

Déclaration d'intention – article L.121- 18 du code de l'environnement :

Le projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz et de développement immobilier à ses abords (Paris 13^{ème} arrondissement)

En application de l'article L.121-8 du Code de l'Environnement, SNCF MOBILITES et ELOGIE-SIEMP, agissant en leur qualité de maîtres d'ouvrage de projets dont le montant des dépenses prévisionnelles est supérieur à 5 M€ HT ou bénéficiant de plus de 5 M€ HT de subventions publiques à l'investissement, ont rédigé la présente déclaration d'intention, associés à 3 autres maîtres d'ouvrage (SNC PARIS AUSTERLITZ A7A8, ALTA AUSTERLITZ, INDIGO INFRA France) avec lesquels ils ont convenu d'élaborer une demande de permis de construire dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche pour le projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords intégrant notamment la création de l'ensemble immobilier neuf « A7-A8 ».

L'emprise foncière concernée par le projet représente plus de 6 hectares en incluant l'emprise de la Grande Halle Voyageurs de la gare d'Austerlitz. Cette emprise s'étend au nord-est jusqu'au quai d'Austerlitz, et au sud-ouest jusqu'à une voie nouvelle qui bordera les espaces paysagers de la Cour Saint-Louis et du square Marie Curie agrandi.

Ce périmètre d'aménagement s'inscrit à 90% sur une emprise propriété historique de SNCF MOBILITES et à 10% sur des emprises foncières acquises par la SEMAPA auprès de SNCF RESEAU, la Poste et l'AP-HP dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche.

1/ Les motivations et raisons d'être du projet :

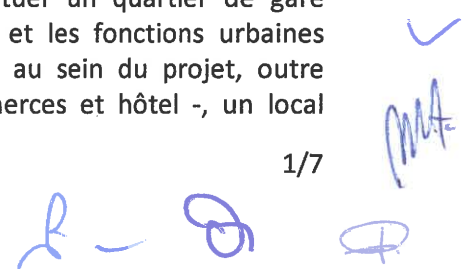
Le projet, objet de la présente déclaration, s'inscrit dans une démarche plus large de recomposition et de reprogrammation du quartier de la gare d'Austerlitz. L'histoire a en effet rendu le site peu fonctionnel et lisible, peu qualitatif, et inadapté aux évolutions prévisibles d'augmentation des flux de voyageurs. Il recèle dans le même temps un potentiel rare, en termes à la fois de situation urbaine (au centre de Paris et en bord de Seine), de patrimoine architectural, et de possibilités de développement.

Le projet comporte donc plusieurs axes d'intervention :

- Au plan fonctionnel, il doit permettre de repenser l'organisation de la gare, à la fois pour une meilleure insertion des flux qui lui sont liés, et pour la préparer à se développer dans la perspective de nouvelles destinations qu'elle desservira par TGV. Le pôle de mobilité sera renforcé par le déploiement de nouveaux services (dépose-minute, taxis, stationnement, vélos, vélib', véligo...), et par l'amélioration de l'intermodalité. Le projet conduira également à rénover et à mettre en valeur la Grande Halle Voyageurs et ses constructions attenantes, dont certaines sont inscrites à l'inventaire des Monuments Historiques.

- Au plan urbain, le projet constitue l'un des éléments de recomposition du quartier, où les emprises constructibles et les espaces libres sont redistribués afin de créer de nouveaux espaces paysagers et de rétablir les axes structurants : l'un le long de la Grande Halle Voyageurs de la gare entre le jardin des Plantes et l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière (cour Muséum), l'autre perpendiculaire à la Seine dans l'axe gare de Lyon/Pont Charles de Gaulle/boulevard Saint-Marcel.

- Enfin, au plan programmatique, le projet doit permettre de constituer un quartier de gare contemporain, mixte, ouvert sur la ville, où les fonctions ferroviaires et les fonctions urbaines redéfinissent ensemble un nouveau lieu d'attractivité. Seront associés au sein du projet, outre les services liés à la gare, des activités économiques - bureaux, commerces et hôtel -, un local



associatif, des logements familiaux (sociaux et intermédiaires), une résidence pour étudiants, ainsi que l'ensemble des services nécessaires au fonctionnement de l'ensemble (stationnement public et privé, stationnement vélos, aire de livraisons, espaces techniques, dépose-minute...).

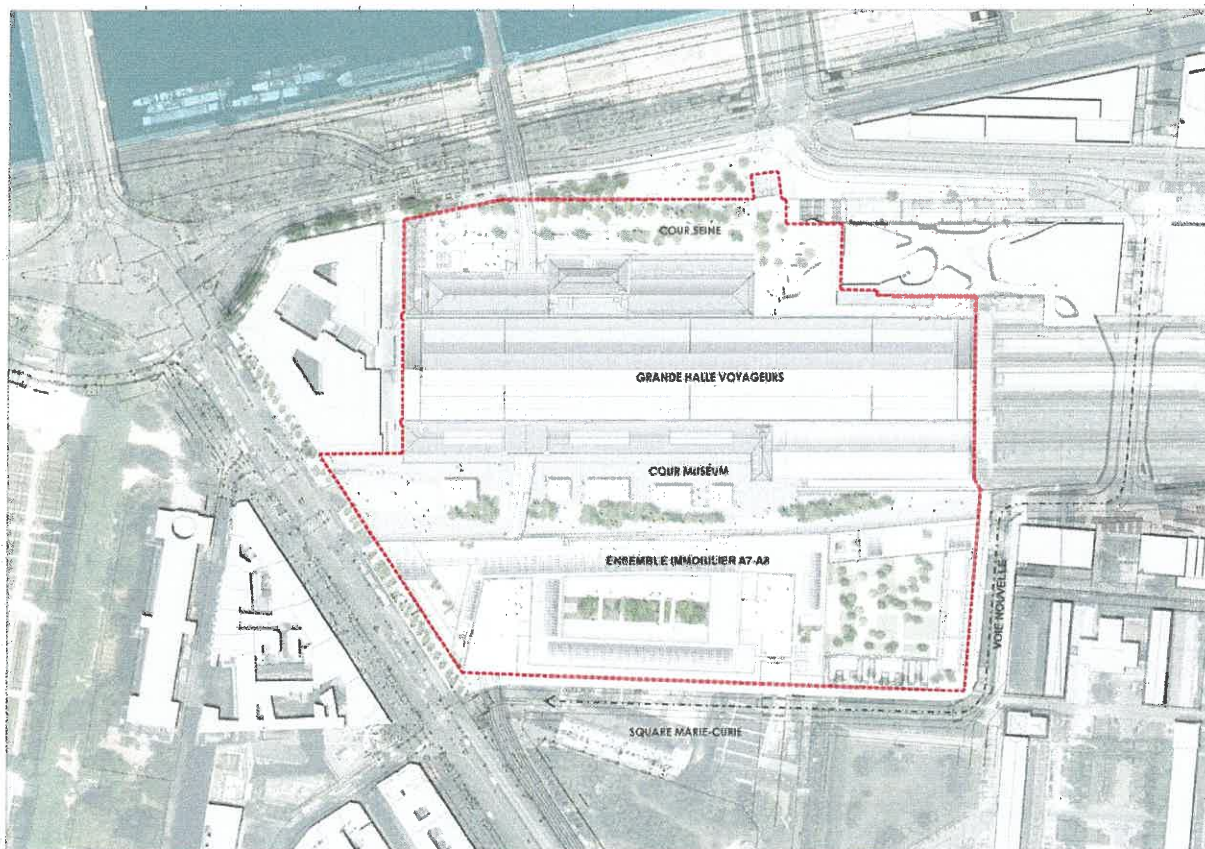
Le projet permettra donc d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier animé en lien avec son environnement immédiat (hôpital, jardin des Plantes...). Il sera accompagné par la réalisation de nouveaux espaces publics : l'extension de l'actuel square Marie Curie et la création d'une voie reliant l'avenue Pierre Mendès-France et le boulevard de l'Hôpital, via un nouveau franchissement des voies ferrées.

Les objectifs programmatiques suivent les orientations de la ZAC Paris Rive Gauche, avec l'objectif de développer un pôle animé associant activités économiques (tertiaires, commerciales, hôtelières), services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, le tout en appréhendant à la fois l'échelle intrinsèque du projet, mais aussi au-delà, l'échelle du quartier et de l'ensemble de ce secteur parisien. Il s'agit aussi de moderniser la gare elle-même, et l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité. L'approche globale a notamment permis de définir un processus de libération d'emprises, de requalification des espaces de desserte, et de réimplantation progressive et optimale des services ferroviaires.

En termes urbains, le projet s'appuie sur le plan directeur d'aménagement établi en juin 2010 suite à la consultation lancée par la SEMAPA et SNCF MOBILITES sur l'ensemble du secteur Gare d'Austerlitz. Ce plan, mis au point par le groupement AREP/AJN/Bérénice/MDP, précise les grandes lignes de composition du quartier, l'implantation des constructions et leur capacité, et les principales caractéristiques des espaces libres.

Sa mise en œuvre se décline en phases successives, dont les deux premières ont d'ores et déjà été enclenchées :

- Réalisation de la cour Seine et d'une nouvelle « marquise » urbaine en tête des quais des voies 1 à 7 ;
- Rénovation de la marquise de l'embarcadère d'Orléans ;
- Dans la Grande Halle Voyageurs, couverture des voies du RER C, démolition du parc de stationnement sous verrière et construction de bureaux accueillant des fonctionnalités ferroviaires en fond de halle.



Plan masse du projet d'aménagement

Le projet objet de la présente déclaration constitue la 3^{ème} phase de mise en œuvre du plan directeur. Celui-ci a donc constitué le socle des consultations et désignations des différents opérateurs, à savoir : ALTAREA COGEDIM (ALTA AUSTERLITZ) pour la réalisation et l'exploitation des commerces, INDIGO INFRA France pour la réalisation et l'exploitation de la dépose-minute et du parc de stationnement public, ELOGIE-SIEMP pour la réalisation et la gestion des logements, et KAUFMAN & BROAD (SNC PARIS AUSTERLITZ A7A8) pour la réalisation de l'ensemble immobilier « A7-A8 » intégrant notamment des bureaux et un hôtel. A ces opérateurs s'ajoutent SNCF MOBILITES au titre des locaux dédiés au fonctionnement de la gare, et la SEMAPA au titre de la restitution d'un local associatif préexistant.

Compte tenu de ses particularités et de son contexte (urbain et technique), de ses spécificités fonctionnelles, de sa mixité programmatique, le projet a été élaboré dans le cadre d'ateliers de conception réunissant l'ensemble des opérateurs, la Ville de Paris, la SEMAPA, l'Architecte des Bâtiments de France, une représentante du comité permanent de la concertation, mis en place en 1997 par la Ville de Paris pour poursuivre et améliorer la politique de concertation engagée à titre réglementaire compte tenu de la longue période de réalisation de cette opération d'aménagement, les urbanistes et les différents concepteurs (architectes, paysagistes, etc.).

Une première phase d'ateliers s'est déroulée en 2015 et s'est conclue par un premier comité de pilotage en octobre 2015, en présence des élus et de la représentante de la concertation permanente, qui a permis de valider l'organisation générale des infrastructures et les principes volumétriques et de répartition du programme.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'S' and a checkmark.

Une phase intermédiaire s'est ensuite ouverte pendant laquelle il a été possible d'optimiser les infrastructures du projet et de vérifier la faisabilité technique du franchissement de l'ouvrage RATP ligne 10.

La phase 2 des ateliers de conception (2018) a permis de stabiliser définitivement la programmation et sa répartition, de déterminer les grands principes de fonctionnement notamment sur le plan urbain et de mettre au point les traitements architecturaux et paysagers envisagés. Cette deuxième phase s'est conclue par un second comité de pilotage en septembre 2018 qui a permis de valider les caractéristiques architecturales du projet et son programme.

Le programme résultant de ces ateliers de conception et complété par celui de la Grande Halle Voyageurs se répartit de la façon suivante :

- Bureaux : 49 500 m² SDP environ et 1 600 m² d'archives en sous-sols ;
- Logements : 11 500 m² SDP environ dont 9 300 m² de logements familiaux intermédiaires et sociaux ainsi que 2 200 m² de résidence type jeunes actifs ou étudiants ;
- Hôtel : 6 350 m² SDP environ ;
- Services tertiaires et avitaillement SNCF MOBILITES : 4 000 m² SDP environ ;
- Commerces : 26 000 m² SDP environ ;
- Un local associatif de 300 m² SDP environ ;
- Un parc de stationnement de 753 places de voitures, dont 193 dédiées aux bureaux.

2/ Plan et programme dont il découle :

Le projet est situé dans la ZAC Paris Rive Gauche, opération d'aménagement urbain conduite par la SEMAPA, créée par délibération 1991 D 648-2° du Conseil de Paris le 27 mai 1991. Le dossier de création de la ZAC a été modifié par délibération 2003 DAUC 28-2° des 24 et 25 février 2003, puis par délibération 2010 DU 82-3° des 15 et 16 novembre 2010. Le dossier de création modifié en 2003 comportait une étude d'impact, qui a été mise à jour lors de la modification du dossier de création intervenue en 2010. Le présent projet relève ainsi du dossier de création de la ZAC approuvé en 2010 et du dossier de réalisation, approuvé par délibération 2012 DU 50-2° du Conseil de Paris des 19 et 20 juin 2012, et dont le programme global porte sur :

- Logements : 585 000 m² dont 6 000 logements familiaux et 1 500 logements étudiants et jeunes travailleurs,
- Bureaux : 745 000 m² ;
- Activités / Commerces : 405 000 m² ;
- Equipements publics : 720 000 m² dont BNF (250 000 m²), Université (210 000 m²), installations ferroviaires (150 000 m²), activités hospitalières (55 000 m²), et équipements de quartier (55 000 m²) ;
- Espaces verts : 108 000 m².

Par ailleurs, la ZAC Paris Rive Gauche est soumise aux dispositions du PLU de Paris, approuvé par délibération des 4, 5, 6 et 7 juillet 2016, et notamment aux Orientations d'Aménagement et de Programmation figurant au Plan Local d'Urbanisme de Paris, qui cadrent l'intégration urbaine et paysagère des projets.

3/ Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet :

Territoire de la commune de Paris, plus particulièrement 13^{ème} et 5^{ème} arrondissements.

4/ Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement :

Les principaux enjeux environnementaux identifiés sur le site concernent :

- le milieu physique : le site est localisé dans la zone bleue claire du PPRI de Paris et dans une zone de risques relatifs aux mouvements de terrain. Mauvaise qualité des sols en place (remblais et pollutions ponctuelles) ;
- le milieu humain : le site fait partie d'un centre urbain avec une densité de population importante sur le secteur caractérisée par les habitants du quartier et les populations spécifiques à l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière nécessitant une attention particulière pendant les travaux notamment. Présence d'activités ferroviaires sur une grande partie du site, mais également d'activités hospitalières et de flux touristiques liés au Jardin des Plantes et au Muséum d'Histoire Naturelle. ;
- le milieu naturel : le site s'insère dans une zone fortement urbanisée à proximité de la Seine mais également de jardins (square Marie Curie, jardin de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière, jardin des Plantes) intégrant une biodiversité locale ;
- le patrimoine : la présence de monuments historiques à proximité avec la Grande Halle Voyageurs de la gare d'Austerlitz, le bâtiment des grandes divisions de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière et le Muséum d'Histoire Naturelle ;
- les réseaux d'énergie : la présence d'une canalisation de gaz au nord du site et d'un maillage local par les principaux concessionnaires (Eau, CPCU, Climespace...) ;
- les infrastructures de transports : la présence du viaduc de la ligne 5 du métro et du tunnel de la ligne 10 du métro, de la gare d'Austerlitz (gare de surface et gare souterraine du RER C) et du faisceau ferré associé ;
- l'accessibilité : le site s'insère dans un réseau routier et de transports en commun dense. Les principaux points d'attention sont la desserte routière locale et le trafic conséquent associé, l'accessibilité de la gare et l'amélioration des interconnexions entre le réseau métropolitain et le réseau ferré.;
- l'intégration dans l'environnement : la prise en compte du square Marie Curie et des bâtiments historiques à proximité ainsi que du viaduc de la ligne 5 du métro dans le périmètre du projet.

Au travers des différents aménagements prévus par le projet, celui-ci contribuera notamment à :

- Requalifier le tissu urbain actuel par la création d'un espace public piétonnier (la cour Muséum) et par l'intégration d'une programmation mixte, créant notamment de l'activité (tertiaire, hôtelière et commerciale) et des emplois, au bénéfice des usagers du site mais également des habitants du quartier ;
- Offrir aux usagers et riverains du site des espaces végétalisés (cour Muséum et jardin intérieur de l'îlot « A7-A8a »), ainsi que des cheminements en gare plus lisibles pour améliorer l'accessibilité aux services ferroviaires et au réseau de transports en commun ;
- Développer un ensemble immobilier et des aménagements urbains en cohérence avec les bâtiments environnants ;
- Mettre en valeur les espaces verts existants avec l'extension du square Marie Curie et le renforcement du lien avec le jardin de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière ;
- Préserver la biodiversité présente sur site et prendre en compte les problématiques liées aux îlots de chaleur avec l'intégration d'espaces végétalisés dans la cour Muséum, à l'intérieur du futur ensemble immobilier « A7-A8 » et sur ses toitures par le développement notamment d'un projet d'agriculture urbaine au-dessus des bureaux ;
- Maîtriser les consommations et limiter les émissions de gaz à effet de serre par le développement de bâtiments performants sur le plan énergétique intégrant une production d'énergie renouvelable locale ;

- Mettre en œuvre des matériaux de construction biosourcés dont une partie de planchers bois participant à la réduction de leur empreinte « carbone » ;
- Produire de l'énergie renouvelable par la mise en place de panneaux solaires (thermiques et photovoltaïques) sur les bureaux, l'hôtel et les logements mais également récupérer de l'énergie sur certains équipements techniques ;

Par ailleurs, un chantier propre et à faibles nuisances sera mis en place pour répondre aux enjeux liés au contexte urbain du projet et pour en limiter les nuisances sur l'environnement mais également pour les riverains (y compris hospitaliers). Ces dernières feront l'objet d'une prise en charge particulière (bruit, poussières, pollution visuelle...). Les économies d'énergie et d'eau sur le chantier, la gestion des déchets (tri, stockage, évacuation et élimination) ou encore les différents circuits de circulations feront également l'objet d'une attention spécifique.

5/ Modalités de concertation envisagées :

La ZAC Paris Rive Gauche a été soumise à concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme lors de sa création et à chacune des modifications apportées au dossier de création. Les bilans de la concertation ont ainsi été approuvés par délibérations du Conseil de Paris à chacune de ces étapes.

Par ailleurs, un comité permanent de la concertation a été mis en place en 1997 en s'appuyant sur la charte de la concertation élaborée en 1996 par le Ministère de l'Environnement. Il se décline notamment sous la forme de Groupes de Travail réunissant, sous l'égide d'un garant, les services de la Ville, l'aménageur, des représentants associatifs (une vingtaine d'associations locales et nationales), des représentants des habitants via les Conseils de Quartier concernés (ceux incluant une partie de la ZAC ou riverains de la ZAC), des personnes qualifiées, et tout tiers partie prenante d'un sujet qui y est abordé. En ce qui concerne le secteur Austerlitz Gare, les membres de la concertation ont été associés à la rédaction du cahier des charges de l'étude de définition, en amont de la désignation de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine du secteur, puis à l'analyse des propositions remises, et tout au long de la mise au point du schéma directeur puis du projet immobilier. Ce sont ainsi 22 Groupes de Travail qui se sont tenus depuis mars 2005 pour échanger sur les éléments de la consultation, le schéma d'aménagement proposé par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine retenue, sur ses évolutions et sur les projets qui en découlent.

Il est envisagé la tenue d'un Groupe de Travail supplémentaire préalablement au dépôt du permis de construire, et d'en assurer ensuite la tenue régulière en fonction de l'avancement du chantier.

Enfin, depuis 2015, le projet objet de la présente déclaration d'intention a fait l'objet d'ateliers de conception et de comités de pilotage associant notamment la Ville de Paris, la SEMAPA, l'Architecte des Bâtiments de France, une représentante du comité permanent de la concertation (choisie par les associations et conseils de quartier qui en sont membres) et les opérateurs désignés.

Compte tenu de la concertation déjà réalisée sur ce projet, il est proposé, si le représentant de l'Etat estime que l'organisation d'une concertation préalable conforme aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement est opportune, qu'elle consiste en la mise en ligne sur internet d'un dossier présentant le projet et les éléments d'information prévus par l'article R.120-20 du code de l'environnement, et d'un registre dématérialisé permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations pendant une durée de 15 jours.

6/ Publicité de la déclaration d'intention

Conformément aux articles L. 121-8 et R.121- 25 du code d'environnement, la déclaration d'intention est publiée sur :

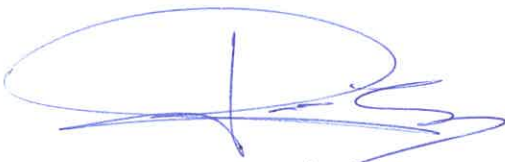
- le site internet de SNCF Gares&Connexions : www.gares-sncf.com
- le site internet d'ELOGIE-SIEMP : <http://elogie-siemp.paris>
- le site internet d'ALTAREA-COGEDIM : <http://www.altareacogedim.com>
- le site internet de KAUFMAN & BROAD : www.kaufmanbroad.fr
- le site internet d'INDIGO INFRA France : <https://www.group-indigo.com/fr/le-groupe/>
- le site internet de la Ville de Paris : www.paris.fr ; rubrique urbanisme et équipements publics / projets d'aménagement urbains / Concertations et enquêtes publiques
- le site internet de la Semapa : www.semapa.fr
- le site internet de la préfecture de Paris : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications>

La présente déclaration d'intention est également affichée à l'Hôtel de Ville de Paris ainsi que dans les mairies des 5^{ème} et 13^{ème} arrondissements.

7/ Exercice du droit d'initiative

Le droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L.121-19 et R.121-26 et suivants du code de l'environnement.

Paris, le 15 octobre 2018



SNCF MOBILITES (branche Gares&Connexions)
M. Philippe DELAVEAU
Directeur de Projet Austerlitz

ELOGIE-SIEMP
Mme Valérie DE BREM
Directrice Générale



SNC PARIS AUSTERLITZ A7A8
M. David LAURENT
Directeur Général
Immobilier d'Entreprise

ALTA AUSTERLITZ
M. Ludovic CASTILLO
Gérant



INDIGO INFRA France
M. Philippe MARTENA
Directeur Régional PARIS

