

Concertation sur le projet urbain Maine-Montparnasse

Compte-rendu des échanges dans le cadre de l'atelier de diagnostic de l'étude de pôle Montparnasse

28 janvier 2020, Bibliothèque Benoîte Groult, 19h00-21h30



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 jusque fin 2020 en présence de l'équipe lauréate, grâce à des formats variés comme des ateliers ou des balades urbaines commentées.

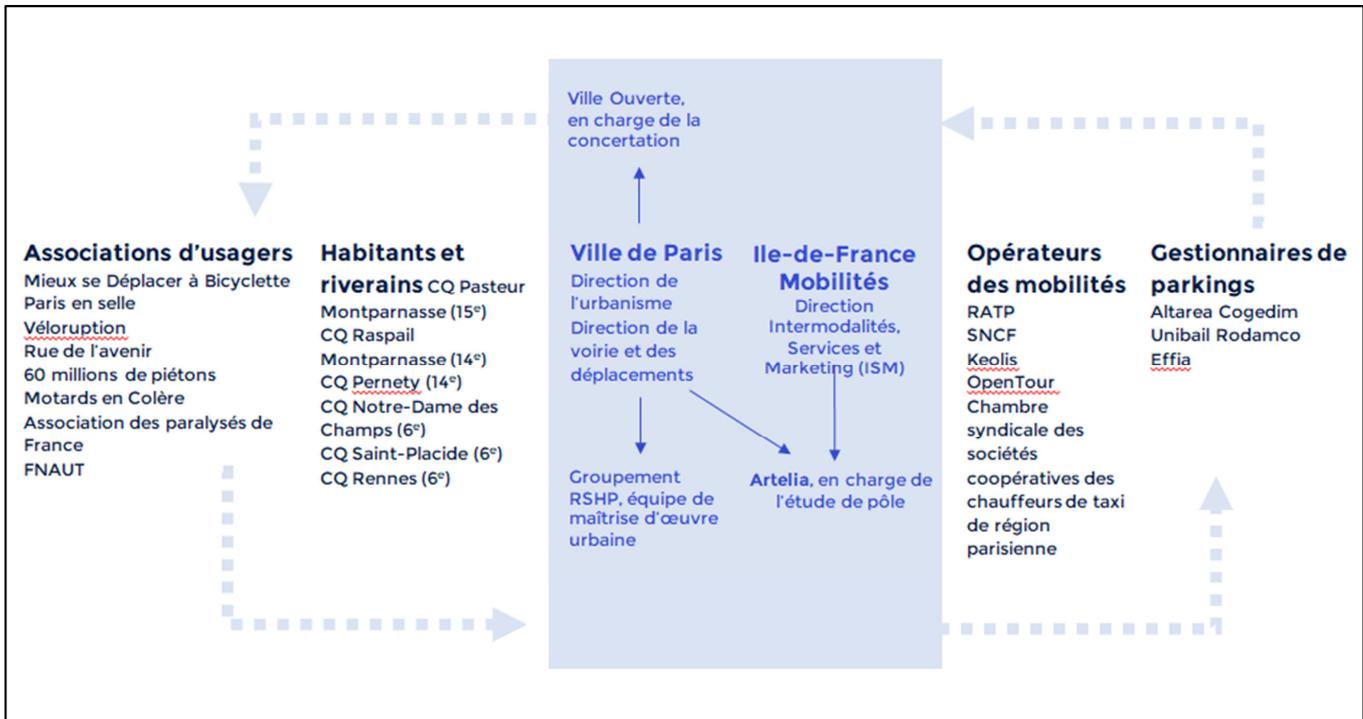
En complément de l'étude urbaine du projet Maine-Montparnasse, une étude de pôle a été lancée par Ile de France Mobilités et la Ville de Paris en décembre 2019 afin d'enrichir les propositions et assurer une multi-modalité optimale à l'échelle d'un périmètre qui pourrait dépasser le périmètre opérationnel du projet urbain Maine-Montparnasse.

Cette étude de pôle se réalise par phases : **un diagnostic entre décembre 2019 et mars 2020**, des **scénarios d'organisation** entre mars et mai 2020, un **approfondissement** de juin à septembre 2020, puis la **définition des maîtres d'ouvrage et du financement** d'octobre à décembre 2020.

Afin de s'appuyer sur leur expertise d'usage dès la phase de diagnostic de l'étude de pôle, l'atelier réunissait autour d'**Artelia**, le bureau d'études missionné par Ile de France Mobilités et la Ville de

Paris, plusieurs associations d'usagers des transports et des représentants des conseils de quartier (6^{ème}, 14^{ème}, et 15^{ème} arrondissements), la SNCF, la RATP et différents opérateurs privés (Altarea Cogedim, Unibail Rodamco Westfield, Montparnasse 56).

Les acteurs invités étaient plus précisément :

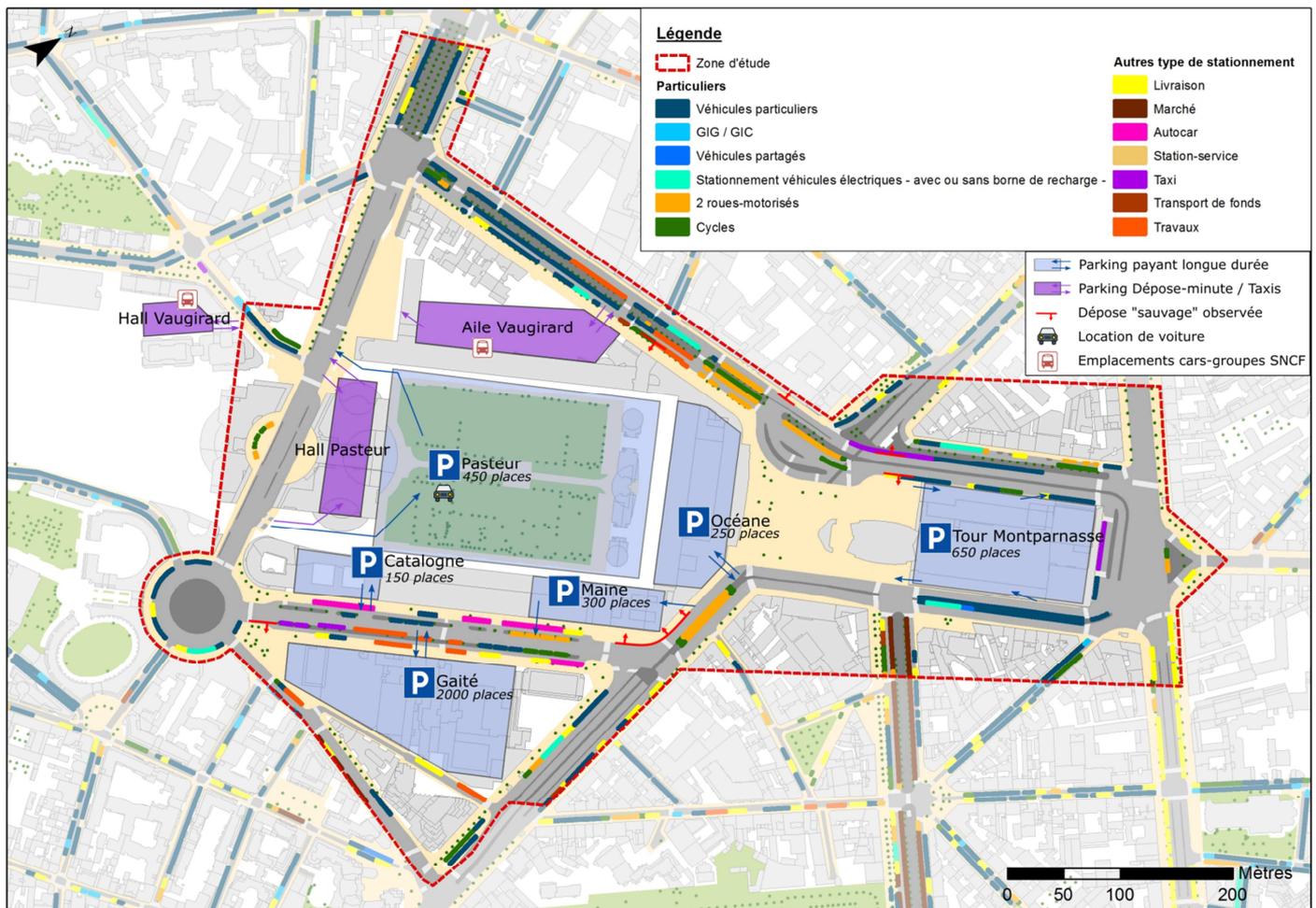


Après une présentation introductive à retrouver sur www.ideoe.paris.fr, deux tables d'une quinzaine de participants ont été constituées pour approfondir et partager un diagnostic et réfléchir aux solutions pouvant être implémentées dans le projet urbain et les scénarios d'organisation du pôle.

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

>> Contribuer sur www.ideoe.paris.fr

Stationnement et dépose-minute



Le site comprend plusieurs parkings souterrains ouverts au public. Il sera utile à la réflexion de **connaître les conditions tarifaires** proposées par chaque exploitant, en particulier les tarifs **de courte et de longue durée**. La **localisation des entrées/sorties de chaque parking** doit être précisément reconnue ; il semble par exemple que le parking Maine d'Altarea Cogedim soit en entrée/sortie rue du commandant René Mouchotte.

Le site comprend **trois déposes-minutes au sein de la gare** : un premier accessible en 2 points depuis le pont des cinq Martyrs du Lycée Buffon, un second accessible depuis le boulevard de Vaugirard exclusivement pour les taxis (?) et un troisième au niveau du Hall Vaugirard qui dessert quelques voies ferrées.

L'offre de stationnement souterrain et de dépose-minutes dans la gare est jugée insuffisamment attractive.

Ce manque d'attractivité a pour conséquence des problèmes de circulation, de sécurité et des nuisances. Certains usagers véhiculés (voiture et deux roues) s'arrêtent ou stationnent sur des emplacements non réservés à cet usage, provoquant des nuisances pour les autres usagers (coupures dans les déplacements, création de zones de congestion, nuisances visuelles...). Le problème est relevé rue du commandant René Mouchotte, boulevard de Vaugirard et également sur le pont des cinq Martyrs du Lycée Buffon.

Des participants aimeraient que la question du stationnement des deux roues soit explorée de manière prospective : quel stationnement pour eux dans le futur ? Des propositions sont faites : aire de stationnement dans les bureaux et les équipements, proposer des vestiaires et des casiers pour les casques...

Repenser le stationnement dans le quartier en prenant en compte la diversité des profils : il est essentiel de prendre en compte les impacts induits sur l'ensemble des usagers, notamment ceux ayant des difficultés de déplacement comme les personnes à mobilité réduite ou les publics fragiles (personnes âgées). Il faut penser à créer un nombre de places de stationnement suffisant pour les personnes à mobilité réduite (1 place pour 50 emplacements minimum)

Une amélioration nécessaire du fonctionnement des déposes-minutes : l'organisation des déposes-minutes sur le secteur de Maine-Montparnasse est un problème majeur concernant les circulations et la vie de quartier. Aujourd'hui, des déposes-minutes sauvages ont lieu, notamment au croisement entre la rue du Commandant Mouchotte et l'avenue du Maine, et boulevard de Vaugirard. Beaucoup de participants regrettent l'éloignement des déposes-minutes des entrées de la gare, ce qui n'incite pas les usagers à les utiliser.

Au cours de cet atelier, plusieurs solutions ont été imaginées/proposées pour lutter contre le développement des déposes-minutes sauvages :

- Mettre en place une signalétique visible pour faciliter l'accès aux déposes-minutes officielles, aujourd'hui peu visibles et signalées, afin de développer leur utilisation (signalétique à l'intérieur de la gare mais également à l'extérieur, pour mieux signaler les entrées depuis la rue).
- Aménager les rues de manière à prévenir les déposes non autorisées
- Vidéoverbaliser
- Retravailler la tarification de courte durée des parkings souterrains pour inciter les usagers à les utiliser
- Travailler avec la SNCF et les applications de VTC et de taxis pour que les prises en charge des voyageurs se fassent au sein des déposes-minutes
- La problématique des motos-taxi doit également être traitée en organisant une rencontre avec ces professionnels

Pour approfondir la question, le Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris propose d'**organiser une visite collective des déposes-minutes**, fin février-début mars à laquelle seront conviés les acteurs concernés.

Le représentant des taxis fait remonter la **capacité insuffisante de la station de taxis située rue de l'Arrivée** suite à la mise en accessibilité de la station-bus place Raoul Dautry.

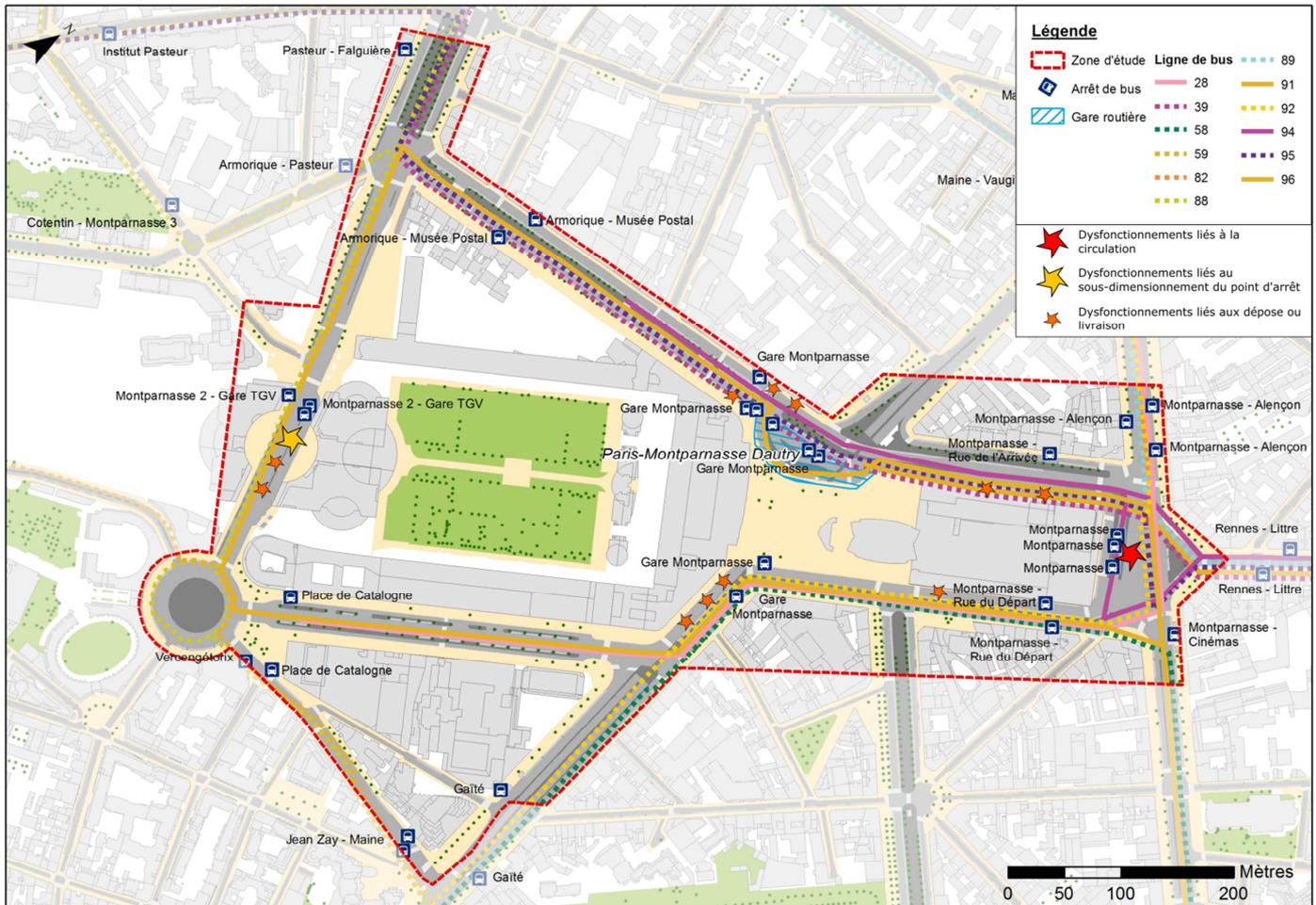
Les cars de tourisme s'avèrent nombreux en période de pointe. Les rues actuelles sont larges mais le projet urbain prévoit de réduire les voies de circulation et le stationnement. Se pose donc la question d'organiser la mobilité touristique du quartier.

Le toit de la Tour Montparnasse génère un flux importants de touristes, 250 000 à 300 000 personnes / an viennent aujourd'hui en cars. Selon le groupe M56, gestionnaire du toit, il est indispensable de prévoir une aire de dépose à proximité immédiate de la tour et une zone de stationnement plus éloignée pour l'attente des cars (durée de la visite de l'ordre de 45mn à 1 heure).

Les 4 places de dépose / repose situées actuellement sur la rue du Commandant Mouchotte sont trop éloignées de la Tour et servent essentiellement aux hôtels / centre de congrès.

Une participante propose de créer un stationnement sur le pont des cinq Martyrs du Lycées Buffon, à l'emplacement de la zone d'attente déportée temporairement créée pour gérer les flux du chantier des Ateliers Gaité.

Transports en commun (bus et métro)



Gagner du temps place du 18 juin 1940 : la RATP rappelle le diagnostic qu'elle avait présenté en réunion publique en septembre 2018. Les bus font actuellement de nombreuses manœuvres au carrefour du 18 juin 1940. Le nouvel aménagement peut apporter des gains de temps substantiels.

Des déplacements gênés par des obstacles pluriels : L'avancée et le stationnement des bus sur le secteur Maine-Montparnasse sont gênés par de nombreux obstacles, pénalisant les usagers des transports en commun (durée des trajets allongés notamment). Par exemple, l'aire de bus RAPT située place Raoul Dautry est régulièrement encombrée par des voitures de particuliers. Sur le pont des cinq Martyrs du Lycée Buffon, la présence de « porte 6 » ou « porte 8 » présents pour charger/décharger les voitures de locations bloquent les flux et le stationnement des bus sur leur emplacement réservé.

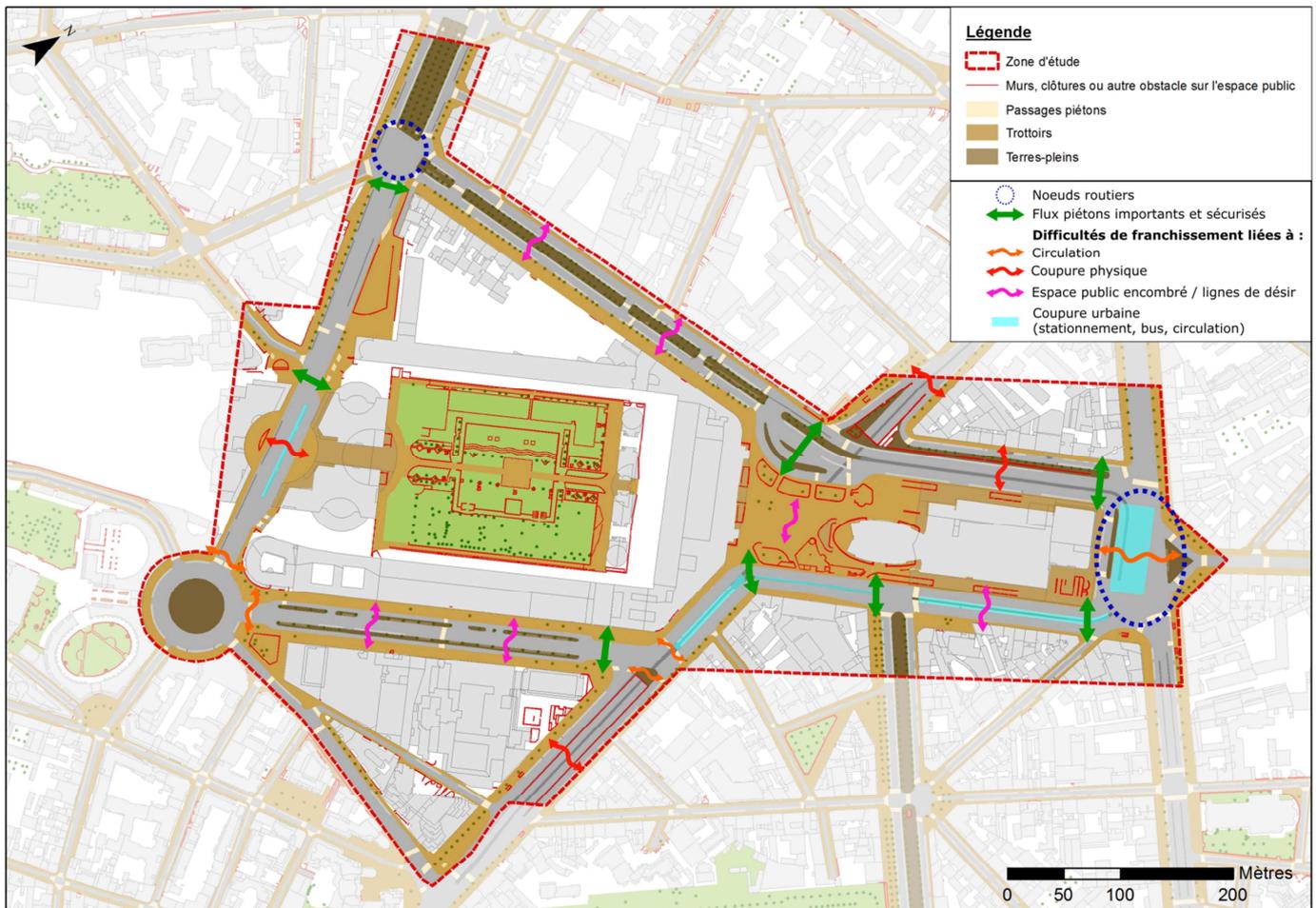
Les participants relèvent qu'il est problématique que les couloirs de bus ne soient pas des voies réservées et protégées, ce qui provoque des comportements déviants (utilisation des voies de bus pour des usages non autorisés).

La localisation et la répartition des arrêts de bus mériteraient d'être optimisées : De l'avis de certains participants, les pôles de bus sont aujourd'hui trop dispersés dans le secteur Maine-Montparnasse. Par exemple, de l'avis de nombreux participants, l'arrêt du 91 pourrait être positionné de manière plus utile. L'emplacement le plus approprié fait débat parmi les participants. De plus, les participants estiment que ce bus n'est pas adapté aux usages des passagers (manque de place pour les bagages, pour un bus qui se rend de gare en gare). L'emplacement des bus au niveau de la place de la Catalogne semble ne pas convenir à tout le monde. Ce sujet pourra être approfondi au cours de l'étude pôle, notamment lors des réflexions sur la place du 18 juin 1940, où l'objectif est de simplifier l'aménagement pour faciliter les usages, notamment l'accès aux transports en commun.

Faciliter le parcours des usagers grâce à une amélioration de la signalétique : De la même manière que pour les déposes-minutes, un véritable défaut dans la signalétique se fait ressentir pour faciliter l'accès aux transports en commun, en particulier les bus du secteur. Il faut renforcer et repenser la signalétique pour permettre aux usagers de se rendre plus rapidement aux arrêts de bus.

Améliorer l'accès aux des lignes bus direct depuis et vers les aéroports: aujourd'hui, les bus direct depuis et vers les aéroports stationnent dans la rue du Commandant Mouchotte. Ce stationnement crée des nuisances et n'est pas assez bien organisé. Les achats de tickets se font dans un bungalow, qui encombre le trottoir. Les habitants souhaitent que les conditions d'accueil soient améliorées en proposant de véritables locaux pour la vente. Une zone de stockage des bus en attente devrait être aménagée (certains participants proposent de l'installer sur le pont des cinq Martyrs du Lycée Buffon).

Piétons



Rendre plus confortables et sûrs les déplacements piétons : Aujourd'hui, les déplacements piétons sont complexes sur le secteur, il est par exemple difficile de se rendre de la rue de Rennes à la gare Montparnasse avec des bagages (nombreuses traversées à franchir, trottoirs très étroits...). Les participants souhaitent que soit noté que les trottoirs de la rue du Départ sont trop étroits et rendent dangereux les déplacements piétons. Les rues d'Odessa et la rue du Départ sont rapidement et régulièrement saturées de piétons, notamment des voyageurs. Les deux côtés de la rue du Commandant Mouchotte ne sont pas agréables pour les piétons aujourd'hui, encore plus avec les travaux en cours sur les Ateliers Gaité. Les nombreuses entrées/sorties de parkings séquent les parcours piétons sur les trottoirs, et plusieurs participants soulignent que cela va s'accroître avec les camions de livraison pour les Ateliers Gaité.

Dans le réaménagement du secteur, les passages piétons pourraient devenir plus larges, ce qui les rendraient plus agréables à traverser et plus sécurisées pour les usagers.

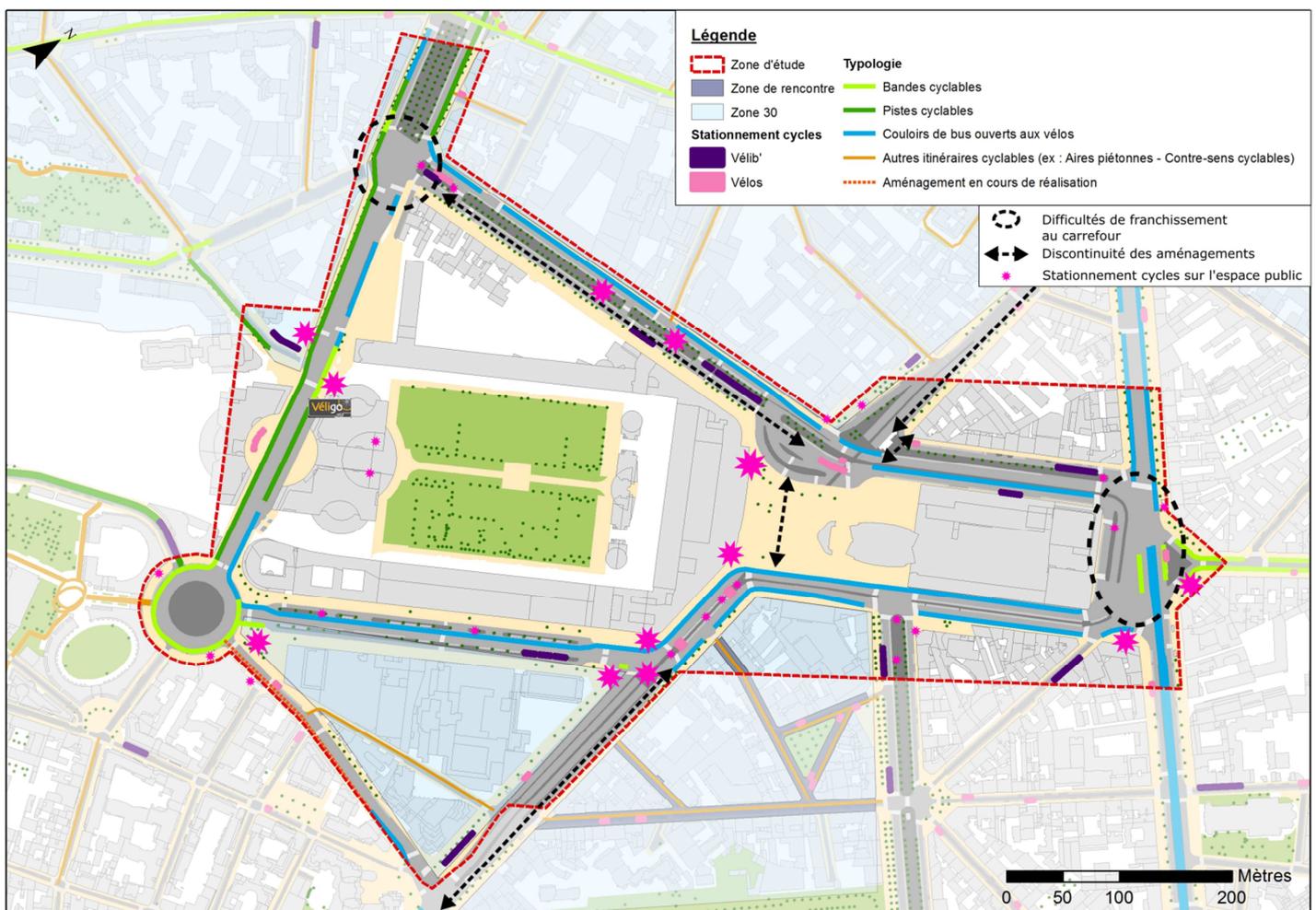
Des participants aimeraient que les franchissements de trottoirs soient adaptés aux personnes malvoyantes et à celles à mobilité réduite. De manière générale, il est essentiel que le secteur devienne accessible à l'ensemble des publics et que chacun puisse se rendre de la gare à la rue de Rennes sans difficulté. Pour accompagner les publics fragiles et ayant le plus de difficulté à se

déplacer, des participants proposent de mettre en place une navette électrique pour se rendre de la gare Montparnasse 1 à Montparnasse 3. Cette navette pourrait desservir plus largement le secteur.

Certains habitants ont émis des points de vigilance sur la prise en compte des flux logistiques des commerces, sur la piétonnisation/apaisement proposé pour la rue du Départ, et sur les travaux en cours pour créer une promenade centrale boulevard de Vaugirard tout en supprimant deux des trois traverses existantes (ces traverses permettaient aux voitures de faire des demi-tours en franchissant l'axe du terre-plein central du boulevard).

Résoudre les difficultés de franchissement : traverser le secteur pour un piéton est complexe. Les participants partagent les difficultés repérées sur le plan thématique ci-contre.

Cycles



Un rappel de la dangerosité des déplacements cyclables sur le secteur de Maine-Montparnasse : les participants et notamment les représentants des associations cyclistes présents lors de l'atelier ont tenus à rappeler la dangerosité du secteur pour les cyclistes : « *il est impossible de se déplacer en famille dans ce secteur, c'est beaucoup trop dangereux avec des enfants !* ». Les points noirs sont pour eux en particulier la place du 18 juin 1940 et la rue du Commandant Mouchotte.

Un maillage cyclable à approfondir : Les associations cyclistes réclament des pistes sécurisées, larges, qui conviennent à toutes et à tous. Pour convertir des cyclistes débutants à ce mode de déplacement, il faut mettre en place des pistes en site propre, plus sûres. Il est également rappelé qu'un couloir de bus où les vélos sont autorisés ne constitue pas une piste cyclable sécurisée.

Le secteur autour de la rue du Commandant Mouchotte et de la place de la Catalogne est à repenser entièrement d'un point de vue cyclable. Les continuités cyclables sur ce secteur ne sont pas assurées. Une piste sur la rue Jean Zay est absolument nécessaire puisque de nombreux cyclistes utilisent cette voie au sortir de la coulée verte. Il faut raccorder la rue Alain à la rue Froidevaux en créant une piste cyclable. Sur la rue Alain, les cyclistes racontent atterrir au milieu des embouteillages, et sans voies cyclables appropriées, sont donc contraints de se déplacer sur les trottoirs, gênants les piétons. De manière plus générale, c'est la connexion cyclable entre la rue de Rennes et la place de la Catalogne qui doit être améliorée et totalement repensée, peut-être avec la création d'une piste cyclable en site propre par exemple.

Des participants alertent également sur les difficultés de circulation consécutives à la création des pistes cyclables rue Alain et rue Froidevaux.

Des besoins de stationnements pour les cycles réaffirmés

Plusieurs participants ont souhaité réaffirmer le besoin de parking vélo au sein du secteur. Les associations de cyclistes souhaitent alerter la Ville. La capacité de la Vélostation doit être fortement augmentée, 2 500 places semblent un minimum pour un secteur comme celui de la gare Montparnasse, d'autant plus que le trafic va croître et que le quartier est très fréquenté. L'option de la conversion d'un des tubes du tunnel du Maine en extension de la Vélostation est donc une bonne idée. En parallèle, il est impératif selon eux de développer les arceaux en surface pour les stationnements plus rapides et ponctuels. Ces derniers doivent se situer à proximité des équipements (piscine, gare, bibliothèque...). Un parking comme la Vélostation est en effet plus adapté pour les stationnements de longue durée.

La traversée du secteur : quid des traverses cycles sur la place Raoul Dautry (parvis de la gare)

Aujourd'hui, il est très compliqué pour les cyclistes de traverser l'ensemble immobilier Maine-Montparnasse. L'organisation actuelle les oblige à contourner entièrement l'ensemble par la route, ce qui est un long détour. Demain, les cyclistes aimeraient pouvoir traverser plus simplement le secteur. Il est proposé qu'une aire piétonne soit mise en place sur la place Raoul Dautry, où les cyclistes pourraient traverser doucement, voire pied à terre afin de se rendre de l'autre côté de la place mais également qu'il soit possible pour eux d'utiliser le tunnel, notamment pour les cyclistes en transit qui veulent avancer rapidement. La question de la traversée de la place Raoul Dautry avait également été abordée lors de l'atelier avec le groupe du travail du 14^{ème} arrondissement et constitue un point d'attente important de la part des cyclistes.

Une signalétique à étoffer également pour les usagers cyclistes : de la même manière que pour le stationnement ou encore pour les accès aux arrêts de bus, les cyclistes sont en demande d'une meilleure signalétique sur le quartier afin de rendre leurs déplacements plus fluides. Cette exigence compte aussi bien pour le futur projet que pour la période de travaux à venir. Les cyclistes présents expliquent qu'il faut également revoir l'iconographie des stationnements des vélos, qui sont aujourd'hui difficilement identifiables sur les plans.