

Concertation sur le projet urbain Maine-Montparnasse

Compte-rendu des échanges relatifs au projet Maine-Montparnasse lors du Conseil de Quartier Pasteur/Montparnasse du 15^{ème} arrondissement



20 novembre 2019, 19h00-21h00

En juillet 2019, le lauréat de la consultation internationale d'urbanisme pour le réaménagement du site Maine-Montparnasse, situé à l'intersection entre le 6^e, le 14^e, et le 15^e arrondissement, était dévoilé : c'est le projet du groupement Rogers Stirk Harbour + Partners (RSHP) architecte urbaniste mandataire, Une Fabrique de la Ville, Lina Ghotmeh Architecture, Michel Desvigne Paysagiste, Franck Boutté Consultant, Ingerop, Systematica, Scet et CEI qui a été choisi.

La concertation engagée en 2018 sur les objectifs du réaménagement se poursuit à partir de septembre 2019 en présence de l'équipe lauréate, grâce à des formats variés comme des ateliers ou des balades urbaines commentées. A l'occasion du conseil de quartier Pasteur/Montparnasse dans le 15^{ème} arrondissement, il a été proposé à l'équipe lauréate de venir présenter et échanger sur le projet avec les habitants du quartier. Benoît Farcette de la Direction de l'Urbanisme, Nicola Carnevali de Rogers Stirk Harbour + Partners (RSHP) et Helena Hiriart (Une Fabrique de la Ville) ont présenté le

document annexé et répondu aux questions de la cinquantaine de personnes présentes. Ce compte-rendu restitue les échanges ayant eu lieu durant le conseil de quartier sur le sujet. Ce dernier est organisé de manière thématique.

>> Plus d'informations sur www.paris.fr

>> Contribuer sur www.idee.paris.fr

Espaces publics et mobilités

Question : Le quartier Maine-Montparnasse est un quartier de gare. Il faut donc faire attention à ce point dans la conception des solutions de mobilité mises en œuvre sur le quartier. De nombreux voyageurs ont besoin de se rendre à la gare en voiture. Or, dans le projet présenté, la voirie est réduite. C'est une aberration. Comment va-t-on circuler dans le quartier ?

Question : Une gare est un espace où la circulation doit-être facilitée. Or, ce projet semble vouloir faciliter la promenade, ce qui n'est pas la priorité.

Nous sommes effectivement dans un quartier de gare. Il est donc indispensable de questionner la desserte de cet équipement et de travailler les intermodalités. C'est l'objectif de l'étude du pôle transport que le Conseil de Paris vient de délibérer en novembre. Les représentants des conseils de quartier seront associés à son pilotage, un vœu a été voté en ce sens. Le conseil de quartier aura donc à désigner ses représentants pour cette étude.

Le quartier a été imaginé dans les années 1970, époque où l'on pensait que l'autoroute viendrait jusqu'au quartier Maine-Montparnasse. Les voies sont donc surdimensionnées. La rue du Départ fait près de 26 mètres de large et la rue de l'Arrivée près de 36 mètres. Dès lors, le potentiel est très grand pour trouver le bon équilibre entre les modes de déplacement et les usages de l'espace public. Le quartier est également habité, la promenade fait aussi sens ici.

Question : Qu'est-il prévu dans le projet pour améliorer les circulations au niveau de la rue du Commandant Mouchotte ? Le trafic sur cette rue embouteille tout le reste du quartier. Il faut revoir le dépose-minute.

Concernant le dépose-minute du boulevard de Vaugirard, il est aujourd'hui peu utilisé en raison d'un manque de signalisation par la SNCF. Ce point doit être amélioré.

La création d'un dépose-minutes dans la rue du Commandant René Mouchotte ne figure pas au programme d'études. Les dépose-minutes existantes sur le foncier de la gare, accessibles depuis le boulevard de Vaugirard et depuis le pont des 5 Martyrs du Lycée Buffon, sont sous-utilisées et doivent être mieux signalées.

Question : Le tunnel de l'avenue du Maine est particulièrement gênant pour la circulation dans le quartier. Serait-il possible de le combler ?

Aujourd'hui, l'avenue du Maine et son tunnel servent aux services de secours et à la Préfecture de Police pour rejoindre plusieurs sites sensibles de Paris. Nos échanges techniques avec la Préfecture de Police n'ont pas permis d'envisager un scénario de fermeture totale ; nous avons donc demandé à l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine de travailler sur la reconversion d'un des tubes et sur la mise à double-sens du second. Le sujet reste ouvert, et il faudra attendre les retours de l'étude circulation en

cours pour évaluer au mieux les options ouvertes. On peut néanmoins pressentir qu'il sera complexe de fermer la totalité du tunnel et de reconquérir autant la place du 18 juin 1940 et la rue du Départ

Question : Que prévoit le projet concernant la sortie de la gare sur le boulevard Pasteur ?

Le périmètre du projet se concentre sur le devant de la gare Montparnasse en majorité. La sortie à l'arrière de la gare n'est pas dans le périmètre délibéré en mars 2018. Cependant, cette zone fait partie du périmètre de l'étude du pôle transport. Il est possible, qu'à son terme, dans un an, la Ville de Paris et ses partenaires décident d'agir également sur ce secteur.

Question : Nous entendons la nécessité de rapprocher la place du 18 juin 1940 de la rue de Rennes. Cependant, aujourd'hui de nombreuses lignes de bus passent/débutent sur cette place. Nous sommes inquiets et pensons que ce projet risque d'engorger encore plus le quartier.

La piétonisation de la rue du Départ est stratégique pour agir sur la place du 18 juin 1940, car cela permet de limiter les flux de transit et donc de reconquérir de l'espace pour les piétons et les modes actifs. Une étude de trafic est lancée pour évaluer les éventuels impacts des reports de circulation. Aujourd'hui, sur la place du 18 juin 1940, les bus perdent beaucoup de temps à manœuvrer ; la RATP l'avait présenté dans son diagnostic de septembre 2018. La nouvelle configuration de la place proposée permet d'améliorer la vitesse de ce transport en commun.

Question : Les travaux en cours pour créer une promenade végétalisée sur le boulevard Vaugirard prévoit la suppression des 3 traverses permettant aux véhicules de faire demi-tours. Nous ne sommes pas d'accord.

Hors réunion : après avoir récupéré l'information auprès de la Direction de la Voirie et des Déplacements, une des 3 traverses existantes est maintenue.

Environnement et végétalisation

Question : Au niveau de la place Raoul Dautry, le pôle d'arrivée des bus a été récemment refait. Les travaux ont été longs sans que la transformation soit saisissante. Il ne peut pas être dit que la végétalisation soit au rendez-vous. Est-ce normal au vu du projet que vous nous présentez ?

Les travaux qui viennent de s'achever sur la place Raoul Dautry visaient à mettre en accessibilité PMR l'accès aux stations de bus. Ce projet a été engagé pour répondre à un impératif réglementaire, mais il est vrai que nous pourrions commencer par végétaliser à cet endroit. La préfiguration de la forêt urbaine fait partie des idées dont nous discuterons le 25 novembre prochain lors de l'atelier public relatif aux occupations temporaires.

Question : La végétalisation du quartier est une bonne nouvelle. Cependant, il est essentiel de bien prendre en compte les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR). Or, les arbres peuvent vite déformer la chaussée et contraindre les cheminements. De plus, il est important de mixer les espèces d'arbres pour ne pas créer d'allergies au sein de la population.

Le projet s'attachera à proposer des palettes végétales variées définies pour éviter des problèmes de santé environnementale, la déformation des chaussées mais également en cherchant à anticiper sur les dérèglements climatiques à venir (plantes et arbres pouvant résister à des températures plus élevées par exemple).

Espaces bâtis et programmes

Question : Pourquoi projetez-vous de construire un bâtiment avec des logements sur la place Raoul Dautry ?

Question : Ne serait-il pas intéressant de se saisir de l'opportunité de ce projet pour introduire des logements ?

Aujourd'hui, le projet n'est pas figé. Plusieurs options sont à l'étude, et à la demande de la Ville de Paris, un scénario avec des logements supplémentaires est à l'étude.

Il faut avoir en tête que ce projet est le résultat d'un partenariat entre la Ville de Paris et les copropriétaires de l'Ensemble Immobilier de la Tour Maine-Montparnasse. De nouvelles constructions permettent de compenser la création de l'espace public au cœur d'îlot : c'est par exemple le cas du bâtiment sur la place Raoul Dautry.

Identité du quartier

Question : Le quartier de Montparnasse a perdu son âme au fil des décennies. Or, il semble que ce projet ne compte pas en réintroduire : cela manque de vie et de projet à dimension culturelle. Est-ce qu'il ne fallait pas modifier plus drastiquement le quartier, au lieu de conserver une grande partie de l'existant ?

Au stade du concours, nous [ndlr : l'équipe lauréate] nous sommes posés la question du respect de l'existant. Cependant, le choix a été fait de travailler avec l'existant pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il était possible de retravailler la programmation du quartier en conservant une partie du bâti, tout en améliorant la qualité de ce dernier. Ensuite, c'est un choix écologique : la destruction et la reconstruction coûtent chères et ont un impact environnemental, notamment un bilan carbone, trop important. Enfin, il ne faut pas oublier que les bâtiments actuels sont occupés, ce sont des espaces privés pour la plupart. Nous avons donc décidé de travailler en proposant une harmonie entre l'existant et le neuf.

Question : Pour mieux symboliser le quartier, serait-il possible de créer une œuvre, un monument visible ? Il serait par exemple intéressant de commémorer la signature de la reddition des troupes allemandes en 1944.

Un élément commémoratif est bien sûr possible. Du côté de la maîtrise d'œuvre, nous avons cherché à faire du quartier un lieu emblématique de Paris, avec un nouvel environnement, une forêt urbaine et de nouveaux programmes.

Mise en œuvre du projet et travaux

Question : Les habitants aimeraient que, lorsque des travaux sont réalisés, la voirie soit rapidement remise en état. Serait-il possible d'avoir une gestion plus correcte de nos espaces publics avant que le projet soit mis en œuvre ?

Il y a effectivement un enjeu autour de la réfection rapide des revêtements de sol suite à la réalisation de fouille ou tranchée, pour qu'en phase chantier les accès et circulations continuent de se faire dans de bonnes conditions.

Question : Quelle quantité de flux de camions les travaux vont-ils générés ? Il faut faire en sorte que cela ne crée pas d'embouteillages supplémentaires.

Le nombre précis de camions n'est pas déterminé. En phase de conception des projets, nous cherchons à minimiser les besoins de camions, en limitant la démolition, en favorisant le réemploi et en privilégiant certains modes de construction ou matériau comme le bois : cela limite les livraisons de toupies à béton.