de drogue (en prévoir dans Paris, comme par ex devant le 69 bd V Auriol, Paris 13e sous le métro de la ligne aérienne 6.</p> <p>Apprendre l'excellence Française à Paris-Austerlitz Créer un campus de l'excellence Française</p>															

PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE

Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique unique préalable à la délivrance de permis de construire et d'autorisation environnementale portant sur le projet Gare d'Austerlitz et ensemble immobilier A7A8 s'est déroulée du 29 juin au 31 juillet 2020.

La commission d'enquête a réceptionné les registres le 3 août 2020, après clôture de l'enquête.

La commission a reçu le public lors de 10 permanences, tenues en gare d'Austerlitz et à la maison des projet de la ZAC Paris Rive Gauche, conformément à l'arrêté préfectoral.

Une réunion publique dématérialisée, prévue à l'arrêté préfectoral, a été organisée le mercredi 8 juillet 2020. Sa tenue, en début d'enquête, a permis de présenter le projet à la population. Elle a mobilisé une cinquantaine de personnes.

L'affluence a été mesurée lors des permanences, mobilisant plus de public en gare d'Austerlitz, et ce malgré des disponibilités sur des jours et horaires d'ouverture plus importants. La déposition d'observations dans les registres papier a été très mesurée et a principalement correspondu aux jours des permanences de la commission d'enquête, et en particulier le dernier jour de l'enquête.

Les 3 permanences téléphoniques mises en place ont peu mobilisé.

En revanche, le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été plus important, soutenu tout au long de l'enquête et renforcé dans les derniers jours.

Un total de 194 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée.

16 observations, documents et courriers ont été déposés sur les registres papiers (12 sur le registre papier disponible en gare d'Austerlitz, 3 sur celui à la Maison des Projets et 1 courrier a été transmis en Préfecture).

154 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

24 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 6 :

- Thème 1 : Le programme du projet
- Thème 2 : Accessibilité, déplacements
- Thème 3 : Les effets permanents du projet sur l'environnement ;
- Thème 4: Les impacts temporaires liés aux travaux :
- Thème 5 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet
- Thème 6 : Concertation, communication

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papier et électronique, sur l'adresse électronique, lors des permanences en présentielle ou téléphoniques, de la réunion publique dématérialisée) et celles de la commission d'enquête, qui relaie parfois certains avis émis par des services consultés.

Remarque : les questions posées peuvent trouver une réponse dans le dossier d'enquête. Il convient pour autant d'y répondre, dans un souci d'exhaustivité et de pédagogie. Certains thèmes se recoupent également et des questions peuvent être posées dans différents chapitres. Dans ce cas, la réponse devra être présentée dans son intégralité aux divers endroits où la question est présentée, dans un souci de fluidité de lecture.

Enfin, certaines questions peuvent concerner des services de la Ville de Paris, la SEMAPA, Ile-de-France Mobilités ou encore la RATP

Nous vous remercions par avance d'être le plus exhaustif possible et de répondre à l'ensemble des points détaillés ci-après, en ajoutant les illustrations nécessaires et pour mieux comprendre le propos. Ceci pour une parfaite compréhension du projet et de ses évolutions potentielles, et pour permettre à la commission d'enquête de formuler ses conclusions et avis sur les différents objets de l'enquête unique.

Thème 1 : Le programme de l'opération

Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et la construction de l'ensemble immobilier dit A7A8 qui est proposé fait l'objet de l'enquête publique unique ouverte du 29 juin au 31 juillet 2020. Le programme de ce projet est double, la gare d'une part et l'ensemble immobilier A7A8 d'autre part.

Ce thème rassemble 37% des observations déposées par voie dématérialisée ou papier pendant la phase d'enquête publique.

Ce taux n'est pour autant pas révélateur de la forte mobilisation du public au sujet d'une programmation qui a fait couler beaucoup d'encre...

La commission d'enquête a en effet choisi de ne parler du programme lié à la modernisation de la gare que dans le thème suivant, abordant les flux et l'accessibilité. Thème qui inclut également le stationnement voitures et vélos

Par ailleurs, les espaces extérieurs de l'opération, cours Seine et Museum, tout comme les patios et terrasses plantées de l'îlot.

Ainsi, le programme examiné ici recouvre celle de l'îlot A7A8.

Ce thème s'organise en plusieurs sous-thèmes :

- A. La programmation de l'ensemble immobilier A7A8 au sein de la ZAC Paris Rive Gauche ;
- B. La programmation tertiaire et les espaces connexes ;
- C. La programmation hôtelière ;
- D. Le programme de logements ;
- E. La programmation commerciale, intégrant également celle présente au niveau de la gare et de la liaison commerciale sous la cour Museum.

Le projet urbain Gare d'Austerlitz A7A8 est l'aboutissement d'un long processus de concertation tant avec le groupe de travail (23 réunions de 2005 à 2018) qu'avec les ateliers de conception (20 ateliers de 2015 à 2016).

Un temps long, qui fera l'objet de plusieurs observations et motivera celles exprimant une déconnexion avec les attentes actuelles (trop de bureaux, pas assez de logements, architecture dépassée...).

C'est aussi la mise en œuvre de l'une des dernières opérations de la ZAC Paris Rive Gauche avec la construction, en cours, des logements de l'îlot Fulton et des programmations à l'extrême Est de la ZAC.

A. La programmation de l'ensemble immobilier A7A8 au sein de la ZAC Paris Rive Gauche

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Le projet urbain Gare d'Austerlitz A7A8 est l'aboutissement d'un long processus de concertation tant avec le groupe de travail (23 réunions de 2005 à 2018) qu'avec les ateliers de conception (20 ateliers de 2015 à 2016).

Un temps long, qui fera l'objet de plusieurs observations et motivera celles exprimant une déconnexion avec les attentes actuelles (trop de bureaux, pas assez de logements, architecture dépassée...).

C'est aussi la mise en œuvre de l'une des dernières opérations de la ZAC Paris Rive Gauche avec la construction, en cours, des logements de l'îlot Fulton et des programmations à l'extrême Est de la ZAC.

Cet ensemble est composé de :

- 141 logements sociaux et intermédiaires
- Résidence universitaire de 81 studios
- Hôtel de 210 chambres
- Locaux SNCF (3943 m²)
- Bureaux (52146 m²)
- Parking privé de 181 places

- Local dédié pour les vélos
- Stationnements publics et privés
- Auditorium
- Commerces ouverts sur la ville (16462)
- Parking public avec des emplacement pour les 2 roues motorisées
- 3500 m2 de jardin intérieur
- 4500m2 de terrasses et toitures végétalisées pour les bureaux et 700m2 pour les logements

Il reste, bien entendu que l'îlot A7A8 fait parti intégrale de la ZAC Paris Rive Gauche et ne doit pas être considéré comme un ensemble indépendant tant pour la répartition des équipements publics que de la répartition des logements par catégories. Cet îlot sera d'ailleurs relié par la partie Est de la ZAC par le pont Salpêtrière qui franchira les voies ferrées pour relier l'avenue Pierre Mendès France, épine dorsale de la ZAC avec son prolongement vers l'avenue de France. Une liaison sera aussi créée reliant la ZAC au boulevard de l'hôpital en longeant le jardin Marie Curie agrandi, le long de la Salpêtrière.

Globalement le programme de l'ensemble immobilier A7A8 est vivement critiqué notamment la partie tertiaire mais également commerciale jugées bien trop importantes eu égard aux logements proposés et à l'absence regrettée d'équipements et services publics.

- *Obs.148 : « /.../ Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et de construction de l'ensemble immobilier 7/A8, boulevard de l'Hôpital à Paris, 13e arrondissement, s'inscrit dans une vision totalement dépassée de l'urbanisme à Paris (entre autres). /.../ Le projet de modernisation de la gare d'Austerlitz semble s'inscrire dans une vision dépassée tout à la fois d'infrastructure et de densification. A l'issue de la première vague de la pandémie du COVID-19, un consensus se fait pourtant sur la corrélation entre densité et propagation du virus. Il n'est plus possible de poursuivre l'hyper densification de Paris Si la modernisation de la partie intérieure de la Gare a un sens, la construction des commerces et d'un hôtel ne répond pas aux enjeux ferroviaires mais à des enjeux purement spéculatifs et contradictoires avec le respect de l'Accord de Paris. La prise en considération des enjeux climatiques doit conduire à augmenter au maximum les espaces libres et verts et la pleine terre et non à imperméabiliser davantage. La réalisation de 89 000 m2 de surface de plancher dont seulement 11 562 m2 pour les logements montre bien qu'il s'agit d'une opération financière plus que d'une vision urbaine ambitieuse et moderne s'inscrivant dans la prise en considération des enjeux climatiques et sociaux. A l'heure de la remise en cause du tourisme de masse, et de l'arrêt des déplacements inutiles, envisager la construction d'un hôtel de 201 chambres est inutile. »*
- *Obs.172, SOS Paris : « /.../ Un projet obsolète Le projet présenté à l'enquête publique s'appuie sur le plan directeur d'aménagement établi il y a plus de 10 ans, la belle idée des gares-hub pour constituer les fameux « quartiers de gare » réunissant activités (bureaux, commerces, hôtels), services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles... Une belle occasion de promotion immobilière surtout, nouvelle casquette SNCF. Avant même de voir le jour, ce projet est obsolète, par son gigantisme et sa conception en contradiction complète avec l'accélération de la crise climatique ou la récente crise sanitaire. Le choix fait ici de l'hyper densification alors que la campagne municipale a été articulée autour des seuils critiques de densité, carence en espaces verts, congestion des transports, pollution interroge alors qu'il augmente les impacts environnementaux de toutes sortes. /.../ »*
- *Obs.143 : « Habitant le quartier, je constate que ce projet d'un autre âge n'intègre aucune des nécessités actuelles en matière d'urbanisme et qu'il n'a pour finalité ni de répondre aux besoins des usagers de la gare d'Austerlitz, ni à ceux des commerçants et habitants du quartier, ni enfin à l'impératif de converger rapidement vers la neutralité carbone. »*

Questions :

- 1. Pouvez-vous présenter la ZAC Paris Rive Gauche, en retracer la genèse et la programmation, le calendrier de réalisation ?**
- 2. Pouvez-vous retracer la formalisation de la programmation de l'îlot A7A8, de la consultation lancée par la SEMAPA jusqu'aux ateliers de conceptions ?**

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

B. La programmation tertiaire

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

C'est le sujet qui, avec les vélos et les commerces, a suscité le plus de commentaires d'autant que la récente crise sanitaire et le développement du télétravail ont rebattu les cartes dans l'opinion publique.

Pour résumer, est reproché au programme d'être dépassé car assis sur des études trop anciennes et non actualisées (10ans).

De consacrer dans l'opération une surface trop importante aux bureaux au détriment des logements. Une observation par exemple (obs. 13), la répartition : 53% des surfaces créées pour les bureaux, 22% pour les commerces et 11% pour les habitations (observation la plus récurrente).

D'estimer qu'il y a de nombreux immeubles de bureaux vacants à Paris.

La présence de l'AFD, seule occupante de la totalité des surfaces de bureaux dans l'opération, à la fois rassure, évitant des espaces vacants, mais pose aussi question sur la superficie qui lui est dévolue, la crainte d'un départ inopiné ne fragilise le cœur de la programmation de l'îlot.

- *Obs.176 : « /.../ La taille des bureaux paraît démesurée par rapport à ce que nous a enseigné la Covid 19 , a savoir que le télétravail va se généraliser. L'AFD va certainement modifier le besoin en M 2./.../ »*
- *Obs.161 : « Pourquoi davantage de bureaux ? L'AFD pouvait s'installer dans des bureaux vides... il y en a des milliers de m² dans Paris.*
- *Obs.151 : « /.../ Pour l'immeuble de bureaux, son RDC doit rester ouvert sur la vie du quartier : tristesse de voir des halls immenses vides le soir et le WE : donner donc au quartier à voir des œuvres artistiques, par exemple. /.../ »*
- *Obs 132 : « Habitant boulevard de l'Hôpital en face de la gare, nous voyons avec appréhension la construction du nouveau bâtiment. L'arrivée de plusieurs milliers d'occupants (4300 pour les seuls bureaux) va densifier une zone où l'on circule déjà mal. »*
- *Obs.177, ADA13 : « /.../ la massivité de son programme de bureaux pose le problème pratique de la gestion des importants flux de circulation qu'il suppose. Un tel programme est-il adapté à la ville de l'après-Covid 19, du télétravail, de la distanciation sociale et de la dé densification ? Face à cette question, la réversibilité à terme des espaces du bureaux en logements doit être recherchée dès leur conception architecturale. /.../ »*
- *Obs.147 : « /.../ La construction de bureau alors qu'ils existe déjà 800 000 m² de bureaux vides à Paris, que le marché du logement parisien est saturé et que des milliers de gens dorment à la rue est un non sens absolu: pourquoi ne pas construire des logements sociaux et/ou des logements étudiants, dans un quartier à proximité de nombreux sites d'universités (quartier latin, Jussieu, Tolbiac, Grands Moulins, etc.)? »*
- *Obs.148 : « /.../ La réalisation de 89 000 m² de surface de plancher dont seulement 11 562 m² pour les logements montre bien qu'il s'agit d'une opération financière plus que d'une vision urbaine ambitieuse et moderne s'inscrivant dans la prise en considération des enjeux climatiques et sociaux./.../ »*
- *Obs 13 : « /.../ La mixité urbaine promue par le projet n'est qu'une mixité de façade : Le projet porte sur 128 462 m². D'après les documents de communication il s'agit de « réunir toutes les fonctions de la ville ». Pourtant si on regarde le CERFA (pièce C1) on constate de grandes disparités en termes de surfaces créées. Les bureaux (52 000 m²) représentent 53 % de la surface créée, le commerce (21 281 m²) 22 % et les habitations 11 %. A-t-on vraiment autant besoin de bureaux dans le coeur de Paris où les gens n'arrivent pas à se loger à des loyers décents ? Ces bureaux ont un occupant désigné (l'agence française de développement) mais quel est le taux de bureaux vacants à Paris ? Avec la progression du télétravail, est-ce raisonnable de développer encore et encore les surfaces de bureaux à Paris ? Est-ce la ville que nous souhaitons, avec un immense centre des affaires et une population reléguée en grande banlieue ?/.../ »*

Questions :

3. *L'idée initiale des années 1980 de rééquilibrage des bureaux vers l'Est de la capitale a-t-elle évolué au fil du temps réévaluant la programmation tertiaire de la ZAC ?*
4. *Pourquoi concentrer une programmation tertiaire en partie orientale de la ZAC, au risque de saturer le marché et de laisser des locaux vacants et d'avoir un quartier où la vie s'arrête en soirée avec les départs des employés ?*
5. *Pouvez-vous présenter la genèse de programmation tertiaire pour ce projet ? A t-elle évolué et dans quel sens ? La venue de l'Agence Française de Développement a t-elle eu une incidence sur le programme ? L'AFD a t-elle besoin de la totalité des surfaces ?*
6. *Et, paraphasant l'observation 161, qui en résume plusieurs (trop de bureaux à Paris et trop de bureaux vides) : Pourquoi l'AFD n'a-t-elle pas choisi d'occuper l'un des nombreux immeubles de bureaux vides dans la capitale plutôt que de venir sur un nouveau site ?*
7. *Un unique occupant ne risque-t-il pas d'induire un usage non modulé des espaces et risquer de conduire à une désertification de l'îlot en soirée après la sortie des bureaux ?*
8. *A l'échéance du bail passé avec l'AFD, y aura-t-il des possibilités de relouer à plusieurs occupants sans que cela induise des travaux trop importants et laisse des espaces trop longtemps inoccupés ?*
9. *L'intérêt d'un attributaire unique permet-il de davantage ouvrir certains espaces au quartier : salle de réunion, auditorium, salle de sport, ouverture de rez-de-chaussée en pied d'immeuble sur le square Marie Curie (cf : entretien avec Madame LECOQ)*
10. *Le projet de bureaux, « anachronique », « d'un autre âge » ne correspond plus au nouvel usage du télétravail, peut on lire dans de nombreuses observations. Tout particulièrement actuellement, après la crise sanitaire liée à la Covid 19 et l'augmentation des demandes pour le télétravail et donc la diminution des besoins en mètre carré des bureaux. Quelles réponses le maître d'ouvrage peut-il apporter ?*
11. *Les locaux et services associés à la programmation tertiaire : restaurant inter entreprise, auditorium... pourront-ils s'ouvrir à des utilisateurs extérieurs ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

C. La programmation hôtelière

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Sa présence au sein de l'îlot A7A8 est assez peu évoquée, les personnes le mentionnant, le trouve « légitime » à proximité d'une gare, ou ne comprennent pas, après la crise sanitaire, qu'il existe encore des besoins à satisfaire.

- *Obs 148 : « /.../ Si la modernisation de la partie intérieure de la Gare a un sens, la construction des commerces et d'un hôtel ne répond pas aux enjeux ferroviaires mais à des enjeux purement spéculatifs et contradictoires avec le respect de l'Accord de Paris./.../ A l'heure de la remise en cause du tourisme de masse, et de l'arrêt des déplacements inutiles, envisager la construction d'un hôtel de 201 chambres est inutile. /... »*
- *Obs.112 : « /.../ Oui à la construction d'un hôtel juste à côté de la gare pour améliorer les retombées économiques touristiques à Paris.*

Questions :

- 12. Comment s'est développée la programmation de l'hôtel ? Pouvez-vous en évoquer la localisation, la jauge et les services attachés ?*
- 13. Les espaces en terrasse de cet hôtel seront-ils accessibles aux riverains ? Quelles fonctionnalités seront prévues en terrasse ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

D. Le programme de logements

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

De multiples questions portent sur le manque de logement à Paris et le volume trop important de bureaux dans l'opération. La question de la possibilité de loger du personnel de l'hôpital revient également souvent.

- *Obs.151 : « /.../ Pour les logements, une plus grande diversité d'occupants à revenus sociaux est nécessaire pour une mixité sociale dans ce nouveau secteur tête de pont de Paris Rive Gauche, un quartier jouxtant le 5ème arrondissement. Ce choix n'a pas été fait : correctif possible ? D'ailleurs le choix de ne pas faire de parkings pour les logements vient (peut-être) contredire celui de la catégorie d'habitants -avec des revenus PLI et leurs habitudes- qui sera logée en majorité. La proximité avec le plus grand hôpital d'Europe doit être utilisée pour permettre de loger du personnel soignant, les premiers de cordée, qui doivent pouvoir vivre dans de bonnes conditions à proximité dans un cadre de vie parisien réaménagé pour un 21ème siècle alternatif. Moins de logements PLI et plus de PLUS, et PLAI.
Très bonne idée de la création de locaux communs résidentiels qui doivent être en ouverture directe sur l'extérieur pour que les éventuels usages partagés ne se fassent au détriment de la sécurité des locataires et du patrimoine du parc social parisien »*
- *Obs.30 : « /.../ Le ratio bureaux/logements est largement en faveur des bureaux qui plus est dans un quartier dominé par l'hôpital Pitié-Salpêtrière, par la gare d'Austerlitz et par les bâtiments du MNHN. Ne serait-il pas plutôt judicieux de créer des logements, pour les soignants et pour les étudiants (Jussieu est en face) afin de créer un îlot de vie et de création plutôt qu'un quartier abandonné, sans vie le soir et le week-end. »*
- *Obs.13 : « /.../ Les logements ne forment que 9 % de la surface totale du projet (11 % de la surface créée). Pourtant le personnel soignant de l'hôpital voisin a aussi besoin de logement./.../ »*
- *Obs.128, FNE : « /.../ La faiblesse de la part prévue pour les futurs logements.11 563 m2 sur plus de 90 000m2 de programme, cette proportion est insuffisante par rapport aux besoins des parisiens, en particulier pour le personnel hospitalier, question plus que jamais d'actualité. »*
- *Obs.177, ADA13 : « /.../ Dans l'îlot A7-A8, le programme de logements suggère deux remarques :
 - Sa situation au bout du site fait craindre un enclavement, loin du centre d'animation du quartier qu'est le bd de l'Hôpital ;
 - Pour assurer l'animation et la fréquentation de ce secteur, les locaux collectifs résidentiels qui y sont prévus devraient s'ouvrir à des activités associatives ou citoyennes du quartier. »*
- *Obs.112 : « /.../ Oui à la création de logements étudiants pour maîtriser les loyers d'une catégorie de la population souvent précaire. Oui à la création de logements sociaux et intermédiaires dans une ville attractive./.../ »*
- *Obs.147 : « /.../ La construction de bureau alors qu'ils existe déjà 800 000 m2 de bureaux vides à Paris, que le marché du logement parisien est saturé et que des milliers de gens dorment à la rue est un non sens absolu: pourquoi ne pas construire des logements sociaux et/ou des logements étudiants, dans un quartier à proximité de nombreux sites d'universités (quartier latin, Jussieu, Tolbiac, Grands Moulins, etc.)? »*

Questions :

- 14. Le programme de logements ne faisait pas partie de la consultation initiale lancée par la SEMAPA pour l'îlot A7A8. Pouvez-vous en retracer l'origine et les évolutions progressives?**

Cette programmation très mesurée étonne le public s'étant exprimé, la trouvant trop faible au regard des besoins, et plus appropriée que les bureaux ou les commerces projetés sur le site. Pourrait-elle évoluer à la hausse ? Quels sont les critères retenus ? Est-il possible de réserver une partie de ces logements sociaux pour les personnels de l'APHP comme cela est demandé dans plusieurs observations ?

- 15. Par ailleurs, la part réduite laissée à la résidence étudiante interroge, du fait de la présence de plusieurs campus dans la ZAC Seine Rive Gauche : l'Université Paris Diderot, l'école d'Architecture Paris La Seine, ou en dehors de la ZAC mais proche de l'îlot A7A8, le CHU de la Pitié Salpêtrière.**

Existe-t-il d'autres résidences étudiantes au sein de la ZAC ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

E. La programmation commerciale

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

La programmation commerciale, intégrant également celle présente au niveau de la gare et de la liaison commerciale sous la cour Museum.

Dans cette opération, les commerces se répartissent dans la Grande Halle Voyageur, de la liaison commerciale sous la cour Museum, au niveau des kiosques sur la Cour Muséum, en pied de l'immeuble de bureaux sur le Boulevard de l'Hôpital, le long de la Voie Nouvelle et sur l'axe piéton traversant l'ensemble de l'opération.

Aucune question n'est spécifique aux commerces, elles sont toutes incluses dans des remarques d'ordre général sur le projet, ou demandant d'être associés au choix des futures enseignes, et elles émanent d'associations ou de riverains (101, 107, 117, 119 127, 129).

- *Obs.148 : « /.../ Si la modernisation de la partie intérieure de la Gare a un sens, la construction des commerces et d'un hôtel ne répond pas aux enjeux ferroviaires mais à des enjeux purement spéculatifs et contradictoires avec le respect de l'Accord de Paris. »*
- *Obs.128, FNE : « /.../ Les 24 652 m2 de commerces prévus à Austerlitz semblent disproportionnés comme pour la Gare du Nord. C'est plus du double des 10 000 m2 commerciaux de la Gare St Lazare dont l'impact sur les commerces de proximité du quartier n'a pas encore été mesuré. Or à Austerlitz les nouveaux commerces entreront en concurrence avec les rez de chaussée commerciaux prévus dans les immeubles longeant l'avenue Pierre Mendès-France et ceux préexistants le long du Boulevard de l'hôpital sans compter les marchés qui se tiennent 2 fois par semaine au droit du métro aérien. Par ailleurs ces nouveaux commerces sont positionnés pour une partie importante d'entre eux en milieu souterrain confiné inadapté comme on l'a vu aux crises sanitaires, dont on sait qu'elles risquent de se multiplier. Nous constatons que comme pour le projet de la Gare du Nord, la création de ce pôle commercial et tertiaire a pour objectif d'aider la SNCF à financer la rénovation de ses gares, tandis que les services aux usagers et aux habitants sont logés à la portion congrue. Notamment le projet consistant à empiler dans les espaces publics de déambulation (la cour Museum) des kiosques et cubes commerciaux et autres parkings à vélos (par ailleurs en nombre insuffisant).*
- *Obs.141 : « Non à ce projet de transformation de la gare en centre commercial./.../ »*
- *Obs.147 : « /.../ La création de surfaces commerciales va à l'encontre des récentes dispositions prises par le gouvernement pour limiter l'établissement de zones franches commerciales, et ne ferait que porter préjudice aux commerçants des alentours de la gare. »*
- *Obs.151 : « /.../ Pour les commerces, leur développement ne doit pas se faire au détriment de la viabilité pérenne des commerces existants sur le boulevard de l'Hôpital mais répondre aux besoins des voyageurs et surtout des nouveaux habitants et travailleurs de l'îlot A7/A8 pour des besoins quotidiens et usuels. La concertation ré affirmée en réunion publique doit être ouverte rapidement sur ce sujet. /.../ »*

Il convient de se référer au dossier d'autorisation d'exploitation commerciale pour comprendre la finalité recherchée par les promoteurs de cette opération et la pertinence de la création d'un ensemble commercial de 18200m2.

Le constat qui ressort de l'étude :

- Le sous équipement en commerce par rapport à la moyenne parisienne dans le quart Sud Est de Paris,
- Le délaissement commercial du secteur de la Gare d'Austerlitz,
- Le faible risque de déstabiliser le centre commercial Italie 2,

- Le tissu commercial du quartier au vu des activités actuelles ne devrait pas souffrir mais bénéficier de la densification immobilière,
- Le projet a pour objectif d'insuffler un nouveau dynamisme à l'activité du secteur.

Cependant, un certain nombre de questions se posent à la lecture de l'avis de la Commission départementale d'aménagement commercial de Paris.

- « Un considérant » approuvant le parcours piéton en cœur d'îlot pour une ouverture sur le quartier mais regrettant une architecture massive pour le quartier ???
- Un autre constatant que le projet s'implante au sein d'un secteur peu doté en commerce de bouche, sans en tirer de conclusion.
- Enfin, la liste des participants au vote pour l'autorisation du projet où ne figure, semble-t-il, aucun représentant du 5ème arrondissement.

Questions :

16. *Quel était le programme commercial à l'origine de la consultation lancée par la SCNF ? Comment a-t-il évolué au fil des ateliers de conception ?*
17. *L'absence de représentant d'habitants du 5ème arrondissement lors du vote a-t-il été pris en compte par le maître d'ouvrage ALTAREA, exploitant de l'ensemble du site pour les commerces ? (alors que la majorité des riverains habitent dans le 5ème)*
18. *Y aura-t-il des incitations voire des obligations afin que des commerces de bouche s'installent dans l'opération, notamment sur le Boulevard de l'Hôpital ?*
19. *La présence d'un marché bi-hebdomadaire sur le Boulevard de l'Hôpital a-t-il été pris en compte ?*
20. *Le Zeppelin, rappel historique des plus légers que l'air, assemblé pendant le siège de 1870 dans la Grande Halle, semble complètement encastré dans les commerces qui l'entoure en rez de chaussée, qu'en sera-t-il ?*
21. *Comment expliquer la différence des surfaces commerciales que l'on peut constater entre l'avis : 18200m2 et les documents remis au public, 16462 m2 ?*
22. *La zone de chalandise, en dehors des habitants d'A7A8 se trouve essentiellement dans la partie du 5ème arrondissement entre Boulevard de l'Hôpital et le Jardin des Plantes. Côté 13ème, il faut aller au-delà du CHU de la Salpêtrière pour trouver les premiers habitants du 13ème, ce véritable isolement par rapport au quartier a-t-il été bien mesuré ?*
23. *Les barrières naturelles : la Seine, le jardin du Muséum, la Salpêtrière et le Boulevard de l'Hôpital (6 voies de circulations et de contre sens) sont-elles prises en compte ?*
24. *Les villes, actuellement desservies par les trains au départ de la gare d'Austerlitz, ne sont pas particulièrement touristiques, et il est peu probable que ceux qui s'y rendent ou en viennent, soit de potentiel acheteur de souvenirs ?*
De même, les voyageurs qui prennent chaque jour les métros, le RER ou les travailleurs pendulaires, venant notamment d'Orléans, restent peu de temps dans la gare. Tous ces éléments ont-ils été pris en compte dans l'étude ?
25. *L'évolution du Centre commercial Italie 2, dont on nous expose, dans les observations, soit qu'il s'agrandi, soit que de nombreuses boutiques sont fermées, a-t-il bien été intégré dans l'étude ?*
26. *Plusieurs riverains ont exprimé leur regret quant à la disparition du Buffet de la Gare qui avait l'avantage de créer une animation toute la journée et même en soirée, sachant que le restaurant du Zeppelin ne servira que du froid, la réinstallation du Buffet de la gare dans l'un des espaces commerciaux est-il envisagé ? Cette option qui permettrait elle, de répondre aux craintes dû à l'absence des personnes en dehors des heures de bureau, après la fermeture des locaux occupé par l'AFD ?*
27. *Les riverains craignent que les nouveaux commerces soient semblables à ceux que l'on retrouve partout dans ce genre d'aménagement et ne correspondent en rien à leurs attentes, leurs craintes sont-elles justifiées ?*

28. *Les différents types de chaland, voyageurs quotidiens, voyageurs occasionnels, riverains de la ZAC et riverains des 5ème et 13ème arrondissement ont des attentes très différentes. La présence d'un gestionnaire unique suffira t elle a résoudre tous les problèmes liés à cette cohabitation ?*
29. *ALTAREA s'est engagé à faire des ateliers de concertation avec les comités de quartier et les mairies d'arrondissement pour arrêter plus précisément la typologie des commerces, qu'en est il ?*
30. *Un équipement public de taille moindre, pouvant remplacer la Poste, comme cela a été fait dans la Halle Frayssinet est il envisagé, cette dernière ayant été démolie et non reconstruite ? Cela serait un élément fort pour intégrer A7A8 au quartier (une question posée par des riverains)*
31. *D'autres équipements de tailles réduites, peut être avec un large recours aux équipement informatiques pourraient il trouver leur place dans quelques kiosques de la Cour Muséum ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

Thème 2 : accessibilité, flux

Ce thème rassemble, fort logiquement, 74% des observations déposées par voie dématérialisée ou papier pendant la phase d'enquête publique.

L'un des objets du projet concernant la gare d'Austerlitz, la question des flux est en effet centrale, à la fois pour mieux la repenser au niveau du quartier, mais aussi pour améliorer l'intermodalité en son sein.

Mais plus globalement, le projet de d'ouverture de la gare sur le quartier et la réalisation de l'îlot A7A8 avec sa programmation mixte, va générer des flux spécifiques dans un secteur contraint.

Ce thème s'organise ainsi en deux grands sous-thèmes, permettant de considérer l'accessibilité du projet selon deux grands périmètres :

- A. Les flux aux abords du projet dans sa globalité, intégrant la gare et la réalisation de l'îlot A7A8, tout mode confondu : bus, taxis, autocars de tourisme, voitures, vélos, piétons, mais également livraisons et les stationnements ;
- B. et ceux au sein de la gare : avec les flux voyageurs et l'intention d'améliorer l'intermodalité entre la gare SNCF et le réseau francilien (RER C) et métropolitain (lignes 5 et 10).

La double échelle induite par le projet, qui intègre une grande gare parisienne connectée au réseau de transport parisien et francilien, et une programmation mixte, avec notamment une offre commerciale, tant de proximité que liée à la gare, et une programmation hôtelière, tertiaire et de logements, génère en effet des flux spécifiques qui doivent trouver des solutions les plus aisées possibles.

Ces réponses ne dépendent pas toutes des seuls co-maîtres d'ouvrage du dossier mis à enquête, mais relèvent bien d'une coordination plus large des acteurs concernés, au niveau d'Ile-de-France Mobilités, de la Ville de Paris, de la Préfecture de police, de la SEMAPA ou encore de la RATP. Leurs réponses, venant compléter celles des co-maîtres d'ouvrages, apparaissent dès lors essentielles et pourront ainsi générer des évolutions concrètes propices à assurer la meilleure insertion possible du projet dans son environnement proche et élargi.

A. L'accessibilité et les flux aux abords de la gare et du nouvel îlot A7A8

L'accessibilité d'une gare parisienne dépasse nécessairement son environnement proche, et s'apprécie à l'échelle de la Ville et en particulier en relation avec les grandes gares parisiennes de la rive droite que sont les gares de Lyon et de Bercy.

Par ses fonctions, elle génère également des flux multimodaux importants à ses abords, flux particulièrement sensibles eu égard à sa situation contrainte, entre la Seine au Nord, le vaste site occupé par l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière au Sud-Est et le Jardin des Plantes à l'Ouest.

Par ailleurs, sa position en proue occidentale de la ZAC Paris-Rive Gauche, l'intègre de facto au sein d'une vaste opération de rénovation urbaine de 130 hectares, initiée dans les années 1980, créée en 1991, avec un objectif d'achèvement à 2028. Cette vaste opération s'appuyant sur un schéma directeur d'aménagement, déploie un programme mixte de logements, équipements publics (à l'échelle de la Ville comme la Bibliothèque François Mitterrand ou l'Université Paris Diderot, l'école d'Architecture Paris La Seine, mais également de quartier (crèches, écoles, ..., bureaux, commerces et services et espaces verts).

Ainsi, le projet mis à enquête intègre – t-il également la réalisation d'un nouvel ensemble, l'îlot A7A8, possédant un programme issu de la ZAC Rive Gauche, alliant logements, hôtel, espaces tertiaires et commerces, et la mise en valeur de la Cour Muséum, ancienne cour d'arrivée de la gare. Ce nouvel îlot urbain va lui-même générer des flux liés aux fonctions qu'il abrite en son sein.

L'ouverture de la gare d'Austerlitz sur le quartier, objectif affiché du projet mis à enquête, doit ainsi permettre de répondre à des enjeux d'accessibilité liés à une gare parisienne, par ailleurs pôle intermodal du réseau francilien et métropolitain, mais également liés à un programme mixte d'un nouvel îlot de la ZAC Paris Rive Gauche.

3 grandes échelles sont ainsi importantes à considérer au niveau des flux et de l'accessibilité de cet équipement :

- A1. celle élargie, inscrivant la Gare d'Austerlitz dans un système urbain de pôles d'échanges multimodaux avec les Gares de Lyon et de Bercy
- A2. celle des abords immédiats dans le 5^e et 13^e, les quais de Seine ;
- A3. et enfin les flux générés par le projet.

A1. L'inscription du projet dans un système urbain de pôles d'échanges multimodaux

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

L'enjeu d'ouverture et d'accessibilité d'une gare s'apprécie à plus large échelle, ce pôle d'échanges multimodal étant à l'interface entre le mode ferré et les autres modes de déplacements, se retrouvant ainsi, de facto, au cœur d'enjeux, non seulement de déplacements, mais également d'aménagement et de développement urbain, en liaison avec la proximité de deux autres gares parisiennes que sont les gares de Lyon et de Bercy..

La saturation croissante du trafic ferroviaire de la Gare de Lyon a en effet conduit le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) à retenir deux orientations majeures pour le devenir de ce Tripôle Gare de Lyon – Gare d'Austerlitz – Gare de Bercy dans un rapport de novembre 2013, afin :

- D'anticiper l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire, en réponse à des besoins à long terme d'exploitation ferroviaire
- De renforcer l'intermodalité entre les gares de ce Tripôle, en lien avec les attentes des usagers et des quartiers avoisinants et les ambitions d'intensification urbaine aux abords des gares parisiennes.

L'anticipation de l'évolution du trafic voyageurs de la gare d'Austerlitz se traduit par plusieurs réflexions en cours, sans pour autant que le projet mis à enquête ne paraisse les évoquer clairement :

- Le Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) : projet de ligne à grande vitesse (LGV) permettant de relier la région Auvergne-Rhône-Alpes à l'Ile-de-France, offrir une meilleure accessibilité aux territoires du grand centre du pays et permettre de désaturer l'actuelle LGV Paris-Lyon. La circulation de ces trains est prévue, à la fois sur le réseau existant – et amélioré au besoin- sur environ 800 km et via une ligne nouvelle de près de 500 kilomètres. Et le projet a été inscrit dans la loi du Grenelle de l'environnement, au JO du 5 août 2009 ;
- Le prolongement de la ligne 10 du métro parisien : ce prolongement de Gare d'Austerlitz jusqu'à Ivry-sur-Seine est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

Par ailleurs, la commission d'enquête souhaiterait disposer de plus d'éléments sur les évolutions attendues pour l'offre ferroviaire, comme le relève l'autorité environnementale dans son avis (pièce B3 du dossier) : « (L'Ae) recommande de préciser les évolutions attendues de l'offre ferroviaire au-delà de l'horizon 2022./.../ »

Plusieurs déposants s'interrogent :

- Obs 148 : « /.../ Lors de l'aménagement du quartier à l'extrémité de l'Avenue de France, la sncf a imposé une trémie au milieu d'immeubles avec comme objectif d'y faire circuler des TGV. Ce n'est pas le cas. /.../ »
- Obs 117 : « /.../ Cette démarche était d'autant plus intéressante qu'à proximité de la gare de Lyon déjà saturée, le site d'Austerlitz est appelé à jouer un rôle bien plus important à l'avenir (doublement du trafic annuel en 2030 soit 46 millions d'usagers par an). En outre, mon échange avec Yann Krysiniski (directeur de programme du tripôle des gares d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy) a confirmé que le site d'Austerlitz sera en partie dédié à une large part des trajets de l'offre SNCF low cost du grand Sud-Est./.../ »
- Obs 32 : « /.../ Il faut d'abord rappeler que la SNCF a affirmé pendant des années vouloir soulager le trafic de la Gare de Lyon, notamment des TGV, en dérivant une partie des trains vers la Gare d'Austerlitz. Pour ce faire elle a exigé (et obtenu) que soit réservée une emprise sur la petite ceinture ferroviaire. Lors de l'aménagement du quartier à l'extrémité de l'Avenue de France, elle a de même imposé une trémie au milieu d'immeubles avec comme objectif d'y faire circuler des TGV. /.../ »

- *Obs 130 ; FNE « /.../ les dernières données disponibles sur les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040 les simulations de trafic et l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ; les impacts de ce programme sur les communes limitrophes*

A la demande de l'Etat, Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, a accepté par courrier en date du 30 juin 2015, « de piloter les réflexions relatives à l'articulation entre aménagements ferroviaires en gare de Paris Lyon, Paris Bercy et Paris Austerlitz, leur intégration et interface avec le réseau des transports collectifs franciliens et les projets urbains envisagés dans le secteur. ». La réalisation de schémas de principe par gare a ensuite été élaboré avec SNCF Gares et Connexions, la RATP, et la Ville de Paris.

- Dans sa déposition n°167 par voie dématérialisée, Ile-de-France mobilités rappelle « /.../ Trois grands enjeux ont émergé pour le Tripôle : bâtir un socle piétons commun en traitant mieux l'espace public, faciliter les accès et le stationnement des vélos autour de ces gares, et améliorer l'accès aux bus (position des arrêts, dimensionnement, lisibilité, signalétique...). /.../ »

Par ailleurs d'autres réflexions sont menées pour la connexion des grandes gares parisiennes : la ligne de « la Rocade des Gares », projet porté par la Ville de Paris, prévoyant de relier en surface les grandes gares parisiennes (gare Montparnasse, gare d'Austerlitz, gare de Lyon, gare du Nord et gare Saint-Lazare. La préfiguration de cette ligne dans le secteur est la ligne 91, son tracé définitif étant susceptible d'évoluer en fonction des résultats de l'étude en cours.

Le « Grand Paris des Bus » constitue un enjeu de restructuration du réseau de bus parisien dans le but de l'optimiser au niveau d'une trentaine de ses lignes, avec la volonté affichée de l'étendre vers la périphérie parisienne, tout en cherchant à préserver une qualité de service identique dans le centre de Paris. Les lignes concernées par cette restructuration aux abords de la gare d'Austerlitz sont les 24, 61 et 215.

L'accessibilité au réseau de bus a été évoqué par plusieurs déposants, regrettant la distance toujours aussi grande pour y parvenir depuis les quais de la gare et s'interroge sur leur implantation jugée encore perfectible et une saturation de certaines lignes faisant redouter des flux complémentaires :

- *Obs 175 : « /.../ En effet, pour accéder aux quais d'embarquement, la distance à parcourir entre le boulevard de l'Hôpital où se trouvent les arrêts de bus et les trains sera toujours aussi longue qu'actuellement. /.../ »*
- *Obs 167 « l reste néanmoins quelques points de vigilance qui devront être traités par les maitres d'ouvrage, en lien avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police, notamment le réaménagement du quai d'Austerlitz pour les bus,*
- *Obs 170, collectif la rue est à nous « /... dépassant largement la capacité d'absorption de transports collectifs déjà saturés, notamment la ligne de bus 91*
- *Obs 122 : « /.../ faire arriver les bus au plus près des plate formes de départ. Depuis toujours il aurait été possible de faire entrer le 91, le bus des gares, dans les cours d'arrivée-départ. L'a rénovation était l'occasion de faire un véritable pôle d'échange bus dans la gare. Ce sera pour le 23^e siècle ? /.../ »*

Comme cela a été relevé, la fluidité de la transition entre « l'espace ville » et « l'espace gare » est fortement entravée par la différence de niveau de la gare, implantée en contre-bas de ses abords. Ainsi, l'enclavement de la Cour Seine, rend peu lisible l'accès à la Gare, à la fois depuis les quais et le réseau de bus, mais également pour les cheminements piétonniers et cyclables. En outre, la différence altimétrique entre cette Cour Seine et le pont Charles-de-Gaulle, permettant de rejoindre les Gares de Lyon et de Bercy est relativement malaisée pour des piétons, tout particulièrement munis de valises.

- *Obs 9 « /.../ L'accès à la gare via le boulevard de l'Hôpital et la place Valhubert doivent être repensés afin de privilégier les transports en commun et les circulations douces. Actuellement, c'est chaotique, dangereux pour les cyclistes et source d'une importante perte de temps pour les passagers des bus. /.../ »*
- *Obs 1 La sortie des taxis sur le quai d'Austerlitz n'est pas fluide. Des bouchons se forment à l'entrée/sortie, les voitures se placent mal. Il m'en a coûté 6,50€ pour quitter le parking le samedi 27 juin dernier.*

Questions :

1. *Pouvez-vous présenter l'avancement du projet « Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) », son calendrier prévisionnel et les incidences sur la Gare d'Austerlitz ?*
2. *Plus généralement, pouvez-vous présenter les évolutions de trafic voyageurs et en quoi le projet soumis à enquête y réponds à travers les aménagements proposés ?*
3. *Comme le recommande l'autorité environnementale dans son avis, pouvez-vous préciser les évolutions attendue de l'offre ferroviaire au-delà de l'horizon 2022 ?*
4. *Prolongement de la ligne 10 du métro parisien : Ce prolongement est-il toujours d'actualité ? Quel en serait son calendrier ?*

Des réservations conservatoires ont été demandées par la SEMAPA au niveau des immeubles de la ZAC Paris-Rive Gauche, et notamment en infrastructure des tours Duo. La RATP, dans le cadre de son avis (pièce E.8), rappelle la nécessité de respecter les prescriptions établies dans le cadre des études d'émergence de la ligne 10, transmises par Ile-de-France Mobilités. Ce point a-t-il été bien étudié ?

5. *Ce prolongement de la ligne 10, destiné à desservir les territoires de Paris Rive Gauche et Ivry Confluences, a t-il fait l'objet d'une anticipation de trafic voyageurs au niveau de la Gare d'Austerlitz ? Dans l'affirmative pouvez-vous les détailler ?*
6. *Pouvez-vous présenter les enjeux et axes retenus dans le cadre du schéma directeur de l'intermodalité du Tripôle et sa déclinaison au niveau du pôle Gare d'Austerlitz ?*
7. *Pouvez-vous présenter les réflexions en cours concernant la « rocade des gares » ? Quelles incidences, quelles anticipations sont intégrées au niveau du projet mis à enquête ?*
8. *Projet de « Grand Paris des Bus ». Mêmes questions, concernant l'avancées des études et les anticipations réalisées au niveau du projet mis à enquête ?*
9. *Les bus aux abords de la gare : pouvez-vous préciser leur localisation, les évolutions prévues ?. Le réaménagement du quai d'Austerlitz pour les bus évoqué par IDF Mobilité dans son observation 167 est-il étudié ? Selon quelles modalités ?*
10. *Qu'est-il prévu sur la Cour Seine pour pallier le manque de visibilité de la gare, liée à son encaissement, rendant difficilement lisibles les cheminements piéton, les accès au réseau de bus ?*
11. *Une signalétique claire, adaptée à tous les flux des voyageurs et du quartier, doit pouvoir être mise en œuvre aux abords de la gare et dans son sein. Qu'est-il prévu à cet effet ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

A2. Les flux aux abords du projet

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Anticipant une forte augmentation prévisionnelle du trafic ferroviaire à terme de la gare et un développement accru de son intermodalité, et prévoyant la réalisation d'un vaste programme mixte (tertiaire, commercial, hôtelier et résidentiel), le projet mis à enquête va générer de facto une augmentation de sa desserte motorisée, principalement taxi et véhicules particuliers, mais également autocars de tourisme et livraisons. L'impact de ces flux sur l'environnement et la vie locale doit ainsi être anticipé dans une approche élargie du site.

De nombreuses observations évoquent la circulation très dense aux abords de la gare, place Valhubert et boulevard de l'Hôpital, les revêtements et les aménagement des couloirs de bus complexifiant les flux importants.

La réalisation du projet mis à enquête, intégrant un nouvel îlot urbain, inquiètent de très nombreux riverains et associations par les flux supplémentaires allant être ainsi générés.

Comme l'Autorité environnementale dans son avis rendu, la commission d'enquête s'interroge sur certains éléments du dossier concernant le volet déplacement, afin de permettre une bonne appréciation des évolutions de trafic attendu aux abords du site.

Parallèlement au projet mis à enquête, la SEMAPA réalise de nouvelles infrastructures pour désenclaver la partie occidentale de la ZAC Paris Rive Gauche et assurer la desserte orientale de la gare et du futur îlot A7A8 : un nouveau franchissement de 85m de long au-dessus des voies ferrées, depuis l'avenue Pierre-Mendès France (au niveau du nouvel immeuble « du Monde ») pour rejoindre une nouvelle voie de liaison en sens unique longeant l'îlot A7A8 et rejoignant le bd de l'Hôpital. Ces réalisations soulèvent également de grandes inquiétudes, craignant qu'elles ne servent de voie de « shunt » pour les automobilistes, en accentuant les difficultés circulatoires au débouché du boulevard de l'Hôpital.

Cette connexion affichée avec la ZAC Paris Rive Gauche grâce à cette nouvelle passerelle et la voie de liaison apparaît pourtant encore timide, les habitants de la ZAC estimant plus simple de prendre le métro ou un bus pour ce rendre dans sa partie occidentale. Une circulation pour les vélos et les cycles serait appréciée selon eux

- *Obs 13 « /.../ Enfin, les documents indiquent que le projet est une ouverture pour la ZAC Paris Rive Gauche, pourtant, du fait des voies ferrées, pour un habitant de la ZAC, c'est bien compliqué de venir jusque-là sans prendre le bus ou le métro./.../ »*
- *Obs A-7 : « /.../ Il n'est pas bien clair sur les illustrations s'il serait possible d'aller directement de la gare à l'Hôpital de la Pitié, ce qui serait hyper pratique (par la voie nouvelle du square?) et s'accorder avec la direction de celui-ci pour qu'ils s'habituent à ce que les gens traversent le site de la Pitié pour rejoindre Vincent Auriol. perméabilité des liaisons actives (piétons, cycles. »*
- *Obs. orale de M Pellissier, réunion publique dématérialisée : « Si vous élargissez un peu la cartographie depuis l'îlot Austerlitz et que vous allez jusqu'au boulevard Vincent Auriol, et ça tiendra à une phrase : il existait en effet - moi j'habite boulevard Vincent Auriol à côté de la Halle Freyssinet – il existait il y a très longtemps une voie piétonne qui longeait la Gare d'Austerlitz et qui - quand on passait dessous le pont de Vincent Auriol - et il y avait une ouverture sur les Frigos avant la construction de bâtiments. Et je pense que sur les questions de couture urbaine, il serait assez intéressant d'examiner effectivement une voie piétonne, parce que dans ce projet par rapport à la gare d'Austerlitz, on ne voit que le côté entrée 5^{ème}, la gare d'Austerlitz se prolonge plus loin le long de la Seine et moi je me souviens il y a 15 ans que je pouvais rejoindre depuis chez moi la gare d'Austerlitz, depuis le boulevard Vincent Auriol par un cheminement piétonnier, et ce serait l'occasion en termes multimodaux, de pouvoir aussi ouvrir la gare sur l'arrière du quartier qui est maintenant très peuplé, en particulier pour des correspondances avec la ligne 6.*
- *Obs 36, association « mieux se déplacer à bicyclette » : « /.../ La voie de liaison sera conçue pour la circulation des riverains et celle liée aux fonctions support de la gare d'Austerlitz. La chaussée en zone 30 ainsi que la circulation en sens unique depuis l'avenue Mendès-France vers le boulevard de l'Hôpital permettront de garantir le caractère apaisé de cette rue et d'éviter qu'elle serve de « shunt » circulatoire.*

Mieux se Déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle se félicitent de l'aménagement vélo proposé – piste bidirectionnelle – qui répond aux besoins des circulations à vélo. Il faut garantir que la nouvelle voie de liaison ne serve pas de « shunt » circulatoire. Il semble nécessaire de rendre obligatoire le mouvement de tourne-à-droite en arrivant sur le boulevard de l'Hôpital et d'interdire le tourne-à-

gauche (sauf pour les vélos) vers Saint-Marcel, afin d'éviter l'utilisation de la voie de liaison comme voie de contournement de la place Valhubert/.../ ».

- *Obs 10 « Le carrefour "place Valhubert" est extrêmement dangereux pour toutes. Les pavés rendent difficile la mobilité (vélo notamment). La voie bus/vélo est une vraie galère, c'est du chacun.e pour soi. Les taxis (comme à gare de Lyon) prennent toute la place. Il faut repenser le carrefour et les avenues adjacentes pour apaiser la circulation. Donner la priorité aux transports en commun, piétons et mobilités douces. Par ailleurs il est difficile de rejoindre (ou d'en sortir) la rue Buffon pour rejoindre (ou venant) le pont, le bd de l'Hôpital ou encore le quai d'Austerlitz. »*
- *Obs 167, IdFM « /.../ Il reste néanmoins quelques points de vigilance qui devront être traités par les maîtres d'ouvrage, en lien avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police, notamment le réaménagement du quai d'Austerlitz pour les bus, ou l'accès à la nouvelle voie de liaison raccordant l'avenue de France au boulevard de l'Hôpital en passant par la Salpêtrière, qui ne se fera qu'en sens unique nord/sud et qui pourrait générer des difficultés d'accès à la dépose minute de la gare, et de facto aux bureaux et aux logements. A cet égard, un travail collaboratif devra se poursuivre avec Île-de-France Mobilités, afin de répondre pleinement aux attentes de tous les usagers de la gare et en particulier de ceux des transports en commun./.../ »*
- *Obs 177, ADA 13 : « /.../ Pour un impact moindre des circulations automobiles : le projet table sur une forte augmentation du trafic ferroviaire à terme de la gare d'Austerlitz et sur le développement de son intermodalité. Il suppose ainsi une forte augmentation de sa desserte par les circulations automobiles individuelles (véhicules particuliers, taxis), et collectives (bus) dont l'impact doit être anticipé dans une approche élargie du site.*
 - *Une attention particulière doit être portée sur la préservation et le développement de m'amenité et de la praticabilité du bd de l'Hôpital (traversées, accès au marché de plein air) et sur la liaison agréable et harmonieuse avec le 5^e arrondissement, son linéaire de rez-de-chaussée commerçants et le Jardin des Plantes ;*
 - *La future voie passant par le futur pont de la Salpêtrière et entre le bâtiment A7-A8 et le jardin Curie doit également être règlementée de manière à lui garder sa fonction de desserte locale (et non de transit), à ne pas contribuer à enclaver les logements du bâtiment A8 ni à leur causer de nuisance en termes de pollution sonore et atmosphérique./.../ »*

Questions :

- 12. La circulation actuelle sur le bd de l'Hôpital et la place Valhubert, dense et malaisée, est fortement critiquée. Un réaménagement de la place Valhubert et du boulevard de l'Hôpital sont-ils à l'ordre du jour ? Dans l'affirmative, pouvez-vous en préciser les grandes orientations ?**
- 13. Pouvez-vous présenter les aménagements envisagés pour permettre d'absorber les flux complémentaires liés au projet place Valhubert, et boulevard de l'Hôpital?**
- 14. Les bus aux abords de la gare : localisation, évolutions prévues. Qu'en est-il par ailleurs du réaménagement du quai d'Austerlitz pour les bus, évoqué par IDF Mobilités est-il prévu (à voir avec les maîtres d'ouvrage, en lien avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police)**
- 15. Scénario de référence du volet déplacements et circulations : Dans son avis rendu, « L'Ae recommande de compléter la description du scénario de référence pour le volet déplacements et circulation en s'appuyant sur les dernières données disponibles relatives aux déplacements et en fournissant les hypothèses prises en compte ainsi que des données quantitatives sur les évolutions attendues pour les différents modes de transport. » Pouvez-vous indiquer comment vous avez répondu à cette question ?**
- 16. Les modélisations de trafic réalisées dans le cadre du projet. L'autorité environnementale, dans son avis, « recommande de rendre cohérentes les simulations de trafic dans le dossier, d'expliquer et justifier ces simulations, de préciser l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ainsi que les impacts attendus en termes de trafic sur le quai Saint-Bernard ». Pouvez-vous présenter votre réponse sur cette recommandation formulée ?**
- 17. L'accroissement structurel généré par le projet a-t-il fait l'objet d'une réévaluation de l'offre de bus, cette dernière, comme le souligne le collectif « La rue est à nous » (obs. 170), étant déjà saturée à l'hure actuelle ?**
- 18. La passerelle et la voie de liaison : pouvez-vous préciser son dimensionnement, le sens de circulation arrêté (et son explication), le fonctionnement prévu et les évolutions possibles ? Par ailleurs,**

quelles réponses pouvez-vous apporter aux craintes exprimées sur sa transformation rapide en voie de transit et non de simple desserte locale ?

- 19. Le débouché de la nouvelle voie de liaison au niveau du boulevard de l'Hôpital, combiné à l'un des accès et la sortie du stationnement souterrain, suscite de grandes inquiétudes, eu égard à la circulation sur le boulevard, mais aussi au positionnement de la voie bus en double sens, longeant le square Marie-Curie. Comment et où vont s'effectuer les tourne à gauche depuis la voie de liaison ? Comment sera géré l'accès /sortie du stationnement pour ne pas créer des points de congestion ?*
- 20. La liaison revendiquée du projet avec la ZAC Paris Rive-Gauche reste limitée, ne pouvant s'effectuer que depuis l'avenue Pierre Mendès-France et la passerelle, et ce en sens unique. Est-il prévu à terme d'avoir une liaison viaire depuis la voie de liaison jusqu'au boulevard Vincent Auriol, sans avoir à traverser le faisceau ferré ? Pouvez-vous en préciser l'échéance de cette liaison ?*

Est-il prévu, avant cette réalisation, des aménagements pour les modes actifs (piétons et cycles)?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

A3. Les flux générés par le projet

Les flux liés à la gare et ceux pour l'îlot A7A8 font l'objet de remarques nourries que nous présenterons par mode, pour une meilleure visibilité des questions spécifiques s'y rapportant et compréhension des réponses allant être apportées. La circulation des cycles, faisant l'objet de très nombreuses contributions de particuliers et d'associations, est principalement abordée ici.

Les impacts sur le trafic très important généré par les travaux sont traités dans le thème 4, ce dernier abordant tout ce qui concerne le chantier.

Les flux générés par le projet de modernisation de la gare et la construction de l'îlot A7A8 concernent :

- les véhicules particuliers, se rendant à la gare ou à l'îlot A7A8 pour accéder aux bureaux, commerces, logements, hôtel...
- les taxis
- les livraisons
- les autocars de tourisme se rendant à l'hôtel ou à la gare
- les 2 roues, et tout particulièrement les vélos
- les flux piétons, voyageurs de la gare, utilisateurs quotidiens ou ponctuels du réseau métropolitain, employés des commerces et bureaux de l'îlot A7A8, de l'hôtel, habitants des nouveaux logements ou de la résidence étudiante, clients de l'hôtel ou encore riverains du quartier, ZAC Rive Gauche incluse ;
- et enfin, en résultante, les stationnements prévus, pour les voitures et pour les vélos au sein du projet.

A3a Les flux voitures

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les flux de voitures générés par le projet inquiètent le public, non seulement en raison de la dépose-minute déportée au niveau du futur bâtiment A8, mais également avec l'implantation d'un vaste stationnement public et privé, réparti sur plusieurs niveaux de sous-sol, pouvant occasionner des flux importants de véhicules sur la nouvelle voie de liaison :

- *Obs 177, ADA 13 : « /.../ La future voie passant par le futur pont de la Salpêtrière et entre le bâtiment A7-A8 et le jardin Curie doit également être règlementée de manière à lui garder sa fonction de desserte locale (et non de transit), à ne pas contribuer à enclaver les logements du bâtiment A8 ni à leur causer de nuisance en termes de pollution sonore et atmosphérique. Ce point appelle enfin à continuer la réflexion sur les accès des véhicules automobiles à la dépose-minute, à la dépose-taxi et à l'aire souterraine de l'immeuble A8 »*
- *Obs 132 : « /.../ La nouvelle voie de circulation risque d'accentuer les embouteillages : si nous avons bien compris, ce sera le seul accès au parking voitures (et bus ?) et au dépose-minute. Cela va reporter le trafic routier près de la Salpêtrière qui n'a pas besoin de cela, et poser des problèmes pour y accéder en traversant la double voie des bus et des vélos du boulevard, déjà dangereuse. Par ailleurs ce parking et ce dépose-minute seront beaucoup plus éloignés du hall des trains qu'auparavant. Pourquoi ne pas avoir prévu un autre accès par le côté Seine, qui ne sera réservé qu'aux taxis ? Il risque d'y avoir encore plus d'arrêts sauvages sur cette voie, où il y a déjà beaucoup de circulation depuis son rétrécissement. Il y aurait pourtant eu la place : le trottoir est immense et ne sert à rien. La piste d'accès handicapés, interminable, n'est jamais utilisée et comme il n'y a pas non plus d'escaliers roulants, les voyageurs doivent porter leur valise dans les escaliers. »*
- *Obs 170, collectif La rue est à nous : « /.../ De même, le projet va de manière structurelle engendrer une forte augmentation de la demande de déplacement dans le secteur, avec la création de 24 655 m2 de commerces et de 52 655 m2 de bureaux, dépassant largement la capacité d'absorption de transports collectifs déjà saturés, notamment la ligne de bus 91 et la ligne de métro 5. »*
- *Obs 32 : « Au plan environnemental, on peut s'étonner du projet de créer 589 emplacements de parking (publics et privés) dont aucun pour les logements mais un nombre conséquent pour les bureaux. Cela revient à privilégier les déplacements pendulaires en voiture pour les utilisateurs des bureaux malgré une desserte importante via les transports en commun, tandis que les résidents qui auront une voiture personnelle seront contraints d'utiliser l'espace public avec le stationnement résidentiel pour se garer. Cela ne semble en rien cohérent avec la volonté de réduire l'espace public réservé à la voiture. »*

A3b Les circulations de taxis

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Le départ de la dépose-minute fait craindre des stationnements sauvages de voitures particulières cour Seine.

Par ailleurs, rien n'est évoqué dans le dossier au sujet des taxis pour les clients de l'hôtel.

- *Obs 154, association pour l'urbanisme AParis13 : « /.../ Comment en est-on arrivé là ? A la base il s'agissait de restructurer la gare d'Austerlitz pour laquelle d'autres options semblaient possibles, c'est à dire la création d'une place sur la Seine offrant aux voyageurs ce magnifique paysage parisien qui aurait réaménagé de façon agréable et ludique cet espace de quais qui est devenu aujourd'hui un escalier donnant sur une desserte de taxis. /.../ »*
- *Obs ; 132 : « /.../ Par ailleurs ce parking et ce dépose-minute seront beaucoup plus éloignés du hall des trains qu'auparavant. Pourquoi ne pas avoir prévu un autre accès par le côté Seine, qui ne sera réservé qu'aux taxis ? Il risque d'y avoir encore plus d'arrêts sauvages sur cette voie, où il y a déjà beaucoup de circulation depuis son rétrécissement. Il y aurait pourtant eu la place : le trottoir est immense et ne sert à rien. La piste d'accès handicapés, interminable, n'est jamais utilisée et comme il n'y a pas non plus d'escaliers roulants, les voyageurs doivent porter leur valise dans les escaliers.*

A3c Les flux logistiques

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les flux logistiques concernent à la fois la gare - et en particulier l'avitaillement des trains - , mais également les différentes composantes du programme du futur îlot A7A8, et plus spécifiquement les commerces, les bureaux - et notamment la restauration d'entreprise - , l'hôtel... qui génèrent d'importantes circulations quotidiennes dont les impacts cumulés apparaissent particulièrement prégnants.

La commission d'enquête relaie l'interrogation de l'Autorité environnementale dans son avis, concernant l'optimisation des flux logistiques évoqués dans le dossier mis à enquête :

- *Avis de l'Ae, pièce B3 : « /.../ Une étude d'optimisation des flux logistiques des commerces et restaurants, devant servir à la fois aux livraisons et à l'enlèvement des déchets, est mentionnée. L'utilisation d'un site éloigné à Charenton est envisagée. Le dossier ne précise pas dans quelle mesure les préconisations issues de cette étude sont intégrées dans le projet. »*
- *Obs. 177, ADA 13 : « /.../ La future voie passant par le futur pont de la Salpêtrière et entre le bâtiment A7-A8 et le jardin Curie doit également être règlementée de manière à lui garder sa fonction de desserte locale (et non de transit), à ne pas contribuer à enclaver les logements du bâtiment A8 ni à leur causer de nuisance en termes de pollution sonore et atmosphérique. Ce point appelle enfin à continuer la réflexion sur les accès des véhicules automobiles à la dépose-minute, à la dépose-taxi et à l'aire souterraine de l'immeuble A8 » ;*

A3d Les autocars de tourisme se rendant à l'hôtel ou à la gare

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

La desserte de l'hôtel par les autocars de tourisme inquiète les riverains, en raison des impacts circulatoires, en matière de stationnement et de pollutions atmosphériques et sonores.

- *Obs. d'un riverain lors de la réunion publique dématérialisée : « Est-il prévu un accès de l'hôtel pour des autocars de groupes avec stationnement en attente sur la nouvelle voie de desserte à proximité de l'entrée de l'hôtel ? »*

A3e Les circulations des 2 roues, et tout particulièrement des 2 roues non motorisés

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les itinéraires cyclables sont particulièrement évoqués, 78% des observations portant sur ce thème des flux et de l'accessibilité les mentionnant. Avec des points de vigilance au niveau de la cour Seine, de la passerelle et de la voie de liaison, en débouché sur le boulevard de l'Hôpital, mais aussi à travers la cour Muséum. Selon les déposants, si les usagers de trains grandes lignes ne sont pas nécessairement cyclistes, en revanche de nombreux voyageurs fréquentent la gare d'Austerlitz pour leurs déplacements pendulaires ou occasionnels et les riverains de la ZAC, et plus largement du 13^e arrondissement et du 5^e utilisent une bicyclette pour leurs déplacements.

- *Obq A-7 : « /.../ La voie nouvelle côté square Marie-Curie devrait permettre un accès rapide sur les quais de la gare en arrivant du boulevard de l'Hôpital à vélo.. (En revanche) Amélioration de la circulation vélo Cour Seine pour rejoindre le quai d'Austerlitz, merdique actuellement./.../ »*
- *Obs 36 de l'association Mieux se déplacer à bicyclette : « /.../ Accès à la gare i. Nouvelle voie de liaison La voie de liaison sera conçue pour la circulation des riverains et celle liée aux fonctions support de la gare d'Austerlitz. La chaussée en zone 30 ainsi que la circulation en sens unique depuis l'avenue Mendès-France vers le boulevard de l'Hôpital permettront de garantir le caractère apaisé de cette rue et d'éviter qu'elle serve de « shunt » circulatoire. Mieux se Déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle se félicitent de l'aménagement vélo proposé – piste bidirectionnelle – qui répond aux besoins des circulations à vélo. Il faut garantir que la nouvelle voie de liaison ne serve pas de « shunt » circulatoire. Il semble nécessaire de rendre obligatoire le mouvement de tourne-à-droite en arrivant sur le boulevard de l'Hôpital et d'interdire le tourne-à-gauche (sauf pour les vélos) vers Saint-Marcel, afin d'éviter l'utilisation de la voie de liaison comme voie de contournement de la place Valhubert.
ii. Aménagement du boulevard de l'Hôpital Mieux se déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle souhaite que le réaménagement de la gare s'accompagne d'un réaménagement de la partie sud du boulevard de l'Hôpital afin de faciliter la circulation à vélo et de décongestionner le couloir de bus-taxis-vélos-urgences où le bus 91 est fortement ralenti à l'approche de la place Valhubert. La création d'une piste bidirectionnelle est souhaitable au regard du nombre très important de vélos empruntant cette voie et de la présence de nombreux bus et taxis qui rendent la cohabitation dans le couloir de bus difficile pour tous les usagers. »*
- *Obs 151 : « /.../ Chacun des flux doit être identifié mais aussi respecté : trop de vélos circulent sur les trottoirs, en sens interdits non autorisés et ne respectent pas les piétons qui n'ont pas de code et sont les usagers les plus fragiles. Pas de circulation vélo cour Muséum, que les places de stationnement soient le plus près possible du boulevard. Plus d'accrochage de cycles sur tout ce qui est vertical et non dédié, obligation de stationner y compris en sous-sol. Le bel espace offert de promenade doit rester sans danger pour les piétons. /.../ »*
- *Obs 177 Ada 13 : « /.../ Pour un espace public plus agréable et plus accessible dans la cour Museum : Le projet pour la cour Museum ne dessine pas un espace public aux circulations ordinaires fluides et apaisées pour tous. En accumulant plusieurs types d'équipements et aménagements urbains (espace événementiel de la grande halle, parkings vélos, kiosques, arbres), il l'a rend difficile à lire, au bord de la saturation des usages. La forte densité des flux risque notamment de générer une thrombose des circulations piétonnes et un niveau de bruit trop élevé dans la cour, de constituer des obstacles aux flux de piétons entre la gare et l'ensemble A7-A8 et également entraîner des conflits d'usages entre piétons, vélos, PMR, etc. /.../ ».*

Des services spécifiques sont également évoqués par certains déposants :

- *Obs. 10 : « /.../ Un espace de service pour les vélos seraient vraiment plus que bienvenu et aurait toute sa place dans une gare : gonflage de pneus, outils à disposition etc.*

A3f Les flux piétons

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les flux piétons aux abords du projet concernent les voyageurs de la gare, utilisateurs quotidiens ou ponctuels du réseau métropolitain, francilien et national, employés des commerces et bureaux de l'ilot A7A8, de l'hôtel, habitants des nouveaux logements ou de la résidence étudiante, clients de l'hôtel ou encore riverains du quartier et de la ZAC Rive Gauche incluse.

Ne sont pas traités ici les flux piétons au sein même de la gare, abordés un peu plus loin dans le second grand sous-thème « B. accessibilité et flux au sein de la gare »

- *Obs 177 Ada 13 : « /.../ Pour un espace public plus agréable et plus accessible dans la cour Museum : Le projet pour la cour Museum ne dessine pas un espace public aux circulations ordinaires fluides et apaisées pour tous. En accumulant plusieurs types d'équipements et aménagements urbains (espace évènementiel de la grande halle, parkings vélos, kiosques, arbres), il l'a rend difficile à lire, au bord de la saturation des usages. La forte densité des flux risque notamment de générer une thrombose des circulations piétonnes et un niveau de bruit trop élevé dans la cour, de constituer des obstacles aux flux de piétons entre la gare et l'ensemble A7-A8 et également entraîner des conflits d'usages entre piétons, vélos, PMR, etc. /.../.
L'accessibilité de tous, en particulier des personnes à mobilité réduite, à tous les espaces de la cour Museum doit aussi être garantie. L'utilisation du pavé ne semble pas le permettre. Pour l'APF-FH, elle doit être justifiée par la présence préalable de pavés. En outre, elle soulève aussi la question des infiltrations dans le sous-sol commercial.*
- *Obs A-10 : /.../ 3 - Le passage entre Halle et immeuble Valhubert (mais pourquoi a-t-il été vendu, si la SNCF réclame des espaces à récupérer sur les emprises de l'Hôpital?) devrait être ouvert à la circulation piétonne, ne serait-ce que pour apprécier le tympan Nord de la Halle. »*
- *Obs A-12 : « /.../ Sur ces deux aspects gare et RER. Accessibilité: le projet ne présente pas d'amélioration de l'accès à la gare depuis le boulevard de l'Hôpital et le quai. Pourquoi ne peut-on pas pénétrer dans la gare par le grand pignon N-O de la halle? L'espace à parcourir est court, en particulier depuis l'arrêt d'autobus. La ligne 91 assure la liaison aux trois grandes gares parisiennes et les conditions d'accès à la gare d'Austerlitz resteront médiocres, voire indignes. Pourquoi ne prenez-vous pas en compte cet aspect?... »*
- *Obs 33 : « (référence à la plaquette d'information) : /.../ P15 concernant la dépose minute située en 3, près du square Marie Curie. Même si l'échelle du plan n'est pas indiquée, il semble évident que le trajet jusqu'aux quais ou à la grande verrière est assez long. Il est *INDISPENSABLE de mettre en permanence des chariots à bagage * et de favoriser le cheminement des valises à roulettes, trolleys, etc. par un revêtement non granuleux (éviter les pavés !) /.../. »*

A3g Le stationnement voitures et cycles

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Un point ressort majoritaire, l'insuffisance du stationnement vélo, et tout particulièrement public, même si des nuances apparaissent, en particulier au niveau de la cour Museum.

Et en contrepoint une incompréhension par rapport à un parking voitures paraissant surdimensionné, l'offre privée notamment, en particulier au regard des directives issues des plans de mobilités à l'échelle régionale et métropolitaines, du plan climat et du PLU de Paris.

- *Obs. 36 de l'association Mieux se déplacer à bicyclette : « Stationnement vélo public : L'offre de stationnement public vélo prévoit 408 places vélos, dont 52 places vélos sécurisés dans un kiosque Véligo. Ce dispositif est complété par une station Vélib de 55 places. Mieux se Déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle alertent la commission d'enquête sur le caractère totalement inadapté du nombre de stationnements vélos notamment sécurisés pour une gare accueillant 21 millions de voyageurs par*

an. De plus, ce projet méconnaît les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités sur le stationnement sécurisé des vélos en gare.

À titre de comparaison, le VéloParc sécurisé de la gare de Strasbourg compte 760 places pour un trafic voyageur légèrement inférieur à celui de la gare d'Austerlitz. La part modale du vélo dans les déplacements parisiens augmentant régulièrement, le besoin d'un stationnement sécurisé en gare est de plus en plus important. Les 52 places Véligo représentent moins de 0,1% des voyageurs quotidiens de la gare. Le nombre actuel de stationnements sécurisés prévus méconnaît les dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Dans le même temps, le projet prévoit un parking public pour les voitures d'une capacité d'environ 589 places pour les usagers de la gare. La capacité du parking ne semble pas cohérente avec l'emplacement de la gare et sa desserte par les transports en commun, ce qui ne justifie pas de se rendre en voiture individuelle à la gare. Nous préconisons la transformation de 200 places de stationnement voitures (sur les 589 places prévues par le projet) en stationnement sécurisé vélo permettant la création d'un parking vélo sécurisé de 1000 places cohérent avec le flux de voyageurs et la part modale du vélo (1000 places sécurisées correspondent à ce que 3% des voyageurs entrant en gare (sur une base de 30 000 voyageurs entrant par jour) aient besoin d'un stationnement vélo sécurisé, ce qui est cohérent avec la part modale du vélo dans les déplacements à Paris (5%). Un tel parking vélo sécurisé permettrait de développer une réelle intermodalité train-vélo tant pour les Parisiens prenant le train que pour les usagers de banlieue souhaitant poursuivre à vélo leur trajet. Stationnement vélo privé : Le projet prévoit plusieurs aires de stationnement vélo à destination des usagers des bureaux et des habitants. Le local vélo des bureaux d'une capacité de 1 043 places sera positionné au-dessus du dépose-minute par un local accessible directement depuis le rez-de-chaussée. Son accès se fait depuis la partie sud de la voie de liaison. Un local équipé de vestiaires et de douches est prévu à proximité immédiate de ceux-ci. Le parc vélo des bureaux répond aux exigences fixées par la modification du PLU d'août 2016. Pour les logements collectifs et la résidence étudiante, deux locaux vélos et poussettes sont prévus, côté cour. Muséum et voie de liaison sud, avec une surface globale d'environ 400m² correspondant à plus de 3% de la surface de plancher du projet. L'accès à ces emplacements se fait depuis la voie de liaison qui offre une priorité affirmée pour les circulations actives. Mieux se déplacer à Bicyclette 13e et Paris en Selle considèrent ces dimensionnements comme cohérents avec les besoins liés aux activités de bureaux et aux logements. »

- *Obs A-7 : « Il faudrait un garage à vélos sécurisés pour pouvoir le laisser longtemps comme chez nos voisins européens (Copenhague, Amsterdam, Freiburg). »*
- *Obs 170, collectif La rue est à nous « /.../ Le projet prévoit ainsi la création de près de 600 places de parking pour le transport motorisé privé (voitures particulières, deux roues motorisées), une puissante incitation à la création de milliers de trajets quotidiens avec ce mode de transport, avec pour conséquence :*
 - *la congestion du boulevard de l'hôpital, qui n'est pas capable d'absorber plus de 1000 véhicules par heure, comme le montre les boucles de comptage qui y sont installées*
 - *une forte aggravation de la pollution de l'air alors que le centre de Paris souffre déjà d'un air non conforme aux normes sanitaires, notamment européennes.*

De même, le projet va de manière structurelle engendrer une forte augmentation de la demande de déplacement dans le secteur, avec la création de 24 655 m² de commerces et de 52 655 m² de bureaux, dépassant largement la capacité d'absorption de transports collectifs déjà saturés, notamment la ligne de bus 91 et la ligne de métro 5. »

- *Obs 177 Ada 13 : « (Pour un espace public plus agréable et plus accessible dans la cour Museum). /.../ La réflexion doit être approfondie sur le nombre de parkings à vélos (individuels, flotte libre) à prévoir en nombre suffisant pour une gare, permettant de promouvoir et faciliter la pratique écologique du vélo sans occasionner pour autant un envahissement de cet espace par les deux roues et nouveaux modes de déplacements (gyropodes, trottinettes, ...).*
- *Obs 151 : « /.../ Pas de circulation vélo cour Muséum, que les places de stationnement soient le plus près possible du boulevard. Plus d'accrochage de cycles sur tout ce qui est vertical et non dédié, obligation de stationner y compris en sous-sol. »*
- *Obs 148 (ou 32 ???) : « Au plan environnemental, le projet de créer 589 emplacements de parking (publics et privés) dont aucun pour les logements mais un nombre conséquent pour les bureaux revient à privilégier les déplacements pendulaires en voiture pour les utilisateurs des bureaux malgré une desserte importante via les transports en commun, tandis que les résidents qui auront une voiture personnelle seront contraints d'utiliser l'espace public avec le stationnement résidentiel pour se garer.*

Cela ne semble en rien cohérent avec la volonté de réduire l'espace public réservé à la voiture. Et contribue à créer un aspirateur à voitures. »

- *Obs 117 : « /.../ Rien d'étonnant, par exemple, à ce que le cahier des charges surdimensionne très sensiblement un parking voitures : il est porté par un Groupe immobilier dont l'intérêt est de tirer profit au maximum de cette opération. En face, Etat, institutions publiques (la SNCF Gares & Connexions en première ligne), collectivités locales et élus doivent aussi jouer pleinement leur rôle pour rééquilibrer l'ensemble et, dans ce cas précis, faire comprendre avec intelligence mais fermeté que le nombre de places de parking prévu n'a de sens ni en 2020 ni à l'horizon 2040. »*

Il existe toutefois des déposants ne partageant pas cette nécessité de retravailler la proportion stationnement vélos versus stationnement des cycles :

- *Obs. 18 : « Il serait parfaitement démagogique de donner une place trop importante au vélo aux alentours d'une gare. Les voyageurs "grandes lignes" ne viennent pas prendre le train en vélo que je sache. Il faut arrêter de promouvoir le "tout écolo" dans une approche idéologique de la ville. Un équilibre doit être trouvé entre piétons, deux roues, voitures et taxis, l'important étant la fluidité et la sécurité des déplacements de chacun. »*

Questions :

Portant sur les flux voitures

- 21. Les craintes exprimées par le public portent sur l'importance des flux automobiles générés par le projet, non seulement liés à l'accessibilité à la gare (dépose minute ou stationnement public), mais également au programme mixte de l'îlot A7A8 : hôtel, employés ou clients des commerces, employés des bureaux, voire des locataires des logements. L'ensemble de ces accès se fera depuis cette nouvelle voie, en différents points. Avez-vous réalisé des simulations de ces trafics ? Et dans l'affirmative, pouvez-vous les communiquer ? Pouvez-vous indiquer ce qui a été mis en œuvre pour en limiter les nuisances, pour les riverains (de l'hôpital de la Salpêtrière et du boulevard de l'Hôpital, mais également les futurs occupants de l'îlot A7A8) ?*
- 22. Les circulations automobiles (et 2 roues motorisées) vers les bureaux, les commerces. Pouvez-vous en présenter le principe et le fonctionnement ?*
- 23. La dépose-minute des véhicules particuliers, déportée au niveau du bâtiment A8 interroge en raison des nuisances générées. Par ailleurs de nombreux voyageurs s'inquiètent des distances à parcourir pour accéder aux trains, RERC et lignes 5 et 10, à la fois pour les voyageurs avec valises, poussettes, les personnes à mobilité réduite. Pouvez-vous indiquer les raisons ayant conduit à déporter la dépose-minute des voyageurs de la cour Seine au futur bâtiment A8 et présenter les cheminements possibles selon les modes de transport recherchés au sein de la gare ?*

Portant sur les circulations des taxis

- 24. La dépose-minute des taxis sur la cour Seine est destinée aux voyageurs de la gare. Où se situe celle pour les clients de l'hôtel ? Doivent-ils se rendre à pied de la cour Seine à l'hôtel ?*

Portant sur les flux logistiques

- 25. Les livraisons : pouvez-vous en présenter la localisation et le principe, les horaires concernés et le trafic attendu ? Pouvez-vous détailler le principe de « gestion déportée » de la logistique envisagée dans le dossier mis à enquête et ses effets sur la circulation autour du site ?*

Portant sur les circulations des autocars de tourisme

- 26. Les circulations des autocars de tourisme vers la gare et l'hôtel : ces flux sont potentiellement générateurs de nuisances, en termes d'encombrement de la chaussée, de pollution sonore et atmosphérique en raison de moteurs allumés pendant de longues périodes... Pouvez-vous indiquer ce qu'il est prévu pour ces derniers, desservant la gare mais également l'hôtel de l'îlot A8 ? Où se situent les déposes-minutes pour les cars de voyageurs de la gare et celle pour les clients de l'hôtel et les mesures envisagées pour limiter les impacts sur la circulation, le stationnement sauvage et les nuisances acoustiques et en matière de pollution ?*

Portant sur les itinéraires cyclables

27. *Les cycles : pouvez-vous présenter l'accessibilité à la gare, à l'îlot A7A8, l'itinéraire cyclable plus largement en lien avec les quais, le bd de l'Hôpital, la ZAC PRG ?*
28. *La cour Museum : des observations relèvent la nécessité d'une mixité des flux à organiser : transversal et entre la gare et l'îlot A7 A8, dans un espace non plan et comportant en outre plusieurs kiosques. Pouvez-vous présenter l'organisation prévue au niveau de cette cour, et les réflexions portées sur les circulations des cycles ?*
29. *La cour Seine : aménagement et fonctionnement. Des évolutions sont-elles prévues pour les cycles, facilitant les flux en toute sécurité par rapport aux taxis ?*
30. *Sur le débouché de la voie de liaison au niveau du boulevard de l'Hôpital : quels aménagements sont prévus pour sécuriser leur insertion ? Question identique portant sur la rampe du parking.*

Portant sur les circulations piétonnes

31. *Les circulations des piétons vers et depuis la gare, l'îlot A7A8 : pouvez-vous présenter les grands principes de circulations piétonnes retenues dans le cadre du projet ?*
32. *La cour Museum : quels aménagements sont prévus pour garantir la fluidité et la sécurité des flux piétons, tant transversaux qu'entre la gare et l'îlot A7A8 notamment au regard des circulations vélos et autres dans cet espace ?*
33. *Les personnes à mobilité réduite seront-elles en mesure de se déplacer dans la cour Museum, en raison de l'importance des flux croisés, piétons comme cyclistes, de la présence de la rampe Museum, de pavés enherbés, des kiosques ?*
34. *Qu'en est-il plus globalement des circulations PMR au sein du projet, et en particulier aux abords de la gare, cour Seine, au niveau des traversées piétonnes de l'îlot A7A8, de ses patios, terrasses accessibles au public ?*
35. *Plusieurs personnes estiment que le projet ne permet pas de réelles améliorations des flux piétons de l'accès à la gare depuis le boulevard de l'Hôpital et la place Valhubert et certains s'interrogent sur la possibilité d'un accès depuis le pignon N-O de la halle, permettant de raccourcir considérablement les distances (obs. A-10 et A-12 notamment). Cette accessibilité depuis ce pignon a-t-elle été envisagée ? Le pourrait-elle ?*

Portant sur le stationnement des cycles et des véhicules motorisés

36. *La jauge de stationnement public vélo est vivement critiquée, estimée en totale inadéquation avec les pratiques actuelles et contraire aux dispositions de l'article L. 1272-2 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités sur le stationnement sécurisé des vélos en gare. ? La sécurisation de ces emplacements est également plébiscitée.
Pouvez-vous indiquer sur quelles bases cette offre a été construite ?*
37. *Pouvez-vous indiquer les améliorations possibles de la jauge de ce stationnement vélo public, notamment sécurisé, afin de répondre aux évolutions importantes en matière de mobilité rappelées par les associations et usagers et satisfaire aux dispositions de la loi précitée ?*
38. *La cour Seine : pouvez-vous en rappeler son aménagement et fonctionnement ? Quelles évolutions sont prévues pour les cycles ?*
39. *Le stationnement public et privé : pouvez-vous indiquer son positionnement sur le site, les accès prévus depuis la voie nouvelle et le boulevard de l'Hôpital et les dispositions prises pour fluidifier les entrées et sorties et éviter les remontées de files ?*
40. *Le calibrage de la jauge du stationnement voiture, public comme privé, interpelle de nombreuses associations et particuliers, en particulier au regard des objectifs régionaux, métropolitains et locaux en matière de déplacements (SDRIF, PDUIF, PLU, Plan climat...). Pouvez-vous indiquer les objectifs de ce calibrage qui, de l'avis majoritairement exprimé, revient à favoriser des déplacements pendulaires en voiture, tant pour les utilisateurs de la gare, que surtout pour les employés des espaces tertiaires et commerciaux ?
Quelles évolutions pourraient être envisagées pour limiter les effets incitatifs négatifs, tout particulièrement concernant le stationnement privé ?*

- 41. Le stationnement privé : quelles réponses pouvez-vous apporter aux suggestions émises au niveau d'un grand nombre d'observations, telle l'observation suivante, demandant qu'une part de l'offre en stationnement privé pour les véhicules soit reconvertie en stationnement public pour les vélos ? : Obs 36, association Mieux se déplacer à bicyclette : « Dans le même temps, le projet prévoit un parking public pour les voitures d'une capacité d'environ 589 places pour les usagers de la gare. La capacité du parking ne semble pas cohérente avec l'emplacement de la gare et sa desserte par les transports en commun, ce qui ne justifie pas de se rendre en voiture individuelle à la gare. Nous préconisons la transformation de 200 places de stationnement voitures (sur les 589 places prévues par le projet) en stationnement sécurisé vélo permettant la création d'un parking vélo sécurisé de 1000 places cohérent avec le flux de voyageurs et la part modale du vélo (1000 places sécurisées correspondent à ce que 3% des voyageurs entrant en gare (sur une base de 30 000 voyageurs entrant par jour) aient besoin d'un stationnement vélo sécurisé, ce qui est cohérent avec la part modale du vélo dans les déplacements à Paris (5%). Un tel parking vélo sécurisé permettrait de développer une réelle intermodalité train-vélo tant pour les Parisiens prenant le train que pour les usagers de banlieue souhaitant poursuivre à vélo leur trajet ».**
- 42. Aucun stationnement n'est prévu pour les logements et la résidence étudiante, ce qui n'a pas manqué de soulever des interrogations. Pouvez-vous en rappeler le principe, la réglementation applicable ? Les possibilités s'offrant malgré tout à eux s'ils désirent louer une place ?**

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

B. Flux voyageurs et intermodalité

La réorganisation de ces flux constitue le point de départ du projet de modernisation de la gare d'Austerlitz et font l'objet d'une grande attention du public.

Les perspectives globales d'évolution du trafic SNCF et celles liées au prolongement de la ligne 10 du métro parisien ont été abordées dans la première partie de ce thème.

Il en va de même pour les flux aux abords de la gare.

Sont ainsi plus spécifiquement évoqués ici les flux voyageurs au sein de la gare et les conditions liées à l'intermodalité entre les différentes lignes de transport collectif lourd au niveau de la gare : lignes de métro 5 et 10, ligne C du RER, gare SNCF.

De nombreuses dépositions font état de l'absolue nécessité d'une refonte globale des conditions des voyageurs, ponctuels ou pendulaires, usagers réguliers ou occasionnels arrivant en gare, mais aussi, et surtout, y transitant. En particulier en raison d'usages ayant au fil du temps dénaturés les fonctions de la Grande Halle Voyageurs ou de la cour des arrivées (cour Museum), et également des très longs travaux préparatoires s'y déroulant depuis déjà 9 ans et générant des conditions d'accessibilité et de circulation très dégradées.

Le constat du public sur cette refonte des flux est plutôt mitigé, reprochant le manque d'ambition des mesures prises à l'occasion de ce projet, déception d'autant plus forte que la gare d'Austerlitz est la grande oubliée des chantiers successifs mis en œuvre dans les grandes gares parisiennes...

2 sous-thèmes permettent d'organiser les questions posées :

- B1. Les flux au sein de la Grande Halle Voyageurs ;
- B2. L'intermodalité avec les autres lignes de transport, RER C et lignes 5 et 10 du métro parisien.

B1. Les flux au sein de la Grande Halle Voyageurs

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les travaux de modernisation sont attendus, mais la gare connaissant depuis bientôt 10 ans une succession ininterrompue de démolitions, restaurations, réaménagements, la finalité de ce nouveau projet est quelque peu difficile à comprendre par le public qui s'interroge sur la finalité de cette enquête.

- *Obs. 32 : « /.../ Par ailleurs l'enquête publique qui est en cours s'inscrit dans une temporalité qui interroge. La quasi- totalité des démolitions est déjà effectuée, ce qui montre que l'enquête n'aura pas d'incidence sur le projet quel que soit l'avis rendu*
- *Obs. 23 : « Je vous remercie de lancer cette consultation alors même que les démolitions des immeubles à ces endroits ont déjà commencé. Un peu plus, et la consultation aurait débuté après le projet. »*

De nombreux déposants s'opposent à la volonté de faire converger tous les flux à l'intérieur de la Grande Halle Voyageurs dans le but de simplifier les accès et les circulations au sein de la gare, jugeant que cela rallonge inutilement nombre de trajets des voyageurs et risque, en outre, de créer des engorgements en raison de la présence importante de commerces, et en particulier dans le « podium » servant d'assise au zeppelin de verre.

- *Obs. A-12 : M VIRE et Mme GUNNOC-VIRE : «*
 - 1- *Sur l'aspect "transport en commun" ou Transports publics. Globalement le projet n'apporte pas les améliorations nécessaires du réseau de l'existant*
 - 2- *Sur l'aspect chemin de fer et la SNCF grandes lignes: le projet ne profite pas de la libération de la partie Nord-Ouest de la grande halle vitrée. Il aurait été souhaitable de pouvoir faire arrêter les trains plus loin, au moins au niveau de la station RATP ligne 5. Ceci permettrait de corriger partiellement l'éloignement grandissant des trains par rapport au bd de l'Hôpital et à la place Valhubert. On aurait pu reproduire le schéma double de la gare de Lyon.*
 - 3- *(la suite de cette observation est présentée dans le sous-thème suivant, portant sur l'intermodalité avec les autres lignes de transport)*

- *Obs 122 : « /.../ Il me semble cependant avoir deviné que les quatre améliorations qui m'intéressent en tant qu'usager de la gare d'Austerlitz grandes lignes depuis ma banlieue sud-ouest sont ignorées par cette opération.*
 - 1- *réduire les distances de marche à pied de l'usager grande ligne, le plus souvent chargé de bagages ou de poussettes, et assez souvent d'âge plus avancé que l'usager quotidien du réseau banlieue. Les nouvelles voies ont rajouté plus de 50 mètres, d'où qu'on vienne, sans que rien ne soit fait pour réduire la peine qui en résulte. Même pas des bancs le long de l'itinéraire ! Le projet vante la convergence des correspondances sur la Grande Halle rénovée. La pire des choses à faire pour celui qui ne vient pas ici faire du shopping mais simplement prendre son train. Comme dans une gare, quoi.*
 - 2- */.../ (les 3 autres améliorations citées sont présentées dans le sous-thème suivant, portant sur l'intermodalité avec les autres lignes de transport) »*
- *Obs.A-11 : « /.../ Salles ou "espaces" d'attente à conserver suffisamment, pour les longues attentes imprévues. »*
- *Obs. 96 : « /.../ Avis défavorable sur: la multiplication de kiosques dans l'espace unitaire de la halle. L'idée de "zeppelin" est intéressante, mais ne peut souffrir d'être parasitée par ces multiples petits volumes superflus, qui gêneront forcément la lecture de l'espace. (le cas de Marseille St-Charles le montre bien) Il faudrait envisager d'épurer l'intérieur de la halle pour une meilleure mise en valeur de son volume. /.../ »*

La commission d'enquête s'interroge également sur les impacts en matière de flux voyageurs de la rampe créée au sein de la Grande Halle Voyageur.

Questions :

43. ***Pouvez-vous préciser la nature des travaux préalables réalisés depuis 2011 ?***
44. ***Une étude de flux a-t-elle été réalisée pour permettre d'évaluer précisément les points de congestion possibles des flux ? Peut-on connaître la répartition en pourcentage des différents flux de voyageurs : grandes lignes, pendulaires, usagers du métro et du RER ?***
45. ***Pouvez-vous présenter la réorganisation globale prévue au sein de la Grande Halle Voyageurs, la création de la rampe, l'optimisation des flux voyageurs dans cet espace ?***
46. ***Des craintes sont exprimées au sujet des commerces au sein de la Grande Halle Voyageurs(et des couloirs menant aux autres lignes) : le pincement de l'espace permettant la réalisation du zeppelin, et la fréquentation des locaux commerciaux à sa base ne risquent-ils pas de créer des entraves aux flux des voyageurs des grandes lignes ou en interconnexions ?***
47. ***Obs.A-12 : « /.../ Il aurait été souhaitable de pouvoir faire arrêter les trains plus loin, au moins au niveau de la station RATP ligne 5. Ceci permettrait de corriger partiellement l'éloignement grandissant des trains par rapport au bd de l'Hôpital et à la place Valhubert. On aurait pu reproduire le schéma double de la gare de Lyon » :***

Quelle réponse pouvez-vous apporter au point soulevé dans l'observationA-12 du registre de la gare d'Austerlitz ? A-t-il fait l'objet d'études préliminaires ? Pouvez-vous apporter une réponse précise et argumentée à ce sujet.
48. ***Quelles réponses pouvez-vous apporter aux observations du public portant sur les linéaires très importants que les voyageurs doivent parcourir pour sortir de la gare ou prendre des correspondances ? Quelles solutions sont envisagées, points de repos prévus... ?***
49. ***Une signalétique claire, adaptée à tous les flux des voyageurs et du quartier, doit pouvoir être mise en œuvre des abords jusque dans la gare. Qu'est-il prévu à cet effet ?***

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

B2. L'intermodalité avec les autres lignes de transport, RERC et lignes 5 et 10 du métro parisien

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

De nombreux déposants relèvent des améliorations trop limitées au niveau de l'intermodalité, estimant que l'opportunité d'une refonte des accès, flux et mises aux normes PMR n'est pas véritablement saisie :

- *Obs. 28 sur l'intermodalité en général et RER C –ligne 10 en particulier : « Tout faire pour fluidifier les trafics entre les quais. A ce jour les couloirs sont longs et affreux entre RER C et ligne 10 par exemple Il ne faut surtout pas que TOUS les voyageurs repassent par le hall central car cela allongera les délais de correspondance! Les commerces doivent être le long de larges couloirs souterrains. Evitant à tout prix les escaliers qui ralentissent le trafic. /.../ Les quais et gares des RER C et ligne 10 sont vraiment à améliorer, la palme aux quais des RER très sombres et peu entretenus malheureusement..*
- *Obs. A-12 : M VIRE et Mme GUNNOC-VIRE : «*
 - 1- *Sur l'aspect RER Ligne C (SNCF): La gare souterraine de la ligne C présente un inconvénient majeur lié aux conditions particulière de la prolongation du réseau du P.O à la Gare d'Orsay en 1900 et à la modification de cette station souterraine dans les années 40 et 50.
Il est insupportable que la salle d'échanges de cette station soit située sous les voies et les quais de la ligne C, au lieu d'être au-dessus. On aurait pu profiter de cette opération pour envisager une refonte totale de la station: placer la station plus profondément avec la salle d'échanges au-dessus. De cette manière , on pourra modifier le niveau de l'entrée du tunnel sous l'ancienne administration du P.O. et la place Valhubert. On supprimerait ainsi la tranchée ouverte sous le bout de la halle, qui dénature complètement l'ensemble et empêche un usage correct des lieux.*
 - 2- *Sur ces deux aspects gare et RER. Accessibilité: le projet ne présente pas d'amélioration de l'accès à la gare depuis le boulevard de l'Hôpital et le quai. Pourquoi ne peut-on pas pénétrer dans la gare par le grand pignon N-O de la halle? L'espace à parcourir est court, en particulier depuis l'arrêt d'autobus. La ligne 91 assure la liaison aux trois grandes gares parisiennes et les conditions d'accès à la gare d'Austerlitz resteront médiocres, voire indignes. Pourquoi ne prenez-vous pas en compte cet aspect?*
 - 3- *Sur les aspects "lignes de métro" et interconnexions: A part une amélioration pour la montée à la ligne 5, les autres aspects des connections et couloirs de correspondance ne connaissent aucune amélioration en particulier entre la ligne 10 (RATP) et la ligne C (SNCF). »*
- *Obs. 122 : «*
 - 1- */.../*
 - 2- *Faire arriver les bus au plus près des plate formes de départ. Depuis toujours il aurait été possible de faire entrer le 91, le bus des gares, dans les cours d'arrivée-départ. La rénovation était l'occasion de faire un véritable pôle d'échange bus dans la gare. Ce sera pour le 23^e siècle ? Mécaniser les accès au métro aérien n°5. Aucune difficulté technique, la loi handicap en ardente obligation, mais ce n'est apparemment pas assez pour faire avancer ensemble SNCF et RATP.*
 - 3- *Mécaniser les accès au métro aérien n°5. Aucune difficulté technique, la loi handicap en ardente obligation, mais ce n'est apparemment pas assez pour faire avancer ensemble SNCF et RATP.*
 - 4- *Réaliser une passerelle d'accès au dessus des quais à partir du Boulevard Auriol. Cela ferait gagner un temps considérable à des milliers d'usagers chaque jour. Aménager en conséquence les deux arrêts de la ligne 6 Chevaleret et Quai de la Gare (ils pourraient même être fusionnés tant les trois arrêts Nationale, Chevaleret Quai de la Gare sont proches). Est-il vraiment utopique qu'un programme de rénovation profonde d'une grande gare parisienne soit abordé sous maîtrise d'ouvrage conjointe des grands acteurs de la mobilité en Ile de France ?*
- *Obs. A-7 : « /.../ Une liaison serait-elle possible entre les quais et la station "Quai de la gare" ? »*
- *Obs. 33 : «(Au sujet de la plaquette d'information) : /.../ J'ai beau scruter le plan en tous sens , lire le descriptif , il n'apparaît nulle part *une liaison par ascenseur entre la gare ferroviaire et la ligne 5. *Un escalator à la montée ne permet pas à des personnes en fauteuil, , à des poussettes de circuler dans des conditions optimales . N'existe-t-il pas en France d'obligation à l'accessibilité des personnes handicapées ? /.../ Pourquoi en installer un sur la desserte du RER C et pas sur les accès métro? Economies de bout de chandelle ? Merci d'étudier ces questions . actuellement , les conditions d'accès de la ligne 5 à la gare sont pires qu'à indignes, et j'ai honte de cela en voyant des étrangers du monde entier en direction de Blois Chambord , hisser leurs valises tant bien que mal dans les escaliers*

- *Obs A-10, M ANCELLIN : « /.../ Les accès à la gare banlieue RER C ne sont pas clairement indiqués. Actuellement, il faut, de la surface, descendre vers le hall banlieue, puis remonter. Si des accès directs de la surface étaient créés, se serait très appréciable.*

Questions :

50. *Une liaison serait-elle possible entre les quais et la station "Quai de la gare", comme cela est suggéré notamment dans l'observation 122 du registre électronique ? »*

51. *Accessibilité de la gare par le pignon N-O de la Halle : cet accès a été évoqué par plusieurs personnes s'interrogeant sur cette possibilité, particulièrement pertinente au regard des stations de bus situées au niveau de la place Valhubert. La commission vous remercie d'apporter une réponse argumentée sur ce point .*

Obs. A-12 M VIRE et Mme GUNNOC-VIRE « /.../ Sur ces deux aspects gare et RER. Accessibilité: le projet ne présente pas d'amélioration de l'accès à la gare depuis le boulevard de l'Hôpital et le quai. Pourquoi ne peut-on pas pénétrer dans la gare par le grand pignon N-O de la halle? L'espace à parcourir est court, en particulier depuis l'arrêt d'autobus. La ligne 91 assure la liaison aux trois grandes gares parisiennes et les conditions d'accès à la gare d'Austerlitz resteront médiocres, voire indignes. Pourquoi ne prenez-vous pas en compte cet aspect?

52. *Quelles réponses pouvez-vous apporter au point soulevé dans l'observation suivante au sujet de la salle d'échanges du RER C et de la tranchée ouverte ? La commission vous remercie d'apporter une réponse argumentée :*

Obs. A-12 M VIRE et Mme GUNNOC-VIRE « /.../ Sur l'aspect RER Ligne C (SNCF): La gare souterraine de la ligne C présente un inconvénient majeur lié aux conditions particulière de la prolongation du réseau du P.O à la Gare d'Orsay en 1900 et à la modification de cette station souterraine dans les années 40 et 50. Il est insupportable que la salle d'échanges de cette station soit située sous les voies et les quais de la ligne C, au lieu d'être au-dessus. On aurait pu profiter de cette opération pour envisager une refonte totale de la station: placer la station plus profondément avec la salle d'échanges au-dessus. De cette manière, on pourra modifier le niveau de l'entrée du tunnel sous l'ancienne administration du P.O. et la place Valhubert. On supprimerait ainsi la tranchée ouverte sous le bout de la halle, qui dénature complètement l'ensemble et empêche un usage correct des lieux. »

Des accès directs depuis la surface sont-ils possibles ?

53. *Quelles améliorations ont été apportées pour l'accessibilité à la ligne 5 ? Pourquoi n'est-il pas prévu d'escaliers mécaniques ou d'ascenseurs au niveau de la ligne 5 du métro ?*

54. *Quelles réponses pouvez-vous apporter à l'observation suivante concernant la ligne 5, mais aussi les interconnexions entre la ligne 10 et la ligne C du RER ? La commission vous remercie d'apporter une réponse argumentée :*

Obs. A-12 M VIRE et Mme GUNNOC-VIRE « Sur les aspects "lignes de métro" et interconnexions: A part une amélioration pour la montée à la ligne 5, les autres aspects des connexions et couloirs de correspondance ne connaissent aucune amélioration en particulier entre la ligne 10 (RATP) et la ligne C (SNCF). »

55. *Accessibilité aux personnes à mobilité réduite : cette accessibilité est-elle assurée sur l'ensemble des lignes (SNCF grande ligne et ligne C du RER, RATP lignes 5 et 10) ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

Thème 3 : Les effets permanents du projet sur l'environnement

Ce thème rassemble 32% des observations déposées par voie dématérialisée ou papier pendant la phase d'enquête publique. Il convient ici de relativiser ce chiffre, car les aspects évoqués couvrent un large spectre de domaine, comme le découpage en quatre grands sous-thèmes l'illustre.

Il intègre les éléments du programme portant sur les espaces extérieurs (Cours Seine et Muséum, jardins de l'îlot A7A8) et terrasses accessibles en toiture, les abordant ainsi sous l'angle de leurs effets permanents sur l'environnement.

Ces espaces ne sont en effet pas traités au sein du thème1 « programme de l'opération », mais sont par ailleurs abordés, soit dans le thème 2 pour les questions relatives à l'accessibilité et aux flux, soit dans ce thème abordant leurs effets permanents sur l'environnement

Ce thème 3 traite également des impacts du projet de modernisation de la gare et de l'îlot A7A8 sur son environnement, dans ses aspects volumétriques, architectural et patrimonial, mais également des ambitions environnementales revendiquées par le projet, les impacts acoustiques, vibratiles, visuels,...

Enfin, sont abordés dans un chapitre distinct, les impacts du projet sur la ressource en eau, l'enquête publique unique portant, à la fois sur le permis de construire unique déposé, mais également sur une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau. Sont abordés ici les effets permanents sur cette ressource, les effets temporaires étant traités dans le thème suivant portant sur les impacts temporaires en phase chantier.

Les questions et observations, tant du public que de la commission d'enquête, s'organisent ainsi autour de 4 grands sous-thèmes :

- A. Les aménagements extérieurs (Cours Seine et Museum, dans les patios ou sur les toits de l'îlot A7A8), mais également les effets sur le square Marie-Curie ;
- B. La modernisation de la gare d'Austerlitz ;
- C. L'ensemble immobilier A7A8 : les impacts visuels et liés à l'ensoleillement avec l'architecture de l'îlot A7A8 ; ces impacts sur le patrimoine ; la maîtrise de l'énergie et l'exigence environnementale recherchée ; les impacts acoustiques et ceux portant sur le sous-sol ;
- D. Les impacts permanents du projet sur la ressource en eau.

A. Les aménagements extérieurs

Le projet prévoit plusieurs espaces extérieurs :

- La cour Seine côté quais, dont les travaux ont débuté en 2013 ;
- La cour Muséum, ancienne cour d'arrivée réaménagée en vaste espace piétonnier, reliant à la fois la gare à l'ensemble immobilier A7A8 et la ZAC Rive Gauche au boulevard de l'Hôpital,
- des patios intérieurs au sein de l'îlot A7A8, accueillant 3 500 m² de jardins intérieurs accessibles aux résidents et des traversées pour les piétons,
- et ses jardins plantés en toiture, avec 4 500 m².

Le projet sera par ailleurs accompagné par la réalisation de nouveaux espaces publics, l'extension de l'actuel square Marie-Curie et la création d'une voie reliant l'avenue Pierre Mendès-France et le boulevard de l'Hôpital, via un nouveau franchissement des voies ferrées, réalisés respectivement sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris et de la SEMAPA.

Les observations du public et de nombreuses associations sont plutôt critiques à leur sujet, les reproches faits étant de plusieurs natures et se recoupent parfois :

Ces interrogations sont ainsi développées par typologie d'espace et non par type d'impact, pour une meilleure compréhension des enjeux et capacités potentielles d'évolutions de ces derniers :

- A1. Le traitement de la Cour Seine ;
- A2. L'aménagement de la Cour Museum
- A3. L'organisation des patios intérieurs de l'îlot A7A8 et des terrasses accessibles en toiture
- A4. L'agrandissement du square Marie-Curie

A1. La cour Seine

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Selon le projet, cette Cour Seine restera accessible aux taxis, vélos et piétons, la dépose minute en voitures étant reportée au niveau de l'îlot A7A8, comme cela est évoqué dans le thème précédent, évoquant l'accessibilité et les flux aux abords de la gare d'Austerlitz.

Des travaux ont démarré depuis près d'une décennie maintenant et la finalité du dossier mis à enquête ne paraît pas claire à la lecture de réactions exprimées sur les registres.

L'ouverture de la gare sur la ville, pour plusieurs, ne pouvait véritablement se faire que par cette cour, historiquement « cour des départs », au pied de la seule façade de la gare encore tournée vers la ville. La cour Museum, en effet, ne présente qu'un accès latéral sur la gare, l'îlot A7A8, son vis-à-vis, ne la laissant se découvrir qu'au dernier moment.

- *Obs 176 : « Cour sur Seine, planter + de 15 arbres, au lieu de 6, a défaut en prenant sur les accroches vélos ou motos. »*
- *Obs 164 : Comment en est-on arrivé là ? A la base il s'agissait de restructurer la gare d'Austerlitz pour laquelle d'autres options semblaient possibles, c'est à dire la création d'une place sur la Seine offrant aux voyageurs ce magnifique paysage parisien qui aurait réaménagé de façon agréable et ludique cet espace de quais qui est devenu aujourd'hui un escalier donnant sur une desserte de taxis. Les projets avoisinants et successifs ont fait peu à peu de cet espace où régnait la façade noble de la Gare d'Austerlitz un espace de cacophonie architecturale. Il y régnait une vie intense du temps de l'existence du buffet. C'était le cœur d'Austerlitz, à l'heure actuelle pratiquement déserté.*
- *Obs 132 : « /.../ Pourquoi ne pas avoir prévu un autre accès sur le côté Seine, qui ne sera réservé qu'aux taxis ? Il risque d'y avoir encore plus d'arrêts sauvages sur cette voie, où il y a déjà beaucoup de circulation depuis son rétrécissement. Il y aurait pourtant eu la place : le trottoir est immense et ne sert à rien. La piste d'accès handicapés, interminable, n'est jamais utilisée et comme il n'y a pas non plus d'escaliers roulants, les voyageurs doivent porter leur valise dans les escaliers./.../ »*

Questions :

1. *Pouvez-vous rappeler les travaux déjà engagés sur cette cour Seine depuis 2011, leur objectif final et les aménagements restant à être engagés dans le cadre du projet soumis à enquête ?*
2. *Pouvez vous indiquer les raisons qui ont présidé à la démolition du buffet de la gare ?*
3. *Pouvez-vous indiquer les aménagements encore prévus dans le cadre du présent dossier mis à enquête ?*
4. *La végétalisation très réduite de cet espace interroge. Pouvez-vous en préciser les raisons ? Les possibilités d'évolution ?*
5. *L'aménagement général de cette place, seul véritable espace ouvrant la gare sur la ville depuis les quais et la place Valhubert, interpelle. En contrebas des quais et surtout du pont Charles de Gaulle et de l'avenue Pierre Mendès-France, la cour Seine reste enclavée et difficilement lisible, tant des flux de véhicules que de ceux des piétons, rendant difficilement accessible un espace qui le devrait par nature. Comment avez-vous travaillé cette accessibilité et visibilité depuis la Seine, la place Valhubert, cette ouverture sur la ville revendiquée dans le projet ?*

Quelle place est donnée aux circulations actives, piétons voyageurs dans cette cour Seine qui apparaît actuellement essentiellement dédiée à la dépose taxi des voyageurs ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

A2. La cour Museum

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Le côté très minéral de cet espace public est décrié, ce reproche s'étendant plus globalement au niveau de la ZAC Rive Gauche.

Et ce, même si les difficultés techniques inhérentes à la couverture du faisceau ferré sur la ZAC, ou au passage de la ligne 10 du métro en infrastructure pour la cour Museum, n'échappent pas au public s'exprimant. Des efforts complémentaires sont attendus à cet égard. Cette minéralisation dominante apparaissant aux yeux du public quelque peu contradictoire avec les différents engagements portés par la Ville de Paris au niveau de son Plan Climat et la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Plusieurs associations interpellent également la maîtrise d'ouvrage sur des continuités paysagères et écologiques leur paraissant importantes à mettre en œuvre .

- *Obs. 172, SOS Paris : « /.../ La cour Muséum complètement minérale n'a pas été conçue comme un corridor écologique ou îlot de fraîcheur urbain. L'importance des constructions sous la cour Museum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales que nous contestons) limite la possibilité de plantations des arbres de haute tige ou leur ensoleillement avec un risque d'impact du projet sur l'écoulement de eaux et les risques d'inondation. La Bièvre débouchant Gare d'Austerlitz, canalisée sous la cour Muséum : une trame bleue de la Seine à la Bièvre, passant par la cour pourrait être rappelée sous forme de fontaine, mares, bassin, cours d'eau et limiter la minéralisation de la cour. /.../ »*
- *Obs 177, Ada 13 : au plan environnemental la cour Museum apparaît trop minérale et trop consacrée aux flux et à la consommation dans les commerces et services. L'importance des substructions sous la cour Muséum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales) semble obérer la possibilité d'y planter des arbres de haute tige et fait craindre l'impact du projet sur l'écoulement des eaux et les risques d'inondations.
En relation avec le Plan Climat et avec les orientations écologiques exprimés par la Ville de Paris ; et dans le cadre du nouveau mandat en cours, l'ensemble devrait être conçu à la fois comme un îlot de fraîcheur urbain et comme un corridor de biodiversité. /.../
Entre l'eau de la Seine et le futur bassin de rétention square Curie, la présence de l'eau peut ainsi être travaillée comme un élément rafraîchissant (fontaine, brumisateur, bassin, cours d'eau) susceptible de palier les effets du réchauffement climatique dans une cours moins minérale, conformément au Plan d'action bioclimatique.
De même un lien végétal devrait être conçu entre les berges arborées de la Seine, le jardin Curie, celui de la Salpêtrière et celui des Plantes formant un corridor écologique de pleine terre. Cette continuité écologique peut et doit prendre relais et s'articuler aux terrasses végétalisées et aux jardins en toitures du bâtiment A7A8. »*
- *Obs 130, FNE « /.../ La faiblesse de la surface prévue pour les espaces verts. Sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants. Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est, de plus, inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, la terre se réduit à des substrats en jardinières allant de 1m 50 à 30 cm d'épaisseur. Une fois de plus l'artificialisation est maximale contrairement aux objectifs annoncés publiquement par la ville de Paris. En outre l'exposition des plantations n'est pas optimale, les arbres seront à l'ombre et la priorité a visiblement été donnée à la création d'espaces rentables au détriment d'espaces de nature ouverts au public.
Il faut choisir de privilégier les îlots de fraîcheur écologique .
En effet la cour Muséum complètement minérale n'a pas été conçue comme un corridor écologique ou un îlot de fraîcheur urbain. L'importance des substructions sous la cour Museum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales que nous contestons) limite la possibilité de plantations des arbres de haute tige avec un risque d'impact du projet sur l'écoulement de eaux et les risques d'inondation.*

- *Obs.151 : « /.../ Plus de végétaux sur la cour Museum très minérale pour rendre plus agréable la promenade y compris par fortes chaleurs avec -sur sa grande longueur- la possibilité d'une création d'un lieu de rafraîchissement avec projections d'eau (fontaine, brumisateurs). Donc je propose moins de kiosques de commerces sur la cour Muséum.*

La rampe Museum, réalisée dans le prolongement de la cour, n'est que très peu évoquée ou même présentée en plan comme en coupe dans le dossier. Selon la commission d'enquête, son impact sur l'organisation générale de la cour et notamment les flux est ainsi difficile à appréhender : ci-après : extrait du mémoire en réponse à l'Ae : *Dans la continuité de la Cour Museum est créée la Rampe Museum qui permet la liaison entre le boulevard de l'Hôpital et la nouvelle voie de liaison via la cour Muséum. En infrastructure est prévu l'aménagement de locaux d'exploitation gare et d'une voie d'avitaillement reliant la gare à la plateforme logistique sous l'ensemble immobilier A7A8. En surface, la rampe, arborée dans la continuité du projet paysager de la Cour, accueille une voie pompier ainsi que des zones de stationnement vélos et vélip'. Elle donne également accès au bâtiment A7A8 qui la borde.*

Questions :

6. *Pouvez-vous présenter l'organisation et la programmation des espaces verts au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche ?*
7. *Programmation de la cour Museum : pouvez-vous en présenter les enjeux, les contraintes et les aménagements proposés ?*
8. *Pouvez-vous présenter la rampe Museum, sa localisation, sa fonction, les contraintes générées en termes d'aménagement et de flux ?*
9. *Continuité écologique élargie : plusieurs associations et particuliers évoquent la nécessité d'une réflexion environnementale élargie : un corridor écologique de pleine terre plus affirmé entre les berges arborées de la Seine, le square Marie-Curie, le cour Saint-Louis devant l'hôpital de la Salpêtrière, le jardin des Plantes. Cette continuité écologique devrait ainsi trouver un véritable écho au sein du projet et s'articuler aux terrasses végétalisées et aux jardins en toitures du bâtiment A7A8.*
Quelles réponses apporter à ces attentes, en matière d'espaces de pleine terre, de plantations complémentaires d'arbres et espèces végétales ?
10. *De nombreux déposants évoquent par ailleurs la possibilité d'introduire la présence de l'eau au sein de cet espace : fontaine, brumisateurs, bassin, cours d'eau... quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à cette suggestion ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

A3. L'organisation des patios intérieurs de l'îlot A7A8 et des terrasses accessibles en toiture

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Si les efforts de végétalisation sont notés, en revanche de nombreuses associations et particuliers regrettent des espaces de pleine terre limités et une accessibilité à ces espaces limitée pour le grand public...

- *Obs 130, FNE « /.../ La faiblesse de la surface prévue pour les espaces verts. Sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2! Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est, de plus, inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, la terre se réduit à des substrats en jardinières allant de 1m 50 à 30 cm d'épaisseur. Une fois de plus l'artificialisation est maximale contrairement aux objectifs annoncés publiquement par la ville de Paris. En outre l'exposition des plantations n'est pas optimale, les arbres seront à l'ombre et la priorité a visiblement été donnée à la création d'espaces rentables au détriment d'espaces de nature ouverts au public. /.../*
- *Obs. 172, SOS Paris : « /.../ S'agissant des espaces verts, certes, le jardin de la Salpêtrière sera agrandi mais sur les 8 000m2 végétalisés, 450 m2 de jardin seulement sont prévus en pleine terre pour un ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% des débuts de la ZAC Paris Rive Gauche, difficile de savoir s'ils répondent au minimum OMS de 10m2/habitant ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants. /.../La Bièvre débouchant Gare d'Austerlitz, canalisée sous la cour Muséum : une trame bleue de la Seine à la Bièvre, passant par la cour pourrait être rappelée sous forme de fontaine, mares, bassin, cours d'eau et limiter la minéralisation de la cour »*
- *Obs.151, « /.../ Les efforts de végétalisation sont notables- agrandissement du jardin Marie Curie- et les jardins rendus accessibles pas seulement visuellement ! Plus de végétaux sur la cour Museum très minérale pour rendre plus agréable la promenade y compris par fortes chaleurs avec -sur sa grande longueur- la possibilité d'une création d'un lieu de rafraîchissement avec projections d'eau (fontaine, brumisateur). Donc je propose moins de kiosques de commerces sur la cour Muséum.*
- *Obs.142 : « /.../ S'agissant des espaces verts, sur les 8 000m2 de végétalisation annoncés, seuls 555 m2 de jardin sont prévus en pleine terre pour cet ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% requis aux débuts de la ZAC Paris Rive Gauche ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants. Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est de plus inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, les "jardins intérieurs", ils sont artificiels et ne devraient pas être considérés comme des espaces verts. Pensons à la forêt en sous-sol de la Bibliothèque François Mitterrand dont les arbres se portent très mal. Nous avons besoin de vrais jardins, de plantations d'arbres et de végétaux pour créer des îlots de fraîcheur. Nous aurions besoin d'un projet de ferme urbaine autour de la gare - pas d'une ferme hors-sol sur un toit.*

Questions :

11. **Pouvez-vous présenter le travail réalisé sur les aménagements extérieurs de l'îlot A7A8, les évolutions survenues à l'occasion des ateliers ?**
12. **Que pouvez-vous répondre aux critiques formulées sur le faible pourcentage d'espaces de pleine terre et à l'accessibilité réduite pour le grand public ?**

(obs. 172, SOS Paris) : « S'agissant des espaces verts, certes, le jardin de la Salpêtrière sera agrandi mais sur les 8 000m2 végétalisés, 450 m2 de jardin seulement sont prévus en pleine terre pour un ensemble immobilier de plus de 90 000m2 ! Ce mini jardin est très loin des objectifs de 30% des débuts de la ZAC Paris Rive Gauche, difficile de savoir s'ils répondent au minimum OMS de 10m2/habitant ou même des 50% indispensables aujourd'hui pour que Paris diminue sa carence en espaces verts néfaste à la santé des habitants. »). Obs. 130, FNE : « Situé en cœurs d'îlot dans la partie logements, ce jardin est, de plus, inaccessible au grand public ! Pour les autres espaces végétalisés, la

terre se réduit à des substrats en jardinières allant de 1m 50 à 30 cm d'épaisseur. Une fois de plus l'artificialisation est maximale contrairement aux objectifs annoncés publiquement par la ville de Paris. En outre l'exposition des plantations n'est pas optimale, les arbres seront à l'ombre et la priorité a visiblement été donnée à la création d'espaces rentables au détriment d'espaces de nature ouverts au public. »

Quelles seraient les évolutions possibles pour répondre à ce constat ?

13. *Quelles assurances peut-on avoir quant à la pérennité des accès en toiture pour le public ?*

14. *Attentes relatives à la présence de l'eau : Une trame bleue a-t-elle été envisagée dans cet espace ou les espaces paysagers de l'îlot A7A8 ? Des aménagements en ce sens sont présentés notamment dans l'observation 170 par SOS Paris « une trame bleue de la Seine à la Bièvre, passant par la cour pourrait être rappelée sous forme de fontaine, mares, bassin, cours d'eau et limiter la minéralisation de la cour »*

Par ailleurs, serait-il envisageable de les mettre en œuvre ?

A minima, serait-il envisageable de symboliser le passage du cours de la Bièvre par un marquage au sol ?

15. *Les kiosques prévus dans la cour Museum : pouvez-vous en présenter les caractéristiques (volume, dimensions, matériaux) et les usages envisagés ? Les plans, coupes ou élévations sont à privilégier aux « vues d'artiste ».*

Leur nombre est jugé trop important, générateurs de bruits et de gênes pour les flux croisés des piétons et autres usagers de l'espace, et au détriment d'une végétalisation plus importante de la cour et de lieux de repos.

Quelles évolutions seraient envisageables à cet égard ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

A4. L'aménagement square Marie-Curie

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations la commission d'enquête

Ce réaménagement est rendu possible par le projet, les démolitions réalisées et la construction du nouvel îlot A7A8 libérant plusieurs milliers de m². Cette reconfiguration sera pilotée par la Direction des espaces verts et de l'environnement de la Ville de Paris. Contigu aux cour Saint-Louis, jardins historiques de l'Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, il permettra de restaurer une vaste perspective paysagère et mise en valeur de l'architecture de l'hôpital.

- *Obs A-6 : Question concernant l'aménagement C (square Marie-Curie), p11 de la brochure: il n'est pas indiqué d'où proviennent les 7 400 m² libérés pour le projet qui permettraient d'agrandir le square, sachant qu'en plus la voie de liaison A semble empiéter sur le square actuel ?*
- *Obs 177, Ada 13 : « /.../ au plan environnemental la cour Museum apparaît trop minérale et trop consacrée aux flux et à la consommation dans les commerces et services. L'importance des subconstructions sou la cour Muséum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales) semble obérer la possibilité d'y planter des arbres de haute tige et fait craindre l'impact du projet sur l'écoulement des eaux et les risques d'inondations./.../ »*

Questions :

- 16. Pouvez-vous indiquer les surfaces libérées par la démolition des bâtiments SNCF et la construction de l'îlot A7A8 ?*
- 17. Pouvez-vous présenter les grandes lignes du projet de réaménagement du square Marie-Curie allant être conduit sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris ? Ouverture au public, lien avec le quartier, la cour Saint-Louis de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière ? Quel en serait le calendrier de réalisation ?*
- 18. La continuité écologique entre le square Marie-Curie et le jardin de la Salpêtrière semble assurée sur les différents documents présentés à l'enquête. L'ouverture au public de la cour Saint-Louis peut-elle être envisagée ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

B. La modernisation de la gare d'Austerlitz

La modernisation de la gare d'Austerlitz, outre une réorganisation des flux voyageurs, évoquée dans le thème précédent, permet la restauration patrimoniale de l'ensemble de ses espaces.

Les questions sont présentées s'organisent en 2 points :

- B1. Les impacts sur le patrimoine
- B2. L'amélioration des performances environnementales

B1. Les impacts sur le patrimoine

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les observations du public ont porté, à la fois sur l'aspect archéologique du site, mais également sur les impacts sur le patrimoine ferroviaire, jugés importants. En outre, les interventions sur ce patrimoine ayant démarré depuis 2011, conduisant à la démolition de certaines parties de la gare, ont interpellé sur la raison d'être de cette enquête publique :

- (A-12) : *./.../ Aspect archéologie du Quaternaire. On n'échappera pas à une prescription archéologique de la part de la DRAC. Ile-de-France. Le secteur concerné est traversé par l'ancien lit de la Bièvre et par des bras fossiles de la Seine. La présence de site archéologique du néolithique est probable, les comblements de bras de rivière constituant des banques de données indispensables pour l'étude du Climat, de la Flore et de la Faune depuis cinq mille ans. »*
- Obs 148 : *« ./.../ Il est incompréhensible et très inquiétant que l'engagement de conserver une partie des anciennes écuries au titre du patrimoine n'ait pas été tenu. il n'est pas précisé dans quelle mesure l'aile Museum sera restaurée en revenant aux volumes d'origine, malencontreusement abîmés par des travaux de cloisonnement. Que dire enfin du zeppelin dont la forme et les matériaux vont gâcher la volumétrie de la grande halle et cela à des fins purement commerciales. Le patrimoine de la gare déjà très amputé avec la démolition du buffet de la gare doit être préservé. »*
- Obs 32 : *Par ailleurs l'enquête publique qui est en cours s'inscrit dans une temporalité qui interroge. La quasi-totalité des démolitions est déjà effectuée, ce qui montre que l'enquête n'aura pas d'incidence sur le projet quel que soit l'avis rendu.
A cet égard il est étonnant que l'engagement de conserver une partie des anciennes écuries au titre du patrimoine n'ait pas été suivi d'effet alors qu'il était prévu qu'elle puisse servir dans le projet d'extension de l'espace vert.
De même il n'est pas précisé dans quelle mesure l'aile Museum sera restaurée en revenant aux volumes d'origine, malencontreusement abîmés par des travaux de cloisonnement.
Que dire enfin du Zeppelin dont la forme et les matériaux vont gâcher la volumétrie de la grande halle et cela à des fins purement commerciales.
Au final le patrimoine de la gare devrait être mieux pris en considération. »*
- Obs. 96 : *« ./.../ Avis défavorable sur: La multiplication de kiosques dans l'espace unitaire de la halle. L'idée de "zeppelin" est intéressante, mais ne peut souffrir d'être parasitée par ces multiples petits volumes superflus, qui gêneront forcément la lecture de l'espace. (le cas de Marseille St-Charles le montre bien) Il faudrait envisager d'épurer l'intérieur de la halle pour une meilleure mise en valeur de son volume. ./.../ »*
- Avis de la RATP, pièce 9.8 du dossier d'enquête : *« ./.../ Le « Zeppelin » créé dans le cadre du projet objet du présent permis de construire contribue à masquer le patrimoine RATP ; i.e. le viaduc de la ligne 5 traversant la Grande Halle Voyageur./.../ ».*

Questions :

19. *Pouvez-vous rappeler les travaux déjà engagés au niveau de la rénovation de la Grande Halle voyageur ?*
20. *Pouvez-vous indiquer les raisons ayant présidé à la démolition du buffet de la gare ?*
21. *Par ailleurs, pouvez-vous indiquer ce qu'il est advenu des anciennes écuries datant des années 1870 ?*
22. *Pouvez-vous présenter ce qu'il est prévu pour l'aile Muséum ?*
23. *Le zeppelin dans la Grande Halle Voyageur : quelles ont été les préconisations de la Direction des Affaires Culturelles à son sujet (intégration architecturale, technique, matériaux utilisés...)?*
24. *Le Zeppelin et le viaduc de la ligne 5 du métro parisien, inscrit au titre des monuments historiques par arrêté du 12 juin 1986 : comment avez-vous travaillé l'implantation du Zeppelin par rapport à ce viaduc, notamment en matière de covisibilité ?*
25. *L'archéologie préventive : obs. A12 : « /.../ Aspect archéologie du Quaternaire. On n'échappera pas à une prescription archéologique de la part de la DRAC. Ile-de-France. Le secteur concerné est traversé par l'ancien lit de la Bièvre et par des bras fossiles de la Seine. La présence de site archéologique du néolithique est probable, les comblements de bras de rivière constituant des banques de données indispensables pour l'étude du Climat, de la Flore et de la Faune depuis cinq mille ans. ». Pouvez-vous indiquer ce qu'il est prévu comme fouilles à cet égard ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

B2. Performances environnementales

Question posée par la commission d'enquête

La rénovation de la gare, sous le suivi de la Direction régionale des affaires culturelles, va être l'occasion d'en améliorer les performances environnementales. La commission d'enquête a conscience du caractère mesuré de telles mesures, que ce soit du point de vue thermique, acoustique, ou de la biodiversité. Elle souhaite toutefois que la maîtrise d'ouvrage lui en présente les principes retenus en la matière.

Question :

26. *Pouvez-vous présenter les solutions retenues pour améliorer les performances énergétiques au niveau de la gare et des espaces commerciaux et de services en son sein : maîtrise des conditions thermiques, de l'éclairage artificiel ..., choix des matériaux et des équipements ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

C. L'ensemble immobilier A7A8

L'ensemble immobilier concentre une large part des observations déposées, ce programme suscitant beaucoup de questionnements, tant sur sa forme que les activités hébergées et leurs impacts sur l'environnement.

Sa programmation est traitée plus spécifiquement dans le thème 1 « le programme de l'opération ».

Ses jardins en coeur d'îlot et en toiture sont plus particulièrement abordés dans le premier sous-thème « A. espaces extérieurs » du présent thème.

En rappel, les impacts permanents portant sur la ressource en eaux sont abordés dans le sous-thème spécifique suivant « D : Impacts permanents sur la ressource en eau ».

Cette répartition des observations et questions, posées par le public et complétées par la commission d'enquête, essaie de limiter les répétitions selon les angles abordés. Ces dernières apparaissent toutefois inéluctables et la commission engage alors la maîtrise d'ouvrage à reprendre tout ou partie des réponses déjà apportées par ailleurs pour une meilleure compréhension générale des éléments fournis.

Les questions portant sur les impacts permanents de l'ensemble immobilier A7A8 se déclinent autour des 4 volets suivants :

- C1. Intégration urbaine et impacts sur le patrimoine
- C2. Adaptation au changement climatique
- C3. Impacts acoustiques et vibratiles
- C4. Impacts sur le sous-sol

C1. Intégration urbaine et impacts sur le patrimoine

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

L'architecture contemporaine et la volumétrie importante et perçue comme monobloc de l'îlot A7A8 est appréciée pour certains, mais plutôt rejetée par les autres, en raison de sa proximité avec l'Hôpital de la Salpêtrière et la gare d'Austerlitz :

- *Obs. 172, SOS Paris : « /.../ Le choix fait ici de l'hyper densification alors que la campagne municipale a été articulée autour des seuils critiques de densité, carence en espaces verts, congestion des transports, pollution interroge alors qu'il augmente les impacts environnementaux de toutes sortes. Ce projet par sa masse et son évolution vers une massification impacte fortement les éléments patrimoniaux situés à proximité Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, Muséum d'histoire naturel et halle de la gare d'origine. Selon nous, les bâtiments du projet ne devraient pas dépasser la hauteur de la halle de la gare et malmener les perspectives. Ne rappelons pas la désolante destruction du buffet de la gestion que nous avons combattu à l'époque. Le projet actuel ne prend pas en compte la dégradation de situation environnementale et ne propose aucune solution permettant d'y faire face. »*
- *Obs. 163 : « Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz, je donne un avis défavorable au projet qui constitue une atteinte regrettable au patrimoine historique parisien. »*
- *Obs. 13 : « Ce gigantisme permet difficilement de mesurer la longueur des façades (surtout en lisant les plans sur ordinateur). En page 67 de la notice architecturale (pièce C), on annonce 300 m de longueur dans la cour muséum...Est-ce le bon chiffre ? C'est énorme ! Qu'en est-il de la façade côté rue ? Et de la hauteur ? La mixité urbaine promue par le projet n'est qu'une mixité de façade. »*
- *Obs. 156 : « Projet audacieux, d'une grande mixité, qui propose de donner un nouveau visage au quartier, de redonner de l'espace public aux usagers et de valoriser le patrimoine, le Parc de l'Hôpital et la végétalisation urbaine. Les interconnexions et mélanges d'architectures d'aujourd'hui marquent une transformation d'une grande utilité. »*
- *Obs. 151 : « Le projet du lot A7-A8 répond à la majestuosité du bâtiment des Grandes Divisons de l'Hôpital Pitié-Salpêtrière, il faudra s'habituer à le voir ...comme il a été surprenant de voir se monter le nouveau bâtiment « Le Monde » dans ce bout de la ZAC Paris Rive Gauche, projet d'aménagement - déjà ancien- approuvé en 1991 par le Conseil de Paris. »*

L'intégration urbaine de l'îlot A7A8 est globalement questionnée par de nombreuses associations et particuliers, jugé trop massif, trop contemporain, hors d'échelle pour le quartier.

De nombreuses personnes, lors de la réunion publique dématérialisée et sur les registres d'enquête, se sont inquiétés de l'impact des bâtiments de l'îlot A7A8 sur l'ensoleillement, tant pour les riverains du boulevard de l'Hôpital que sur la cour Museum. Pour d'autres, l'architecture « de verre » leur fait craindre une réverbération importante de jour, et une pollution lumineuse de nuit.

- *Obs MP-2 : « /.../ L'ensemble prévu entre la gare et l'Hôpital est beaucoup trop important. Il est regrettable de constater que la hauteur de cet ensemble semble le double de la hauteur des immeubles voisins. Par ailleurs, pourquoi la partie proche du Bd de l'Hôpital n'est-elle pas en dégradé jusqu'à la voie du métro? Cet ensemble, notamment près du boulevard (du fait notamment de sa hauteur) choque par rapport aux constructions environnantes, et notamment le magnifique bâtiment sur la place qui a été récemment rénové. »*
- *Obs. 17 : « Je trouve regrettable que le projet architectural masque complètement la vue sur l'Institut de formation de la Pitié Salpêtrière et dépasse largement la hauteur de la plupart des bâtiments détruits. »*
- *Obs 177, Association ADA13 : « /.../ Pour une programmation de l'immeuble A7-A8 plus modeste, plus souple et mieux adaptée : Le bâtiment-îlot A7-A8 est une construction dont la massivité, assumée et travaillée pose question : sa disposition et son gabarit risquent d'ombrager la cour Museum et la rendre moins agréable »*
- *Obs.140 : « /.../ Il est trop dense, mais en outre, il présente une hauteur beaucoup trop importante avec du R + 10, alors qu'on a bd de l hôpital, du R + 6 ou R + 7. Il porte ainsi atteinte au patrimoine environnant, de la gare et de la Salpêtrière. Il créera une de choc visuel à la fois de par la hauteur et de par ses formes urbaines très brutales et ne s'insèrera en rien dans le tissu parisien existant. »*
- *Obs.144 : « Association pour l'urbanisme APARIS 13 : « Un énorme bâtiment, largement plus haut que la moyenne et long de 300m est la tête de proue de Seine Rive Gauche au cœur de Paris. /.../ On pourrait s'attendre à une recherche architecturale originale en harmonie avec son cadre dans cet espace d'un projet majeur qui devrait créer une nouvelle "parisianité", nous en doutons, car malgré les recherches intéressantes entre architectes de talent travaillant en consortium sympathique et à l'écoute sur chacun des programmes et essayant de les marier l'un à l'autre, nous sommes devant un registre architectural typiquement international dont la masse et la texture s'imposent de façon agressive. Notamment le bâtiment-pointe sur Vincent Auriol mais encore la longue façade de 300m sur la cour devenue place piétonne conviviale aux dires de ses promoteurs. Pour juger nous sommes en face de perspectives assez trompeuses, commerciales, versant dans l'idylle spécifique au perspecteur consommé. Mais ne nous y trompons pas, il sera difficile de rythmer et de faire vivre cet espace plombé, au pied d'un bâtiment haut et démesurément long. A l'ombre les ¾ du temps (mais pas dans les perspectives!). S'y ajouteront les effets du vent. Le mot "style" revient en architecture, qu'en est-il du ou des styles spécifiques à cette masse énorme et fermée par son pragmatisme rentable ? On sent un travail de dominante latente rythmique mais il n'y a pas de motifs récurrents. Chaque morceau est une facette d'une architecture assez convenue. Malgré sa diversité, le bâtiment devrait être Un et "parler son style". Un style parisien à trouver c'est le deal du projet, une nouvelle image de Paris. »*
- *Obs.13 : « Ce langage promotionnel ne trompe personne ! Vu les plans, on peut douter de la qualité de ce « jardin » noyé dans l'ombre de cette immense barre. »*
- *Obs. écrite de M. André, réunion publique dématérialisée : « Les nouveaux bâtiments à Paris 13ème ont souvent des murs en verre, est ce que les architectes ont pensé aux nuisances lumineuses ? »*
- *Obs. écrite d'un riverain, réunion publique dématérialisée : « /.../ On ne comprend pas l'utilité de faire un bâtiment A7A8 encore plus haut dans sa partie avancée sur rue (si j'ai bien compris) au détriment des riverains en face qui perdent toute leur vue et leur éclairage »*
- *Obs. orale d'une riveraine bd de l'Hôpital, réunion publique dématérialisée : « Ma première question c'est sur la hauteur des deux grands... de ce que j'ai vu, la résidence étudiante de 10 étages et l'autre sur le bâtiment, l'ensemble immobilier A7A8. Je voulais savoir quelle sera la hauteur car ça n'a pas été dit. Et notamment sur la partie la plus proche du boulevard. Car ma question porte sur l'ombre portée de ces deux équipements étant donné qu'aujourd'hui on est plein sud sur le boulevard et on a donc une vue extrêmement dégagée et aucune ombre sur des immeubles qui sont à peu près de 4 ou 5 étages. Voilà et 10 étages c'est deux fois plus,*

c'est donc très très impactant pour le paysage. Voilà c'était ma première question. Et du coup, où est-ce qu'on pouvait le retrouver dans le dossier parce que je ne l'ai pas vu en fait. »

Questions :

27. Pouvez-vous présenter précisément le travail réalisé lors des ateliers de conception :

- a. *au sujet de la volumétrie et l'intégration urbaine ;*
- b. *puis au niveau de l'architecture et du patrimoine ?*
- c. *La commission souhaiterait en particulier, mais non exclusivement, pouvoir disposer d'informations sur le « bâtiment pointe », ses émergences, retraits, matériaux utilisés. Il en va de même pour le bâtiment A8, ses émergences, retraits, matériaux, travail sur les implantations des logements, de l'hôtel.*

28. Sécurité et accessibilité aux abords du viaduc de la ligne 5 du métro :

Des dispositifs anti-projectiles sont à prévoir en terrasses de l'îlot A7A8 en surplomb et à l'aplomb du viaduc de la ligne 5. Le bâtiment en surplomb devra se conformer aux préconisations émises par la RATP concernant les ouvrants. Cette dernière rappelle également sa demande concernant l'accessibilité de la terrasse uniquement par le personnel de maintenance de l'immeuble.

Pouvez-vous présenter les mesures spécifiques allant être mises en œuvre pour garantir la sécurité des voies et rames circulant sur le viaduc du métro ?

29. L'impact visuel du futur îlot inquiète les riverains qui craignent que sa volumétrie annoncée ne projette une ombre portée importante sur les immeubles du boulevard. Pouvez-vous présenter des diagrammes d'ombres pour permettre d'évaluer les impacts des bâtis sur leur environnement : sur le boulevard de l'Hôpital, mais également sur la cour Museum, les patios intérieurs et la Pitié-Salpêtrière. Ces diagrammes seront accompagnés de coupes pour illustrer et mieux visualiser ces impacts : coupe sur le boulevard, intégrant les bâtis de part et d'autre, coupes sur les patios et la cour Museum, coupes sur le bâtiment A8 (logements et hôtel), intégrant la voie de liaison et l'hôpital.

30. Matériaux verriers utilisés en façades : leur caractère réfléchissant inquiète les riverains et la pollution lumineuse résultant de l'éclairage nocturne des bureaux aussi.

Pouvez-vous indiquer ce qu'il est prévu pour limiter ces impacts pour le voisinage ?

31. Projet de mise en lumière : dans son avis, la RATP rappelle que ce projet ne doit pas perturber le fonctionnement de la ligne 5 du métro, traversant le site en viaduc, ni par des sources lumineuses de lumière directe sur les voies, ni par des flux lumineux susceptibles de gêner les conducteurs de la ligne 5 du métro.

Pouvez-vous présenter ce projet de mise en lumière et la bonne prise en compte de l'avis émis par la RATP ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

C2. Adaptation au changement climatique

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les interrogations du public sont nombreuses au sujet des impacts du projet sur l'environnement et les mesures prises pour une plus grande adaptabilité au changement climatique.

Maîtrise de l'énergie, de l'eau, réduction des émissions de gaz à effet de serre, emploi de matériaux à faible émission ou biosourcés... et plus globalement toutes mesures favorisant l'adaptation au changement climatique et notamment la prévention des îlots de chaleur urbains, traitement et valorisation des déchets, respects des réglementations régionales, métropolitaines et locales...

L'avis de l'Autorité environnementale a fait l'objet d'une attention légitime de la part du public et plusieurs de ses recommandations ont été reprises dans ses observations et interrogations, interpellant la maîtrise d'ouvrage sur ces sujets. Une grande partie des questions posées ci-après reprennent ainsi les recommandations émises par l'Ae.

- *Obs. 148 (et 32) : « /.../ De même est-il précisé que pour l'îlot A7A8a les menuiseries seront en aluminium, matériau hautement consommateur d'énergie pour sa fabrication. Rien ne justifie un tel choix alors que des menuiseries bois (certifié) sont disponibles sur le marché.
Le projet prévoit la climatisation d'une partie des locaux. Ceci pourrait être évité avec une prise en compte du confort d'été dès la conception et la réalisation de ces locaux. Si l'effort consenti pour la réduction des besoins de chauffage est anéanti par une surconsommation estivale liée à la climatisation, le bilan global ne sera pas optimisé.
L'absence d'objectifs précis en matière de consommation énergétique pour les bureaux et commerces est anormal. L'affirmation de labels ne garantit en rien le niveau de consommation réelle ex-post. Il est donc indispensable qu'un engagement de respecter les objectifs du plan climat de Paris figure dans le projet et soit tenu.*
- *Obs. 121 : « Je tiens à m'exprimer en faveur de ce projet. Vivant entre Paris et Londres, je ne peux m'empêcher de soutenir activement ce projet. Il manque trop d'infrastructures de ce style là à Paris, ne rendant pas du tout attractif les gares parisiennes. À l'origine, les gares de Paris furent créées justement comme des portes ferroviaires, il est indispensable de moderniser le concept en intégrant ce genre de complexe. De plus laisser Paris dans un état de « ville musée » est une très mauvaise stratégie, surtout lorsqu'une telle modernisation sans destruction de patrimoine est possible ! Paris est à la traîne de Londres ! Cependant, il faudrait une réelle compensation pour trouver un équilibre carbone : ajout de panneaux solaires, récupération des eaux de pluies, très forte végétalisation avec de vrais arbres, des collecteurs de déchets à trier, des sources de fraîcheur, des fontaines. »*
- *Obs. 142 : « /.../ Non à cette architecture soit disant contemporaine. Non aux bâtiments aux façades en verre hyper énergivores. Non à un bâtiment de 10 étages. L'architecture aujourd'hui doit prendre en compte la durabilité des matériaux (bio-matériaux / réemploi). Elle doit chercher à s'intégrer dans son environnement : l'architecture du métro aérien, de la Pitié-Salpêtrière, du Muséum, des immeubles du Bd de l'Hôpital.*
- *Obs 30 : « Quid de la consommation d'énergie ? Les nouvelles constructions devraient au mieux être neutre en carbone, zéro impact sur la biodiversité et neutre en consommation d'eau (depuis leur construction (béton, engins de chantier...) jusqu'à leur utilisation (clim, chauffage, électricité, consommation en eau...)). Avez vous pensé à la géothermie, aux matériaux biosourcés, à la valorisation des déchets, au compostage des déchets organiques, au recyclage de l'eau, à l'installation d'une ferme solaire, au développement de l'agriculture urbaine, à la climatisation grâce à l'eau froide de la Seine... »*
- *Obs. 130, association France Nature Environnement, ou encore Obs. 162) : « /.../ Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier les éléments suivants :
- une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement
- des solutions intégrées pour limiter les nuisances sonores au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien
- les informations relatives à la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8
- la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan économie circulaire de la ville de Paris.*

- la description des travaux de modernisation de la gare et les dernières données disponibles sur les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2025, 2030 et 2040
 - les simulations de trafic et l'impact de l'accroissement des trafics sur les temps de déplacement ;
 - les impacts de ce programme sur les communes limitrophes
 - la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat, accords de Paris, zéro artificialisation »
- *Obs 168 : « Ce projet est entièrement contraire aux nouvelles préconisations environnementales, aussi bien celles de la Mairie - qui prévoit un nouveau PLU bioclimatique - que celles du gouvernement et de la convention citoyenne privilégiant le climat. Les bâtiments prévus, en verre transparent, n'ont d'ailleurs pas les qualifications environnementales requises! »*

Questions :

32. *Adaptation au changement climatique et lutte contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbains : pouvez-vous préciser les dispositions prises à cet égard ?*
33. *Pouvez-vous compléter la quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation et montrer comment le projet s'inscrit dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement ?*
34. *Impact sanitaire du projet : pouvez-vous fournir le détail du calcul des indices pollution population utilisés pour quantifier l'impact sanitaire ?*
35. *Obs.148 (ci-dessus) : pouvez-vous répondre aux critiques formulées dans cette observation au sujet des matériaux utilisés, de la climatisation prévue pour certains locaux et l'absence d'objectifs précis en matière de consommation énergétique pour les bureaux et commerces ? Pouvez-vous confirmer la conformité des consommations énergétiques du projet au PCAET de la Ville de Paris*
36. *Pouvez-vous détailler la consommation d'énergie et à la production et à la consommation d'énergies renouvelables des bâtiments de l'îlot A7A8 ?*
37. *Pouvez-vous préciser la compatibilité du projet avec les objectifs de tri et de valorisation du plan d'économie circulaire de la Ville de Paris ?*
38. *Certifications environnementales recherchées : de nombreuses associations et déposants font état de leur scepticisme à cet égard, ne comprenant pas comment le projet, dans sa programmation, sa densification et massification urbaine ressenties, ses matériaux employés, pourra apporter des réponses positives au niveau environnemental.*
Pouvez-vous présenter les différentes certifications environnementales recherchées et détailler les moyens mis en œuvre pour y satisfaire, comme en détailler les mesures de suivi envisagées ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

C3. Impacts acoustiques et vibratiles

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Ces impacts acoustiques et vibratiles en phase exploitation apparaissent inéluctables par la nature même du projet portant sur la rénovation de la gare d'Austerlitz et l'implantation d'un nouvel îlot urbain lui faisant face, nouvelle construction venant en outre s'implanter au-dessus de la ligne 10 du métro parisien et étant traversée par le viaduc de la ligne 5 de ce métro. La commission d'enquête, relayant certaines préoccupations exprimées à ce sujet par la RATP ou l'Autorité environnementale, souhaite également avoir des précisions sur certains aspects relatifs à la gare ou aux nouvelles constructions de l'îlot A7A8.

- *Avis de la RATP (pièce E.8 du dossier) : « /.../ Toutes les activités connexes (taxi, VL/PL, livraison, sonorisation, extracteurs, flux de voyageurs, etc.) ne sont pas traitées dans le document. Normalement, une adéquation pertinente doit être trouvée entre l'intégration des futurs bâtiments (mode constructif, isolation façade, bâtiment écran, façade aveugle, isolation antivibratile, etc.) et l'activité liée à l'exploitation de la RATP qui produit, de fait, du bruit et des vibrations (circulation des rames, flux voyageur, maintenance des équipements, ouvrages annexes débouchant sur la voie publique, vibrations, rémission de bruit solidien, etc.) et que ne doit pas, indirectement causer des plaintes collatérales, car l'intégration urbaine (façade non absorbante, façade non aveugle, pont vibratoire, dalle commune, etc.) et la conception des futurs bâtiments ou modernisation n'ont pas été traitées dans l'étude des impacts. /.../ »*

Le projet lui-même va également être source de nuisances pour son environnement immédiat, tant en matière de flux complémentaires, de logistique, d'accessibilité au stationnement ou à la dépose-minute, aux activités prévues dans la cour Museum et les interrogations du public portent principalement sur ces aspects.

- *Obs 150 : « Je tiens aussi à attirer votre attention sur la POLLUTION SONORE que va engendrer ce projet. En effet, les hautes façades (r+10) planes et en verre, situées en bordure de boulevard et de métro vont créer ce qu'on appelle des canyons acoustiques qui participent à l'augmentation du bruit par l'effet "cathédrale". Les basses fréquences produites par l'activité humaine (transports, voix, machines...) sont réfléchies par les surfaces planes et vitrées. Est ce légal qu'aucune étude d'impact sur la pollution sonore de ce projet n'ait été réalisée ? Elle aurait montré que le projet, au lieu d'aider à l'atténuation du bruit dans cette zone qui dépasse les seuil admissible pour la santé humaine va amplifier le problème. Je vous signale que ce quartier est l'un des plus bruyants de Paris (cf bruit paris). Et qu'il en va de la santé des riverains et des gens de passages car la pollution sonore réduit significativement l'espérance de vie.*
- *Obs 30 « /.../ Quid de la pollution sonore ? Les surfaces planes (sol, mur) réfléchissent les bruits, en particulier les bruits basses fréquences générées par l'activité humaine. Sauf erreur de ma part, aucune mesure n'est évoquée pour lutter contre la pollution sonore (générée par le bâtiment ou bien par le métro, les trains ou les véhicules terrestres (moto, voitures, bus...)). C'est une priorité quand on sait l'impact des nuisances sonores sur la santé humaine, mais aussi sur celle de la faune. »*
- *Obs.162 : « /.../ Pour la santé (cf avis de l'autorité environnementale) rien dans le dossier sur /.../ La limitation des nuisances sonores pour le bâtiment traversé par le métro »*
- *Obs.149 : « /.../ Il s'agit de construire encore des bureaux, des bâtiments très hauts, massifs et en verre qui semblent doubler l'avenue de Mendès France laquelle est complètement dévitalisée le soir et le week-end. Le bloc très haut qui va longer le boulevard de l'hôpital risque d'accentuer la pollution sonore déjà difficile à supporter. Il est à front de boulevard et projettera son ombre sur les bâtiments anciens. »*
- *Obs.19 : « /.../ Pollution sonore : une gare est bruyante, mais rien n'est pensé pour réduire le bruit (sol, circulations, matériaux ...) ».*

Questions :

39. **Pollution sonore : pouvez-vous présenter les études réalisées pour déterminer les sources de bruit ?**
40. **Quelles réponses pouvez-vous apporter à la RATP au sujet de l'absence de définition d'un point noir du bruit (PNB) au niveau du bâtiment pont dans lequel passe le viaduc de la ligne 5 ?**
Quelles réponses techniques ont ou vont être apportées à ces observations émises par la RATP ?
41. **L'autorité environnementale préconise, elle, d'envisager des solutions intégrées portant à la fois sur le métro et le bâtiment pour limiter les nuisances sonores et vibratoires au niveau du bâtiment traversé par le métro aérien.**
42. **Quelles mesures vont être mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores et vibratoires liées à l'exploitation de la gare : sonorisation, flux de voyageurs, accès à la dépose-minute, maintenance ?**
43. **Contraintes vibratoires ; pouvez-vous présenter les études réalisées pour les identifier et y remédier ?**
44. **Contraintes vibratoires : La RATP rappelle dans son avis la présence de la ligne 10 qui longe l'ensemble des nouvelles constructions. Elle s'interroge sur les raisons ayant présidé à ne pas traiter le deuxième bâtiment tertiaire avec des boîtes à ressort ? Par ailleurs, les niveaux vibratoires issus de la ligne 10 se s'atténueront pas en raison de la configuration du site, elle attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur la nécessité de se prémunir de toute remontée directe ou non au niveau des futurs bâtis. Il en va de même pour le viaduc de la ligne 5, interdisant tout contact direct ou indirect avec les piles de la ligne pour éviter toute propagation des vibratoires. Les niveaux en infrastructure, susceptibles de propager ces vibrations demanderaient de prévoir des joints de désolidarisation acoustique, limitant ainsi à une bande de 60m autour des lignes RATP le recours systématique aux boîtes à ressort sur l'ensemble des bâtis.**
Ces contraintes fortes ont-elles bien été étudiées ? Comment allez-vous intégrer les recommandations formulées dans l'avis de la RATP pour éviter tout risque de propagation vibratoire ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

C4. Les impacts sur le sous-sol

Questions posées par la commission d'enquête

La commission relaie plusieurs interrogations de l'Autorité environnementale concernant les pollutions aux métaux et celles ponctuelles aux hydrocarbures, relevées dans les sondages de sol, notamment lié à la présence d'une cuve aérienne de la société Servirail recensé dans la base de données BASIAS. Par ailleurs, les cartes relatives aux risques géologiques présentées dans l'étude d'impact, évoquant la dissolution de gypse et la présence d'anciennes carrières, mais aussi la présence d'une épaisse couche de fausses glaises, ne permettent pas de correctement appréhender l'importance de ce risque et comment le projet envisage de traiter cet aspect.

Questions :

45. **Pollution des sols : pouvez-vous préciser les éléments relevés par l'Ae, localiser l'activité concernée et indiquer les mesures prises à ce sujet, tant au niveau du chantier qu'en phase exploitation?**
46. **Présence d'anciennes carrières : pouvez-vous indiquer les mesures mises en œuvre pour vous assurer du terrain sur lequel des fondations profondes seront nécessaires et quels ajustements seraient nécessaires au besoin ?**

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

D. Les impacts permanents du projet sur la ressource en eau

L'enquête publique unique porte sur 2 grands objets :

- une demande de permis de construire unique
- et une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Les impacts, temporaires et permanents sur la ressource en eau font ainsi l'objet de conclusions motivées et d'un avis au titre de l'enquête d'autorisation environnementale.

Ces impacts en phase chantier sont examinés au niveau du thème 4 « impacts temporaires ». Seules les incidences du projet en phase définitive sont examinées ici.

Ces incidences permanentes principales sont organisées en 2 parties :

- D1. Les incidences sur le ruissellement
- D2. Les incidences sur le risque inondation

D1. Les incidences sur le ruissellement

Questions posées par la commission d'enquête

Selon le projet, le coefficient d'imperméabilisation serait moindre que celui prévalant aujourd'hui. Les eaux pluviales générées par le projet doivent être gérées afin de ne pas aggraver le risque d'inondation et la pollution potentielle. Toutefois, le projet ne respecte pas les spécifications de la Ville de Paris en différant le rejet de la totalité d'une pluie de 8 mm ou 55% d'une pluie de 16 mm), ces exigences n'étant respectées qu'à l'échelle de la cour Museum et de l'îlot A7A8 .

Le secteur Austerlitz fait l'objet d'une dérogation de la part du service Assainissement de la Ville de Paris, permettant un rejet de l'ensemble des eaux pluviales.

Les eaux usées vannes seront quand à elle collectées par un réseau dédié puis rejetées dans le réseau d'assainissement existant.

La commission d'enquête souhaite disposer d'informations pédagogiques et synthétiques sur les raisons qui ont amené à ce coefficient d'imperméabilisation plus favorable.

D2. Les incidences sur le risque inondation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur les vitesses d'écoulement car il se situe en zone bleu clair du Plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) de Paris dans laquelle les vitesses d'écoulement sont faibles.

Le projet prévoyant des remblais pour la construction du nouvel îlot A7A8 et l'aménagement de la cour Museum, une compensation de ces volumes a été recherchée. Pour cela, il est prévu le dernier niveau de sous-sol de l'îlot A7A8 sera rendu inondable sur la totalité de sa hauteur (à l'exception des locaux techniques et archives réalisés dans un cuvelage étanche).

Le parking est isolé de la nappe par un cuvelage externe et un radier béton, préservant ainsi des volumes mobilisables au besoin. Ainsi, en cas de crue exceptionnelle, les autres niveaux de parking sont également inondables.

Ce risque inondation apparaît effectivement le plus important, comme le souligne l'Autorité environnementale et le relèvent plusieurs associations et de nombreux particuliers et ses modalités méritent d'être présentées.

- *Obs.172 : SOS Paris « /.../ La cour Muséum complètement minérale n'a pas été conçue comme un corridor écologique ou îlot de fraîcheur urbain. L'importance des constructions sous la cour Museum et sous le jardin Curie (bassin de retenue des eaux pluviales que nous contestons) limite la possibilité de plantations des arbres de haute tige ou leur ensoleillement avec un risque d'impact du projet sur l'écoulement de eaux et les risques d'inondation. »*

L'élaboration d'un plan de gestion des risques d'inondation coordonné de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et régulièrement mis à jour apparaît essentiel. La commission d'enquête souhaite que la maîtrise d'ouvrage présente la cellule de gestion de crise devant être mise en place.

Questions :

47. *Pouvez-vous expliquer pourquoi le coefficient d'imperméabilisation de votre projet est inférieur à celui existant actuellement ?*
48. *Pouvez-vous préciser les mesures prises pour éviter toute pollution accidentelle avant que les eaux ne soient rejetées dans le réseau collectif ?*
49. *Pouvez-vous indiquer les dispositifs d'inondation et de vidange des sous-sols en cas de crue et de crue exceptionnelle ?*
50. *Pouvez-vous indiquer les dispositions allant être prises au sujet de l'élaboration d'un plan de gestion des risques d'inondation coordonné de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et régulièrement mis à jour ?
Pouvez-vous présenter le rôle de la cellule de gestion de crise devant être mise en place ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

Thème 4 : Les impacts temporaires liés aux travaux

Ce thème a paradoxalement été peu évoqué par le public, seules 4% des observations y faisant référence, alors que les effets d'un tel chantier sur son environnement sont loin d'être négligeables et vont nécessiter une grande maîtrise et coordination pour les anticiper et les limiter sur la longue durée, d'autant que ces derniers se feront sans interruption du fonctionnement des trains, RER et métros.

Les impacts principaux en phase chantier concernent plus spécifiquement ceux liés aux terrassements, dont les volumes de terres excavées à évacuer auront des répercussions sur la circulation, générant en outre des pollutions atmosphériques et acoustiques.

A l'instar des questions posées lors de la réunion publique dématérialisée, les plus proches riverains, déjà impactés depuis près d'une décennie par les travaux de démolition entrepris par la SNCF, ont exprimé, de différentes façons, soit par les observations formulées sur les divers registres, soit lors des permanences de commissaires-enquêteurs, leurs craintes concernant les nuisances du chantier, liées tout particulièrement aux impacts sur la circulation, à la pollution sonore et aux poussières générées.

Par ailleurs la présence de chantiers concomitants dans le périmètre proche, avec notamment la réalisation de la voie de liaison, du pont de la Salpêtrière mais aussi du bassin de stockage sous le square Marie-Curie et du puits Valhubert au niveau de la place du même nom, vont avoir des effets cumulés, à la fois en matière circulaire, mais aussi de pollution atmosphérique et acoustique. Une très bonne anticipation, coordination et nécessité d'information s'avèrent d'autant plus cruciales en raison de l'impact de chantiers simultanés sur un périmètre rapproché.

Les questions sur les impacts en phase chantier s'organisent autour des 4 grands sous-thèmes suivants :

- A. Impacts cumulés et coordination des chantiers
- B. L'organisation du chantier de l'opération
- C. Les impacts sur son environnement (circulation, pollution atmosphérique, acoustique...)
- D. Les impacts du projet en phase chantier sur la ressource en eau

A. Impacts cumulés et coordination des différents chantiers

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

La commission souhaite avoir des précisions sur les impacts spécifiques et cumulés des différents chantiers simultanés identifiés et les mesures mises en œuvre pour les réduire. Il apparaît en effet essentiel d'avoir une vision élargie des modalités devant être mises en œuvre, sans se limiter à une simple addition des impacts et mesures correctives de chaque chantier. Une réflexion territoriale est ainsi à engager le plus en amont possible avec l'ensemble des acteurs concernés pour garantir aux riverains une prise en compte et réduction des impacts et une information claire et lisible au niveau des 5^e, 13^e arrondissement concernés rive gauche mais aussi en rive droite, en raison des restrictions de circulations envisagées sur les quais.

Par ailleurs, les travaux de modernisation sont attendus, mais la gare connaissant depuis 9 ans une succession ininterrompue de démolitions, restaurations, réaménagements, la finalité de ce nouveau projet est quelque peu difficile à comprendre.

- *Obs. 32 : « /.../ Par ailleurs l'enquête publique qui est en cours s'inscrit dans une temporalité qui interroge. La quasi- totalité des démolitions est déjà effectuée, ce qui montre que l'enquête n'aura pas d'incidence sur le projet quel que soit l'avis rendu*
- *Obs. 23 : « Je vous remercie de lancer cette consultation alors même que les démolitions des immeubles à ces endroits ont déjà commencé. Un peu plus, et la consultation aurait débuté après le projet. »*

Questions :

1. *Chantiers de la voie de liaison, du pont de la Salpêtrière, du bassin de stockage Austerlitz situé sous le square Marie-Curie et du puits Valhubert sur la place du même nom : Pouvez-vous présenter le périmètre de chacun de ces chantiers, les implantations de leurs bases vie, les modalités d'accès au chantier, d'évacuation des déblais, les impacts circulatoire, acoustiques et atmosphériques, leur calendrier de réalisation ?*
2. *Y a-t-il eu des études circulatoires, de pollution acoustique et atmosphériques globales pour ces projets ?
Comment envisagez-vous d'anticiper et organiser les impacts cumulés de ces chantiers concomitants ?*
3. *Quelles mesures seront prises pour limiter les impacts sur la circulation : sur les quais, la place Valhubert, le boulevard de l'hôpital et sur la voie de liaison qui servira d'accès chantier pour tous ces projets ?*
4. *Quels seront les impacts de ces différents chantiers sur les circulations piétonnes et cyclistes, sur les transports en commun, et, éventuellement, sur les conditions d'accessibilité aux habitations, cours intérieures et stationnements dans le secteur en général et au niveau de l'accès à la gare d'Austerlitz en particulier ?*
5. *Quelles seront les mesures mises en œuvre pour limiter les impacts cumulés en matière de pollution sonore et atmosphérique ?*
6. *Quels seront les moyens mis en œuvre pour assurer une information régulière unique et coordonnée sur ces travaux auprès des autorités compétentes et de la population ?*
7. *Pouvez-vous rappeler les différents travaux mis en œuvre depuis près d'une décennie au niveau de la gare d'Austerlitz, et en particulier ceux liés aux démolitions pour Museum ? Seront-ils terminés au moment du démarrage des travaux liés au projet mis à enquête ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

B. L'organisation du chantier de l'opération

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les interrogations du public portent sur l'organisation générale du chantier : horaires, information régulière des riverains, référent chantier.

Plus généralement, la commission d'enquête souhaite pouvoir avoir des informations sur l'organisation globale du chantier.

Tous les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en oeuvre une charte « chantier à faibles nuisances ». Cette charte a vocation à être appliquée par l'ensemble des intervenants y compris les sous-traitants et fournisseurs pendant toute la durée du chantier. Les exigences correspondantes, annoncées par le dossier, ne sont néanmoins pas décrites et, dans son avis rendu, l'Autorité environnementale a recommandé de présenter la nature des engagements inscrits dans cette charte.

- *Obs.174 : « /.../ Lors de la réunion publique dématérialisée du 08 juillet, il a été évoqué l'étude de la mise sous sarcophage de la ligne aérienne de Metro (5) afin de permettre la réalisation de tous les travaux avoisinant cette ligne dans les horaires normaux : sans travaux nocturnes (hors heures de fonctionnement du Metro) fort désagréables pour le voisinage. Cette solution doit être retenue et mise en oeuvre. * En relation avec ce point, l'information et la concertation sur les points délicats doit être accentué, tout au long du chantier avec la Mairie du 5ème, d'une part, mais également, directement avec un comité spécifique représentant les habitants du Boulevard de l'hôpital (dans sa partie jouxtant le chantier) et des rues voisines. »*
- *Obs 151 « /.../ De la communication et des informations en continu aident à comprendre et «supporter» avant d'oublier naturellement ces temps difficiles au quotidien bouleversé par le changement et les évolutions. »*

Questions :

8. *Charte chantier à faibles nuisances : pouvez-vous préciser la nature des engagements inscrits dans cette charte ?*
9. *Cahier des charges : Quelles seront les dispositions prises dans les dossiers d'appel d'offres pour veiller à ce que les entreprises respectent :*
 - *le cahier des charges hygiène et sécurité du chantier pour les personnels*
 - *le cahier des charges hygiène et sécurité du chantier pour les riverains*
 - *les réglementations d'élimination des déchets non inertes et pollués, dont 26 700 m3 « à seuil rehaussé¹ » ?*
10. *Protection du viaduc de la ligne 5 du métro pendant les travaux pour permettre le fonctionnement diurne du chantier. Pouvez-vous indiquer où en sont vos échanges avec la RATP pour parvenir à une solution technique permettant de limiter les impacts acoustiques sur le voisinage et limiter la durée de ces travaux ?*
11. *Information des usagers des transport : quelles mesures seront mises en place pour informer ces publics des perturbations liées aux travaux, ceux-ci devant survenir sans affecter le fonctionnement des lignes de transport ?*
12. *Plus globalement, au niveau du chantier, quels seront les moyens mis en oeuvre pour assurer une information régulière unique et coordonnée sur ces travaux auprès des autorités compétentes et de la population ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

¹ Pièce B1 de l'étude d'impact, page 62

C. Les impacts du chantier sur son environnement (circulation, pollution atmosphérique, acoustique...

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les impacts sont de diverses natures, les plus notables étant la gestion de l'évacuation des terres excavées et les répercussions en matière de circulation et pollutions associées.

Les riverains, comme la Ville de Paris, seront attentifs à ces impacts et souhaitent disposer d'éléments plus précis sur les mesures allant être mises en œuvre pour les limiter.

La gestion, le stockage et la valorisation des déblais devront également faire l'objet d'une attention particulière.

Le maintien de l'exploitation et du service auprès des usagers des différentes lignes métropolitaines, franciliennes et nationales dans la gare d'Austerlitz devront également être assurés dans des conditions les moins dégradées possible, tout en garantissant la sécurité des transports.

- *Obs 174 : « Les fondations et le creusement du sous-sol pour la réalisation du parking vont générer plus de 300 000 M3 de terre à évacuer (voir 3.2.4 de l'étude d'impact). Ce dossier évoque 3 solutions d'évacuation : par voie fluviale, ferrée, ou routière, la solution la plus courte devant durer un minimum de 20 mois. Les riverains du chantier sont atterrés dès l'évocation de ce point et espèrent que la solution retenue causera le moins de nuisances de toutes natures, rappelant que les premières démolitions sur le site datent de Mars 2016 !!
/.../ * A ce titre ils recommandent, dès aujourd'hui, le renforcement des mesures de limitation des envois de poussières de toutes natures (démolitions, broyage des anciens matériaux, sable des actuelles voies de communication ? ...) notamment par une stricte limitation des vitesses de circulation des véhicules de transport et engins de chantier et l'arrosage sérieux et prolongé de toutes les sources de poussières !!
* La « nouvelle voie de liaison » en cours de construction aboutissant en face de la rue Nicolas sera, durant tout le chantier, la principale voie d'accès et de sortie du chantier. Son croisement avec le Boulevard de L'Hôpital constituera un nouveau point noir du bd déjà particulièrement difficile et dangereux. Mis en relation avec le paragraphe ci-dessus relatif à l'évacuation des terres, l'organisation de ce carrefour doit faire l'objet d'une attention particulière dès à présent »*

Questions :

- 13. Pouvez-vous préciser, comme le recommande l'Ae dans son avis, ce qu'implique pour la phase chantier la notion de neutralité carbone à l'échelle du projet, d'indiquer comment celui-ci se situe par rapport à cet objectif en se basant sur une estimation des émissions de GES en phase chantier.**
 - 14. Vigilance particulière pendant la période des excavations : la RATP, dans son avis, rappelle que ses ouvrages de typologie « voute maçonnée » ne sont étanches. Aussi, afin d'éviter toute infiltration d'eau dans les ouvrages RATP pendant la réalisation des excavations, il y aura lieu :**
 - *D'assurer la continuité de l'écoulement des eaux par la pose de solins et par portage des fils d'eau*
 - *De protéger les fonds de fouilles au moyen de bâches*
 - *De condamner les bouches de lavage environnantes. Par ailleurs, toutes mesures devront être prises en phase travaux afin de ne porter aucune atteinte à l'intégrité des ouvrages à faible charge avec étanchéité de couverture en extradados.*
- Pouvez-vous préciser les moyens mis en œuvre pour prendre en compte ces éléments ?**
- 15. Evacuation des déblais : Comment est prévue l'évacuation, en mode vertueux, au sens de la gestion durable, des déblais d'excavation, soit 253 400 m3 estimés (page 62, pièce B1) ?**

Une évacuation par voie fluviale pourra-t-elle être effectuée ? A cet effet, des riverains pourraient-ils être temporairement déplacés pour permettre l'accès des engins aux péniches pour le chargement ? Quels coûts d'indemnisation seraient alors à prévoir ?

16. ***Stockage et valorisation des déblais :*** Les déblais sont estimés à environ 253 000 m³. Ils seront envoyés vers d'anciennes carrières de gypse, des installations de stockage de déchets inerte (ISDI), des installations de stockage de déchets inertes à seuil rehaussé et des installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND).

Pouvez-vous nous détailler la localisation des sites de destination des différents déblais, et quels sites seraient davantage accessibles par voie ferrée, d'autres par voie fluviale ?

Dans quelle carrière doivent être envoyés les 3 408² m³ de terres impactées en fractions solubles et en sulfates, estimées à provenir de l'emprise de la voie de liaison

Quelle est la localisation de la carrière de gypse à combler, qui doit servir d'accueil des 77 100 m³ de déblais inertes à provenir de l'îlot A7-A8, et quel est le moyen d'acheminement retenu pour ces déblais ? idem pour chacune des destinations de matériau à évacuer du site

Conformément à l'avis de l'Ae, des solutions de valorisation vont-elles être explorées pour les 77 100 m³ de déchets inertes qu'il est prévu d'expédier vers des ISDI ?

17. ***Gestion du bruit et des poussières :*** pouvez-vous indiquer les mesures allant être mises en œuvre pour les prévenir et les limiter ?
18. ***Pollution liée à la présence du plomb :*** suivant la recommandation émise par l'Autorité environnementale, « pouvez-vous compléter l'information sur les opérations de traitement du plomb sur le chantier de modernisation de la gare, sur les incidences en termes de pollution et de risques pour la santé pour la suite des travaux, et au besoin sur les mesures complémentaires à prévoir ? »
19. ***Maintien du service et de l'exploitation des lignes de transport :*** la RATP, dans le cadre de son avis, demande des précisions sur les mesures préventives en termes de vibrations et bruits réémis sur les zones voyageur et locaux d'exploitation et sur le maintien du respect de la compréhension des messages diffusés par le système de sonorisation, ceci constituant un élément à part entière des Systèmes de Sécurité Incendie dans les stations. ***Quelles mesures préventives et conservatoires seront prises à cet effet ?***

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

² Sur 3 600 m³ au total

D. Les impacts du projet en phase chantier sur la ressource en eau

Questions posées par la commission d'enquête

L'enquête publique unique porte à la fois sur le permis de construire unique et sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Si le public ne s'est pas exprimé sur le sujet, la commission d'enquête souhaite avoir des compléments d'informations sur les incidences du rejet en Seine, dans le cadre de son avis et des conclusions motivées qu'elle doit rendre.

La réalisation de l'infrastructure du projet va nécessiter de rabattre la nappe d'accompagnement et de rejeter les eaux d'exhaure en Seine après décantation. La solution validée avec le service d'assainissement de la ville de Paris consiste à greffer une canalisation de collecte des eaux d'exhaure dans le réseau d'assainissement puis d'effectuer un rejet en Seine par le déversoir d'orage en aval immédiat du pont d'Austerlitz.

Ces rejets donnent lieu à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Pour limiter les eaux d'exhaures dues à un rabattement de la nappe à des valeurs estimées à 200 m³ /h en période de basses eaux et 370 m³ /h en période de hautes eaux, des parois étanches seront réalisées autour du futur parking.

Les incidences cumulées avec les opérations liées à la création d'un bassin de stockage-restitution par la Mairie de Paris au droit du square Marie-Curie ont été évaluées. Celles-ci concernent quasi exclusivement les rabattages de nappe mis en œuvre pour le projet mis à enquête.

Les impacts du projet sur la ressource en eaux en phase travaux sont ainsi principalement liés aux incidences du rejet des eaux d'exhaure en Seine.

Questions :

20. Rejet des eaux d'exhaure pendant le chantier, soit 4 650 000 m³ prélevés³ entre juillet 2020 et juin 2023) : Quel sera l'impact du rabattement de nappe, pour la construction de l'ensemble immobilier A7-A8, des eaux d'exhaure de la nappe d'accompagnement de la Seine ?

21. A cet égard, comment seront gérées les eaux d'exhaure s'il survenait une crue de niveau sensiblement supérieure à la crue de janvier 2018 correspondant à la cote 31 m (NVP), ou 31 ?3 m NGF, pendant la phase de travaux 2020 -2023 ?

22. Conformément à la demande de la DRIEE, une solution de mutualisation des rejets des eaux d'exhaure entre les chantiers du PCu pour l'aménagement de l'ilot A7/A8 et de la GHV et du chantier de réalisation du Bassin de Stockage-Restitution d'Austerlitz situé au niveau du square Maire Curie est actuellement à l'étude. La création de ce bassin de gestion des eaux pluviales est pilotée par le Service Assainissement de la ville de Paris (SAP).

Pouvez-vous donner plus d'information sur les résultats de cette étude ?

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

³ Dont 1 690 000 m³ de juillet 2021 à juin 2022

Thème 5 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

L'évaluation de la qualité de l'investissement public constitue un enjeu déterminant et le pilotage des investissements civils de l'Etat, de ses établissements publics, des établissements public de santé et des structures de coopération sanitaires dispose de trois instruments : un inventaire des projets d'investissements à l'étude, des évaluations socio-économiques préalables et, lorsque le financement de l'Etat (ou des autres personnes morales en droit public) dépasse un certain montant, une contre-expertise indépendante de ces dernières.

La loi de programmation des finances publiques du 31 décembre 2012 (article 17 et décret d'application 3013-1211) a ainsi institué une obligation d'évaluation d'impact socioéconomique de tous les projets d'investissement de l'Etat et a confié au Commissariat général à l'investissement (CGI), devenu le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), le soin de dresser un inventaire des projets supérieurs à 20 millions d'euros de dépenses de l'Etat ou de ses établissements publics, et de mettre en œuvre une contre-expertise des évaluations des projets sur lesquels l'Etat ou ses établissements publics participent pour plus de 100 millions d'euros.

L'évaluation socio-économique et, le cas échéant, le rapport de contre-expertise, font partie des pièces du dossier d'enquête publique.

Le montant des fonds publics mobilisés pour ce dossier est difficile à trouver :

- Dans son avis, l'Autorité environnementale relève (p20) : « *Le planning figurant dans le dossier indique que les travaux se déroulent entre octobre 2018 (démolitions et tout début de réalisation des voiries) et décembre 2024. Il a été indiqué aux rapporteurs, à l'issue de leur visite sur site, que le coût du projet était estimé à 222 millions d'euros pour les investissements publics et à 800 millions d'euros pour les investissements privés, soit un coût global d'opération d'environ un milliard d'euros* » ;
- Dans la plaquette d'information réalisée à l'occasion de l'enquête publique unique, il est indiqué les chiffres suivants : SNCF Gares & Connexions : 92 millions d'euros et Elogie-SIEMP : 22 millions d'euros, soit un total de 124 millions d'euros de fonds publics.

Une évaluation socio-économique cherche à monétariser, c'est-à-dire chiffrer en euros, les effets principaux du projet ou du programme envisagé, puis à établir la valeur de certains indicateurs socio-économiques habituels, parmi lesquels la valeur actualisée nette (VAN) qui établit la différence entre les bénéfices actualisés et les coûts actualisés. Mais la réalisation d'une évaluation socio-économique ne prend de sens que si, au préalable, les objectifs poursuivis, le dimensionnement du projet ont été définis avec précision et ses effets évalués le plus exactement possible .

Un dossier d'évaluation socio-économique⁴ soumis à contre-expertise doit nécessairement inclure :

- *La présentation détaillée du projet, l'explicitation des objectifs recherchés, les principales données sur son dimensionnement (par exemple prévisions de trafic dans le cas des infrastructures de transport) et son calendrier prévisionnel ;*
- *Une justification de la cohérence du projet présenté dans le cadre du programme à long terme ou du schéma directeur concerné, du programme budgétaire ou du contrat d'objectifs et de performance de l'établissement concerné ; de la place et du caractère prioritaire de l'investissement projeté au regard des autres projets du programme ou du schéma directeur ;*
- *Une présentation des variantes et alternatives aux projets et la démonstration de la supériorité de la solution retenue par rapport à ces alternatives : par exemples aménagement et extension de l'existant versus construction nouvelle, pertinence d'une ligne nouvelle versus entretien, mise à niveau et rénovation des lignes anciennes ; pertinence du mode de transport retenu (ferroutage versus construction d'un canal) ;*

⁴ Des éléments d'information et de méthodologie peuvent être utilement trouvés sur le site du Secrétariat Pour l'Investissement (SGPI), notamment : https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2018/06/2015_12_11_lecons_1eres_contre-expertises.pdf

- Une présentation de la « clientèle » ou des usagers attendus, avec des indications sur les modalités de ces prévisions ;
- La description des impacts financiers en précisant le cas échéant les hypothèses de tarification et le plan de financement ; appréciation sur les risques liés aux recours à l'endettement ou aux ressources propres ; examen de la soutenabilité financière ;
- Un bilan socio-économique monétarisé et les indicateurs socio-économiques pertinents qui en découlent, chaque fois que c'est possible ;
- Le bilan socio-économique des différents acteurs avec une présentation des modalités de leurs calculs ;
- Les coûts de construction ainsi que le coût de l'exploitation ultérieure avec des éléments de comparaison sur des travaux récents de même nature ;
- La valeur actualisée nette (VAN) socio-économique calculée en suivant les recommandations du rapport Quinet, en particulier en matière de taux d'actualisation, de prise en compte du risque et de coûts d'opportunité et de rareté des fonds publics ;
- La VAN socio-économique rapportée au montant d'investissement public ;
- Le taux de rentabilité interne (TRI) socio-économique ;
- La date optimale de mise en service du projet ;
- L'analyse de la sensibilité des résultats (VAN) à la valeur des principaux paramètres ; en particulier, en considérant un taux d'actualisation unique fixé à 4,5 %.
Lorsque la VAN n'est pas calculée, le dossier doit a minima décrire les bénéfices attendus du projet et démontrer que les coûts du projet ont été optimisés.

Le dossier comprend en outre :

- Les autres éléments d'analyse qui n'auraient pas été pris en compte par les indicateurs socio-économiques précédents (par exemples biodiversité, effets de répartition identifiant les gagnants et les perdants lors de la réalisation du projet) ;
- Des indicateurs financiers dont, chaque fois que c'est possible :
- La VAN et le TRI financiers pour l'Etat et/ou les établissements publics concernés. Les hypothèses retenues (analyse des évolutions des effectifs et de la masse salariale, mesures de gains de productivité envisagées) devront être détaillées ;
- L'analyse de sensibilité des résultats à la valeur des principaux paramètres, tels que, par exemple, les prévisions de trafic et des indices de prix des travaux publics pour un projet de transport ou l'indice des prix à la construction pour les projets immobiliers.
- La justification, notamment du point de vue du bilan socio-économique, du mode de réalisation retenu et, lorsque c'est pertinent, l'analyse comparée du recours à une maîtrise d'ouvrage publique (MOP) ou un marché de partenariat ou tout autre montage spécifique ;
- Une cartographie des risques pour identifier et si possible quantifier les risques dans la réalisation du projet et les moyens mis en œuvre pour les maîtriser. Elle doit aborder en particulier les risques liés à la maîtrise du projet, les risques organisationnels et humains, les risques de clientèle, les risques techniques et les risques liés au financement.

La commission d'enquête se trouve un peu démunie sans de tels documents et informations lui permettant d'apprécier le dimensionnement du projet, son plan de financement, la gestion des risques de ce dernier (dimensionnement, coût, calendrier, respect des performances, mode de réalisation...).

Les questions posées ci-après vont ainsi tenter de pallier les informations absentes dans le dossier, mais pourront être utilement complétées par la maîtrise d'ouvrage par tout éléments qu'il jugera utile pour éclairer la commission.

Le projet présenté dans le dossier d'enquête publique interroge sur plusieurs points :

- Son impact social sur les populations riveraines et, en particulier, sur la viabilité des commerces préexistants, dont ceux du boulevard de l'hôpital, sur les aspects sécuritaires (comment seront gérés, notamment la nuit, les accès à la cour muséum et les circulations entre les différents points, futurs lieux de vie, du site de l'enquête publique ;
- Son impact économique, l'emprise croissante des opérateurs privés sélectionnés par SNCF et/ou la SEMAPA, l'aménageur de la ZAC Paris Rive Gauche (Altarea-Cogedim, Kaufman et Broad, Indigo,

Elogie SIEMP...) qui apportent 88 % du financement du programme, au détriment des structures d'Etat (SNCF,...).

A contrario, alors que nombre des observateurs qui se sont exprimés regrettent la faible place laissée dans le projet au logement, aucune place n'est laissée pour ce faire aux bailleurs privés, ce qui, au stade du constat, pourrait mériter, de la part, des décideurs, un développement spécifique pour en expliciter la motivation.

Par ailleurs, force est de constater, factuellement, l'absence de mise à jour de de la programmation de ce secteur depuis juin 2010⁵, et c'est ce qui semble interpeller un certain nombre d'observateurs, et plus particulièrement, pour un projet de cette ampleur, dans le contexte post 1ère phase de crise sanitaire de la Covid 19 .

Si les observations directes sur ce thème sont rares, il n'en demeure pas moins que, d'une manière sous-jacente et en filigrane, divers observateurs, qui se sont exprimés principalement sur d'autres thématiques, ont manifesté leurs interrogations relativement au modèle socio-économique retenu pour justifier du projet de construction de l'ensemble A7-A8 et de la création, principalement, de nouveaux plateaux de bureaux (plus de 50 000 m² pour un seul preneur) et de plusieurs ensembles de commerces (dans les cheminements de l'intermodalité et la cour muséum, et en pied de l'ensemble immobilier A7-A8) au détriment de celle de logements, cantonnés à l'extrémité du programme, vers l'Est !

- *Obs.119 : « /.../ En réalité il s'agit, selon nous, et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière, sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité./.../ »*
- *Obs.117 : « /.../ La SNCF a cru bon de devoir financer ce coût par une opération immobilière qui, au total devrait se chiffrer de toute évidence au-delà de 1,1 milliard d'euros. Certes, il n'était pas idiot à l'origine de profiter de la nécessaire réfection de cet ouvrage historique exceptionnel pour ancrer la gare d'Austerlitz dans une vraie modernité, en pleine cohérence avec les schémas de mobilité et de qualité de vie actuels, et à déployer pour ceux qui nous succéderont. Cette démarche était d'autant plus intéressante qu'à proximité de la gare de Lyon déjà saturée, le site d'Austerlitz est appelé à jouer un rôle bien plus important à l'avenir (doublement du trafic annuel en 2030 soit 46 millions d'usagers par an). En outre, mon échange avec Yann Kryszynski (directeur de programme du tripôle des gares d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy) a confirmé que le site d'Austerlitz sera en partie dédié à une large part des trajets de l'offre SNCF low cost du grand Sud-Est. L'Etat et la SNCF Gares & Connexions ont cru bon de faire supporter une très large part de ce financement par un partenariat public-privé. Ce partenariat s'établit approximativement sur la règle du 80/20 (privé : un peu plus de 800 millions d'euros/ public : un peu plus de 200 millions d'euros). Il ne m'appartient pas ici de porter un jugement sur le bien-fondé de cet équilibre financier. En revanche, je ne peux que faire un constat d'évidence : comment peut-on sereinement, sans naïveté, croire et faire croire qu'un tel (des)équilibre financier originel permettra aux pouvoirs publics de jouer pleinement leur rôle ? Dans un tel dossier, on ne peut s'attendre, sans rire, à ce que des sociétés privées se transforment spontanément en mécènes en oubliant ce pourquoi elles sont faites. Ici comme ailleurs, promoteurs privés et acteurs de la maîtrise d'ouvrage sont parfaitement dans leur rôle : leur objectif est de monter des opérations rentables. Personne ne peut le leur reprocher. /.../ De même, l'offre commerciale gérée par Altarea Cogedim pose encore un certain nombre de problèmes à la fois par son surdimensionnement d'ensemble (près de 19 000 M²) et son positionnement qualitatif trop flou et trop peu ambitieux. La gestion très contestée, à juste titre, du projet d'aménagement de la gare du Nord, devrait utilement servir à tous afin que l'on veille à ne pas reproduire systématiquement les mêmes erreurs. Nous avons tous à l'esprit ces mêmes marques que l'on retrouve dans toutes les gares, ces espaces de restauration que l'on peut qualifier d'indignes qui ont fleuri partout au fil des contrats de concession très rémunérateurs que SNCF Gares & Connexions passe globalement au niveau national avec ces enseignes. A contrario, il serait bon de s'adapter aux nouvelles demandes des consommateurs et proposer sur le site une offre diversifiée et de qualité. A titre d'exemple, parmi beaucoup d'autres qu'il faut davantage écouter, plutôt que de chercher à doubler l'offre des commerces du quartier (dont certains peinent à l'évidence à survivre) et d'un centre commercial (Italie 2) situé à proximité qui est lui-même en développement malgré sa maigre santé financière, il serait bon d'oser développer des démarches audacieuses, novatrices et de qualité, comme la mise en place d'un marché de produits alimentaires frais, franciliens, biologiques et saisonniers.*

⁵ Il s'agit du plan directeur de la ZAC Paris Rive Gauche, dans laquelle s'insère le présent projet, près de 30 ans après la création de la ZAC

Enfin, un dernier point doit être abordé car il demeure hautement problématique. Trop largement surdimensionnée, l'offre immobilière, notamment celle de bureaux, si elle permet en outre à Kaufmann & Broad (en charge de la maîtrise d'ouvrage de la majeure partie de l'ensemble immobilier) de trouver une rentabilité, n'est pas adaptée aux besoins actuels. Une étude d'impact plus approfondie doit permettre de prendre les justes décisions qui s'imposent. »

Questions : (sur l'impact social du programme, sur l'impact économique du programme, et, d'une façon générale, sur la prise en compte des nouvelles attentes sociétales, sur le changement climatique, dans un contexte de remise en cause du tout urbain densifié et surminéralisé, pour cause de besoin, tant pour les circulations, les transports et les lieux de vie comme les lieux de restauration, de distanciation sociale, ou pour la lutte contre les îlots de chaleur⁶,...)

A. Sur l'impact social du programme

Questions :

1. **Le 1^{er} sujet social concernerait, a priori, celui du maintien, à long terme, tant des capacités de développement que de la préservation du bien public constitutif du patrimoine de l'opérateur public historique du transport ferroviaire (marchandises et voyageurs) qu'est la SNCF et, en particulier, de sa filiale SNCF Gares et Connexions !**

A cet égard, nous ne disposons pas des éléments factuels d'appréciation sur la stratégie à moyen et long terme de la SNCF, relativement au maintien de l'outil⁷ de service public ou au programme de développement de celui-ci, notamment dans le nouveau contexte d'ouverture à la concurrence auprès d'opérateurs, pour le développement, par exemple, du fret ferroviaire ou d'une offre renouvelée⁸ de transport ferroviaire.

Quelles sont les grandes orientations définies par le conseil d'administration de la structure, quelles sont les directives, si pertinent, assignées à cet égard par le commissaire du gouvernement... ?

Comment justifier, dans ce contexte, l'amputation de « charges foncières » significatives, celles situées à proximité immédiate de la gare elle-même, en ne laissant qu'une part minimale à l'outil de service public, par exemple, et à titre d'illustration, une surface de moins de 200 m² pour l'accueil⁹ voyageurs ?

Il s'agit, déjà, comme pour les deux suivantes, soit les questions 1 à 3, d'une question formulée par la commission

2. **La question associée est celle du détail du modèle économique de SNCF Gare et Connexion, soit l'opérateur-clé, porteur du foncier !**

A cet égard, la commission reste encore dans l'ignorance¹⁰, notamment pour la compréhension de la prise en compte sociale, comme économique, du projet, d'un schéma, par grandes lignes budgétaires, du bilan économique du projet, pour l'opérateur ferroviaire historique : quel est le poids, pour atteindre, a minima, l'équilibre financier du projet, de la cession à « Alta Austerlitz », des « charges foncières » ?

⁶ Cf étude d'impact, volet initial de l'environnement, page 131, pièce B 1-2, ou plan climat de la Ville de Paris, p 133, pièce B 1-2

⁷ Soit prioritairement constitué par le réseau ferroviaire lui-même, indépendamment du matériel roulant et de sa gestion

⁸ Comme celle de trains de nuit sur les destinations métropolitaines et européennes

⁹ Quelle est la surface utile nécessaire d'un voyageur en transit devant utiliser une salle d'accueil ?

Quel taux de fréquentation d'une salle d'attente par les voyageurs en période tendue, en période de dysfonctionnement prolongé d'une ligne ou de tout ou partie du réseau ferroviaire ?

¹⁰ Les seuls chiffres à nous communiqués manquent de précision pour apprécier quels sont les investissements (ou frais) supportés par tel ou tel opérateur

3. *L'opérateur SNCF Gares et Connexions pourrait-il commenter et résumer les conditions particulières¹¹ de cession de ces « charges » foncières, par rapport à l'objet de service public assigné à l'opérateur historique ?*
4. *Après près de 6 mois d'une crise sanitaire sans précédent, non encore résolue pour le moyen et long terme, qui a déjà impacté de façon significative le PIB de l'année en cours, et dont les répercussions économiques à court et moyen terme n'ont pu encore être réellement mesurées, existe-t-il, pour ce projet, une réflexion, approfondie et concertée, vers la recherche de modération des flux de visiteurs (au-delà de ceux correspondant à l'objet fondamental de service public d'intermodalité de transport, de correspondance entre les lignes de métro 5 et 10, la ligne de RER C et le réseau ferroviaire de la SNCF, soit, sauf erreur, les 9 700 000 voyageurs estimés en 2017) !? Ainsi, la création nette, sous réserve de vérification de pertinence de l'assertion, d'une surface de plancher de plus de 40 000 m² par rapport à l'état initial avant démolitions de bâtiments de la SNCF et de l'APHP, apparaît pour le moins ambitieuse si ce n'est, comme le prétendent même plusieurs observateurs, anachronique.*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

B. Sur l'impact social du programme

Les chiffres économiques du projet, tels que portés à notre connaissance, sont très peu développés dans leur composante financière.

La plaquette fait état d'un investissement public de 12 % sur un total de 918 M €. Ce qui ferait 110 M€ de fonds publics.

Or, pour nous permettre de vérifier le respect des obligations¹² découlant de la loi, relativement aux investissements publics, nous sollicitons de disposer des dernières actualisations, déclinées par grands postes budgétaires, des coûts de ce projet.

En effet, Le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 pris pour l'application de ces dispositions a fixé ce seuil à 100 M€ et précisé qu'il revenait au secrétariat général pour l'investissement (SGPI) de faire réaliser le rapport de contre-expertise ; le SGPI doit, en outre, rendre un avis sur la base de cette contre-expertise. Le décret du 23 décembre 2013 prévoit également que le SGPI a la charge de tenir l'inventaire de tous les projets pour lesquels le financement de l'État (ou des autres personnes morales mentionnées ci-dessus) dépasse un certain seuil (20 M€).

Questions :

5. *Fonds publics : Nous demandons à ce que nous soit communiqué, dans la mesure du possible, le détail de la dernière prévision des fonds publics dévolus pour ce projet, en nous précisant, également, les montants de fonds publics des équipements réalisés concomitamment, comme la voie de liaison et le pont ou passerelle Salpêtrière, et que nous soient précisés, pour ces derniers équipements, sur quelles lignes budgétaires ils se trouvent inscrits et financés (bilan de la ZAC Paris Rive Gauche)*
6. *Bilan de ZAC : Nous demandons, de ce fait, à avoir communication, a minima, des trois derniers bilans annuels de la ZAC Paris Rive Gauche, dont, si pertinent, le dernier bilan consolidé, ainsi que de tout document de synthèse, en termes de surfaces d'aménagement et en termes de coûts.*
7. *Retour sur investissements et contributions indirectes des opérateurs privés au financement de la rénovation de la gare : Compte tenu d'un financement à 88 % de fonds privés, et compte tenu du fait de l'impact de ces financements privés sur la prise en charge, au global, d'une vaste opération de rénovation d'un bien public que constitue la gare de Paris-Austerlitz et son intermodalité, nous nous*

¹¹ Et en particulier les conditions de retour dans sa main, en fonction de l'évolution de ses besoins, de certains espaces commerciaux concédés temporairement.

¹² Et en particulier de celles de l'annexe à la loi de finances 2020 sur l'évaluation des grands projets d'investissement public

permettons de solliciter les différents maîtres d'ouvrage de bien vouloir, chacun autant que possible, nous communiquer leur modèle budgétaire pour cette opération, et leur appréciation de leur contribution, de facto, à la rénovation de la gare d'Austerlitz.

8. *Commerces de pieds d'immeuble A7 -A 8, commerces de la cour Muséum, bureaux avec un seul preneur : Pour chacun des bénéficiaires de volumes et/ou surfaces commerciales directement accessibles par les voyageurs de la SNCF et/ou par les franciliens usagers des lignes de la RATP, nous sollicitons exceptionnellement des bénéficiaires privés parties prenantes de cette rénovation la communication de leur modèle économique.*
9. *Contribution au financement direct d'équipements publics par chacun des opérateurs bénéficiaires : Nous sollicitons la communication de ces contributions et de leur affectation.*
10. *Autres équipements publics directs concernant ce projet et supportés par un financement public. Nous sollicitons la communication des programmes de financement public direct de ce projet.*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

Thème 6 : Concertation et communication

Ce thème a recueilli 13 % des observations déposées, mobilisant associations et particuliers sur deux grands volets, à la fois la phase amont (concertation versus communication) et la période de l'enquête publique (communication et publicité).

A. La concertation en phase amont

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Certains participants découvrent le projet, déplorant qu'il n'ait fait l'objet d'aucune concertation amont, d'autres soulignent, au contraire, l'importance de la participation des associations et des Conseils de quartier à la définition des groupes :

- *Obs. de M Pellissier lors de la réunion publique dématérialisée du 8 juillet 2020 : « /.../ Et dernièrement est-ce qu'il y aura... je regrette un peu qu'il n'y ait pas été question de faire, durant l'évolution et la construction du projet, un comité de concertation pour permettre [...]. »*
- *Obs.177, ADA 13, et AParis13, APF-France Handicap, Plateforme des associations parisiennes d'habitants, SOS Paris, membres du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche : « Le bilan des concertations règlementaires et non règlementaires présenté à l'enquête publique rappelle le long travail de participation des associations et des Conseils de quartier à la définition du projet à travers les groupes de travail du Comité permanent de concertation de PRG et leur représentation aux ateliers de conception. Sur un projet aussi important et complexe en enjeux, aussi multiple en contenu et aussi long à réaliser en temps, nous nous réjouissons que cette démarche continue dans le cadre du CPC PRG à travers l'organisations de groupes de travail où les thématiques plus spécifiques et les problématiques soulevées dans le présent mémoire pourront être abordées, documentées, précisées et discutées avec les partenaires du projet tout au long de sa mise en œuvre ».*

Questions :

- 1. Pouvez-vous rappeler les mesures mises en œuvre sur l'ensemble de la ZAC Paris Rive Gauche depuis 1997 ?*
- 2. Pour le projet Paris Austerlitz : Pouvez-vous retracer les mesures mises en œuvre plus spécifiquement sur le projet mis à enquête depuis 2015 ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

B. La période de l'enquête publique

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête

Les principales revendications évoquent une période d'enquête totalement inappropriée, n'offrant pas au public les conditions optimales de communication et d'accessibilité, une autre un périmètre retenu exclusivement parisien :

- *Obs 172, SOS PARIS: « Une enquête publique au début des vacances après un pareil épisode de confinement fragilise la qualité de l'exercice démocratique visé : déni démocratique ? L'association une fois encore conteste le calendrier retenu pour l'enquête publique. Elle avait adressée au Préfet de Paris avec plusieurs associations membres du comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche une demande de report et de délai, en vain. Si seulement il s'agissait d'une situation exceptionnelle or c'est presque systématiquement le cas : une situation que les associations ne peuvent décemment plus accepter. Ce projet majeur, malgré de réels efforts de la commission pour ouvrir l'accès de l'enquête par des plages horaires et des dispositifs divers, ne bénéficiera donc pas des conditions de publicité et d'accessibilité minimales permettant aux citoyens de donner leur avis après une information plus ou moins argumentée. Tant que la forme de ces enquêtes restera aussi fragile et non intégrée à un processus pédagogique suffisant auquel serait associé le monde scolaire, ce dispositif ne sera pas satisfaisant du point de vue démocratique. »*
- *Obs.156, FNE : « Dans son avis n°127 « Enquête publique : modernisation de la gare d'Austerlitz. Construction de l'immeuble A7/A8, Paris 13ème. Avis défavorable de FNE Paris » publié dans les présentes observations, France Nature Environnement (FNE Paris) a indiqué de façon erronée que « malgré la demande en date du 23 juin adressée au Préfet de Paris par le bureau des associations et conseils de quartiers, membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche, l'enquête publique se déroule du 29 juin au 31 juillet ». A la demande et en accord avec le Bureau des associations et Conseils de quartier membres du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche, FNE Paris tient à rectifier cette assertion et à préciser que : ladite demande de report et de prolongation de l'enquête publique a été formulée par des associations membres du comité permanent de concertation de la ZAC Paris Rive Gauche (et non pas par ledit Bureau ni par toutes les associations membres) et que cette demande n'a en outre pas été formulée par les Conseils de quartier membres du CPC PRG, leurs représentants au CPC PRG n'ayant pas pu consulter leur Bureau d'animation. »*
- *Obs.3 sur le registre de la Maison des projets : FNE : « /.../ Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens. Par ailleurs, le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes ou parfois plus lointaines sont impactées et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens. »*
- *Obs.170, collectif La rue est à nous : « /.../ En outre, en tant que collectif citoyen, il nous semble qu'une enquête publique ouverte pendant cette période estivale et sur un délai court ne répond absolument pas aux exigences démocratiques qu'un projet de cet ampleur et affectant directement les habitants nécessitent. »*
- *Obs.118 : « Première remarque : diffuser cette enquête, sur un sujet aussi important, en plein mois de Juillet, est problématique. Les riverains, par exemple, sont particulièrement concernés. Ce choix ne favorisera pas vraiment la concertation. »*
- *Obs.168 : « /.../ Je suis choquée de voir que les autorités (aussi bien la Mairie que le Gouvernement), qui se disent soucieuses de l'environnement et le clament dans tous les médias et dans toutes les instances décisionnaires (Conseil de Paris, Chambre des députés, Sénat entre autres) se dépêchent de faire le contraire de ce dont ils se réclament en tentant de faire passer en plein été ce projet (enquête publique quand la population est en vacances!!!).*
- *Obs.101 : « Enquête publique en plein mois de juillet (on dira que c'est la faute de la Covid, elle a bon dos), publicité strictement réglementaire. Pas d'appels des élus parisiens sur leurs réseaux sociaux cette fois. Pas de tribunes dans la presse. Pas de demande de concertation complémentaire comme pour d'autres projets, ne serait-ce que pour tirer les conséquences de la crise sanitaire qui impacte forcément la conception des projets urbains. Il y a fort à parier que la participation à cette enquête publique sera faible. Dès lors, quelle valeur lui donner alors que le projet de plus de 90.000 m² va transformer le quartier, bouleverser la vie de ses habitants ? Et pourtant , il y aurait à dire ! /... / »*

Questions :

3. *Une période et une durée d'enquête publique inappropriée et ne permettant pas au public de disposer de conditions optimales pour s'informer sur le projet et donner son avis : Que pouvez-vous répondre au reproche formulé par un grand nombre de déposants ?*
4. *Pouvez-vous présenter les mesures mises en œuvre, au-delà de la publicité réglementaire, pour permettre au public d'être informé et de pouvoir déposer son avis ?*

Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage

Réponse(s) attendue(s) après chaque question posée

Procès verbal établi et présenté le 19 août 2020 à la maîtrise d'ouvrage