

Concertation sur le projet urbain Maine-Montparnasse

Compte-rendu des marches exploratoires du samedi 9 et mercredi 20 juin 2018

Le compte-rendu est établi par l'agence Ville Ouverte, en charge de la concertation.

Dans le cadre du projet urbain Maine-Montparnasse, la Ville de Paris a engagé une démarche de concertation visant à associer à la réflexion les personnes qui chaque jour traversent le quartier, y travaillent et y vivent. Deux marches exploratoires ont été organisées les 9 et 20 juin 2018 pour alimenter le diagnostic citoyen du secteur de projet et recueillir les attentes concernant son évolution. Elles ont également permis d'informer les participants sur les grands objectifs du projet urbain ainsi que les différents projets publics et privés en cours.

Marche #1 – samedi 9 juin – 10h – 13h

Thèmes : activités économiques, commerces, tourisme, équipements, vie culturelle

Participants :

- Une quarantaine d'habitants
- François Hote, Service de l'Aménagement - Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris
- Aurélie Bouton, Guillaume Dubois, Lucile Fauviaux, Ines Cheik, Ville Ouverte

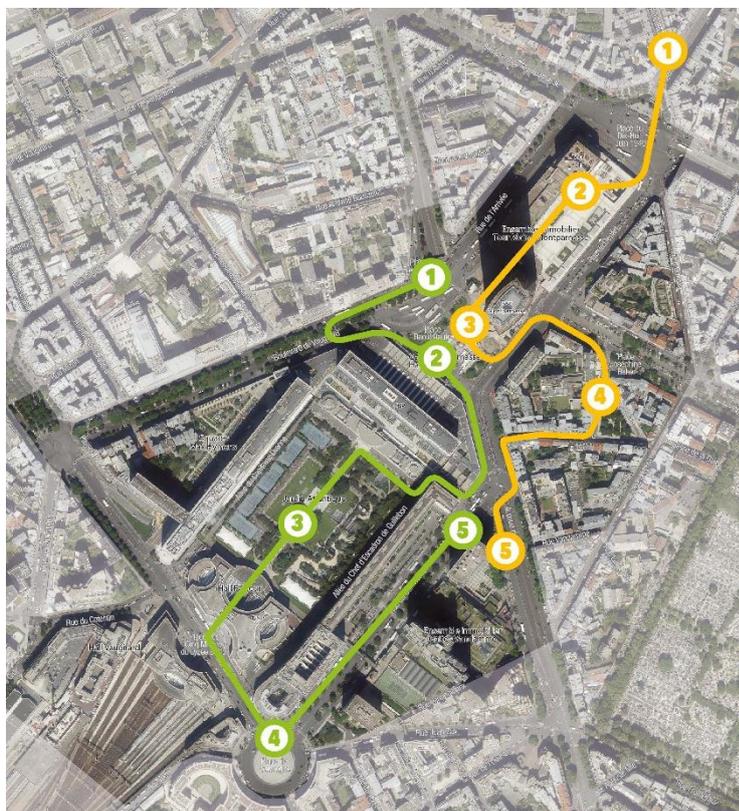
Marche #2 – mercredi 20 juin – 18h30 – 21h

Thèmes : cadre de vie, déplacements, espaces publics et espaces verts

Participants :

- Une soixantaine d'habitants
- Benoit Farcette, Chef de projet à la Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris
- Aurélie Bouton, Guillaume Dubois, Lucile Fauviaux, Mélanie Marchal, Ville Ouverte

Parcours des marches exploratoires



Compte-rendu de la marche du 9 juin 2018

Rendez-vous avait été fixé à 10h au croisement de la rue Littré et la rue de Rennes. Pour faciliter les échanges et assurer de bonnes conditions de visite, les participants venus en nombre se sont répartis en deux groupes, suivant le même parcours. Le présent compte-rendu présente une synthèse des échanges, illustrée de paroles entendues, retranscrites en italique. Après avoir traversé la place du 18 juin 1940, les deux groupes ont emprunté l'escalier du centre commercial pour accéder à la dalle.

1. Dalle du centre commercial Montparnasse

Les espaces publics accordent une trop grande place à la circulation automobile. Le cheminement depuis la place du 18 juin 1940 n'est pas adapté aux déambulations piétonnes et cyclistes.

- Les trottoirs sont trop étroits
- Les passages piétons obligent à faire des détours chronophages
- La place du 18 juin est particulièrement accidentogène pour les cyclistes notamment aux intersections.

Les participants interrogent la possibilité de faire un passage central pour les piétons dans le prolongement de la rue de Rennes.

La faisabilité d'un prolongement de la rue de Rennes jusqu'au parvis de la Gare interroge. La création d'une perspective de la Gare jusqu'à Saint-Germain des Prés est une idée pertinente. La création d'un axe dans le prolongement de la rue de Rennes soulève davantage d'interrogations. La création d'un axe implique-t-il une destruction de la dalle ? de la tour CIT ? L'ampleur des aménagements, la complexité des implications financières nourrissent un certain scepticisme des participants. Plusieurs participants relèvent que la gare n'est ni visible, ni reconnaissable. Les rues du Départ et de l'Arrivée ne doivent leur nom qu'à la situation ancienne de la gare sur le boulevard Montparnasse.

La transformation du centre commercial fait débat. Les participants s'accordent pour souligner la laideur extérieure de la dalle, son caractère glauque et le manque de « vie » sur sa surface. La faiblesse de son accessibilité piétonne est également pointée. Les habitants redoutent qu'une destruction du centre commercial pour passer d'un urbanisme de dalle à un urbanisme de rue ait pour conséquence l'émergence d'un bâti commercial beaucoup plus haut. Il n'y a pas de consensus quant au traitement futur de cet espace. Certains appuient l'idée d'une rénovation et s'opposent à l'idée d'une destruction.

Une offre en équipements sportifs et culturels à renforcer. Le développement de l'offre commerciale ne doit pas se faire au détriment des espaces dédiés aux équipements et à une offre culturelle de qualité. La piscine, citée comme équipement phare du quartier, est très appréciée. Elle possède trois bassins dont un de 33 mètres ce qui est une singularité à Paris. Les terrains de tennis du Jardin Atlantique sont également très appréciés et très utilisés. Selon les riverains, un gymnase polyvalent pourrait également être aménagé sur ce secteur, en particulier si l'offre de bureau est développée dans le quartier Maine-Montparnasse.

« Cette place est mal faite, les gens la traversent en diagonale pour ne pas perdre du temps et c'est très dangereux. Il y a souvent des accidents. »

« Il faut faire attention à avoir une circulation automobile faisable dans le secteur, sans pour autant empêcher les piétons de se déplacer facilement. »

« Pour créer cette prolongation va-t-on démolir le centre-commercial ? »

« Comment intervenir sur la zone commerciale, c'est un espace privé, comment la Ville de Paris peut-elle intervenir là-dessus ? »

« On arrive ici quand on est touriste, on doit vraiment se dire que ce quartier est moche ! »

« La dalle est inhospitalière. »

« La terrasse de la dalle est moche, c'est désert même, ils en ont même interdit l'accès aux enfants. »

2. Au pied de la tour Montparnasse, place Raoul Dautry

Une gare en pleine transformation. Les participants attendent de la rénovation de la gare une amélioration des conditions d'accueil des usagers. Tous ont conscience de l'intensité de la fréquentation de ce pôle ferroviaire et considèrent aujourd'hui le lieu comme peu pratique, labyrinthique et anxiogène. Ils soulignent en revanche sa centralité dans le quartier et une certaine qualité architecturale et esthétique. Le développement de l'offre commerciale évoque chez certains la rénovation de la gare Saint-Lazare qui constitue un exemple à suivre. D'autres sont plus inquiets et craignent une saturation de l'offre commerciale sur le secteur : ils souhaiteraient privilégier une mixité d'activités et de fonctions.

« J'espère que l'on va garder l'esprit du lieu, notamment à l'intérieur de la gare où il y a une vraie qualité des détails. »

« Quand on entre dans la gare par l'entrée principale, il faut faire un grand détour pour accéder aux escalators, qui sont sur la droite et la gauche. Ce n'est pas logique. »

« Aujourd'hui, la gare est une mille-feuille. Il y a plein de vie à l'intérieur de cette gare. Il faut réussir à transformer cela de manière intelligente, sans en faire une chose trop commerciale. »

« Connaissez-vous l'impact de la nouvelle offre commerciale sur les commerces avoisinants ? »

« C'est le bazar dans la gare. On ne sait pas où aller pour acheter un billet. »

Une occupation trop importante de l'espace public par les deux roues motorisés. L'accessibilité de la gare et de la tour est compromise par des deux roues motorisées qui se garent partout et de manière désordonnée. Ils forment alors des obstacles contraignant les parcours piétons / vélos et enlaidissent les espaces. Pour répondre à cette problématique, de nombreux habitants invitent à réfléchir l'aménagement de parkings couverts ou souterrains, notamment au sein de la gare SNCF.

« Il y a des motos partout ! Même sur les passages piétons... »

« Il faut des parkings pour les deux roues pour limiter leur impact visuel. »

Une place Raoul Dautry peu accessible et inconfortable. Selon les participants, les circulations sont mal organisées et sont incompatibles avec les usages existants. Ainsi, les mobilités douces sont mal pensées : il est interdit de circuler en vélo mais de nombreux cyclistes le font, dans de mauvaises conditions de sécurité. Les habitants sont d'ailleurs très critiques quant à la qualité urbaine de la place Raoul Dautry : pas assez verte, trop minérale, sans mobilier urbain et peu propice aux rencontres. De plus, elle est très exposée au vent et certains doutent que la situation s'améliore avec la rénovation de la tour.

« Ce parvis manque de verdure. »

« Il n'y a que des commerces ! Il faudrait quelque chose sur la culture, des espaces de lecture par exemple ou de repos. »

« Nous ne pensons pas que la construction des balcons va permettre la réduction des phénomènes de vent ! C'est impossible ! Tout le quartier est très venteux, et nous ne voyons pas comment la création de balcons au pied de la tour pourrait changer cela »

Mixité des activités et des fonctions. Les participants insistent sur le souhait de ne pas faire du quartier Montparnasse un centre commercial à grande échelle. La création de logements, d'activités de loisirs pour les familles/adolescents et même d'un fablab pourraient donner une autre identité au quartier. Certains imaginent des espaces culturels, ouverts aux pratiques amateurs. Cette mixité pose également le défi de la cohabitation des usages. Les participants s'interrogent par exemple sur la gestion des entrées/sorties au sein de la future tour Montparnasse. Ils soulignent par ailleurs les nuisances générées par les établissements de nuit pour les riverains.

« Cela serait bien de pouvoir faire de la gym, du yoga, à proximité de la gare »

« Les logements étudiants, c'est une bonne idée, surtout qu'on a beaucoup de campus dans le quartier »

Le problème c'est que les gens se garent dans le quartier avant d'y aller et ils boivent dans leurs voitures pour être souls. Ils font du bruit. Pour les riverains, c'est vraiment cela le problème. Il y a aussi une mauvaise gestion des flux de personnes, des entrées et des sorties »

« La vie nocturne c'est bien mais il y a des gens qui urinent partout dans les rues. D'accord pour la conserver mais il faut mieux la gérer ! »

Une personne évoque aussi le sujet de la santé et de la prévention vis-à-vis des consommateurs de drogue qui fréquentent les abords de la gare.

« Avant, au pied de la tour Montparnasse, il y avait le CRIPS (Centre Régional d'Information et de Prévention du Sida et pour la santé des jeunes), qui travaillait sur les jeunes et la prévention, notamment des drogues. Il a été déplacé au fin fond du 15ème. Or, il faudrait ce genre d'organisme dans le quartier, parce qu'il y a beaucoup de jeunes ici et il y a un vrai problème de consommations de drogue autour de la gare, comme dans tous les quartiers de gare. C'est intéressant si les soins et les lieux de prévention sont à proximité des personnes touchées. »

Une implantation d'activités artisanales souhaitée. Selon les participants, il serait souhaitable de permettre aux artisans du quotidien (plombiers, électriciens) de venir s'installer dans le quartier. Des ateliers destinés aux artistes pourraient également être créés. Néanmoins, conscients des niveaux de loyers pratiqués (le prix de 2 000 €/m² est avancé), les participants sont très sceptiques face au potentiel d'installation de ce type d'artisanat dans le secteur.

« C'est une bonne idée, mais ici les loyers sont trop chers pour que cela marche. S'il y a une volonté de la mairie de ce côté-là, alors il faut qu'elle mette le paquet et que des outils intéressants soient créés. »

« Il existe aujourd'hui un circuit de découverte des artisans je crois. Il faudrait travailler avec eux pour construire un projet qui les intéresse »

« Il faudrait clarifier ce qu'on entend par artisanat ».

3. Square Gaston-Baty

N.B : le square Gaston-Baty est situé en dehors du périmètre opérationnel. Ce point d'arrêt permet d'évoquer le thème de l'offre culturelle et associative pouvant se développer dans le cadre du projet urbain.

Un manque d'offre à destination des familles et des enfants. Les participants soulignent la qualité de l'offre en restauration et en bars mais déplorent les nuisances qui vont avec (difficultés de stationnement, nuisances sonores). Les habitants soulignent la faiblesse d'un espace public et d'un quartier insuffisamment pensés pour les familles et les enfants.

- Les espaces de jeu sont limités, il existe certes le Jardin de l'Atlantique mais les squares sont rares.
- Les habitants aimeraient construire ou se voir proposer des activités intergénérationnelles sur l'espace public, certains évoquent l'idée d'un jardinage urbain.

- Les participants à la marche regrettent également le manque de structures pour adolescents. Le centre d'animation situé au niveau du Jardin Atlantique est jugé de grande qualité mais n'est pas très fréquenté car il est peu visible.

Un espace qui symbolise la séparation entre le 14^e et le 15^e arrondissement. Visiter un espace voisin invite les participants à évoquer la séparation que constitue l'ensemble dalle – gare et tour Montparnasse entre les arrondissements. Seuls les habitants du 14^e fréquentent le square Gaston-Baty, les habitants du 15^e ne dépassent pas le boulevard de Vaugirard. Le projet urbain doit être une occasion de relier les deux arrondissements.

Pour un renouveau du Montparnasse artistique.

Certains participants gardent en mémoire les destructions d'ateliers d'artistes qui auparavant étaient bien plus nombreux. Le projet urbain doit trouver les moyens de renouer avec cette histoire en favorisant une véritable vie artistique. Certains affirment que cette dimension artistique doit être le socle de l'identité future du quartier. Celle-ci pourrait s'incarner par l'implantation d'ateliers d'artistes, de galeries d'arts et de lieux d'expositions.

« Dans certaines villes se développent des rues des arts. Cela pourrait être une bonne idée de faire cela ici, par exemple entre la rue d'Odessa et la rue du Départ. »

« On pourrait aussi avoir des galeries dans le prolongement de la rue de Rennes, en allant vers la gare. Cela permettrait d'égayer un peu le quartier. Dans le 13^{ème}, il y a beaucoup de galeries qui se créent. Toutes les galeries sont au nord aujourd'hui. »

« Avant, rue d'Odessa, il y avait 400 ateliers d'artistes qui ont été détruit. Ça serait bien de retrouver des lieux culturels, des ateliers dans le quartier »

« Notre quartier a la réputation d'être un quartier artistique. Or cette réputation est obsolète aujourd'hui. »

« Il faut que le quartier soit artistiquement plus animé. Il faut retrouver l'identité du quartier. »

« La rue où se trouve le musée du Montparnasse (ndlr : Villa Mar Vassilieff) est dans l'esprit que l'on se fait de Montparnasse et il faut le conserver. Il y a des ateliers. Au-fait, que va devenir le musée du Montparnasse ? »

4. Avenue du Maine – Centre Commercial Gaité-

Le tunnel de l'avenue du Maine, un avenir débattu. Les échanges entre les participants ont été intenses sur l'avenir du tunnel. A minima, tous considèrent qu'il est nécessaire d'apaiser cet axe. La circulation automobile est agressive, le bruit trop important, les vélos et piétons particulièrement exposés à des accidents. Le stationnement des deux roues motorisés y est également considéré comme abusif. La possibilité d'une fermeture du tunnel du Maine suscite des réactions controversées des participants. Certains y voient une possibilité de créer une continuité entre les 14^e et 15^e arrondissements, quand d'autres s'y opposent vivement et craignent un report du trafic générant des bouchons géants aux alentours. Le débat reste entièrement ouvert, les réactions et prises de positions sont plus contrastées à ce sujet que sur d'autres.

Des inquiétudes sur le volume de l'offre commerciale. La rénovation du Centre Commercial Gaité s'accompagnera d'une hausse de sa surface commerciale. Les habitants critiquent l'inflation de m² commerciaux qu'ils jugent inutile. Pour conclure la visite, ils réitérent leurs craintes de voir un quartier uniformisé par les grandes enseignes, monofonctionnel, centré sur l'offre commerciale au détriment d'autres activités.

« Sur la grande dalle du parvis, pourquoi ne pas mettre des lieux d'exposition ? On a bien vu quand il y a eu l'exposition Balenciaga, cela a vraiment bien marché ! Il faut faire venir du flux dans ce quartier, c'est sa vocation, mais pas que du flux commercial ! Autrement quel intérêt ? »

« Il y a une uniformité de l'offre commerciale dans le quartier. Les centres-commerciaux sont trop proches géographiquement. Et on y retrouve les mêmes magasins. Si on rase les Galeries Lafayette, j'espère qu'on y mettra autre chose. »

Compte-rendu de la marche du 20 juin 2018

Le rendez-vous était fixé à 18h30, place Bienvenüe. Comme le 9 juin, les participants se sont répartis en deux groupes, suivant le même parcours. Après avoir traversé le boulevard Vaugirard, ils ont rejoint la place Raoul Dautry devant la gare Montparnasse. Le présent compte-rendu présente une synthèse des échanges, illustrée de paroles entendues, retranscrites en italique.

1. Place Raoul Dautry

Une accessibilité quasi nulle pour les personnes à mobilité réduite. Le président d'une association de kinésithérapeutes évoque son attachement à la résorption des difficultés de déplacement pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Son constat est sans équivoque, il est impossible d'aller du boulevard Pasteur au boulevard Vaugirard quand l'on est en fauteuil.

Des déplacements piétons particulièrement contraints. Les participants soulignent la faible qualité de l'espace public pour les piétons. Les parcours sont laborieux et labyrinthiques, le marcheur doit être sur ses gardes pour comprendre le fonctionnement de l'espace et trouver son chemin sans encombre. Les participants décrivent tous un espace public peu adapté aux parcours piétons pour les raisons suivantes :

- Le différentiel de niveau entre la place Raoul Dautry et la place Bienvenüe n'incite pas du tout à la promenade et constitue une fracture importante.
- Le centre commercial Montparnasse est très gênant dans les parcours piétons car il impose trop de contournements pour traverser et ses arcades latérales sont qualifiées de « lugubres ».
- La place Raoul-Dautry est perçue comme rapiécée et faite de petites réparations successives qui accentuent l'illisibilité de l'espace public.
- L'ambiance urbaine est très bruyante, notamment près de l'avenue du Maine.
- La signalisation des cheminements est inexistante.
- Les camions livrant les commerces sont un danger pour les piétons.

Les participants interrogent la possibilité de prolonger la rue de Rennes pour créer un axe piéton permettant de mieux traverser le quartier.

« Depuis la gare, on bute sur un nombre d'obstacles invraisemblable pour aller rue de Rennes : les jardins, les travaux à droite ou à gauche de la rue, les trottoirs qui sont très étroits et mangés par les cafés... Bref ! Moi je rêve d'un parcours pour aller de la rue de Rennes à la Gare qui soit facile pour les piétons et libéré des nuisances »

« Le parvis de la gare est dans un état catastrophique. On voit bien la rupture de couverture de surface, avec des cassures et des réparations successives. »

Penser l'espace public pour la pratique du vélo. Une association d'usagers cyclistes est présente à la marche. Elle souhaite s'inscrire dans une démarche de co-construction et évoque certains points de vigilance :

- Beaucoup d'accidents impliquant des vélos sont constatés dans le quartier, preuve que les circulations ne sont pas apaisées.
- La place Raoul-Dautry est en théorie interdite aux vélos mais beaucoup contournent cette règle car il n'y a pas d'alternative. Quelle qualité de traversées est-ouest et nord-sud le projet peut-il proposer ?
- La vélo-station souterraine est un équipement intéressant. Les modalités d'accès et de gestion du site pourront-elles être précisées ?
- Cette offre de stationnement en souterrain ne doit pas faire l'économie d'un stationnement de surface, sous forme d'arrêt minute par exemple.
- Il faut penser aux nouvelles formes de déplacement à vélo, les vélo-cargos se répandent.

L'accessibilité du métro et des bus en question. La visibilité des bouches de métro est médiocre et les participants évoquent des difficultés de repérage des visiteurs qui ignorent même qu'une entrée de métro se situe dans la gare. S'agissant des bus, les habitants expriment leur attachement à la conservation d'un pôle rassemblant les arrêts des différentes lignes.

« La signalétique du métro est importante, il faut signaler aux personnes qu'il y a des entrées de métro. »

« C'est fondamental de garder l'offre de bus ici. »

« L'arrêt de métro présent au niveau de la place Raoul-Dautry est très mal repéré par les habitants du quartier, alors même qu'il donne sur un couloir permettant d'accéder aux lignes 6, 13 et aux lignes 12 et 4. »

Une gare SNCF mal connectée à l'espace public du quartier. Les habitants pointent le manque de visibilité de la gare pour tous, du conducteur de taxi à l'usager du métro. Cette déconnexion s'observe dans l'organisation des accès à la gare :

- Les prise et déposes de voyageurs sont anarchiques.
- Les possibilités de stationnement sont trop onéreuses, les parkings en ouvrage ne sont utilisés que par les employés de la SNCF.
- Le stationnement des deux roues motorisées est mal régulé.

« Quand je suis sur la place, on me demande souvent où est la gare ? »

Une place Raoul-Dautry trop minérale. Les participants souhaitent une place beaucoup plus verte qu'elle ne l'est aujourd'hui, propice aux activités culturelles et associatives. La création d'espaces de rencontres et de convivialité est souhaitée pour cette place et plus largement pour l'ensemble du projet urbain. Les habitants évoquent également l'invisibilité totale du Jardin Atlantique et le manque de signalétique pour repérer cet espace vert depuis le parvis de la gare.

« Il faut mieux indiquer l'accessibilité du Jardin Atlantique depuis la gare et son parvis »

« Je trouve que ce qui manque dans ce quartier, ce sont des espaces de convivialité. C'est par exemple faire des espaces de projections publiques et ouvertes, valoriser le marché... »

« 130 boutiques de plus... ça va dénaturer le quartier, ça va devenir les Champs Elysées bis. »

« Il faudrait plutôt des espaces plantés, des espaces associatifs qui proposent des activités culturelles, du bien-être... pour amener un peu de bien vivre dans ce quartier définitivement trop marchand. Et pourquoi pas accueillir des artistes également. »

Une crainte quant à la saturation commerciale du quartier. Comme lors de la première marche exploratoire, les habitants reviennent longuement sur la restructuration du centre commercial Montparnasse et plus globalement sur le développement de l'offre qu'ils jugent inopportune.

« Les Parisiens ne demandent pas du tout cela, ils demandent des espaces verts. »

« On n'est pas obligé de tout raser et de tout reconstruire, si c'est pour reconstruire la même chose ! »

« La dalle du centre commercial a l'avantage de ne pas être très haute. Avec de nouvelles constructions vous allez boucher la vue que j'ai depuis mon logement »

Pour une nouvelle offre culturelle et artistique.

Les participants souhaiteraient voir se développer des activités culturelles et artistiques. Ils sont favorables à la dynamisation de la vie culturelle du quartier et à toute activité ou lieu qui participerait à sa mise en valeur.

« Il ne faut pas accueillir que les artistes dont c'est la profession. Il faut faire en sorte que ce soit un espace de pratiques artistiques en priorité pour les habitants du quartier. »

« Il faudrait plutôt mettre des ateliers d'artistes et d'artisans au lieu des commerces »

La question de l'offre sportive est également évoquée par des représentants de l'association des Nageurs Citoyens qui veulent savoir si la Piscine Armand Massard sera maintenue. Ils insistent sur l'utilité du lieu pour les habitants du quartier et les Parisiens dans leur ensemble.

« J'insiste sur la piscine. Elle est au milieu d'un nœud ferroviaire. Le mec qui a 2h à tuer le midi, il peut y aller sans problème, c'est très pratique. »

2. Jardin de l'Atlantique

N.B : Cet espace n'est pas intégré au périmètre opérationnel, le projet urbain doit réfléchir aux connexions possibles avec ce lieu.

Un jardin peu accessible. Les participants soulignent les difficultés d'accès au jardin de l'Atlantique. Les entrées sont peu visibles et les parcours sont pénibles notamment pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les vélos. Les pannes récurrentes des ascenseurs viennent renforcer cette difficulté. Le manque de signalétique contribue également à ce déficit de repérage.

« Rentrer dans ce jardin avec une poussette, à part par la grande entrée de la rue des 5 martyrs, c'est très compliqué »

« Il a un problème important de signalétique à l'intérieur de la gare, qui ne permet pas d'avoir accès facilement au jardin »

« Sur les GPS les gens sont bloqués dans le fond du parc, au niveau du centre Paris Anim'. Ils ne savent pas comment sortir du parc »

Mais un jardin très apprécié. Les habitants évoquent la dimension quasi intimiste du jardin. Sa problématique d'accessibilité en fait un jardin peu fréquenté et prisé des riverains qui eux connaissent ses entrées et sorties. Son caractère caché, à l'abri de la frénésie du hall de la Gare, sa qualité paysagère et son offre sportive en font un lieu exceptionnel, très apprécié des riverains.

« La force de ce jardin est également qu'il soit un peu caché. Dans un Paris très dense, cela fait du bien. C'est connu des riverains et cela suffit. »

Le devenir du jardin en question. Tout l'enjeu pour les habitants réside dans cet entre-deux, ouvrir tout en restant à l'abri du tumulte, signaler tout en restant dissimulé. Quoiqu'il en soit, pour les participants, cette facilitation de l'accès au jardin ne doit pas empêcher la création d'autres espaces verts dans le quartier.

« Ce jardin ne doit pas faire les frais de l'absence d'autres jardins ailleurs. »

« Dès lors que l'on veut améliorer son accès, cela veut dire augmenter la fréquentation. Il ne faudrait pas que cela le dénature. »

« Il faut rester modeste sur le désenclavement de ce jardin, notamment vis-à-vis des voyageurs. Ils préfèrent rester proche des panneaux d'affichage. »

Un modèle de végétalisation à retenir pour l'ensemble du projet urbain Les espaces engazonnés présents dans le jardin de l'Atlantique, « en pleine terre » sont également souhaités sur d'autres secteurs du projet. Ainsi les habitants imaginent une dalle commerciale de Montparnasse détruite et remplacée par un jardin. Les habitants s'inquiètent également des conditions d'entretien des espaces verts (qu'ils considèrent en cours de dégradation pour le jardin Atlantique) et s'interrogent sur les modalités et moyens alloués à la gestion future de ces espaces.

Une problématique de sécurité. Si les habitants évoquent un lieu prisé, ils distinguent cependant les temporalités de la journée dans ce degré d'appréciation. Le soir venu, le parc est perçu comme plus insécurisant, les abords du parc sont fréquentés par des publics alcoolisés, consommateurs de stupéfiants. Les participants affirment donc s'y sentir particulièrement mal à l'aise.

Pour une meilleure animation du lieu

« Le lieu pourrait davantage vivre l'été. On pourrait beaucoup plus l'animer avec des pique-niques, des activités, des cours de gym... »

« Nous allons distribuer des flyers aux voyageurs de la gare pour leur faire connaître cet endroit »

« On pourrait faire une sorte de Paris-Plage l'été, avec des transats, des endroits pour se poser ! »

3. Place de la Catalogne

Une place dangereuse pour les piétons et les cyclistes. Les participants vivent la place de la Catalogne comme un espace particulièrement inhospitalier pour les cyclistes et les piétons. C'est un lieu sur lequel l'usager s'expose à des accidents et doit redoubler d'attention. Selon les habitants, l'emprise de l'automobile est en cause et l'espace qu'elle occupe pourrait être révisé. D'autant plus que la place est perçue comme surdimensionnée par rapport aux besoins automobiles.

« Pour les piétons, il est difficile de traverser la place de la Catalogne. Les voitures ne s'arrêtent que rarement aux passages piétons »

« Cette place ne subit pas tant de trafic que ça, elle est beaucoup trop grande pour sa circulation actuelle. Pour le bien de tout le monde, il faut penser à la sécurité des cyclistes. Il y a de la place, il y a moyen de faire quelque chose de très qualitatif. Il faut envisager un report modal de la voiture vers le vélo. »

Une place qui doit tout de même assumer une fonction logistique. Bien qu'un rééquilibrage des modes de transport soit demandé, plusieurs participants soulignent la nécessité de conforter certaines fonctions actuelles. Les futurs commerces auront toujours besoin de camions de livraison, la gare de zone de dépose/prise minute et les taxis de places dédiées.

« Je suis interrogative sur ces problèmes de circulations. Les commerces et la gare ne vont pas attirer que des cyclistes. Il y aura des camions qui vont devoir repartir par des voies fluides. Et la fluidité de la circulation pose d'autres enjeux derrière, comme la sécurité. La sécurité avant tout ! »

Une place qui pourrait devenir un lieu clé du quartier Montparnasse. Les habitants évoquent le potentiel de cette place qui serait aujourd'hui gâché par un aménagement inadapté. D'abord parce qu'elle ne s'inscrit absolument pas dans la continuité de la coulée verte de la rue de Vercingétorix et forme une rupture de parcours. Ensuite, les habitants pointent le surdimensionnement du terre-plein central qui est perçu comme un vide et décèlent une variété de potentialités artistiques, ludiques, reposantes.

« Il faudrait continuer la coulée verte de la rue de Vercingétorix et avoir une coulée verte peut-être jusqu'au jardin pour avoir un espace de promenade »

« La place de la Catalogne marque la fin/l'entrée de la coulée verte qui dessert le sud de Paris. Il est important de réfléchir à la continuité des parcours pour les vélos dans ce quartier. »

« Je trouve que cette place ne permet pas le franchissement ! »

« On pourrait faire quelque chose au milieu de la place ? Sans l'eau à cet endroit, ce n'est pas très utile, on pourrait y faire quelque chose d'artistique ? En tout cas, il y a de la place pour mettre des choses ici ! »

« Ce rond-point c'est un espace totalement perdu avec cette fontaine qui ne fonctionne plus et avec ces herbes... on se croirait dans les pays de l'Est. »

« Cette place n'est pas très agréable, elle est fermée, on y passe et on n'y reste pas ! Un point positif c'est la vue sur la Tour Eiffel qui est géniale pour le feu d'artifice du 14 juillet »

« Il faudrait aussi travailler sur l'existant. Avec des choses toutes simples, mettre deux-trois bancs sur les espaces verts. »

4. Rue du Commandant Mouchotte

Une rue inesthétique et inconfortable. Les participants évoquent unanimement le manque d'esthétique de la rue. L'inactivité des rez-de-chaussée additionnée à l'emprise de l'automobile font de cet axe un espace « repoussant ». L'ambiance sonore agressive, le stationnement sauvage, la hauteur des bâtiments sont autant de motifs de dépréciation avancés par les habitants.

« La rue du commandant Mouchotte n'est pas jolie. En tant que piétonne je la trouve très, très, très, très moche »

Cependant, parmi-eux, une participante architecte de formation rappelle la mutation esthétique en cours. Les travaux de la gare comprennent un traitement des façades des locaux donnant sur la rue Mouchotte. Celles-ci devraient se parer de couleurs et de motifs faisant écho à la fresque de Vasarely exposée à l'intérieur de la gare. Cette même participante organise régulièrement des marches de découverte du quartier et évoque la nécessité de le redécouvrir sous un autre angle, avec une approche artistique, culturelle et historique.

« Me balader dans cette rue la nuit, ça ne me donne pas envie, j'aurais même peur. »

« J'étais déjà passé deux ou trois fois. Ces grands bâtiments, ce n'est pas ce qu'il y a des plus esthétiques. »

« Cette rue est très bruyante ! »

« Cette rue ne nous inspire pas ! »

Une circulation piétonne particulièrement difficile. Globalement, la rue du Commandant Mouchotte et le pont de l'avenue du Maine sont perçus comme des espaces insécurisants pour les piétons. Les franchissements de voies, le stationnement sauvage de deux roues motorisés couplé à la frénésie des rythmes de circulation d'une gare créent une configuration particulièrement oppressante pour le piéton.

« Au bout de l'avenue du Départ, le passage piéton est très petit. On est obligé de descendre sur la chaussée pour passer. »

« Cette rue est extrêmement large mais peu animée. Elle est essentiellement consacrée aux voitures, aux bus. »

Une circulation vélo à améliorer. Dans la poursuite des remarques effectuées place de la Catalogne, les participants affirment qu'il est nécessaire de faire place au vélo. La rue du Commandant Mouchotte malgré sa largeur ne propose pas de voies dédiées aux cyclistes. Les sorties de garages et le flux de camions les exposent pourtant plus que d'autres aux accidents.

« S'il y a un projet de piste cyclable sur l'avenue du Maine, il faut impérativement qu'elle aille sur la rue du Commandant Mouchotte également. Aujourd'hui rien n'est fait pour les vélos dans cette rue. »

Mieux penser la logistique urbaine. Les participants décrivent une désorganisation des flux de dépose et de prise des personnes et marchandises. Ces temps se déroulent anarchiquement sur la rue et provoquent des difficultés de circulation. Cette question se pose d'autant plus que les surfaces commerciales vont augmenter dans les prochaines années. La régulation de l'intensité du passage des véhicules lourds (autocars et transports de marchandise) est l'une des priorités. Quelques citoyens évoquent la possibilité d'ouvrir le quartier à des modes de livraison plus doux comme le vélo utilitaire.

« Il faut penser à l'usage du vélo utilitaire et pas que l'usage de la promenade, c'est tellement différent dans la pratique. »

« Avec l'arrivée éventuelle d'un « Leclerc », les problèmes de logistique vont être augmentés. Il y a déjà beaucoup de camions qui passent continuellement dans la rue, cela suffit. »

« Ce feu sur l'avenue du Maine ce n'est pas assez, c'est très dangereux, il faudrait mettre un feu intermédiaire »

« Les carrefours sont dangereux pour les piétons, il faudrait effectivement plus de feux intermédiaires »

« Cette rue, pour moi, elle devient une bretelle de périphérique avec les camions qui font les livraisons des commerces et le déchargement sauvage des usagers de la gare. »

« La question du dépôt des usagers qui viennent prendre le train se pose. »

« Il ne faut pas oublier que la rue va changer avec le centre-commercial Gaité »

Animer autrement la rue du Commandant Mouchotte. Globalement, les participants s'accordent sur le manque de petits commerces dans le secteur. Ils déplorent le manque d'activités en rez-de-chaussée mais y perçoivent un potentiel de développement culturel, artistique et commercial pour la rue du Commandant Mouchotte. Certains souhaitent également que ces activités puissent être intégrées dans un équipement ouvert à tous, permettant de pratiquer un art et à chacun de se cultiver. Comme lors de la première marche, les habitants voient le développement culturel et artistique du secteur comme un socle sur lequel doit se fonder l'identité du projet urbain.

« Ce serait bien de faire venir des artistes, des artisans sur le quartier mais il faut ouvrir ces espaces aux habitants du quartier, pour que l'on sente que l'on appartient vraiment à un quartier. Faire des espaces où les gens du quartier pourraient faire des pratiques artistiques et culturelles peu onéreuses. »

« On pourrait faire de la moitié de cette rue une allée piétonne avec quelques commerces [protestations] »

« Cette partie droite de la rue c'est une copropriété privée, mais il y a des locaux de la SNCF. Il faudrait proposer des activités. »

« La dimension culturelle pourrait donner une couleur à ce projet urbain, une identité »

Un travail autour du tunnel du Maine en question. L'avenue du Commandant Mouchotte étant située à proximité du tunnel de l'avenue du Maine, des participants ont échangé quant au devenir de cet espace. Les points de vue sont variés, certains souhaitent que cet espace soit retravaillé, notamment parce qu'il marque une fracture dans les circulations piétonnes et cycliste. D'autres participants évoquent la nécessité d'intégrer les flux automobiles dans les futurs aménagements. L'échange et les citations ci-dessous illustrent ces différents points de vue.

Participant 1 : Peut-être qu'il faut aussi arrêter de créer sans cesse des infrastructures pour les voitures. Pourquoi ne pas enlever la trémie ? Parce qu'elle crée vraiment une barrière physique dans le quartier »

Participant 2 : « Oui, mais c'est impossible ! Par où les voitures passeraient ? »

« Moi je pense aussi qu'il faut améliorer l'accessibilité à la gare en vélo depuis l'avenue du Maine »

La marche exploratoire se termine dans la rue du Commandant Mouchotte vers 21h. Les personnes présentes sont remerciées de leur participation et invitées à poursuivre les échanges lors de l'atelier participatif du 5 juillet.