Atelier mobilités – Pôle Maine-Montparnasse

Atelier mobilités du 28/01/2021

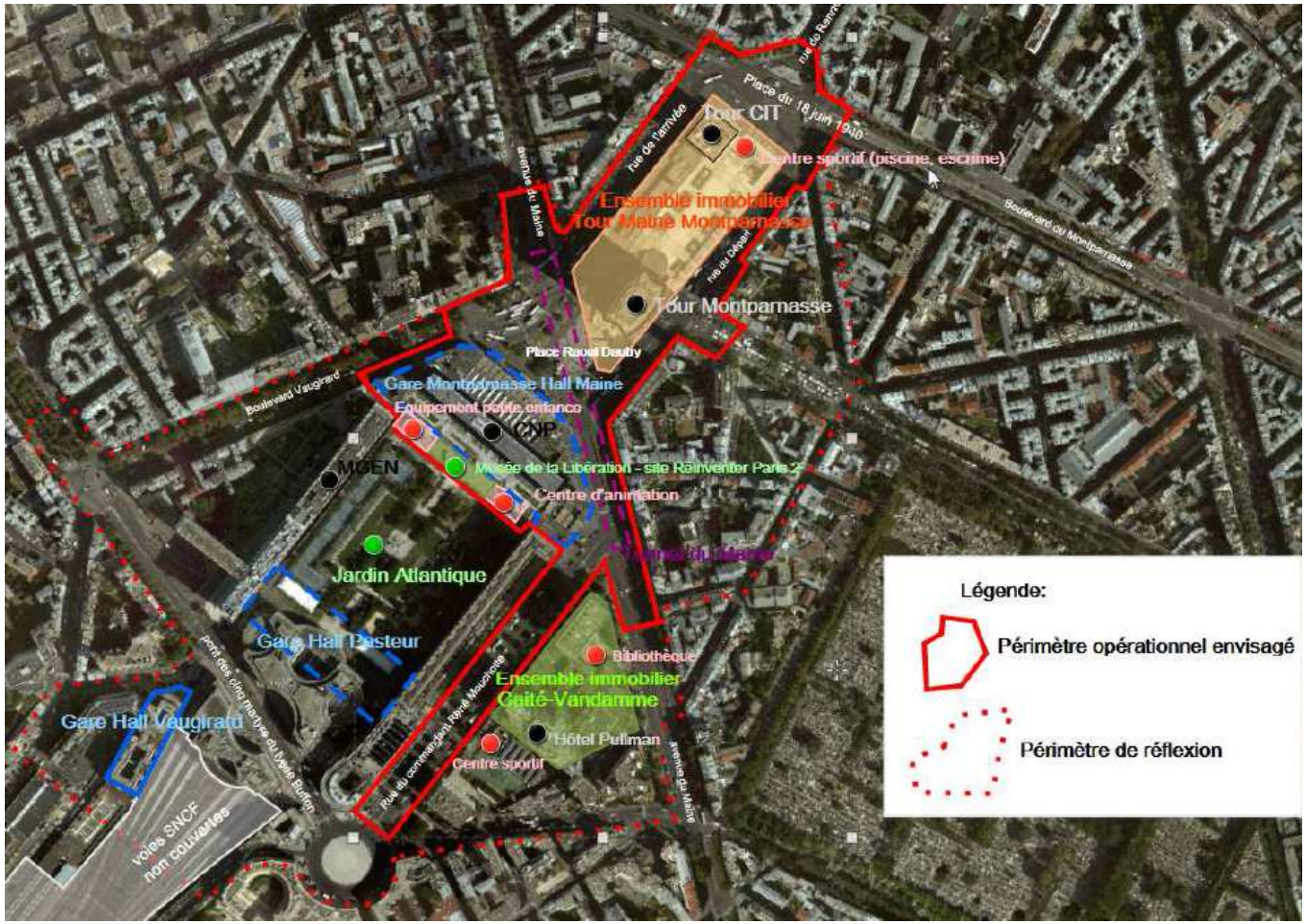
PARIS | du

01

Introduction et contexte

Rappel du périmètre d'études du projet urbain

Parcelle privée et bâtie de l'EITMM (2,2ha) + Espaces publics (8 ha)



- Inventer une **nouvelle forme urbaine pour un nouveau cadre de vie** et passer d'un urbanisme de dalle à un **urbanisme de rue**
- Accompagner les projets des **Tours Montparnasse et CIT** et donner une **cohérence d'ensemble** aux initiatives publiques et privées sur le site
- Qualifier l'**espace public**, développer la **végétalisation**
- Créer de **nouvelles continuités piétonnes** et **réorganiser la mobilité** pour un meilleur fonctionnement du quartier avec la gare
- Réaliser un aménagement intégrant **les enjeux climatiques et environnementaux**
- Réaliser **un quartier mixte** d'activités économiques, de logements dont des logements sociaux et d'équipements d'intérêt général ; **dynamiser l'activité commerciale** en développant du commerce de rue et une offre cohérente pour le quartier, **développer l'attractivité touristique, culturelle, artisanale**
- Trouver un **équilibre économique** pour cette opération intégrant **des propriétés et activités privées existantes**

Avancement du projet urbain et de la concertation

Mars 2018 – Délibération initiale du Conseil de Paris

CONCERTATION

1ère phase

Réunions, marches, ateliers, questionnaire de mai à sept 2018

Compte-rendus et contributions Diagnostic d'usages

2ème phase

2019 – 2021 : concertation sur le projet urbain lauréat

PROJET URBAIN

Groupement de commande avec la copropriété EITMM

Consultation internationale - dialogue compétitif avec 4 équipes - désignation du lauréat en juillet 2019 – exposition publique

Etude urbaine

Etude de pôle

Evaluation environne-mentale

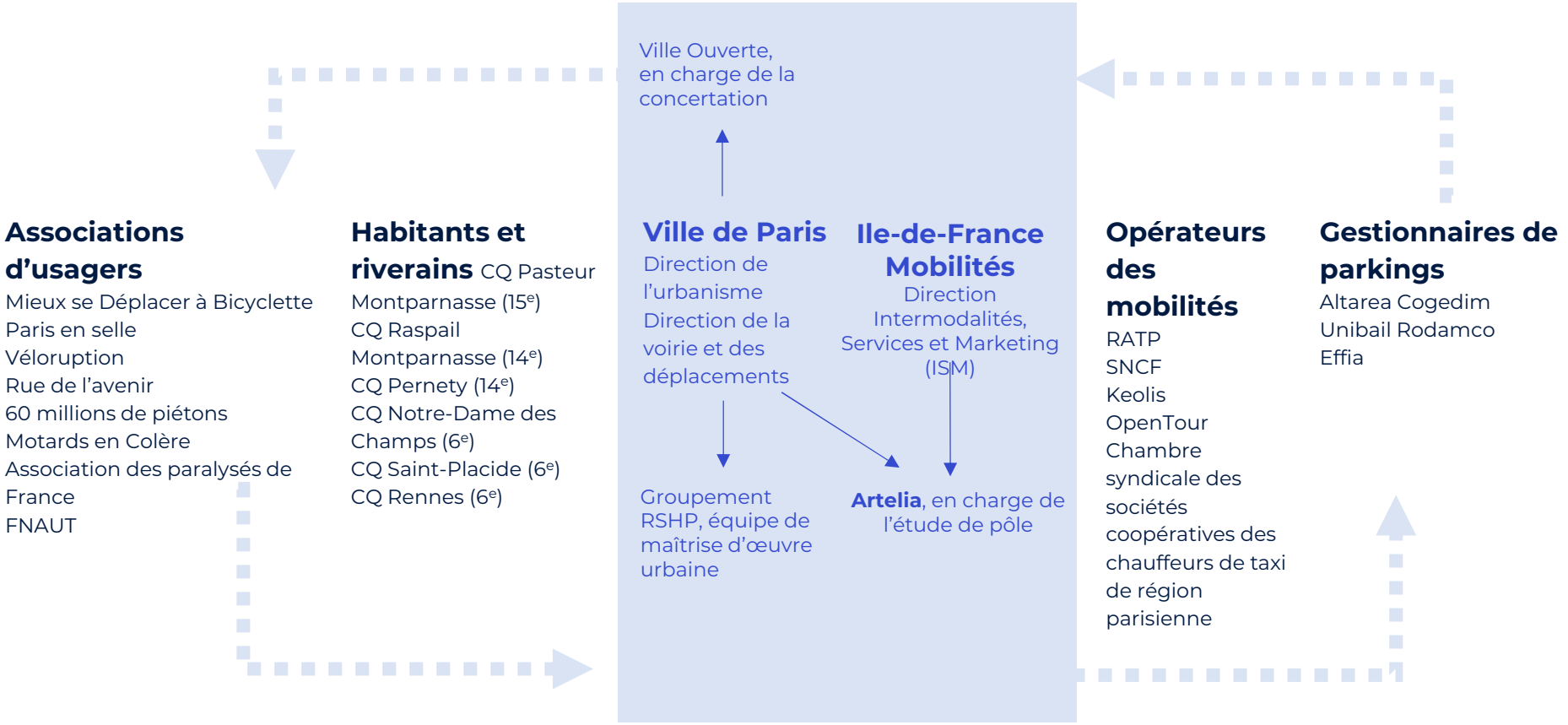
T4 2021 au plus tôt : bilan de la concertation et décision sur le projet puis:

Enquête publique

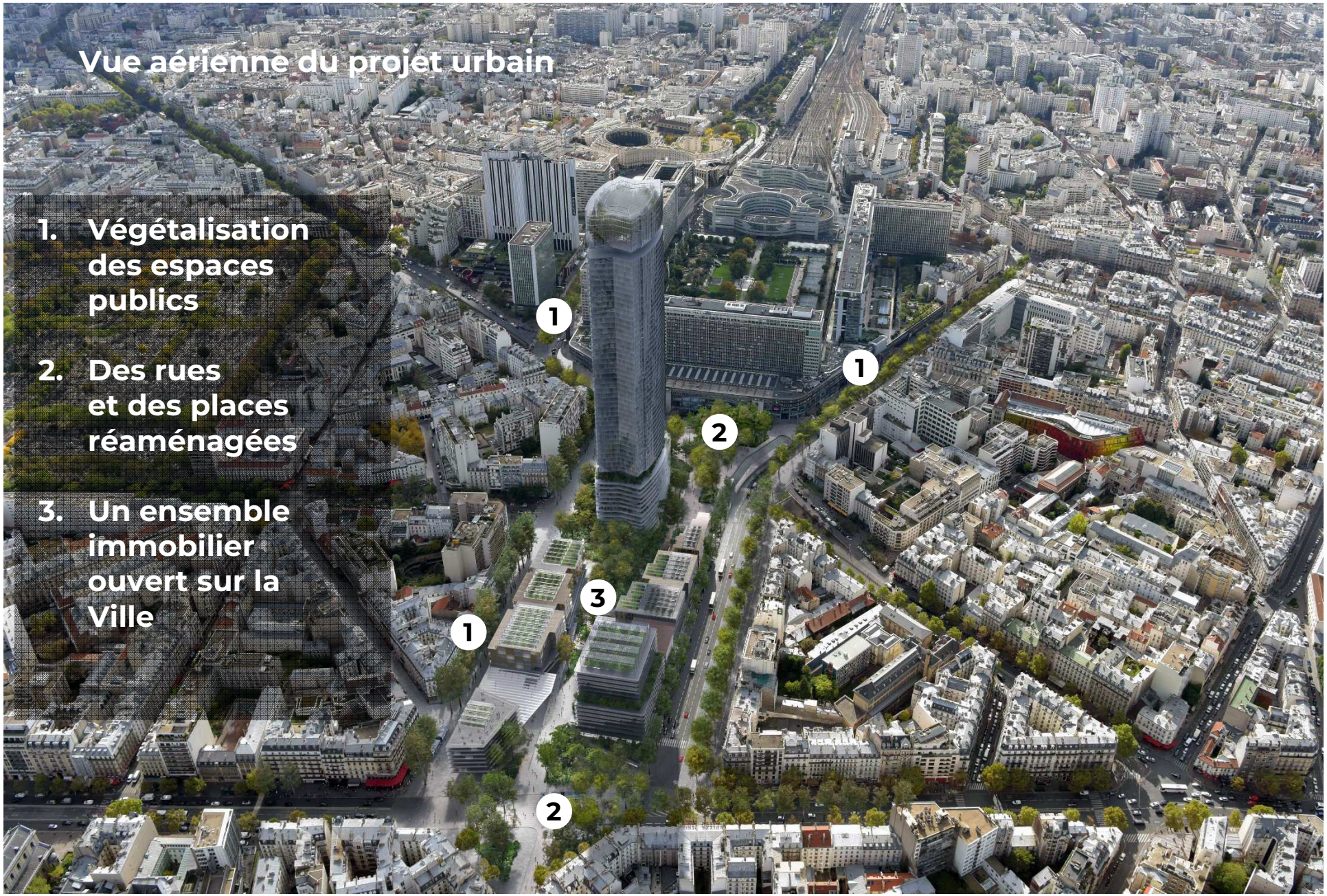
2022

Mise en œuvre

Les invités à l'atelier diagnostic de l'étude du pôle transport du 28 janvier

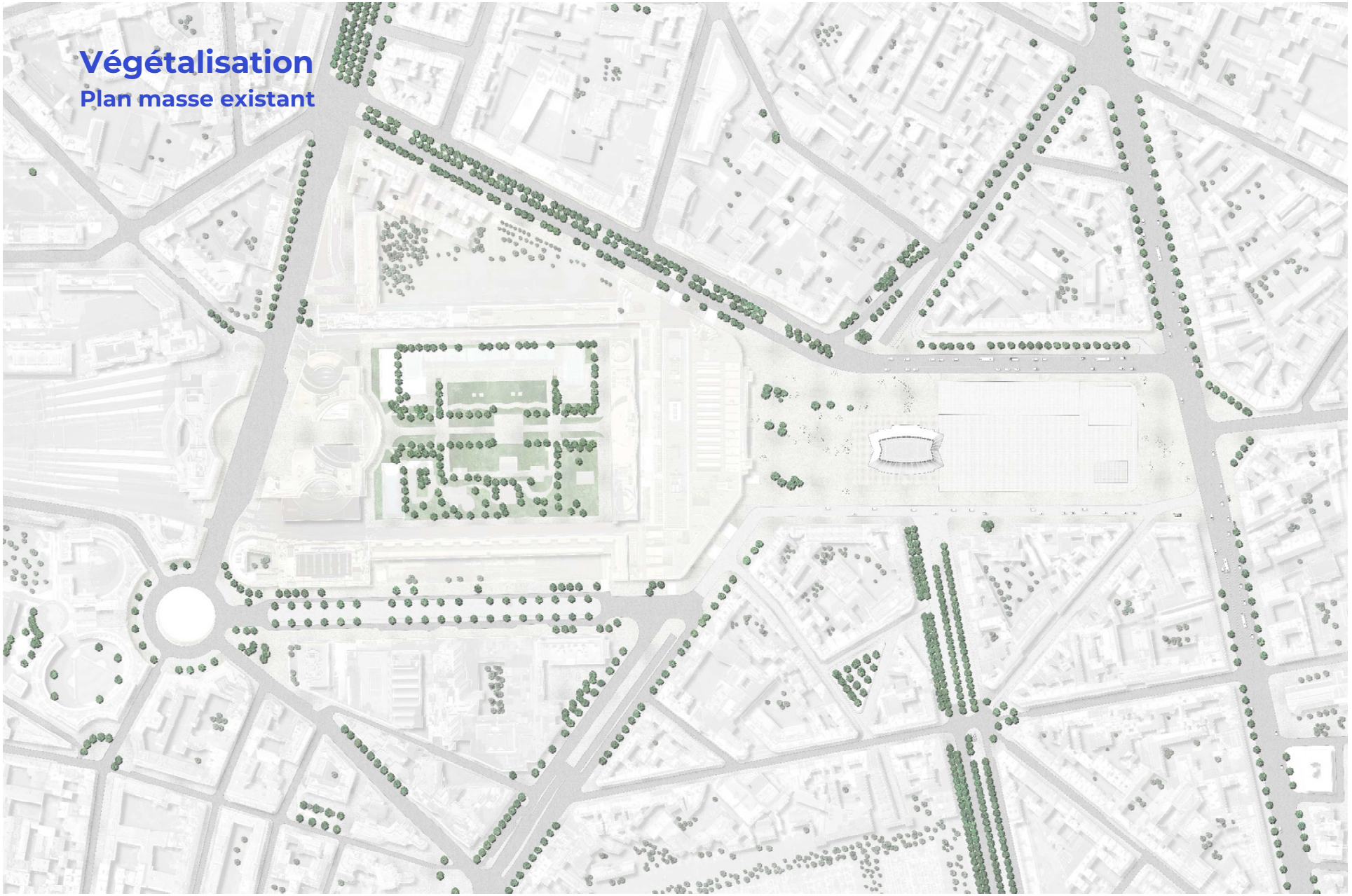


Vue aérienne de l'existant


Vue aérienne du projet urbain
1. Végétalisation des espaces publics
2. Des rues et des places réaménagées
3. Un ensemble immobilier ouvert sur la Ville
1
1
2
3
1
2

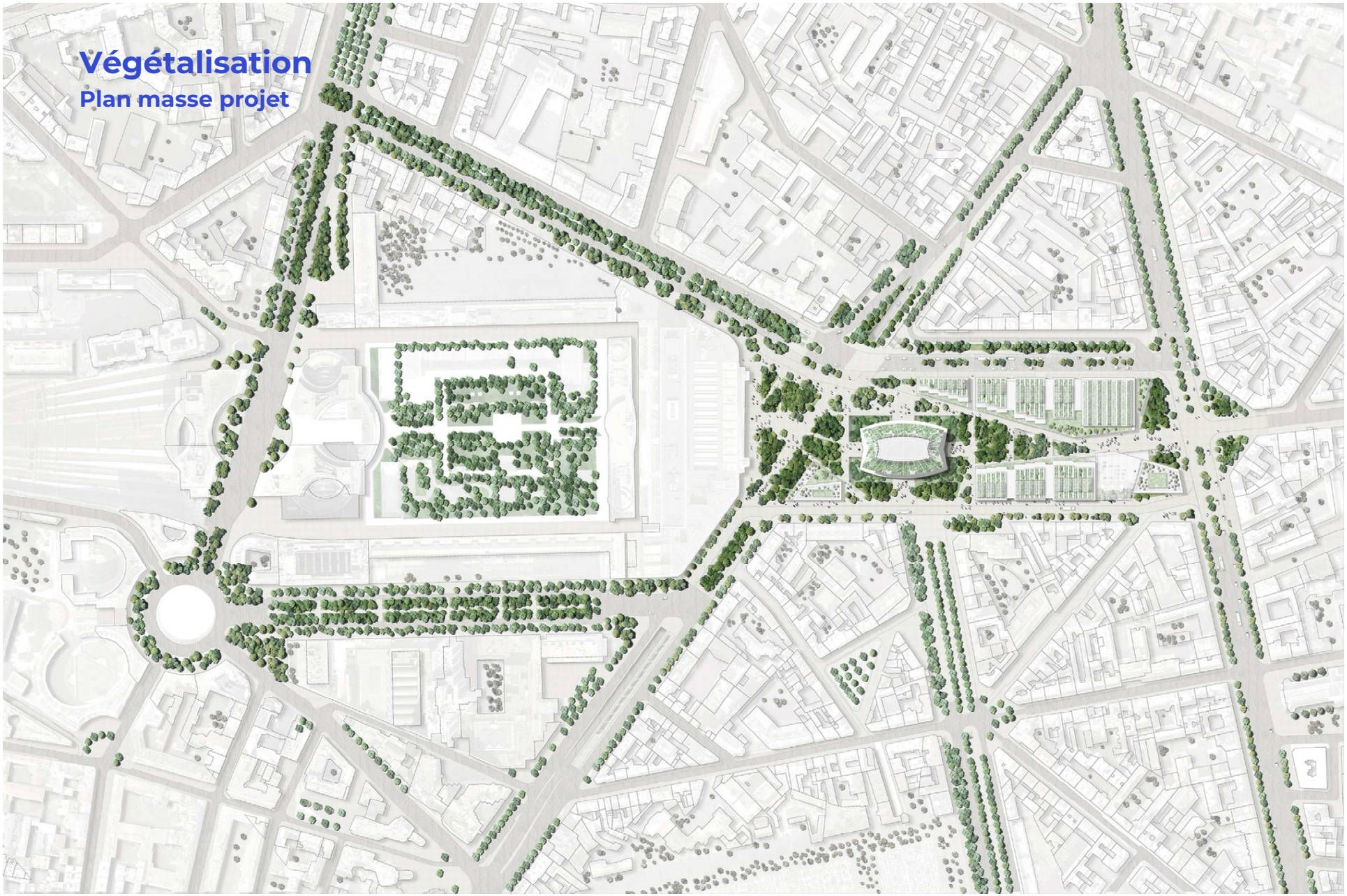
Végétalisation

Plan masse existant



Végétalisation

Plan masse projet



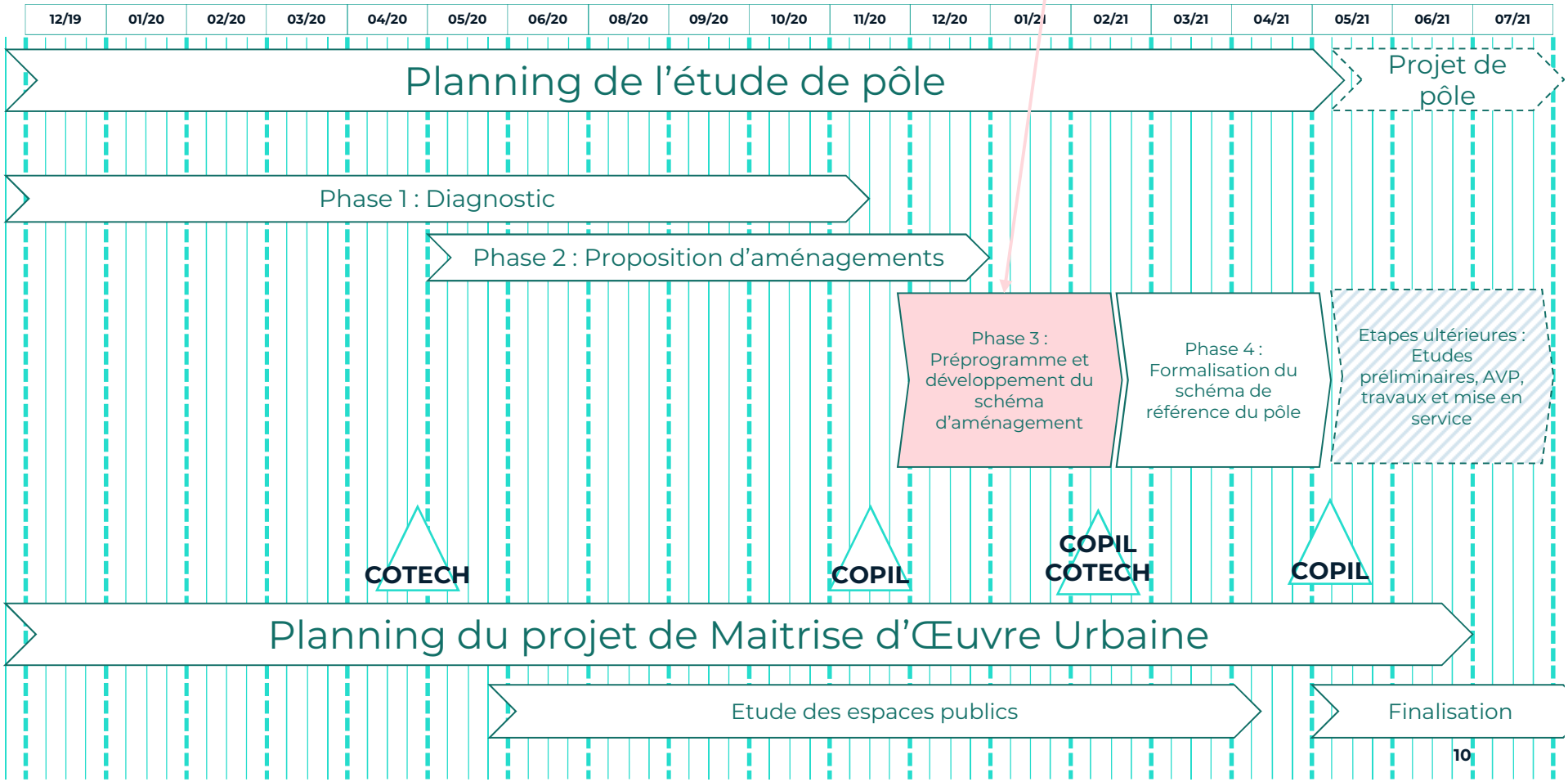
Etude de pôle – Objectifs et planning

Une étude copilotée

PARIS — îledeFrance mobilités

Phase 3: Définir un préprogramme d'intermodalité selon des thématiques et modes analysés :

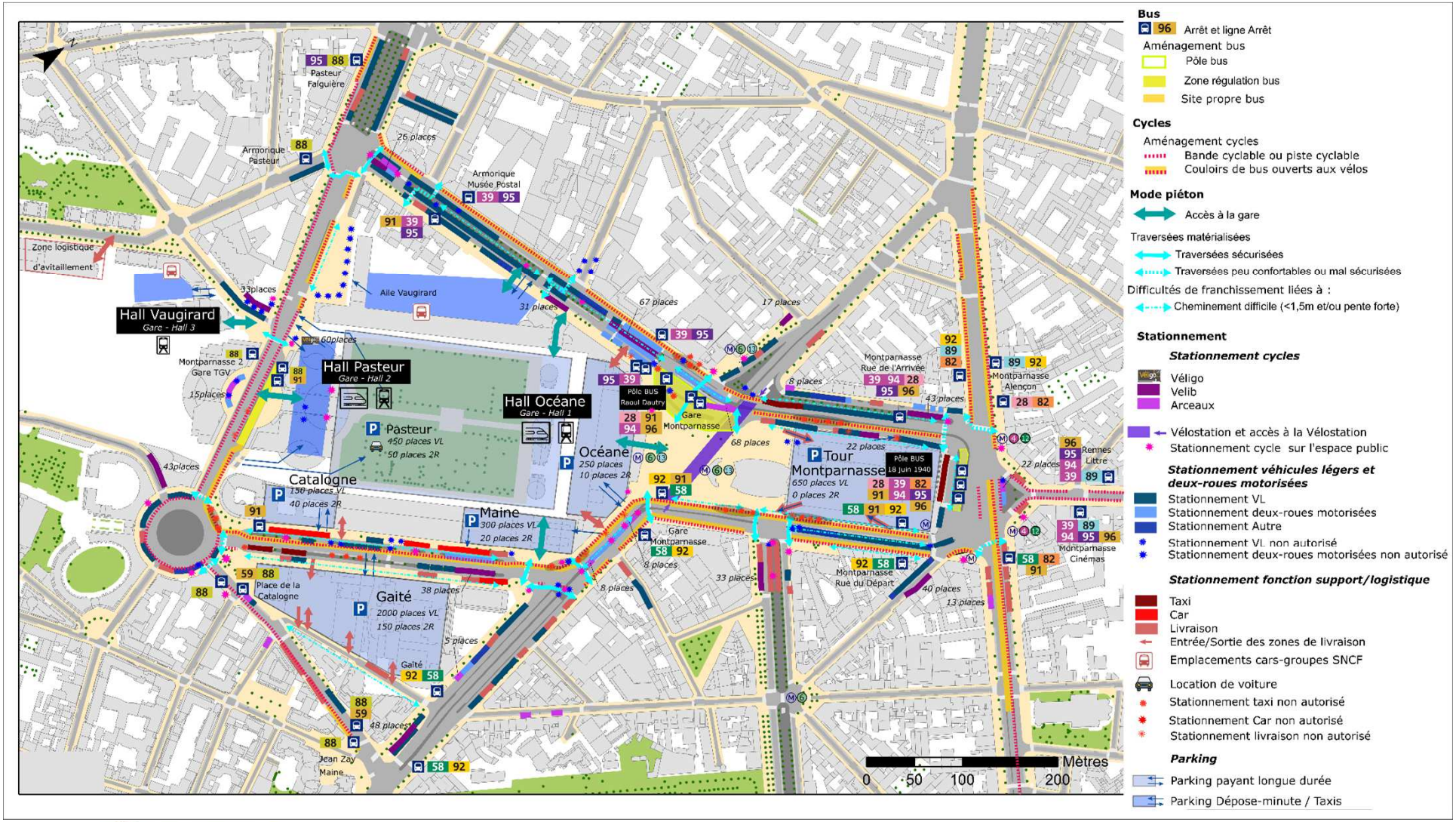
- *Accès au pôle : Métro, Bus, Voiture, cycle et piéton, PMR, Deux-roues, Taxis, Car tourisme ;*
- *Qualité de services offerte aux usages: la signalétique, l'information aux usagers ,...*
- *Qualité et gestion de l'espace public ;*
- *Stationnement, logistique.*



02a

Synthèse du diagnostic de l'étude de pôle

Synthèse par mode

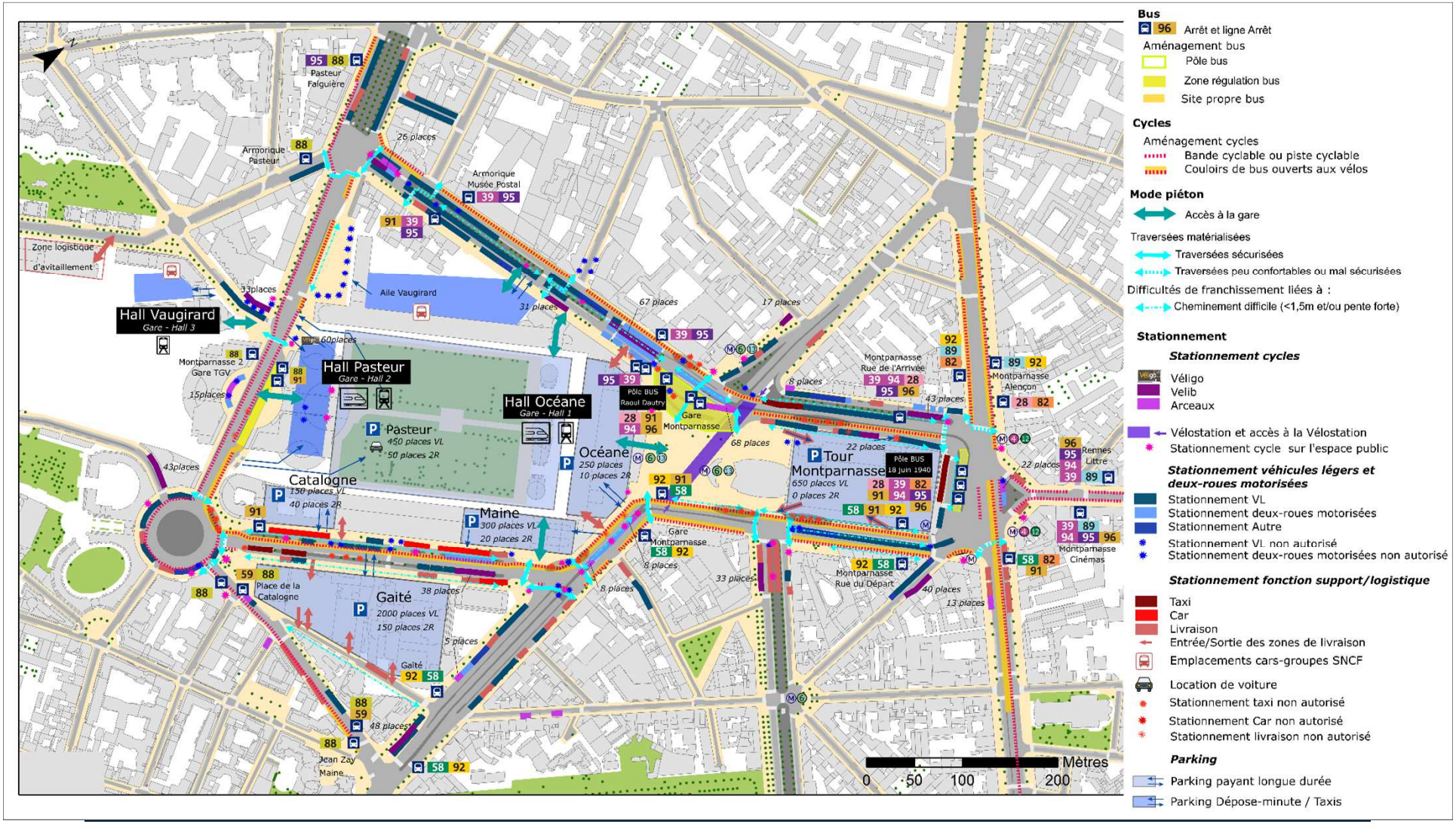


Synthèse par mode

Le pôle de la gare de Montparnasse concentre de nombreuses fonctions et des conflits d'usages :

- Difficultés de cheminements liées aux discontinuités, coupures physiques et obstacles sur l'espace public.
- Des abords de gare très sollicités par les nombreuses fonctions supports liées au fonctionnement classique d'une gare et du quartier.
- L'espace public encombré par les stationnements 2RM et cycles.
- La problématique de la dépose-minute sauvage et des VTC.
- Des couloirs bus souvent non respectés perturbant l'exploitation.
- Des accès gare secondaires peu mis en valeur.

Synthèse par zone



Bus
- Arrêt et ligne Arrêt
- Aménagement bus
  - Pôle bus
  - Zone régulation bus
  - Site propre bus

Cycles
- Aménagement cycles
  - Bande cyclable ou piste cyclable
  - Couloirs de bus ouverts aux vélos

Mode piéton
- Accès à la gare
- Traversées matérialisées
  - Traversées sécurisées
  - Traversées peu confortables ou mal sécurisées
- Difficultés de franchissement liées à :
  - Cheminement difficile (<1,5m et/ou pente forte)

Stationnement

Stationnement cycles
- Véligo
- Velib
- Arceaux
- Vélostation et accès à la Vélostation
- Stationnement cycle sur l'espace public

Stationnement véhicules légers et deux-roues motorisées
- Stationnement VL
- Stationnement deux-roues motorisées
- Stationnement Autre
- Stationnement VL non autorisé
- Stationnement deux-roues motorisées non autorisé

Stationnement fonction support/logistique
- Taxi
- Car
- Livraison
- Entrée/Sortie des zones de livraison
- Emplacements cars-groupes SNCF
- Location de voiture
- Stationnement taxi non autorisé
- Stationnement Car non autorisé
- Stationnement livraison non autorisé

Parking
- Parking payant longue durée
- Parking Dépose-minute / Taxis

Synthèse par zone

Le pôle de la gare de Montparnasse concentre de nombreuses fonctions et des conflits d'usages :

- La rue du Commandant René Mouchotte, qui concentre de nombreuses fonctions supports à hiérarchiser et organiser .

- Le boulevard Pasteur, porte d'entrée du Hall 2, qui manque de lisibilité.

- Le parvis de Gare et le pôle bus Raoul Dautry qui concentrent la majorité des flux d'accès entrants à la gare qui doivent favoriser les échanges intermodaux et organiser les flux.

- La place du 18 juin 1940 interface entre le quartier et la future nouvelle porte d'entrée du parvis Montparnasse, qui doit être apaisée et favoriser les cheminements piétons tout en améliorant les circulations bus.

02b

Le pôle Montparnasse: Synthèse des enquêtes de stationnement et de rabattement

Artelia

Conclusions de l'enquête en gare *(réalisée le 10 septembre 2020)*

Origines-Destination des déplacements

Des usagers de la gare parisiens :
- 53% viennent de Paris,
- 20% vont à Paris.

Forte représentativité des XIV^{ème} et XV^{ème} arrondissement.

Les principales autres origines-destination sont :
- L'Île de France (Ouest/Sud-Ouest),
- L'Ouest de la France,
- Le Sud-Ouest de la France.

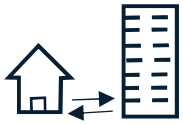
Temps de rabattement vers la gare

Temps de rabattement inférieur à 30 minutes pour 50% des usagers.

Les motifs de déplacements

37% Déplacements loisir-visite

27% Déplacements pendulaires



21% Déplacements professionnels

254 0000 usagers/jours

130 000 entrants
124 000 sortants

Connaissance de la gare

Le Hall Pasteur est inconnu pour 63% des usagers interrogés

Les points de dépose/reprise voyageur du secteur d'étude (VP / Taxis / VTC)

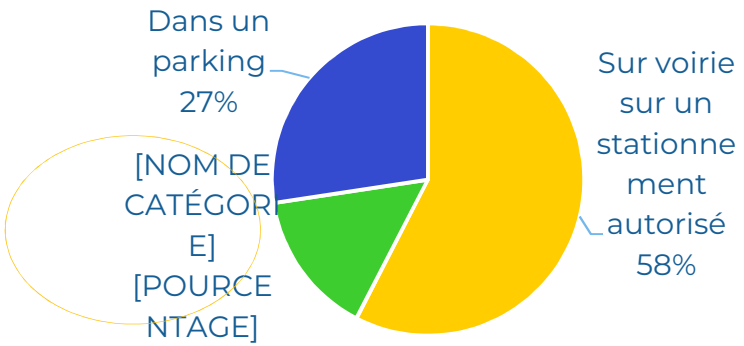
- Boulevard Vaugirard (43%),
- Rue du Départ (20%),
- Avenue du Maine (19%),
- Boulevard Pasteur (8%).
- Rue du Commandant René Mouchotte (3%),

Conclusions de l'enquête en gare *(réalisée le 10 septembre 2020)*

Le stationnement

Stationnement sur de courtes ou longues durée (>8h)

Répartition du stationnement des deux-roux motorisés - Rabattement en gare



Stationnement parking: Parking Océane, parking du Maine et parking Catalogne

Stationnement illicite: Porte Océane, Mouchotte et Pasteur

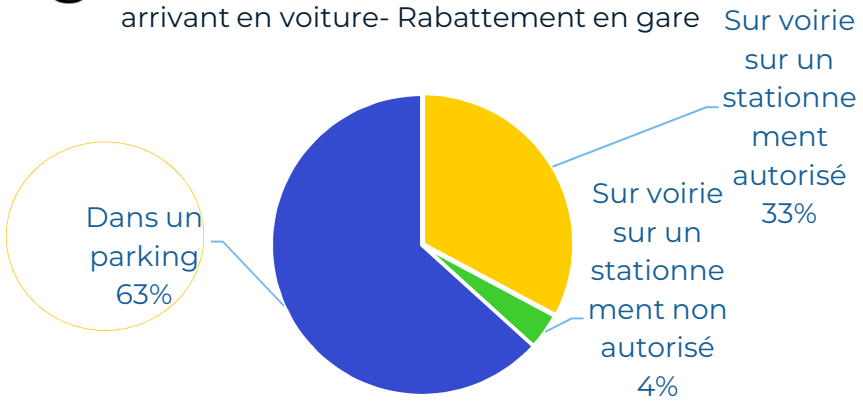
Stationnement sur des durées très variables

Stationnement parking: parking du Maine, parking Océane et parking Pasteur, Velib

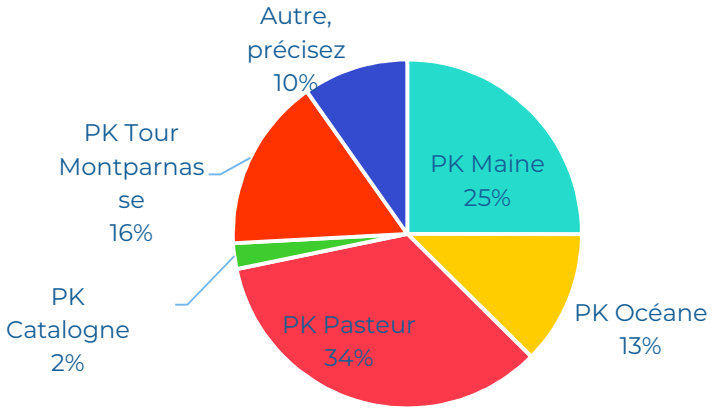
Stationnement illicite: Porte Océane, Mouchotte et Pasteur

Pour véhicules légers (voiture, stationné près de la gare, hors taxi, dépose minute, VTC)

Répartition du stationnement des individus arrivant en voiture- Rabattement en gare



Répartition dans les parkings pour les individus se rabattant à la gare en voiture



Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*

Mode	Offre licite	Occupation de l'offre licite moyenne entre 9h et 19h	Stationnement illicite moyen horaire entre 9h et 19h	Bilan
	254 places *dont:* - *27 places de livraison* - *74 places réservées (dont 32 places taxis)* - *153 places payantes dont 29 neutralisées par des 2RM*	**~75%**	66 *soit **~26%** de l'offre de stationnement véhicules*	**Une offre de stationnement (livraison / réservé / payant) répondant globalement aux besoins de stationnement du secteur Montparnasse** **Les usagers du secteur (résidents, ...) représentent 40% des usagers et consomment 61% de l'offre de stationnement.** **Des aires taxis sollicitées et utilisées (rotation importante)**
	490 places	**~90%**	262 *soit **53%** de l'offre de stationnement 2RM licite*	**Une offre de stationnement 2RM très insuffisante pour répondre aux besoins de stationnement du secteur**
	790 places *dont:* - *538 arceaux* - *190 places Vélib* - *62 places Véligo*	**~40%**	82 *soit **10%** de l'offre de stationnement cycle licite*	**Une offre principalement concentrée sur la partie nord du secteur de la gare et sur le boulevard Vaugirard** **Offre cycle existante conséquente mais la localisation des poches de stationnement ne répond pas forcement exactement aux besoins des cyclistes:** **- Forte pression de stationnement cycle (licite et illicite) sur l'Avenue du Maine et à l'angle Mouchotte/Maine** **- Faible pression de stationnement au sud du boulevard Vaugirard**

Préprogramme: Premières conclusions des besoins de la gare en stationnement véhicules, taxis et VTC

- **Une concentration des besoins actuels de stationnement tous véhicules (particuliers, taxi, VTC) au niveau du parvis de la gare, puis de l'accès Mouchotte et Vaugirard et de de faibles besoins de stationnement tous véhicules du côté de l'accès Pasteur et Vaugirard Hall 3**

Trois types de stationnement véhicules identifiés:

- **1. La dépose et reprise voyageurs (VTC, particuliers):**

- Représente 50% des besoins de stationnement véhicules de la gare et l'offre de stationnement actuelle de dépose-reprise minute est insuffisante
- Des proportions importantes des besoins de stationnement minute sur tous les accès de la gare (62% des besoins de stationnement de l'accès Parvis Océane, 51% des besoins de stationnement de l'accès Mouchotte,…)

→ Enjeu très important à l'échelle de la gare: Des aires de déposes voyageurs efficaces et capacitaires

- **2. Les taxis:**

- Le stationnement des taxis est principalement concentré du côté nord de la gare
- Contexte sanitaire actuel: débordement des aires de taxis (essentiellement boulevard Vaugirard)

→ Enjeu important // Mise en perspective hors crise sanitaire nécessaire

- **3. Le stationnement véhicules particuliers:**

- Des besoins de stationnement relativement faibles (12% de besoins de stationnement véhicules de la gare), pouvant être absorbés par l'offre actuelle de stationnement sur voirie et l'offre de stationnement souterraine

→ Faible enjeu

PARIS | du

Préprogramme: Premières conclusions des besoins de la gare en stationnement deux-roues motorisés

- Une concentration des besoins actuels de stationnement deux-roues motorisées au niveau du parvis de la gare, puis de l'accès Vaugirard et de l'accès Mouchotte et de de faibles besoins de stationnement tous véhicules du côté de l'accès Pasteur et Vaugirard Hall 3

- Des besoins de stationnement deux-roues motorisés de la gare relativement faibles en volume, qui devraient être en majorité absorbés par l'offre de stationnement actuelle autour du secteur de la gare Montparnasse (le stationnement illicite ne représente que 4% du stationnement deux-roues motorisés en rabattement d'après l'enquête de rabattement en gare).

→ Enjeu très important: Proposer des alternatives au stationnement deux-roues motorisés sur voirie – Renforcement de l'offre de stationnement deux-roues motorisés souterraine ?

Préprogramme: Premières conclusions des besoins de la gare en stationnement cycle

- Une concentration des besoins actuels de stationnement cycle au niveau du parvis de la gare, de l'accès Vaugirard et de l'angle Mouchotte-Maine (offre importante de stationnement cycle sur le boulevard Vaugirard)

- L'enquête rabattement met en évidence l'existence de stationnement illicite cycle au niveau de ces trois accès.

→ Enjeu important: Proposer une offre de stationnement cycle localisée avenue du Maine

03

Tables rondes

ENJEUX

THEMATIQUES : MISES EN PRSPECTIVES ET ORIENTATIONS À DÉBATTRE

1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare

Endiguer la pratique de stationnement sauvage

Des Véhicules Légers

⇒ Compléter l'offre de dépose-minute sur voirie et / ou en parking

⇒ Repenser le jalonnement à l'échelle du pôle vers les espaces de dépose-minute existants (Pasteur) et créés (parvis Océane)

⇒ Rééquilibrer l'offre côté Pasteur

⇒ (vidéo)verbalisation systématique

Des deux-roues motorisés

⇒ Réorganiser le stationnement principalement pour les usages liés au quartier

⇒ (vidéo)verbalisation

Des cycles

⇒ Rééquilibrer l'offre de stationnement en lien avec les usages

⇒ Compléter l'offre pour répondre aux enjeux de croissance de la pratique

2° Faciliter l'accès au pôle pour toutes les fonctions de la gare

Faciliter l'exploitation bus

⇒ Assurer des voies bus circulantes

- Optimisation des dépose/reprise taxis Aile Vaugirard - Pasteur, attente déportée
- Gestion des livraisons (Espace de Logistique Urbaine (ELU), évolution des aires de livraisons,..)
- Verbalisation des usages illicites

⇒ Garantir l'accès des bus à la Gare Raoul Dautry

⇒ Aménagement de la Place du 18 juin 1940 et du boulevard Pasteur

⇒ Organisation des emplacements réservés pour les cars

La logistique du secteur de la gare

⇒ Quels invariants des projets

- ELU – Accès principaux aux accès logistiques de la gare
- Porte-à-huit
- Avitaillement dans l'aile Vaugirard (quid conditions d'accès), ...
- Conditions d'exploitation, horaires, nombre de véhicules

3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

Garantir des continuités efficaces à l'échelle du secteur de la Gare

Pour les cycles

⇒ Lisibilité des itinéraires de transit et de desserte (itinéraire Vélopolitain via l'avenue du Maine, apaisement de la rue du Départ,...)

⇒ Continuité des itinéraires aux abords du pôle

⇒ Sécuriser les franchissements des places et carrefours

⇒ Prévoir jalonnement et signalétique vers les poches de stationnement cycles existantes et créées

⇒ Augmenter l'offre de stationnement de manière ciblée

Pour les piétons

⇒ Assurer une liaison extérieure efficace entre la rue de Rennes et la gare

⇒ Garantir l'accessibilité piétonne

⇒ Redonner de l'espace aux modes doux

ENJEUX

THEMATIQUES : MISES EN PRSPECTIVES ET ORIENTATIONS À DÉBATTRE

1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare

Endiguer la pratique de stationnement sauvage

Des Véhicules Légers

⇒ Compléter l'offre de dépose-minute sur voirie et / ou en parking

⇒ Repenser le jalonnement à l'échelle du pôle vers les espaces de dépose-minute existants (Pasteur) et créés (parvis Océane)

⇒ Rééquilibrer l'offre côté Pasteur

⇒ (vidéo)verbalisation systématique

Des deux-roues motorisés

⇒ Réorganiser le stationnement principalement pour les usages liés au quartier

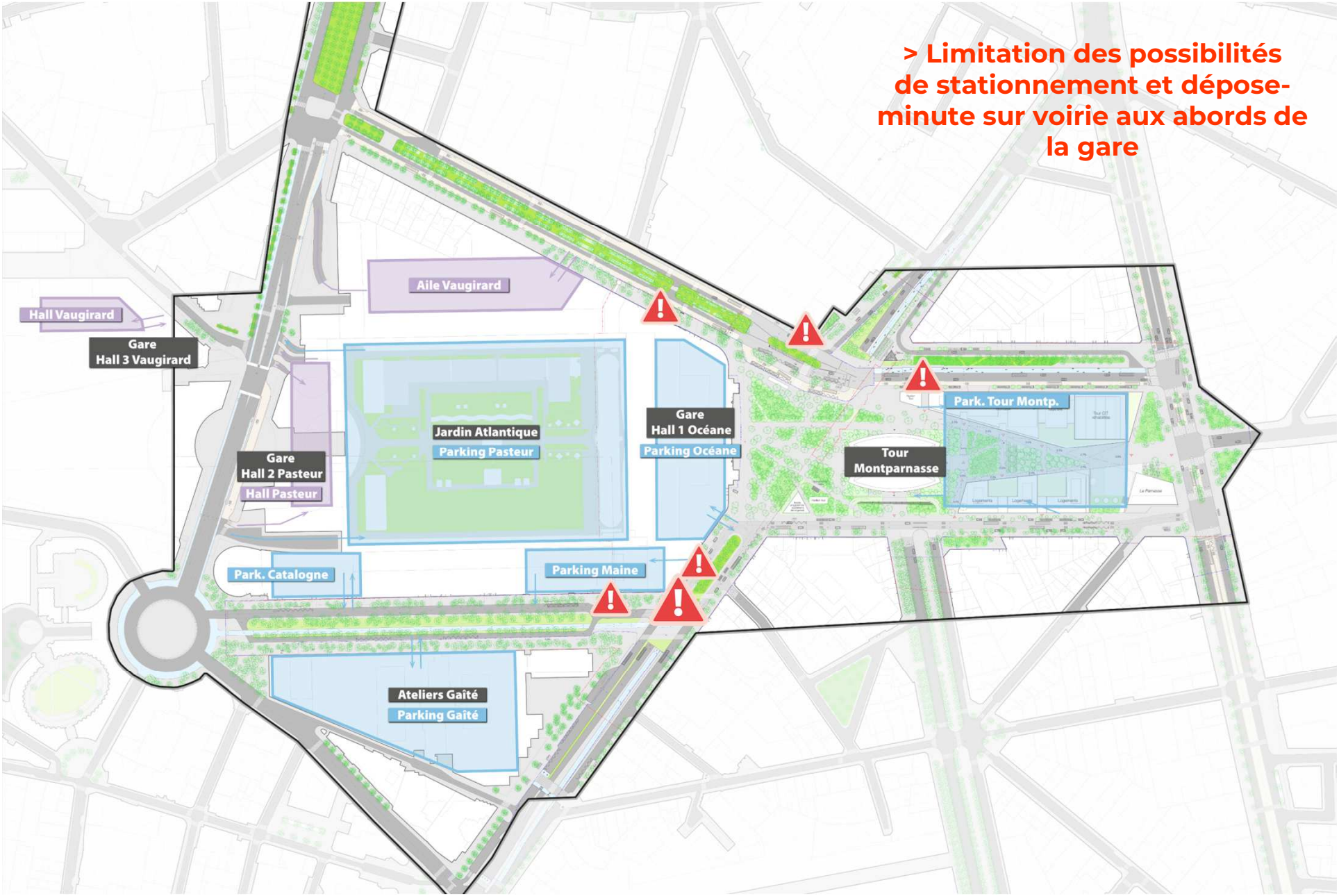
⇒ (vidéo)verbalisation

Des cycles

⇒ Rééquilibrer l'offre de stationnement en lien avec les usages

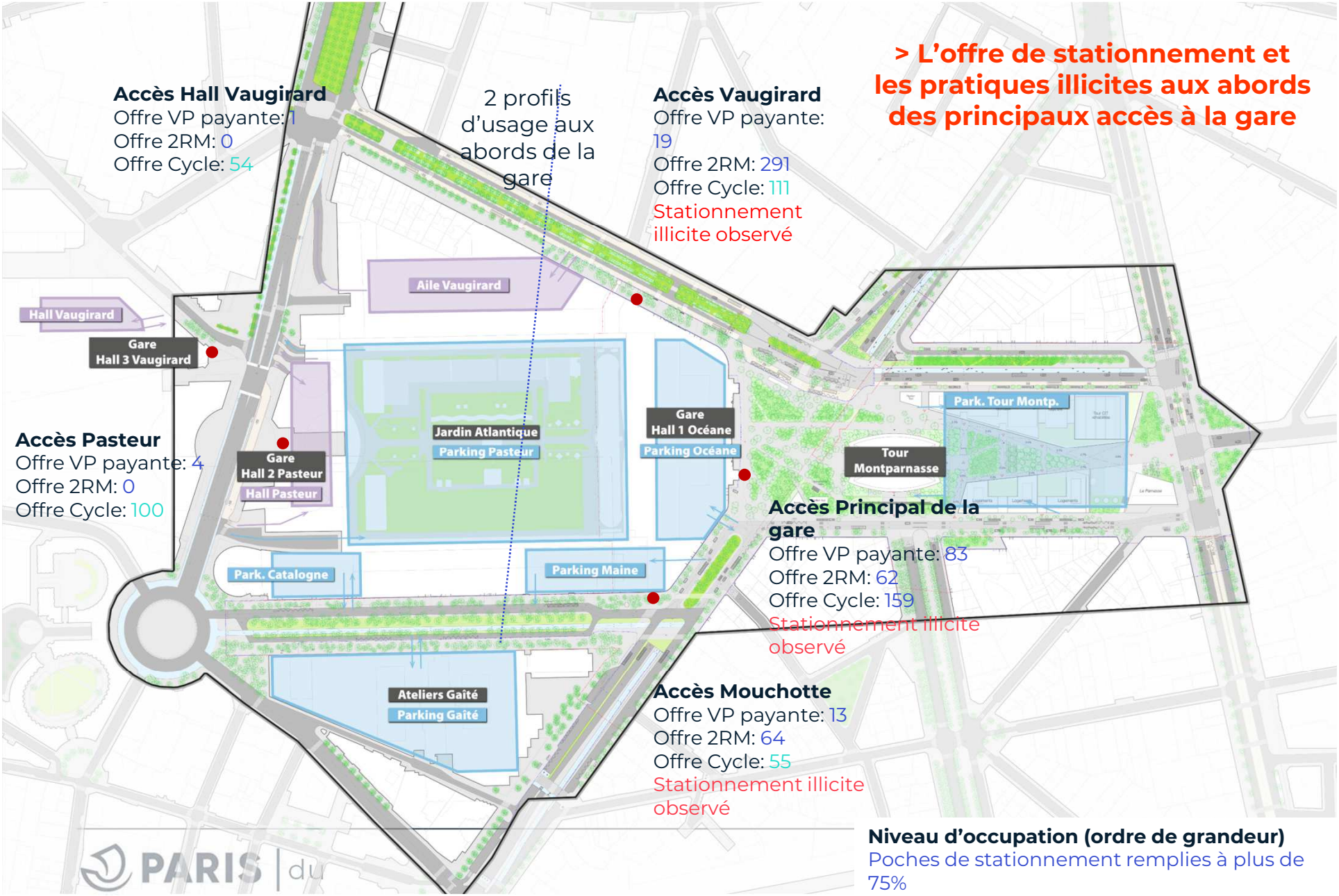
⇒ Compléter l'offre pour répondre aux enjeux de croissance de la pratique

1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare



1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare

> L'offre de stationnement et les pratiques illicites aux abords des principaux accès à la gare



Accès Hall Vaugirard
Offre VP payante: 1
Offre 2RM: 0
Offre Cycle: 54

2 profils d'usage aux abords de la gare

Accès Vaugirard
Offre VP payante: 19
Offre 2RM: 291
Offre Cycle: 111
Stationnement illicite observé

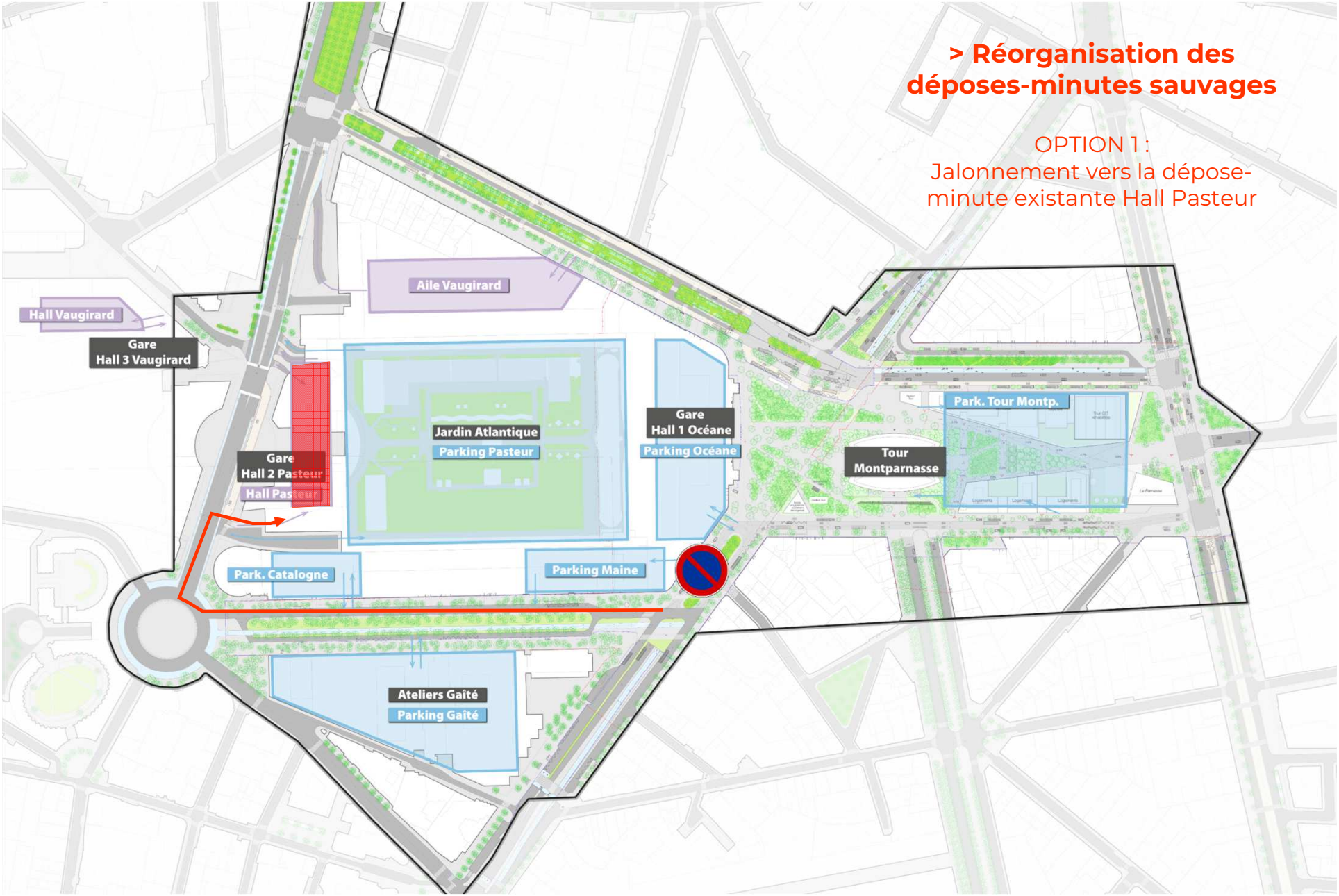
Accès Pasteur
Offre VP payante: 4
Offre 2RM: 0
Offre Cycle: 100

Accès Principal de la gare
Offre VP payante: 83
Offre 2RM: 62
Offre Cycle: 159
Stationnement illicite observé

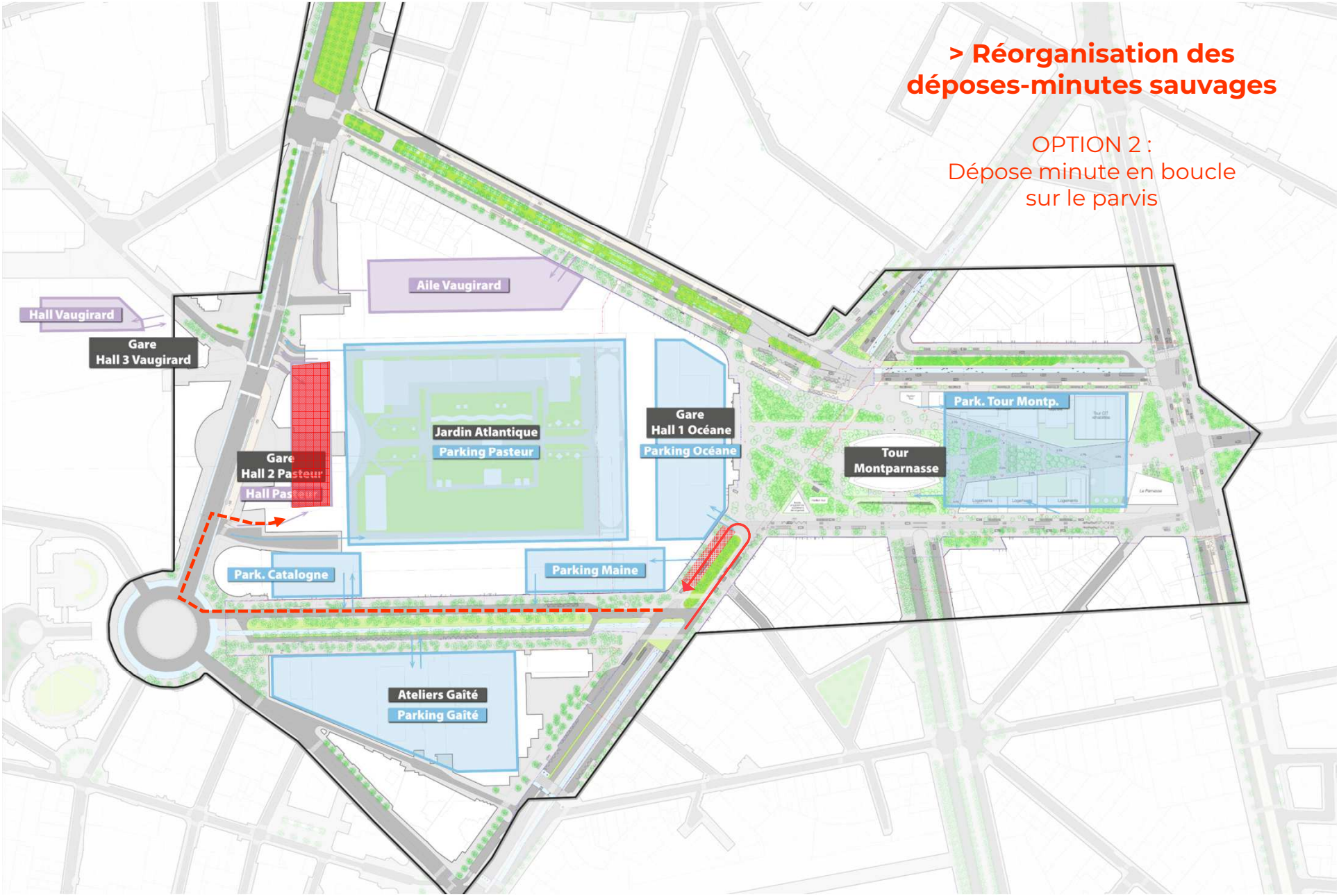
Accès Mouchotte
Offre VP payante: 13
Offre 2RM: 64
Offre Cycle: 55
Stationnement illicite observé

Niveau d'occupation (ordre de grandeur)
Poches de stationnement remplies à plus de 75%
¨Poches de stationnement à moitié remplies (autour de 50% de remplissage)

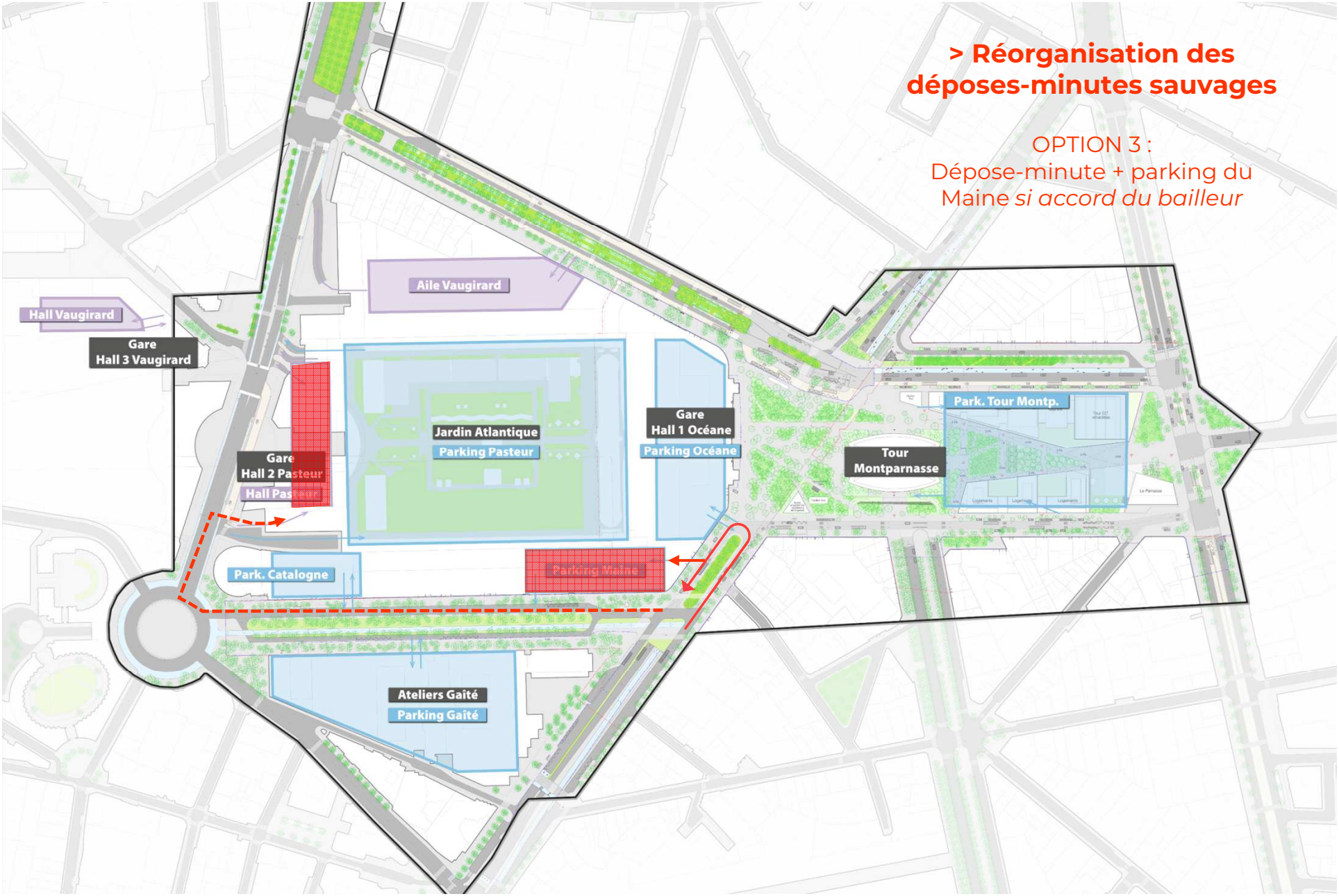
1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare



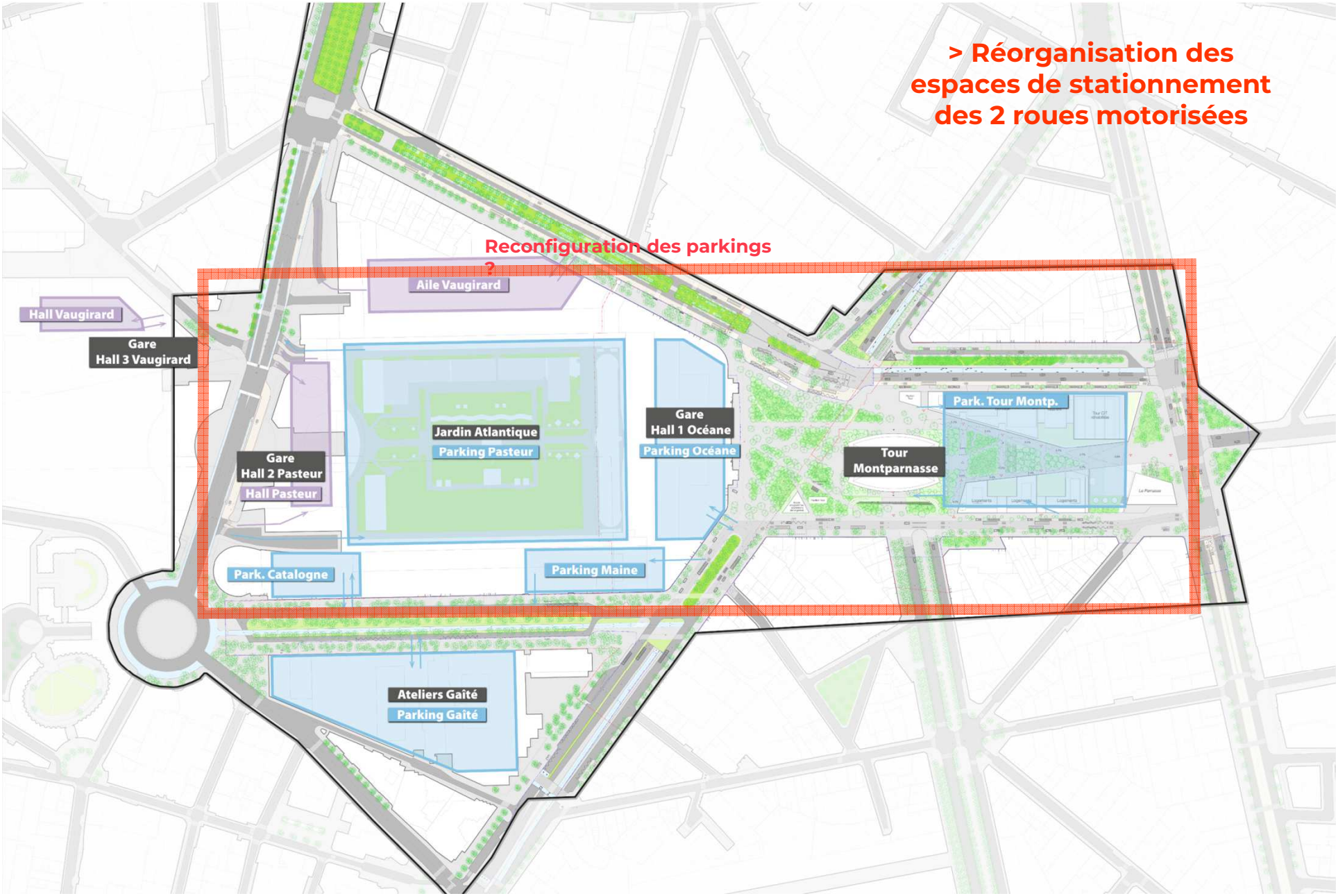
1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare



1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare



1° Désencombrer l'espace public aux abords de la gare



2° Faciliter l'accès au pôle pour toutes les fonctions de la gare

Faciliter l'exploitation bus

⇒ Assurer des voies bus circulantes

- Optimisation taxis Aile Vaugirard - Pasteur, attente déportée
- Gestion des livraisons (Espace de Logistique Urbaine (ELU), évolution des aires de livraisons,..)
- Verbalisation des usages illicites

⇒ Garantir l'accès des bus à la Gare Raoul Dautry

⇒ Aménagement de la Place du 18 juin 1940 et du boulevard Pasteur

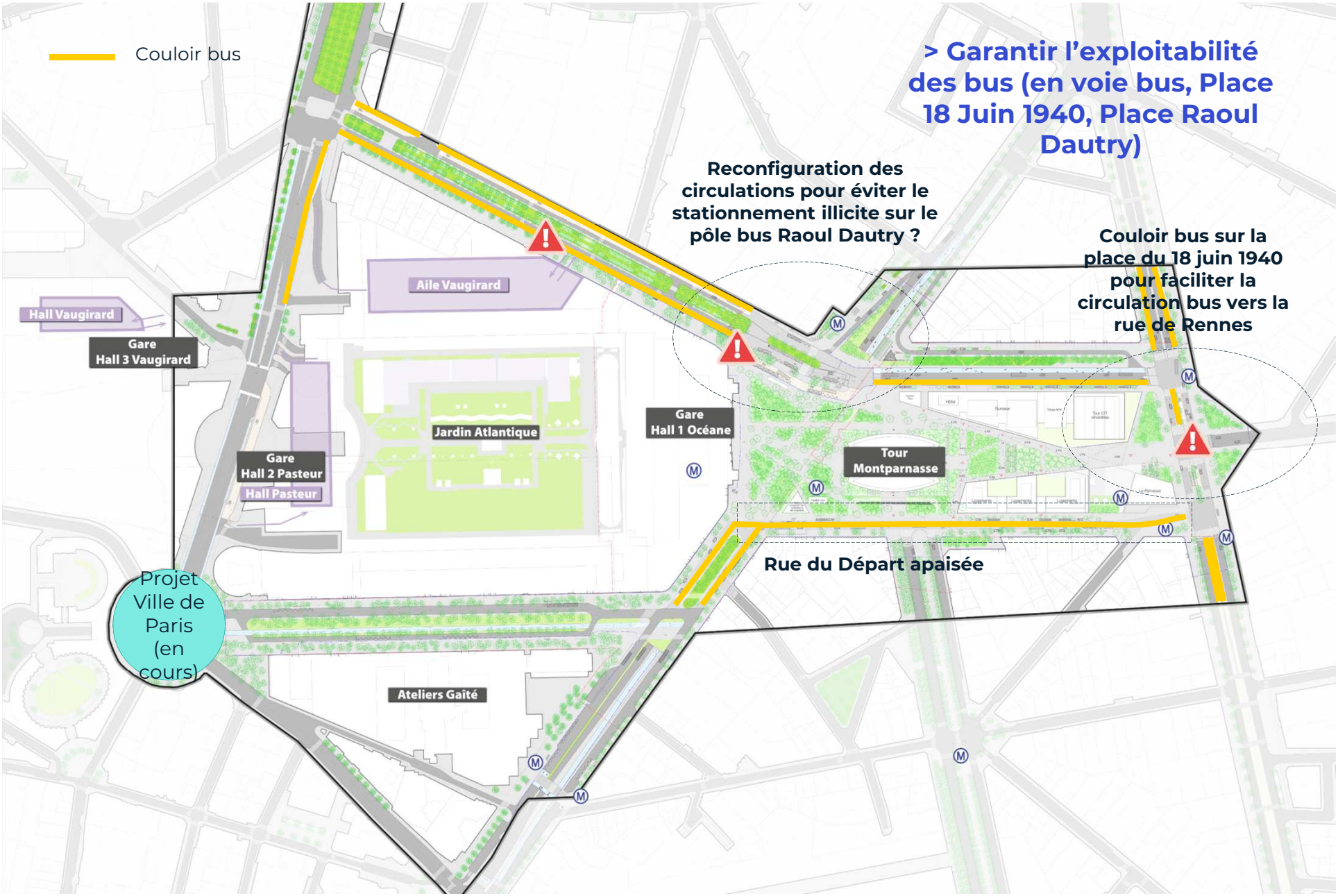
⇒ Organisation des emplacements réservés pour les cars

La logistique du secteur de la gare

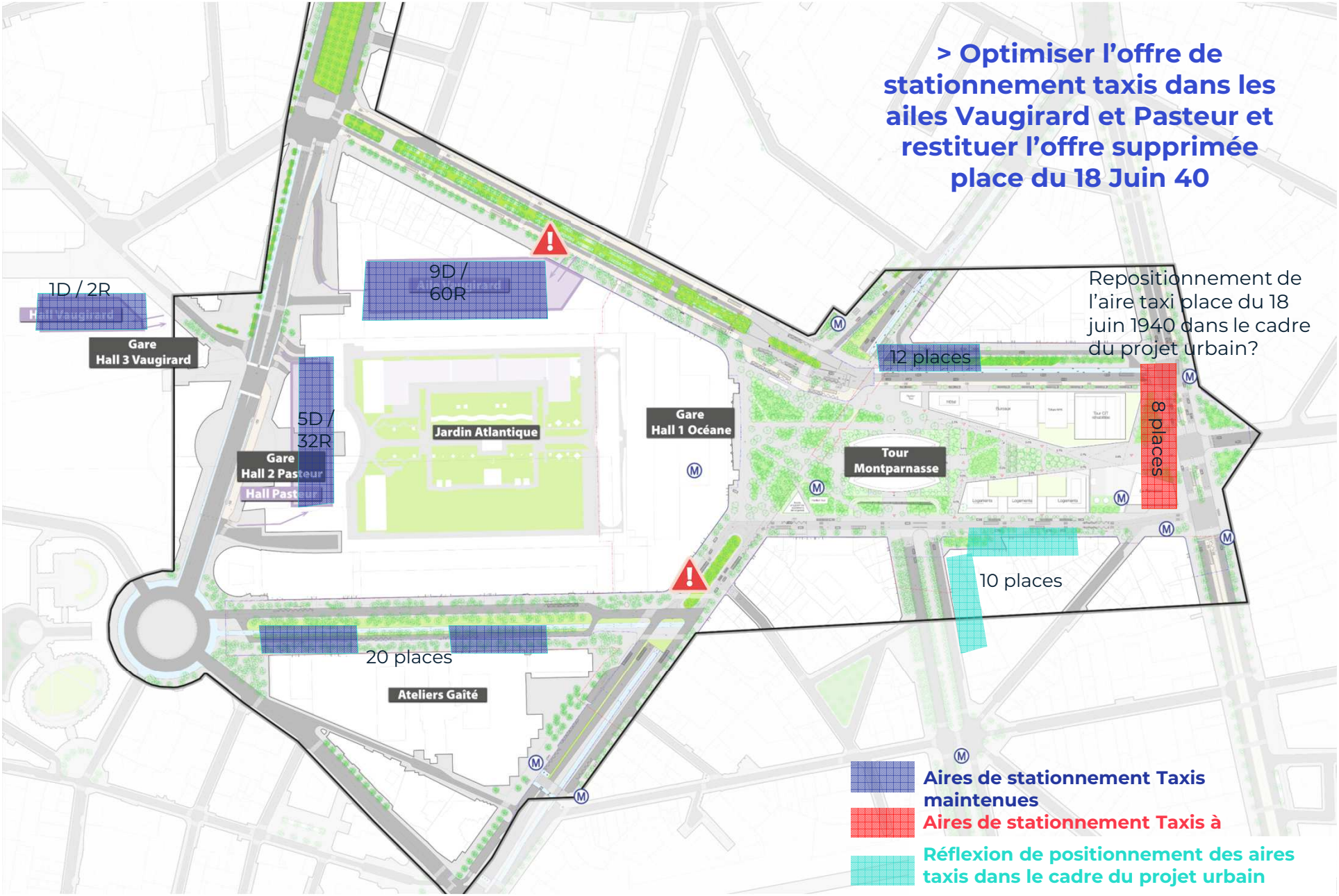
⇒ Quels invariants des projets

- ELU – Accès principaux aux accès logistiques de la gare
- Porte-à-huit
- Avitaillement dans l'aile Vaugirard (quid conditions d'accès), ...
- Conditions d'exploitation, horaires, nombre de véhicules

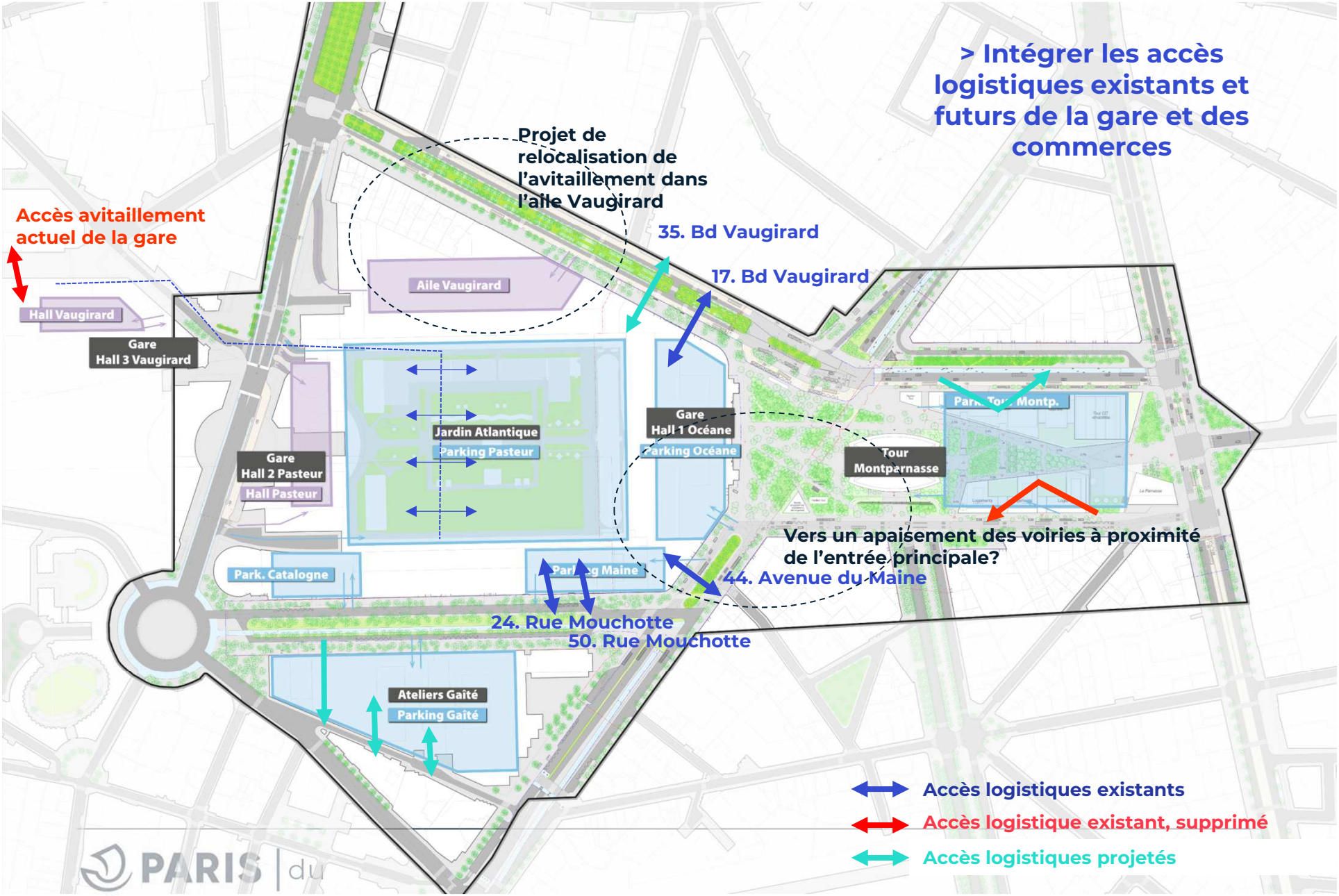
2° Faciliter l’accès à toutes les fonctions du pôle-gare



2° Faciliter l’accès à toutes les fonctions du pôle-gare



2° Faciliter l'accès à toutes les fonctions du pôle-gare



3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

⬇

Garantir des continuités efficaces à l'échelle du secteur de la Gare

Pour les cycles

⇒ Lisibilité des itinéraires de transit et de desserte (itinéraire Vélopolitain via l'avenue du Maine, apaisement de la rue du Départ,...)

⇒ Continuité des itinéraires aux abords du pôle

⇒ Sécuriser les franchissements des places et carrefours

⇒ Prévoir jalonnement et signalétique vers les poches de stationnement cycles existantes et créées

⇒ Augmenter l'offre de stationnement de manière ciblée

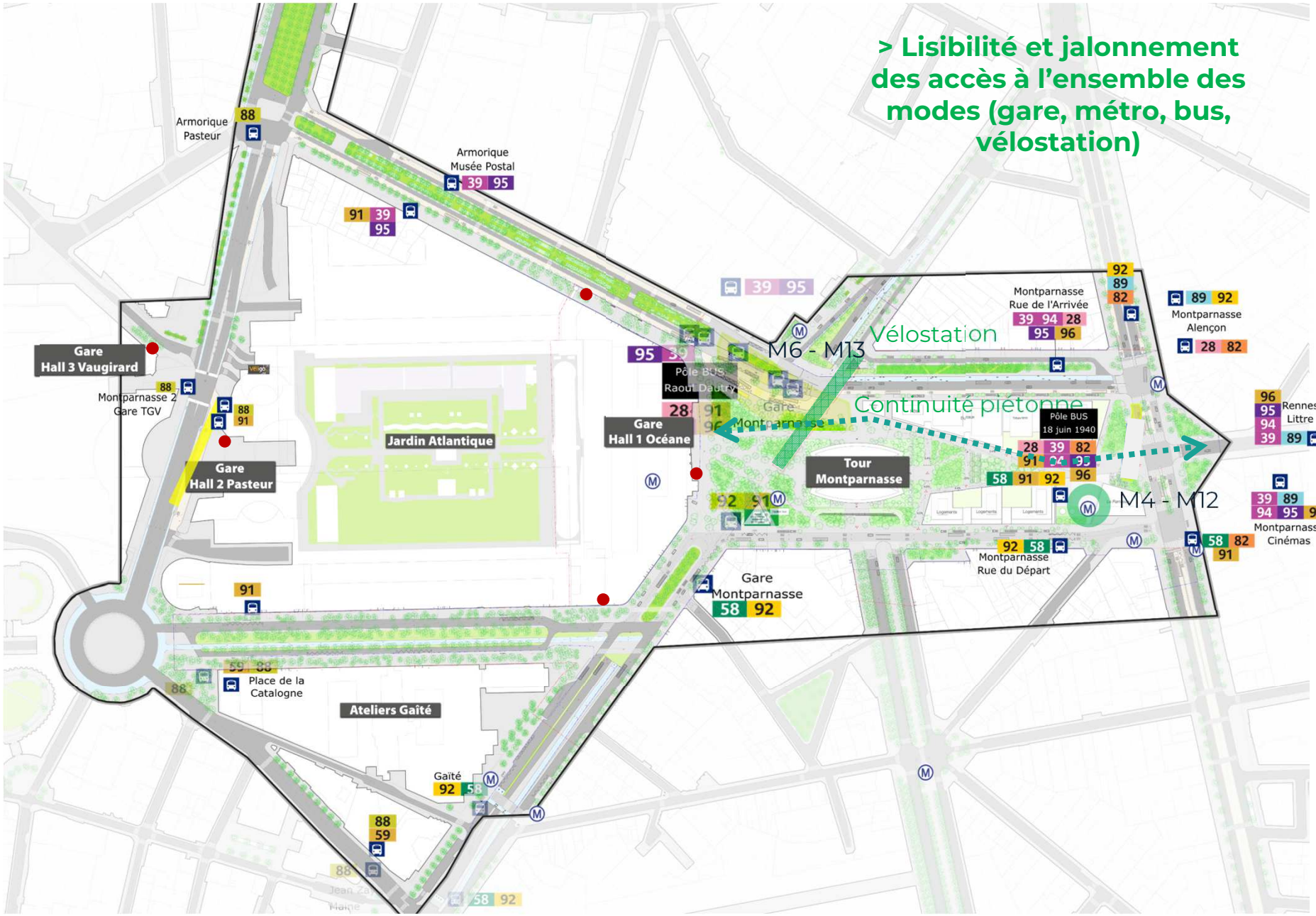
Pour les piétons

⇒ Assurer une liaison extérieure efficace entre la rue de Rennes et la gare

⇒ Garantir l'accessibilité piétonne

⇒ Redonner de l'espace aux modes doux

3° Assurer les continuités piétonnes et vélos



3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

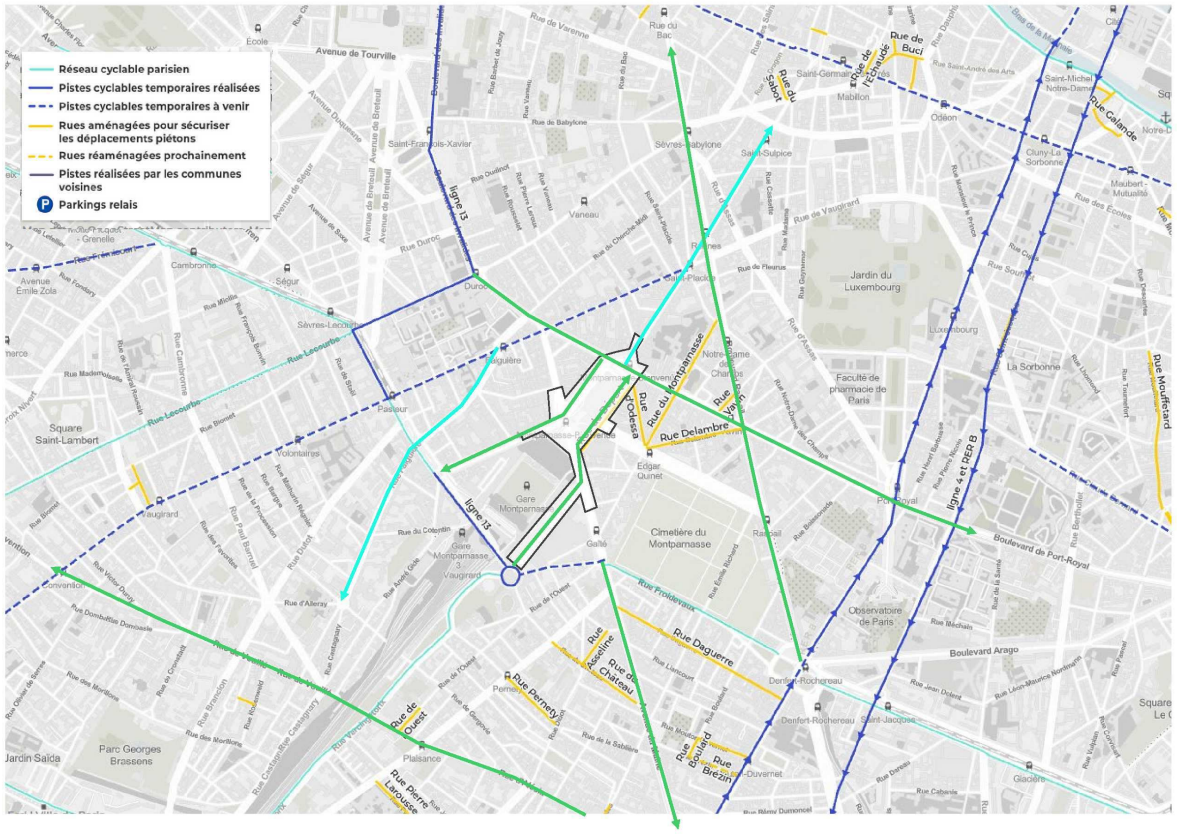
> Un maillage cycles à inscrire dans le réseau Vélopolitain

Réseaux cyclables aux alentours du projet

Les éléments à intégrer au sein du Projet urbains

Actions

- Considération des corona-pistes (objet à se pérenniser)
- Axes majeurs à étudier en vue de leur intégration au sein du réseau vélo
- Réaménagement et gestion des couloir bus-vélo
- Valoriser la sécurité piétonne en priorité



Aménagements cyclables

- *Réseau cyclable parisien (bandes, pistes)*
- *Couloir de bus cyclable*
- *Pistes cyclables temporaires réalisées*
- *Pistes cyclables temporaires à venir*
- *Déplacements piétons sécurisés*

3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

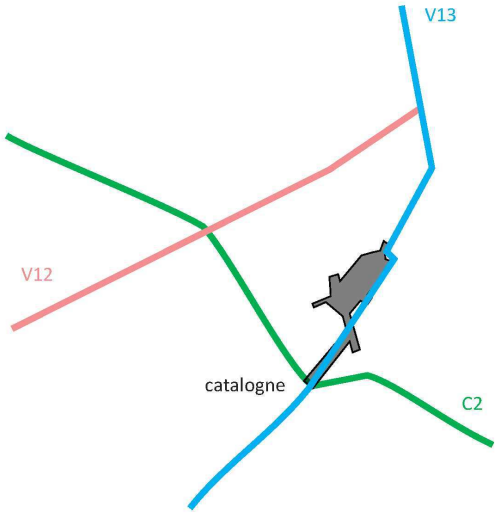
> Un maillage cycles à inscrire dans le réseau Vélopolitain

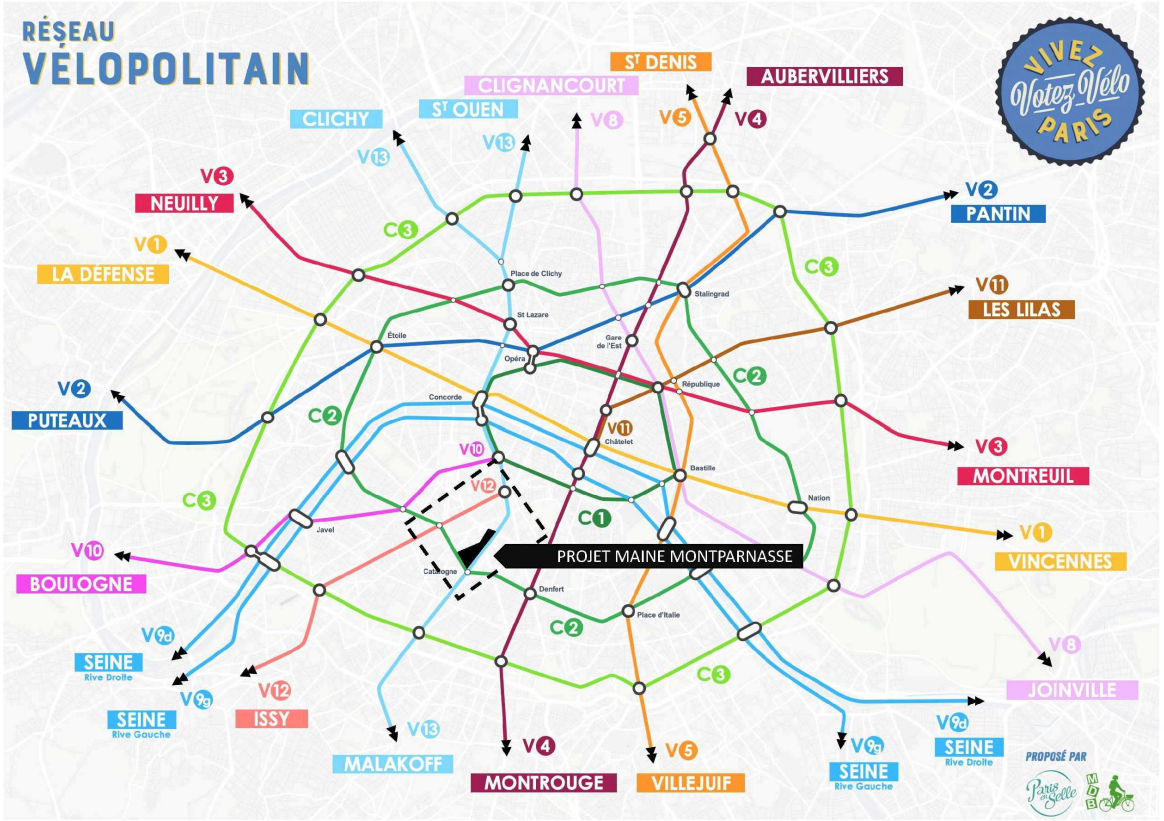
Le Réseau Vélopolitain

Le site du projet urbain Maine-Montparnasse est situé au sein du réseau Vélopolitain.

Les lignes V13, V12, et C2 forment une sorte de rocade autour du site.

La V13 traverse les rues à l'est du projet: La rue du Commandant Mouchotte, et la Rue du Départ.





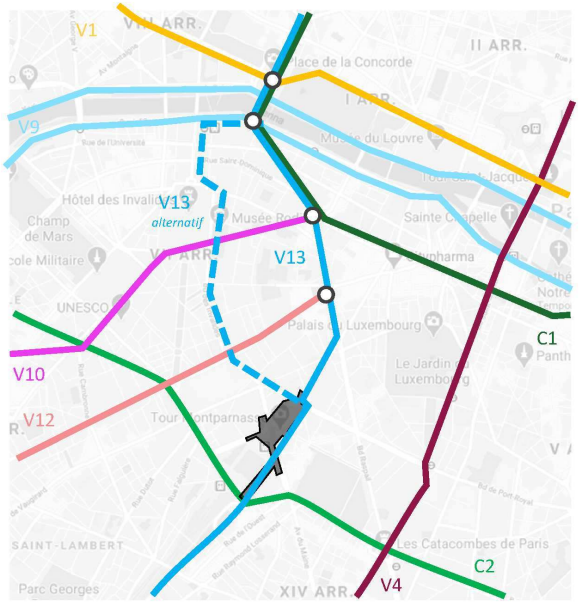
Hypothèses:
Les pistes unidirectionnelles de chaque coté de la voirie sont privilégiées
La dimension des voies cyclables sont de 2,5 m de largeur lorsqu'elle sont unidirectionnelle et 4 m de large en bidirectionnelle.

3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

> Un maillage cycles à inscrire dans le réseau

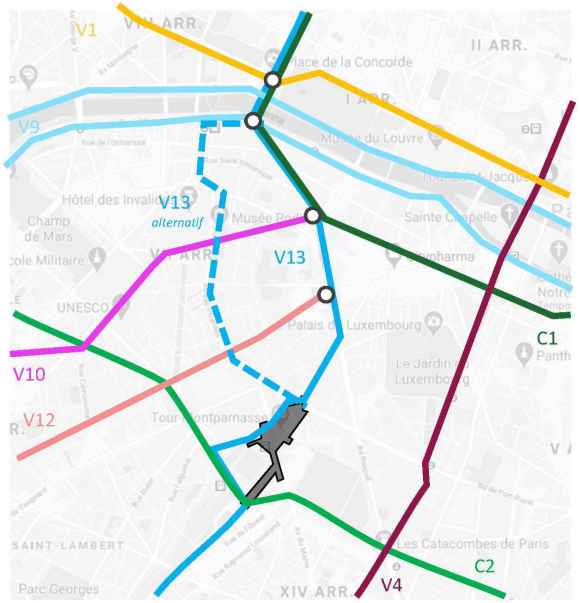
Le Réseau Vélopolitain

Options d'intégration du réseau au sein du site



Option 1:
Rue de Rennes, rue du Départ, rue Mouchotte

- ⊖ Largeur de rue limitée rue de Rennes pour intégrer des tracés de 2,5 m (unidirectionnelle)
- ⊖ Incompatibilité avec la volonté d'apaisement rue du Départ



Option 2:
Rue de Rennes, rue de l'Arrivée, Bld Vaugirard

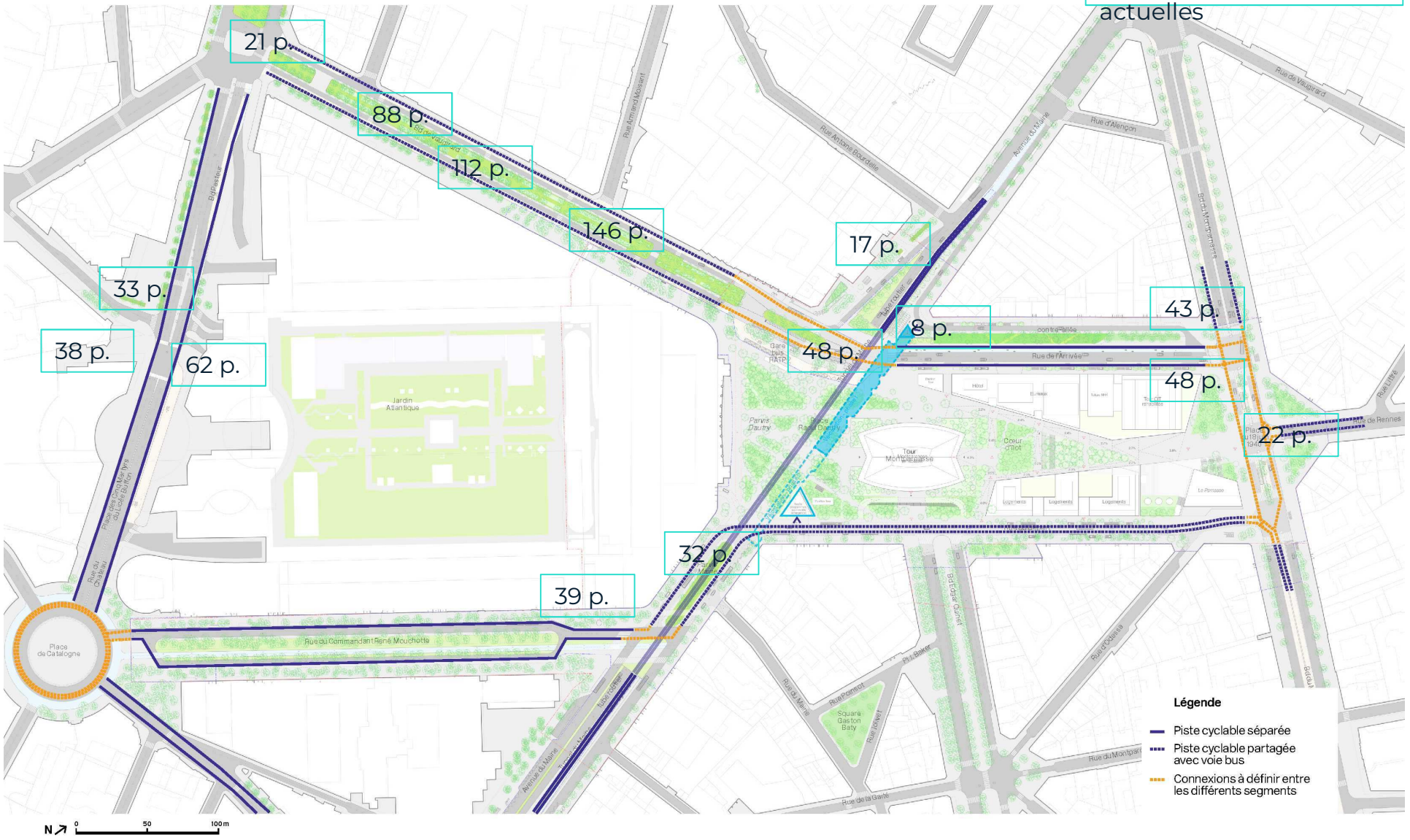
- ⊖ Largeur de rue limitée rue de Rennes pour intégrer des tracés de 2,5 m (unidirectionnelle)
- ⊖ Espace limité rue de l'arrivée (Couloir bus, Gare routière, bande verte centrale..)
- ⊖ Incompatibilité avec aménagement récent du bld Vaugirard

Option 3:
rue de Vaugirard, tunnel du Maine reconverti, rue Jean Zay

- • Passage par la corona piste en prévision rue de Vaugirard
- ⊕ Potentiel changement de connexion C2 en passant par le tunnel du Maine et non boulevard Pasteur.
- ⊕

3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

> Des pistes cyclables sécurisées bilatérales uni-directionnelles

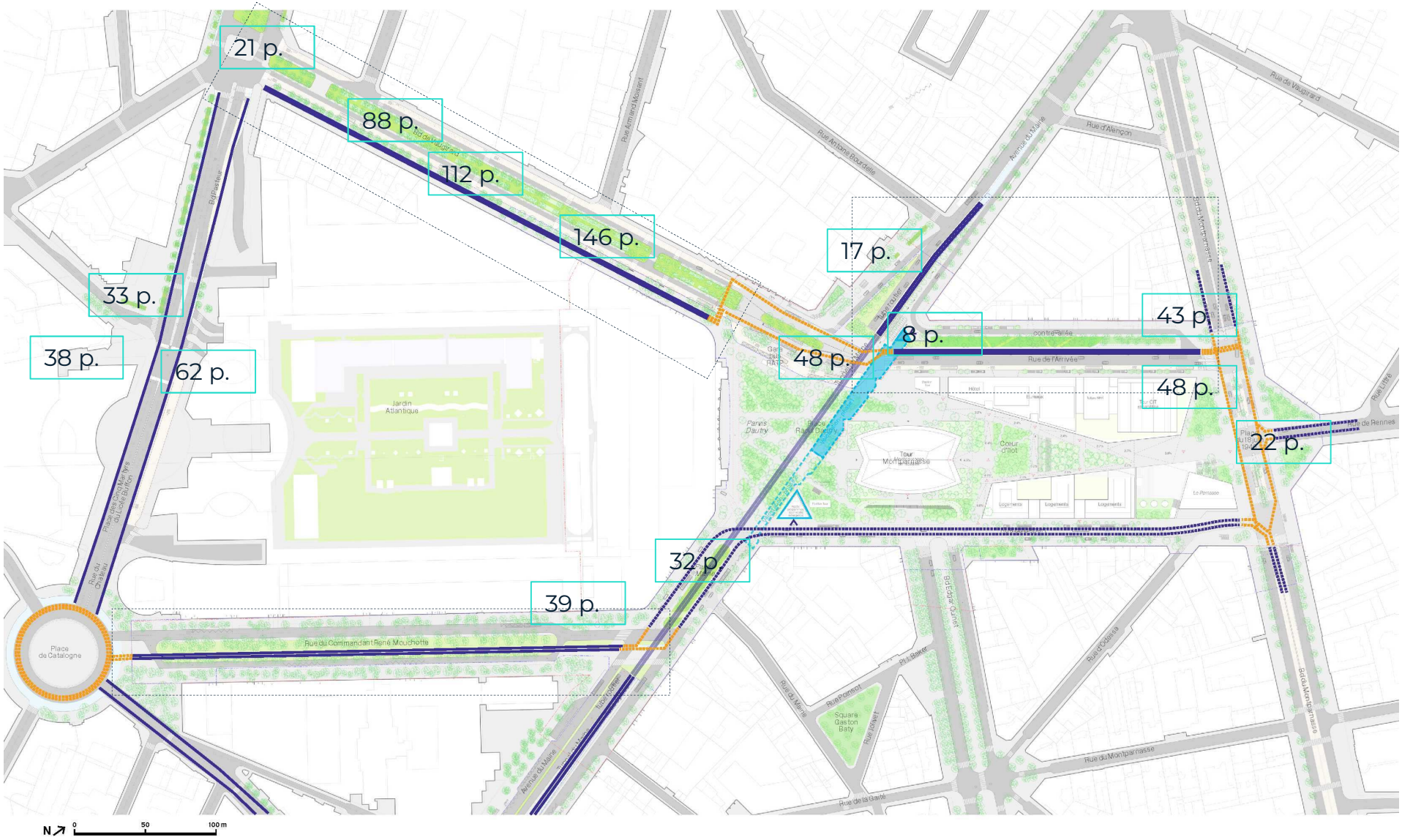


3° Assurer les continuités piétonnes et vélos

> Des pistes cyclables sécurisées bi-directionnelles

Pistes bidirectionnelles sur Arrivée, Mouchotte, Pasteur

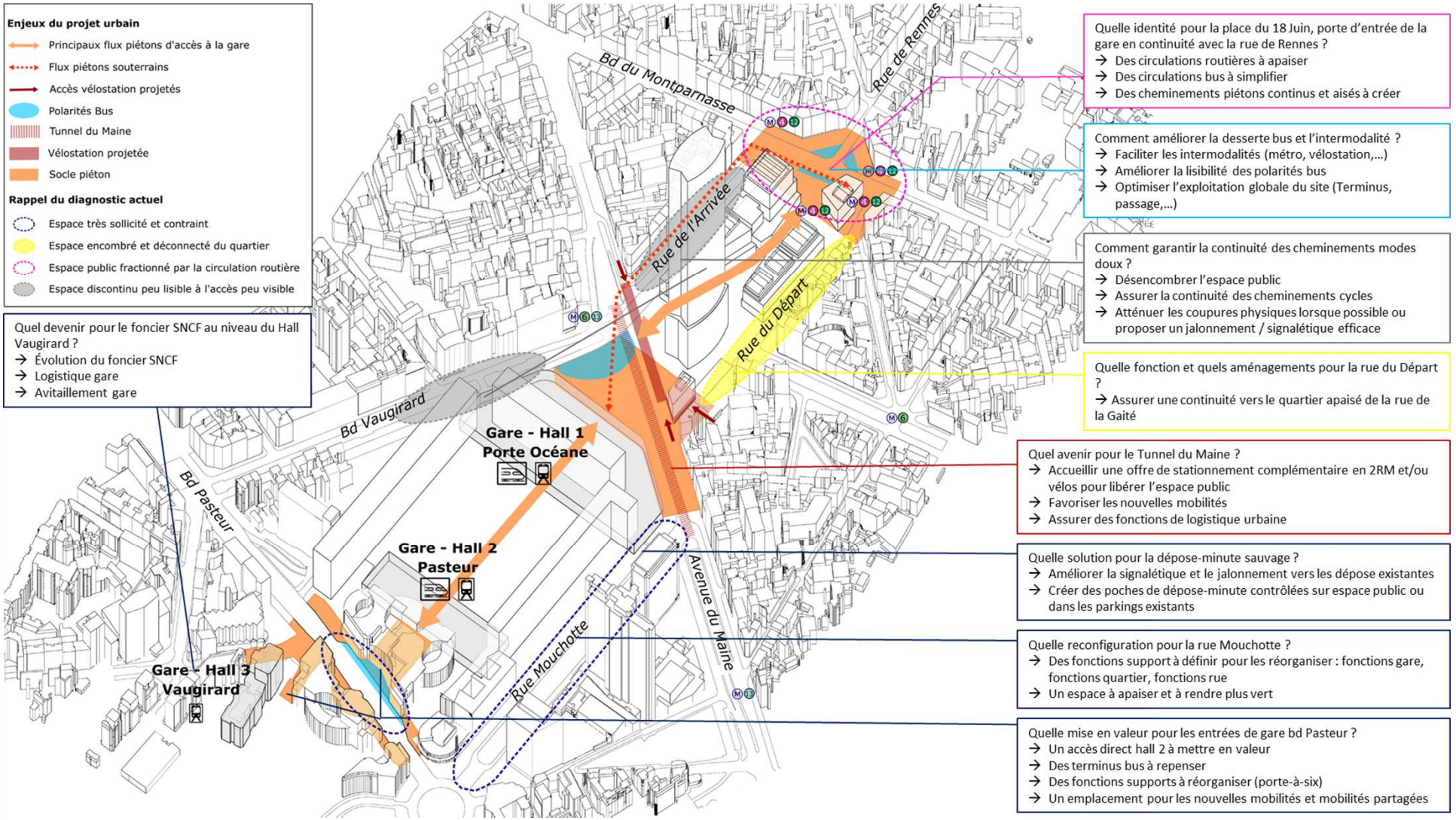
Places de stationnement cycles actuelles



04

Annexes

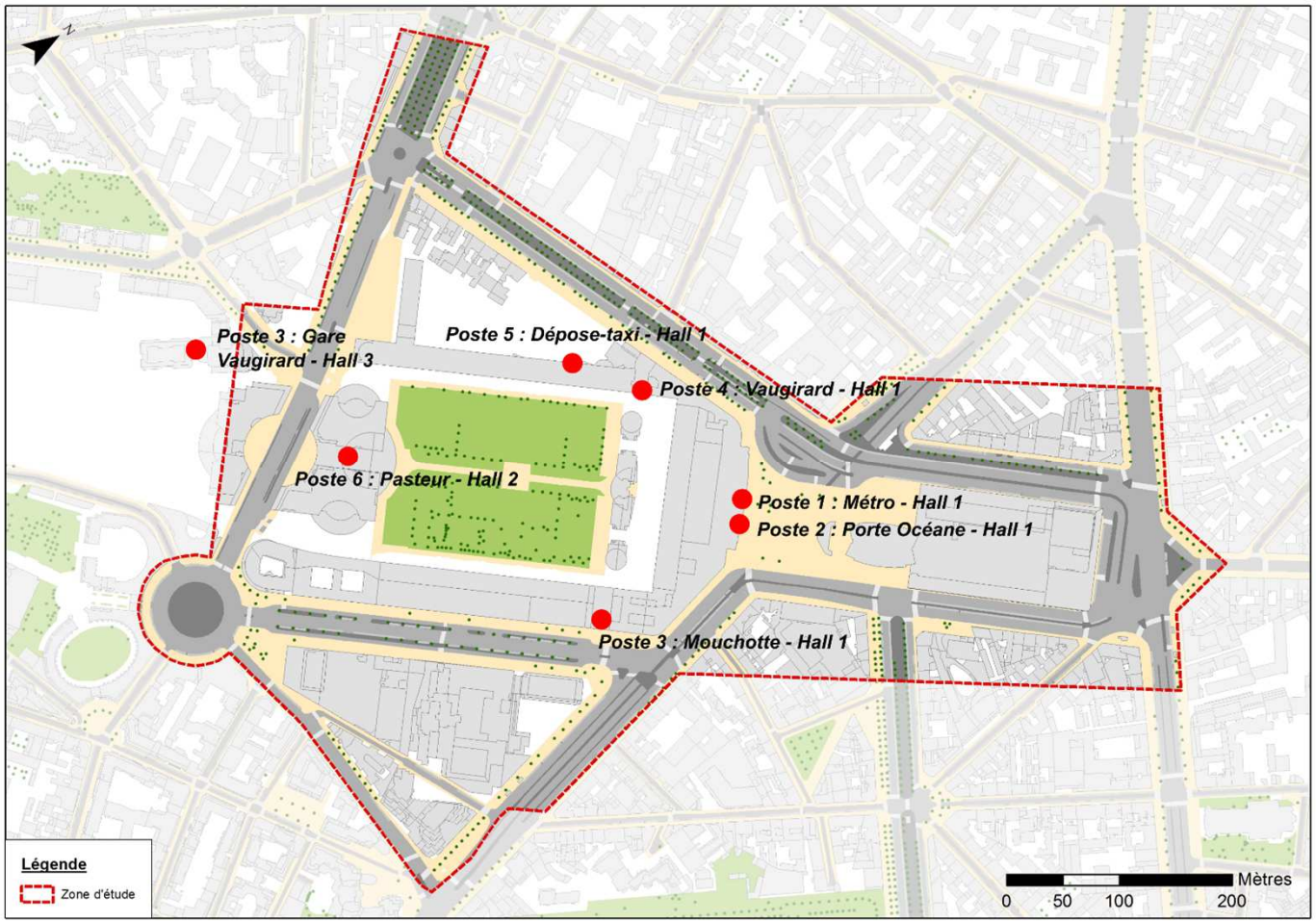
Synthèse des enjeux du diagnostic et orientations



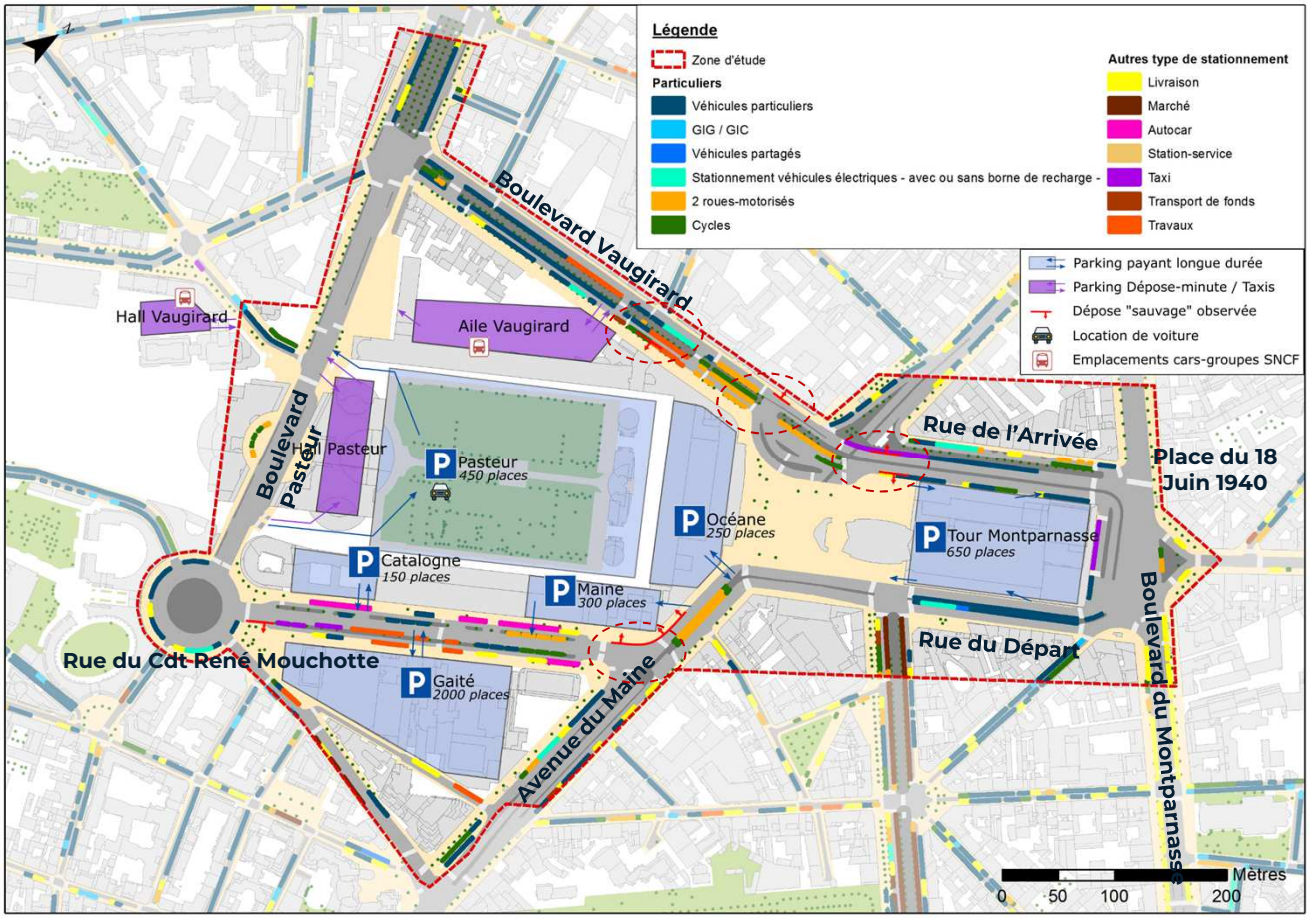
Conclusions de l'enquête en gare *(réalisée le 10 septembre 2020)*

- 3325 enquêtés

8	9
MODE DE RABATTEMENT	**MODE DE RABATTEMENT**
Par quel mode de transport êtes-vous venu à la gare ou nous nous trouvons actuellement ?	**Quel mode allez-vous utilisez ensuite pour vous rendre à votre destination**
1 en voiture conducteur 2 en voiture passager 3 en taxi 4 en VTC 5 en deux-roues motorisés 6 en bus/car 7 en métro 8 en train 9 en vélo 10 à pied exclusivement 11 autres, précisez	1 en voiture conducteur 2 en voiture passager 3 en taxi 4 en VTC 5 en deux-roues motorisés 6 en bus/car 7 en métro 8 en train 9 en vélo 10 à pied exclusivement 11 autres, précisez



Focus – Fonctionnement taxis, VTC et dépose-minute



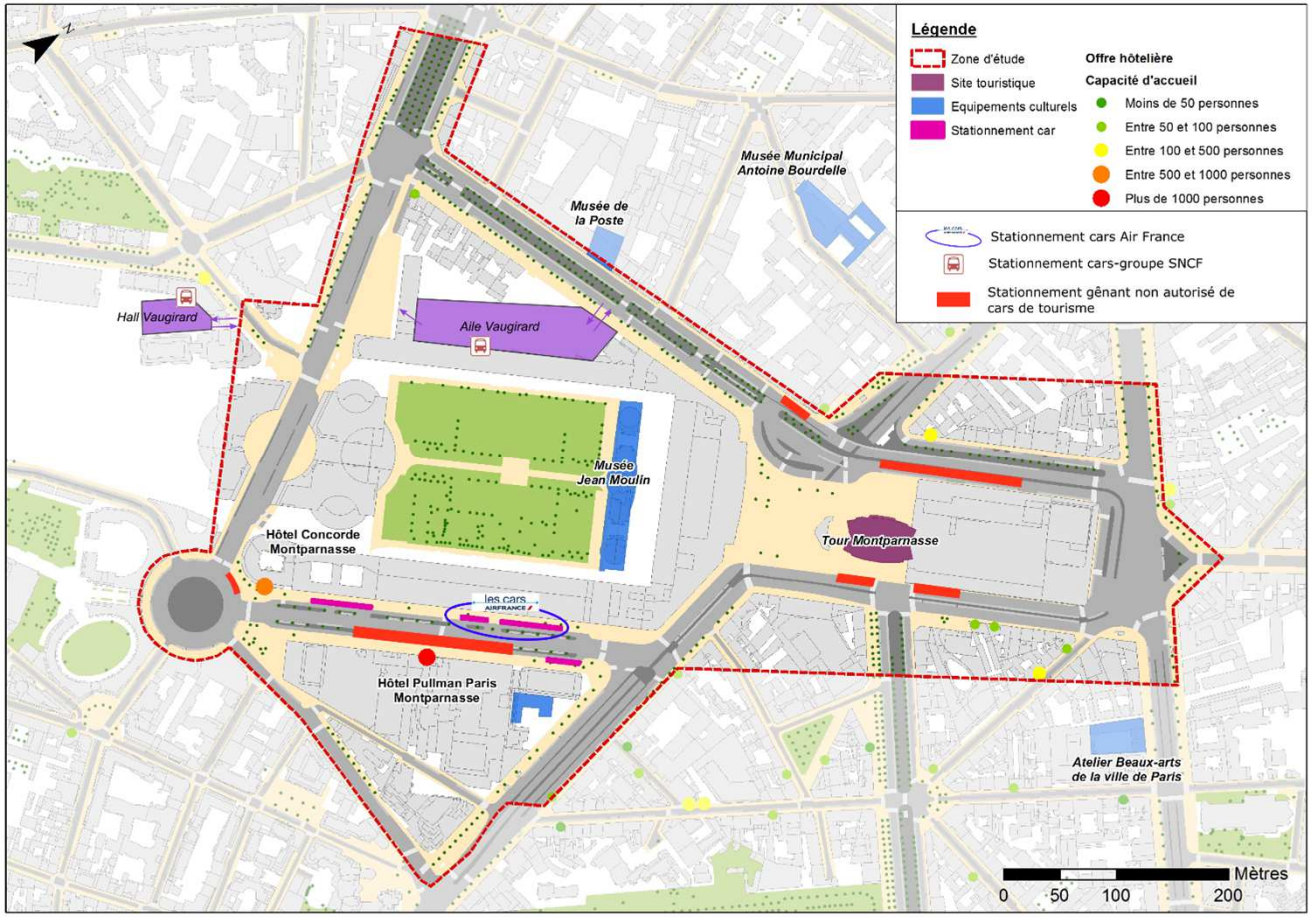
Etat actuel :

Des zones de dépose-reprise taxis bien localisées pour accès Nord et Ouest.

Dépose minute Hall Pasteur méconnue

Des pratiques de dépose-sauvage VP, VTC et taxis aux abords de la Gare (angle Maine-Mouchotte, Gare Routière Raoul Dautry, Bd Vaugirard) qui perturbe le fonctionnement viaire et l'exploitation bus

Focus – Cars de tourisme



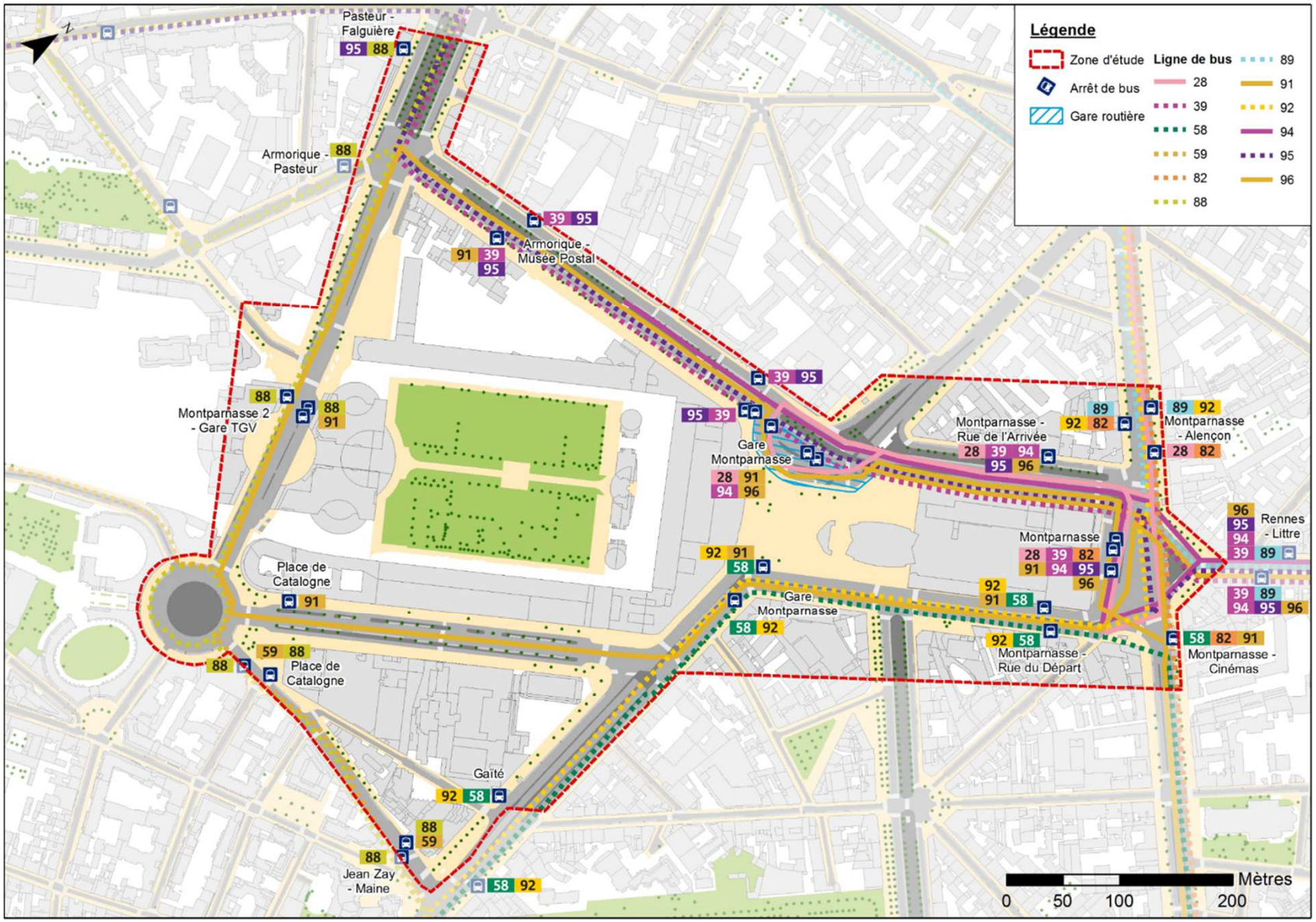
Etat actuel :

Dépose-reprise des touristes au plus près de la Tour Montparnasse (stationnement de 45 min à 1h00 rue de l'Arrivée ou du Départ).

Forte demande ponctuelle au niveau de l'hôtel Pullman.

Contexte : Suppression du service des cars Air France

Focus – Réseau de bus actuel



Conclusions de l'enquête en gare *(réalisée le 10 septembre 2020)*

Fréquence de l'utilisation de la gare

occasionnelle

254 0000 usagers/jours

130 000 entrants
124 000 sortants

Temps de rabattement vers la gare

Temps de rabattement inférieur à 30 minutes pour 50% des usagers.

Origines-Destination des déplacements

Des usagers de la gare parisiens :

- 53% viennent de Paris,
- 20% vont à Paris.

Forte représentativité des XIV^{ème} et XV^{ème} arrondissement.

Les principales autres origines-destination sont :

- L'Île de France (Ouest/Sud-Ouest),
- L'Ouest de la France,
- Le Sud-Ouest de la France.

Les motifs de déplacements

37% Déplacements loisir-visite

27% Déplacements pendulaires

21% Déplacements professionnels

Mode de rabattement (diffusion) en gare

- Métro : 70% (48%) des usagers,
- Train : 8% (22%) des usagers,
- Piéton : 7% (11%) des usagers,
- Taxi : 3% (4%) des usagers,
- VTC : 3% (9%) des usagers,
- Voitures : 3% (3%) des usagers,
- Vélo : 1% (1%) des usagers.

Connaissance de la gare

Le Hall Pasteur est inconnu pour 63% des usagers et non utilisé par 14% des usagers.

Impact de la crise sanitaire

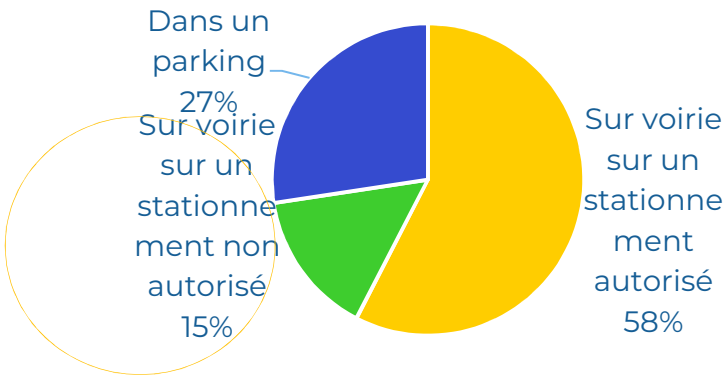
Quasiment aucun impact dans les fréquence et mode de déplacements utilisés.

Conclusions de l 'enquête en gare *(réalisée le 10 septembre 2020)*

Le stationnement

Stationnement sur de courtes ou longues durée (>8h)

Répartition du stationnement des deux-roux motorisés - Rabattement en gare



Stationnement parking: Parking Océane, parking du Maine et parking Catalogne

Stationnement illicite: Porte Océane, Mouchotte et Pasteur

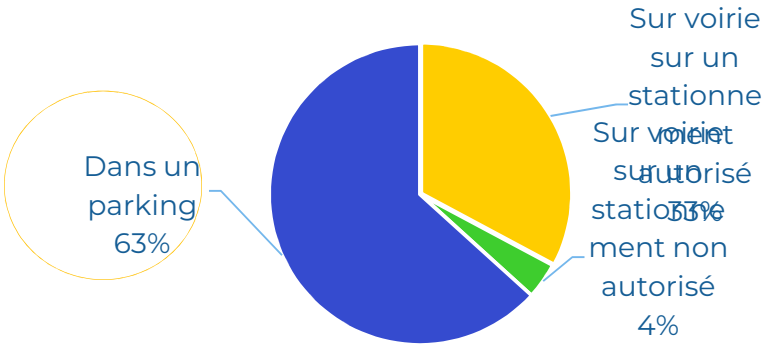
Stationnement sur des durées très variables

Stationnement parking: parking du Maine, parking Océane et parking Pasteur, Velib

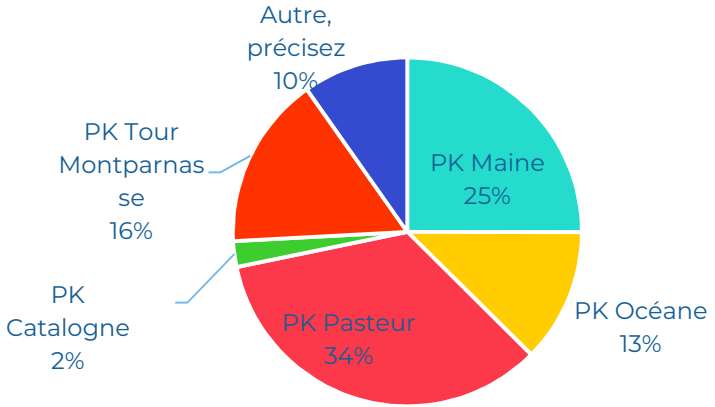
Stationnement illicite: Porte Océane, Mouchotte et Pasteur

Pour véhicules légers (voiture, stationné près de la gare, hors taxi, dépose minute, VTC)

Répartition du stationnement des individus arrivant en voiture- Rabattement en gare



Répartition dans les parkings pour les individus se rabattant à la gare en voiture



Conclusions de l'enquête en gare *(réalisée le 10 septembre 2020)*

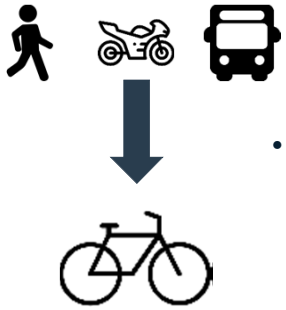
Une vélostation sous la place Raoul Dautry ?

- 74% de l'ensemble des usagers de la gare n'est pas intéressé;

A relativiser car :
- 73% des usagers du vélo sont intéressés par une vélostation,

Et
- 56% des usagers des deux-roues motorisés sont intéressés par une vélostation,

Et
- 37% des usagers de la voiture sont intéressés par une vélostation.



- Condition pour augmenter l'intérêt de la vélostation :
  - Plus proche des voies ;
  - Accessible depuis l'avenue du Maine ;
  - Non souterraine.

- La création d'une vélostation générerait un potentiel de report modal pour les piétons, les usagers des deux-roues-motorisés et les usagers du bus.

Quelles conditions pour un stationnement 2 RM dans un parc de stationnement ?

- Parc sécurisé,
- Tarifs préférentiels,
- Espace de rangement libre-service.

Les points de dépose/reprise voyageur du secteur d'étude (VP / Taxis / VTC)

- Boulevard Vaugirard (43%),
- Rue du Départ (20%),
- Avenue du Maine (19%),
- Rue du Commandant René Mouchotte (3%),
- Boulevard Pasteur (8%).

Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*

Type de stationnement étudié:

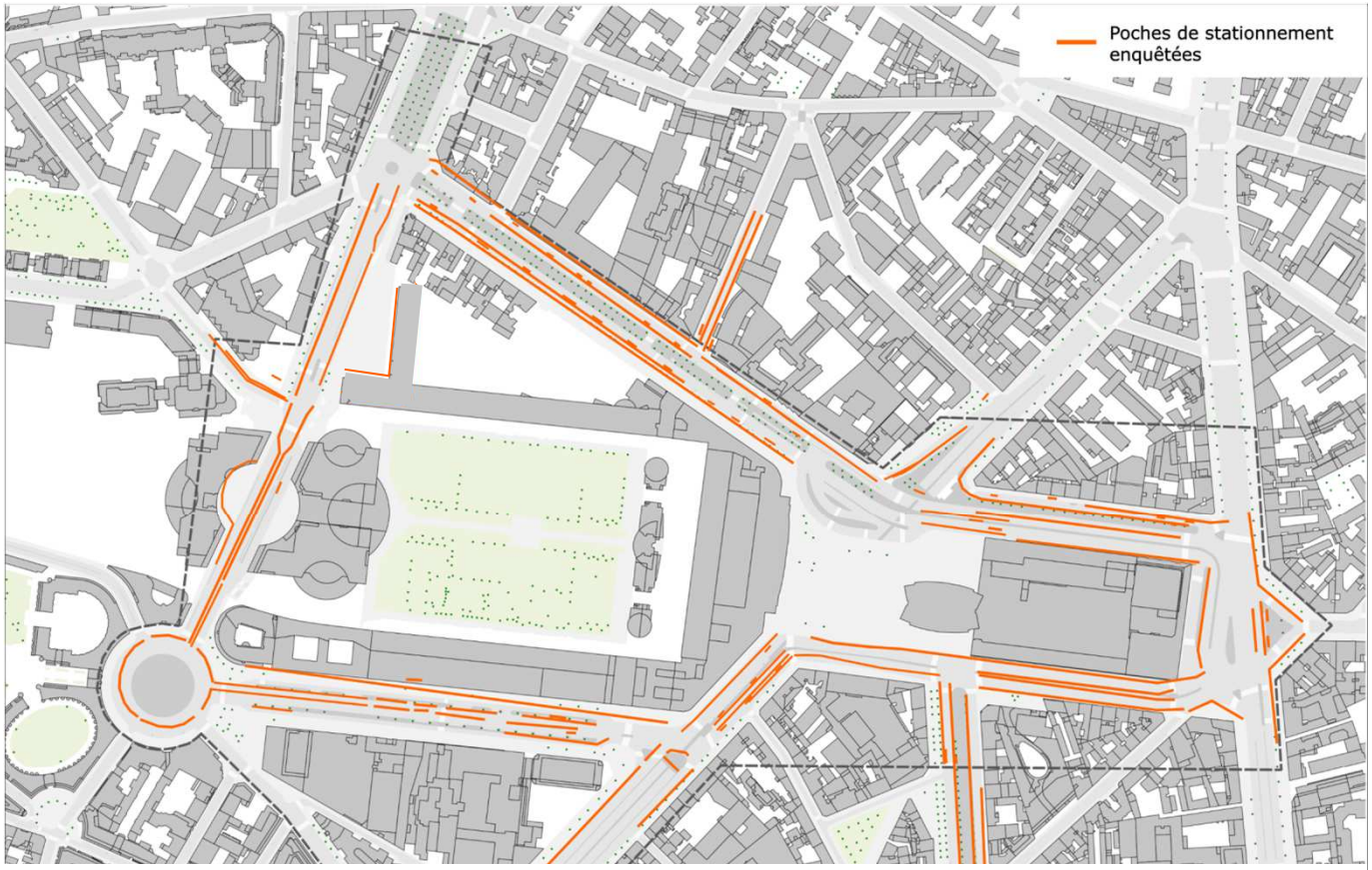
Offre et occupation

Offre et occupation

Offre, occupation et rotation

Distinction entre le stationnement de véhicules:

- Particuliers
- de livraison
- Réservé: Taxi, PMR, recharge de véhicules électriques, covoiturage, ...



Comment apprécier l'usage des places de stationnement ?

1. Taux d'occupation: Taux de remplissage des poches de stationnement sur une période données (1h généralement)

2. Taux de rotation: Rapport entre le nombre de véhicules différents relevés sur une poche de stationnement sur une période donnée, et l'offre de place de stationnement de la poche

R <1 : Très faible rotation des véhicules

R = 1 : Le nombre de véhicules différents observés correspond à l'offre de la poche de stationnement

R > 5 : Rotation importante

PARIS | du

Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*

Taux de rotation

Stationnement livraison : 4,4

Stationnement Payant : 3,5

Stationnement réservé : 4,6

Dont taxis sur les aires taxis:

- *de la place du 18juin 1940 : 5,2*
- *de la place Raoul Dautry : 13,4*
- *de la rue René Mouchotte : 7,5*

Deux-roues motorisés: 0,6

Durée de stationnement

Pour le stationnement payant, de livraison et réservé:
Une durée de stationnement VP courte (<2h) pour 65% des usagers

Pour le stationnement payant sur voirie:

- Le stationnement de courte durée (<2h) correspond à la consommation de 8% de l'offre et 30% des usagers
- Les usagers du secteur (résidents, ...) représentent 40% des usagers et consomment 61% de l'offre de stationnement payante

Une durée de stationnement 2RM courte (<2h) pour seulement 10% des usagers

Une prédominance de résidents du matin* (35%) et de résidents du soir** (26%)

Pression de stationnement

Maximale entre midi et 17h

Maximale à 14h

*Résident du matin: Véhicules présents en stationnement dès le premier passage et quittant sa place à un moment de la journée

**Résident du soir: Véhicules qui apparaissent en stationnement au cours de l'enquête (hormis le premier passage) et reste à la même place jusqu'au dernier passage

Stationnement illicite

Essentiellement observé entre midi et 21h

Localisation du stationnement illicite :

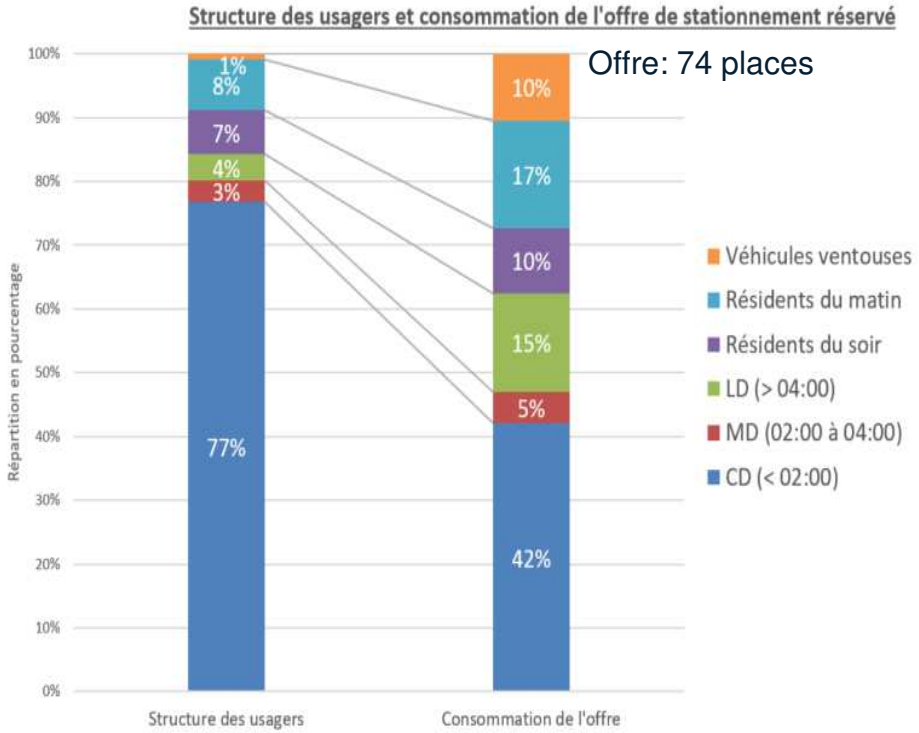
Angle Mouchotte-Maine

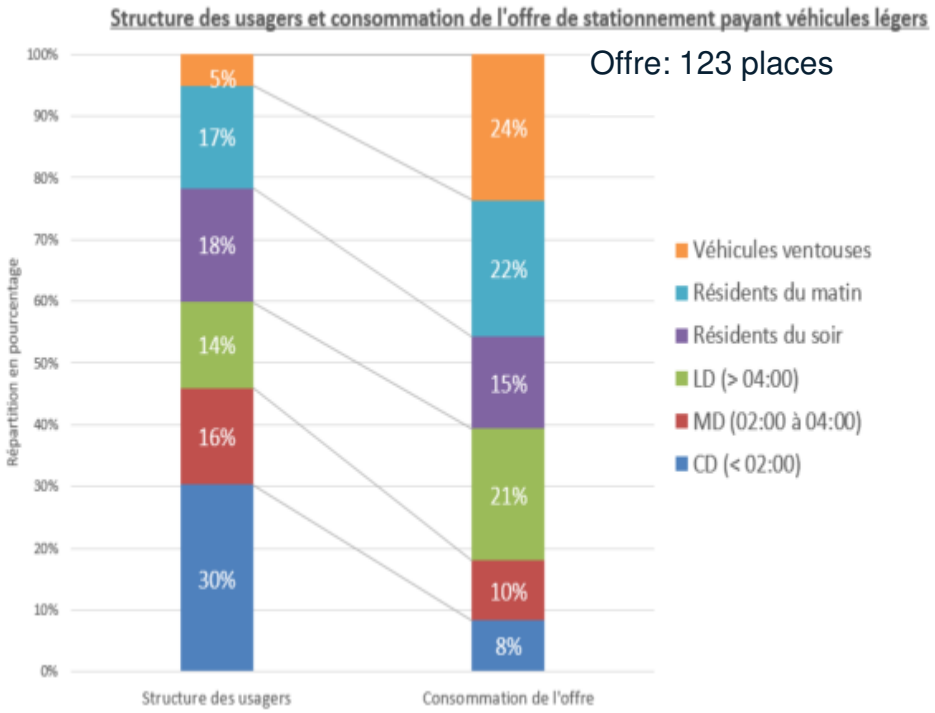
Place Raoul Dautry / Rue de l'Arrivée

Rue du Départ

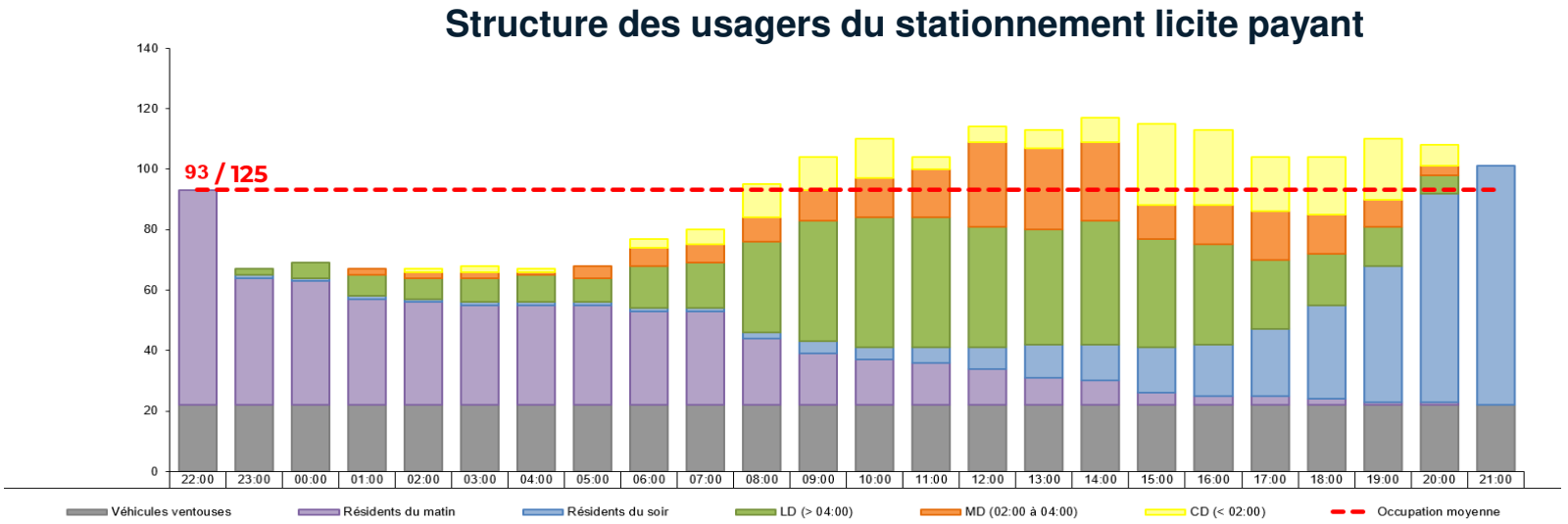
Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*

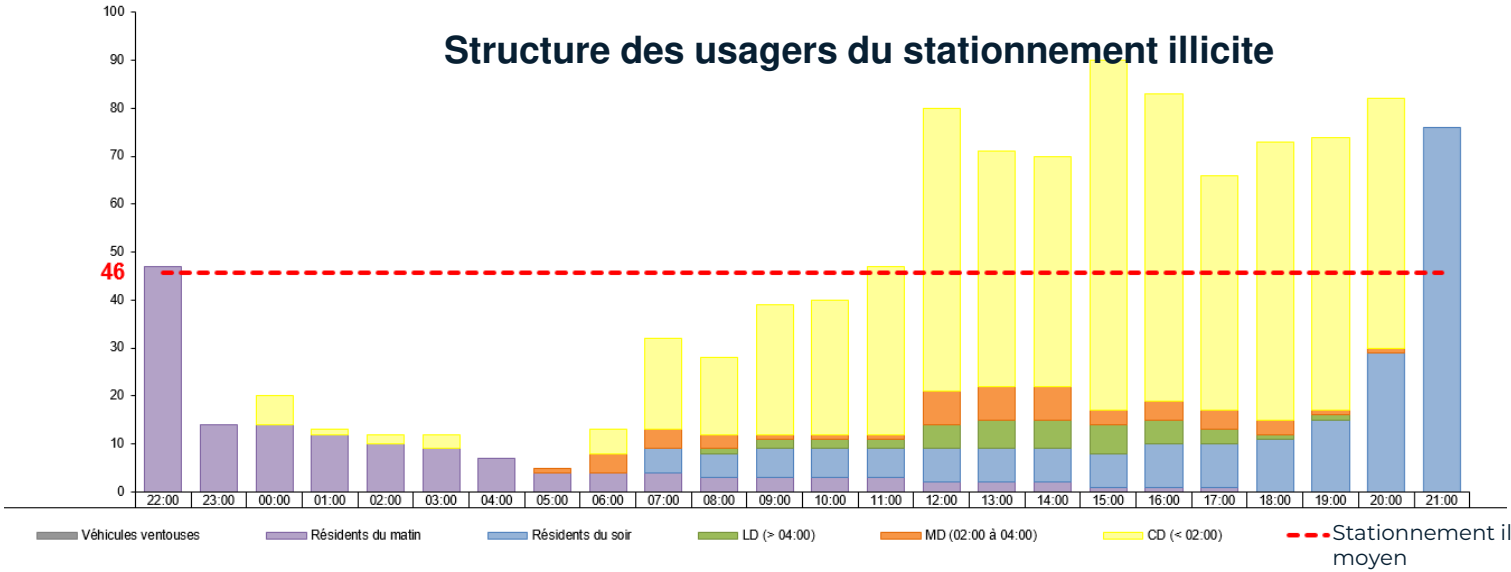
- **Des structures d'usagers et consommations nuancées en fonction du type de stationnement**





Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*





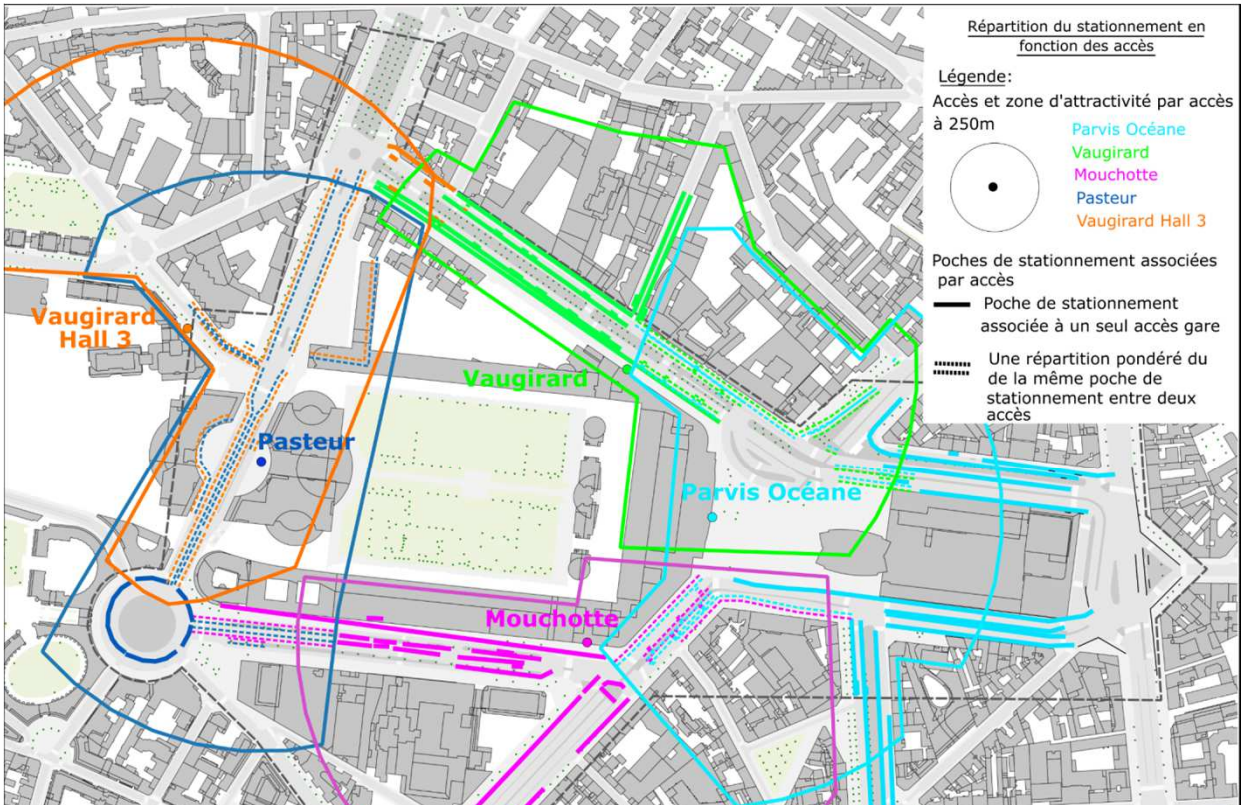
Enquête stationnement et rabattement – Méthodologie du traitement de l'enquête de stationnement

- Objectif: Définir l'offre de stationnement et les caractéristiques de stationnement à proximité immédiate des accès de la gare

- Méthodologie:

- Définition de zones de stationnement associées aux différents accès de la gare.

- Zone d'attraction de 250m autour de chaque accès Application d'une répartition pondéré pour les tronçons de stationnement à proximité de deux accès de la gare

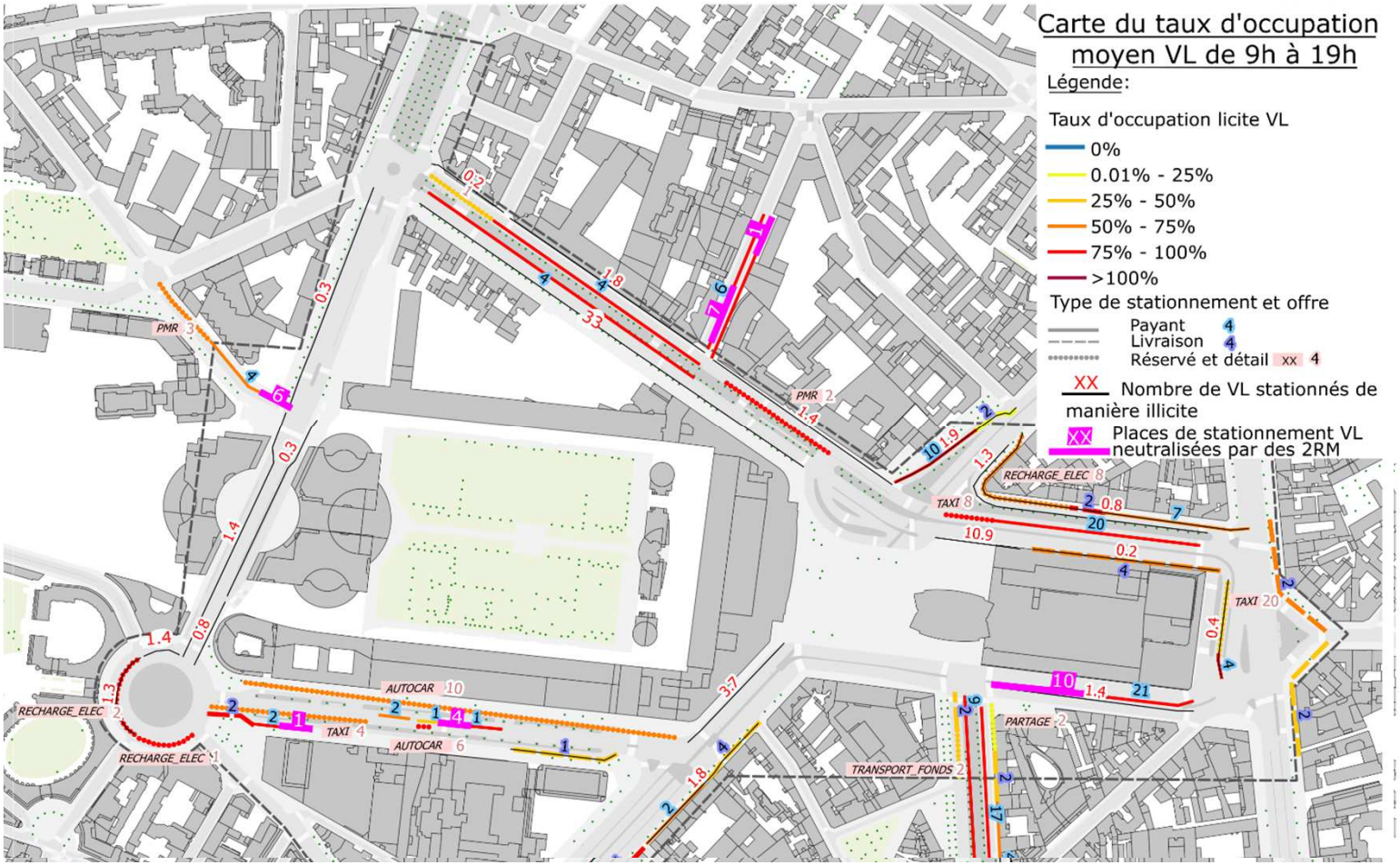


Enquête stationnement et rabattement – Méthodologie du traitement de l'enquête de rabattement

- Objectif: Définir les besoins de stationnement liés à la gare par accès

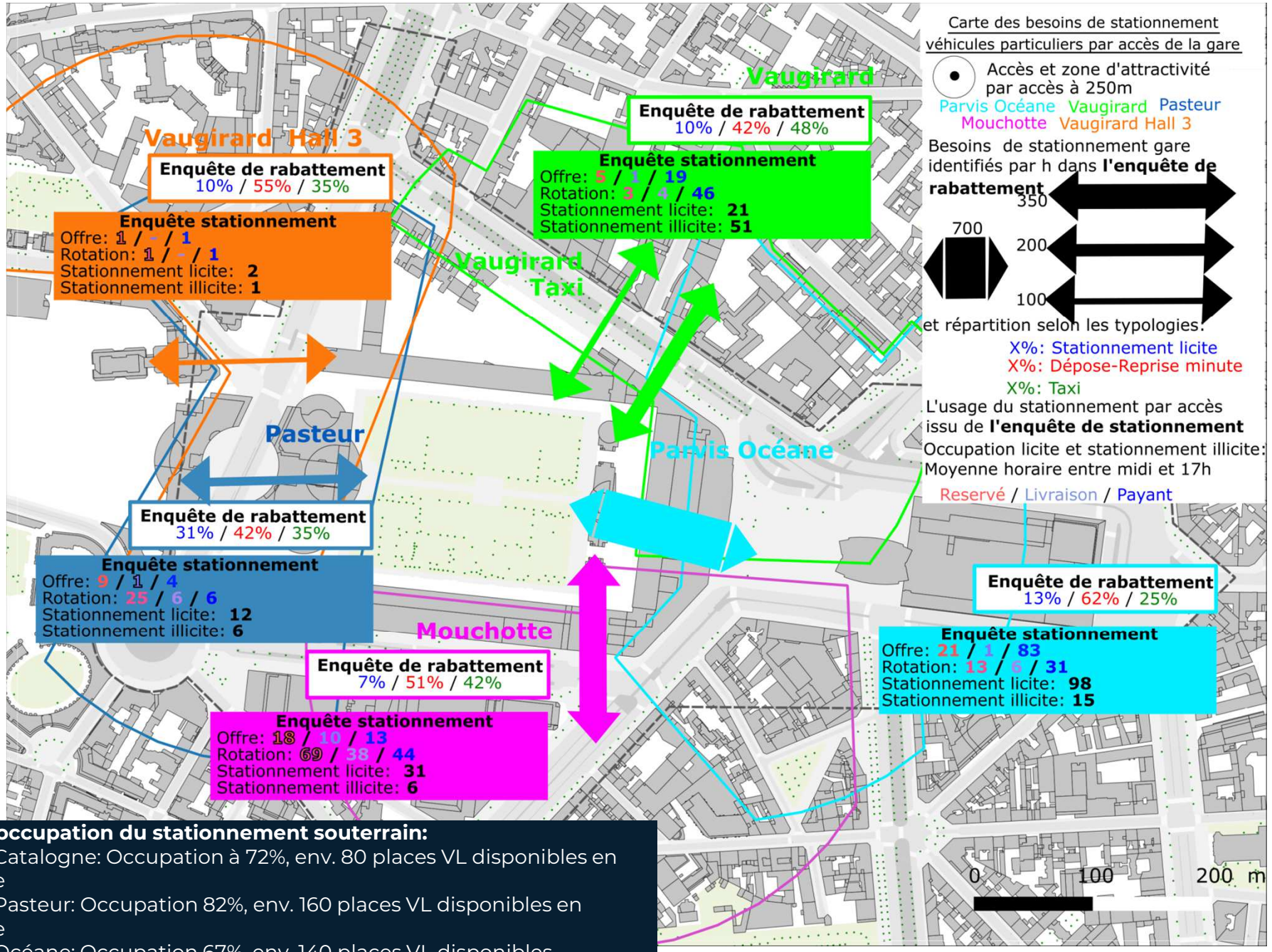
- Méthodologie:
- Redressement de l'enquête rabattement par rapport au poids de chaque accès de la gare (se basant sur les comptages Alyce 2020 des accès de la gare)
- Définition des besoins de stationnement en volume par accès en regardant pour chaque déplacement le mode de rabattement à la gare et son mode de diffusion associé

Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*



Mode	Offre licite	Occupation de l'offre licite moyenne entre 9h et 19h	Stationnement illicite moyen horaire entre 9h et 19h	Bilan
	254 places *dont:* - *27 places de livraison* - *74 places réservées (dont 32 places taxis)* - *153 places payantes dont 29 neutralisées par des 2RM*	**~75%**	66 *soit* **~26%** *de l'offre de stationnement véhicules*	**Une offre de stationnement (livraison / réservé / payant) répondant globalement aux besoins de stationnement du secteur Montparnasse** **Les usagers du secteur (résidents, ...) représentent 40% des usagers et consomment 61% de l'offre de stationnement payante.** **Des aires taxis sollicitées et utilisées (rotation importante)**

Le stationnement véhicules par accès



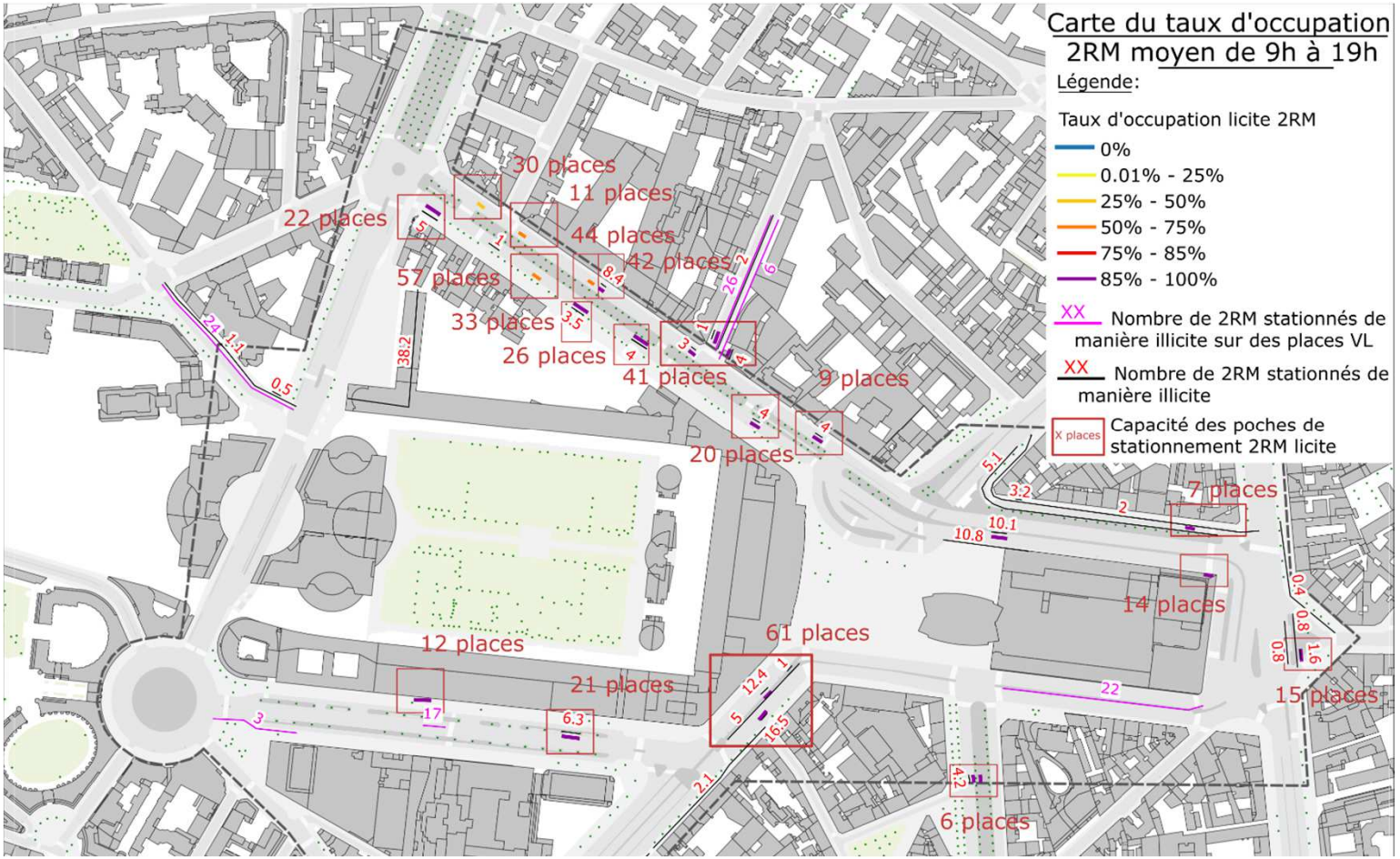
Offre et occupation du stationnement souterrain:

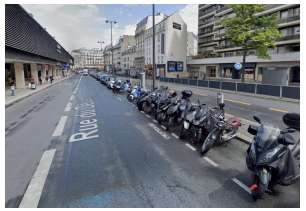
Parking Catalogne: Occupation à 72%, env. 80 places VL disponibles en moyenne

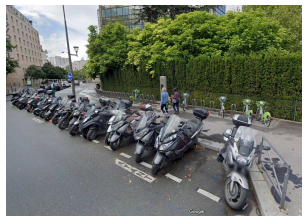
Parking Pasteur: Occupation 82%, env. 160 places VL disponibles en moyenne

Parking Océane: Occupation 67%, env. 140 places VL disponibles

Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*

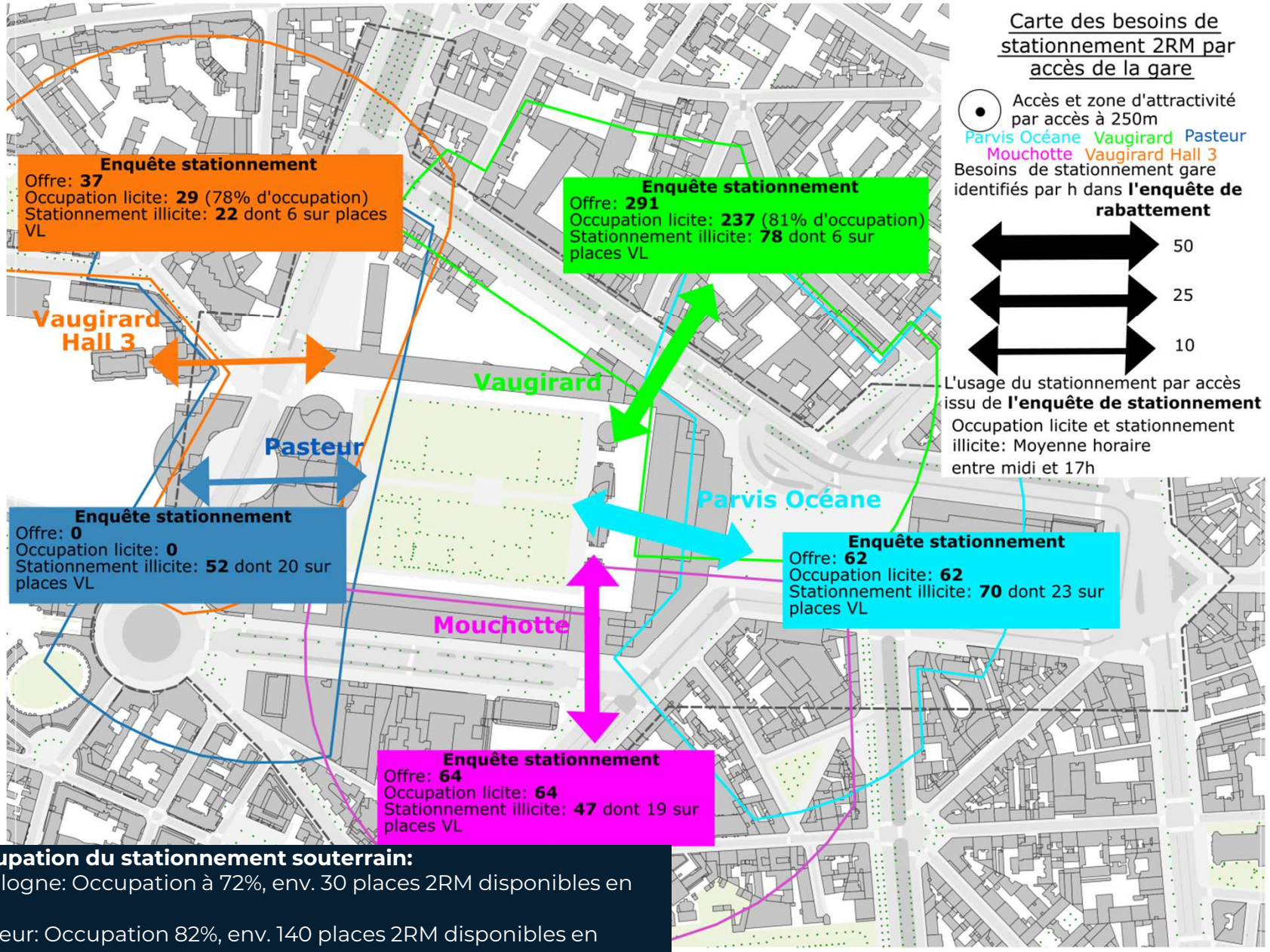






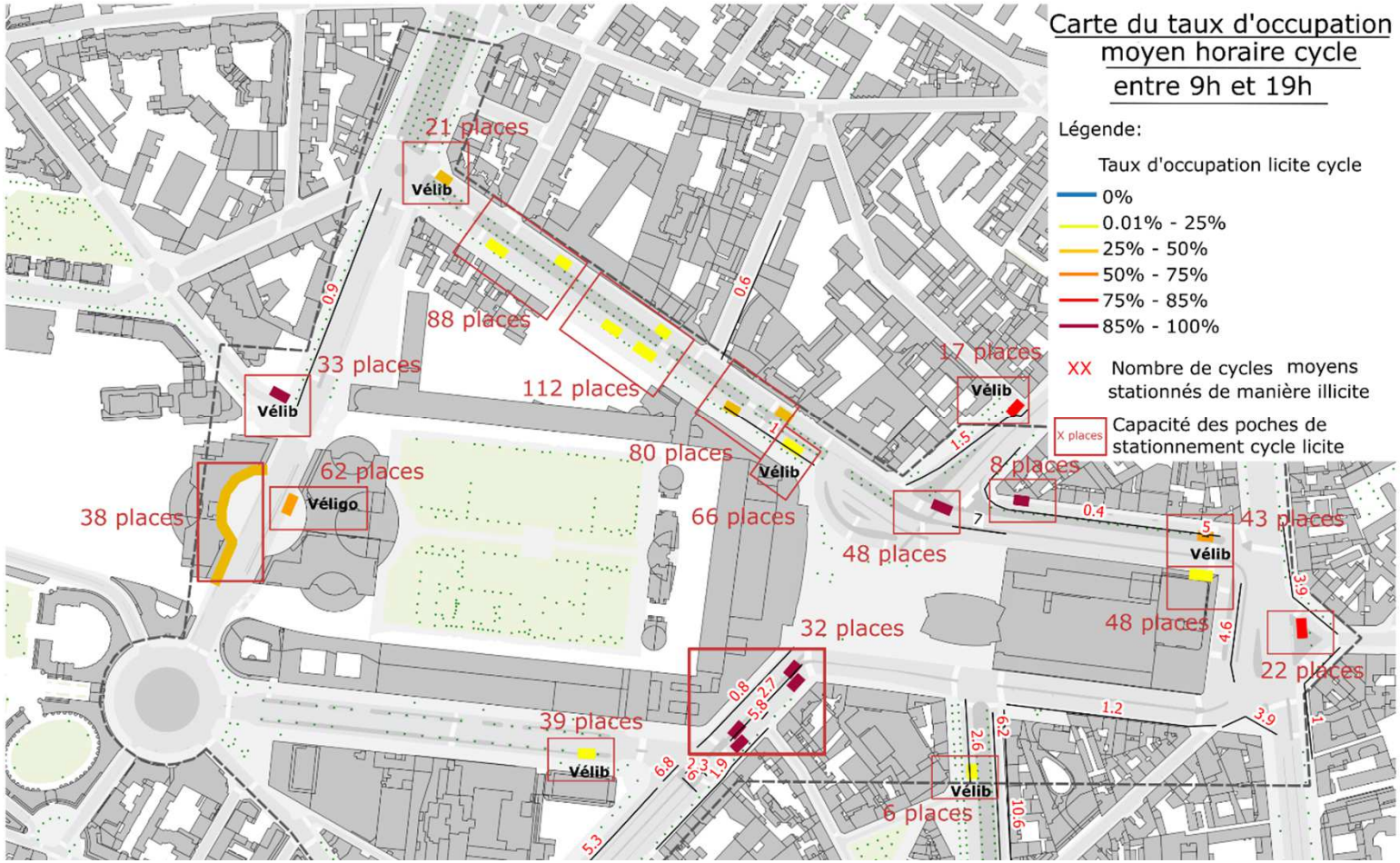
Mode	Offre licite	Occupation de l'offre licite moyenne entre 9h et 19h	Stationnement illicite moyen horaire entre 9h et 19h	Bilan
	490 places	**~90%**	262 *soit **53%** de l'offre de stationnement 2RM licite*	**Une offre de stationnement 2RM très insuffisante pour répondre aux besoins de stationnement du secteur**

Le stationnement deux-roues motorisés par accès



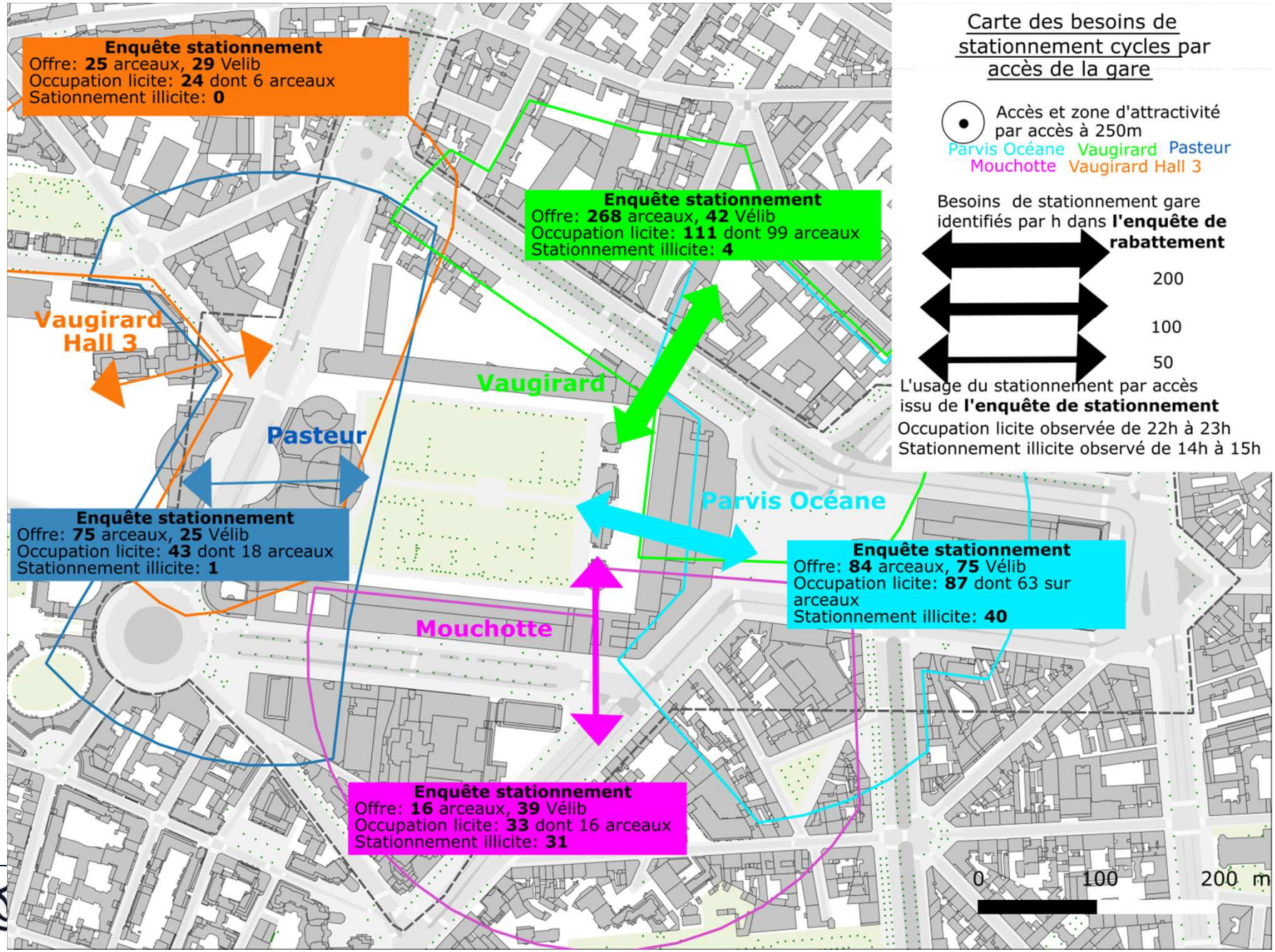
Offre et occupation du stationnement souterrain:
Parking Catalogne: Occupation à 72%, env. 30 places 2RM disponibles en moyenne
Parking Pasteur: Occupation 82%, env. 140 places 2RM disponibles en moyenne

Conclusions de l'enquête stationnement *(réalisée le 6 octobre 2020)*



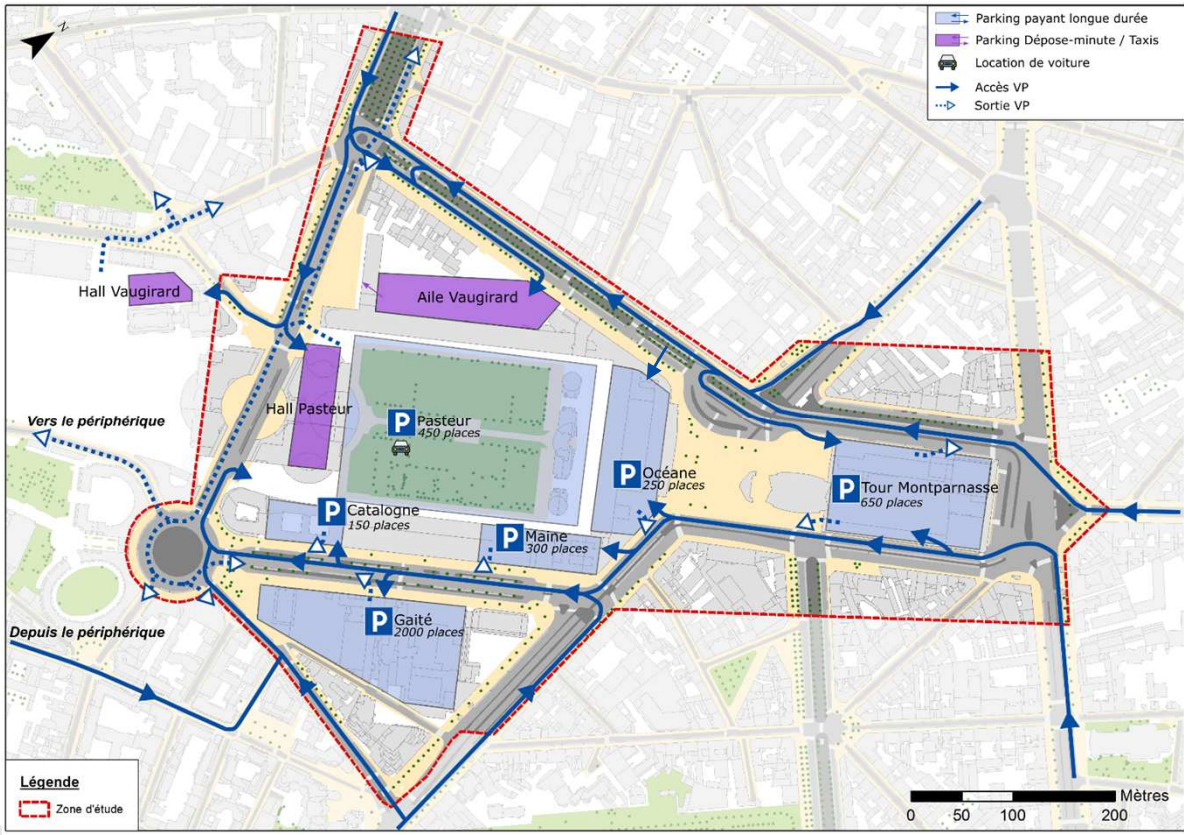
Mode	Offre licite	Occupation de l'offre licite moyenne entre 9h et 19h	Stationnement illicite moyen horaire entre 9h et 19h	Bilan
	790 places *dont:* - *538 arceaux* - *190 places Vélib* - *62 places Véligo*	**~40%**	82 *soit **10%** de l'offre de stationnement cycle licite*	**Une offre principalement concentrée sur la partie nord du secteur de la gare et sur le boulevard Vaugirard** **Offre cycle existante conséquente mais la localisation des poches de stationnement ne répond pas forcement exactement aux besoins des cyclistes:** **- Forte pression de stationnement cycle (licite et illicite) sur l'Avenue du Maine et à l'angle Mouchotte/Maine** **- Faible pression de stationnement au sud du boulevard Vaugirard**

Le stationnement cycle par accès



L’offre de stationnement souterraine et occupation

- **6 parkings souterrains proposent des offres de services différenciés**
- **Des accès directs à la gare depuis le parking Maine, Océane, Catalogne et Pasteur**



Parking	Capacité totale	Places horaires	Places voitures	Places PMR	Places voitures électriques	Places 2RM	Loueur de voiture	Places privatives	Gestion	Occupation moyenne	Typologie d'usagers	Accès
Gaîté	2000	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Catalogne	156	149	110	4	3	39	X	X	EFFIA	72%	Usagers courte durée (<2h) + Moyenne durée (entre 9h et 12h de stationnement)	Pasteur ou Mouchotte / Accès direct à la gare côté Pasteur
Pasteur	674	332	203	9	3	172	167	120 (COVEA)	EFFIA	82%	Usagers courte durée + Moyenne durée + Longue durée (24 à 36h de stationnement)	Pasteur / Accès direct au hall Pasteur ou au niveau du quai transversal voie n°24
Océane	250	209	211	5	X	X	34	Places CNP / Résidents	EFFIA	67%	Usagers courte durée + longue durée	Parvis Océane
Maine	287	X	X	X	X	oui	X	X	-	X	X	Maine
Tour Montparnasse	650	637	X	13	X	X	X	1200 (résidents)	INTERPARKING	X	X	Départ-Arrivée