



Réunion publique de restitution de la concertation et de présentation de l'esquisse du projet d'aménagement de la place Denfert-Rochereau

La réunion se déroule le mercredi 22 novembre 2023, de 19h à 21h à la salle des fêtes du 14^e arrondissement - 26 rue Mouton-Duvernet. 120 personnes sont présentes (55 hommes et 65 femmes).

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

Objectifs de la réunion publique

- Présenter les résultats de la démarche de concertation et les modifications apportées par la maîtrise d'œuvre à l'esquisse initiale grâce aux ateliers de concertation
- Répondre aux questionnements des personnes présentes
- Informer les citoyen·ne·s des suites de la démarche de projet en cours et des actions de concertation à venir

Intervenantes et intervenants

Carine PETIT, Maire du 14^e arrondissement.

Guillaume DURAND, adjoint en charge de la transformation de l'espace public, de la végétalisation et des espaces verts, de la voirie et des mobilités, Mairie du 14^e arrondissement.

Agnès BERTRAND, adjointe en charge de l'urbanisme, du logement et de la qualité de vie dans le parc social, Mairie du 14^e arrondissement.

David BELLARD, adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

Christophe NAJDOVSKI, adjoint à la Maire de Paris en charge de la végétalisation de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale.

Amélie FARCETTE, cheffe de division, Direction de la Voirie et des Déplacements à la Ville de Paris, Service des Aménagements et des Grands Projets.

Aurélien GIRARD, adjoint à la cheffe de la division 1, Direction de la Voirie et des Déplacements, Service des Aménagements et des Grands Projets.

Membres présents du groupement de maîtrise d'œuvre :

Alexandre CHEMETOFF, architecte-paysagiste, Alexandre Chemetoff & Associés.

Loïc BLANVILLAIN, architecte-urbaniste, Alexandre Chemetoff & Associés.

Florian GUERIN, chef de projet urbanisme et concertation, Ville Ouverte.

Sean KREBS, chargé d'études concertation, Ville Ouverte



Réunion publique de restitution, salle des fêtes du 14^e arrondissement de Paris, image Ville Ouverte

ACCUEIL

Monsieur Guillaume DURAND – adjoint en charge de la transformation de l'espace public, de la végétalisation et des espaces verts, de la voirie et des mobilités, Mairie du 14^e arrondissement.

Guillaume Durand est ravi d'accueillir les nombreuses personnes présentes pour cette réunion de restitution de la participation citoyenne en phase esquisse. L'ensemble des personnes ayant participé à la concertation sont remerciées pour leur investissement. Guillaume Durand remercie également le Bureau des Paysages – Alexandre Chemetoff & Associés ainsi de la Direction des Voiries et Déplacements (D.V.D.) de la Ville de Paris pour la qualité et l'efficacité de leur travail lors de cette phase de co-construction très resserrée. La concertation menée sur une durée d'un mois a permis l'évolution et l'amélioration de l'esquisse, étape décisive avant d'amorcer la prochaine phase du projet. Cette dernière sera accompagnée dès 2024 d'une nouvelle étape de concertation centrée sur le mobilier urbain et la végétalisation de la place Denfert-Rochereau.

Monsieur David BELLIARD - adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

David Belliard remercie les citoyen·ne·s et professionnel·le·s de l'urbanisme ayant contribué à ce travail qui a conduit à de beaux échanges avec les services techniques de la Ville de Paris. Il privilégie le maintien du passage du bus 38 au centre de la place, à vitesse modérée, pour en garantir la qualité de service. L'accès au centre de la place sera interdit aux taxis et autres Voitures de Transports avec Chauffeur (VTC). Les infrastructures et aménagements qui seront réalisés permettront d'apporter des solutions aux possibles conflits d'usages entre vélos et piétons, sujet structurant durant les temps de concertation. Une piste cyclable unidirectionnelle permettra de traverser le Sud de la place d'Est en Ouest. Une piste bidirectionnelle et capacitaire permettra de traverser le Nord de la place sur l'axe Est-Ouest et de relier le Nord et le Sud de la place. Une synchronisation harmonieuse des feux tricolores permettra de faciliter les traversées cyclistes ou piétonnes, Personnes à Mobilité Réduite (PMR) incluses.

Monsieur Christophe NAJDOVSKI - adjoint à la Maire de Paris en charge de la végétalisation de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale.

Le projet de réaménagement de la place Denfert-Rochereau est très attendu. Christophe Najdovski remercie à son tour l'ensemble des parties prenantes à ce projet et aux temps de concertation. Est salué ce travail architectural et paysager de grande qualité destiné à développer des usages au centre de la place, aujourd'hui destinée à la circulation automobile. La proposition réalisée par le Bureau des Paysages - Alexandre Chemetoff & Associés, en reliant les espaces verts de la place, aujourd'hui séparés les uns des autres, s'inscrit en parfaite continuité des efforts de la Ville de Paris pour répondre aux enjeux actuels et futurs de la vie en zone urbaine.

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET, DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION MENÉE ET À VENIR

Florian GUERIN, chef de projet urbanisme et concertation, Ville Ouverte

Après plusieurs étapes de concertation menées par la Mairie du 14^{ème} arrondissement, la transformation de la place Denfert-Rochereau est désormais lancée et l'esquisse du projet peut être présentée. Cette phase charnière du projet permet d'affiner le dessin définitif, avant le démarrage de la phase travaux à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024.

Étendue sur plus de 40 000 m², et ornée de 382 arbres, la place Denfert-Rochereau est aujourd'hui **dédiée à la voiture et morcelée**. L'esquisse réalisée par le Bureau des Paysages répond aux objectifs initiaux. Elle propose de **repenser le partage de l'espace public entre les mobilités**, tout en **accroissant la place donnée au végétal**. Les parcs et les pavillons d'octrois seront reliés les uns aux autres pour former un **large îlot central**, apaisé et propice aux usages actifs ou passifs, à la promenade, à la contemplation, permettant notamment d'**accéder au pied du Lion**. La majorité

des flux (bus, voitures et vélos) seront reportés autour de cet îlot, dans des voies dédiées permettant de fluidifier et sécuriser les déplacements.

La démarche de concertation s'articule au programme de travail dans un calendrier cadencé, avec comme objectif de :

- continuer de **délivrer une information fiable** au fil de l'eau,
- poursuivre l'**enrichissement du projet**,
- **approfondir certains sujets en co-conception** : des sous-espaces pré-définis, des usages, etc.

Dans un cadre fixe, qui correspond au scénario de synthèse proposé lors de la première réunion publique, la concertation permet de travailler l'**atterrissage des usages et l'approfondissement des espaces du point de vue du programme**. Plus globalement, elle permet de s'assurer que la poursuite du **projet correspond aux attentes et objectifs énoncés lors des précédentes phases de concertation**, en lien avec les objectifs politiques.

Suite au diagnostic (2021), cette phase de concertation a permis de valoriser l'expertise des usagères et usagers de la place pour affiner le projet concernant la cohabitation des mobilités, ainsi que les usages et le vécu de la place. L'avant-projet sera finalisé mi-décembre par le Bureau des paysages. Une dernière étape de concertation se tiendra en 2024, invitant les usagères et usagers qui le souhaitent à s'exprimer sur le mobilier urbain ou la végétalisation de la place.

SYNTHESE DES DESIRS, BESOINS ET ASPIRATIONS EXPRIMES LORS DE L'ATELIER N° 1 SUR LES MOBILITES, LE 19.10.2023 :

- Réorganiser les arrêts de bus avec des hubs autour de la place (gare RER et Sud-Ouest de la place, notamment en rapprochant les arrêts de la ligne n° 64) et une libération du centre de la place (pas de traversée de la ligne n° 38)
- Améliorer la signalétique relative aux stations de taxis, bien situées mais parfois mal identifiées
- **Fluidifier et sécuriser les mobilités pédestres** dans l'espace public (moins d'obstacles) et en lien aux autres modes de déplacement (vitesses réduites, séparation des flux...)
- Réaliser des **aménagements cyclables ambitieux et sécurisant** (notamment pour l'autonomisation des enfants). Cela passe par la mise en place de **pistes cyclables dédiées** (piste bidirectionnelle au Nord et unidirectionnelle au Sud), avec du **stationnement** à proximité des hubs multimodaux et des équipements.

Des craintes ont aussi pu être exprimées sur les congestions en voitures et impacts produits, avec la volonté d'un revêtement limitant les nuisances sonores.

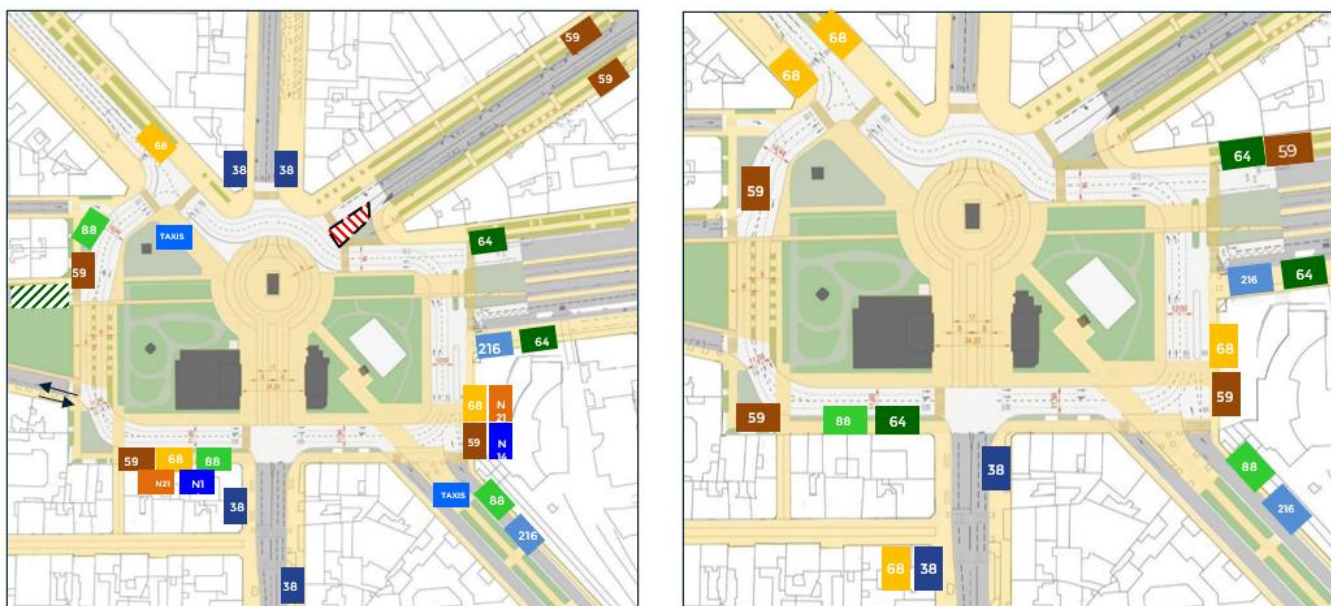


Image 1, Répartition des arrêts de bus, restitution spécialisée du travail sur table réalisé en atelier 1

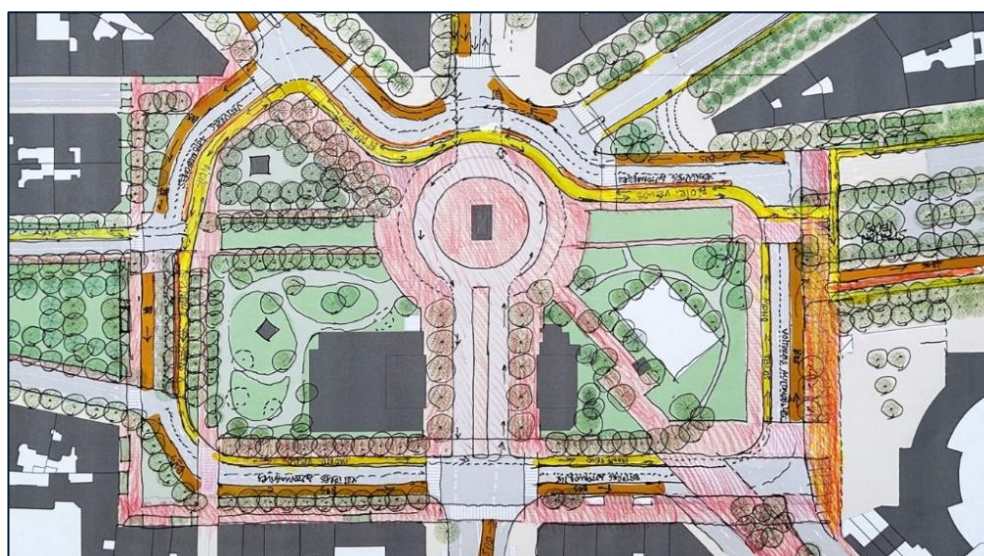


Image 2, Document de travail - piste cyclable bidirectionnelle au Nord de la place et unidirectionnelle au Sud ; scénario retenu par les participant-e-s.

SYNTHESE DES DÉSIRS, BESOINS ET ASPIRATIONS EXPRIMÉS LORS DE L'ATELIER N° 2 SUR LES USAGES ET AMBIANCES, LE 09.11.2023 :

- Un **grand parc central ouvert**, actif, pour se retrouver en collectif avec la mise à distance des voitures, la création de bancs circulaires et de la végétation
- Un **lien entre les squares Ledoux et Jacques Antoine**, potentiellement avec du jardinage urbain
- **Le maintien d'un espace canin**, facteur de sociabilités, qui soit clôturé et confortable, et déplacé au niveau du bd Saint Jacques
- Des **activités ludiques** adaptées à tous les âges de la vie (square Lamarque)
- Des **espaces plus actifs à l'Est** de la place, en lien avec les services et équipements (activités sportives, événementiel, etc.)
- Des **dispositifs de détente et de repos** pour les piéton.ne.s, avec des espaces plus calmes à l'Ouest de la place (squares)
- Des **services adaptés aux mobilités** : signalétique au niveau du parvis de la gare, stationnements vélo au bout du bd Saint Jacques
- La transformation du **square Jacques Antoine en placette ouverte et conviviale**, avec un kiosque, des bancs et du végétal
- Un **embellissement des dents creuses** : fleurissement des oreilles de trottoir agrandies, libération du trottoir pour les piéton.nes, assises.

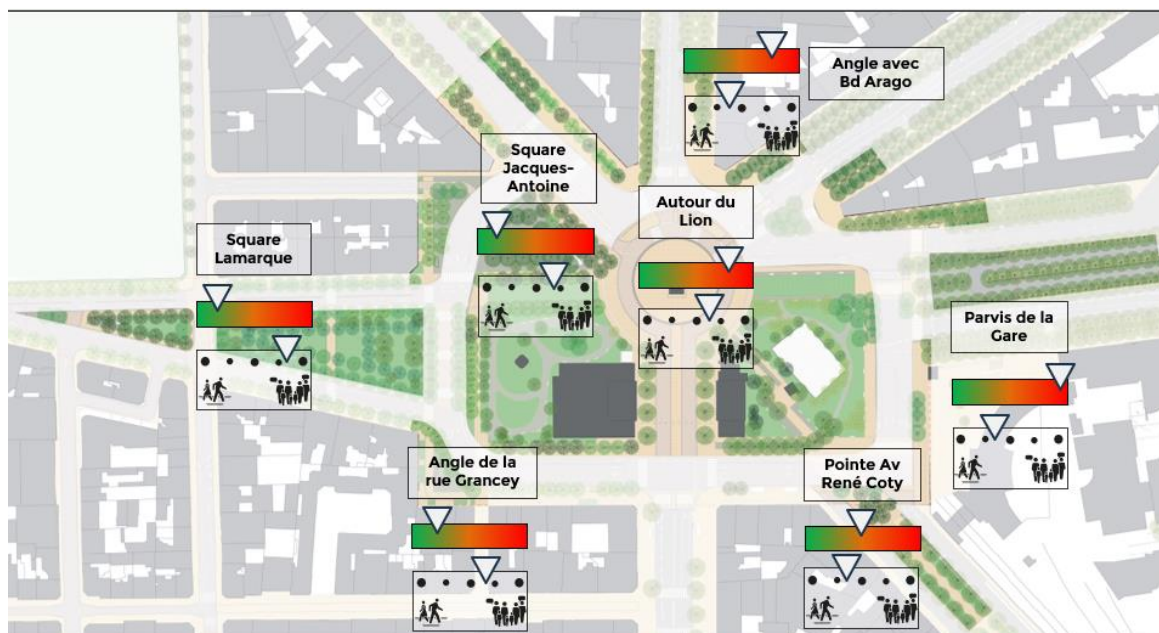


Image 3, Synthèse de la répartition souhaitée pour les ambiances de la future place Denfert-Rochereau



Une attention particulière sera portée au confort des usagères et usagers. Le choix d'un revêtement de sol spécifique sur la chaussée permettra de réduire l'impact sonore des circulations automobiles. Les pavés sciés - lisses et anti-dérapants - seront réservés aux circulations piétonnes. Les jointures entre les pavés pourront être enherbés à certains endroits pour améliorer la perméabilité de la place.

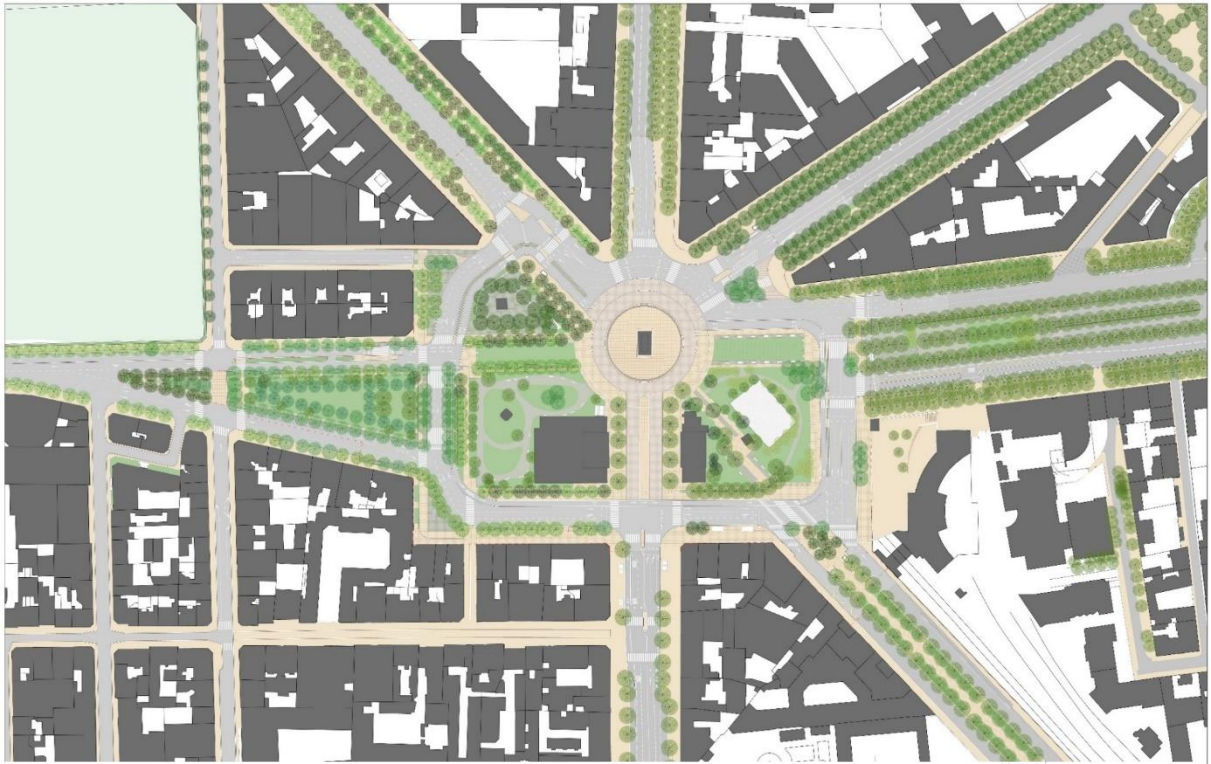
Aux 382 arbres que compte actuellement la place, environ 40 emplacements pour de nouveaux sujets sont proposés. Un soin particulier sera prêté à la sélection d'essences variées et adaptées au milieu urbain. L'impact environnemental du réaménagement sera maîtrisé en préférant l'utilisation de matériaux de réemploi (présents sur site), issus des travaux de démolition.

La répartition des mobilités permettra d'importantes améliorations. Les études de trafic automobiles anticipent une très bonne fluidité et une meilleure distribution vers les boulevards et avenues reliant la place. Des voies dédiées aux bus permettront d'améliorer leur qualité de service.

D'importants aménagements s'adressent aux cyclistes. Une piste unidirectionnelle (au Sud) permettra de relier la place d'Est en Ouest, de la rue Froidevaux à l'avenue René Coty. Une piste bidirectionnelle capacitaire, positionnée au Nord, assurera les liaisons cyclables d'Est en Ouest, de la rue Froidevaux au bd Saint Jacques. La traversée Nord-Sud par le centre de la place sera également possible au pas, dans les respects des usagères et usagers pédestres. Les aménagements sécurisés contourneront la place.

La place accueillera une grande diversité d'usages. À l'ouest, il est proposé de relier le square Lamarque et la place Gilbert Privat et de le penser comme un espace « clos », permettant d'accueillir des usages apaisés et conviviaux, destinés aux enfants et à leurs accompagnants. Au centre de la place, les squares Jacques-Antoine et Claude-Nicolas Ledoux seront reliés pour former un large îlot ouvert et libre d'appropriations. Des services pourront être intégrés, adressés aux riveraines et riverains mais aussi aux pauses méridiennes des employé·e·s de bureaux, en nombre important dans le secteur.

Il sera possible de rejoindre l'Est de la place en empruntant l'espace piéton pavé qui reliera les deux pavillons d'octroi. Le square de l'Abbé Migne pourra accueillir des usages actifs et conviviaux, et être composé de lieux de rencontre, d'espaces paysagers ou de déambulations piétonnes. Enfin, le vivre-ensemble se fait également avec et pour les « non-humains ». Un espace canin plus grand que l'actuel (580 m² actuellement) est envisagé sur le terre-plein central du boulevard Saint Jacques. Le choix du mobilier urbain et de la végétalisation de cet espace permettront d'en faire un cani-parc sécurisé et agréable pour ses usagères et usagers, tout en maîtrisant les nuisances pour le voisinage (mise à distance).



Version de l'esquisse présentée, Bureau des Paysages – Alexandre Chemetoff & associés

Ci-dessous, quelques croquis présentant le projet « tel qu'on peut se l'imaginer » :



Pied du Lion de Belfort aujourd'hui (à gauche) et prospective (à droite), dessin Bureau des Paysages



Vue sur le square Jacques-Antoine aujourd'hui (à gauche) et perspective (à droite), dessin Bureau des Paysages



Angle Nord - Est de la place (dos au Bd St Jacques) aujourd'hui (à gauche) et perspective (à droite), dessin Bureau des Paysages

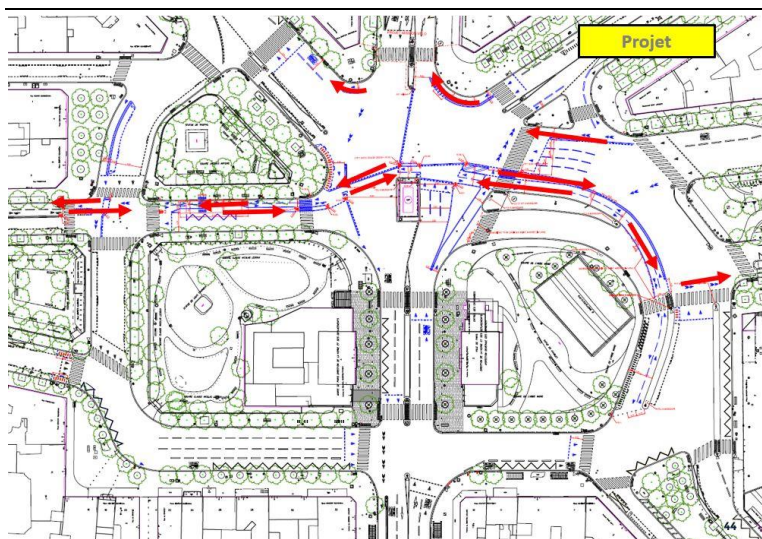


Trottoir en direction de la rue V. Considérant depuis la rue Froidevaux, aujourd'hui (à gauche) et perspective (à droite), dessin Bureau des Paysages

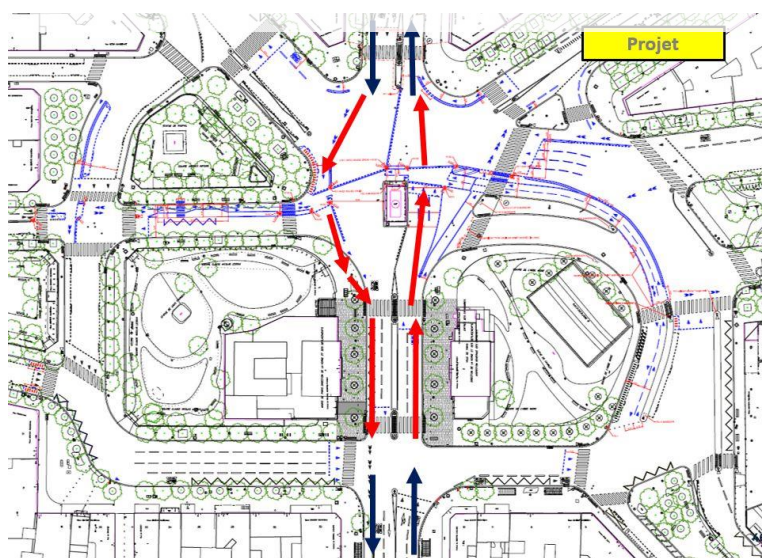
Aurélie GIRARD - adjointe à la cheffe de la division 1, Direction de la Voirie et des Déplacements, Service des Aménagements et des Grands Projets.

La concertation se clôt par la présente réunion publique. Une prochaine phase de travail collectif (début 2024) se déroulera avant les travaux de réaménagement.

En amont du chantier, la place bénéficiera d'aménagements cyclables bidirectionnels temporaires : les Olympistes. Mises en place dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, ces tracés seront dessinés sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest (voir schémas ci-dessous), avec un marquage au sol et des balises légères.



Projet d'aménagement cyclable temporaire « Olympiste », tracé est/ouest, Direction des Voies et Déplacement, Ville de Paris



Projet d'aménagement cyclable temporaire « Olympiste », tracé nord / sud, Direction des Voies et Déplacement, Ville de Paris

TEMPS D'ÉCHANGES

Le compte-rendu restitue les échanges par thématique et non par intervention ou par ordre chronologique.

MOBILITÉS

Divers

Est-il envisageable d'organiser un référendum destiné aux habitant-e-s du 14^e arrondissement pour arbitrer les enjeux de mobilité ?

La Mairie du 14^e arrondissement prend note de cette proposition et reviendra vers les personnes concernées le cas échéant.

Vélos, cyclistes

Le contournement cyclable (par la piste bidirectionnelle au Nord) risque d'être trop contraignant pour les vélos. Le principe de circulation cyclable au centre de la place présente des risques de conflits d'usages entre vélos et piétons. Pourquoi ne pas prévoir un axe cycliste sécurisé avec une limitation des traversées piétonnes entre les pavillons d'octroi ? Dans la continuité du projet de RER-vélo et au regard des perspectives d'augmentation des flux vélo dans les années à venir, l'Olympiste telle qu'elle est dessinée n'est-elle pas une ligne de désir à pérenniser dans le projet final ?

L'actuelle avenue du Colonel Henri Rol-Tanguy doit rester ouverte et accessible à la circulation automobile (contrainte de la Préfecture de Police). À ce titre, empêcher toute circulation cyclable au centre de la future place ne semble pas réaliste. Néanmoins, dans le projet la priorité est donnée aux piétons au centre de la place, signifiant une diminution des vitesses cyclables (aménagements sécurisés sur le pourtour). Une place est un lieu de cohabitation entre une diversité d'usages, et non un carrefour. L'intégration du RER-Vélo se fera grâce aux pistes créées sur la place. L'Olympiste s'inscrit dans le contexte de la place actuelle, principalement destinée aux flux et mobilités. C'est précisément ce que le projet entend rééquilibrer : apaiser les flux pour donner plus d'espace aux usages.

Des aménagements cyclables temporaires sont-ils prévus en amont de la livraison du projet ?

L'Olympistes - qui traversera la place - sera créée en amont des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Ce sera un aménagement temporaire.

Piétons et Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Le maintien de certains flux (Préfecture de Police, ligne de bus 38, vélos) au centre de la place risque de limiter la circulation piétonne. Est-il possible que le centre soit exclusivement piéton ? Est-il envisageable d'instaurer une obligation de mettre le pied-à-terre ou une limitation de vitesse à 10-15km/h ?

Le passage de convois exceptionnels de la Préfecture de Police est imposé par cette dernière. La régulation de la vitesse des bus (actuellement de 5 km/h. en moyenne sur la place) et des vélos se fera naturellement grâce au statut de voie pacifiée et à la cohabitation des usagers sur les voies, comme c'est le cas pour la place Saint Paul par exemple.

Quid des revêtements qui seront choisis pour les cheminements piétons ? Les pavés pourraient complexifier les déplacements en fauteuil roulant ou avec une canne.

Des pavés enherbés, qui peuvent complexifier les déambulations PMR, sont prévus à de rares endroits de la place dans une démarche de désimperméabilisation. Dans l'ensemble, ce seront des pavés sciés, lisses, qui ne seront pas plus contraignants qu'un revêtement classique.

Bus et Transports en Commun

Serait-il envisageable d'équiper les sorties de métro d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs ?

Ce type d'aménagement ne relève pas de la compétence de la Mairie, mais la demande sera transmise aux services de la RATP.

La suppression de l'Orlybus risque d'engendrer de fortes contraintes pour les familles – souvent très chargées – qui souhaitent se rendre à l'aéroport, mais aussi pour des personnes qui utilisent l'Orlybus pour aller travailler.

L'Orlybus va être supprimé en raison de l'extension de la ligne 14 du métro. La desserte vers l'aéroport d'Orly, et plus largement sur l'actuel tracé de l'Orlybus, sera assurée à efficacité égale grâce aux autres services proposés par la RATP.

Le maintien annoncé pour le passage du bus 38 au centre de la place partage l'audience. Certaines personnes pensent que cela empêchera l'espace d'être pleinement « piéton », ou d'être perçu comme tel, et est contradictoire avec les résultats de la concertation. Pour quelques personnes, l'intérêt est plutôt de maintenir la vitesse commerciale de cette ligne de bus.

L'intuition première de la Mairie du 14^e arr. est de permettre un passage de la ligne de bus n° 38 au milieu de la place pour éviter les impacts sur sa vitesse commerciale. En lien avec la RATP, la Mairie continue d'étudier les impacts qu'aurait un contournement de la place sur le niveau d'efficacité de la ligne de bus n° 38. Cette solution avait suscité un certain engouement lors de l'atelier n° 1.

Véhicules particuliers

Combien de places de parking seront supprimées dans le cadre de ce projet, notamment via la création d'un espace canin sur les actuels stationnement du terre-plein central du boulevard Saint-Jacques ? Pourquoi ne pas créer un parking souterrain ? Quid du stationnement temporaire à destination de particuliers qui habiteraient sur la place ou d'artisans intervenant chez l'habitant ?

Des places de stationnements seront supprimées dans le cadre de ce projet, tout en préservant des places temporaires à destination des livraisons et PMR. Des stationnements en bordure de voiries et sur le terre-plein central du boulevard Saint Jacques seront maintenus. La création d'un parking souterrain n'est pas envisageable en raison de la nature du sol (calcaire) et des réseaux divers.

La circulation à l'Ouest et Sud de la place ne risque-t-elle pas de se transformer en goulot d'étranglement ? La circulation automobile entre la rue Boulard et la rue Victor Schoelcher sera-t-elle toujours directe ?

La circulation à sens unique autour de la place permettra d'endiguer les effets de cisaillement actuels et de réduire la congestion. Ces adaptations sont à considérer avec d'autres changements dans la circulation le long de l'avenue du Général Leclerc, vers les rues Jean Moulin et Vercingétorix par exemple. Les modélisations de flux réalisées par les bureaux d'études techniques en mobilité projettent un flux de véhicules sur la place plus faible qu'actuellement..

L'axe depuis la rue Boulard vers la rue Schoelcher sera maintenu, la traversée entre le square Lamarque et la place Gilbert Privat se fera via un passage surélevé protégeant les piétons et accessible à tous les véhicules. Il en va de même pour la rue Victor Considérant. La circulation automobile sera maintenue et la jonction entre la rue et la place Denfert-Rochereau bénéficiera d'un passage surélevé.

USAGES

Divers

L'installation de nouvelles sanisettes est-elle prévue sur la place, à d'autres endroits que les stations de taxi ?

L'augmentation du nombre de sanisettes est actuellement à l'étude.

Une signalétique spécifique sera-t-elle mise en place pour faciliter la lecture des différents espaces prévus dans le projet ?

La signalétique sera « habituelle » mais suffisante pour s'orienter sur la place dont la diversité d'usages sera facilement lisible à l'aune des autres places parisiennes.

Cani-parc

Pourrait-on avoir davantage d'informations sur le futur espace canin ? Les aménagements, revêtements et la végétalisation prévus, les horaires d'accès et les nuisances que cela pourra engendrer ? Sera-t-il agréable de fréquenter le futur espace canin, pris entre une multitude de flux voitures, vélos et sorties de la gare RATP ?

Des demandes ont été formulées pour un accès possible 24h/24. Cette question reste sans arbitrage à ce jour. Concernant les nuisances, l'espace canin sera bordé par deux voies de circulation : le bruit habituel des voitures devrait couvrir celui des aboiements. Le mobilier urbain et la végétalisation de l'espace canin seront l'objet de la prochaine phase de concertation qui débutera en 2024. Concernant les revêtements du sol, les usager·ère·s de l'espace canin sont partagé·e·s. De prochains

échanges auront lieu, où la solution d'une mixité de revêtements sera envisagée. La position prévue pour l'espace canin est un bon équilibre, à proximité de la place mais isolé des logements.

COMPOSITION URBAINE

Le passage de certains véhicules au centre de la place risque de gêner le bon fonctionnement « piéton » de celle-ci. Serait-il a minima envisageable d'intervenir sur les nuisances sonores engendrées par les sirènes des convois de la Préfecture de Police ?

Les droits de passage de la Préfecture de Police fait partie des contraintes auxquelles le projet ne peut pas déroger. La mairie du 14^e entretient des échanges réguliers avec la Préfecture de Police concernant les nuisances engendrées par les sirènes.

Quid de la Colonne Morris qui se trouve au nord du square de l'Abbé Migne ? Sera-t-elle conservée en l'état, déplacée, supprimée ? Qu'en est-il des socles des statues Raspail et Arago ?

La Colonne Morris sera repositionnée sur la place, certainement à proximité du boulevard Saint Jacques. Les socles des statues Raspail et Arago seront intégrés à la prochaine phase de concertation.

Est-il possible de créer une ouverture sur le cimetière Montparnasse pour en faciliter l'accès depuis la place Denfert-Rochereau ? Par ailleurs, est-il envisagé de couvrir la trémie du RER B, qui occupe un espace important sur la place ?

La Mairie du 14^e arrondissement pourra mettre à l'étude la création d'un accès vers le cimetière du Montparnasse depuis la place Denfert-Rochereau. Néanmoins, les murs sont certainement classés et la « nature » du sol risque de rendre toute intervention difficile. La couverture de la trémie n'est pas envisageable, tant pour des raisons budgétaires, que pour maintenir la ventilation naturelle du quai et le confort voyageur offert par cette ouverture.

Est-il prévu que l'angle entre le boulevard Saint Jacques et le boulevard Arago soit davantage dédié aux piétons par une extension du terre-plein ? Le quart nord-est de la place sera-t-il davantage arboré qu'il ne l'est aujourd'hui ? Quels seront les aménagements paysagers réalisés sur la place ? Les aménagements paysagers intégreront-ils des variations de niveaux, de hauteurs, par l'intégration de buttes paysagères par exemple ?

Les espaces piétons proposés sur la place sont plus importants que ceux de la place actuelle. L'esquisse présentée ce jour intègre déjà le nombre maximal d'arbres qu'il sera possible d'ajouter sur la place, contraint par les réseaux souterrains et la nature du sol. Les aménagements paysagers, mobilier et végétalisation, seront l'objet de la prochaine phase de concertation et ne sont pas précisés à ce jour.

CONCLUSION

Madame Carine PETIT, Maire du 14^e arrondissement de Paris, remercie l'ensemble des participantes et participants à ce projet et aux temps de concertation. Madame la Maire salue la richesse des échanges qui ont eu lieu lors de ce travail collégial. La

concertation a permis d'enrichir ce projet et, malgré quelques dissensus restants, et de faciliter son appropriation pour toutes et tous. La future place Denfert-Rochereau devra accueillir la multimodalité sans être un carrefour de circulations, la priorité étant de proposer un espace public de proximité et de qualité pour les usagères et usagers de la place. Des éléments restent à déterminer et feront l'objet de la prochaine phase de concertation, début 2024, portant sur des thèmes variés tels que le mobilier urbain ou la végétalisation.