

PAVILLON DE L'ARSENAL

21, BD MORLAND 75004 PARIS FRANCE / M°SULLY-MORLAND / 01 42 76 33 97
CENTRE D'INFORMATION, DE DOCUMENTATION ET D'EXPOSITION
D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE DE PARIS WWW.PAVILLON-ARSENAL.COM

ÉTUDE DE DÉFINITION

AREP JEAN-MARIE DUTHILLEUL / AJN, JEAN NOUVEL // MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE // BERENICE POUR LE COMMERCE ET LA VILLE

POUR L'AMENAGEMENT

ATELIERS 234 // AGENCE BERTRAND PAULET, PAYSAGISTES // SITES ET COMMERCES

DU PÔLE D'ÉCHANGE

BERNARD TSCHUMI, URBANISTES ARCHITECTES // VOGT // SODES

MULTIMODAL ET DU

CLAUS EN KAAN ARCHITECTEN, JEAN-PIERRE PRANLAS DESCOURS, ARCHITECTE // ARVP // BET : VECTRIS // CERCIA

QUARTIER AUSTERLITZ

ETUDE DE DÉFINITION LANCÉE PAR LA SNCF, DIRECTION DES GARES ET DE L'ESCALE ET LA SEMAPA



EXPOSITION A PARTIR DU 24 OCTOBRE 2007

entrée gratuite du mardi au samedi de 10h30 à 18h30 et le dimanche de 11h à 19h



SOMMAIRE

AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ET DU QUARTIER AUSTERLITZ

Présentation 3

ÉQUIPES INVITÉES

AREP JEAN-MARIE DUTHILLEUL / AJN, JEAN NOUVEL 6

ATELIERS 234 8

BERNARD TSCHUMI, URBANISTES ARCHITECTES 9

**CLAUS EN KAAAN ARCHITECTEN, JEAN-PIERRE PRANLAS-
DESCOURS, ARCHITECTE 10**



AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ET DU QUARTIER AUSTERLITZ

ÉTUDE DE DÉFINITION LANCÉE PAR LA SNCF, DIRECTION DES GARES ET DE L'ESCALE ET LA SEMAPA

SITE

Le périmètre d'étude forme un triangle de 12 ha couvrant la gare d'Austerlitz, de la place Valhubert jusqu'à l'avenue Pierre Mendès France, et de la perspective Salpêtrière au jardin Marie Curie et de celui-ci à la place Valhubert le long du boulevard de l'Hôpital.

Ce périmètre est situé au cœur d'un site historique comprenant notamment la halle d'Austerlitz, bâtiment inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques et qui longe l'hôpital de la Salpêtrière dont la chapelle a été construite par Louis Le Vau (architecte des Invalides) et la cour Saint Louis.

L'AMÉNAGEMENT DU SITE

Un nouveau parvis, côté Seine, sera étudié en tenant compte des remarques émises par le Comité d'Orientation. Un parvis piétonnier au Sud Ouest dégagera la façade latérale de la halle réhabilitée et un nouvel îlot urbain sera construit entre la Gare et le jardin Marie Curie. Des commerces à rez-de-chaussée, un jardin intérieur, des équipements récréatifs et touristiques y seront programmés, ainsi que des bureaux, en liaison avec le Pôle Médicen.

Cet îlot urbain se composera en équerre avec la grande façade des divisions de l'hôpital de la Salpêtrière. A l'intérieur de la figure en triangle ainsi formée, la cour Saint Louis et le jardin Marie Curie réunis, offriront une perspective à la hauteur du bâtiment de Le Vau, architecte de la Chapelle qui porte son nom, mais aussi des Invalides. L'hôpital, en se déployant sur le boulevard de l'Hôpital, recouvrira les espaces publics à sa dimension.

LA SURFACE AU SOL / S.H.O.N

Le programme global de construction concerne environ 90.000 m² construction d'un ensemble de bureaux.

LES ENJEUX

Après les quartiers Austerlitz nord et Austerlitz sud, le quartier Austerlitz-gare est le troisième quartier étudié par la SEMAPA

et la Ville de Paris, du secteur compris entre le boulevard Vincent Auriol et la place Valhubert, la Seine et l'hôpital de la Salpêtrière.

La gare d'Austerlitz, construite en 1860, va entamer sa «mue». La SEMAPA et la SNCF se sont associées pour que sa rénovation serve aussi à l'amélioration de la qualité de vie du quartier.

Pour devenir gare TGV et doubler son trafic d'ici 2020 en passant à 40 millions de voyageurs par an, et ceci sans changer de superficie, la gare doit se réorganiser en pôle d'échange multirôle, c'est-à-dire améliorer les conditions de desserte et d'accès pour les voyageurs des trains, du métro ou du RER C.

PROGRAMME

Immeubles multifonctionnels, service aux voyageurs :	11.850 m ²
Services aux voyageurs :	7.506 m ²
Locaux RATP :	1.000 m ²
Commerces :	5.500 m ²
Restauration :	3.500 m ²
Centre d'affaire :	5.000 m ²
Théâtre :	1.500 m ²
Attente voyageurs :	5.000 m ²
Parking et dépose minute :	1140 places (à terme)
Poste :	380 m ²
Bureaux et activités :	40.000 m ²
	(dont 10.000 m ² pour les bureaux SNCF)
Réparation vélos :	450 m ²
Surface du jardin Marie Curie avec extension :	7.000 m ²

- Programme optionnel

(à préciser en fonction des études de faisabilité) :

Hôtel et SPA 200 chambres :	13.000 m ²
Jardin intérieur :	environ 3.000 m ²

- Programme AP-HP :

Centre de loisirs et crèche :	950 m ²
Logements :	9.000 m ²



AMÉNAGEMENT DU SITE / LES CONTRAINTES DE PHASAGE

L'aménagement du site se fera sans interrompre le trafic ferroviaire. Le premier immeuble construit accueillera les activités SNCF que l'on trouve actuellement dans la gare pour libérer les terrains avant d'entamer la seconde phase.

TYPE DE CONCOURS

Etude de définition simultanée : cette procédure prévoit de faire travailler les équipes concurrentes en deux phases. Une première phase dite ouverte en ateliers où s'élaborent les diagnostics, les analyses et les programmes et une seconde phase dite fermée où chaque équipe remet un projet sur la base d'un programme remanié par la co-maîtrise d'ouvrage.

CALENDRIER

Démarrage des études :	15 septembre 2005
Première présentation devant le Comité d'Orientation :	27 mars 2006
Présentation des études finales devant le Comité d'Orientation :	17 novembre 2006
Validation des options urbaines par le Comité d'Orientation :	27 avril 2007
Désignation du lauréat AREP-Nouvel par la CAO SEMAPA-SNCF :	6 juin 2007
Démarrage des études, mise au point du plan directeur :	décembre 2007
Réalisation des fiches de lot pour lancer les réalisations :	mai 2009
Début des travaux :	2011 / 2012

COMPOSITION DU COMITÉ D'ORIENTATION

Comité d'Orientation co-présidé par

- M. Jean-Pierre CAFFET, Adjoint au Maire de Paris chargé de l'Urbanisme et de l'Architecture
- M. Jacques COUVERT, Directeur Général Délégué Patrimoine-Recherche-Ingénieries – SNCF.

Il comprenait :

Co-maîtrise d'ouvrage :

SEMAPA :

- Monsieur Serge BLISKO, Maire du 13e , Président de la SEMAPA
- Monsieur Michel DRESCH, Directeur Général de la SEMAPA

SNCF :

- Monsieur Pascal LUPO, Directeur des Gares et de l'Escalier – SNCF
- Monsieur Roland LEGRAND, Directeur du Développement et du Patrimoine à la Direction des Gares et de l'Escalier

Ville de Paris :

- Madame Lyne COHEN-SOLAL, Adjointe au Maire de Paris chargée du Commerce, de l'Artisanat, des Professions Indépendantes et des Métiers d'Art
- Monsieur Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris chargé des Transports, de la Circulation, du Stationnement et de la Voirie
- Monsieur Yves CONTASSOT, Adjoint au Maire de Paris chargé de l'Environnement, de la Propreté, des Espaces Verts et du Traitement des Déchets
- Monsieur Didier BAILLY, Chargé de mission auprès du Maire de Paris en charge de l'Urbanisme et de l'Aménagement
- Madame Catherine BARBÉ, Directrice de l'Urbanisme de la Ville de Paris
- Monsieur Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie de la Ville de Paris
- Madame Nicole POIX, Directrice des Parcs, Jardins et Espaces Verts de la Ville de Paris
- Monsieur Patrice VERMEULEN, Directeur du Développement Economique et de l'Emploi de la Ville de Paris

SNCF :

- Monsieur Jean BRULARD, Adjoint au Directeur de l'Immobilier et de l'Organisation



SDA - Bâtiments de France :

- Monsieur Jean-Marc BLANCHECOTTE, Chef du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris

AP-HP :

- Monsieur Gérard LEMONNIER, Directeur du Patrimoine et de la Logistique

STIF :

- Monsieur Laurent FOURTUNE, Directeur des Investissements

RATP :

- Monsieur Lorenzo SANCHO de COULHAC, Directeur de l'agence de développement et de l'action territoriale de Paris

Experts :

- Madame Dominique ALBA, architecte, Directrice Générale du Pavillon de l'Arsenal
- Monsieur Bernard REICHEN, architecte-urbaniste
- Monsieur Bruno TARDIF, ingénieur urbaniste, Directeur Opérationnel de PARVIS - Groupe SNCF

Comité de concertation :

- Madame Odile STASSINET, association SOS Paris 13e
- Monsieur Fabrice PIAULT, association TAM-TAM
- Monsieur Emmanuel LEGUY, comité de quartier n°4

CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF – Direction des Gares et de l'Escale
SEMAPA – Société d'Economie Mixte d'aménagement de Paris

L'aménagement du quartier Austerlitz et celui du pôle multimodal étant fortement imbriqués, la SEMAPA, en accord avec la Ville de Paris et la SNCF, ont considéré qu'il était de leur intérêt de regrouper leur commande d'étude de définition et d'en confier l'exécution à des prestataires communs.

ÉQUIPES INVITÉES

Architectes : AREP JEAN-MARIE DUTHILLEUL / AJN, JEAN NOUVEL

Paysagiste : MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE

Programmation commerciale : BERENICE POUR LE COMMERCE ET LA VILLE

Architectes : ATELIERS 234

Paysagiste : AGENCE BERTRAND PAULET, PAYSAGISTES

Programmation commerciale : SITES ET COMMERCES

Architectes : BERNARD TSCHUMI, URBANISTES ARCHITECTES

Paysagiste : VOGT

Programmation commerciale : SODES

Architectes : CLAUS EN KAAAN ARCHITECTEN, JEAN-PIERRE PRANLAS-DESCOURS, ARCHITECTE

Paysagiste : ARVP

BET : VECTRIS

Programmation commerciale : CERCIA

(Équipe classée 2e)

ÉQUIPE LAURÉATE

AREP JEAN-MARIE DUTHILLEUL / AJN, JEAN NOUVEL // MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE // BERENICE POUR LE COMMERCE ET LA VILLE

SEMAPA

AREP JEAN-MARIE DUTHILLEUL AJN, JEAN NOUVEL, ARCHITECTES URBANISTES

MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE

**Programmation commerciale :
BERENICE POUR LE COMMERCE ET LA VILLE**

Équipe lauréate



Plan Masse

« Un site exceptionnel

L'aménagement du lieu se fonde sur la spécificité du site et son essence parisienne particulière avec l'articulation entre une ville haute neuve créée au-dessus du plateau ferroviaire et une ville basse historique en relation avec le centre de Paris.

A cet emplacement exceptionnel doit répondre un projet exceptionnel, un lieu de résolution des apparents paradoxes de ce territoire. Un lieu d'articulation entre la ville neuve et la ville historique, entre les grandes entités de la gare, de l'hôpital, du Jardin des Plantes et le tissu conjonctif de la ville, entre le mouvement et le non mouvement, entre le contemporain et les marques de l'histoire.

Le futur aménagement se doit de présenter un projet dont la lecture première peut se faire à grande échelle au regard du vaste site à investir. Mais cette composition doit aussi pouvoir s'enrichir d'espaces dont les échelles accueillent avec simplicité la complexité et la multiplicité des usages actuels ou à venir (voyages grandes lignes et migrations de la vie quotidienne, rencontres, réunions et congrès, commerces, restauration et cafés, activités de quartier) grâce à une desserte de transports en commun importante : RER C, lignes 5 et 10 du métro, mobilités, bus, TER, trains grandes lignes et trains à grande vitesse dans un futur proche.

Le pôle d'échanges

Ce constat conduit à organiser les espaces piétons de la gare suivant un plan en croix qui s'appuie sur une grande halle réinvestie et un quai transversal réinventé.

A cette fin, la grande halle est complètement libérée de toutes les constructions existantes et les façades intérieures sont restaurées. Le métro aérien se dévoile alors. Il est mis en valeur et protégé par deux façades en verre pare-feu.

Au centre de la grande halle, entre le métro aérien et les quais, un espace majeur apparaît, tous les transports du site vont y converger : la grande halle devient le niveau de référence de transit des voyageurs.

La couverture des quais, quand elle n'est pas constituée d'une dalle lourde portant immeubles ou espaces publics, est réalisée par le prolongement des couvertures latérales vitrées du quai transversal, assurant ainsi une continuité spatiale et formelle du cheminement des voyageurs. Enfin, un jeu de rampes, de ponts et de passerelles relie cette « ville haute » aux quais de la Seine, au pont Charles-de-Gaulle et à la cour de la gare.

Au sud, un îlot parisien hors du commun

Afin de mettre à jour certains bâtiments historiques de Paris comme l'hôpital de la Salpêtrière, un aménagement pourrait un jour être envisagé de part et d'autre de la grille de l'hôpital, pour créer une vaste esplanade, ouverte et ordonnancée qui constituerait à la fois un espace de représentation et un lieu de vie quotidien. Sans préjuger de ce qui adviendra sur cette esplanade, ce projet propose de mettre en place dans le bâti les fondements d'une composition durable, ordonnée, respectueuse de la trame de la Salpêtrière, de sa grande échelle horizontale comme de son gabarit mesuré.

Une nouvelle façade prend place, du pavillon nord de la façade de l'hôpital au boulevard, composant une grande équerre de 220 m de côté environ. Les bâtiments sont limités à R+4, les terrasses ponctuées de quelques kiosques, comme un écho à l'épannelage et à la silhouette de la façade historique. La façade ainsi créée, parallèle à celle de la grande halle actuelle, se situe exactement à l'emplacement du long pan sud de la première gare d'Austerlitz.

Cette composition qui intègre en porche le passage du métro aérien annonce dès l'esplanade de la Salpêtrière la nouvelle gare d'Austerlitz à la fois espace contemporain d'échanges et de services, et espace d'urbanité qui prolonge l'histoire du quartier.

Figures paysagère

En venant du nord vers le sud, le site de la gare d'Austerlitz transformé s'organise autour de quatre figures paysagères singulières : la cour de l'embarcadère d'Orléans, la coulée verte au sud des voies, le jardin des profondeurs et enfin l'esplanade de la Salpêtrière.

Au sud des voies, la coulée verte, un imposant continuum végétal longe et surplombe les voies sur leur côté sud. Cette structure à l'image naturaliste correspond à la ville haute. Le cour d'Austerlitz au sud de la halle restaurée, en contrebas, est un espace minéral qui ne prolonge pas la coulée verte. Il existe au contraire un contraste entre ces deux entités et une lisibilité évidente des deux strates haute et basse.

Le jardin des profondeurs a une taille qui évoque celui de la grande bibliothèque. Sa topographie est organisée en grands gradins, suivant les étages du bâtiment, exposés face au sud.



Un territoire plurifonctionnel

En ce lieu d'exception, un programme particulier doit trouver sa place. En complément des bureaux, cet aménagement offre un ensemble hôtelier type « hôtel resort » complété d'espaces de commerces et de restaurants, piscines et centres de remise en forme, et d'un espace de congrès et centre d'affaires qui se prolonge jusqu'aux espaces majeurs de la grande halle. Cet îlot accueille enfin un théâtre, ainsi que les services de la gare aux niveaux 0 et -1 le long du quai transversal. Tous ces lieux jouissent du contact avec le jardin intérieur et bénéficient d'une adresse claire et prestigieuse : côté sud, sur l'esplanade (ou la rue) de la Salpêtrière, côté ouest sur le boulevard de l'Hôpital, côté nord, sur ce que nous proposons de nommer « le cour d'Austerlitz ». Ce cour d'Austerlitz est un espace tout en profondeur qui prend naturellement place entre la façade sud restaurée de la halle et le nouvel îlot, qui prolonge la promenade haute (la « coulée verte ») vers l'ouest jusqu'au boulevard de l'Hôpital et au Jardin des Plantes.

Tout autour de l'îlot, les rez-de-chaussée s'animent de restaurants qui ouvrent leurs terrasses, au sud, sur l'esplanade de la Salpêtrière, équipements de quartier (poste, crèche...), commerces, notamment le long du boulevard de l'Hôpital et du cour d'Austerlitz. Ces commerces qui peuvent fonctionner aussi bien avec la gare qu'avec le quartier, prolongent le dispositif amorcé dans la grande halle, notamment sur son côté sud le long du cour d'Austerlitz.

Le projet propose la création d'un lieu unique dans Paris, élément à part entière du nouveau quartier en devenir, transition entre la ville haute neuve et la ville basse historique. Ce lieu répond à la vocation transport du site et organise les différents éléments d'un programme riche et complexe (bureaux, hôtels, commerces, centre d'affaires, théâtre, logements). Et ce à travers la création et la mise en valeur de nouveaux espaces publics ouverts sur la ville, le cour de Seine, la gare d'Austerlitz, le jardin Marie-Curie, et d'espaces originaux et uniques comme la grande halle d'Austerlitz ou le jardin intérieur qui assurent l'articulation et l'identité d'un programme riche et complexe. »

ATELIERS 234, ARCHITECTES

AGENCE BERTRAND PAULET, PAYSAGISTES

Programmation commerciale : SITES ET COMMERCES

« Développer une réflexion sur le quartier Austerlitz Gare, c'est engager en simultané tous les débats actuels de l'urbanisme parisien.

Dans un univers urbain fortement densifié depuis sa construction, encaissé entre le sol originel de la berge de Seine, la dalle de Paris Rive Gauche, et le coteau de la ville sédimentaire, la halle d'Austerlitz verrouille aujourd'hui les flux.

L'action déterminante de rehaussement de 8,50 m de la toiture de la halle, à l'instar du mouvement engagé avenue de France, débloque tous les verrous urbains :

Face à face, grâce au rehaussement du tympan est, la gare et l'avenue de France retrouvent un sens. Le lien avec la ville historique est établi.

De la promenade verte au flanc sud de la halle, les sols se relient. L'espace public s'échancre vers le boulevard de l'Hôpital.

La silhouette de la halle s'affirme sur le fleuve. Face à la gare de Lyon, un nouvel accès latéral articule pont Charles-de-Gaulle et avenue de France. Un nouveau buffet plonge sur la Seine et les berges. Les voyageurs découvrent l'identité de Paris : la tête des quais s'ouvre sur l'embarcadère face à la Seine.

L'ouverture de la halle en tête du pont crée une traversée nord-sud entre la Seine et le quartier historique. La nouvelle traversée trace avec le boulevard Saint-Marcel et le boulevard de l'Hôpital un espace triangulaire ouvert au quartier, sous influence de la géométrie et de la stature de la halle.

La stature de la halle est rétablie. L'effet de levier enclenche la « remise à niveau » du quartier.

Une valeur patrimoniale renouée est attachée à l'édifice. L'architecture industrielle est investie pour servir un grand équipement multifonctionnel et faire profiter à un public élargi de ses qualités architecturales.

La dimension de la couverture de la halle autorise le plus grand support parisien d'électricité solaire.

L'intermodalité est organisée sous la lumière naturelle et « sert » une adresse remarquable.

Augmenter la surface tertiaire sans confisquer davantage le sol de la ville est devenu l'enjeu de l'Est parisien. La « dilatation » spatiale de la halle dessine une alternative à cette fatalité et permet de décider en toute conscience de la densité. Six unités transversales de bureaux (potentiel de 34 000 m²) flottent dans la halle, révèlent la mesure du vide, en qualifient l'intensité.



Plan Masse

La densité urbaine alentour est alors choisie. La ville familière, celle du logement, qui vit aussi samedi, dimanche, et fêtes, reprend ses droits.

Une variation dans les échelles et les typologies modèle un quartier nouveau pouvant accueillir 250 logements.

La trame verte se diffuse. Vecteurs de perméabilité visuelle vers la halle, des lanières végétales découpent en profondeur un îlot composé d'un hôtel et de petites unités de bureaux et logements. Le jardin Marie-Curie agrandi devient dièdre de gazon. Élément de mise en scène à l'entrée de la Salpêtrière, il fédère les différentes natures de bâti qui l'entourent.

La transversalité recherchée pour Paris Rive Gauche prend ainsi corps dans et hors de la halle qui devient le centre d'un dispositif urbain traversé, nourri, étoffé de la diversité des fonctions.

Le quartier Austerlitz Gare concentre sur un territoire restreint les thèmes de l'extension de la ville centre, la reconquête des berges de Seine, la hauteur, le rapport vide - densité, les déplacements, la mixité, la réutilisation du patrimoine, la confiscation de la ville par le tertiaire, et la question fondamentale du logement.

Penser le futur du quartier, c'est donc interroger la question de l'identité urbaine. »

ATELIERS 234



BERNARD TSCHUMI, URBANISTES ARCHITECTES

VOGT, PAYSAGISTE

Programmation commerciale : SODES



Plan Masse

« VILLE ET VECTEUR

TROIS CONCEPTS STRUCTURENT LE PROJET :

Gare et place à la fois

Nous avons voulu offrir un lieu d'un type nouveau, qui soit gare et place à la fois : une continuité entre extérieur et intérieur, allant du quai de la Seine aux jardins Curie/Salpêtrière, un « parquet d'activités » - transports, commerces et culture - souligné par un béton ciré et marqueté de marbre, beau comme un parquet, qui se glisse aussi sous la halle.

Sur le côté sud de la halle, une grande galerie de verre - la galerie d'échange - sur trois niveaux, remplace l'ajout actuel et révèle la halle dans son envergure originelle.

Le grand vecteur : un gratte-ciel horizontal entre cour et jardin
L'instrument que nous proposons est simple et possède la force de l'évidence : un grand immeuble vecteur relie le boulevard de l'Hôpital au pont Charles-de-Gaulle en traversant la halle de la gare d'Austerlitz. Partant perpendiculairement au boulevard, ce grand vecteur devient le dénominateur commun de toutes les activités du quartier.

Le grand vecteur permet de rassembler une combinaison d'usages potentiels : bureaux, hôtels, cliniques, centres culturels, cinémas, salles de gymnastique, restaurants. Côté Seine, il marque la nouvelle entrée nord de la gare.

DEUX GRANDS JARDINS

Nous avons imaginé que le projet se situerait au croisement de deux promenades plantées, chacune aboutissant à deux grands jardins : des vecteurs verts célébrant l'art de vivre. L'un est orienté est-ouest, longeant les voies de chemin de fer, il va depuis la Grande Bibliothèque jusqu'au Jardin des Plantes. Il passe le long de la halle, à l'intérieur de la galerie d'échange. L'autre est orienté nord-sud, il va de la gare de Lyon jusqu'aux jardins Curie et Salpêtrière.

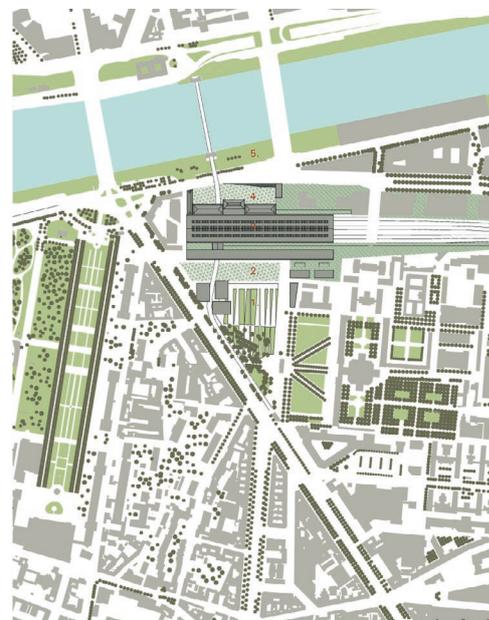
Le concept du grand vecteur nous permet de résoudre une équation complexe. En un seul mouvement, il nous permet de définir un grand jardin et une place urbaine, une galerie piétonne couverte entre le quartier et la Seine ainsi que l'éventuelle voie de contournement des bus et taxis et de localiser de manière optimale commerces, bureaux et un hôtel, tout en répondant aux questions fonctionnelles posées par une gare contemporaine. »



CLAUS EN KAAAN ARCHITECTEN, JEAN-PIERRE PRANLAS-DESCOURS, ARCHITECTE

**ARVP, PAYSAGISTE
BET : VECTRIS**

Programmation commerciale : CERCIA



Plan Masse

« LE PROJET URBAIN

Le site de la gare d'Austerlitz constitue aujourd'hui une coupure majeure entre le sud du quartier Saint Marcel, l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière et la Seine.

La domanialité des grands équipements publics est une des raisons de cette situation mais l'aménagement progressif de la gare depuis sa création a refermé le site dans sa partie sud.

Le projet propose de construire de nouveaux liens urbains du sud au nord du site à travers différentes séquences urbaines aux usages et statuts divers : le square Marie-Curie, le nouveau parvis, la grande halle, la cour des départs, les berges de la Seine.

Une grande fluidité des déplacements piétons est proposée à travers ce projet constituant une vraie alternative au contournement de la gare par le boulevard de l'Hôpital, et la place Valhubert.

Cette succession de grands espaces publics s'appuie sur deux structures architecturales majeures : le bâtiment classique de la Pitié-Salpêtrière avec sa coupole et la grande halle de la gare. Nous créons ainsi un nouveau parvis pour cette gare parisienne, totalement ouvert vers la ville, en ne refermant pas la perception vers la gare (comme c'est le cas aujourd'hui par un bâtiment de logements en plein milieu du site).

Face à ce parvis qui s'étend dans la profondeur du 13^e arrondissement, nous proposons de mettre en œuvre une nouvelle façade sud pour la gare par un grand bâtiment, à l'échelle de ces nouveaux espaces publics, organisant de larges transparences vers l'édifice majeur du site, la grande halle.

LA HALLE, FONDEMENT DU PROJET ARCHITECTURAL ET URBAIN

Pour organiser ces choix urbains et programmatiques, le projet se fonde sur la reconnaissance de la qualité architecturale et de la valeur patrimoniale de la grande halle d'Austerlitz.

L'architecture métallique de la fin du XIX^e siècle offre de vraies qualités de modernité qui permettent de promouvoir un espace contemporain entièrement nouveau.

En proposant de laisser libre d'occupation définitive la moitié de la halle, en organisant la gare pour répondre à cet objectif,

nous souhaitons proposer un véritable espace public : une place couverte, dont l'usage pourra évoluer dans le temps en fonction des pratiques urbaines.

Ce choix patrimonial est un choix de modernité vis-à-vis des propositions de densification aux abords de la gare. C'est un choix également par rapport à la stratégie urbaine que nous proposons. C'est enfin la volonté de créer une nouvelle identité de la gare d'Austerlitz fondée sur la reconnaissance de son patrimoine architectural.

L'INTERMODALITE

L'organisation de l'intermodalité est basée sur une rationalisation de systèmes d'échanges et sur une utilisation de l'ensemble des surfaces du site.

La partie structurante de cette intermodalité est la longue galerie sud qui connecte l'ensemble des moyens de transports collectifs permettant d'accéder au domaine ferroviaire et au domaine public, jusqu'à la coulée verte au niveau supérieur. L'ensemble des flux s'oriente vers la place centrale de la halle, qui devient le centre de gravité du dispositif.

Cette situation renouvelle entièrement l'identité de cet équipement public, pour cette ville des flux qui oriente aujourd'hui les nouvelles conditions métropolitaines des grands espaces publics parisiens. »

CLAUS EN KAAAN / JEAN-PIERRE PRANLAS DESCOURS





Exposition du 24 octobre au 25 novembre 2007. Entrée libre.
Ouverture du mardi au samedi de 10h30 à 18h30 et le dimanche de 11h00 à 19h00.

CONTACT PRESSE

Pavillon de l'Arsenal / Julien Pansu Tel : 01 42 76 31 95
e-mail: julienpansu@pavillon-arsenal.com
Dossier de presse téléchargeable à l'adresse internet suivante :
<http://www.pavillon-arsenal.com>
Illustrations libres de droits sur demande.



PAVILLON DE L'ARSENAL

Centre d'information, de documentation et d'exposition d'urbanisme et d'architecture
de Paris. 21, bd Morland 75004 Paris France - 01 42 76 33 97 - www.pavillon-arsenal.com