



---

## **Concertation sur le projet urbain Maine-Montparnasse Compte-rendu des échanges dans le cadre de l'atelier 2 avec les acteurs de la mobilité**

28 janvier 2021, 18h30-20h45

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<sup>e</sup>, le 14<sup>e</sup>, et le 15<sup>e</sup> 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 depuis septembre 2019 en présence de l'équipe lauréate, grâce à des formats variés comme des ateliers ou des balades urbaines commentées.

En parallèle de la définition du projet urbain Maine-Montparnasse, une étude de pôle est lancée par la Ville de Paris et Ile de France Mobilités depuis fin 2019 et conduite par Artelia, dont l'objectif est d'établir un diagnostic puis de formaliser un schéma de référence du pôle Maine-Montparnasse se focalisant sur des thématiques variées : types de mobilité, qualité des services, qualité et gestion de l'espace public, stationnement et logistique... Dans le cadre de cette étude, un premier atelier avait été organisé en janvier 2020 réunissant des associations, des partenaires et des représentants des conseils de quartier du 6<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup>. Ce premier atelier avait pour objectif d'approfondir le diagnostic de l'étude de pôle. Ce second atelier, réunissant les mêmes participants, avait pour but d'étudier les pistes de solutions d'organisation des mobilités et d'aménagement relatives au secteur.

>> Plus d'informations sur [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

>> Contribuer sur [www.idee.paris.fr](http://www.idee.paris.fr)

### **Les organisateurs**

Benoit FARCETTE, Direction de l'urbanisme, Ville de Paris  
Véronique GRIMONPONT, Direction de l'urbanisme, Ville de Paris  
Lucile FAUVIAUX, Ville Ouverte  
Thibault LEMAITRE NTONI, Ville Ouverte  
Basile HASSAN, Ile de France Mobilités

Tiffanie Yamashita, Systematica  
Annabelle Munsch, Lina Ghotmeh Architecture  
Nicola CARNEVALI, RHSP

Julie BRANCHEREAU, Artelia  
Cyrille DEVERT, Artelia  
Océane LOYER, Artelia

## Organisation de l'atelier

En raison du contexte sanitaire, l'atelier s'est tenu en visio-conférence, en utilisant l'outil Zoom. Les contributions des participants étaient prises en note en direct par les animateurs sur l'outil collaboratif Miro.

Après un premier temps introductif en plénière, les participants étaient répartis en deux groupes d'une quinzaine de personnes pour faciliter les échanges.

Trois thématiques structuraient les échanges :

- Désencombrer l'espace public aux abords de la gare
- Faciliter l'accès au pôle pour toutes les fonctions de la gare
- Assurer les continuités douces/actives du quartier

Un temps conclusif en plénière a permis de partager les enjeux issus des contributions des deux groupes.

## Les contributions

### Taxis, VTC et dépose-minute

Le projet urbain Maine-Montparnasse prévoit une réorganisation de la place du 18 juin 1940. Les taxis présents lors de l'atelier se questionnent sur les compensations prévues liées à la perte de places de taxis sur ce secteur. Des solutions devront être apportées.

Avec le contexte sanitaire actuel, il y a une tendance à l'augmentation du nombre de taxis à proximité de la gare (rabattement des taxis initialement au niveau des aéroports vers les gares), ce qui amplifie certains dysfonctionnements, comme les remontées de files taxis en entrée de l'aile Vaugirard sur le boulevard Vaugirard.

La solution de mettre en place une zone d'attente déportée Taxi est évoquée mais le représentant taxi explique que cette organisation n'est absolument pas adaptée au fonctionnement d'une gare : le temps d'attente taxi dans un aéroport est d'environ 3h-4h, contre seulement 10-20min en gare. Ainsi, le temps d'attente en gare réduit ne permet pas au taxi de se rendre jusqu'à l'espace d'attente et de revenir en gare prendre des clients.

Une solution envisageable pour résoudre la problématique du stationnement sauvage à proximité de la gare : mettre en place une station de taxi, car aucun autre véhicule ne vient généralement se stationner à proximité d'une station officielle.

Concernant la dépose minute, certains participants estiment que la volonté d'activer plus fortement la dépose-minute du Hall Pasteur peut être contradictoire avec le souhait de pacifier la rue du départ. Les architectes urbanistes expliquent : "un jalonnement sera mis en place pour éviter que les véhicules particuliers ne s'engagent dans les secteurs apaisés et pour orienter ceux qui le souhaitent vers les aires de dépose-minute via les principaux axes latéraux. Par ailleurs, une nouvelle aire de dépose minute est à l'étude, plus proche de la Porte Océane, mais qui ne demande pas de rentrer dans la rue du départ. ».

Un représentant des taxis signale des difficultés rencontrées par les voyageurs sortant de la gare pour rejoindre le site de reprise taxi existant coté Pasteur, du fait de portillons mis en place par la SNCF. Il doit impérativement être anticipé que les places de stationnement des taxis ne gênent pas la circulation des cycles sur le secteur.

## Focus sur la rue du Commandant René Mouchotte

Concernant le traitement de cette rue et notamment de la dépose-minute sauvage, les représentants du conseil de quartier du 14<sup>ème</sup> arrondissement réaffirment leur souhait de voir les choses évoluer, et estiment que leurs demandes non pas été pour le moment prises en compte. Pour eux, si l'objectif est de végétaliser et apaiser la rue, les propositions faites aujourd'hui vont plutôt conduire à une augmentation des flux de véhicules.

Ils estiment également que la création du dépose minute sur l'avenue du Maine, mais proche du début de la rue du commandant Mouchotte, risque d'entraîner des mésusages et de perturber la circulation des bus. En priorité, il faut libérer la rue des deux roues motorisées et des camions.

Egalement en ce qui concerne la proposition d'orienter les automobilistes vers la zone de dépose-minute située au niveau du Hall Pasteur, grâce un travail de jalonnement et de signalétique, les représentants du conseil de quartier du 14<sup>ème</sup> arrondissement appréhendent une augmentation des flux voitures dans leur rue, ce qui viendrait d'autant plus dégrader la qualité de vie des riverains. L'équipe d'architectes-urbanistes précise que le travail de jalonnement devra être réalisé à l'échelle du quartier élargi (et non à l'échelle du secteur rapproché de la gare), pour proposer un itinéraire le plus direct et le plus pertinent vers la zone de dépose-minute. Il ne s'agirait donc pas d'engorger la rue du Commandant René Mouchotte.

Un participant s'exprime sur le chat de la visio : *« L'avenue du Commandant Mouchotte est une voie très large dans laquelle il est possible de prévoir une piste cyclable bidirectionnelle large (4m), une voie bus protégée et une voie de circulation générale dans chaque sens. Une organisation intelligente de la répartition de ces espaces est possible. Les bus ne doivent plus jamais être perturbés dans leur circulation ni surtout dans leurs arrêts par des stationnements ou arrêts illicites. Les empêchements physiques infranchissables doivent être utilisés pour cela ».*

Le projet d'évolution de la rue doit prendre en compte le projet de piétonisation de la place de Catalogne.

Sur le sujet de la rue du Commandant Mouchotte, l'équipe d'architectes-urbanistes expliquent : *« la rue du commandant Mouchotte est aujourd'hui moins qualifiée, il faut donc réfléchir à l'échelle du site sur les usages. Le gabarit de la rue est important, il y a de la place pour concilier différents usages ».*

## **Transports en commun (bus, métro, gare)**

### L'accessibilité en bus

Concernant la gare de bus Raoul Dautry, les participants réaffirment leur sentiment que cet espace est aujourd'hui trop complexe, caché et difficilement accessible. Il est impératif de mieux le signaler et d'améliorer le confort des usagers. De plus, sa configuration actuelle a tendance à créer des bouchons sur le secteur.

Les participants ont pointé certains secteurs aujourd'hui problématiques et des solutions possibles pour la circulation des bus :

- Le couloir de bus sur la place du 18 juin jusqu'à la rue de Rennes doit être simplifié
- Le couloir de bus sur l'avenue de Vaugirard doit être fluidifié
- La régulation du bus 91 à Pasteur doit être améliorée

Certains participants recommandent que les **voies de bus soient sanctuarisées** autour de la gare, c'est-à-dire accessibles uniquement aux bus, aux vélos, aux taxis et aux urgences. Les arrêts, stationnements et livraisons devraient être rendues impossibles dans ces voies bus, une solution alternative doit être trouvée.

Les transformations proposées sur la place du 18 juin 1940 sont appréciées. Cependant, les participants estiment qu'il serait intéressant que soit prolongé le site propre axial du boulevard de Montparnasse au-delà de la place du 18 juin 1940, jusqu'aux Invalides.

### La question du hall Pasteur

Les participants ont listé plusieurs constats vis-à-vis de ce hall :

- L'accès se fait aujourd'hui en bout de quai, le rendant méconnu et peu attractif
- Le hall est jugé confortable et tranquille, il semble adapté à la circulation des personnes âgées et des familles, étant moins bondé

Dès lors, les participants estiment qu'il est primordial de **développer le potentiel de ce hall**. Le schéma global d'aménagement pourrait-il prévoir d'orienter les voyageurs plus facilement vers le hall Pasteur ? Un représentant des taxis suggère d'utiliser les plateformes de réservation taxis (type G7) pour informer les voyageurs d'une accessibilité possible aux trains via le hall Pasteur et contribuer ainsi à rééquilibrer les pratiques taxis tout autour de la gare.

## Cycles

La place des cycles sur le site doit évoluer en prenant en compte la diversité des usages et des usagers du vélo. Concernant **la circulation** des cycles sur le site et à proximité :

- Les participants insistent sur la nécessité d'avoir des axes cyclables nombreux, capacitaires et bien raccordés au réseau. L'offre sur le site va augmenter, mais cette augmentation va également provoquer une augmentation de la demande, qu'il faut anticiper en prévoyant un nombre de pistes suffisants.
- Les axes bidirectionnels semblent plébiscités : ils permettent d'avoir des voies pratiques et visibles, et contribuent à faire évoluer l'image du vélo au sein de la population
- L'axe de la coulée verte doit être prolongé : il faut pouvoir aller de la place de la Catalogne à la rue de Rennes, de l'avenue du Maine aux Invalides. Ainsi, la transformation d'un des tubes du tunnel du Maine à destination des cycles est une bonne idée.

Concernant le **stationnement des vélos** sur le site :

- Les dimensions de la vélostation et ses potentialités d'évolution sont toujours questionnées : elles semblent aujourd'hui trop limitées. Il faut de nombreux espaces, et la sécurité de pouvoir agrandir les espaces accueillants les vélos à moyen ou long terme.
- L'offre de stationnement doit être diversifiée, avec des possibilités de stationnement souples pour les arrêts rapides et d'autres de long-durée. Il faut donc penser à mettre des arceaux pour les vélos en quantité suffisante sur le site, la vélostation ne suffit pas.
- Les participants s'interrogent sur la présence des velibs sur le site : quelle quantité ? quels emplacements ? Pour rappel, aujourd'hui, il y a 7 stations Vélib's sur le secteur de la gare Montparnasse, avec une occupation moyenne horaire entre 9h et 19h autour des 41%. Une station Véligo est également implantée du côté du hall Pasteur. D'une capacité de 62 places, celle-ci est occupée à 58% en moyenne.

## **Deux-roues motorisées**

Les deux-roues motorisés ont vocation, comme les autres véhicules motorisés, à stationner dans les espaces souterrains existants. Le traitement des rampes de parking devra être adapté pour éviter aux 2R de glisser.

## **Véhicules de logistique**

La problématique de l'encombrement de la chaussée par des véhicules de logistique est notamment soulevée du fait de l'arrivée du LECLERC sur le centre commercial Gaité. Les participants sont inquiets de l'impact sur la circulation de la rue du commandant Mouchotte mais également des nuisances potentielles pour les riverains. Il a été précisé par la Ville de Paris que la logistique était régulée par une réglementation au niveau de la Ville de Paris, mais qu'une réflexion plus poussée était menée sur l'îlot Gaité, pour respecter au mieux les riverains.

## **Cars de tourisme**

Lors de l'atelier, des questions concernant le devenir des cars de tourisme et notamment des bus Air France ont été posées.

Pour les cars Air France, il est confirmé que ce service est supprimé.

Les cars de tourisme peuvent parfois encombrer l'espace public. Dans leur réflexion sur le devenir du site, les architectes-urbanistes réfléchissent donc à des solutions pour permettre un accès simple au site tout en libérant de l'espace : *« Les taux de rotation des cars, entre la dépose des touristes et la reprise, sont faibles, de l'ordre de 45 mn, notamment pour les visiteurs du toit de la tour Montparnasse. Ainsi, nous cherchons de la place pour créer une zone de stationnement proche, ou les cars pourraient attendre entre la dépose et la reprise, mais ailleurs que devant la gare, d'autres rues pourraient être utilisées, il faut avoir une vision plus générale ».*