

Quartier Maine-Montparnasse, le renouveau est en cours



Le quartier Maine-Montparnasse aujourd'hui © Ville de Paris / Jacques Leroy

Sommaire

SYNTHÈSE.....	4		
1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET	6	3 SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION.....	32
1.1. Le secteur de projet.....	6	3.1. Les remarques formulées sur le dispositif de participation	32
1.2. Les caractéristiques du secteur de projet.....	7	3.2. Les attentes formulées vis à vis du projet et réexprimées au cours de la concertation... 33	
1.3. Les objectifs poursuivis par le projet.....	14	Les attentes thématiques : des espaces publics plus verts privilégiant transport en commun et modes doux.....	34
1.4. Calendrier du projet.....	16	Les attentes par secteur.....	38
Lancement du projet urbain en 2018.....	16	3.3. La prise en compte de la concertation dans le projet d'ensemble.....	41
Redéfinition du périmètre de projet en 2022	17	La transformation des parvis de la gare : une fonctionnalité retrouvée dans un cadre largement arboré.....	44
Le calendrier du projet.....	18	Un jardin linéaire, support d'usages et de mobilités douces, en lien avec le caractère local de la rue du Commandant Mouchotte	48
1.5. Les parties prenantes du projet.....	20	Une rue du Départ apaisée, végétalisée et animée comme liaison entre le nord et le sud du secteur Maine-Montparnasse	49
		La rue de l'Arrivée	50
2 DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	21	La place du 18 juin 1940.....	51
2.1. Le cadre réglementaire.....	21	3.4. Les réserves exprimées à l'issue du projet et les points restant à améliorer.....	52
2.2. Description des temps participatifs	22	Les réserves exprimées à l'issue du projet par grand thème et les invitations à améliorer le projet.....	52
La concertation en ligne et le registre des contributions (2019-2022)	24	Les réserves exprimées à l'issue du projet par secteur	53
Phase 1 : le cycle de diagnostic de mai à septembre 2018	25		
Phase 2 : le cycle d'approfondissement du projet lauréat de septembre 2018 à novembre 2019	26		
Phase 3 : le temps de travail spécifique sur l'étude de pôle en 2020 et 2021	27		
Phase 4 : le temps de concertation sur les espaces publics en 2022.....	28		
2.3. Mesures d'information et de publicité.....	29	4 LA POURSUITE DU PROJET PAR LA VILLE DE PARIS	55
Informations diffusées dans la presse et le Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris (BOVP)	29	5 CONCLUSION.....	58
Affichages sur les panneaux d'information et dans l'espace public.....	30		
Information en ligne.....	30		
2.4. Bilan quantitatif.....	31		

SYNTHÈSE

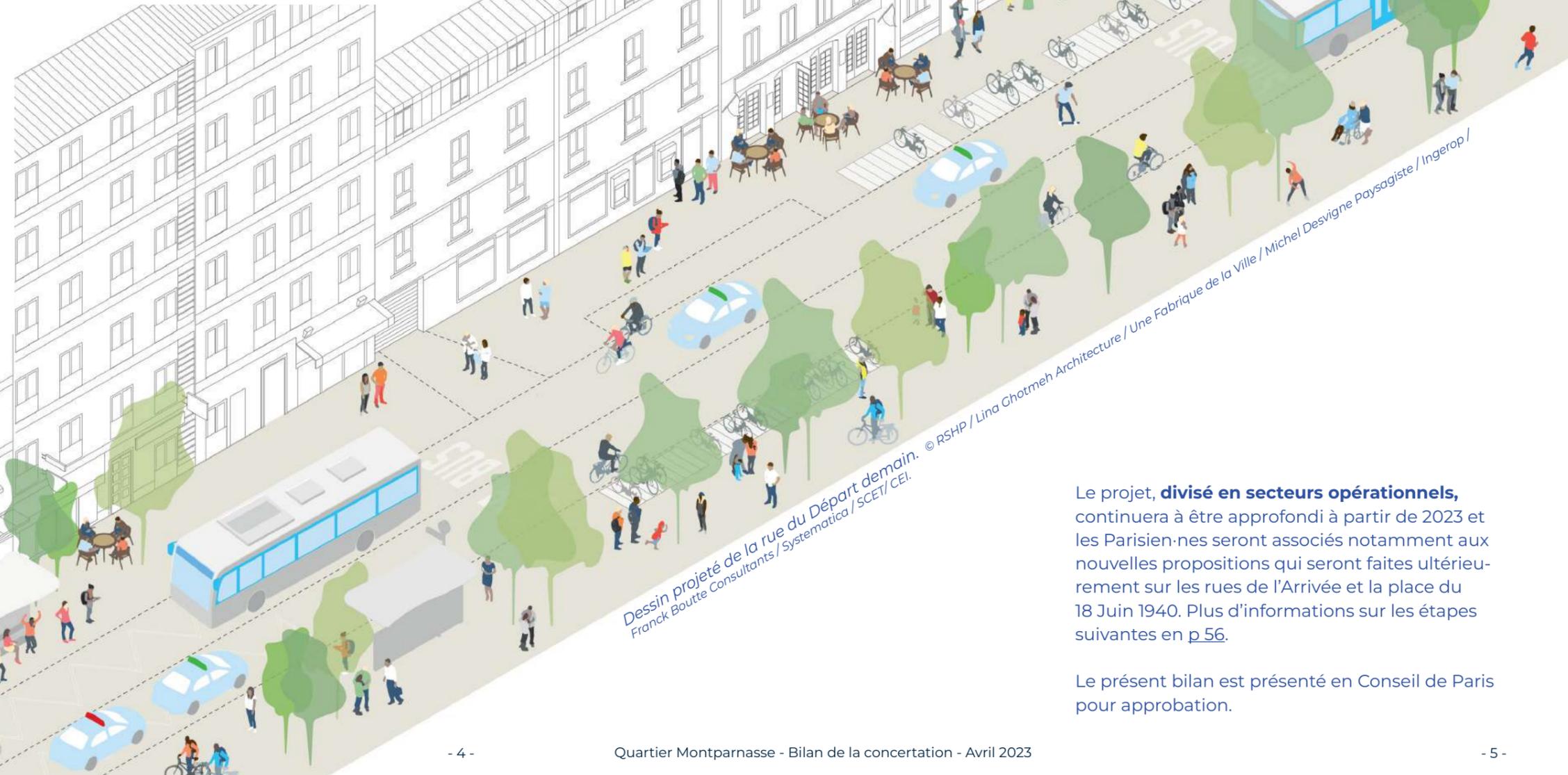
La concertation réglementaire sur le projet Maine -Montparnasse s'est tenue de mai 2018 à octobre 2022, sur un périmètre initial qui comprenait des emprises d'espaces publics et privés (Ensemble Immobilier de la Tour Maine-Montparnasse) et qui a été réduit aux seuls espaces publics en 2022 (partie 1.1).

En conformité avec la délibération 2018 DU 102-1 (partie 2.1), quatre temps de concertation ont permis aux Parisien·nes et à tous les usager·ères de la gare et du quartier de s'exprimer sur le diagnostic des lieux et leurs attentes, la première version du projet, les études de mobilité et, in fine, sur l'avancement des études d'avant-projet sur l'espace public (partie 2.2). De par la diversité des formats d'expression proposés, la concertation mise en place a globalement satisfait les personnes qui ont souhaité s'exprimer (partie 3.1).

Dès les premiers événements et tout au long du projet, **les participant.es ont fait part de leur souhait d'une intervention lourde** sur un espace jugé daté, peu esthétique, mal entretenu et principalement dédié à la voiture au détriment des piétons, cycles et autres mobilités. **Les participant.es ont exprimé l'attente d'une très forte végétalisation de ce quartier considéré trop minéral**, d'un fort rééquilibrage des usages au profit du piéton et d'une programmation moins commerciale pour le quartier (partie 3.2).

Le projet architectural et paysager conçu depuis 2019 par le groupement mené par l'agence RSHP propose une réorganisation du schéma d'intermodalité et une végétalisation ambitieuse de l'espace public. **En cohérence avec les principaux enseignements de la concertation, le projet prévoit que plus de 13 000 m² d'espace public soient rendus aux piétons et à la végétalisation.** Plus de 6 000 m² d'espaces verts seront ainsi créés et plus de 700 arbres plantés (partie 3.3). Ces propositions particulièrement ambitieuses sur le parvis Raoul Dautry, la rue du Commandant Mouchotte et la rue du Départ suscitent **une adhésion de principe d'une majorité de participant.es et usager·ères qui demandent un engagement résolu de la ville de Paris en faveur de la végétalisation et de la plantation d'arbres dans l'espace public.**

Quelques réserves et demandes d'approfondissement du projet ont toutefois été exprimées tout au long de la démarche et rappelées dans le dernier cycle de concertation à l'automne 2022. Celles-ci concernent les interrogations liées aux reports de trafic automobile sur d'autres axes, notamment le boulevard de Vaugirard, suite au réaménagement de la rue du Départ et dans une moindre mesure de la rue du Commandant Mouchotte et du boulevard du Montparnasse. Les participant.es renouvellent en outre leur attention à une meilleure cohabitation entre cycles et piétons, leur demande d'un meilleur entretien de l'espace public et leur souhait d'une programmation culturelle (partie 3.4).



Dessin projeté de la rue du Départ demain.
Franck Boutte Consultants / Systematica / SCET/CEI.

© RSHP / Lina Ghatmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingerop /

Le projet, **divisé en secteurs opérationnels**, continuera à être approfondi à partir de 2023 et les Parisien·nes seront associés notamment aux nouvelles propositions qui seront faites ultérieurement sur les rues de l'Arrivée et la place du 18 Juin 1940. Plus d'informations sur les étapes suivantes en p 56.

Le présent bilan est présenté en Conseil de Paris pour approbation.

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

Le quartier de la gare Montparnasse est situé à cheval entre 3 arrondissements de Paris : le 6e, le 14e et le 15e.

Le périmètre initial de projet comprenait une partie de la Gare Montparnasse, l'Ensemble Immobilier Tour Maine Montparnasse (EITMM) et les lieux publics environnants. En 2022, la maîtrise d'ouvrage publique a été réduite aux seuls espaces publics.

1.1. Le secteur du projet



Vue aérienne du périmètre opérationnel et de réflexion du projet Maine-Montparnasse.

© Roge is Stirk Harbour + Partners / Lina Chormeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Bouté Consultants / Systematica / Sctet / CEI.

Le périmètre opérationnel initial envisagé comporte une partie de la gare en interface avec les espaces publics, l'ensemble immobilier Tour Maine Montparnasse (EITMM), ainsi que les espaces publics adjacents dont la rue du Commandant Mouchotte, le parvis Raoul Dautry, l'avenue et le tunnel du Maine, les rues du Départ et de l'Arrivée et la place du 18 juin 1940.

1.2. Les caractéristiques du secteur de projet

Au milieu d'un tissu plutôt homogène et traditionnel, le quartier de Montparnasse témoigne des volontés politiques de transformation urbaine et architecturale des années 50-60-70. Les constructions réalisées autour de la gare se caractérisent par une architecture moderne aux formes régulières et aux surfaces lisses sans ornements ; elles sont de grandes hauteurs et s'articulent autour de dalles devant permettre aux piétons d'évoluer dans des espaces protégés de la circulation automobile. À l'arrière de la gare, les réalisations circulaires de Ricardo Bofill et de Jean Willerval répondent à la volonté de réconcilier le grand public avec les grands ensembles.

Le site se caractérise par sa **grande minéralité**. Seuls 15 % des espaces publics sont actuellement ombragés. A plus grande échelle, les deux espaces verts les plus proches du site sont le jardin Atlantique et le cimetière du Montparnasse. Les deux bénéficient d'une couverture arborée limitée, offrant un confort thermique réduit. Les espaces publics du secteur Maine Montparnasse sont également caractérisés par :

- ▶ des conflits et une concurrence des usages.
- ▶ Un partage modal qui n'est plus en phase avec les enjeux de politique publique en matière de mobilité et de santé environnementale.
- ▶ Un nivellement dont la complexité est liée aux seuils des programmes desservis et à l'existence d'ouvrages souterrains.
- ▶ Des revêtements de sol très dégradés en particulier pour les espaces circulés par les piétons.

Un sous-sol exploité et donc complexe

Le sous-sol du quartier est densément construit. De nombreux ouvrages de la RATP (tunnels, stations, salles et couloirs d'échanges ou d'interconnexion), des ouvrages de la ville (tunnel routier du Maine, local de ventilation, passage piéton souterrain désaffecté) et de nombreux réseaux divers se trouvent sous le domaine public de voirie.

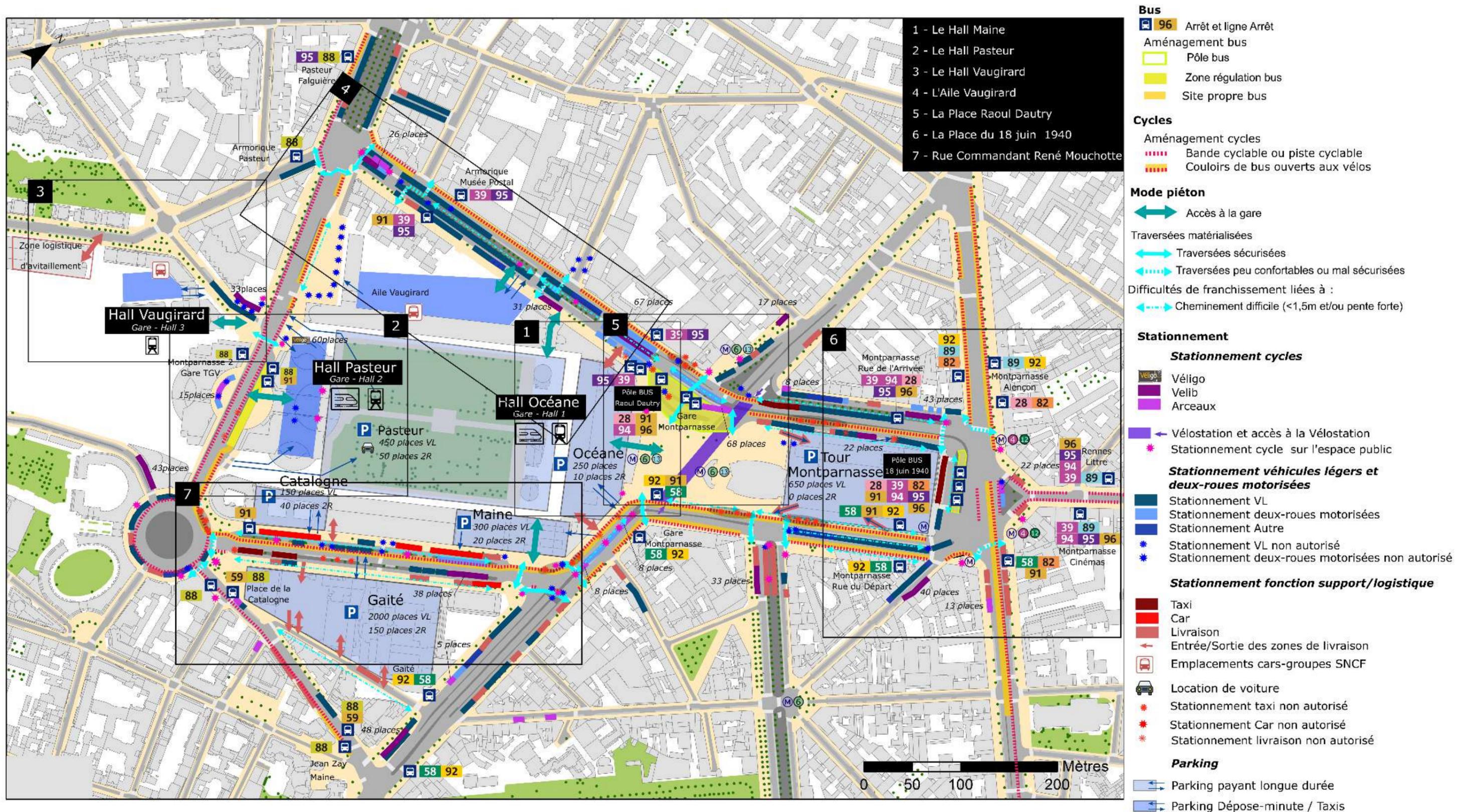
Ces ouvrages sont mitoyens et parfois en forte imbrication avec ceux existants dans les sous-sols de l'Ensemble Immobilier de la Tour Maine Montparnasse (EITMM). C'est par exemple le cas des lieux d'interface suivants :

- ▶ Liaison RATP/EITMM au niveau de la place basse ;
- ▶ Liaison RATP/ galerie piétonne souterraine/ EITMM au niveau de la lunule au pied de la tour Montparnasse ;
- ▶ Ouvrages de ventilation ou trémies matériels (au niveau du 37 rue de l'Arrivée, parvis Raoul Dautry) ;
- ▶ Local de ventilation du tunnel et carneau, sous la rue du départ et en limite de la parcelle de l'EITMM ;
- ▶ Liaison voies publiques / trémies d'entrée-sortie de l'aire de livraison de l'EITMM (niveau S2) et aux parkings (S3 à S6).

Une offre de transport foisonnante

Le secteur Maine Montparnasse est caractérisé par une forte intensité des échanges intermodaux à travers l'accès aux différents modes de transport présents sur le site : trains et transilien (TGV, TER, ligne N), métro (lignes 4, 6, 12 et 13), bus (13 lignes de bus desservent le quartier), voiture, parkings, aires de dépose-minutes, etc.), vélos (stations de libre-service, Veligo). L'offre cycliste est cependant caractérisée par des parcours inconfortables, comme les cheminements piétons : les différentes coupures compliquent les traversées et les accès. Pour les vélos, on constate un manque d'équipement (stationnement couvert, parcours inconfortables, etc.). Montparnasse est un quartier peu parcouru par les piétons et les cyclistes, notamment du fait du caractère très véhiculaire du site.

Carte de synthèse identifiant les pôles fonctionnels du secteur Montparnasse
(source Artelia, mars 2020)



253 676



déplacements par jour sont comptabilisés durant les horaires d'ouverture de la gare Montparnasse selon l'étude de pôle menée par Ile-de-France Mobilités en 2020.

une augmentation de la fréquentation

de 50%

est envisagée d'ici 2030 - 2040.



80%



des entrants au métro viennent de la gare, et la plupart empruntent le grand couloir souterrain. L'accès à la gare est principalement réalisé en transport en commun ; **le pourcentage des usager-ères qui accèdent à la gare à pied est relativement en baisse, tandis qu'un pourcentage des voyages longue distance arrivant en taxi ou en voiture est relativement élevé.**



EXTRAIT DU

La gare Montparnasse est un pôle d'échanges multimodal majeur, tant en termes de taille que de volume de voyageurs. Les enjeux de déplacements sont au coeur des réflexions sur le réaménagement des abords de la gare avec comme objectifs de :

- ▶ **permettre l'accès à la gare dans de bonnes conditions par les différents modes de transport ;**
- ▶ **faciliter les correspondances entre ces modes de transport ;**
- ▶ **offrir aux voyageurs-euses une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...).**

Dans ce contexte, Ile de France Mobilités (IDFM) et la Ville de Paris ont missionné en 2020 le bureau d'études Artelia pour mener une étude de pôle. Le diagnostic a comporté une enquête rabattement qui a permis de mieux comprendre les usager-ères et le fonctionnement des différents accès.

DIAGNOSTIC DE L'ÉTUDE DE PÔLE :

Les usager-ères de la gare sont principalement parisiens, **53%** d'origine des utilisateur-rices et **20%** de destination des usager-ères, en particulier des 14^{ème} et 15^{ème} arrondissements. Les autres origines et destinations des usager-ères sont ensuite l'Ile-de-France, puis le quart Ouest / Sud-Ouest de la France (destination des grandes lignes de Paris Montparnasse).

Les principaux motifs de déplacements des usager-ères de la gare sont relativement équivalents entre eux en volume, à savoir **27%** pour les déplacements domicile-travail / travail-domicile, **21%** pour les déplacements professionnels et **35%** pour les déplacements liés aux loisirs.

En termes de fréquence de visite de la gare, il s'agit ici globalement d'une population d'usager-ères occasionnels ne fréquentant qu'assez peu la gare.

L'enquête a également été l'occasion de mieux connaître les pratiques de dépose de voyageur-euses et de stationnement à l'échelle du pôle Montparnasse. En termes de dépose, il ressort que la majorité sont déposés en taxi ou VTC en trois points qui sont : le boulevard Vaugirard (**43%**), la rue du Départ (**20%**) et l'angle Maine-Mouchotte (**22%**). Concernant le stationnement, les usager-ères se répartissent à **43%** dans les parkings souterrains, **44%** sur des places de stationnement sur voirie et **11%** sur des stationnements illicites sur l'espace public. Ainsi le stationnement licite sur voirie se répartit pour moitié sur le mode vélo, un quart pour le mode voiture et un quart pour les deux-roues motorisés. Le stationnement illicite est quant à lui à 2 tiers le fait de stationnement cycle et pour un quart le fait de stationnement deux-roues motorisés.

Comme l'indiquent de nombreux observatoires de la mobilité, la crise sanitaire n'a pas modifié les habitudes de déplacement tant en termes de fréquence qu'en mode de déplacement.

L'enquête a également permis de mettre en évidence une très forte méconnaissance du hall Pasteur et de ses accès directs aux voies (pour deux tiers des enquêté-es).

L'enquête a également interrogé les usager-ères sur leur intérêt pour une vélostation. **26%** des personnes se déclarent intéressées, et **9%** supplémentaires pourraient l'être si la vélostation était plus proche des voies et accessible depuis l'Avenue du Maine.

Enfin les usager-ères des deux-roues motorisés sont globalement prêts à se stationner dans les parcs de stationnement à condition que ces derniers soient sécurisés, qu'ils bénéficient de tarifs préférentiels et d'espaces de rangement libre-service.

Des équipements publics mal renseignés et peu lisibles

Le quartier dispose de plusieurs équipements publics qui ont pour point commun d'être peu lisibles et difficiles d'accès. Le projet d'Unibail Rodamco sur l'ensemble immobilier Gaîté-Vandamme répond en partie à cette problématique puisque la bibliothèque, actuellement en sous-sol, est recrée de plain-pied rue du commandant René Mouchotte.

L'amélioration de l'accès aux équipements existants dans le jardin Atlantique (crèche, halte-garderie, terrains de tennis, jeux d'enfants, centre d'animation) et au centre sportif du Commandant Mouchotte passe par la restructuration des circulations verticales existantes, boulevard de Vaugirard et rue du commandant René Mouchotte, ainsi que par l'amélioration de leurs modalités de gestion.

De son côté, le centre sportif Armand Massard constitue l'unique propriété de la Ville au sein de la copropriété de l'EITMM. Situé aux premier, deuxième et troisième sous-sol, il est accessible depuis une place basse desservie directement par le métro et par une circulation verticale débutant sous arche à l'angle Nord-Est de l'ensemble immobilier, non accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Il comprend une des plus grandes piscines parisiennes (3 bassins) et une salle d'escrime de 14 pistes.



Une diversité de fonctionnalités facteur d'attractivité



Le quartier tire son attractivité de l'offre abondante en matière de transports, d'activités, d'emplois, et de loisirs (cinémas, théâtres, restaurants...). Il est également une importante destination touristique avec comme principal atout, la tour Montparnasse.

En termes d'activités et d'emplois, les opérations d'aménagement des années 60-70 avaient pour objectif la création d'un pôle d'animation urbaine sur la rive gauche. Il s'agissait également de désengorger le quartier central des affaires et de mêler harmonieusement les fonctions de transports, de logements, de bureaux, de commerces et de loisirs. Le premier objectif est assurément réussi au regard de la dynamique et de la densité d'emplois actuelle (40 000 emplois environ).

Sur le plan commercial, le quartier maintient son offre, avec un peu plus de 1200 établissements. Plusieurs zones remarquables sont à signaler comme notamment : la rue de Rennes et ses grandes enseignes ; le nord-ouest du 14ème avec le boulevard du Montparnasse, les rues de la Gaîté et d'Odessa à travers leurs restaurants, cabarets, théâtres et cinémas ; le centre commercial Montparnasse Rive Gauche au sein de l'EITMM, dont l'avenir est en réflexion, et le centre commercial Gaîté récemment rénové par Unibail-Rodamco.

Le secteur est également caractérisé par une animation nocturne importante du fait de la présence de plusieurs restaurants et débits de boisson. Au XIXème siècle, le quartier voit s'installer sur ses boulevards et sur la barrière de l'enceinte des fermiers généraux les premiers cabarets, les premières guinguettes et boutiques.



Au début du XXème siècle, le quartier se caractérisait également par la présence de nombreux ateliers d'artistes, attirés par des prix d'hébergement abordables et une offre d'établissements très fréquentés comme la Closerie des Lilas, le Dôme ou la Rotonde. Dans les années 30, ces établissements gagnent encore en attractivité ; l'arrivée du jazz à Paris coïncide avec l'ouverture de nouveaux établissements musicaux, des cabarets ainsi que les premiers night-club (Le Jockey, le Select...). Alors que les traces du Montparnasse des artistes se sont progressivement estompées, le quartier a conservé son offre de restauration et son animation nocturne, qu'il s'agisse des nombreux théâtres, cinémas, ou music-hall.

Du fait de la notoriété de sa tour, Maine Montparnasse incarne un pôle touristique important matérialisé par une fonctionnalité d'accueil de touristes importante (présence d'hôtels, offre de transports, etc.).



Caractéristiques socio-économiques

Le quartier de la gare Montparnasse défini dans l'étude représente une aire d'une centaine d'hectares située sur les 6ème, 14ème et 15ème arrondissements.

Il se caractérise par :

► une densité d'emplois élevée (de l'ordre de 40 000 salariés.es).

► une densité d'habitant.es dans la moyenne parisienne (un peu plus de 25 000 habitant.es en 2006, soit 250 hab./ha).



► une densité « humaine » (résident.es + emplois) d'autant plus élevée que l'on s'approche de la gare.



► des rythmes urbains découlant de l'offre de transport, de restauration et de loisirs.



► un équipement commercial composite, avec du commerce de rue et des centres commerciaux (Montparnasse Rive Gauche au sein de l'ensemble immobilier de la Tour Maine-Montparnasse, centre commercial Gaîté au sein de l'ensemble immobilier Gaîté Vandamme, les commerces de la gare, la galerie marchande Vaugirard).

► un déficit en logement social dans la partie nord et ouest du quartier.



1.3. Les objectifs poursuivis par le projet

La délibération n°2018 DU 102 du conseil de Paris du 28 mars 2018 a permis de lancer le projet urbain et déterminer les objectifs poursuivis, ainsi que les modalités de concertation préalable.



Vue aérienne du périmètre opérationnel et de réflexion du projet Maine-Montparnasse.

© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lima Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boulté Consultants / Systematica / Scet / CEI.

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE PARIS DES 28 MARS 2018 (DU 102) ET 2 MAI 2018 (DU 132) :

Article 1 : Compte tenu des caractéristiques du site, sont approuvés les objectifs poursuivis suivants en vue du lancement du projet urbain Maine – Montparnasse sur le périmètre opérationnel ci-annexé [plan présenté ci-contre] :

- ▶ Renforcer l'urbanité du site et réaliser un quartier mixte d'activités économiques, de logements, dont les logements sociaux, et équipements d'intérêt général ;
- ▶ Renforcer la lisibilité et améliorer l'accès aux différents programmes : la gare, la Tour Montparnasse, la Tour CIT, le centre sportif Armand Massard, les commerces et bureaux ;
- ▶ Accompagner les métamorphoses des tours Montparnasse et CIT portées par leurs copropriétaires respectifs, en insérant les pieds de tours dans la ville et en adaptant les espaces extérieurs aux nouveaux flux et usages ;
- ▶ Dynamiser l'activité commerciale en pacifiant la traversée depuis la rue de Rennes, en développant des commerces sur rue et une offre cohérente pour un quartier, qui va par ailleurs voir se créer de nouvelles surfaces dans la gare et l'ensemble immobilier Gaîté Vandamme ;
- ▶ Renforcer l'attractivité artisanale et industrielle du quartier ;
- ▶ Diversifier l'attractivité culturelle déjà importante du quartier ;
- ▶ Valoriser les sous-sols en y installant des programmes au service du projet urbain et d'une ville attractive, durable et résiliente, notamment un espace de logistique urbaine répondant aux caractéristiques du quartier ;
- ▶ Améliorer l'accès au jardin Atlantique, aux différents programmes et équipements sur dalle en étudiant notamment la restructuration des circulations verticales existantes ;
- ▶ Equilibrer flux et usages, et améliorer les échanges intermodaux pour un meilleur fonctionnement du quartier avec la gare :
 - Proposer un espace public à l'échelle du piéton ;
 - Améliorer les circulations douces et le confort des usager·ères ;
 - Créer de nouvelles continuités piétonnes entre la rue de Rennes et la gare, et entre l'Est et l'Ouest ;
 - Requalifier les espaces publics périphériques ;
 - Créer des itinéraires cyclables de qualité ;
 - Réduire la place de la circulation automobile, en étudiant notamment les conditions de fermeture du tunnel routier du Maine ;
 - Soutenir l'intermodalité avec les modes actifs et les mobilités innovantes.
- ▶ Développer la végétalisation et assurer la continuité de la trame verte qui va se développer dans le 15ème avec la réalisation d'une promenade sur les boulevards entre la Seine et Montparnasse, et qui existe aujourd'hui dans le 14e sur le boulevard Edgard Quinet et au travers des espaces verts le long des voies ferrées ;

Ce dernier point est confirmé par les études d'impact réalisées sur les projets, ainsi que les avis positifs émis par le Conseil de Paris sur celles-ci. De manière générale, les projets viennent bonifier un quartier aujourd'hui très minéral ne laissant que peu de place à la verdure. Des améliorations sont observées sur les aspects énergétiques, de la consommation d'eau, de la végétalisation, de la lutte contre l'îlot de chaleur urbain, ainsi que d'économie circulaire et du carbone.

Le calendrier du projet

Mars 2018

Délibération n°2018 DU 102 du conseil de Paris lançant le projet urbain et déterminant les objectifs poursuivis, ainsi que les modalités de concertation préalable.

Printemps 2018

La Ville de Paris et l'Ensemble Immobilier de la Tour Maine-Montparnasse (EITMM) lancent en commande groupée une consultation d'urbanisme pour le renouveau du secteur Montparnasse.



Mai > Sept. 2018

Une première phase de concertation est lancée pour établir un diagnostic participatif et nourrir le projet urbain.



Printemps 2018 > Juillet 2019

Dialogue compétitif de 4 équipes pluridisciplinaires sélectionnées pour réaliser un projet intégrant les contributions recueillies lors de la concertation.

11 Juillet 2019

Annonce du choix du projet lauréat. L'équipe de Rogers Stirk Harbour + Partners remporte la consultation avec une équipe pluridisciplinaire.



2019 > 2020

Poursuite de la concertation sur le projet lauréat. L'objectif est d'approfondir le projet avec les habitant-es et les usager-es du secteur. La crise sanitaire met en pause la concertation grand public entre 2020 et 2022.

2019 > 2022

Montage de l'opération et études opérationnelles. Malgré le contexte sanitaire, les études continuent : étude urbaine, études mobilités et évaluation environnementale.



2021

Dissociation entre les espaces publics et les espaces privés (EITMM). L'équipe de concepteurs lauréate travaille pour la Ville sur la requalification des espaces publics et les copropriétaires de l'EITMM travaillent avec leurs concepteurs sur leur parcelle.

Les deux projets se coordonnent mais le pilotage n'est plus commun. La Ville de Paris finance la requalification des espaces publics.

Sept 2022 > fin 2022

Reprise de la concertation. L'objectif est d'approfondir le projet de requalification des espaces publics. Le présent bilan clôture la concertation.



2022 > 2026

Poursuite des études menées par la Ville sur le projet d'espaces publics – la concertation continue sur des zooms opérationnels ; en parallèle des études opérationnelles sur la rénovation du centre commercial sont menées par les copropriétaires.



Travaux

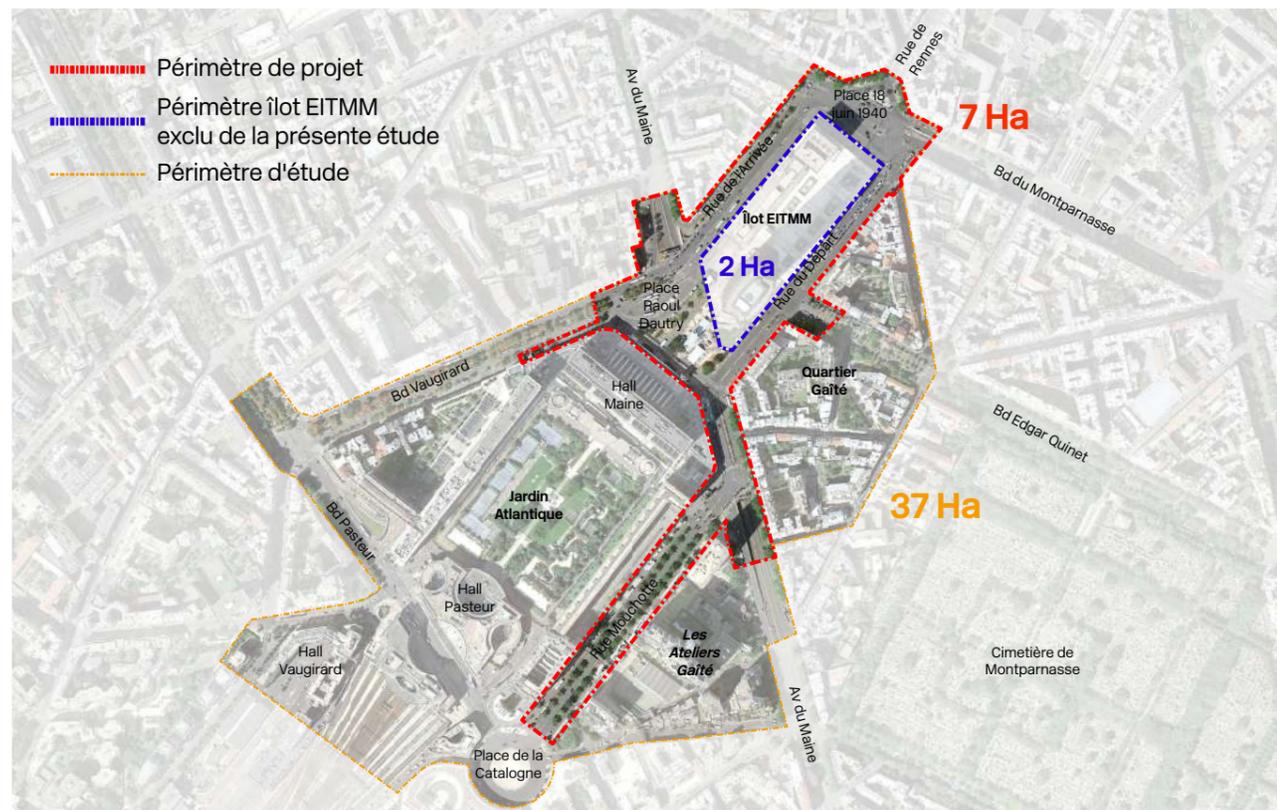


1.5. Les parties prenantes du projet

La rénovation des espaces publics du secteur de projet est portée et financée par la Ville de Paris. Suite à une consultation internationale, un groupement de concepteurs a été désigné pour accompagner la Ville dans les études de maîtrise d'œuvre urbaine en mars 2019. Menée par l'agence d'architecture anglaise Rogers Stirk Harbour & Partners (RSHP), entouré notamment par Michel Desvigne Paysagiste, Ingerop, Systematica, Franck Boutté Consultants et Une Fabrique de la Ville, l'équipe porte un double objectif de simplification des flux et de végétalisation maximale. Il s'agit de faciliter la lecture du site, de ses composantes et de ses enjeux, sans rien enlever à sa richesse et complexité.

Ce groupement de bureaux d'études techniques, d'architectes et de paysagistes a travaillé conjointement avec les différents services de la Ville de Paris sur l'évolution du projet, en lien étroit avec les propriétaires privés de la Tour Montparnasse, du centre commercial et du CIT, ainsi que les autres acteurs du quartier, les porteurs de projets immobiliers et les opérateurs de transport, notamment la SNCF et la RATP, ainsi qu'Ille-de France Mobilités.

Vue aérienne du périmètre de projet, de l'îlot EITMM et du périmètre d'étude.



© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingerop / Franck Boutté Consultants / Systematica / Scet / CEI.

Note : le groupement d'études a initialement été retenu par une double maîtrise d'ouvrage regroupant la Ville de Paris et l'EITMM. Cette double maîtrise d'ouvrage a pris fin en 2022. Le projet présenté dans le cadre de ce bilan de la concertation se réduit en conséquence au réaménagement des espaces publics porté par la Ville de Paris.

2 DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

2.1 Le cadre réglementaire

Pour la concertation préalable au projet urbain Maine Montparnasse, les modalités étaient fixées par la délibération 2018 DU 102 1, il est écrit à l'article 2 :

DÉLIBÉRATION N°2018 DU 102 DU CONSEIL DE PARIS DU 28 MARS 2018 :

Article 2 : Sont approuvées les modalités de la concertation suivantes :

- ▶ Au moins deux réunions publiques, dont une de lancement permettant de présenter d'une part les enjeux, les objectifs, et le calendrier du projet et d'autre part le cadre, les objectifs et le calendrier de la démarche de concertation, la place des parties prenantes, les conditions de préservation de leur anonymat, les modalités de prise en compte des différentes contributions et les modalités de diffusion des résultats, ainsi qu'une réunion en fin de processus.
- ▶ Les comptes rendus et les informations présentées lors des réunions publiques et ateliers seront mis à la disposition du public sur paris.fr.
- ▶ Le lieu et la date des réunions publiques seront annoncés par une insertion dans deux quotidiens nationaux ou locaux et par un affichage sur le site et ses abords, ainsi que dans les mairies des 6e, 14e et 15e arrondissements.
- ▶ Le ou les atelier(s) participatif(s) seront annoncés par un affichage sur le site et ses abords, ainsi que dans les mairies des 6e, 14e et 15e arrondissements ainsi que sur le site internet de la ville de Paris.
- ▶ Les échanges avec le public lors des événements de concertation et par voie dématérialisée seront synthétisés dans le bilan de la concertation qui sera arrêté par une délibération du conseil de Paris, bilan qui sera diffusé sur le site internet de paris.fr.
- ▶ Au moins un atelier participatif permettant de recueillir les contributions du public sur des thématiques liées au projet urbain.
- ▶ L'information du public par la création d'une page sur paris.fr, le site internet de la Ville de Paris.
- ▶ Un registre électronique dédié à la concertation, à la collecte des observations et propositions du public sur le projet.
- ▶ Un registre papier mis à disposition du public lors des réunions publiques et de(s) l'atelier(s) participatif(s).

2.2 Description des temps participatifs

La concertation a été mise en œuvre lors de 3 cycles de concertation ; le second ayant été prolongé en raison de la crise sanitaire et de la durée des études, retardée suite à la dissociation du projet d'espaces publics et du projet architectural de l'EITMM.



Les contributions et ressources documentaires ont été transférées sur l'Open data de la Ville de Paris et les ressources documentaires restent accessibles sur paris.fr

TYPE D'ÉVÉNEMENTS	LIEU	DATE
CONCERTATION EN LIGNE		
Questionnaire en ligne	Réalisé grâce à l'outil SurveyMonkey et partagé sur idee.paris.fr (https://fr.surveymonkey.com/) , désormais consultable sur https://opendata.paris.fr	Mai à septembre 2018
Registre en ligne	Anciennement idee.paris.fr , désormais consultable sur https://opendata.paris.fr	29 juillet 2019 au 17 octobre 2022
PHASE 1 – DIAGNOSTIC 2018		
Immersion sur le site	Sur l'ensemble du secteur Maine-Montparnasse	Mai-juin 2018
Réunion publique de lancement	Europe Campus Paris/Montparnasse (ESCP) : 3 rue Armand Moisant, 75015 Paris	Vendredi 25 mai 2018 18h30-20h30
Questionnaire en ligne	En ligne	Mai à septembre 2018
Présence en conseils de quartier	Plénière du CQ Pernety Plénière du CQ Pasteur Montparnasse	5 juin 2018 de 19h30 à 21h30 7 juin 2018 de 19h à 21h
Marches urbaines	1er rendez-vous : carrefour entre la rue de Rennes et la rue Littré 2ème rendez-vous : place Bienvenüe	Samedi 9 juin 2018 de 10h à 12h Mercredi 20 juin 2018 de 18h30 à 20h30
Atelier participatif diagnostic	Consulat de la Gaité, espace festif éphémère dans les anciens locaux du Point : 2 rue Vercingétorix, 75014 Paris	5 juillet 2018 de 18h30 à 21h
Réunion publique de restitution de la phase diagnostic	Gymnase Mouchotte, 22 rue du Commandant René Mouchotte, 75014 Paris	21 septembre 2018 de 18h30 à 20h30

TYPE D'ÉVÉNEMENTS	LIEU	DATE
PHASE 2 – APPROFONDISSEMENT DU PROJET LAUREAT 2018-2019		
Annonce publique du lauréat	Pavillon de l'Arsenal	11 juillet 2018
Visites guidées autour des maquettes des projets	Dans les mairies d'arrondissement	Septembre 2018
Réunion publique de présentation du projet lauréat	Amphithéâtre de la MGEN, 178 bis Rue de Vaugirard, 75015 Paris	10 septembre 2019 de 19h à 21h
Marches commentées	Départ de la piscine Armand Massard	12 octobre 2019 de 10h à 13h30
Atelier sectoriel 14ème arrondissement	Mairie du 14ème arrondissement, salle des fêtes, 2 place Ferdinand Brunot, 75014 Paris	17 octobre 2019 de 19h à 21h
Présentation en conseils de quartier	La mairie du 15ème arrondissement, 31 rue Pecllet, 75015 Paris. École élémentaire, 24 rue Delambre, 75014 Paris	20 novembre 2019 de 19h à 21h 29 janvier 2020 de 19h à 21h30
Atelier occupations temporaires et préfiguration	Salle d'escrime Armand Massard	25 novembre 2019 de 19h à 21h
PHASE 3 – TRAVAIL SUR L'ETUDE DE POLE 2020 2021		
Atelier de diagnostic de l'étude de pôle Montparnasse	Bibliothèque Benoite Groult	28 janvier 2020 de 19h à 21h30
Atelier de travail sur l'étude de pôle Montparnasse	En ligne	28 janvier 2021 de 18h30 à 20h45
PHASE 4 – CONCERTATION SUR LES ESPACES PUBLICS 2022		
Atelier participatif sur les espaces publics	Salle d'escrime Armand Massard	13 septembre 2022 de 19h à 21h
Stand dans l'espace public	Parvis Raoul Dautry	mardi 13 septembre de 14h à 16h30, samedi 17 septembre de 9h à 12h30, mercredi 21 septembre de 12h à 17h et jeudi 22 septembre de 15h à 20h.
Exposition dans l'espace public	Parvis Raoul Dautry	Du 1er au 28 octobre 2022
Réunion publique de restitution	En ligne	17 octobre 2022 de 19h à 21h

LA CONCERTATION EN LIGNE ET LE REGISTRE DES CONTRIBUTIONS (2019-2022)

Il a été proposé aux Parisien-ne-s de s'exprimer sur des outils numériques en ligne selon deux modalités entre 2018 et 2022 :

- ▶ Un questionnaire en ligne sur : <https://fr.surveymonkey.com/>, publié sur paris.fr de mai à sept 2018.
- ▶ Un registre en ligne sur idee.paris.fr de juillet 2019 à octobre 2022, dont les contributions sont disponibles sur opendata.paris.fr

Avec **1043** répondant-es, le questionnaire en ligne a permis de largement nourrir le diagnostic citoyen et de dégager les principales attentes des habitant-es et usager-ères du secteur.

Le diagnostic faisait consensus sur la complexité des déplacements à vélo et à pied, ainsi que concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la difficulté de pratiquer le secteur avec des enfants, les accès aux halles Pasteur et Vaugirard jugés peu agréables, les espaces verts trop peu nombreux et le parvis de la gare jugé peu accueillant. Sur les aspects positifs, le secteur était jugé vivant par la majorité des habitant-es, avec une offre commerciale satisfaisante, une offre culturelle diverse et reconnue, et une satisfaction des personnes travaillant dans le quartier. D'autres points faisaient l'objet de positions divergentes comme sur le ressenti lié à l'accessibilité des transports en commun, la diversité des commerces ou l'offre sportive jugée suffisante pour certain-es et trop faible par d'autres.

Concernant les attentes pour la suite du projet, les participant-es soutenaient largement l'idée d'un réaménagement et d'un verdissement des espaces publics, ainsi que le développement des lieux permettant de développer des activités culturelles et sportives mais étaient plus critiques sur le réaménagement des espaces privatifs et le développement de l'offre commerciale et touristique déjà jugée importante.



L'ensemble de la synthèse du questionnaire est accessible sur le site [paris.fr](https://www.paris.fr/pages/projet-6e-14e-15e-maine-montparnasse-5750#la-concertation) (<https://www.paris.fr/pages/projet-6e-14e-15e-maine-montparnasse-5750#la-concertation>).

Un registre a été mis en ligne sur le site idee.paris.fr du 29 juillet 2019 au 17 octobre 2022 (désormais clos et remplacé par decider.paris.fr), afin de recueillir les avis des riverain-es et usager-ères sur la programmation du secteur, à la suite de la sélection du projet lauréat. La plateforme permettait de déposer des propositions et des avis, de commenter et de voter pour les contributions les plus pertinentes. Sur les trois ans d'ouverture du registre, 110 propositions y ont été déposées et ont été l'objet de 1735 votes.

Les contributions complètes sont accessibles sur <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/concertation-numerique-reamenagement-du-site-maine-montparnasse-boite-a-idees-20/information/>

Les remarques exprimées sur le registre des contributions en ligne sont conformes aux positions exprimées dans le cadre des évènements physiques et en ligne. Il ressort ainsi des registres que les principaux sujets ayant fait consensus sont :

- ▶ La végétalisation des différents secteurs du projet (parvis Raoul Dautry, rue de Rennes, création d'une promenade plantée entre le parvis Dautry et la rue de Rennes, Avenue du Maine, etc.), la nécessité d'entretenir les espaces existants avant d'en planter d'autres, la captation des eaux de pluie et le développement de la pleine terre pour améliorer le confort thermique.
- ▶ L'amélioration des itinéraires et équipements vélos : mise en place d'un plan de déplacement vélos et de pistes cyclables protégées, construction d'un parking vélo sécurisé, sécurisation des itinéraires.
- ▶ Le travail sur les modes alternatifs à la voiture.
- ▶ La fluidification et l'amélioration des transports en commun et des itinéraires bus, amélioration de l'accessibilité, simplification de l'accès aux lignes de métro et au jardin Atlantique, notamment pour les personnes en situation de handicap.



Des réserves ont été formulées à différentes étapes du projet. Certaines concernent le volet construction, désormais hors périmètre de la maîtrise d'ouvrage publique : crainte d'une densification du quartier, souhait que la tour Montparnasse ne soit pas réhaussée, aspiration à revenir à un quartier d'immeubles bas rappelant l'esprit village originel, en lieu et place des immeubles des années 60-70.

Sont enfin exprimées des demandes de renforcement de la salubrité et de l'entretien du quartier : entretien du parvis, politique de dératissage, diminution de la pollution atmosphérique et sonore ; ainsi que des idées de programmation (commerces alimentaires, Consulat Gaité, équipements sportifs, marché de la création).



Plusieurs commentaires ont été faits hors du périmètre opérationnel sur la végétalisation ou la création d'espaces verts sur le boulevard Pasteur, le boulevard de Vaugirard, la rue de Rennes ou le boulevard Edgard Quinet (en complément du square Gaston Baty notamment). D'autres commentaires portent sur des espaces aussi éloignés que la rue Gassendi et la rue des Plantes, essentiellement pour évoquer la crainte de reports de la circulation sur ces axes.

LES 4 PHASES DE CONCERTATION ENTRE 2018 ET 2022

Phase 1 : le cycle de diagnostic de mai à septembre 2018

Le premier cycle de diagnostic était préalable au travail d'études qu'il avait vocation à nourrir.

Plusieurs évènements et démarches d'écoute ont été mis en œuvre :

- ▶ Une réunion publique de lancement le 25 mai 2018 ayant réuni 400 personnes.
- ▶ Plusieurs temps de rencontre dans l'espace public auprès de 150 personnes pour comprendre les perceptions et usages in situ.



- ▶ Un questionnaire en ligne auquel 1043 personnes ont répondu dont une grosse moitié d'habitant-es et une petite moitié d'usager-ères et d'actif-ives.
- ▶ Deux marches exploratoires organisées les 9 et 20 juin 2018 pour alimenter le diagnostic citoyen du secteur de projet ayant réuni 40 et 60 personnes.
- ▶ Un atelier de diagnostic le 5 juillet 2018 autour de trois table-rondes thématiques (Mobilités, espaces publics et espaces verts, Convivialité, offre culturelle et sportive & Activités économiques, commerces et logements) ayant réuni 80 personnes, suivies d'un temps permettant de commenter une exposition et de débats mouvants.
- ▶ Une réunion publique de restitution du diagnostic le 21 septembre 2018 qui avait pour but de partager les avancées du projet urbain et les conclusions issues de la première phase de la concertation, mais également de présenter les résultats de deux études sur le secteur : l'une sur les transports en commun réalisée par la RATP, et l'autre sur l'offre commerciale réalisée par l'agence PIVADIS.

Le premier cycle de concertation a été très riche et la participation a été importante lors de chaque évènement organisé.

La concertation auprès des actrices et acteurs locaux et des riverain-es s'est organisée en collaboration avec les conseils de quartier Pernety et Pasteur Montparnasse rencontrés les 5 et 7 juin 2018. Ces échanges ont permis de mettre en place :

- ▶ Un groupe de travail associant les principales copropriétés des rues concernées par le projet et les parents d'élèves de l'École Jean Zay.
- ▶ Une Commission du Nouveau Quartier Montparnasse (conseil de quartier Montparnasse-Raspail).

Les remarques formulées dans le cadre de ce cycle ont été synthétisées dans la [partie 3.2](#).

Phase 2 : le cycle d'approfondissement du projet lauréat de septembre 2018 à novembre 2019

Sur la base des objectifs d'aménagement votés par le Conseil de Paris en 2018 et du diagnostic mené dans le cadre de la concertation, les copropriétaires de l'EITMM et la Ville de Paris se sont associés pour constituer un groupement de commande et lancer des études de maîtrise d'œuvre urbaine.

Suite à un dialogue compétitif international, l'équipe pluridisciplinaire composée de l'agence RSHP, d'Une Fabrique de la Ville, de Michel Desvigne Paysagiste, Franck Boutté Consultants, Lina Ghotmeh Architecture, et des bureaux d'études Ingérop et Systematica, a été désignée lauréate en 2019, autour d'un projet intégrant une évolution forte du centre commercial et la restructuration des espaces publics environnants.

Le second temps de concertation s'est donc déroulé en dialogue avec l'équipe de maîtrise d'œuvre lauréate, autour de son projet qu'il s'agissait d'améliorer.



© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Ghotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boutté Consultants / Systematica / Scet / CEI.

Proposition de l'agence RSHP de la réhabilitation du quartier, présentée lors de la réunion publique du 10 septembre 2019. La présentation comporte alors des hypothèses de construction sur l'ensemble immobilier EITMM qui sera finalement détaché du périmètre de projet en 2022.

Plusieurs évènements ont été mis en place :

- ▶ Le 10 septembre 2019, une réunion publique de présentation du projet lauréat ayant réuni 310 personnes.
- ▶ Le 12 octobre 2019 trois marches commentées selon trois parcours ayant réuni environ 150 personnes au départ de la piscine Armand Massard.
- ▶ Le 17 octobre, un groupe de travail spécifique au 14ème arrondissement.
- ▶ Le 15 novembre un atelier spécifique sur la question des occupations temporaires et des préfigurations ayant mobilisé 120 personnes.

À l'invitation de la commission du Nouveau Quartier Montparnasse du conseil de quartier Montparnasse Raspail dans le 14ème arrondissement et du conseil de quartier Pasteur Montparnasse dans le 15ème arrondissement, deux temps de présentation publics ont permis aux membres de l'équipe de maîtrise d'œuvre de rencontrer respectivement 70 et 50 membres des conseils de quartier et riverain·e·s les 29 janvier 2020 et 20 novembre 2019. Les conseils de quartier ont, par ailleurs, désigné deux représentant·es parmi leurs membres pour participer au pilotage de l'étude du pôle transport de Montparnasse.

L'atelier Occupation temporaire a permis l'organisation de 7 tables-rondes autour de sujets thématiques :

- ▶ Gestion des chantiers ;
- ▶ Végétalisation des espaces publics ;
- ▶ Réorganisation des déplacements ;
- ▶ Préfiguration de la reconquête des espaces dédiés aux piétons et aux modes doux sur la Place du 18 juin ;
- ▶ Occupation des locaux du centre commercial ;
- ▶ Animation et évènements de préfiguration ;
- ▶ Projet « L'Oasis » Réinventer Paris II.

L'ensemble des évènements de cette phase avait pour objet le réaménagement des espaces publics et les projets de construction liés notamment à celui de l'EITMM, détaché en 2022.

Les remarques formulées dans le cadre de ce cycle ont été synthétisées dans la [partie 3.2](#) pour celles qui relèvent d'un rappel des besoins et attentes, et dans les [parties 3.3](#) et [3.4](#) pour celles qui relèvent d'appréciations ou de réserves par rapport au projet.

Phase 3 : le temps de travail spécifique sur l'étude de pôle en 2020 et 2021

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 multimodalité optimale à l'échelle d'un périmètre qui dépassait le périmètre opérationnel du projet urbain Maine-Montparnasse.

En janvier 2020 et 2021, deux ateliers de diagnostic et de travail sur l'étude du pôle de transport Montparnasse ont réuni 30 personnes chacun.

Afin de s'appuyer sur leur expertise d'usage dès la phase de diagnostic de l'étude de pôle, l'atelier de janvier 2020 réunissait autour d'Artelia, le bureau d'études missionné par Ile de France Mobilités et la Ville de Paris, plusieurs associations d'usager·ères des transports (Mieux se déplacer à Bicyclette, Paris en Selle, Véloruption, Rue de l'Avenir, 60 millions de piéton·nes, Motard·es en colère, Association des Paralysés de France, FNAUT), des représentant·es des conseils de quartier (6ème, 14ème, et 15ème arrondissements), la SNCF, la RATP et différents opérateurs privés (Altarea Cogedim, Unibail Rodamco Westfield, Montparnasse 56).

Les mêmes participant·es ont été réunis en janvier 2021 pour étudier les pistes de solutions d'organisation des mobilités et d'aménagement relatives au secteur, autour de trois thématiques :

- ▶ 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



Phase 4 : le temps de concertation sur les espaces publics en 2022

En raison des enjeux sanitaires liés à la COVID-19, ainsi que des discussions avec la copropriété EITMM sur le périmètre des interventions, la concertation sur le projet a été ralentie et a repris en septembre 2022.

Cette reprise de la concertation pour le projet urbain Maine-Montparnasse a permis d'informer les habitant-es de l'avancée du projet d'espaces publics, des différentes études réalisées ou en cours de réalisation, ainsi que de l'actualisation des périmètres de travail. Le périmètre initial a été scindé en deux avec d'une part les espaces publics et de l'autre l'espace privé du centre commercial et de la tour Montparnasse.



Réunion publique du 10 septembre 2019 à l'amphithéâtre de la MGEN de 19h à 21h.

L'exposition qui s'est tenue sur le parvis de la Gare Montparnasse permettait de découvrir :

- ▶ les changements globaux à venir sur le secteur (objectifs de l'étude urbaine lancée en 2018, dynamique du projet lancé, projets en cours),
- ▶ le réaménagement des espaces publics (espaces publics actuellement minéraux et complexes, volonté de végétaliser et sécuriser les espaces publics, récapitulatif des interventions sur l'espace public),
- ▶ les projets d'aménagement par secteur (création d'une promenade végétalisée sur la rue du Commandant Mouchotte, apaisement de la rue du Départ, végétalisation du Parvis Raoul Dautry),
- ▶ la suite des échéances du projet et du processus de concertation (objectif du processus de concertation, prochaines échéances, récapitulatif des événements passés).

Cette phase de concertation a permis de confirmer l'adhésion globale des Parisien.nes à un projet qui répond à leurs attentes principales en matière de végétalisation ou d'amélioration des espaces publics, mais également le maintien d'interrogations sur les schémas de circulation, la destination des espaces privés (sortis de la présente étude et concertation) et des doutes ou demandes en matière d'entretien des espaces publics.

Les remarques formulées dans le cadre de ce cycle ont été synthétisées dans la [partie 3.3](#) relative à la présentation des projets et [3.4](#) relative aux réserves exprimées par les participant.es.

Ont alors été mis en œuvre :



2.3 Mesures d'information et de publicité

Les Parisiennes et Parisiens ont été informés de la concertation et invités à participer tout au long de la démarche par voie d'affichage, via paris.fr et des parutions dans la presse. Les conseils de quartier concernés ont été contactés par mail et ont joué des rôles de relais précieux. Avant chaque événement, un mail d'invitation a été

adressé aux personnes inscrites sur la liste de diffusion du projet, gérée par l'agence Ville Ouverte, et qui s'est étoffée événement après événement.

Cette liste de diffusion comportait **1 074 noms** en octobre 2022.

INFORMATIONS DIFFUSÉES DANS LA PRESSE ET LE BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL DE LA VILLE DE PARIS (BOVP)

QUAND	INFORMATION DÉLIVRÉE	SUPPORT
13 avril 2018	Délibération n° 2018 DU 102 en date des 20, 21, 22 mars 2018 le Conseil de Paris a pris en considération le projet d'aménagement du secteur Maine-Montparnasse sur les terrains délimités par le périmètre opérationnel envisagé	Insertions presse dans Le Parisien 75 et Libération
4 mai 2018	Avis de lancement de la concertation sur le devenir du site Maine-Montparnasse annonçant la réunion publique du 25 mai 2018	Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris (BOVP)
7 mai 2018		Insertions presse dans Le Parisien 75 et Libération
31 août 2018	Avis d'ouverture de la réunion publique du 21 septembre 2018 relative au projet urbain Maine Montparnasse	Publication dans le BOVP
3 septembre 2018		Insertions presse dans Le Parisien 75 et Libération
26 août 2019	Réunion publique du 10 septembre 2019	Insertions presse dans Le Parisien 75 et Libération
24 août 2022	Atelier participatif sur l'aménagement des espaces publics du mardi 13 septembre 2022, l'exposition sur l'espace public et les échanges avec les équipes sur le parvis de la gare les 13, 17, 21 et 22 septembre 2022 ainsi que l'annonce d'une réunion de restitution le 17 octobre 2022	Insertions presse dans Le Parisien 75 et Libération

AFFICHAGES SUR LES PANNEAUX D'INFORMATION ET DANS L'ESPACE PUBLIC

QUAND	INFORMATION DÉLIVRÉE	SUPPORT
Mars-avril 2018	Délibération n° 2018 DU 102 en date des 20, 21, 22 mars 2018 le Conseil de Paris a pris en considération le projet d'aménagement du secteur Maine-Montparnasse sur les terrains délimités par le périmètre opérationnel envisagé	affichée pendant 1 mois en mairies des 6, 14 et 15ème arrondissements et à l'HV de Paris. Le dossier était consultable au Pôle Accueil et Service à l'Usager de la Direction de l'Urbanisme.
9 mai 2018	Avis de lancement de la concertation sur le devenir du site Maine-Montparnasse annonçant la réunion publique du 25 mai 2018	30 points d'affichage sur site + Hôtel de Ville de Paris + mairies du 6, 14 et 15ème
24 mai 2018	Annonce des marches exploratoires des 9 juin et 20 juin et l'atelier participatif du 5 juillet	30 points d'affichage sur site
3 septembre 2018	Avis d'ouverture de la réunion publique du 21 septembre 2018 relative au projet urbain Maine Montparnasse	40 points d'affichage sur site + Hôtel de Ville de Paris + mairies du 6, 14 et 15ème
23 août 2019	Annonce de la réunion publique du 10 septembre 2019	40 points d'affichage sur site + Hôtel de Ville de Paris + mairies du 6, 14 et 15ème
7 novembre 2019	Annonce de l'atelier « occupations temporaires et préfiguration du 25 novembre 2019 »	40 points d'affichage sur site
25 août 2022	Atelier participatif sur l'aménagement des espaces publics du mardi 13 septembre 2022, l'exposition sur l'espace public et les échanges avec les équipes sur le parvis de la gare les 13, 17, 21 et 22 septembre 2022 ainsi que l'annonce d'une réunion de restitution le 17 octobre 2022	30 points d'affichage sur site + Hôtel de Ville de Paris + mairies du 6, 14 et 15ème

Information en ligne

Tout au long du projet et de la concertation, la page [paris.fr](https://www.paris.fr/pages/projet-6e-14e-15e-maine-montparnasse-5750) a été alimentée pour présenter le projet et diffuser les comptes-rendus et supports présentés dans le cadre des événements de concertation (<https://www.paris.fr/pages/projet-6e-14e-15e-maine-montparnasse-5750>).

Un espace de contributions (**registre en ligne**) a été ouvert de juillet 2019 à octobre 2022 et a permis l'expression de 110 contributions et 1765 votes.



Ce registre était effectué via la plateforme [Idee.paris.fr](https://www.ideo.paris.fr), close depuis le 1er avril 2023 et désormais remplacée par **Decider.paris.fr**. Les contributions sont disponibles sur le site <https://opendata.paris.fr>

2.4 Bilan quantitatif

Les événements de concertation ont réuni un public nombreux qui s'est maintenu tout au long de la démarche malgré sa durée :

- ▶ Les réunions publiques ont réuni entre 300 et 400 personnes, à l'exception de la réunion de clôture en ligne qui a réuni 130 personnes.

▶ Les ateliers et marches ouverts au public (à l'exception des ateliers liés à l'étude de pôle) ont réuni entre 70 et 150 personnes et la participation s'est maintenue dans la durée.

▶ La concertation en ligne a permis l'expression de 110 contributions qui ont fait l'objet de 1765 votes en tout.

TYPE D'ÉVÉNEMENTS	NOMBRE DE PARTICIPANT.ES
PHASE 1 – DIAGNOSTIC 2018	
Immersion sur le site	+ de 150 personnes rencontrées
Réunion publique de lancement	400 personnes
Questionnaire en ligne	1043 réponses
Marches urbaines	100 participant.es au total sur les deux dates : (40 /60)
Atelier participatif diagnostic	Environ 80 personnes
Réunion publique de restitution de la phase diagnostic	Environ 350 personnes
PHASE 2 – APPROFONDISSEMENT DU PROJET LAUREAT 2018-2019	
Concertation en ligne	109 propositions et 1735 votes
Réunion publique de présentation du projet lauréat	Environ 310 personnes
Marches commentées	Environ 150 personnes
Présentation en conseils de quartier	Environ 70 personnes présentes pour le 14ème
PHASE 3 – TRAVAIL SUR L'ETUDE DE PÔLE 2020 2021	
Atelier de diagnostic de l'étude de pôle Montparnasse	Environ 30 participant-es (atelier non ouvert au grand public)
Atelier de travail sur l'étude de pôle Montparnasse	Environ 30 personnes
PHASE 4 – TRAVAIL SUR L'ESPACE PUBLIC 2022	
Atelier participatif sur les espaces publics	Environ 90 personnes
Stand dans l'espace public	Environ 150 personnes rencontrées
Réunion publique de restitution	Environ 130 personnes

..... 3 SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION



3.1 Les remarques formulées sur le dispositif de participation

Lors des différents temps participatifs, les participant·es ont émis des remarques et des recommandations pour la tenue d'un processus de concertation approfondi et touchant un public plus large. Ces retours ont été pris en compte au fur et à mesure de la concertation pour améliorer le dispositif. C'est en particulier le cas des remarques formulées par les mairies d'arrondissement et les conseils de quartier qui ont donné lieu à des ateliers et réunions supplémentaires spécifiques en novembre 2019 et janvier 2020.

De manière générale, les événements mis en place pour présenter les différentes étapes du projet permettant d'exprimer les avis et les idées ont été bien perçus et ont satisfait les habitant·es du quartier et les participant·es au processus de concertation. Ces événements ont été nombreux et diversifiés à la hauteur de l'étendue du projet. C'est en particulier le cas des démarches de proximité dans l'espace public qui permettent de toucher un public d'usager·es plus élargis, appréciant ces moments d'échange.

3 types de réserve ont été exprimés :

- ▶ L'étirement dans le temps du processus de concertation du printemps 2018 à l'automne 2022, dû notamment au choix d'engager le diagnostic très en amont du temps de projet, les études à peine lancées, puis le ralentissement provoqué par la Covid-19 et les échanges entre la Ville et l'EITMM ayant abouti à la scission des projets en 2022, ont perturbé certain·es participant·es qui ont eu du mal à suivre et ont craint un arrêt de la démarche.
- ▶ La démarche a suscité l'interrogation de certain·es participant·es sur son véritable degré d'ouverture, et sur le fait que le projet soit figé. La démarche ayant été longue, plusieurs participant·es n'ayant pas contribué au diagnostic ont eu le sentiment d'être interrogés sur un projet déjà « ficelé ».
- ▶ Certain·es participant·es regrettent enfin des moyens de concertation mis en place jugés insuffisants : manque de communication, modestie des moyens mobilisés pour les événements comme lors des permanences avec le stand sur l'espace public.

En ce qui concerne le registre en ligne, quelques participant·es ont regretté de ne pouvoir voter négativement contre les propositions faites par d'autres participant·es (le registre ne permet que de proposer ou de soutenir).

En 2022, certains participant·es ont regretté la décorrélation de la réflexion entre espaces publics et espaces privés. Le souhait de la ville de continuer à avancer sans attendre la fin des réflexions sur l'EITMM est cependant apprécié compte tenu de l'urgence ressentie à réaménager et à végétaliser l'espace public.



3.2 Les attentes formulées vis à vis du projet et réexprimées au cours de la concertation

Cette partie fait la synthèse des remarques exprimées au début de la concertation lors du premier cycle (en opposition aux remarques formulées ultérieurement en réaction au projet).

Depuis le début de la démarche de concertation, et ce malgré l'évolution du périmètre (scission entre espaces publics et privés), on observe une véritable cohérence et continuité dans les remarques qui ont pu être formulées dans le cadre des temps d'échange.



Les attentes thématiques : des espaces publics plus verts privilégiant transports en commun et modes doux

En amont des études et du travail de conception, les participant-es aux premiers ateliers et évènements de concertation ont identifié plusieurs enjeux jugés prioritaires. Pour rappel, cette première phase de concertation concernait l'ensemble du quartier et notamment des espaces non retenus dans le périmètre opérationnel révisé en 2022. Les remarques relatives à des espaces extérieurs au périmètre final sont détaillées dans les comptes-rendus complets disponibles sur paris.fr et ne sont qu'évoquées rapidement dans cette synthèse.

L'organisation des mobilités et des déplacements est jugée complexe et doit être repensée

La diminution de la place de la voiture sur le secteur est souhaitée et encouragée.

« Il y a encore trop de gens seuls dans leurs voitures, il faut réserver la voiture aux personnes handicapées et aux artisans qui en ont vraiment besoin ». Immersion, septembre 2022.

Il est demandé de redéfinir la politique de stationnement, **sans sacrifier les places handicapés : leur disparition occasionne une perte d'accessibilité « qui n'est pas compensée d'un point de vue de la réglementation par les places payantes dans les parking souterrains ».** Quelques voix discordantes et isolées demandant le maintien voire le développement de l'offre de stationnement automobile.



Des piétons et cyclistes à mieux prendre en compte. Les participant-es se sont montrés soucieux de l'amélioration des cheminements piétons et cyclables qui sont considérés comme compliqués et peu agréables. Ces difficultés sont encore plus prononcées pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et pour tous les publics vulnérables (traversée par des enfants).



« On fait faire des détours aux piétons juste pour laisser la priorité aux voitures ».

Femme de 70 ans, immersion juin 2018.

Une demande d'amélioration et de **sécurisation** est également exprimée pour les cheminements et les équipements cyclables dans le secteur. Les participant-es 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 suffisant. 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 semble une bonne idée.

Pour autant, le comportement des cyclistes est souvent sujet à débat. Plusieurs personnes rencontrées rappellent la difficulté pour les populations les plus âgées d'utiliser ce mode.



Est enfin exprimé le souhait d'un parking souterrain à l'usage des vélos, **proposant des milliers de places sécurisées (et qui, selon certain-es participant-es, pourraient prendre place dans un des tunnels de l'Avenue du Maine).**

« Il faudrait avoir un parking aux abords du parvis ou une aire de stationnement aérienne sécurisée permettant de déposer aisément et rapidement son vélo sans se préoccuper de sa sécurité (ex : Rotterdam, Utrecht, Amsterdam, Copenhague, etc.) ».

Stand dans l'espace public, septembre 2022.

La vélostation, livrée en 2021, apparaît peu connue et peu visible, et ses potentialités d'évolution sont questionnées : elles semblent aujourd'hui trop limitées. Il faut de nombreux espaces, et l'assurance de pouvoir agrandir les espaces accueillants les vélos à moyen ou long terme.



Une offre de transports en commun à rendre plus lisible et à renforcer. L'offre de transports fait partie des atouts du quartier, qui est un hub.

« Le quartier est très bien desservi. Avec tous les Noctiliens, il est très facile de se déplacer, même en soirée. » Une habitante du quartier, immersion juin 2018.

Toutefois, les aménagements, les itinéraires et la fréquence des lignes de bus traversant le secteur Montparnasse ont régulièrement été l'objet de critiques des participant-es aux différents temps d'échange. Beaucoup espèrent qu'avec le réaménagement du secteur, le réseau de bus sera mieux organisé qu'aujourd'hui à l'instar de l'arrêt Place du 18 juin devant le centre commercial ou de la station parvis Raoul Dautry jugée dysfonctionnelle.

Une grande majorité des participant-es se félicitent cependant du travail engagé sur la gestion des bus dans le secteur.

L'orientation sur site **des usager-ères est critiquée et doit être améliorée**, qu'il s'agisse des cheminements piétonniers ou des cheminements automobiles (jalonnement vers les dépose-minute de la gare par exemple) **en particulier vers le Hall Pasteur afin qu'il remplisse au mieux son rôle.** Des repères urbains et paysagers permettraient de mieux se repérer. Un lieu d'accueil de type Office de tourisme serait le bienvenu à la sortie de la Gare.

L'organisation des dépose-minute et des taxis est particulièrement emblématique des difficultés rencontrées par les usager-ères, qu'ils soient professionnel-les ou particulier-ères :



« La zone n'est pas bien aménagée pour les arrêts de taxi et les besoins de nos clients. Ils souhaitent systématiquement être déposés le plus près possible de la gare mais les dispositifs d'arrêt de taxi n'existent pas en surface, je dois m'arrêter à des intersections dangereuses qui ne sont pas faites pour la dépose et la prise de passagers... ». Un chauffeur de taxi, immersion, juin 2018.

Des espaces verts trop peu nombreux et des espaces publics peu confortables

La végétalisation des espaces publics est attendue d'un point de vue paysager et au regard des enjeux climatiques (gestion de la chaleur, de la pluie et de la pollution). Il est toujours rappelé que le secteur manque de verdure. Beaucoup de participant-es expriment la nécessité d'un endroit où il fasse plus frais.

« Il faut des arbres. Cet été sur l'esplanade, c'était vraiment insoutenable, on avait l'impression d'être dans un grand sèche-cheveux dès que l'on passait à côté des endroits ventés ». Trois femmes immersion, septembre 2022.

Les salarié-es qui fréquentent quotidiennement le quartier pointent unanimement un manque d'espaces verts. Iels décrivent une omniprésence du béton et souhaitent la création de zones arborées, enherbées pour faire respirer un espace public. Une minorité de salarié-es fréquentent le jardin Atlantique, iels l'apprécient beaucoup mais soulignent l'invisibilité de ses accès.

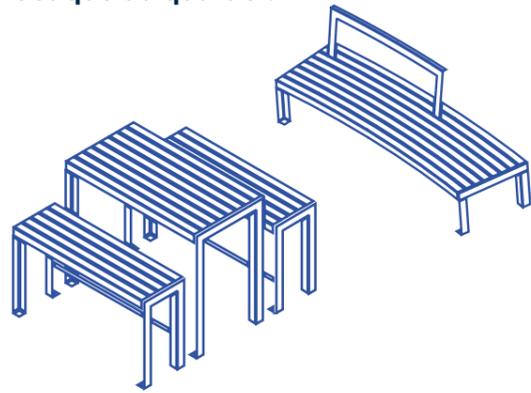
Le parvis de la gare est jugé sale et peu accueillant, nécessitant d'être repensé. Pour beaucoup de personnes rencontrées, il est important de donner une bonne image de la ville à travers le réaménagement de ce parvis qui est une vitrine, une entrée de la ville. **La fréquentation des abords de la gare de nuit et la sécurisation de l'espace public sont également évoquées.**



L'espace public actuel ne favorise pas les rencontres. Les pauses déjeuner s'improvisent aux arrêts de bus ou sur les marches du centre commercial. Plus globalement, les personnes rencontrées expriment un besoin d'espaces plus conviviaux, plus « modernes », au sein desquels ils pourraient se reposer et même travailler.

 « Il n'y a aucun endroit où se poser pour manger dehors ».
Immersion juin 2018.

L'installation de mobilier confortable est attendue. Un participant évoquant des bancs sonores qui pourraient raconter l'histoire artistique du quartier.



La programmation des aménagements et des espaces publics doit être diversifiée

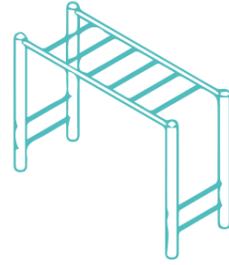
En début de démarche, les participant-es ont été particulièrement critiques et craintifs de l'inflation de mètres carrés commerciaux que pouvait porter le projet de l'EITMM. Les craintes de voir un quartier uniformisé par les grandes enseignes, monofonctionnel, centré sur l'offre commerciale au détriment d'autres activités ont souvent été mises en avant. Il est souhaité une programmation alternative comportant notamment des commerces alimentaires.



Les participant-es expriment également l'opportunité que le projet donne une cohérence à l'offre culturelle et artistique du quartier et crée des lieux de rencontres avec le souhait d'un centre culturel et artistique. Des améliorations concernant l'offre



sportive sont enfin exprimées : modernisation de la piscine, diversification de l'offre et développement de pratiques sportives économiques en surface, création d'un bowling, **place du sport dans l'espace public.**



Ces attentes concernaient particulièrement la réhabilitation envisagée de l'EITMM (sortie du périmètre de la concertation en 2022). Toutefois, elles s'expriment également de manière ciblée sur les espaces publics et plus particulièrement le parvis Raoul Dautry pour lesquels les participant-es suggèrent des **modalités de programmation essentiellement non commerciales** (kiosque culturel et cafés alternatifs non liés à des grandes enseignes), et la création de marqueurs de l'identité du quartier : statue de Kiki de Montparnasse, du Général de Gaulle sur le place du 18 Juin.

 **Quelques participant-es évoquent également le maintien de la vie nocturne, la rénovation des night clubs et la création d'un lieu de concert live avec un bar de nuit.**

Un quartier vieillissant et des formes urbaines peu appréciées

Le périmètre de concertation englobait initialement les emprises privées de l'EITMM. Les remarques exprimées concernaient aussi bien les espaces publics que les espaces construits.

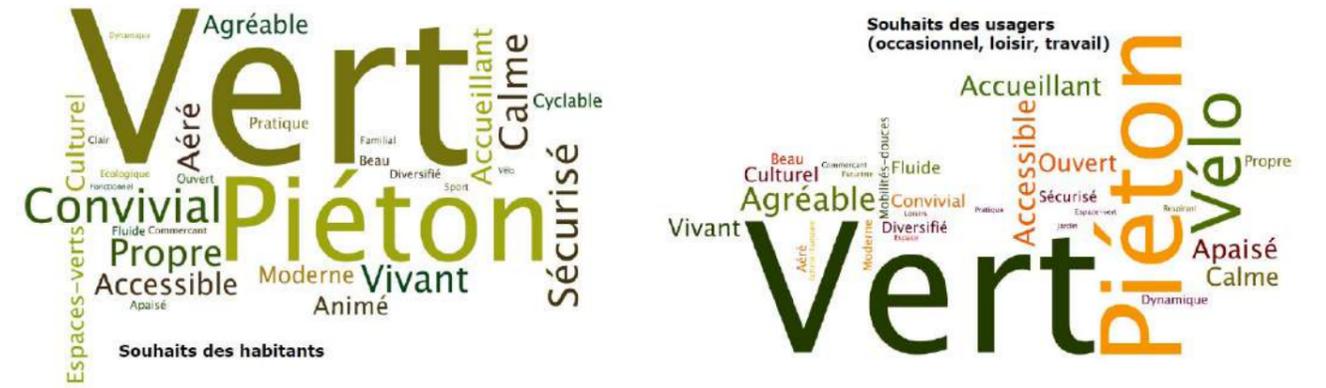
Les personnes rencontrées évoquent un quartier «vieillot», figé dans une esthétique des années 70 qui participe à lui donner un caractère «glauque». Ce constat est partagé par toutes les générations et usager-ères qui ont été rencontrés. Une modernisation axée sur une ambition environnementale et écologique est souhaitée.



 « Je n'aime pas trop le quartier, c'est marron et moche ». Adolescent, immersion juin 2018.

(Le questionnaire en ligne, réalisé grâce à l'outil SurveyMonkey : <https://fr.surveymonkey.com/> publié sur paris.fr du 8 juin au 14 septembre 2018 a permis d'interroger les habitant.es et usager.ères sur leurs représentations, fréquentation, et projections du quartier Maine-Montparnasse).

À la question : « Choisissez trois mots pour décrire le quartier tel que vous aimeriez le voir dans 10 ans », habitant-es et usager-ères expriment des désirs assez convergents.



Usager-ères et habitant-es ont mis en avant des mots similaires pour décrire le secteur dans 10 ans. De ces projections, deux éléments principaux ressortent : une volonté de végétalisation importante, un secteur plus apaisé, où les mobilités actives (vélos, piétons...) auraient une place privilégiée.



3.2.2. Les attentes par secteur

Des attentes ont été également exprimées de manière plus localisée sur les secteurs d'espaces publics qui ont fait l'objet de propositions de réaménagement dès 2019 et jusqu'en 2022.

Le parvis Raoul Dautry à la croisée des attentes fonctionnelles, esthétiques et programmatiques

Les remarques exprimées sur le parvis Raoul Dautry relèvent de trois registres : fonctionnels, esthétiques et programmatiques.

1 Organisation et fonctionnalité du parvis

Les premiers retours de la concertation sur le parvis Raoul Dautry témoignaient de la nécessité d'organiser les différents flux présents sur la place de la gare pour faciliter les déplacements : les circulations sont aujourd'hui mal organisées et incompatibles avec les usages existants.

- ▶ L'accessibilité est jugée quasi nulle pour les personnes à mobilité réduite ;
- ▶ Les déplacements piétons sont particulièrement contraints ;
- ▶ Il est interdit de circuler en vélo mais de nombreux cyclistes le font, dans de mauvaises conditions de sécurité ;
- ▶ L'espace public est encombré par les deux-roues motorisés ;
- ▶ L'accessibilité du métro, de la gare SNCF et des bus posent question.



Sont également exprimées des craintes concernant l'augmentation du nombre de voyageur-euses en gare Montparnasse et l'impact potentiel sur la qualité de l'espace public, en entraînant notamment des conflits d'usages entre les différents flux (voyageur-euses, piéton-nes, vélos, etc.).



2 Qualité de l'aménagement

Le parvis Raoul-Dautry est jugé : pas assez vert, trop minéral et mal entretenu. Les participant-es soulignent le manque de mobilier urbain, et expriment la nécessité d'améliorer les assises et les plantations pour que les gens et notamment les usager-ères de la gare puissent se poser, s'asseoir au soleil, manger.



« Il faut plus de bancs et au maximum à l'ombre. Cet été c'était impossible d'y rester entre 11h et 18h »

Stand dans l'espace public, septembre 2022.

Les gradins présents sur le parvis Raoul Dautry sont plutôt appréciés par la liberté qu'ils permettent mais leur entretien et leur revêtement questionnent.

3 Une volonté de nouvelle offre culturelle et artistique

Tout au long de la concertation, les participant-es et principalement celles et ceux impliqué-es dans la vie du quartier ont rappelé leur souhait d'une animation sur le parvis : kiosque-café, espace extérieur d'exposition, lieu culturel, etc.



« Il n'y a que des commerces ! Il faudrait quelque chose sur la culture, des espaces de lecture par exemple ou de repos. » Marche du 9 juin 2018.

Sous le parvis Raoul Dautry, l'hypothèse d'une fermeture du tunnel a suscité quelques craintes lors des premiers événements de concertation.



La rue du Commandant Mouchotte, un axe automobile à reconfigurer

La rue du Commandant Mouchotte est jugée inesthétique et inconfortable. 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 dépréciations avancés par les habitant-es.



« Me balader dans cette rue la nuit, ça ne me donne pas envie, j'aurais même peur. » Marche du 20 juin 2018.

Entre axe principal et contre-allées, la circulation piétonne est jugée particulièrement difficile, et la circulation vélo fait également l'objet de demandes d'amélioration.

L'adressage d'un certain nombre de grands équipements et hôtels sur la rue suscitent des craintes des participant-es qui demandent à mieux penser la logistique urbaine. Ce diagnostic est renforcé par les travaux de rénovation récents du Centre Gaité-Vandamme.



« Que va devenir la rue du commandant Mouchotte ? Entre le Centre Gaité, les dépose-minutes, nous avons l'impression qu'elle devient un immense axe routier et un garage de livraison ». Un participant, réunion publique du 25 mai 2018.



La question du dépose-minute qui se fait aujourd'hui de manière informelle suscite de fortes attentes de la part des personnes interrogées. Les mésusages des conducteur-rices et les perturbations qu'ils entraînent sur les flux sont déplorés par les participant-es qui souhaitent voir le dépose-minute sauvage interdit.

La rue du Départ, un axe automobile à apaiser

Les remarques formulées dans le cadre des premiers événements de concertation soulignent le caractère minéral et automobile de cet axe.

Les trottoirs y sont jugés trop étroits et une demande d'élargissement est formulée.



Dans le cadre d'une limitation du trafic automobile, les participant-es à la concertation étaient également soucieux que soit maintenu un accès à la rue pour les riverain-es et les véhicules de logistique.

Végétaliser le talus séparateur sur la rue de l'Arrivée et réorganiser la station bus

Au commencement du processus de concertation, les participant-es ont émis de nombreuses questions sur le gabarit et le fonctionnement de la rue de l'Arrivée : certain-es participant-es préconisaient de transformer la contre-allée en zone de rencontre et de végétaliser le séparateur central afin d'isoler les logements de la circulation.

Certain-es participant-es regrettent que le passage sous arcades du centre-commercial, qui constituait en effet un abri et une promenade couverte pour se rendre à la gare en cas de mauvais temps, disparaisse.

Dans le prolongement de la rue de l'Arrivée, les participant-es jugent le fonctionnement de la gare de bus Raoul Dautry, trop complexe, caché et difficilement accessible. Sa configuration actuelle a tendance à créer des bouchons sur le secteur. Il conviendrait de mieux la signaler et d'améliorer le confort des usager-ères.



Traverser la Place du 18 juin 1940

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.

De fortes attentes ont été formulées concernant le fonctionnement des flux sur la place du 18 juin 1940 : les participant·e·s souhaitent que la traversée de la place soit rendue plus simple et plus sécurisée pour les piéton·ne·s.



« 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. »

Marche du 9 juin 2018.

La demande d'une liaison Nord-Sud à travers le centre commercial pour rejoindre la gare depuis la rue de Rennes, est réaffirmée tout au long du processus, y compris en 2022 à l'issue de la scission entre les deux études.



« 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 »

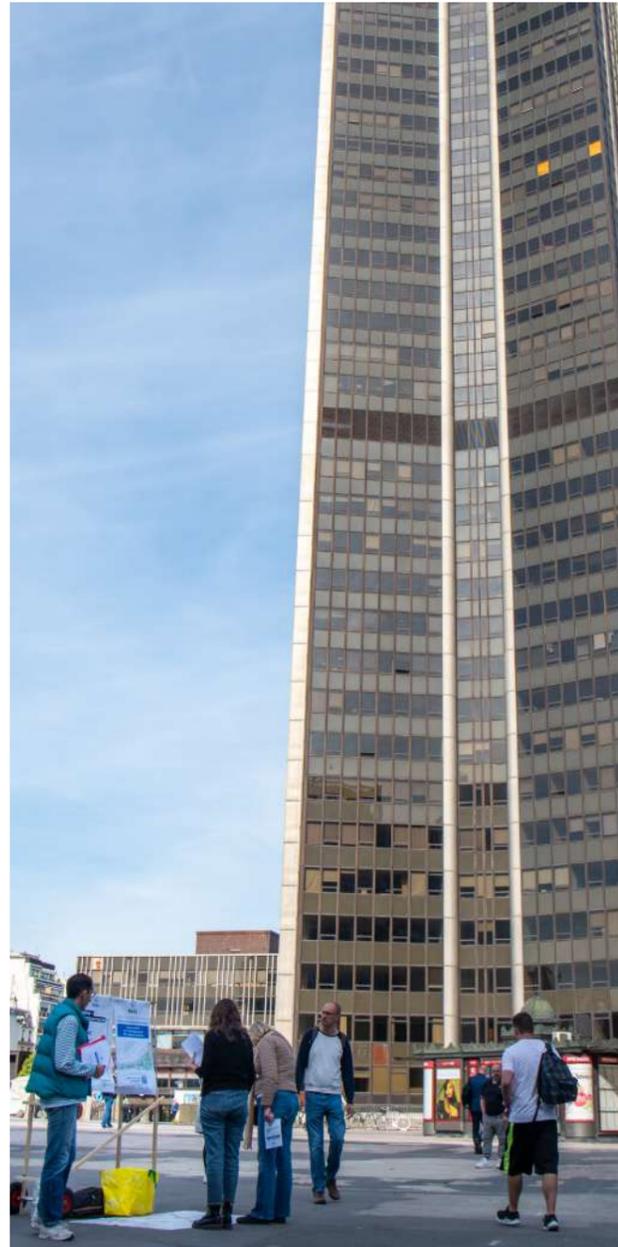
Marche du 20 juin 2018.



© Christophe Jacquet, Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris.



© Christophe Jacquet, Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris.

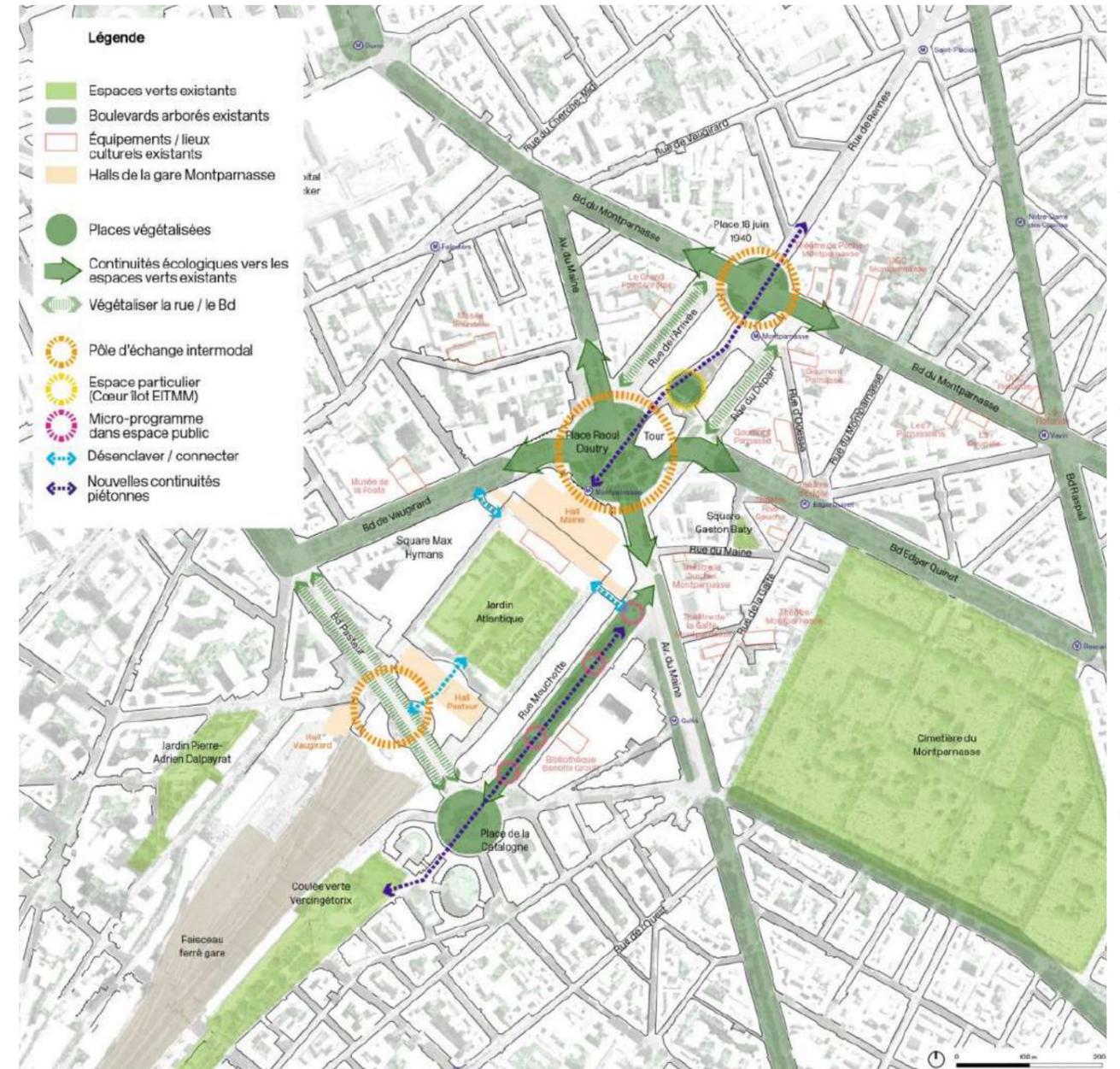


© Christophe Jacquet, Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris.

3.3. La prise en compte de la concertation dans le projet d'ensemble

Le projet de réaménagement des espaces publics s'appuie sur deux objectifs principaux largement partagés dans le cadre de la concertation :

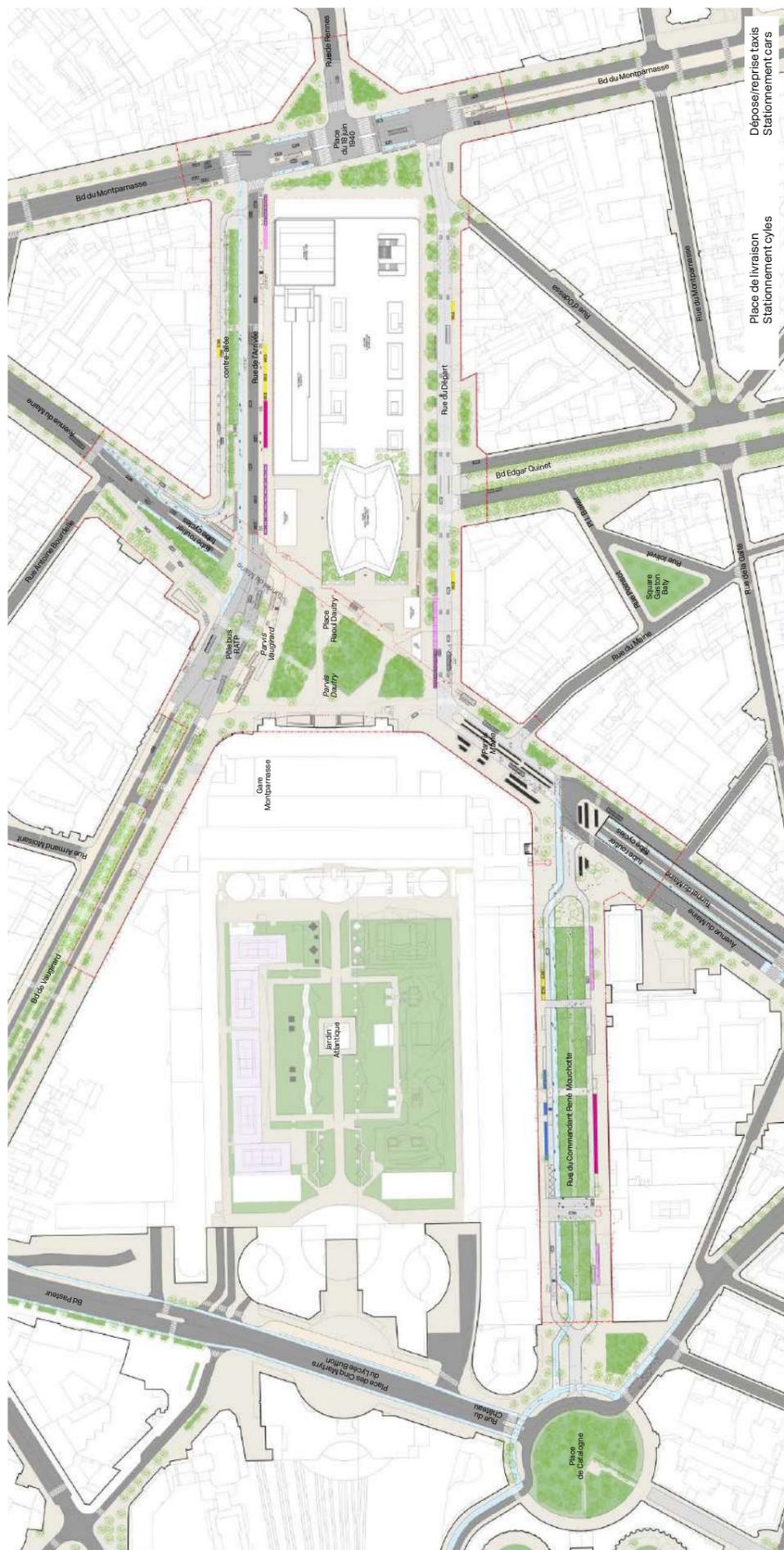
- ▶ Une **réorganisation du schéma d'intermodalité du quartier** en coordination avec l'étude de pôle menée autour de la gare avec IDF Mobilités, RATP et SNCF, ambition à laquelle les participant·es ont largement adhéré mais qui suscite des craintes sur les reports et repose sur un ré-adressement partiel de la gare sur le Hall 2 Pasteur ;
- ▶ Une **végétalisation ambitieuse du quartier renforçant les continuités écologiques des trois arrondissements**, reposant sur une perméabilisation du sol (dès que possible, sauf avis contraire de l'inspection générale des carrières) et de nouvelles plantations ; objectif que les participant·es partagent entièrement et invitent même à dépasser.



Plan rappelant les objectifs du projet de réhabilitation de Maine Montparnasse (réorganiser le schéma d'inter-modalité et végétaliser de manière ambitieuse pour renforcer les continuités écologiques du quartier)

© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Bourtié Consultants / Systematica / Sact / CEI.

Plan masse actualisé



© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boulté Consultants / Systematica / Scet / CEI.

Les pôles intermodaux et la stratégie de végétalisation du quartier

En cohérence avec les principaux enseignements de la concertation, le projet prévoit que plus de 13 000 m² d'espace public soient rendus aux piétons et à la végétalisation. Plus de 6 000 m² d'espaces verts seront créés et de nombreux arbres plantés.



Cela passera plus précisément par les interventions suivantes - détaillées dans les paragraphes suivants :

- ▶ Le réaménagement de la rue du Commandant René-Mouchotte, largement débitumée et plantée, en lien avec la forêt urbaine place de Catalogne ;
- ▶ La diminution de la voirie en parvis de gare avenue du Maine pour laisser plus de place aux piétons ;
- ▶ La végétalisation du parvis devenant un espace largement arboré et agréable pour les voyageurs et usagers de la gare, tout en veillant à la capacité d'accueil de flux piétons importants ;
- ▶ L'élargissement des trottoirs de la rue du Départ, apaisement de la circulation automobile et végétalisation de la rue ;
- ▶ Le lissage entre le niveau haut du parvis de la gare et le niveau bas de l'avenue du Maine pour faciliter les déplacements ;
- ▶ La création d'une continuité cyclable sur l'avenue du Maine par le tunnel ;
- ▶ La réorganisation des circulations sur la rue de l'Arrivée et la mise en valeur du talus entre la rue et la contre-rue pour un espace public plus sécurisé et vert ;
- ▶ L'aménagement du haut de la rue de Rennes et de la place du 18 juin 1940, pour simplifier la traversée du boulevard du Montparnasse et créer de nouveaux espaces plantés.

Le retour de la concertation

Ces interventions s'inscrivent en cohérence avec les attentes exprimées par les participants dès 2018 et ont toutes suscitées une large adhésion des participants. De manière générale, les participants sont satisfaits du travail effectué sur la répartition de l'espace entre les différents modes de transport : la diminution de la place de la voiture et du stationnement sur le secteur est majoritairement entendue et encouragée. La question des reports fait l'objet de plusieurs réserves rappelées dans la [partie suivante 3.4](#).

L'objectif de planter dans un secteur aujourd'hui très minéral fait la quasi-unanimité auprès des interrogés, qu'ils soient habitants du quartier ou usagers de la gare. La végétalisation est attendue d'un point de vue paysager et sous l'angle de la gestion de la chaleur, des précipitations et de la pollution. L'intention de planter près de 700 arbres est donc très bien accueillie par la quasi-totalité des participants à la concertation.

La meilleure prise en compte des vélos fait consensus et convainc la majorité des personnes interrogées.



La transformation des parvis de la gare : une fonctionnalité retrouvée dans un cadre largement arboré

Aujourd'hui, le parvis Raoul Dautry est caractérisé par :

- ▶ De grands espaces de vide
- ▶ Un espace contraint du côté de la rue du Maine
- ▶ Une ambiance peu accueillante pour les voyageur-euses de la gare : bancs en mauvais état, végétation peu présente, etc.
- ▶ Des différences de niveaux complexifiant les déplacements des usager-ères et des habitant-es.

Demain (au stade de définition du projet présenté au public en 2022).

Plusieurs îlots de végétalisation seront implantés sur le parvis dans l'objectif d'y planter des arbres. Ils accueilleront une strate arborée et une strate au sol comportant des plantes vivaces, pour préserver la visibilité à hauteur de piéton. Plus de 1500 m² d'espaces verts pourront s'ajouter aux 1200 déjà présents, un potentiel de plantation de 300 arbres est estimé. Des bancs (dont la matérialité n'est pas encore déterminée) seront aménagés sur les pourtours de ces îlots afin de permettre l'assise de tous-tes et de protéger les espaces verts du piétinement. La création de ces aires de détente permettra notamment d'apaiser l'expérience vécue par les usager-ères de la gare compte-tenu de l'importance des flux. Cet espace deviendra exclusivement piéton et offrira une grande variété d'espaces extérieurs de repos et d'attente pour les voyageur-euses, les habitant-es et les usager-ères du quartier.

Des cheminements piétons d'une largeur généreuse (entre 5 et 15m) délimitent des îlots verts densément plantés. Par ailleurs, un travail sur les flux a été effectué afin que les aménagements permettent une traversée plus aisée du parvis, en s'adaptant aux chemins effectivement empruntés, depuis et vers la gare.

Le retour de la concertation

Ces interventions ont fait l'objet d'un large soutien des participant-es qui se sont montrés très satisfaits du fait de la forte végétalisation, ainsi que de l'aménagement permettant des traversées aisées, tout en incitant les concepteurs à aller le plus loin possible dès que les conditions techniques le permettent.



© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingerop / Franck Boutté Consultants / Systematica / Scelet / CEI.

Un parvis de gare réservé aux piétons, pas de circulation cycles autorisée. Des places assises ombragées bordant les bosquets urbains.

L'apaisement de la rue du Départ et la mise en valeur de la dépose minute officielle du hall Pasteur permet de repenser entièrement l'aménagement de la portion de l'avenue du Maine comprise entre le parvis Raoul Dautry et la rue du Commandant Mouchotte.

Cet espace pourra être traité comme un deuxième parvis de gare, pour améliorer l'intermodalité avec la gare (taxis, vélos), proposer des espaces piétons généreux et aménager des terrasses de bars, restaurants ou cafés.

© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingerop / Franck Boutté Consultants / Systematica / Scelet / CEI.



Place Raoul Dautry
Perspective 1



© RSH / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingerop / Franck Boutté Consultants / Systematica / Scelet / CEI.

Un jardin linéaire support d'usages et de mobilités douces, en lien avec le caractère local de la rue du Commandant Mouchotte.

Le réaménagement de ce secteur permettra également l'installation de terrasses des bars, restaurants et cafés.

La connexion entre les parvis sera repensée grâce à un élargissement des trottoirs et la transformation en zone partagée de la rue du Départ. Cet espace facilite les liaisons entre les deux accès à la gare (Porte Océane et Porte Maine-Gaité) et offre de l'espace pour de nombreux stationnements vélos.

© Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Chotmeh Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingerop / Franck Boutté Consultants / Systematica / Scelet / CEI.



Place Raoul Dautry
Perspective 2

Un jardin linéaire, support d'usages et de mobilités douces, en lien avec le caractère local de la rue du Commandant Mouchotte

Aujourd'hui. La rue du Commandant Mouchotte est actuellement composée de deux voies de circulation et de deux contre-allées avec du stationnement. Compte-tenu des flux véhicules observés, la largeur de cet axe quasi uniquement dédié à ce mode est trop importante. L'ampleur de la place dédiée à la voiture sur cet espace entraîne un sentiment d'insécurité pour les autres modes (particulièrement vélos et piétons). Par ailleurs, malgré les quelques arbres présents en alignement, ce linéaire est aujourd'hui très minéral et manque de verdure.

A horizon 2026. (au stade de définition du projet présenté au public en 2022). Un grand **terre-plein central végétalisé** sera aménagé dans la

rue, entre les 2 alignements d'arbres, sur ce qui est aujourd'hui dédié à la voirie et au stationnement. Il pourra y être planté plus de 250 arbres afin de créer un jardin. Cet espace viendra relier et faire la transition entre la place de Catalogne transformée en forêt urbaine et la Gare. **Trois placettes**, dont la programmation et le mobilier ne sont pas encore définis, seront également aménagées sur le terre-plein central afin de le rendre accessible et appropriable par les riverain-es. Plusieurs plateaux pourront être mis en place sur les voies de circulation, qui se trouveront au niveau des actuelles contre-allées, afin de **ralentir la vitesse** sur cet axe et de conforter les flux piétons. Deux bandes de voirie automobile seront conservées de chaque côté, sur les espaces

aujourd'hui dédiés aux contre-allées, avec des places de livraison et des accès aux parkings existants. Plus de 5 000 m² à destination des piétons et de la végétalisation dont plus de 3 000 m² de jardin linéaire seront ainsi aménagés sur cet espace. L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle longeant la promenade plantée est également prévu. Cet aménagement viendra renforcer et sécuriser les mobilités douces.



Une rue du Départ apaisée, végétalisée et animée comme liaison entre le nord et le sud du secteur Maine-Montparnasse.

Le retour de la concertation

Ces propositions offrent une traduction concrète des priorités énoncées par les participant-es durant la concertation. Les participant-es soulignent l'ambition de cet aménagement qui suscite en retour quelques réserves (partie 3.4).

Une rue du Départ apaisée, végétalisée et animée comme liaison entre le nord et le sud du secteur Maine-Montparnasse

Aujourd'hui. La rue du Départ, très large, est aujourd'hui presque entièrement dédiée à la circulation automobile, puisqu'elle compte 3 voies de circulation dont une de bus et un espace dédié au stationnement dans chaque sens. Pour les piétons, les cheminements sont contrariés par la très faible largeur des trottoirs et les traversées complexes des axes véhicules. La végétation est quasi-inexistante aujourd'hui sur la rue du Départ, avec 3 arbres plantés (dont deux tout récemment) au niveau du 23 dans l'espace dégagé par le recul d'alignement.

A horizon 2028. (au stade de définition du projet présenté au public en 2022). Pour pacifier la situation et permettre des circulations douces

apaisées, la rue du Départ pourrait devenir une zone de rencontre dédiée prioritairement aux bus, taxis et vélos, avec une voie de circulation dans chaque sens. L'axe, aujourd'hui très minéral, sera largement planté pour profiter des espaces en pleine terre disponibles, et les trottoirs seront élargis très largement pour atteindre au moins 6 m de chaque côté, laissant la place pour une bande plantée.



La rue de l'Arrivée



Le retour de la concertation

Les participant-es reconnaissent très largement l'intérêt de redonner de la place aux piétons et à la végétation dans un secteur très minéral. Le rééquilibrage de l'espace public et l'amélioration du confort des aménagements piétons et cyclables donnent satisfaction. L'élargissement des trottoirs et la création de grandes fosses de plantation avec des arbres et des plantes basses convainquent les riverain-es qui apprécient le principe de végétalisation d'un espace aujourd'hui fortement minéral.

Ce secteur est cependant celui qui suscite le plus d'inquiétudes quant à d'éventuels reports de circulation (partie 3.4).

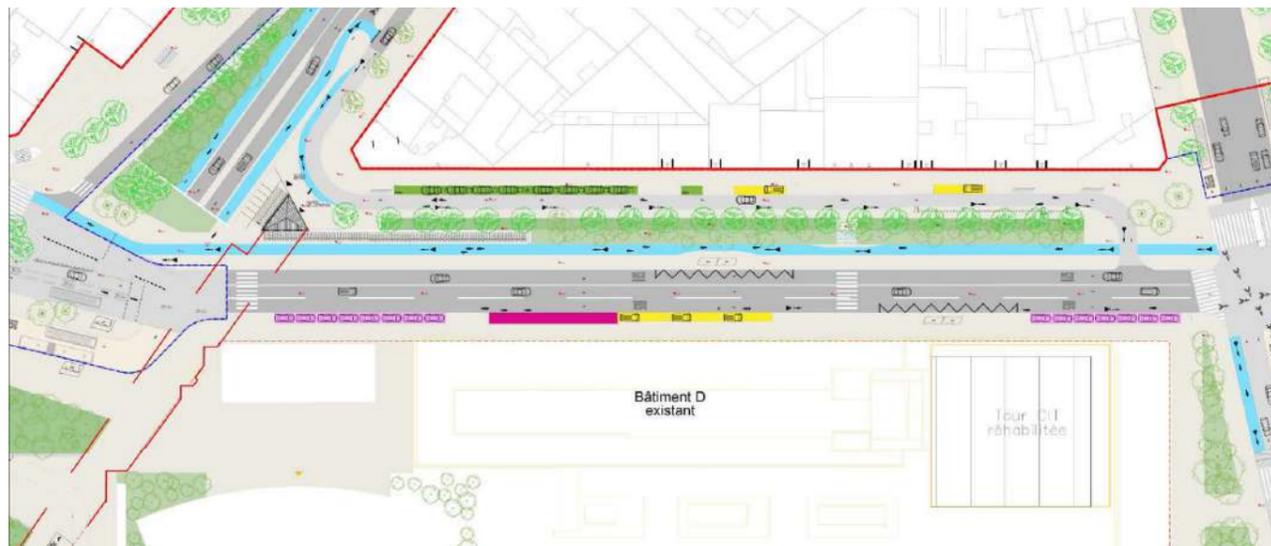
La rue de l'Arrivée

Aujourd'hui, quatre voies tous véhicules, deux dans chaque sens, permettent de relier le boulevard du Montparnasse au boulevard Vaugirard.

A horizon 2030, la rue de l'Arrivée fera l'objet d'une reconfiguration au profit des piétons et des cycles, avec l'objectif de mise en valeur du talus paysager existant :

- ▶ Les trottoirs seront élargis ;
- ▶ 2 voies tous véhicules seront maintenues (une dans chaque sens), 1 voie bus/vélo descendra de la gare vers le boulevard du Montparnasse, une piste cyclable remontera vers la Gare depuis le boulevard du Montparnasse ;
- ▶ La contre allée basse sera maintenue en sens unique ;
- ▶ Un talus paysager fera le lien entre le haut et le bas.

Plus de 1 400 m² sont ainsi rendus aux piéton·nes et à la végétalisation dont 700 m² d'espaces verts et 20 à 30 arbres supplémentaires plantés.



Le retour de la concertation

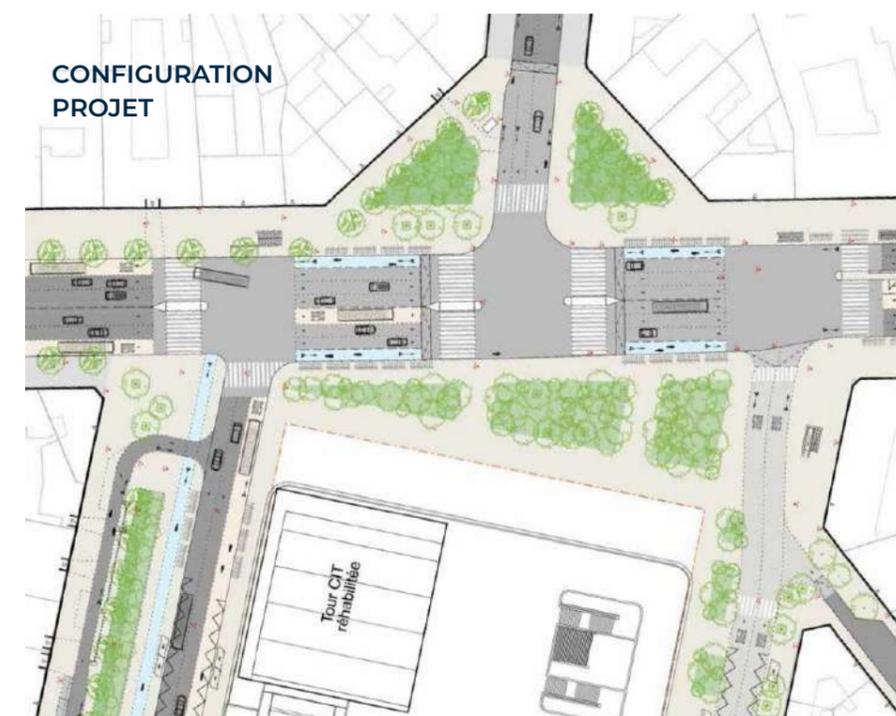
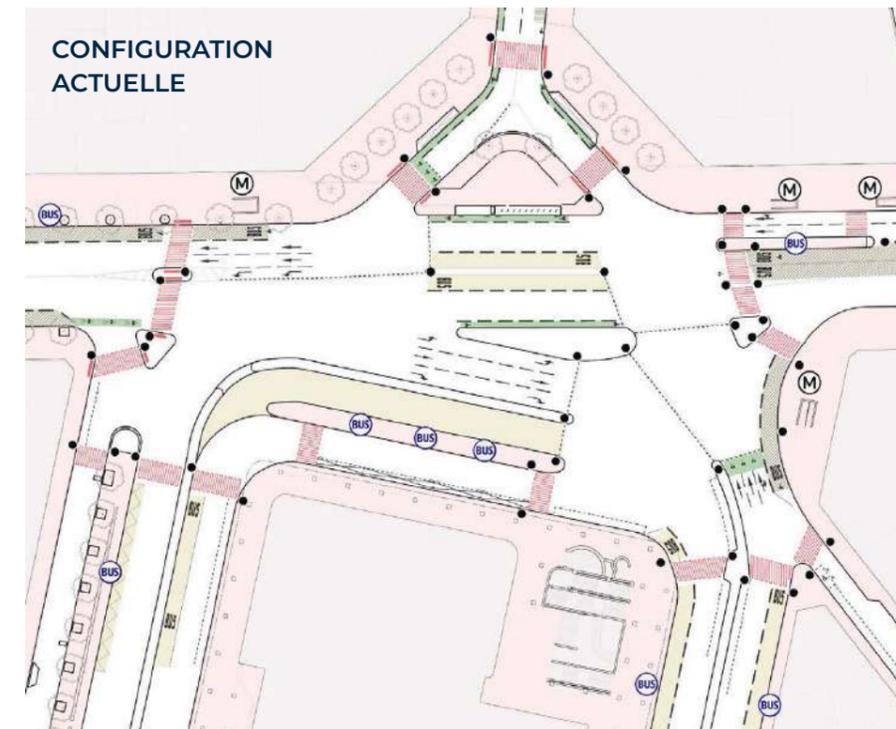
Les participant.es apprécient le rééquilibrage de l'usage de l'espace public, la conservation des arbres ainsi que le maintien d'une circulation tout véhicule. La nécessité de mieux connecter les deux parties de la rue et d'apaiser les circulations fait consensus parmi les personnes qui se sont exprimées.

La place du 18 juin 1940

Aujourd'hui, la place du 18 juin 1940, fonctionne comme un grand giratoire complexe qui accueille une station bus.

A horizon 2030, la place du 18 juin 1940 sera recomposée de manière à retrouver un système de carrefours simplifiés en supprimant le « giratoire » central. Cela facilitera la traversée

de la place pour les piétons, avec des dimensions de boulevard. Les grands principes de réaménagement ont été posés à ce jour mais le projet final sera approfondi en lien avec le projet de réaménagement de l'ensemble EITMM (Tour Montparnasse et son socle) qui impactera l'aménagement du secteur.



Le retour de la concertation

Les craintes formulées initialement quant à l'organisation des flux sur la place ont été bien appréhendées par les concepteurs qui ont prévu de faciliter les traversées piétonnes et conforter les itinéraires bus, en diminuant l'emprise des voiries. Les participant.es aux derniers évènements de concertation se sont montrés satisfaits par ces premiers principes et attendent leur traduction dans un projet plus abouti.

3.4. Les réserves exprimées à l'issue du projet et les points restant à améliorer

Si le projet fait l'objet d'une adhésion de principe à ses deux objectifs principaux, l'ambition du réaménagement suscite en retour quelques réserves exprimées dans le second temps de la concertation.

Les réserves exprimées à l'issue du projet par grand thème et les invitations à améliorer le projet

Environnement, biodiversité et végétalisation

Malgré l'ambition affichée par le projet, plusieurs participant-es incitent la ville à aller plus loin dans la végétalisation des principaux secteurs, compte-tenu des derniers épisodes caniculaires. Les suggestions de végétalisation supplémentaire se heurtent souvent à des contraintes techniques d'utilisation du sous-sol.

Mobilités et circulations

1 Flux véhicules

Plusieurs participant-es craignent que la simplification des flux sur la place du 18 juin 1940 et la réduction des voies dédiées aux véhicules motorisés, ainsi que la création d'une zone de rencontre dans la rue du Départ, entraînent un report de la circulation dans les rues adjacentes (du boulevard de Vaugirard et du secteur Maine-Gaîté), ainsi que des problèmes de circulation en voiture, celle-ci étant déjà jugée complexe actuellement.

Même si la plupart des habitant-es interrogés soulignent qu'eux-mêmes n'ont pas de véhicules ou l'empruntent peu, le projet de réaménagement ne convient pas aux conducteur-rices réguliers empruntant le secteur, qui doutent de la fonctionnalité du futur schéma de circulation. Quelques voix minoritaires se sont ainsi exprimées, notamment au nom des personnes venant de banlieue, sur le fait d'autoriser la circulation

automobile à tous-tes car certain-es n'ont pas d'autre choix que d'utiliser ce mode.

La Ville et ses services continuent à travailler sur l'optimisation des schémas de circulation de manière à réduire les impacts liés à cette nouvelle organisation.

2 Orientation et jalonnement vers le Hall 2 Pasteur

Plusieurs participant-es soulignent que le succès du réaménagement est directement lié au respect des dépose-minute et dépose taxi dans le Hall 2 et non autour du Hall 1.

L'accès se fait aujourd'hui en bout de quai, le rendant méconnu et peu attractif. Pourtant, 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 participant-es estiment qu'il est primordial de **développer le potentiel de ce hall**. Le schéma global d'aménagement doit prévoir d'orienter les voyageur-euses qui, pour rappel, dessert tous les quais de la gare.

Ce point doit être travaillé dans l'espace public et en lien avec les plateformes taxi (type C7) pour informer les voyageur-euses d'une accessibilité possible aux trains via le hall Pasteur et contribuer ainsi à rééquilibrer les pratiques des taxis tout autour de la gare.

3 Cohabitation entre piétons et vélos

Lors des derniers temps d'échange du processus de concertation, la cohabitation piéton/vélo et piéton/trottinette et plus largement la question du respect des aménagements piétonniers a laissé beaucoup de participant-es dubitatifs. Celles et ceux-ci craignent que le comportement des vélos n'insécurise les piéton-nes.

Les avis sont ainsi partagés sur la place qui peut être laissée aux vélos sur le parvis Raoul Dautry. Certain-es rappellent que le parvis est piétonnier et ne doit pas être circulé, et d'autres, parfois les mêmes, soulignent le fait qu'il n'est pas envisageable de demander aux cyclistes de faire des détours par Pasteur ou le boulevard du Montparnasse sauf à faciliter les descentes vers le futur tunnel cyclable de l'Avenue du Maine.



« Il faudrait laisser une place aux vélos et les ralentir plutôt que les interdire, ou alors faciliter leur descente vers la piste souterraine ? Rien ne semble fait pour eux dans ce secteur, ils continueront à traverser le parvis. »
Une jeune femme, stand dans l'espace public, septembre 2022.

4 Aménagements cyclables.

Par ailleurs, la forme des aménagements cyclables laisse parfois perplexes les personnes interrogées, certains aménagements sont jugés trop sinueux et difficilement utilisables, quand d'autres chevauchent les axes dédiés aux véhicules motorisés.

La vélostation proposée sous la dalle Montparnasse, côté rue de l'Arrivée ne convainc pas les quelques participant-es qui la connaissent car iels ne trouvent pas cet équipement pratique, ni assez grand :



« Le fait de devoir accéder à un sous-sol complique le stationnement, sans compter le double accès sécurisé, l'abonnement spécifique ». Stand dans l'espace public, septembre 2022 .

Il est également noté que le fait d'être en sous-sol peut être anxiogène et n'incite pas forcément à utiliser la vélo-station, bien que certains contre-exemples positifs soient cités comme à la gare d'Anvers. (permanence dans l'espace public de septembre 2022).

Programmation des espaces publics

Les derniers événements de concertation ont été l'occasion pour les participant-es de rappeler une nouvelle fois leur souhait d'une programmation alternative à la programmation très commerciale actuelle, qui a été accentuée par l'ouverture de nombreux commerces dans la gare. Cela est particulièrement attendu sur le parvis Raoul Dautry (voire [partie 3.2](#)).

Gestion du chantier

Quelques commentaires ont été faits sur la gestion du chantier :

- ▶ Il est craint que le marché E. Quinet soit rendu moins accessible pendant les travaux, il a alors été suggéré de créer une navette pour contourner les emprises chantier.
- ▶ Certain-es se soucient de l'entretien des plantations existantes et à venir : il faudra les arroser sans quoi elles risquent de mourir rapidement ; il ne suffit pas de planter.
- ▶ Il est demandé de mener un bilan carbone / déchets de la gestion des chantiers à venir.

Les réserves exprimées à l'issue du projet par secteur

Parvis Maine (entrée Maine-Gaîté) et parvis Raoul Dautry (porte Océane)

Si les participant-es se sont montrés satisfaits du fait de la forte végétalisation et des traversées aisées permises par le projet, il a également été demandé :

- ▶ Un entretien appuyé des espaces publics dans un secteur aujourd'hui vu comme dégradé et peu entretenu ;
- ▶ L'amélioration du confort, de l'entretien, de l'éclairage et de l'équipement (bancs, poubelles, fontaines, etc.) ;
- ▶ L'amélioration de la signalétique en sortie de gare : plusieurs personnes ont notamment recommandé l'implantation d'un office de tourisme ;
- ▶ De l'animation sur le parvis.

La rue du Commandant René Mouchotte

Sur ce secteur du projet considéré actuellement comme inesthétique et inconfortable, les principaux avis recensés par le processus de concertation étaient partagés. Deux hypothèses d'aménagement étaient proposées en 2019 : d'une part, une promenade ou un demi-terre-plein central, d'autre part l'élargissement du trottoir côté gare. Alors que certain-es pensaient qu'il était nécessaire d'apaiser la rue en réduisant le passage des voitures, conduisant de fait à une réduction des nuisances sonores et visuelles,

pour les autres, ces propositions d'aménagement ne pourraient fonctionner, car la rue sera toujours une solution de repli et la réduction du nombre de voies de circulation augmenterait les risques de congestion. L'apaisement de cette rue était également redouté à cause de l'ouverture des ateliers Gaité, considérée comme facteur d'augmentation de la fréquentation du secteur.

Le projet final présenté sur la rue du Commandant Mouchotte est in fine plutôt bien perçu, particulièrement du fait de l'importante végétalisation. Deux réserves continuent à s'exprimer à l'issue de la concertation :

- ▶ Des craintes sur la capacité des contre-allées à accueillir le trafic et les accès livraison.
- ▶ Des demandes d'amélioration du tracé des pistes cyclables sur l'accroche Maine-Mouchotte et la place de Catalogne (hors périmètre).

Par ailleurs, la majorité de participant-es doutent de la capacité du projet à désenclaver le jardin Atlantique.

La rue du Départ

Dès le début du processus de concertation, l'objectif d'apaiser la rue du Départ a soulevé chez les riverain-es des questionnements notamment sur les reports de circulations sur les axes alentours (notamment le boulevard du Montparnasse, la rue du Maine, le boulevard Edgar Quinet, la rue de l'Arrivée et le boulevard de Vaugirard). Ces réserves ont été réexprimées jusqu'à la fin du processus.

Les conducteur-rices réguliers déplorent le fait que ces dernier-ères ne pourront plus emprunter cet axe pour traverser le secteur.

La cohabitation entre les modes se pose particulièrement sur cet axe qui va accueillir bus, vélos et piétons.

Les participant-es demandent enfin que soient améliorés l'entretien, l'éclairage, et l'équipement (bancs, poubelles, fontaines, etc.) de la zone.

La rue de l'Arrivée

Peu de réserves ont été formulées lors des derniers évènements de concertation car le fonctionnement ne sera que peu modifié et certain-es participant-es attendent une version plus aboutie pour se prononcer. Le risque de congestion régulière du secteur est cependant souligné par certain-es participant-es qui craignent que les modifications sur d'autres axes ne viennent rendre plus difficile la circulation rue de l'Arrivée.

La place du 18 juin 1940

La diminution des emprises de voirie et la création de nombreuses traverses satisfont les participant-es à la concertation. Les rares remarques exprimées portent sur la réduction du trafic automobile et les risques de report d'une part, l'emplacement des cheminements piétonniers pour traverser le boulevard du Montparnasse d'autre part.

Le lien avec la Gare Montparnasse et la possibilité de traverser le futur ensemble de l'EITMM est à nouveau exprimé dans les dernières réunions de concertation. Les participant-es comprennent le fait que le projet ne soit pas finalisé en attendant les propositions faites par les propriétaires de l'EITMM.

..... 4 LA POURSUITE DU PROJET PAR LA VILLE DE PARIS



Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique de clôture, la fin de la concertation réglementaire n'est pas la fin du dialogue avec les Parisien-nes. La fin de la concertation réglementaire doit permettre de passer au stade opérationnel sur les espaces publics, en les détachant des espaces relevant de l'initiative privée. Ainsi, la Ville continue de mener les études nécessaires à la concrétisation des ambitions issues du travail de ces 4 dernières années, sur plusieurs aspects en parallèle :

- ▶ mise au point du projet d'espaces publics ;
- ▶ programmes liés aux mobilités autour de la gare ;
- ▶ coordination des futurs chantiers.

Au fur et à mesure de l'avancée de ces études, les riverain-es, usager-ères, mairies d'arrondissements, ainsi que les porteurs de projets privés continueront à être informés des actualités du projet et associés à des temps d'échanges pour accompagner les choix qui seront faits avant la réalisation des travaux.

En matière de requalification des espaces publics, les prochaines étapes sont les suivantes :

1 **Présentation du bilan de la concertation au Conseil de Paris pour approbation en juillet 2023.**

2 Poursuite de l'élaboration du projet urbain et coordination des études pour conserver la cohérence de la démarche originelle : une fois le bilan de concertation arrêté sur le secteur global, des autorisations urbanisme pourront être déposées. Ainsi, le périmètre a été divisé en secteurs opérationnels pour permettre un déroulé efficace.

- ▶ Au vu de l'avancement des études et des projets privés, le secteur prioritaire est la rue du Commandant Mouchotte. La Ville va poursuivre les études spécifiquement sur ce secteur en 2023, pour arriver à un stade permettant de lancement des travaux après les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.
- ▶ Dès 2023, la Ville lancera une consultation de maîtrise d'œuvre pour les études d'exécution et le suivi des travaux sur le reste du secteur. L'équipe de concepteurs désignée

en 2019 et actuellement en charge des études pré opérationnelles, produira d'ici là les documents de base pour cette consultation, permettant de s'assurer que le projet respectera les ambitions affichées dans le présent bilan de concertation, et la cohérence globale développée depuis 4 ans. Les études et travaux pourront ensuite se dérouler par phase, en fonction notamment de l'évolution des projets privés alentours.

- 3 Dans ce cadre, le dialogue citoyen sera poursuivi pour chacun des secteurs, au fur et à mesure de l'avancement des études opérationnelles, avec des concertations spécifiques.
- ▶ Sur le périmètre défini (Rue du Commandant René-Mouchotte, Parvis Maine et Raoul Dautry, rue du Départ, rue de l'Arrivée, Place du 18 juin 1940, Tunnel du Maine).
 - ▶ Hors périmètre (boulevard Pasteur).



© Christophe Jacquet, Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris.

Le travail sur la mobilité se poursuit à travers les actions suivantes :

1 Poursuite des études d'optimisation du trafic : une nouvelle étude a été lancée par la Direction de la Voirie et des Déplacements fin 2022 afin de modéliser les reports de trafic engendrés par le projet urbain, notamment suite aux restrictions de la circulation de transit. Ses résultats seront partagés avec les mairies d'arrondissement et pourront impacter les choix de régulation de circulation en fonction des impacts anticipés.

2 Finalisation de l'étude de pôle Gare Montparnasse : un 3ème comité technique de l'Étude de pôle, présidé par Ile de-France Mobilités, a eu lieu en novembre 2022, réunissant les différents services de la Ville, la SNCF, la RATP, et les gestionnaires de parkings, pour s'accorder sur un programme d'actions autour de la Gare. Les aménagements prévus par la Ville sont intégrés à ce programme, qui doit fixer notamment les objectifs de stationnement pour les voitures, les deux-roues motorisés et les vélos, et cadrer le travail sur les éventuelles modifications d'accès au métro. Un comité de pilotage final doit avoir lieu courant 2023 pour définir notamment les modalités de participations financières de chaque acteur à ces actions.

Suivi des chantiers :

Enfin, le nombre important de chantiers à venir suscite légitimement des inquiétudes. Pour y répondre au mieux, **le suivi des chantiers à venir** va prendre une forme spécifique :

Une mission d'Ordonnancement Pilotage Coordination inter chantiers a été lancée en décembre 2022 à l'échelle du secteur de projet élargi. Pilotée par la Direction de la Voirie et des Déplacements, cette mission a pour objectif de s'assurer de la cohérence de l'ensemble des projets du secteur : chantiers d'espaces publics, projets immobiliers, travaux concessionnaires, etc, pour limiter les nuisances. Ce travail permettra de produire d'abord un recueil d'informations sur tous les projets dans le secteur, puis des outils communs pour toutes les parties prenantes, ainsi qu'un tableau de bord de suivi des chantiers mis à jour régulièrement. Sera ensuite mise en place une coordination générale pendant les travaux, avec des comités de circulation réunissant les acteurs du secteur chaque semaine, où

les porteurs de projets seront conviés avant toute installation de chantier. L'objectif est notamment de mutualiser les installations de chantier et d'encadrer les circulations de camions, pour réduire au maximum les impacts sur l'espace public. La mission a été lancée pour 24 mois, renouvelables en fonction de l'avancement des projets.

Projets urbains et architecturaux :

Par ailleurs, le rôle de coordination de la ville se poursuit : de nombreuses discussions sont engagées avec les différents propriétaires (EITMM, Immeuble Sud Pont, barre PRD, immeubles Mouchotte) afin que les projets soient compatibles avec les attentes des habitants (en termes de programmation notamment) et les ambitions de la municipalité. Dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme vers un PLU bioclimatique, une révision des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Montparnasse est elle-aussi engagée.

..... 5 CONCLUSION

Au regard du présent bilan, il apparaît que les modalités de la concertation définies par l'article 2 de l'arrêté 2018 DU 102-1 ont été respectées.



L'arrêté prévoyait :

- ▶ au moins 2 réunions publiques ;
- ▶ au moins 1 atelier participatif ou marches.



Ont été organisés :

- ▶ 4 réunions publiques ;
- ▶ 7 ateliers ou marches thématiques à destination du grand public.

L'arrêté prévoyait et ont été mis en place :

- ▶ une page dédiée sur le site internet de la Ville de Paris ;
- ▶ l'ouverture d'un registre électronique et d'un registre papier mis à disposition lors de chaque événement ;
- ▶ la mise à disposition des comptes rendus et informations présentées sur le site paris.fr



Pendant plus de 4 ans, de 2018 à 2022, cette concertation a :

- ▶ mobilisé des habitant es dans la durée malgré les difficultés d'organisa tion liées à la Covid et l'allongement des études liées à la dissociation des projets d'espaces publics et de rénovation de l'EITMM ;
- ▶ mis en place une démarche complète et approfondie ;
- ▶ enrichi le projet des espaces publics.



Ce bilan est approuvé par délibération du Conseil de Paris.