



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 25/01/2024

Dossier complet le : 07/05/2024

N° d'enregistrement : F01124P0085

1 Intitulé du projet

Requalification des espaces publics du secteur Maine-Montparnasse à Paris

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris

Raison sociale

N° SIRET

2 1 7 5 0 0 0 1 6 0 0 0 1 9

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Lecler

Prénom(s)

Stéphane

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
Catégorie n°39 Sous-catégorie : b)	- Travaux, constructions et opérations d'aménagement - Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette entre 5 et 10 ha
Rubrique IOTA 2150 (D)	Déclaration loi sur l'eau relative à la gestion des eaux pluviales à la parcelle pour un bassin versant inférieur à 20 ha

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet vise à requalifier l'ensemble des espaces publics entre la gare Montparnasse et la place du 18 juin 1940, autour de l'îlot de la Tour Montparnasse, afin de réduire la place de l'automobile, de favoriser les mobilités actives et de végétaliser et planter ces espaces publics. Les principales interventions envisagées sont les suivantes :

- Requalification de la place Raoul Dautry, parvis de la gare
- Apaisement de la rue du Départ et création d'une zone de rencontre pour faciliter les déplacements piétons ;
- Reconfiguration complète de la place du 18 juin 1940 vers un carrefour compact et simplifié ;
- Reprise du profil de voiries de la rue de l'Arrivée et des fonctions associées ;
- Suppression de l'offre de stationnement en surface (sauf places de livraisons, taxis, cars et vélos) ;
- Réduction des espaces dédiés aux véhicules motorisés au profit de trottoirs plus larges ;
- Création de nouveaux passages piétons ;
- Suppression des barrières physiques existantes et lissage des niveaux par un sol unitaire présentant des pentes faibles ;
- Aménagement paysager avec nouveaux espaces plantés en pleine terre ;
- Création de nouvelles pistes cyclables.

4.2 Objectifs du projet

Le projet vise à requalifier et mettre en cohérence les espaces publics en marge de constructions emblématiques des années 1960-70 dont les rénovations sont achevées (pour la gare), prévues (pour la Tour et le CIT), en cours (pour l'immeuble PRD sur le toit de la gare), ou en projet (pour le centre commercial de l'EITMM).

L'objectif premier de cette requalification est de réorganiser et rééquilibrer les mobilités sur le secteur, à travers une amélioration et une sécurisation des mobilités actives et en particulier des traversées piétonnes. Il s'agira ainsi de renforcer la lisibilité et l'accessibilité de la gare, de la Tour Montparnasse, de la tour CIT, du centre sportif Armand Massard, ainsi que des commerces et des bureaux.

Le projet prévoit également de désimperméabiliser et végétaliser davantage les espaces publics du secteur, aujourd'hui marqué par un urbanisme sur dalle vieillissant et une vétusté du parc immobilier tertiaire, et assurer la continuité de la trame verte.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Le programme et le phasage des travaux envisagé est le suivant :

- Phase 1 : Travaux de réaménagement du parvis Dautry entre 2026 et 2028, travaux sur le tunnel du Maine et la place Bienvenue en 2026, travaux parvis Maine et rue du Départ entre 2027 et 2028.
- Phase 2 : Travaux de la rue de l'Arrivée entre 2030 et 2031, restructuration de la place du 18 juin 1940 entre 2028 et 2030.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Dans sa phase exploitation, le site de projet offrira de nouveaux espaces publics permettant de sécuriser les cheminements piétons et cyclistes, à travers la création d'espaces dédiés aux mobilités actives.

Les espaces publics du secteur Maine Montpamasse, à savoir les parvis de la gare, ainsi que les voiries jouxtant le centre commercial, profiteront d'espaces végétalisés qualitatifs et de bancs publics, qui permettront de diversifier les usages de cet espace actuellement très minéral et de transit.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

- ① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Permis d'aménager
Déclaration Loi sur l'eau (rubrique IOTA 2150)

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface de parvis / places restructurée	34 106 m ²
Surface de rues / avenues restructurée	28 304 m ²
Total de surface de projet	62 410 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques⁽¹⁾

Long. : ° ' " " E Lat. : ° ' " " N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " " Lat. : ° ' " "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " " Lat. : ° ' " "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les ZNIEFF les plus proches du périmètre d'étude sont la ZNIEFF de type I "Vieux boisements et ilots de vieillissement du bois de Boulogne" située à 4,2 km du secteur, et la ZNIEFF de type II "Bois de Boulogne" située à 4,1 km.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se localise en région Ile-de-France dans le bassin parisien.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'arrêté de protection de biotope le plus proche est le "Glacis du fort de Noisy-le-Sec" situé à 11 km du secteur de projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se localise en région Ile-de-France qui n'est pas concernée par des territoires littoraux.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La réserve naturelle régionale la plus proche est le "Bassin de la Bièvre" dans la commune de Verrières-le-Buisson et située à 11 km du périmètre de projet.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur est concerné par le Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore (PAES) établi par la Ville de Paris et fixant des objectifs sur la période 2021 - 2026. Le PAES constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) relatif aux grandes infrastructures routières dont la ville de Paris est gestionnaire. Il s'articulera avec le PPBE d'agglomération qu'élaborera la Métropole du Grand Paris dans le cadre de la 4ème échéance de la Directive européenne 2002/49/CE
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude ne comprend pas de monument historique sur son périmètre mais est elle couverte par plusieurs périmètres de protection de monuments de Monuments Historiques. L'aire d'étude n'est pas située au sein d'un bien inscrit au patrimoine mondial ou un site patrimonial remarquable.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone humide la plus proche du secteur est les abords du bassin du parc Montsouris, à 2,3 km du secteur Maine-Montparnasse.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude est concernée par un PPRN risque mouvements de terrain lié aux anciennes carrières souterraines.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPRN est approuvé.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une étude historique et documentaire a mis en évidence que le site de projet est situé en bordure de 20 sites BASIAS et plusieurs sites ICPE. En cohérence avec le schéma conceptuel, des investigations environnementales au droit de sources potentielles de pollution identifiées sont prévues afin de déterminer si la qualité du milieu souterrain a été ou non dégradée par les activités exploitées sur le site.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble de la commune parisienne est incluse dans le périmètre de la zone de répartition des eaux de l'Albien.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les franges nord et sud-est de l'aire d'étude sont situées au sein du site inscrit "Ensemble urbain à Paris" notamment au niveau de la place du 18 juin 1940 et de l'avenue du Maine.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches sont les sites de Saint-Denis, le plus proche étant situé à 8,1 km du périmètre.
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est celui des "Allées de l'avenue de l'Observatoire", situé à 1,3 km de l'aire d'étude.

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de prélèvement d'eau.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne nécessite pas de drainage ou de modification prévisible des nappes souterraines, la nappe aquifère du Lutécien étant attendue à environ 20 mètres de profondeur.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas excédentaire en matériaux.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet paysager envisagé va nécessiter l'apport de terre végétale pour la création des espaces plantés en pleine terre.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de restructuration des espaces publics n'engendre pas d'augmentation des consommations en eau potable. Il améliore la gestion des eaux pluviales à la parcelle limitant le rejet d'eaux pluviales au réseau d'assainissement.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'étude faune flore réalisée sur site révèle des enjeux globalement nuls à l'exception des rares secteurs végétalisés et des alignements d'arbres du site. Le projet prévoit la préservation des alignements existants et une végétalisation généreuse en pleine terre et notamment de nouveaux alignements arbres permettant la restauration de continuités écologiques
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas à proximité d'un site Natura 2000.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site de projet est entièrement composé de tissu urbain dense.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude est concernée par la présence d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), mais d'aucune installation classée SEVESO. Le site de projet est également concerné par un risque technologique lié au transport de marchandises, et au transport de matières dangereuses.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site de projet s'implante sur une zone soumise à la présence de cavités souterraines liées à d'anciennes carrières souterraines, le soumettant à un risque de mouvements de terrain.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ayant vocation à restructurer des espaces publics, il n'engendrera pas de risque sanitaire.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude est concernée par des risques sanitaires liés à la pollution de l'air et aux nuisances acoustiques.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va modifier les mobilités du secteur avec un rééquilibrage au profit des mobilités actives et des transports en commun, afin de sécuriser les usagers et de favoriser leur pratique. Il vise ainsi à réduire les déplacements automobiles, qui engendrent aujourd'hui des phénomènes de congestion importants. Une étude de trafic a mis en évidence des impacts se concentrant sur les axes locaux avec des baisses et des hausses de trafic selon les axes (Cf. étude trafic en annexe).
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera générateur de bruit en phase chantier. Les impacts sonores positifs et négatifs du projet à terme seront dépendants de ses impacts sur le trafic.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'état initial acoustique réalisé révèle un contexte urbain très bruyant actuellement. L'ambiance sonore est non modérée de jour comme de nuit sur une grande majorité des axes principaux.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera générateur de poussières et d'odeurs potentielles en phase chantier.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site de projet n'est pas concerné par des nuisances olfactives actuellement.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site de projet engendrera des vibrations dans sa phase chantier et dans sa phase exploitation, du fait des véhicules qui emprunteront les voiries réhabilitées.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude est concerné par un trafic routier important, ainsi que le passage souterrain de plusieurs lignes de métros et de trains. Ces infrastructures resteront génératrices de vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet situé en milieu urbain dense comporte comme actuellement de l'éclairage public.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'implantant sur un milieu très anthropisé, le secteur de projet est soumis à une pollution lumineuse importante.
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les espaces de pleine terre vont être développés sur le site dans le cadre du projet, permettant ainsi une meilleure gestion des eaux pluviales.
Si oui, dans quel milieu ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet, qui vise à restructurer les espaces publics, ne sera pas à l'origine de rejets d'eaux usées.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet en phase chantier engendrera des déchets de démolition, notamment en enrobés de voiries.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site de projet se trouve aux franges d'un site inscrit sur sa portion Nord et Est. Néanmoins, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine actuel du secteur, et vise au contraire à la mise en valeur paysagère du site à travers la végétalisation, la réfection des espaces publics, et la réduction des surfaces dédiées aux circulations routières
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Ce projet d'aménagement d'espace public intervient après trois projets soumis à évaluation environnementale :

- Projet de réhabilitation et d'extension de la tour Montparnasse dans le 15ème arrondissement de Paris (75) - Avis de l'AE émis le 23/01/2019
- Projet de transformation de l'ensemble immobilier tour Maine-Montparnasse (EITMM) - Avis de l'AE émis le 26/11/2019
- Projet de restructuration "PRD Montparnasse" d'un immeuble de bureaux, place Raoul Dautry - Avis de l'AE émis le 24/02/2022 (Immeuble CNP)

Des incidences cumulées sont susceptibles de survenir sur la gestion des déchets de chantier, les nuisances acoustiques engendrées, ainsi que sur le paysage et la biodiversité locale.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Les incidences négatives pressenties sont les suivantes (et sont détaillées dans la notice en annexe) :

En termes de mobilités : Une modification importante de la desserte pour les véhicules, notamment dans le cadre de l'interdiction des véhicules sur la rue du Départ (sauf taxis et bus), pouvant induire une augmentation des phénomènes de congestion sur certains axes routiers à proximité. Les options retenues en matière de déplacement et mobilités sont tirées d'une étude de pôle en cours de finalisation, étude copilotée par la Ville de Paris et IdF Mobilité, à laquelle ont été associés la SNCF et la RATP. La mesure de réduction proposée dans le cadre du projet est le développement des mobilités actives et des transports en commun sur le secteur, visant à inciter les usagers à avoir davantage recours à ces mobilités alternatives.

En termes de contexte paysager : Le projet d'aménagement prévoit la création de buttes de terre pour permettre la végétalisation des espaces publics, engendrant une modification des reliefs initiaux du secteur. Pour réduire l'impact de cette incidence, une étude fine de la topographie a été réalisée, et le projet prévoit de se limiter à des buttes d'1m de hauteur maximum, afin de conserver une transparence visuelle et limiter l'impact paysager des buttes paysagères.

En termes de risques naturels et technologiques : La phase chantier exposera le site de projet au risque de mouvements de terrains engendré par les cavités souterraines présentes, ainsi qu'au risque technologique induit par la présence de sites BASIAS et d'ICPE. Pour contrer ces risques, une charte chantier (basée sur des diagnostics géothermiques et de pollution des sols) sera mise en place afin de définir des mesures de précautions à adopter sur le chantier.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié.	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Notice des enjeux environnementaux du projet	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Etude historique et documentaire 2020 (BURGEAP)	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Etude faune-flore 2020 (RAINETTE)	<input checked="" type="checkbox"/>
4	4.a Etude de pôle 2021 (ARTÉLIA) 4.b Étude trafic 2023 (AIMSUN)	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Etude acoustique (CAP HORN) Etude air et santé (ARIA SOLUTIONS) (annexe volontaire n°6)	<input checked="" type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom Lecler

Prénom Stéphane

Qualité du signataire Directeur de l'Urbanisme

A Paris

Fait le 18/01/2024



Le Directeur de l'Urbanisme demandeur(s)

Stéphane LECLER

PROJET D'AMENAGEMENT URBAIN MAINE-MONTPARNASSE

ANNEXES OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES DU DOSSIER D'EXAMEN AU CAS PAR CAS DU PROJET MAINE – MONTPARNASSE



OMNIUM GENERAL D'INGENIERIE
Aménagement, VRD,
Génie-Civil,
Environnement,
Hydraulique

Siège Social – Agence Paris :
27, rue Garibaldi 93100 MONTREUIL
Tel : 01 41 58 55 69 - Fax : 01 41 58 55 89
Siret : 384 000 907 00020

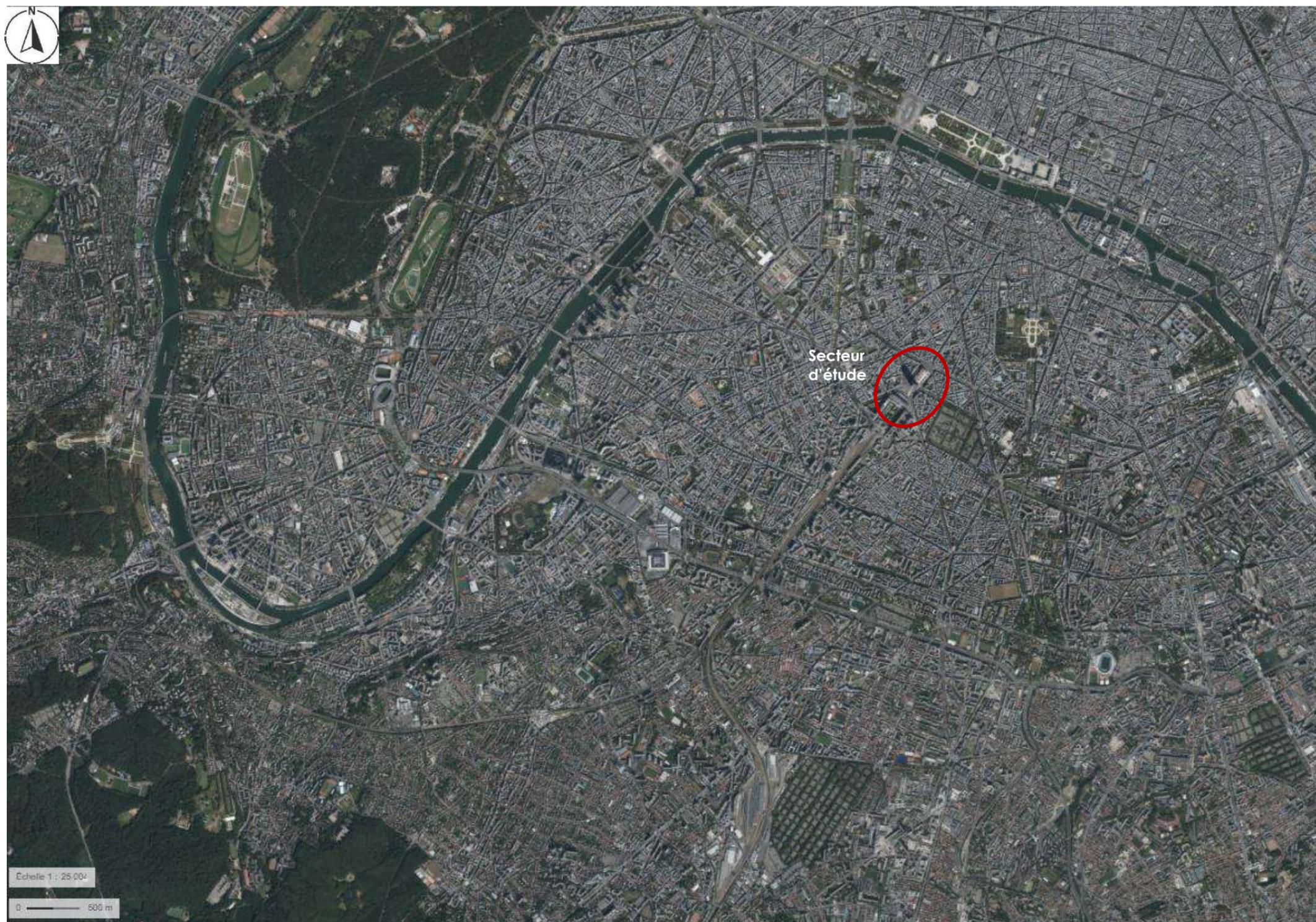


Sommaire

1. Annexes obligatoires (3 - 7)	3	2.2.6. Risques naturels	42
1.1. Annexe 3 : Plan de situation au 1/25 000 du site de projet	3	2.2.6.1. Risque d'inondation	42
1.2. Annexe 4 : Photographies datées de la zone d'implantation.....	4	2.2.6.2. Risque mouvements de terrain.....	42
1.3. Annexe 5 : Plan du projet	7	2.2.7. Cadre biologique	43
1.4. Annexe 6 : Occupation des sols et photographies des abords du quartier	8	2.2.7.1. Zonage de protection et d'inventaire	43
1.5. Annexe 7 – Situation du site par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches	12	2.2.7.1. Diagnostic de la flore, des végétations et des habitats.....	48
2. Annexe Volontaire 1 – Note d'accompagnement	13	2.2.7.2. Enjeux faunistiques	49
2.1. Présentation du projet urbain Maine - Montparnasse	13	2.2.7.3. Fonctionnalités de sous-frames	51
2.1.1. Le site Maine-Montparnasse	13	2.2.7.4. Enjeux écologiques globaux.....	51
2.1.1.1. Accompagner les grands projets immobiliers en transformant l'espace public	13	2.2.8. Cadre paysager et patrimonial	52
2.1.2. Les grandes intentions urbaines.....	14	2.2.8.1. Cadre paysager	52
2.1.2.1. Rappel des objectifs poursuivis	14	2.2.8.2. Monuments historiques	58
2.1.2.2. La requalification des espaces publics.....	14	2.2.8.3. Sites classés et inscrits.....	59
2.1.3. Réorganiser les mobilités	15	2.2.8.4. Patrimoine archéologique	59
2.1.3.1. La reconquête des espaces routiers.....	17	2.2.9. Infrastructures routières, transports et déplacements	60
2.1.3.2. Les continuités douces	17	2.2.9.1. Etude de circulation.....	60
2.1.3.3. Le réseau bus	18	2.2.9.1. Etude stationnement	64
2.1.4. Le projet paysager	19	2.2.9.1. L'accès en transport en commun.....	68
2.1.4.1. Vision globale	19	2.2.9.2. Cars de tourisme	76
2.1.4.2. Parvis Raoul Dautry : une image renouvelée et un schéma multimodal efficace	20	2.2.9.3. Taxis et VTC	77
2.1.4.3. Parvis Maine : un lieu d'intermodalité	24	2.2.9.4. Accessibilité piétonne.....	78
2.1.4.4. La rue du Départ : une rue apaisée et animée	25	2.2.9.5. Accès pour les cycles	82
2.1.4.5. Le tunnel du Maine : un itinéraire cyclable	26	2.2.10. Cadre de vie	85
2.1.4.6. Place Bienvenue : une nouvelle continuité.....	27	2.2.10.1. Cadre acoustique	85
2.1.4.7. La rue de l'Arrivée : une rue redimensionnée et un nouveau talus végétalisé	28	2.2.10.2. Qualité de l'air	87
2.1.4.8. La place du 18 juin 1940 : une place redonnée aux piétons	29	2.2.11. Cadre socio-économique	90
2.1.5. Une mission d'OPC-IC pour minimiser les nuisances de chantiers sur le secteur	30	2.2.11.1. démographie et aux revenus	90
2.2. Enjeux environnementaux et prise en compte	34	2.2.11.2. Logements.....	90
2.2.1. Contexte urbain	34	2.2.11.3. Emploi et activités économiques	90
2.2.2. Climat, changement climatique et confort thermique	35	2.2.11.4. Activités économiques et équipements	90
2.2.2.1. Climat et changement climatique	35		
2.2.2.2. Effet îlot de chaleur urbain	35		
2.2.2.3. Confort thermique au sein des espaces publics	36		
2.2.3. Topographie.....	39		
2.2.4. Éléments géologiques et hydrogéologiques	39		
2.2.4.1. Contexte hydrogéologique	39		
2.2.5. Pollutions des sols.....	40		

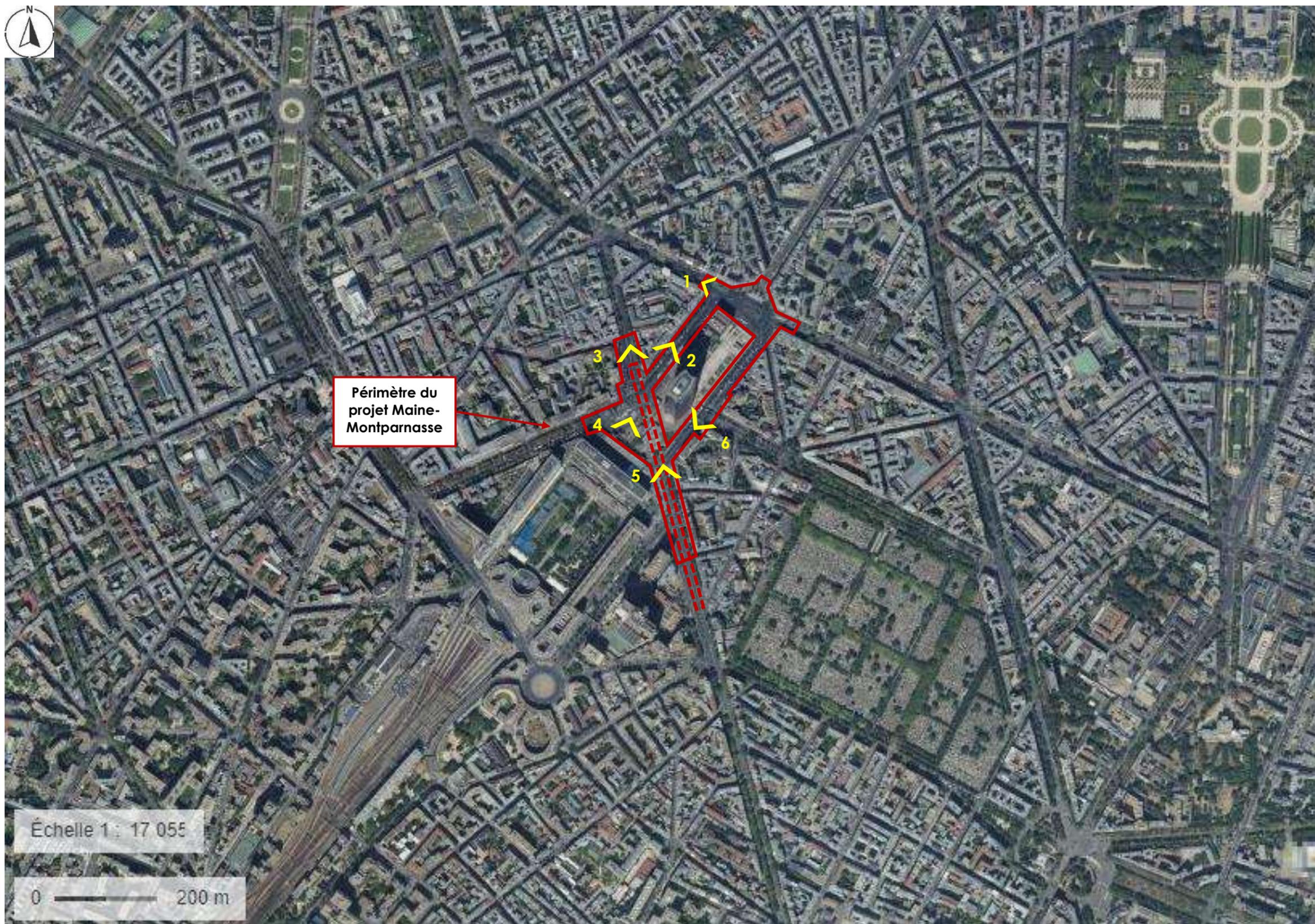
1. ANNEXES OBLIGATOIRES (3 - 7)

1.1. ANNEXE 3 : PLAN DE SITUATION AU 1/25 000 DU SITE DE PROJET



Localisation du secteur Maine – Montparnasse à l'échelle 1/25 000ème – Source : Géoportail

1.2. ANNEXE 4 : PHOTOGRAPHIES DATEES DE LA ZONE D'IMPLANTATION



Localisation des points de vue – Source : Géoportail



Vue n°1 de la place du 18 juin 1940 – Source : OGI, 5 novembre 2020



Vue n°2 de la rue de l'Arrivée – OGI, 5 novembre 2020



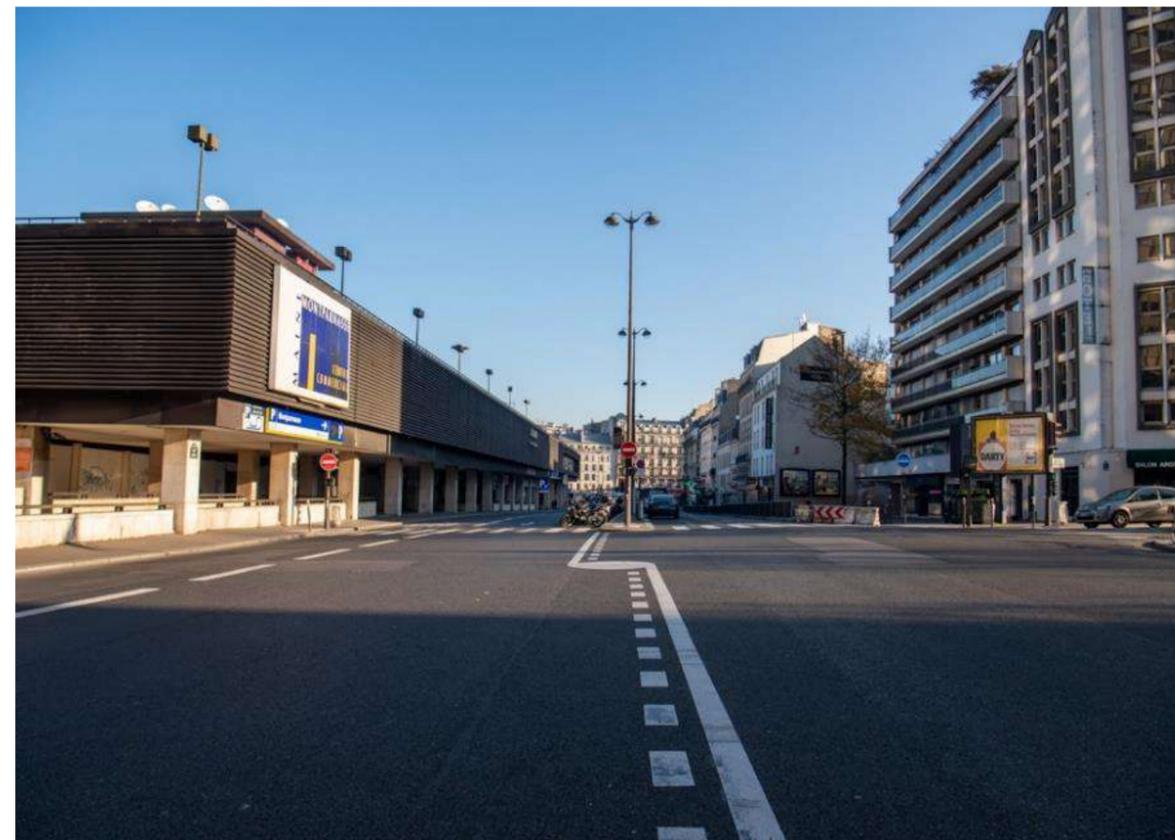
Vue n°3 Avenue du Maine vers la trémie Nord – Source : OGI, 5 novembre 2020



Vue n°4 depuis le parvis de la Gare – Source : OGI, 5 novembre 2020

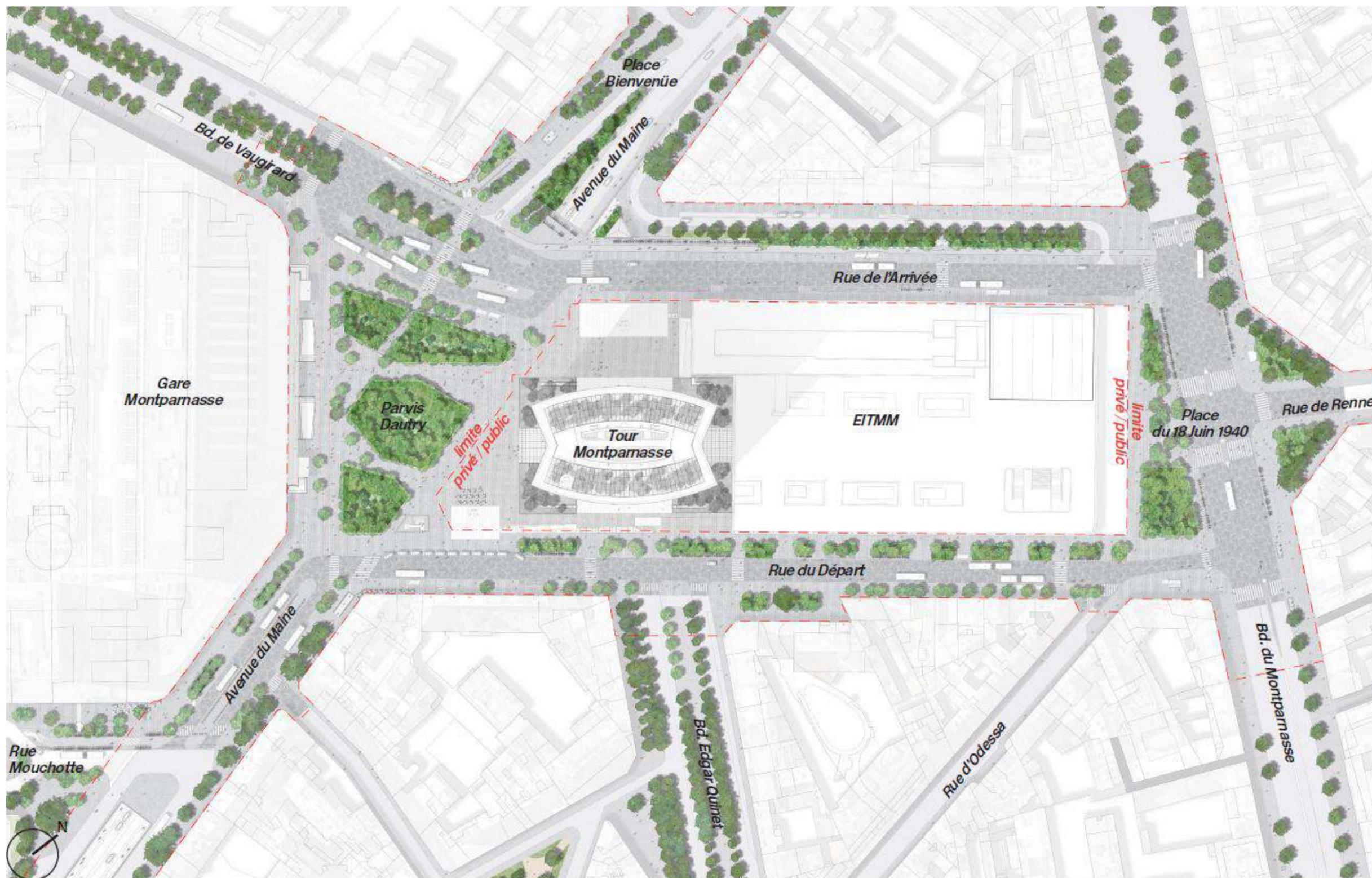


Vue n°5 Avenue du Maine vers le Sud depuis parvis de la gare – Source : OGI, 5 novembre 2020



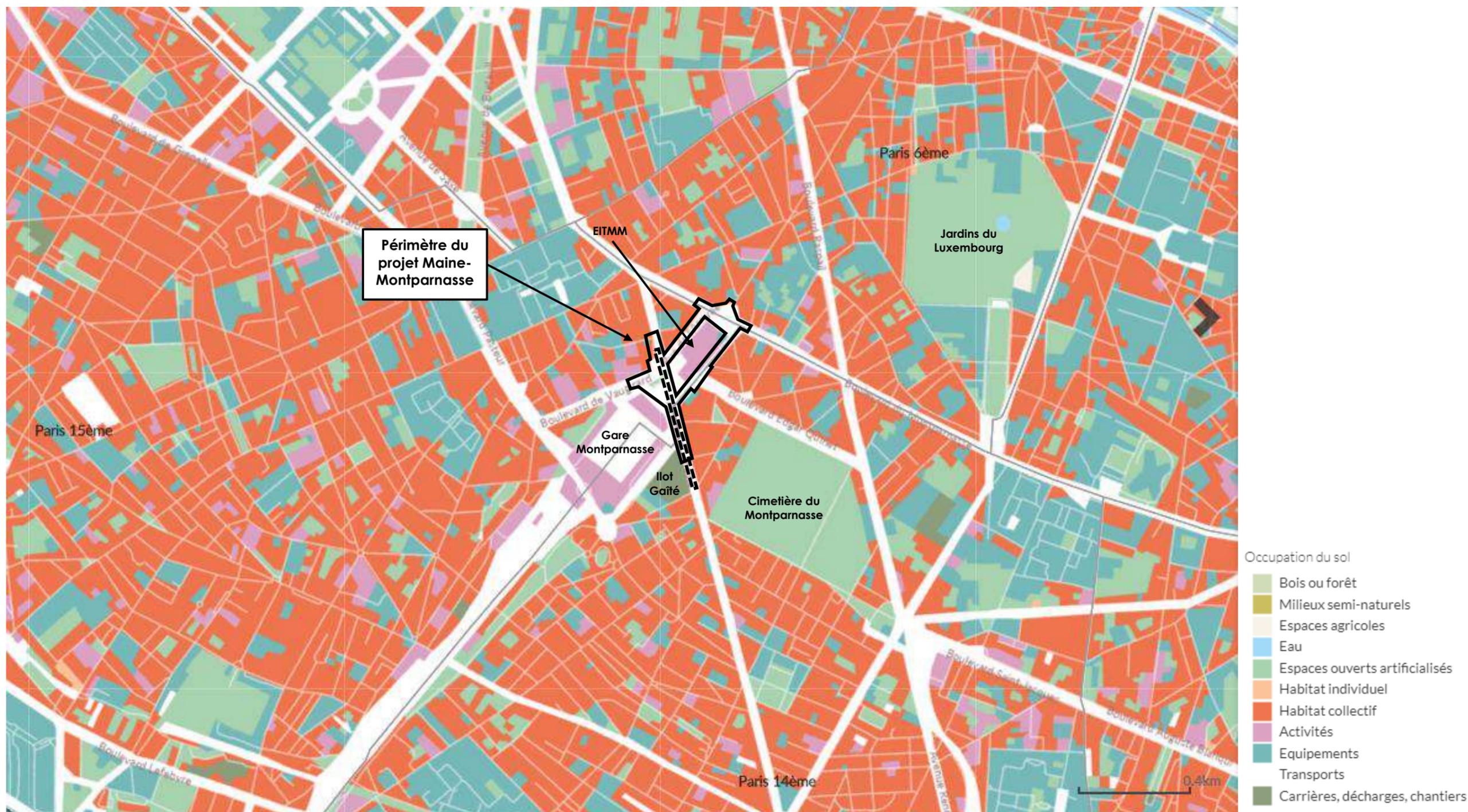
Vue n°6 de la rue du Départ – Source : OGI, 5 novembre 2020

1.3. ANNEXE 5 : PLAN DU PROJET



Plan de masse du projet paysager – Source : Groupement Roger Stirk Harbour + Partners / Michel Desvigne Paysagiste

1.4. ANNEXE 6 : OCCUPATION DES SOLS ET PHOTOGRAPHIES DES ABORDS DU QUARTIER



Modes d'occupation des sols des abords du projet Maine-Montparnasse – Source : Institut Paris Région, 2021 (Mise à jour en juillet 2023)



Localisation des points de vue – Source : Géoportail

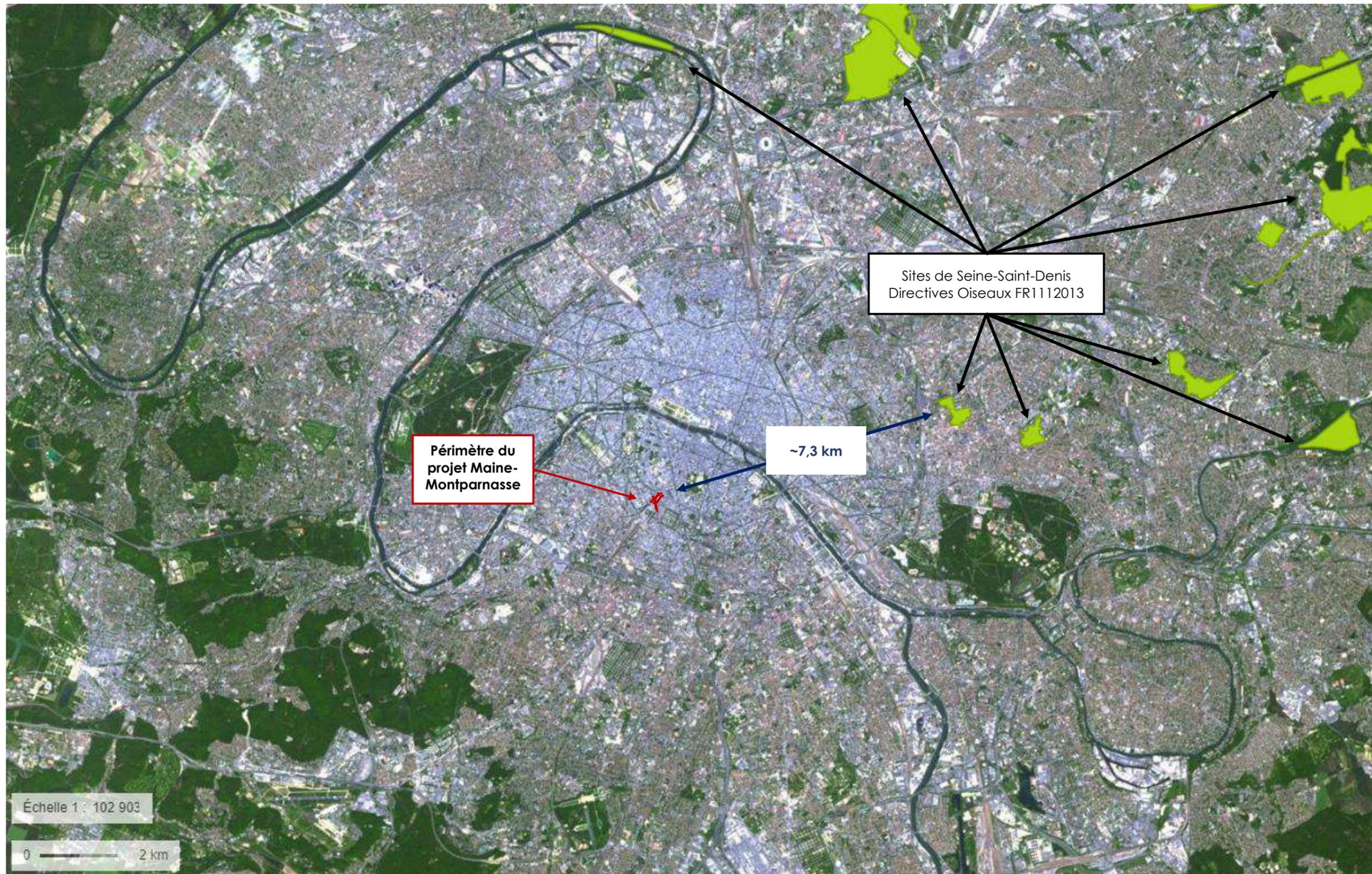


Vue aérienne n°1 du quartier Maine-Montparnasse, 2020 - source : Jacques Leroy /DU



Vue aérienne n°2 du quartier Maine-Montparnasse, 2020 - source : Jacques Leroy /DU

1.5. ANNEXE 7 – SITUATION DU SITE PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 LES PLUS PROCHES



Plan de situation du périmètre de projet par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches – source : Géoportail

2. ANNEXE VOLONTAIRE 1 – NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

La présente note vise à présenter le projet urbain Maine-Montparnasse porté par la Ville de Paris dans son état d'avancement actuel, qui regroupe des interventions sur l'espace public entre la gare Montparnasse et la place du 18 juin 1940, autour de l'îlot de la Tour Maine Montparnasse.

Il vise également à présenter les sensibilités et enjeux environnementaux du projet et la manière dont ils seront pris en compte par le maître d'ouvrage.

NB : Le diagnostic détaillé du secteur a été transmis dans un état initial transmis à la DRIEAT IDF le 21/01/2022. Depuis, le périmètre de projet a été restreint à 5,5 hectares et se concentre autour de l'îlot de la Tour Maine Montparnasse. Néanmoins, une partie des études techniques présentée dans la note détaillée ci-dessous ont été réalisées à l'échelle de l'ancien périmètre élargi.

Des études techniques sont jointes au dossier de cas par cas en tant qu'annexes volontaires :

- Annexe volontaire 2 - Etude historique et documentaire de pollution des sols (BURGEAP) ;
- Annexe volontaire 3 – Etude Faune-flore (RAINETTE) ;
- Annexe volontaire 4 – Etude de pôle 4.a (ARTELIA) et Etude de circulation 4.b (AIMSUN) ;
- Annexe volontaire 5 – Etude acoustique (CAP HORN) ;
- Annexe volontaire 6 – Etude qualité de l'air (ARIA SOLUTIONS)

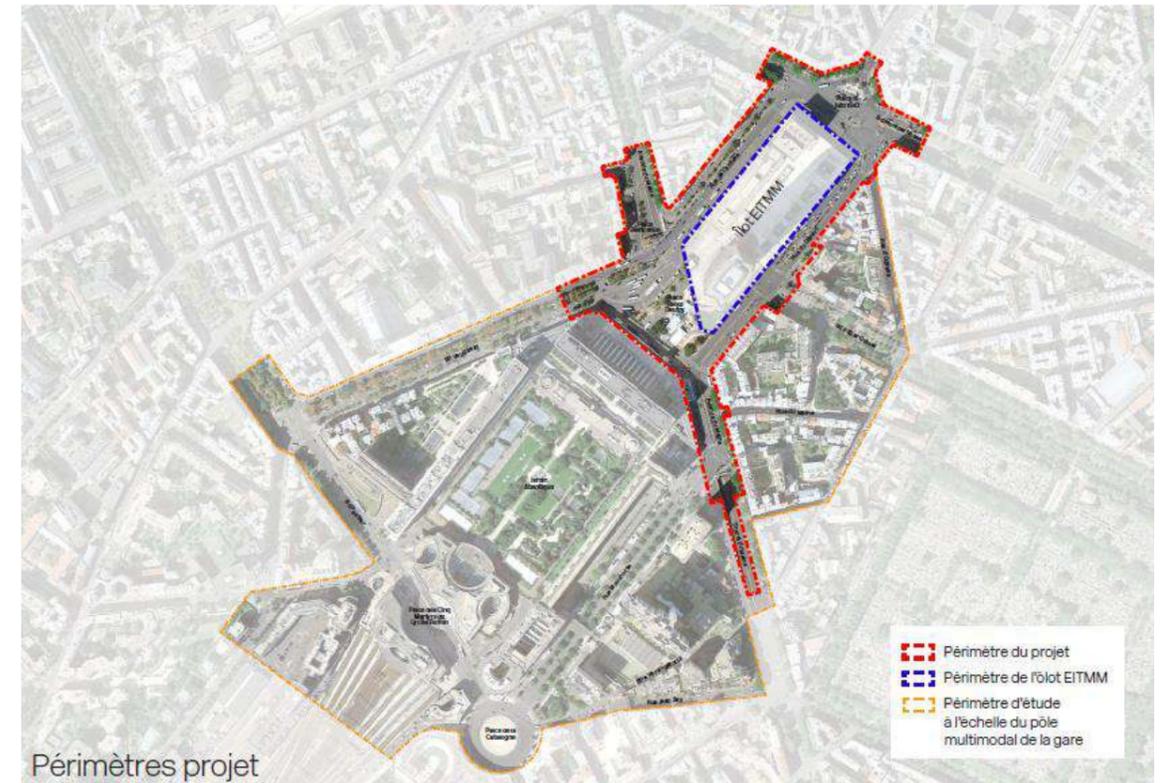
2.1. PRESENTATION DU PROJET URBAIN MAINE - MONTPARNASSE

2.1.1. Le site Maine-Montparnasse

Situé à cheval sur 3 arrondissements (6^{ème} au nord, 14^{ème} au sud-est et 15^{ème} au nord-ouest) le quartier Maine-Montparnasse est une centralité importante à l'échelle du secteur sud de Paris intra-muros. Il s'agit d'abord d'un nœud de transport majeur connecté au réseau ferroviaire régional, national et international (gare Montparnasse, 4 lignes de métro, 20 lignes de bus). Sans entrer dans le détail, le quartier concentre une haute densité d'emplois et d'activités, notamment commerciales et culturelles. Enfin, le secteur regroupe plusieurs espaces publics majeurs qui nécessitent d'être requalifiés : grandes places (18 juin 1940 et Catalogne) et un parvis de gare (Raoul Dautry), autour des constructions emblématiques des années 60-70 que sont la Gare et les immeubles la bordant et l'Ensemble Immobilier de la Tour Maine Montparnasse (EITMM), dont les rénovations sont achevées (pour la gare), prévues (pour la Tour et le CIT), en cours (pour l'immeuble CNP sur le toit de la gare), ou en projet (pour le centre commercial de l'EITMM).

Les études urbaines effectuées depuis plusieurs années ont porté sur deux périmètres :

- Un périmètre opérationnel, constitué des espaces publics entourant l'EITMM, qui inclut la Place Raoul Dautry, la Place 18 juin 1940, la place Bienvenue, les rues du Départ, et de l'Arrivée, une partie de l'Avenue du Maine avec son tunnel.
- Un périmètre d'étude, qui permet d'aborder plusieurs sujets à une échelle plus large, pour intégrer les évolutions des projets privés alentours. Celui-ci comprend une partie du quartier Gaîté jusqu'à la rue d'Odessa et la rue de la Gaîté, l'îlot des Ateliers Gaîté (projet URW), l'îlot de la Gare Montparnasse avec le Jardin Atlantique et les Halls Pasteur et Vaugirard. Les sujets liés à ce périmètre sont notamment une étude de pôle réalisée par Ile-de-France Mobilités, la coordination des projets et travaux en cours (Gare, Immeuble PRD /Altarea, projet Oasis, aménagements DVD pour la Place de Catalogne et la rue du Commandant Mouchotte, Ateliers Gaîté, Immeuble Sud-Pont, etc.) et l'approche paysagère et les études environnementales.



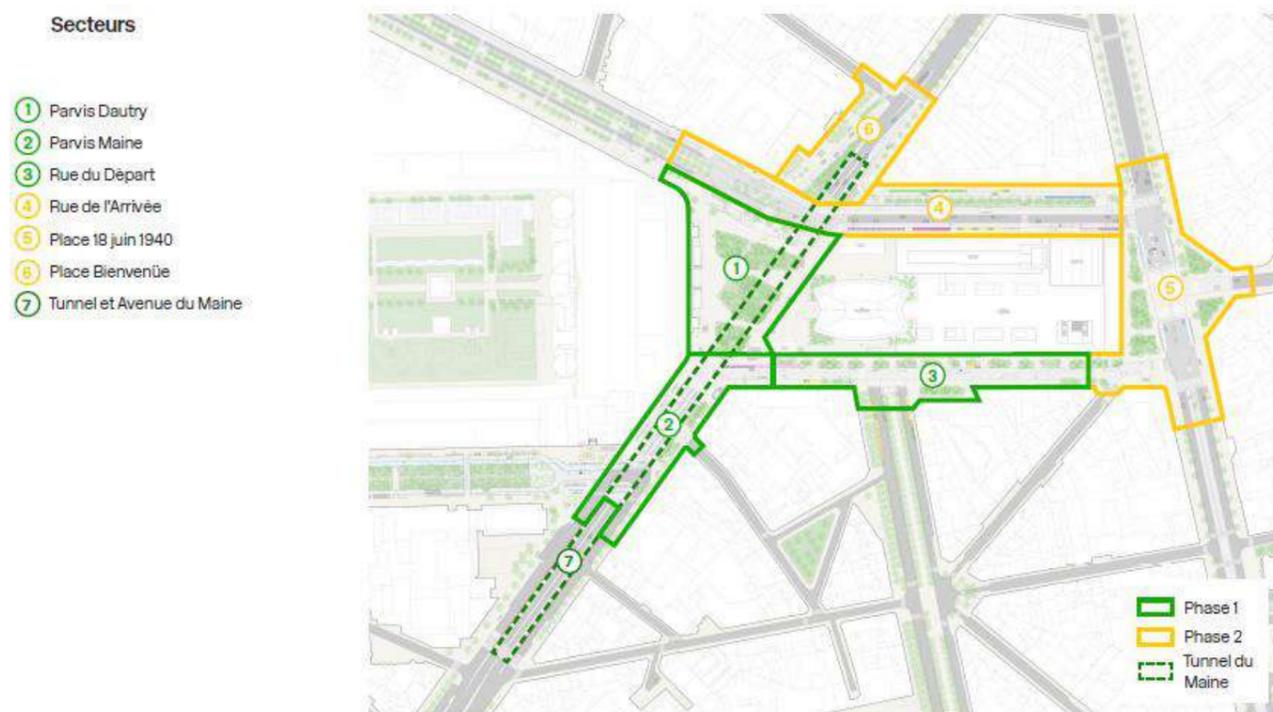
Périmètre de projet – Source : Ville de Paris

2.1.1.1. ACCOMPAGNER LES GRANDS PROJETS IMMOBILIERS EN TRANSFORMANT L'ESPACE PUBLIC

Du fait d'un urbanisme vieillissant et de la vétusté du parc immobilier tertiaire, plusieurs projets privés se répondent sur un périmètre restreint. Nous nous concentrons aujourd'hui sur le périmètre entre la gare (rénovée entre 2017 et 2021) et la place du 18 juin 1940, qui a vu ou voit se développer les projets de réhabilitation de la Gare Montparnasse, de l'immeuble CNP (Projet Altarea PRD), de la Tour Montparnasse, de la Tour CIT et du Centre commercial de l'EITMM.

Pour accompagner la transformation de ces objets urbains iconiques du quartier, les espaces publics, aujourd'hui majoritairement routiers, doivent être repensés. Les études menées depuis 2017 par la Ville et sa maîtrise d'œuvre ont permis de proposer un programme d'intervention ambitieux, avec pour objectifs principaux la réorganisation des mobilités, et la restitution de l'espace public aux piétons et à la végétalisation. Pour permettre un déploiement opérationnel plus rapide, le projet de requalification des espaces publics, sous maîtrise d'ouvrage de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, a été divisé en secteurs d'interventions qui déclinent les grandes intentions urbaines localement :

- Parvis Dautry (parvis Gare) ;
- Parvis Maine ;
- Rue du Départ ;
- Place Bienvenue
- Tunnel et Avenue du Maine ;
- Rue de l'Arrivée ;
- Place du 18 juin 1940.



- 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 ;
- Valoriser les sous-sols en y installant des programmes au service du projet urbain et d'une ville attractive, durable et résiliente ;
- 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 usagers ;
 - 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 15^{ème} avec la réalisation d'une promenade sur les boulevards entre la Seine et Montparnasse, et qui existe aujourd'hui dans le 14^e sur le boulevard Edgard Quinet et au travers des espaces verts le long des voies ferrées ; »

Secteurs projet

Les surfaces de projet sont ci-dessous :

Nom du secteur	Surface (m ²)
Parvis Dautry (parvis gare)	10 387
Parvis Maine	7 120
Rue du Départ	7 783
Rue de l'Arrivée	12 555
Place du 18 juin 1940	10 387
Place Bienvenue	6 212
Tunnel et Avenue du Maine	7 966
Total	62 410 m ²

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. Le bilan de cette concertation, qui reprend notamment les grandes étapes de la conception depuis 5 ans, a été approuvé au conseil de Paris des 4, 5,6 et 7 juillet 2023 et est accessible sur [Paris.fr](https://paris.fr).

2.1.2.2. LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

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 périmètre d'intervention 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.

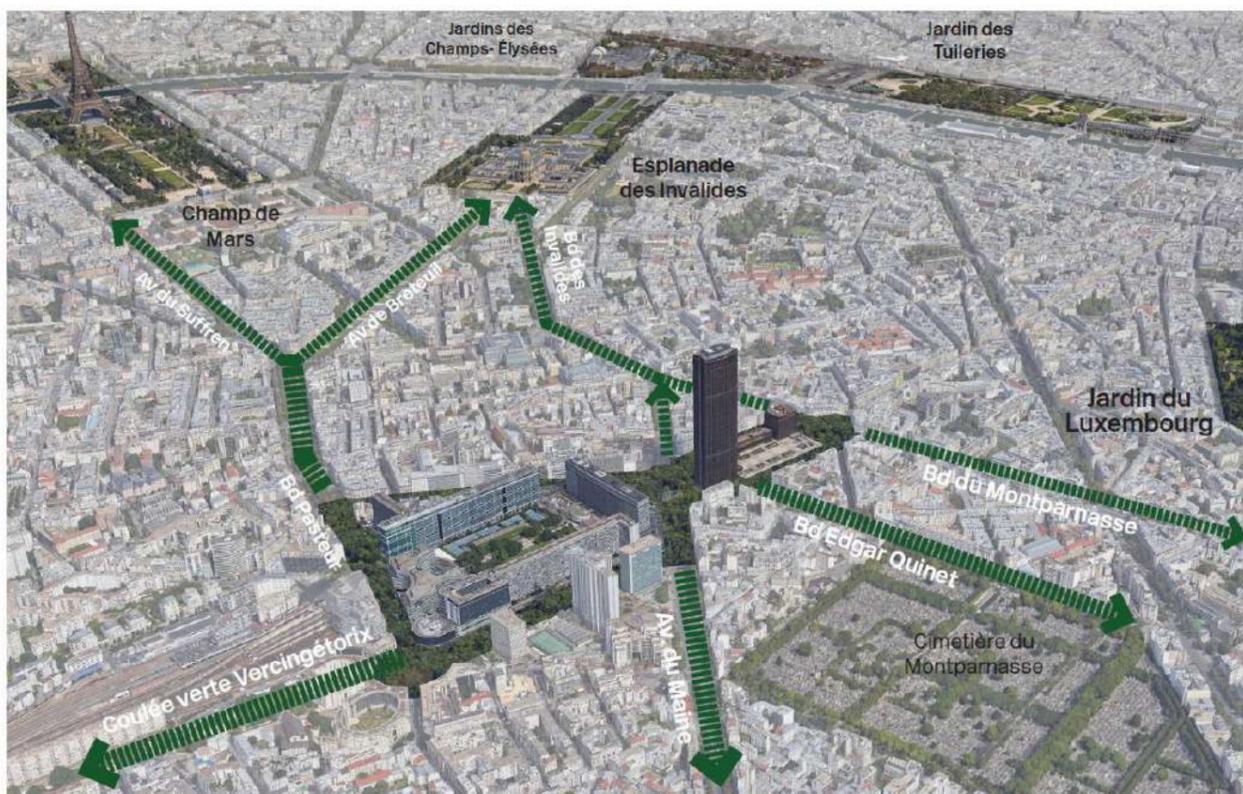
2.1.2. Les grandes intentions urbaines

2.1.2.1. RAPPEL DES OBJECTIFS POURSUIVIS

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.

« 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 :

- Renforcer l'urbanité du site et réaliser un quartier mixte d'activités économiques, de logements, dont les logements sociaux, et équipements d'intérêt général ;



Collage montrant comment le site, par sa taille et par les ambitions paysagères que nous proposons, peut se comparer à d'autres «pièces uniques» du paysage parisien, comme par exemple les grands jardins des monuments parisiens, interconnectés par une trame verte de grands boulevard plantés

Trame verte du secteur Maine Montparnasse – Source : Groupement RSHP – Michel Desvigne Paysage

Les espaces publics du secteur Maine Montparnasse sont également caractérisés par :

- Des conflits et une concurrence des usages, qui ont pu être constatés dans les diagnostics déjà établis par la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, l'APUR ou Gare & Connexions.
- 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

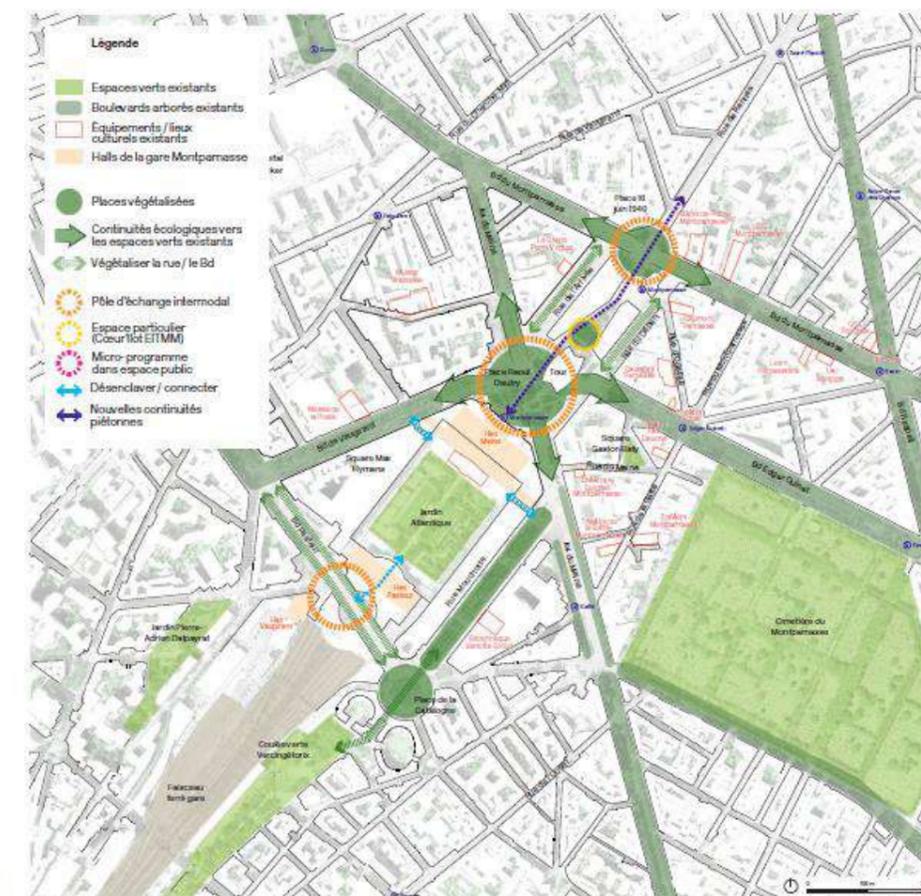
Aujourd'hui, la circulation automobile et le stationnement (voiture, 2 roues et vélo) occupent une grande partie des espaces disponibles. Les trottoirs, parfois étroits et encombrés, rendent la circulation piétonne peu fluide. De plus ces espaces très minéraux sont peu confortables, ils sont notamment soumis aux phénomènes d'îlot de chaleur et à des vents importants.

Si la mutation du quartier Montparnasse est d'ores et déjà engagée à travers le développement de plusieurs projets intervenant sur le bâti et les espaces publics à proximité du site, c'est le réaménagement de ces espaces publics contraints dans le quartier qui permettra son évolution. Il s'agit d'un enjeu majeur pour la requalification du quartier et son changement d'image.

Pour créer des espaces publics apaisés, confortables et améliorant la qualité urbaine du quartier dans son ensemble, les concepteurs ont travaillé sur deux axes principaux : la libération de l'espace routier au profit de la végétalisation et des circulations douces, et la réorganisation des mobilités à plus grande échelle.

Les deux objectifs principaux du projet d'espace public depuis 2019

1. Réorganisation du schéma d'inter-modalité du quartier
En coordination avec l'Étude de Pôle Gare Montparnasse
2. Végétalisation ambitieuse du quartier renforçant les continuités écologiques des trois arrondissements
Perméabilisation du sol et nouvelles plantations



Rappel des objectifs

Rappel des objectifs du projet – Source : Ville de Paris

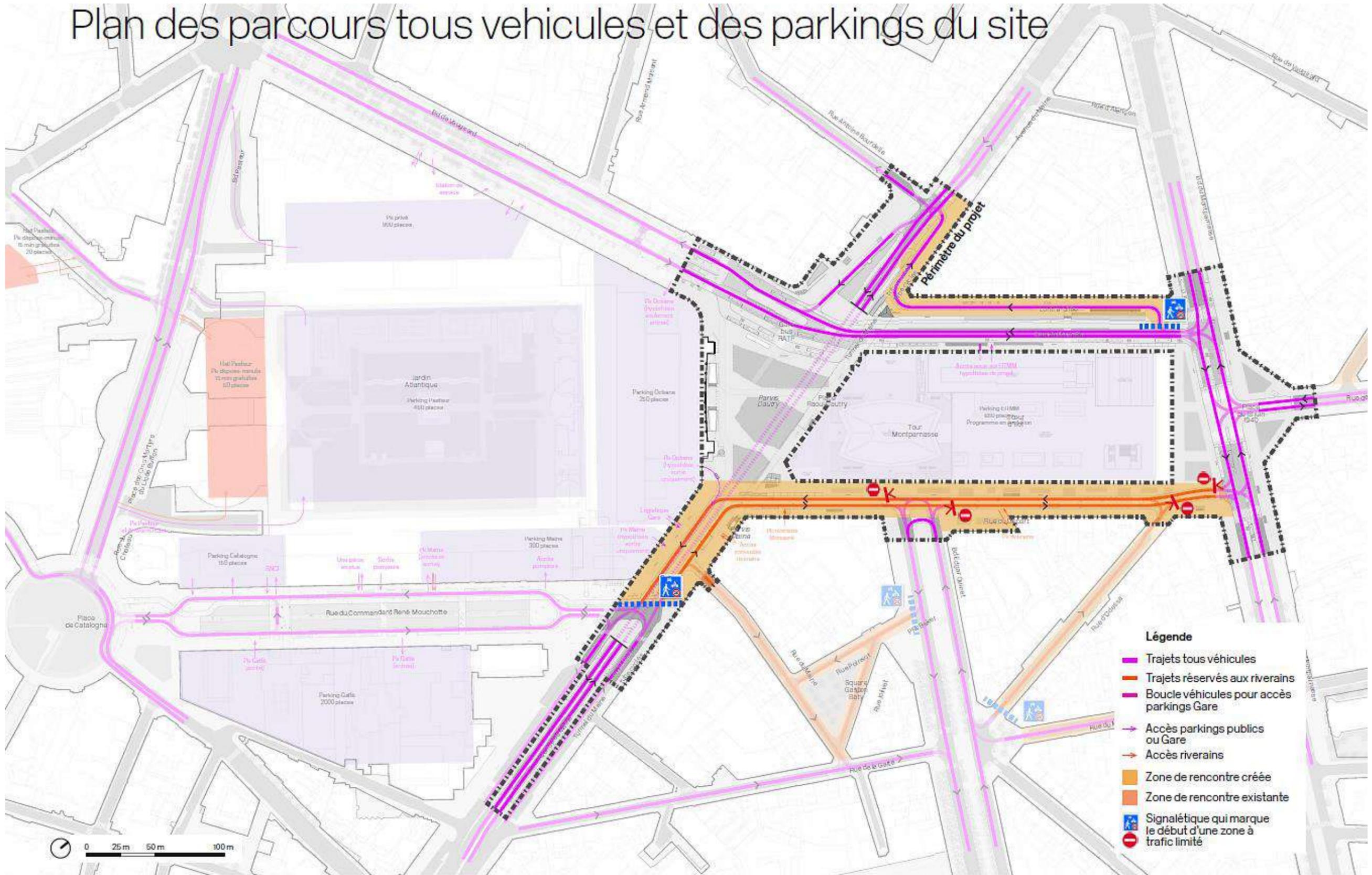
2.1.3. Réorganiser les mobilités

La qualité des déplacements constitue un des axes majeurs de la stratégie urbaine, au départ des réflexions d'ensemble conduites dès 2018, notamment dans le cadre de la concertation avec le public. Le projet urbain est vu comme une opportunité pour repenser l'ensemble du système-gare, dans toutes ses composantes, en s'appuyant sur les trois pôles 18 juin 1940, Raoul Dautry et Vaugirard.

Aujourd'hui, la faible qualité des liens entre ces pôles maintient la gare trop déconnectée des dynamiques locales du quartier. Plusieurs dysfonctionnements s'observent aux abords de la gare : le manque de fluidité des parcours piétons, la place très limitée pour les parcours cyclables, les déposes-minute sauvages et la sur-occupation des trottoirs par les stationnements non-autorisés. Il s'agit donc de réorganiser les relations entre les différents modes de transport, de leur donner une place adaptée aux nouveaux modes de vie et de contribuer ainsi au confort des usagers, des riverains et des visiteurs. Une attention particulière aux modes actifs et aux transports en commun permettra aussi de contribuer en même temps à réduire les émissions carbone.

Les problématiques de mobilité sont envisagées à une échelle plus large que le projet urbain, qui intègre la gare Montparnasse et les rues qui la bordent (Boulevard de Vaugirard, Boulevard Pasteur, Place de Catalogne, Rue du Commandant René-Mouchotte) qui font ou ont fait l'objet de réaménagements locaux pilotés par la Direction de la Voirie et des Déplacements et la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris.

Plan des parcours tous véhicules et des parkings du site



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

2.1.3.1. LA RECONQUETE DES ESPACES ROUTIERS

Les espaces publics du quartier sont aujourd'hui dominés par les espaces dédiés à la voiture - héritage de l'urbanisme des années 1970. Environ 50% des surfaces d'espace publics sont occupées par la chaussée.

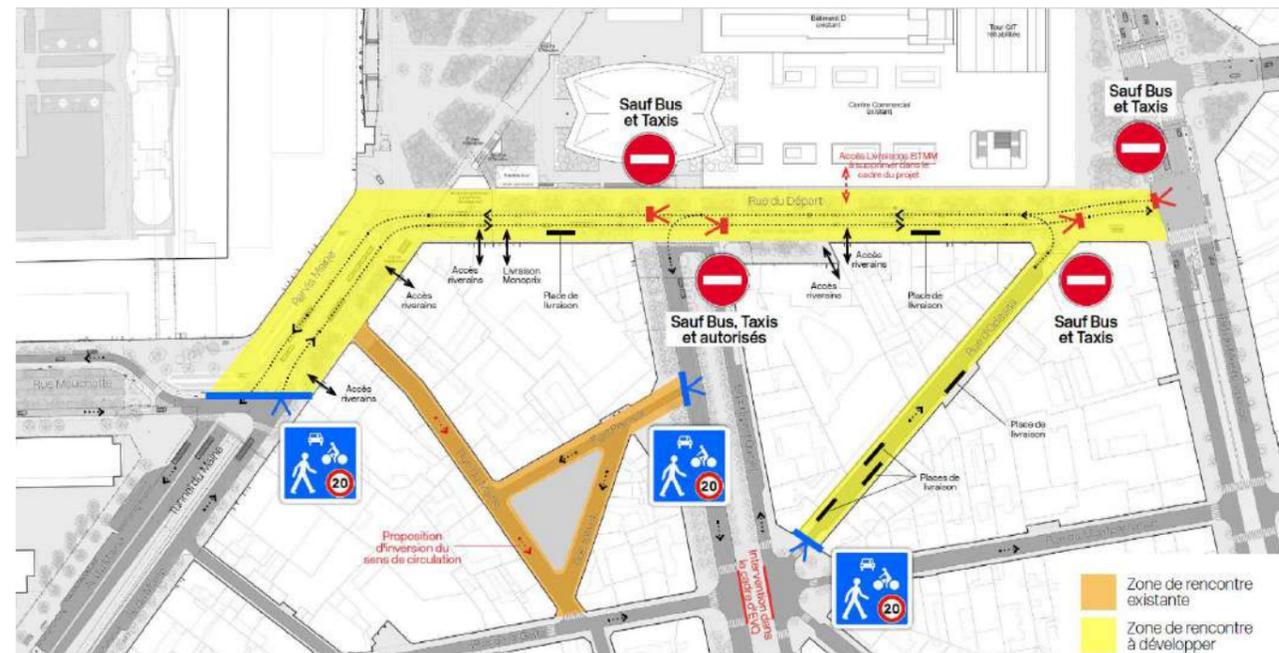
Les rues sont surdimensionnées par rapport au trafic routier et créent des véritables ruptures tout autour de la gare et de l'îlot EITMM. La Place 18 juin 1940 est un secteur particulièrement problématique : la complexité des mouvements du carrefour, la gestion des sas et l'intégration des arrêts et lignes de bus en font un objet très contraignant et très difficile à franchir par les piétons.

Le projet propose, d'une part, d'apaiser la circulation routière dans l'ensemble du quartier par le redimensionnement des espaces des voiries au profit des espaces piétons et des itinéraires cyclables ; d'autre part, un apaisement plus marqué est réservé à la rue du Départ longeant le quartier Gaîté, cœur des loisirs et des activités culturelles du quartier.

Les principales modifications apportées à la circulation de véhicules sont les suivantes :

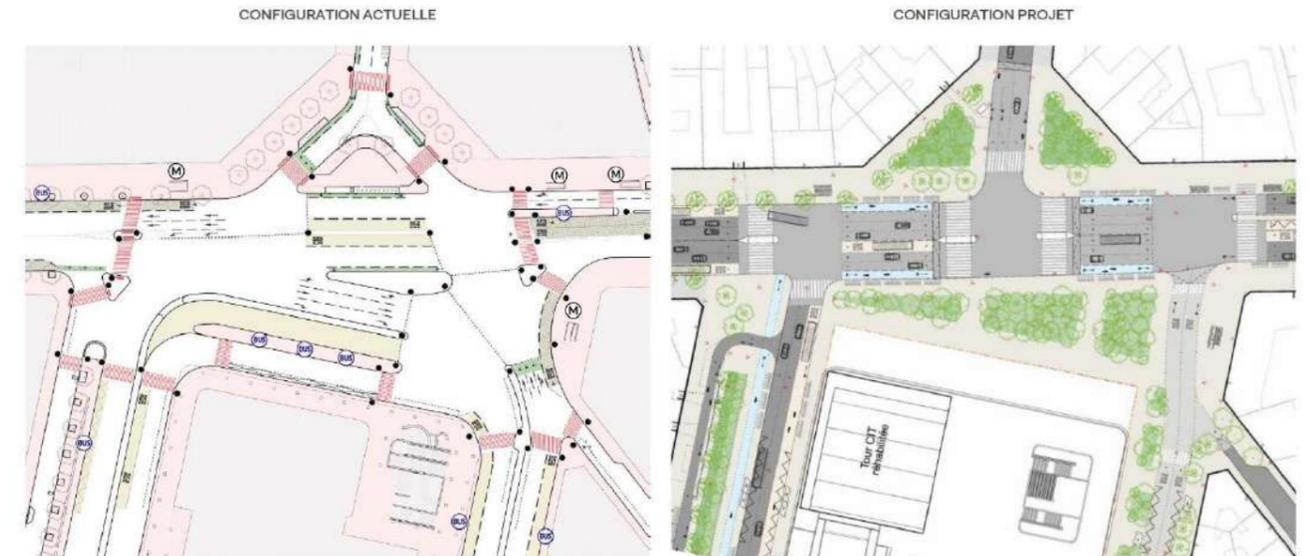
- L'apaisement de la rue du Départ et la création d'une zone de rencontre pour faciliter les déplacements piétons entre le quartier Gaîté, la Gare et l'îlot EITMM réhabilité (le transit de véhicules particuliers est interdit sauf pour les riverains et pour les livraisons)
- La reconfiguration complète de la place du 18 juin 1940 vers un carrefour compact et simplifié
- La reprise du profil de voirie de la rue de l'Arrivée et des fonctions associées.

En matière de stationnement, le projet capitalise sur l'offre très conséquente de parking souterrains et supprime l'offre de stationnement en surface, exception faite des places de livraison et des reprises/dépotes taxis.



Rappel des dispositifs pour la circulation véhicules

Rue du Départ



Comparaison existant et projet

Place du 18 juin 1940

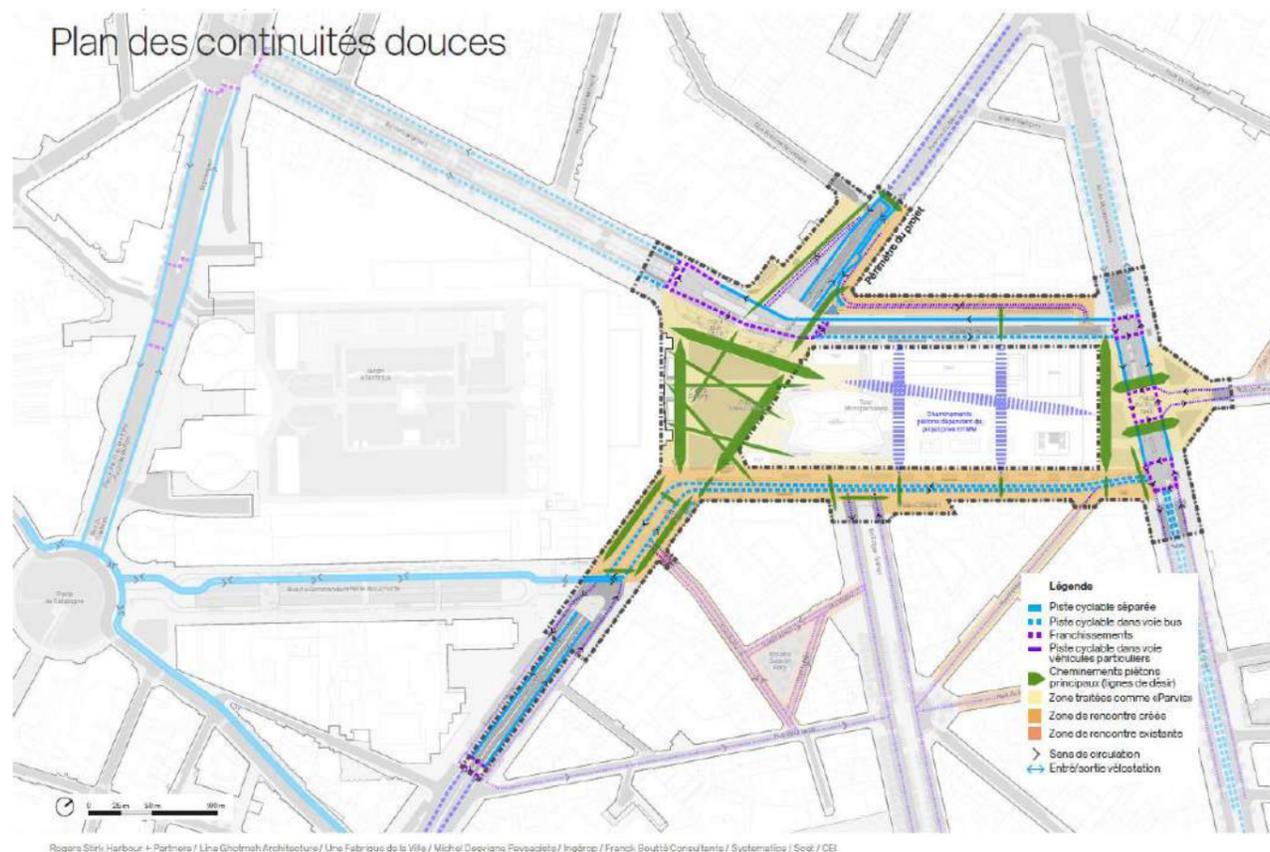
2.1.3.2. LES CONTINUITES DOUCES

Le schéma urbain met l'accent sur la primauté des parcours piéton sur les autres modes, en forte discontinuité avec la situation existante qui présente des difficultés de déambulation importantes. La lisibilité de ces parcours est essentielle et doit pouvoir guider les usagers vers le cheminement le plus court ou le plus commode entre deux points, par un parcours sans obstacle et accessible à tous. Afin de réaffirmer une place prépondérante aux modes actifs et en particulier aux piétons, le projet propose :

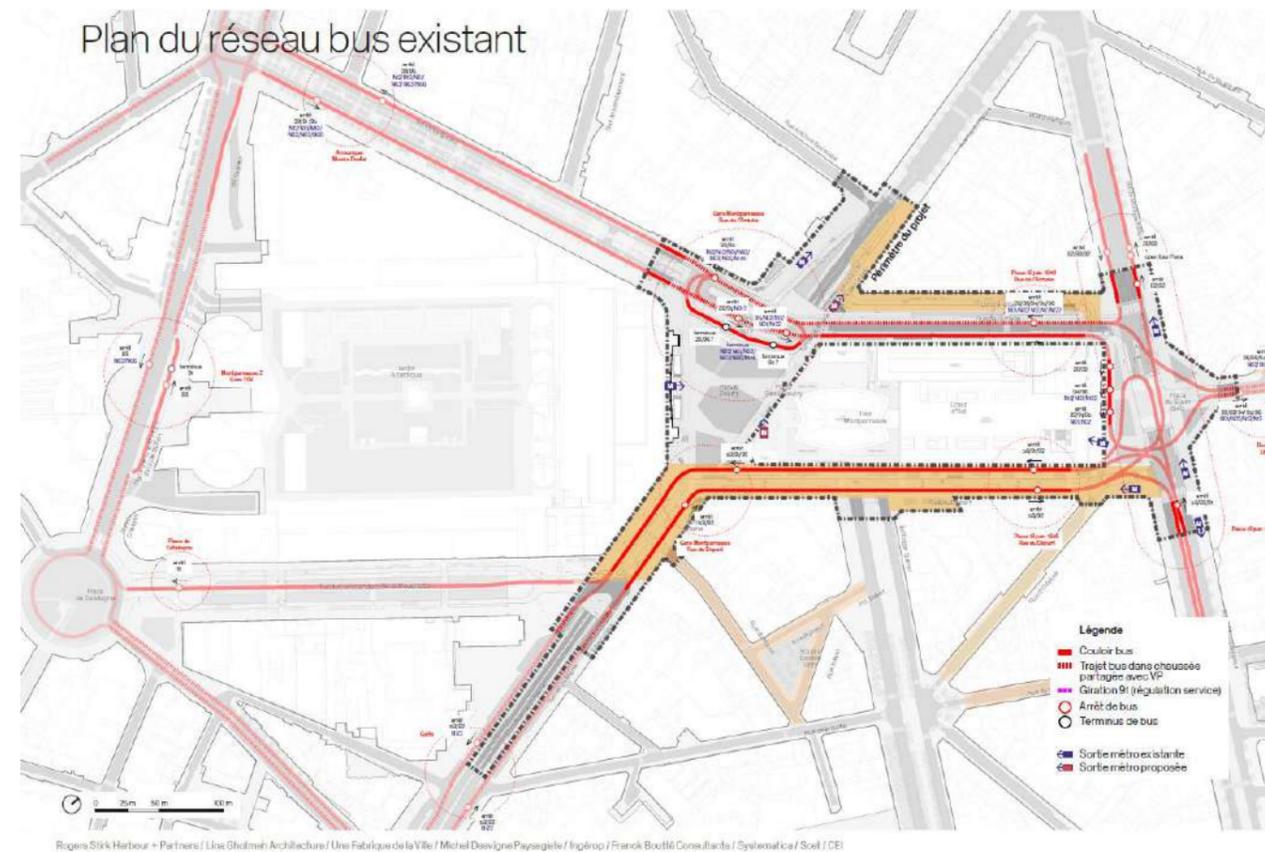
- Une réduction importante des espaces dédiés aux véhicules motorisés pour reconstituer des trottoirs plus larges
- La création de multiples passages piétons avec feux pour faciliter les déplacements entre les îlots
- La suppression des barrières physiques existantes, là où c'est possible, et le lissage des niveaux par un sol unitaire présentant des pentes faibles (moins de 4%).
- Un aménagement paysager qui prévoit les endroits plantés dans des zones calmes.

Le projet considère les continuités cyclables parmi les objectifs prioritaires et propose la création de nouvelles pistes cyclables dédiées (Place 18 juin 1940, rue de l'Arrivée) ou en partage avec les voies bus (rue de l'Arrivée, rue du Départ).

Plan des continuités douces



Plan du réseau bus existant



2.1.3.3. LE RESEAU BUS

Le quartier de Montparnasse est très bien desservi par le réseau de bus franciliens (11 lignes desservant 15 arrêts + 8 lignes de Noctilien). La gare Montparnasse constitue un pôle important du réseau avec un pôle bus situé en proximité de la gare sur la Place Raoul Dautry.

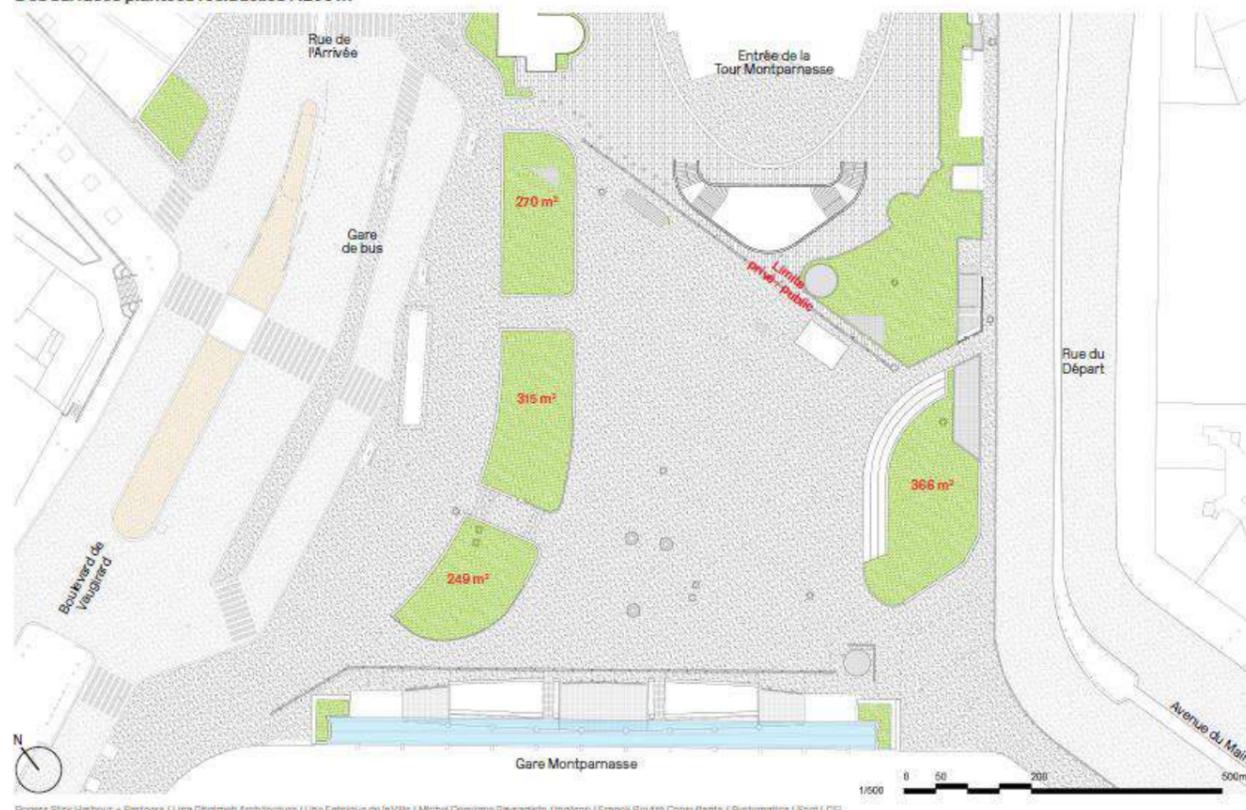
Le projet tire profit de la desserte exceptionnelle en matière de bus et cherche à en améliorer le potentiel d'intermodalité.

Le projet prévoit de maintenir le schéma du réseau francilien actuel. Cependant une série d'interventions visent à améliorer son fonctionnement :

- Le réaménagement des espaces publics adjacents au pôle bus qui cherche à favoriser son intégration dans l'espace urbain et à améliorer les relations intermodales.
- La modification de la place du 18 Juin 1940, qui simplifie à la fois les itinéraires bus et les franchissements piétons d'un bout à l'autre du Bd du Montparnasse. Cette modification implique la suppression des arrêts bus existants sur la place et leur reconstitution sur les rues du Départ et de l'Arrivée à proximité de la place.
- La suppression du transit des véhicules particuliers sur la rue du Départ afin de créer une zone de rencontre où l'espace de circulation véhicule est réservé aux bus, aux taxis et aux riverains.
- Le maintien du couloir bus sur la rue de l'Arrivée depuis le pôle bus Dautry vers la Place 18 juin 1940.

Existant : des surfaces plantées résiduelles

Des surfaces plantées résiduelles : 1200 m²



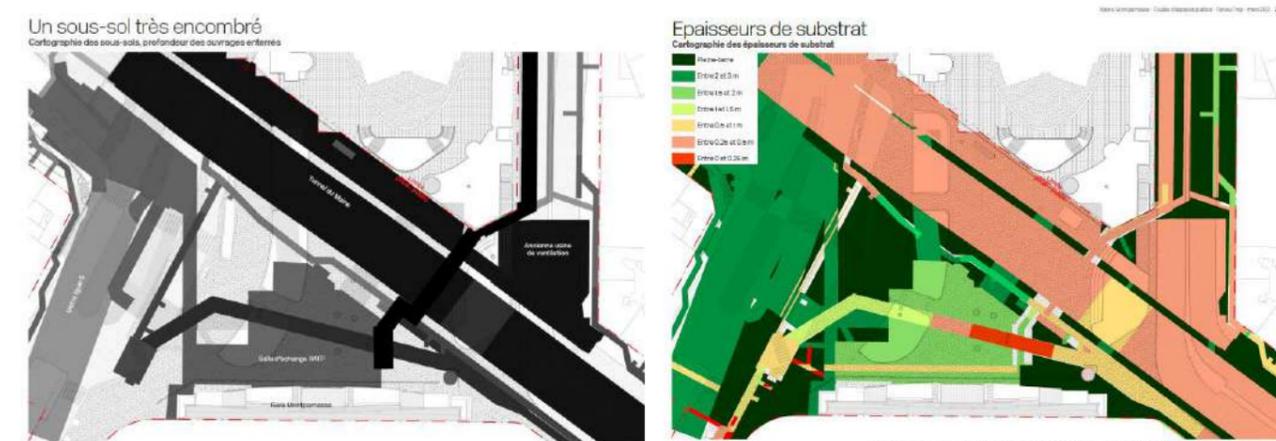
Il est proposé de radicalement changer ce lieu en installant une masse boisée entre la gare Montparnasse et la Tour Maine-Montparnasse. La forme de celle-ci est déterminée par la façade de la gare Montparnasse, les rues adjacentes (rue du Départ, rue de l'Arrivée) et la limite foncière privé/public dans le prolongement de l'avenue du Maine. Les flux piétons et les axes visuels définissent les dégagements.

Composition : un cadre et des visées

Concilier forte présence du végétal et fluidité des parcours



Le sous-sol de ce secteur étant particulièrement contraint (ouvrages enterrés, ouvrages RATP, tunnel du Maine, ancienne usine de ventilation, réseaux divers), l'analyse des sous-sols est déterminante afin d'assurer une épaisseur de substrat permettant de planter des arbres.



Il s'agit de reconstituer un sol fertile, un sol vivant qui soit le plus continu possible et d'une dimension critique afin d'assurer la pérennité des plantations. Un travail fin de la topographie permet de créer des buttes n'excédant pas les 1 mètre de haut afin de conserver une transparence visuelle sous la couronne des arbres. Le travail en maquette est présenté en annexe.

Concilier forte présence du végétal et fluidité des parcours
Travail en maquette afin de tester la compatibilité et l'équilibre entre les plantations et les chemins

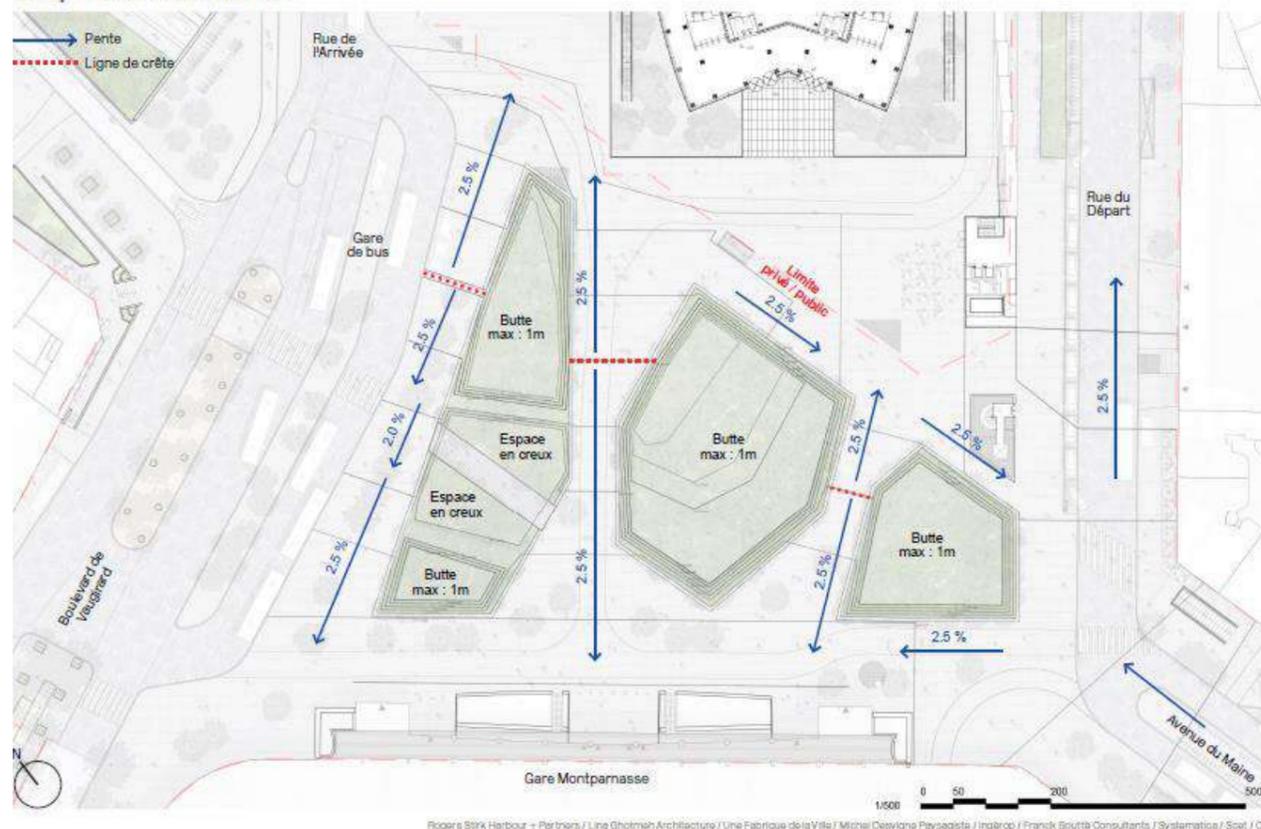


Existant : un sous-sol extrêmement encombré
Maquette des sous-sols, ouvrages enterrés



Projet : reconstituer un sol unitaire

Principes de nivellement et buttes



Le projet prévoit quatre grands îlots densément plantés, atteignant des masses critiques sur le modèle du concept de forêt urbaine, bordés de places assises ombragées. Ces zones plantées sont dessinées de manière à canaliser les flux piétons sur des lignes de désir et vers les pôles d'intermodalité (gare et arrêts de bus, station de taxis, poche de stationnement vélos...). Les principaux pôles sont ainsi mis en réseau (entrées de la gare Montparnasse, gare de bus, Tour Montparnasse, rues adjacentes, etc.) afin de proposer des parcours lisibles et fluides. Ces découpages créent des visées, de grandes échappées entre les micro-boisements.

Projet : installer des masses végétales critiques

Des masses végétales de minimum 500 m² d'un seul tenant ; + 1500 m² de surfaces plantées



Projet : des parcours fluides

Des chemins lisibles, des échappées



Enfin, de longs bancs bordent les chemins et offrent des situations multiples à l'ombre des arbres. Ils permettent de créer des vis-à-vis intéressants tout en assurant une mise en défens des espaces plantés.

Projet : des chemins bordés de bancs

Bancs linéaires : 400 ml, bancs isolés : 19 x 2 m = 38 ml, soit + 88 ml d'assises



Plan de sol Plan - Echelle 1.500



Des chemins bordés de bancs



Des chemins bordés de bancs



46 Maine-Montparnasse - Etudes d'espaces publics - Rendu Final - mars 2021

Perspective

Vue depuis la gare Montparnasse



Rogers Stirk Harbour + Partners / Line Ghobrial Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boullin Consultants / Systematica / Soati / CEI

Les massifs végétalisés seront étanches du fait des ouvrages importants en sous-sol.

48 Maine-Montparnasse - Etudes d'espaces publics - Rendu Final - mars 2020

Perspective

Vue depuis le chemin menant à la gare Montparnasse

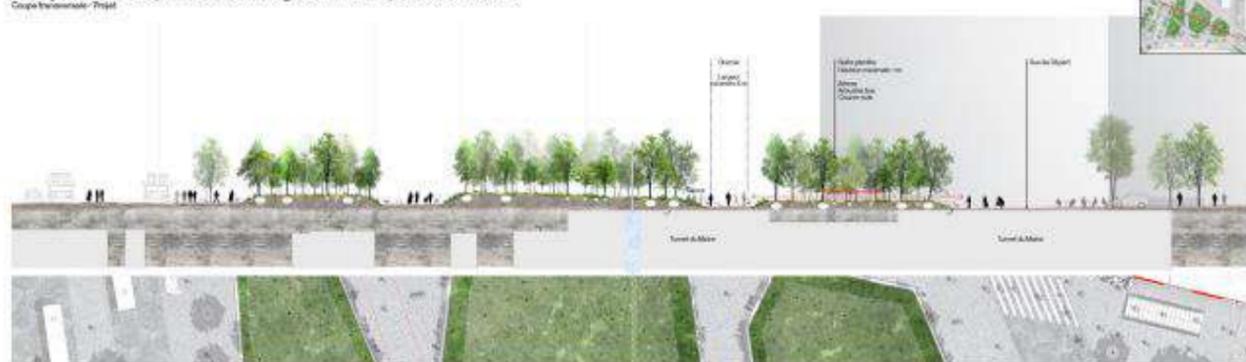


Perspective 3

Rogers Stirk Harbour + Partners / Lina Gholmei Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boutin Consultants / Systematica / Soati / CEI

Leur conception tient compte des enjeux de sûreté et sécurité publique aux abords de la gare (dimensionnement des flux piéton, hauteur des plantations, dégagement de cônes visuels...).

Projet : concilier présence du végétal et transparence visuelle



Comme actuellement, la circulation des cyclistes ne sera pas autorisée sur le parvis piétonnier. Une piste cyclable sera créée dans le tunnel routier de l'avenue du Maine afin de garantir une connexion cycliste Est-Ouest.

Les émergences sur la place sont réduites au minimum, en mutualisant notamment une sortie de métro et une sortie de la Vélostation. Trois secteurs principaux sont distingués présentant des fonctions

complémentaires et des caractères différents. Un secteur plus apaisé situé au centre est connecté à deux espaces plus fonctionnels sur les côtés. : la gare de bus d'un côté, et le parvis Maine de l'autre.

Perspective

Vue depuis l'intérieur de la gare Montparnasse



Perspective générale depuis l'intérieur de la gare Montparnasse

2.1.4.3. PARVIS MAINE : UN LIEU D'INTERMODALITE

Cette zone est située entre la rue du commandé René Mouchotte, le parvis Raoul Dautry et la rue du Départ. Son réaménagement est prévu en lien avec celui de ces trois espaces.

Il est conçu comme un prolongement du parvis de la gare, pacifié des flux routiers de transit (dans le prolongement de la rue du départ), sur lequel se concentrent un certain nombre de fonctions d'intermodalité, notamment du stationnement vélo (nombreuses places sur le terre-plein central), un nouvel accès cycle pour la vélostation qui se situe sous le parvis Raoul Dautry et sera demain étendue, un arrêt de bus pour les lignes 58, 92 et 91 et un espace de retournement pour le service partiel du bus 92.

Les sorties des parkings Océane et Maine sont à maintenir, ainsi que l'accès à l'espace logistique de la gare.

Les espaces de voirie sont réduits et configurés pour limiter la dépose-minute informelle qui se développe aujourd'hui à l'angle Maine-Mouchotte et perturbe la circulation des bus.

Le trottoir Nord élargi est végétalisé et planté.

Parvis Maine

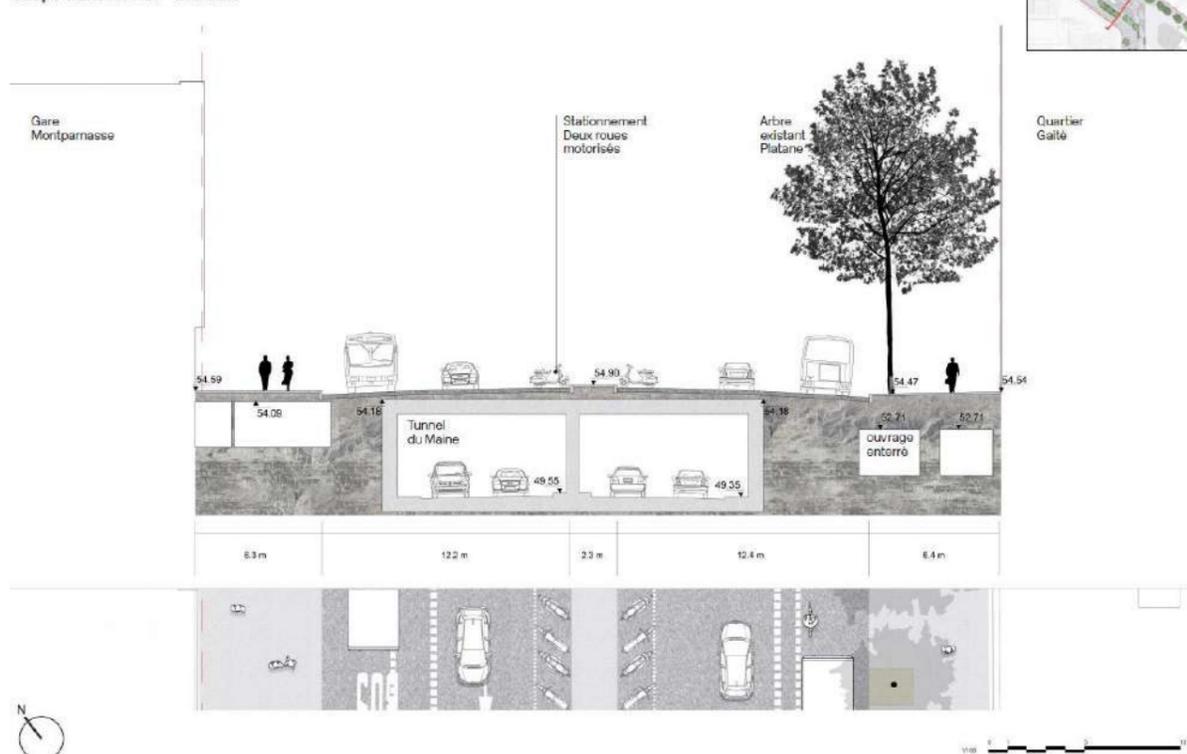
Plan de masse



Rogers Stark Harbour + Partners / Lina Ghobrial Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boullia Consultants / Systematica / Soel / CEI

Parvis Maine

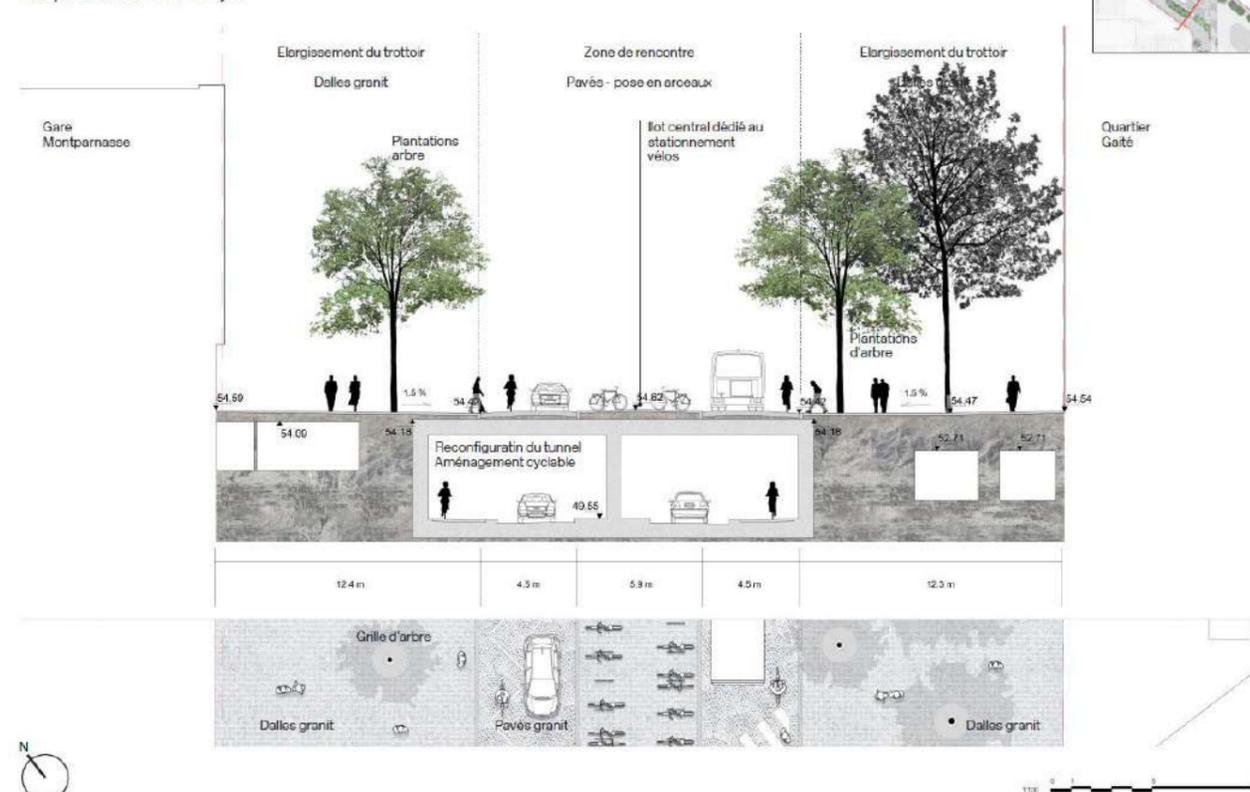
Coupe transversale - Existant



Rogers Stark Harbour + Partners / Lina Ghobrial Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boullia Consultants / Systematica / Soel / CEI

Parvis Maine

Coupe transversale - Projet



Rogers Stark Harbour + Partners / Lina Ghobrial Architecture / Une Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Boullia Consultants / Systematica / Soel / CEI

2.1.4.4. LA RUE DU DEPART : UNE RUE APAISEE ET ANIMEE

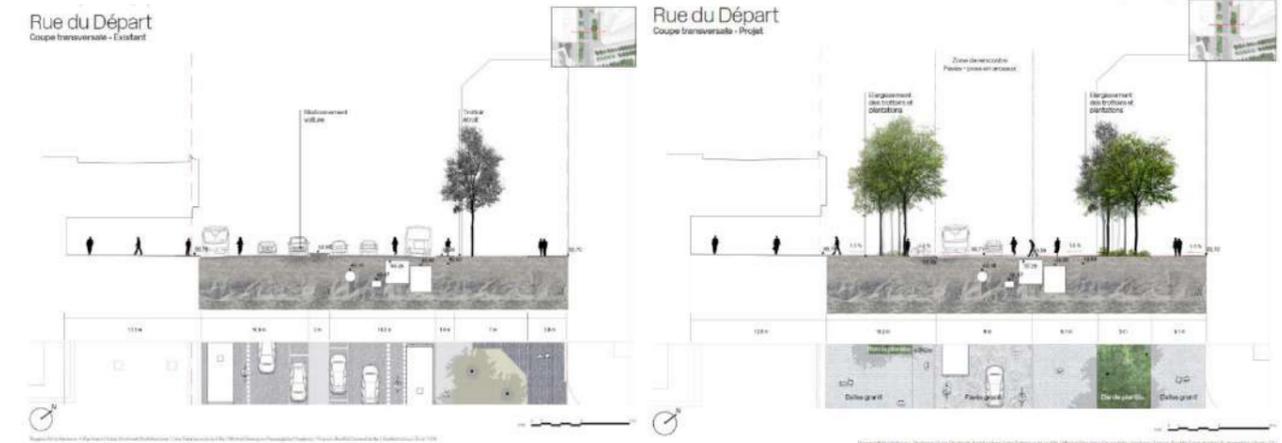
Le côté est de la rue du Départ, vers Gaîté, est très animé et offre de nombreux usages au rez-de-chaussée. Le trottoir actuel est très étroit.

Le côté ouest, bordé par le centre commercial, est actuellement hermétique et pauvre en usage, mais c'est un lieu de passage, à l'abri des intempéries sous les arcades du centre commercial.

Dans le cadre du projet immobilier de l'EITMM, il est prévu que le socle soit réhabilité et tourné sur la rue par l'introduction de nouveaux commerces en RdC adressés sur rue. Le passage sous les arcades pourrait dans ce contexte être supprimé. Bien que la définition précise du projet immobilier soit encore attendue, la suppression probable des arcades doit être anticipée dans le cadre du réaménagement de la rue du Départ.

Le projet propose de transformer radicalement la rue du Départ en faveur des déplacements piétons et les usages au rez-de-chaussée.

Rue du Départ Plan de masse



Les arrêts de bus existants sont maintenus, un nouvel arrêt est positionné dans la perspective du réaménagement de la Place du 18 juin 1940 qui entrainera un déport des points d'arrêts 58/82/91 sur les rues adjacentes du départ et de l'arrivée. Une station de taxi est positionnée à l'extrémité de la rue, au plus près de la Porte Océane.

2.1.4.5. LE TUNNEL DU MAINE : UN ITINERAIRE CYCLABLE

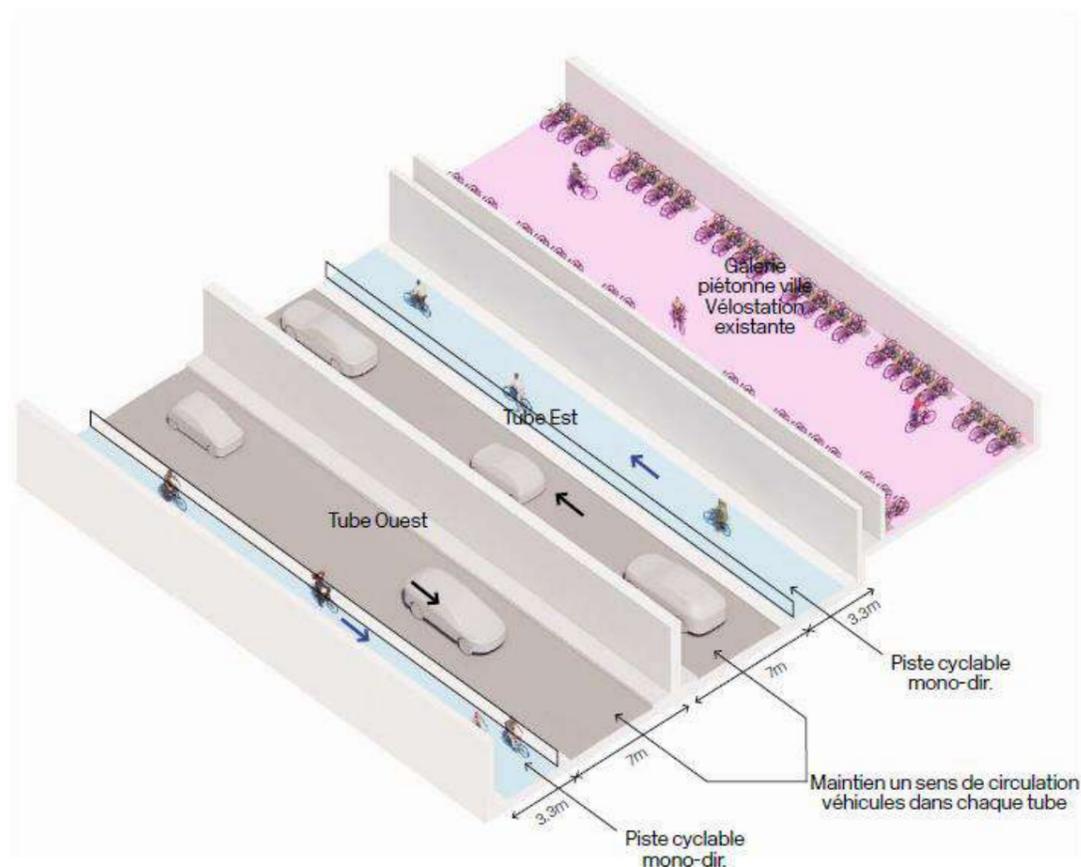
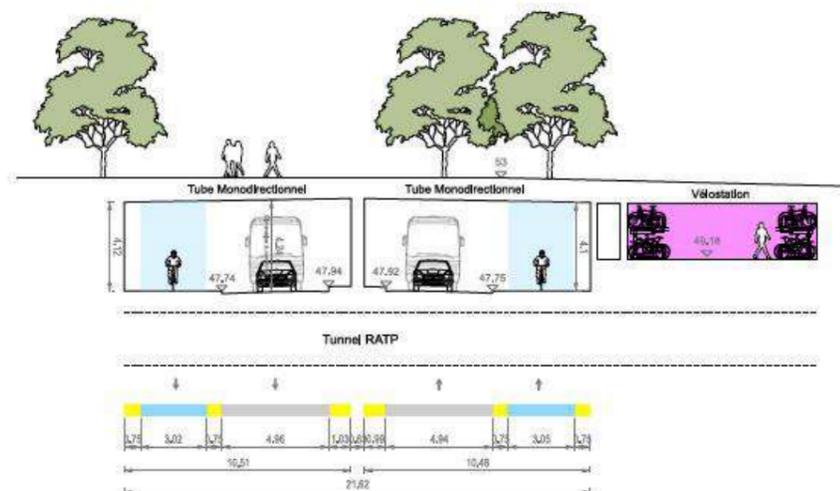
La Place Raoul Dautry recouvre une série d'espaces souterrains appartenant à la Ville de Paris (Tunnel du Maine, galerie piétonne (vélostation) et usine de ventilation), aux copropriétaires de l'EITMM (sous-sol de la Tour Montparnasse et parking souterrain de l'ensemble de l'îlot) et à la RATP (salle d'échange, locaux techniques et tunnels métro).

Le tunnel routier de l'avenue du Maine est un tunnel urbain de moins de 300 m composé de deux tubes supportant chacun deux files de circulation.

Il est prévu de réduire à une file de circulation la circulation véhicule pour créer une piste unidirectionnelle dans chacun des tubes. La fermeture du tunnel, envisagée en 2018, n'a finalement pas été retenue dans le projet.

En cohérence avec la stratégie d'apaisement des flux à l'échelle du quartier, la place dédiée à la circulation rue du Départ est fortement réduite, avec une seule voie de circulation dans chaque sens, réservée aux vélos, bus taxis et riverains. Le trafic de transit des véhicules particuliers est supprimé. Le stationnement de véhicules particuliers de surface est également supprimé de chaque côté. Les trottoirs de part et d'autre sont fortement élargis. Le trottoir côté EITMM accueille une bande végétale plantée, participant à l'objectif de désimperméabilisation du quartier. De nouvelles plantations sont prévues tout le long de la rue.

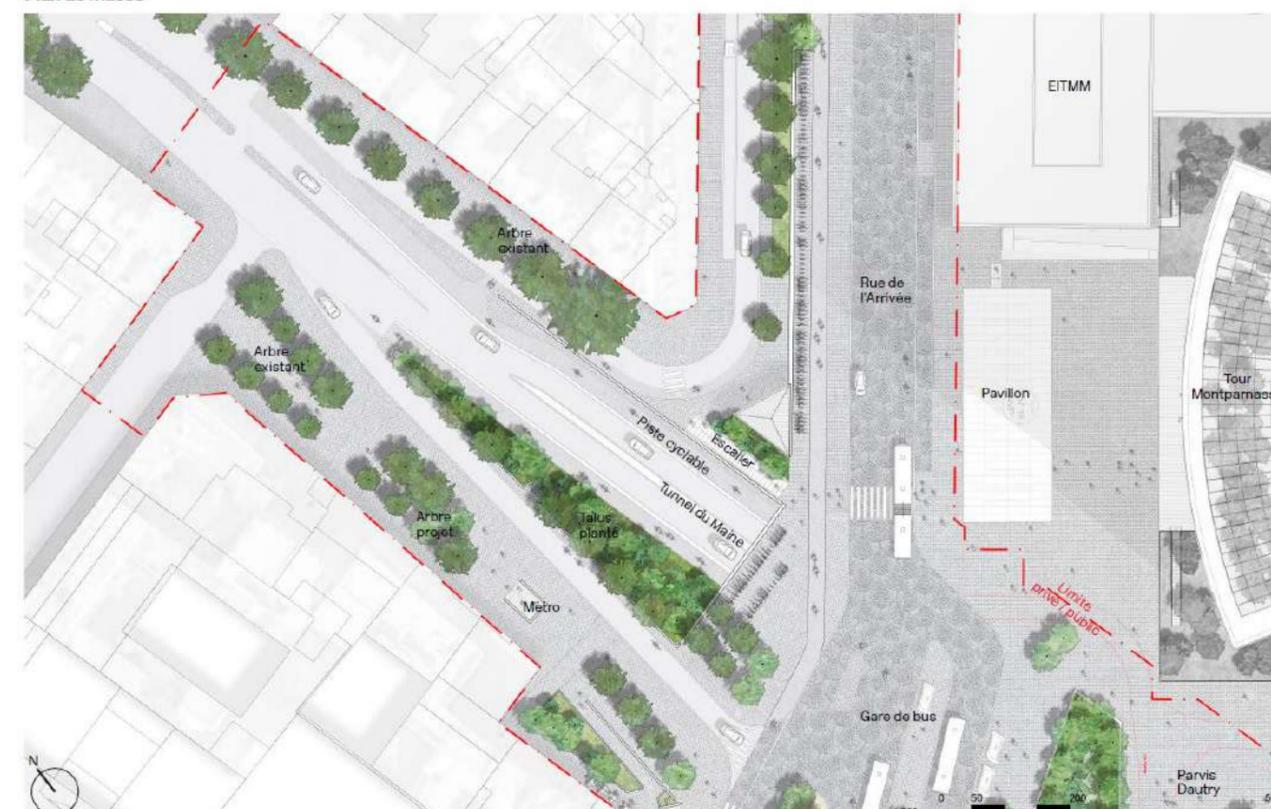




- Créer une traversée piétonne et cyclable sur l'avenue du Maine,
- Aménager un accès cyclable depuis le tunnel et l'avenue du Maine à la vélostation,
- Reconfigurer la contre-allée de la rue de l'Arrivée pour sécuriser l'accès à la vélostation,
- Reconfigurer l'escalier d'accès à la vélostation pour faciliter la montée et descente des vélos depuis le haut de la rue de l'Arrivée à la contre-allée.

Place Bienvenue

Plan de masse



RogersStirk Harbour + Partners / Lina Gholme Architecture / Una Fabrique de la Ville / Michel Desvigne Paysagiste / Ingérop / Franck Houët Consultants / Systematic / Soet / CEI

2.1.4.6. PLACE BIENVENUE : UNE NOUVELLE CONTINUITÉ.

La zone nommée place Bienvenue est située entre la rue Antoine Bourdelle, l'Avenue du Maine, la rue de l'arrivée et la sortie du tunnel du Maine côté 15^{ème} arrondissement.

Le projet vise à créer une continuité piétonne entre les deux côtés de l'avenue du Maine et à améliorer les connexions cyclables (accès à la vélostation et accès aux pistes unidirectionnelles futures de l'Avenue du Maine).

Le projet consiste à :

2.1.4.7. LA RUE DE L'ARRIVEE : UNE RUE REDIMENSIONNEE ET UN NOUVEAU TALUS VEGETALISE

La largeur de la rue de l'Arrivée est maintenue, mais son profil est repris afin d'optimiser l'espace de la chaussée au profit des modes actifs : vélos et piétons.

La circulation véhicule y reste autorisée, et est réduite à 3 voies :

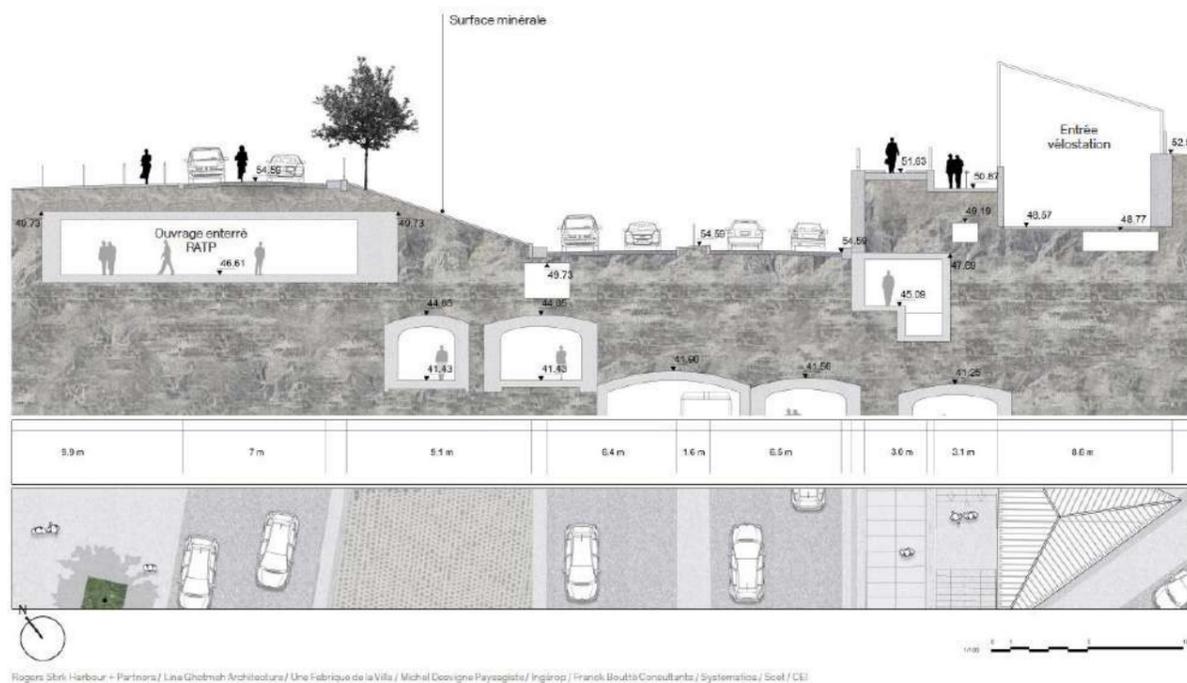
- Dans le sens Sud-Nord : il est maintenu un couloir bus ouvert aux vélos et une voie pour tout véhicule.
- Dans le sens Nord-Sud : il est maintenu une voie pour tout véhicule.

Les trottoirs sont élargis de part et d'autre de la chaussée.

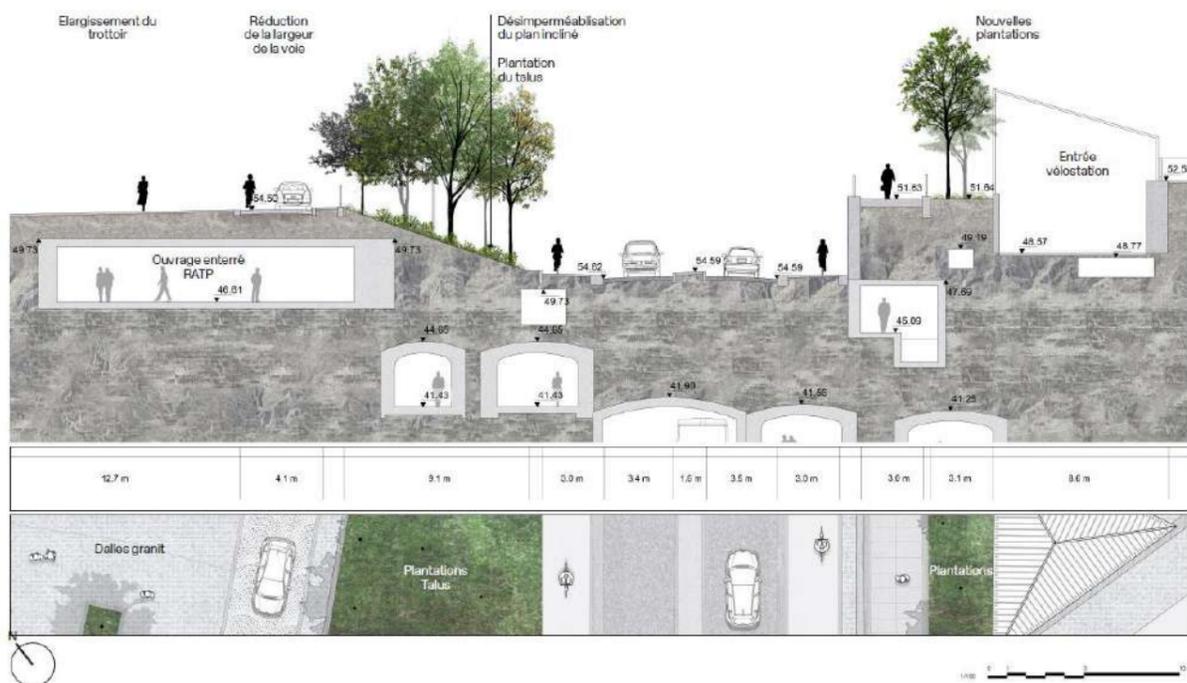
Dans le sens Nord-Sud, une piste cyclable unidirectionnelle est prévue entre le talus et le trottoir. Des zones de stationnement/arrêt seront à maintenir dans la rue (zone taxis, livraison, autocars, vélo). Les arrêts de bus de la place du 18 juin 1940 sont reportés rue de l'arrivée.

La différence de niveau entre le faisceau haut de la rue et la contre-allée est lissée par un aménagement paysager en talus. Celui-ci apporte des plantations dans une rue aujourd'hui très minérale, améliore la qualité des trajets et élargit les passages piétons existants. La contre-allée bordée par ce talus végétalisé sera transformée en zone de rencontre.

Place Bienvenue
Coupe transversale - Existant



Place Bienvenue
Coupe transversale - Projet



Rue de l'Arrivée
Plan de masse



Rue de l'Arrivée
Coupe transversale - Existant



Rue de l'Arrivée
Coupe transversale - Projet



2.1.4.8. LA PLACE DU 18 JUIN 1940 : UNE PLACE REDONNEE AUX PIETONS

La place du 18 juin 1940 est significativement transformée. La simplification de la circulation routière proposée permet de diminuer drastiquement l'espace de chaussée et de redonner ainsi la place aux piétons. Les trottoirs sont élargis afin de rapprocher les deux côtés du boulevard du Montparnasse et pour traverser en une seule fois la place. Les retournements complexes du schéma existant sont substitués par une configuration structurée par le boulevard du Montparnasse, au centre, et une série de 3 croisements en «T» classiques avec les trois voies qui débouchent dans le boulevard (Arrivée, Rennes et Départ). Les arrêts de bus sont repositionnés sur les rues du Départ et de l'Arrivée. Les espaces redonnés aux piétons sont également largement végétalisés. Le projet de la place du 18 juin 1940 devra prendre en compte l'évolution du projet EITMM.

Place du 18 juin 1940



2.1.5. Une mission d'OPC-IC pour minimiser les nuisances de chantiers sur le secteur

Le secteur large Maine-Montparnasse est concerné par plusieurs projets en cours et à venir, potentiellement sources de nuisances cumulées. Afin d'assurer le bon déroulement des différents travaux, ainsi que d'organiser dans le temps et dans l'espace l'ensemble des étapes relatives à la mise en place des projets, la Ville de Paris a mis en place une mission d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination Interchantiers (OPC-IC) visant à leur bonne articulation. La mission a été lancée en janvier 2023 pour 24 mois reconductibles.

Elle recouvre un périmètre opérationnel et un périmètre élargi sur le secteur Maine Montparnasse, à cheval sur 3 arrondissements, avec une cinquantaine d'opérations identifiées jusque 2031.

La mission comprend :

- Le recensement des acteurs et des projets dans le secteur d'intervention,
- La production d'outils permettant une vision spatio-temporelle des travaux prévus,
- La mise en place des outils et instances de coordination,
- La coordination des travaux, notamment concernant les emprises chantiers et les circulations de camions, pour assurer le bon écoulement de la circulation,

Pour l'ensemble des projets de travaux recensés sur le secteur, les porteurs de projets sont orientés vers l'OPC-IC pour :

- une présentation des travaux à l'ensemble des acteurs mobilisés en réunion mensuelle de coordination générale (tous les 1ers jeudis du mois), puis,
- une présentation du Plan d'Installation de Chantier en comités de circulation (organisés à la demande, 7 semaines avant le début des travaux), qui fait l'objet de remarques éventuelles en séance pour garantir la compatibilité avec les autres interventions, avant passage en Réunion d'Ouverture de Chantier et autorisation des travaux.

En mettant en place ces échanges, la Ville souhaite minimiser les conflits d'usages sur l'espace public ainsi que l'impact des chantiers sur la circulation (entrées et sorties, restrictions éventuelles, circulation de camions, livraisons). Ainsi, à titre d'exemple, les demandes d'emprises chantier sont examinées collectivement, et modifiées régulièrement avant validation.

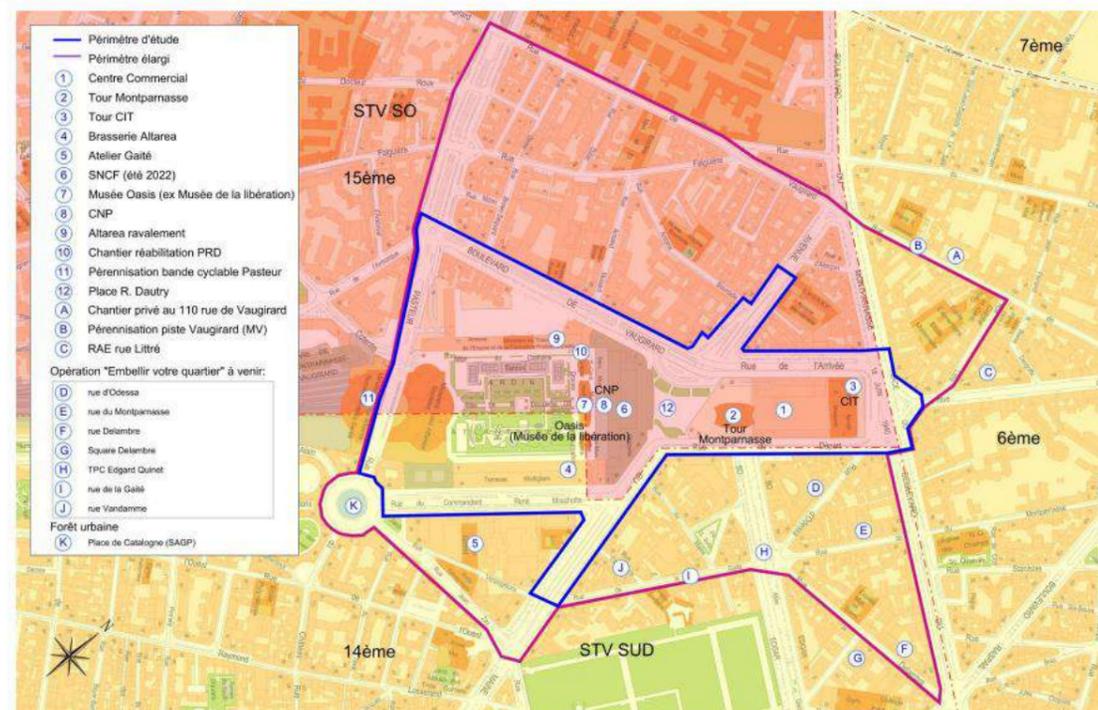
Le prestataire met à la disposition des partenaires (services de la Ville, mairies d'arrondissements, préfecture de police, RATP, concessionnaires et autres maîtres d'ouvrages privés) plusieurs livrables mis à jour mensuellement :

- Annuaire des projets et interlocuteurs ;
- Planning prévisionnel des travaux jusque 2031 ;
- Cartographie des projets avec année de démarrage, année de fin.

- Phasage des travaux par trimestre (plan indiquant les travaux en cours et restrictions éventuelles de circulation chaque trimestre)
- Tableau de suivi de l'ensemble des opérations

Une plateforme partagée permet de diffuser ces livrables ainsi que les informations de chaque opération, les documents supports des réunions, et leurs compte-rendu.

Périmètre d'intervention



Périmètre d'intervention et périmètre élargi, au lancement de la mission OPC-IC en janvier 2023, indiquant les zones d'intervention des différentes Sections Territoriales de Voirie (STV SO et STV SUD), à cheval sur 3 arrondissements – Source WSP

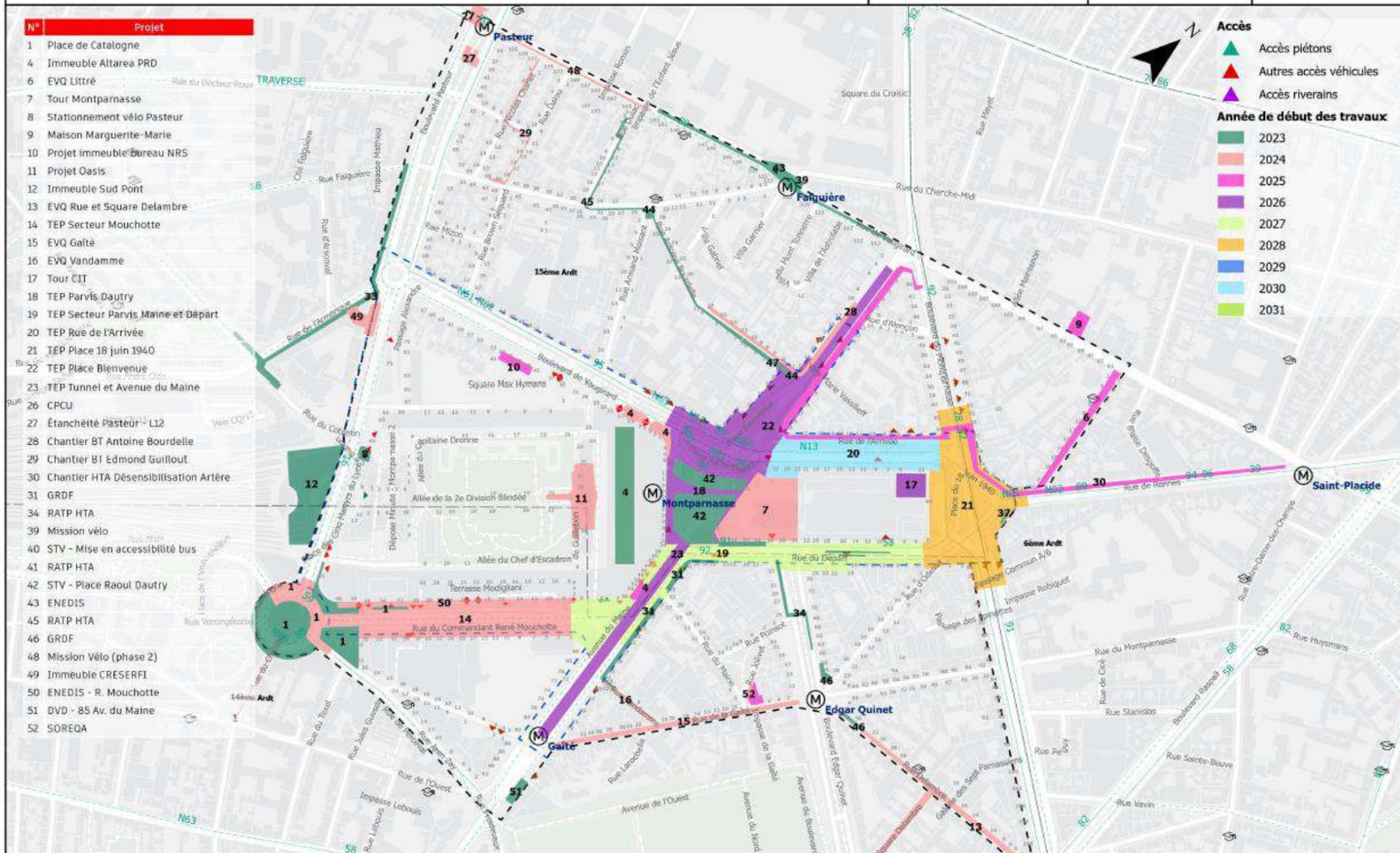
Le phasage des diverses opérations du secteur et le calendrier global sont présentés ci-dessous.

Coordination générale des travaux dans le secteur de Montparnasse

Recensement des projets et calendrier des travaux

Année de démarrage des travaux

Mise à jour : 13/12/2023



N°	Projet
1	Place de Catalogne
4	Immeuble Altarea PRD
6	EVQ Littré
7	Tour Montparnasse
8	Stationnement vélo Pasteur
9	Maison Marguerite-Marie
10	Projet immeuble Bureau NRS
11	Projet Oasis
12	Immeuble Sud Pont
13	EVQ Rue et Square Delambre
14	TEP Secteur Mouchotte
15	EVQ Gaité
16	EVQ Vandamme
17	Tour CII
18	TEP Parvis Dautry
19	TEP Secteur Parvis Maine et Départ
20	TEP Rue de l'Arrivée
21	TEP Place 18 juin 1940
22	TEP Place Bienvenue
23	TEP Tunnel et Avenue du Maine
26	CPCU
27	Étanchéité Pasteur L12
28	Chantier BT Antoine Bourdelle
29	Chantier BT Edmond Guillout
30	Chantier HTA Désensibilisation Artère
31	GRDF
34	RATP HTA
39	Mission vélo
40	STV - Mise en accessibilité bus
41	RATP HTA
42	STV - Place Raoul Dautry
43	ENEDIS
45	RATP HTA
46	GRDF
48	Mission Vélo (phase 2)
49	Immeuble CRESERFI
50	ENEDIS - R. Mouchotte
51	DVD - 85 Av. du Maine
52	SOREQA

Par soucis de lisibilité, les projets déjà finalisés avant le 01/09/2023, n'apparaissent pas sur la carte

Plan des projets du secteur et phasage des travaux à l'année de démarrage des travaux – Source : Ville de Paris

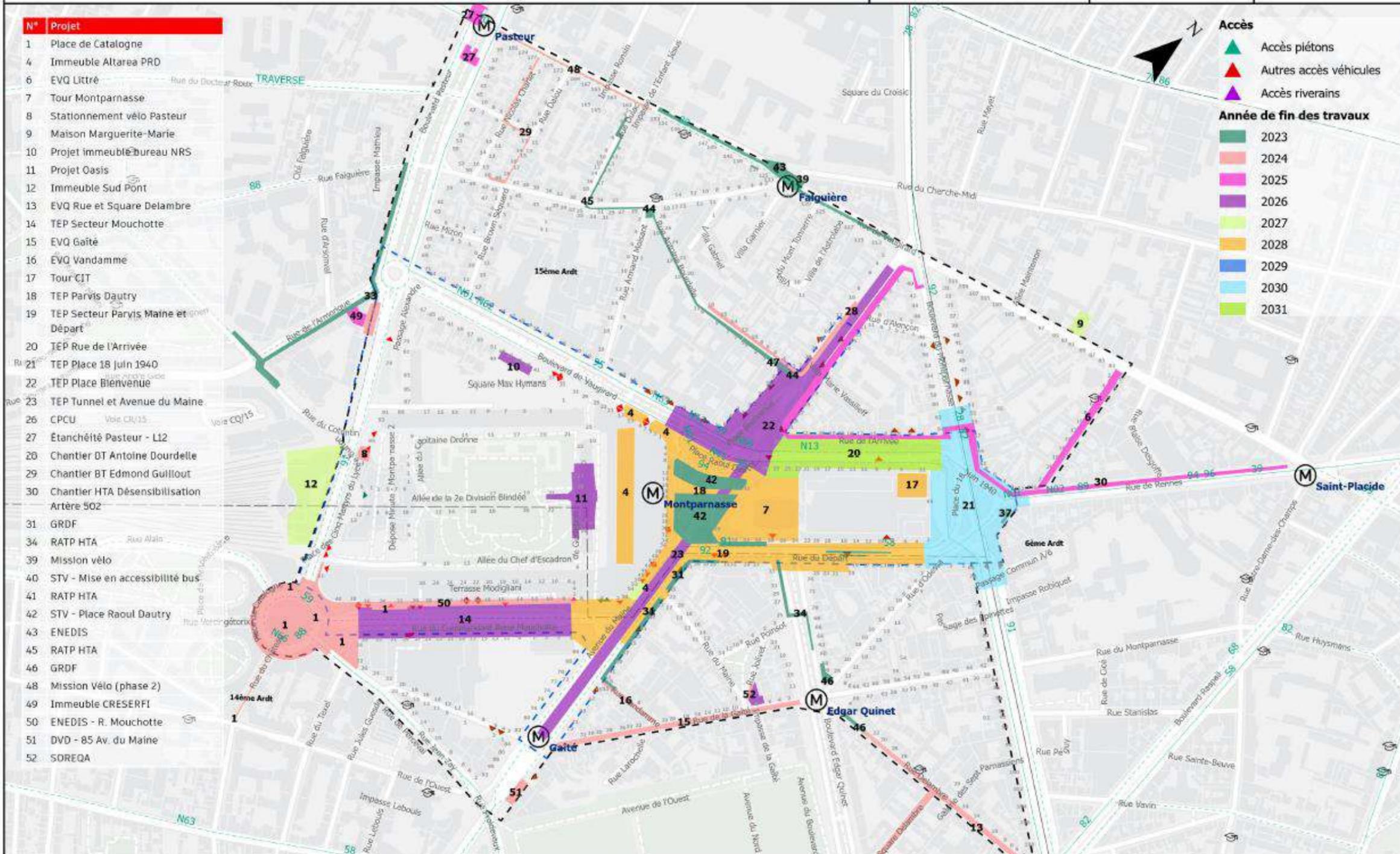
0 25 50 100 150 200 Mètres

Coordination générale des travaux dans le secteur de Montparnasse

Recensement des projets et calendrier des travaux

Année de fin des travaux

Mise à jour : 13/12/2023



Par soucis de lisibilité, les projets déjà finalisés avant le 01/09/2023, n'apparaissent pas sur la carte

Plan des projets du secteur et phasage des travaux à l'année de fin des travaux – Source : Ville de Paris

Mètres
0 25 50 100 150 200

2.2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PRISE EN COMPTE

2.2.1. Contexte urbain

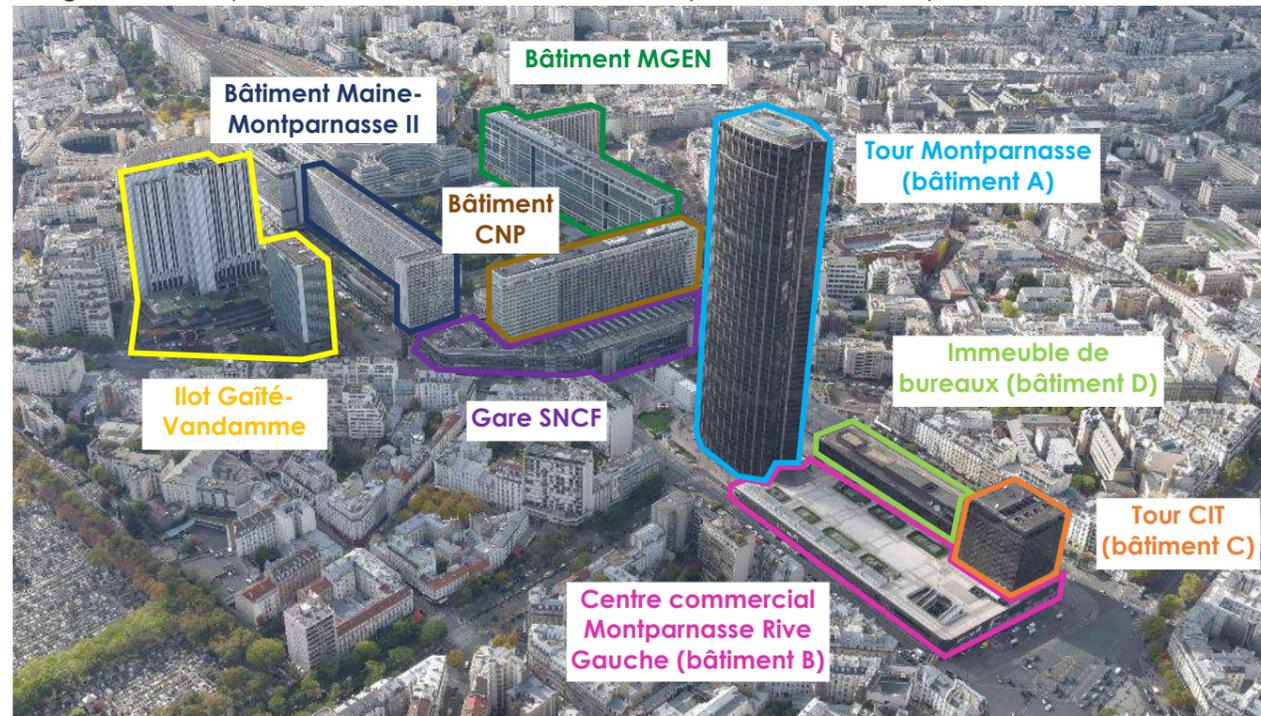
La composition urbaine du quartier Maine Montparnasse au sens large est fortement structurée par la présence d'équipements et ensembles immobiliers sur dalle de grande ampleur hérités des années 1960 à 1970 (Cf. Partie *Cadre paysager et patrimonial*). Il s'agit en premier lieu de la **gare SNCF Paris-Montparnasse** organisée en trois halls (Maine, Pasteur et Vaugirard du nord au sud). La gare Montparnasse est elle-même surmontée de plusieurs ensembles immobiliers : les **bâtiments tertiaires CNP et MGEN** et le bâtiment d'habitation **Maine-Montparnasse II**.

Dans l'axe du faisceau ferré Montparnasse au nord se déploie également l'**Ensemble Immobilier Tour Maine Montparnasse (EITMM)** qui comprend :

- la **Tour Montparnasse** (ou bâtiment A),
- le **centre commercial Montparnasse Rive Gauche** (ou bâtiment B),
- la **Tour CIT** (ou bâtiment C),
- un **immeuble de bureaux** (ou bâtiment D).

Entre la rue Mouchotte et l'avenue du Maine se trouve également l'**îlot Gaité-Vandamme** concerné par le projet des Ateliers Gaité, livré en 2022.

La figure suivante présente ces édifices structurants du quartier Maine-Montparnasse :



Equipements et ensembles immobiliers structurants du quartier Maine-Montparnasse – source : RSHP & Groupement

La majorité du plan bâti environnant, structuré en îlots fermés alignés sur rue, est plus classique du tissu parisien bien que les immeubles soient d'époques très variées et souvent contemporaines.

La composition urbaine de ce quartier est également structurée par une trame viaire conséquente, composée de voies de gabarits variés (rue, boulevards et avenues et même un tunnel routier). Ce réseau viaire, parfois surdimensionné au profit des circulations automobiles et au détriment des circulations

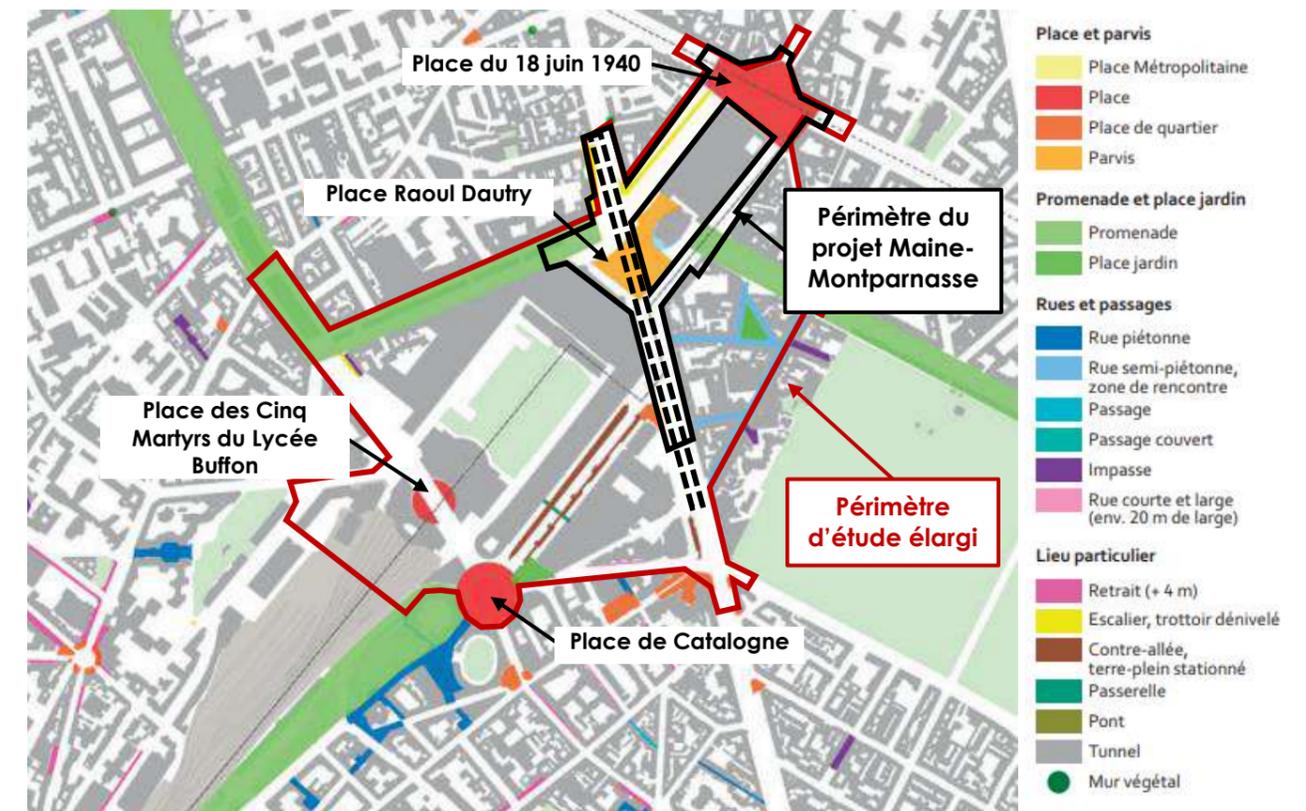
douces, connecte des espaces publics et notamment au sein du périmètre de projet la place du 18 juin 1940 au nord (carrefour routier entre rue de Rennes et boulevard Montparnasse) et la place Raoul Dautry au sud (parvis de la Gare Paris-Montparnasse) ;

Ce quartier très dense est peu pourvu en espaces verts mais accueille toutefois depuis 1994 le Jardin Atlantique (non visible des rues adjacentes) en couverture des voies de la Gare Montparnasse entre les halls Maine et Pasteur.

Une « promenade » est également composée par les boulevards Edgar Quinet, Vaugirard et Pasteur aux larges espaces piétonniers sous le couvert végétal offert par les denses alignements d'arbres.

Au sud de l'aire d'étude élargie en dehors du périmètre de projet, au niveau de la place de Catalogne, s'achève la promenade de la coulée verte Vercingétorix longeant le faisceau ferré de la gare Paris-Montparnasse.

La continuité sera assurée par les aménagements de la forêt urbaine place de Catalogne en 2024 puis par une promenade forestière sur la rue du Commandant René Mouchotte en 2026.



Atlas de l'espace public du quartier Maine-Montparnasse - source : APUR, 2017

Enjeu lié au contexte urbain

Le secteur Maine-Montparnasse apparaît comme une centralité parisienne de premier plan située au croisement de nombreux équipements, d'espaces d'activités commerciales et tertiaires et d'espaces publics. L'articulation de ces composantes ayant des rayonnements d'échelle métropolitaine, parisienne et de quartier constitue un enjeu fort.

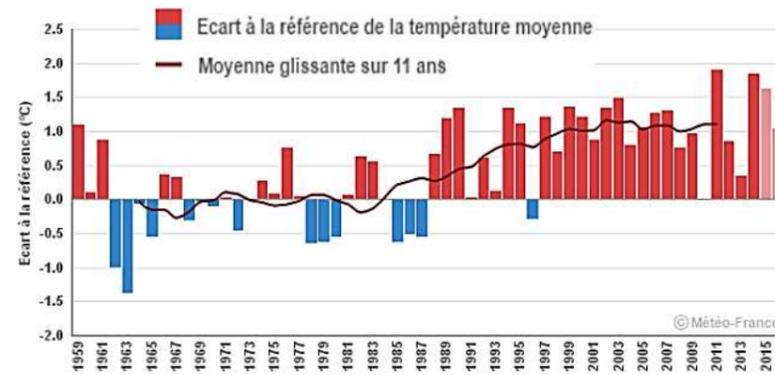
L'enjeu lié au contexte urbain est : **Fort**

2.2.2. Climat, changement climatique et confort thermique

2.2.2.1. CLIMAT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le climat parisien est de type océanique et se caractérise par des températures modérées tout au long de l'année, des précipitations modérées distribuées de manière relativement homogène tout au long de l'année et un ensoleillement moyen.

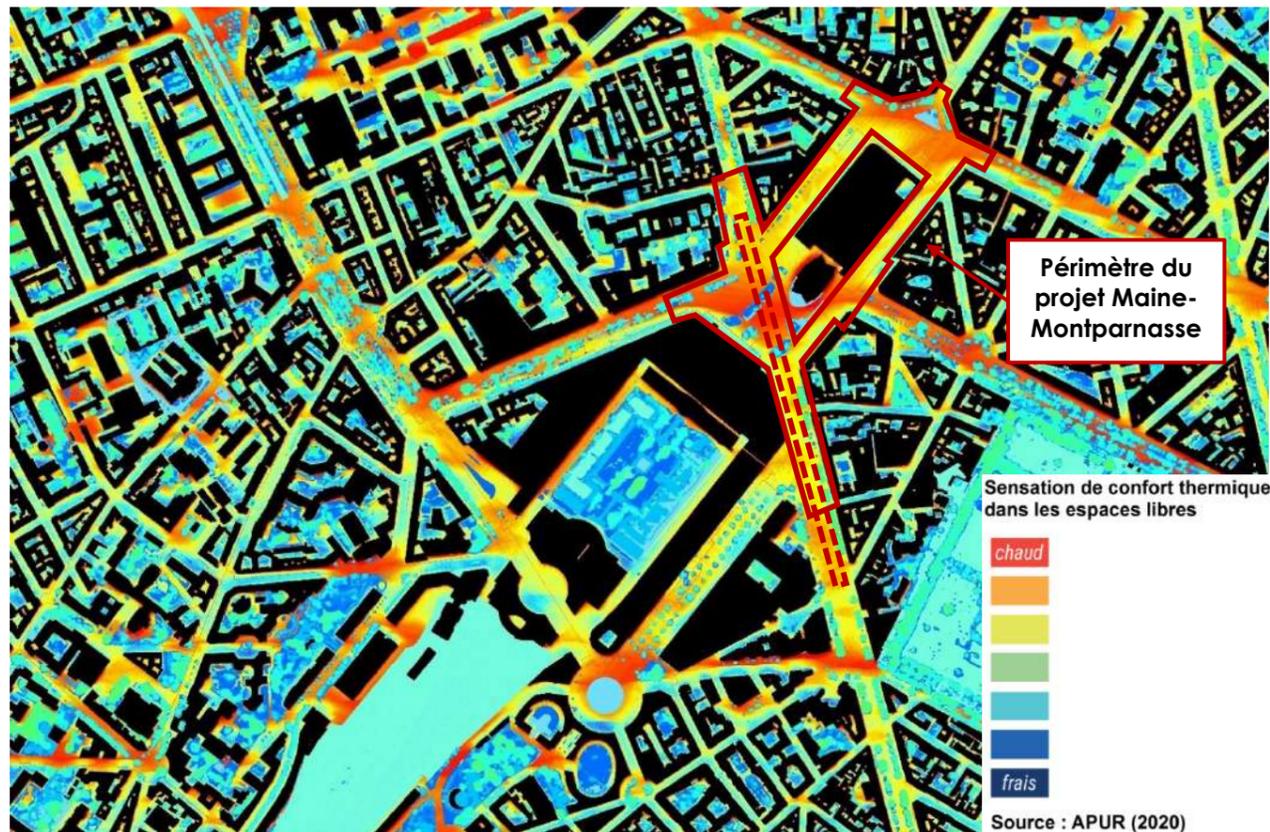
Le changement climatique à l'œuvre, met toutefois en évidence une hausse des températures moyennes à Paris et une hausse en durée et intensité des épisodes caniculaires. Ce phénomène couplé à l'effet d'îlot de chaleur urbain pose la question de l'habitabilité des villes et du confort thermique des espaces publics.



Température moyenne annuelle : écart à la référence 1961-1990
Paris-Montsouris – Météo-France, 2018

2.2.2.2. EFFET ILOT DE CHALEUR URBAIN

La carte suivante présente la modélisation climatique de l'îlot de chaleur urbain à Paris en fin de journée au mois d'août.



Modélisation climatique de l'îlot de chaleur urbain à Paris en fin de journée au mois d'août – source : APUR, 2020

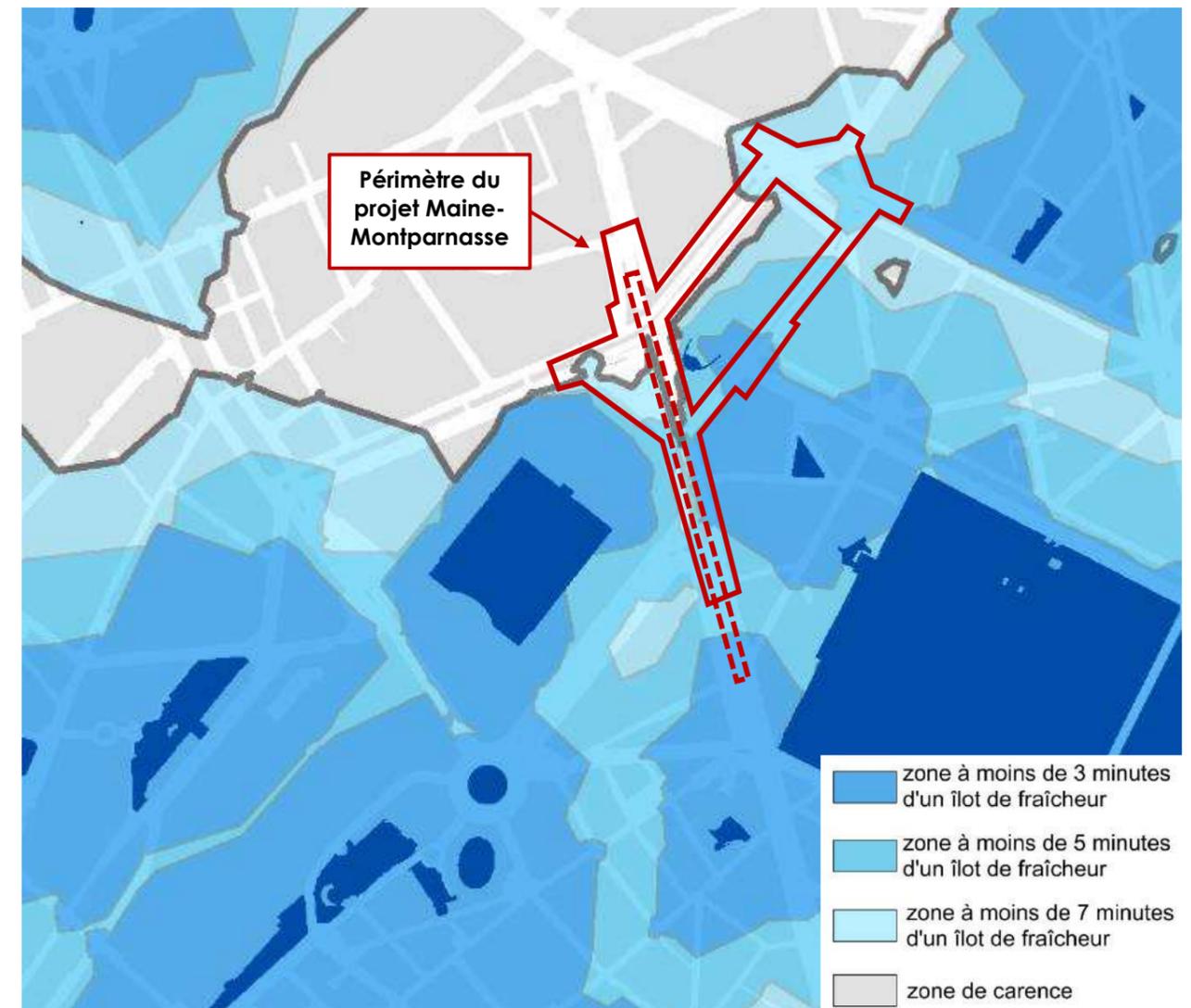
Dans le cadre de la stratégie d'adaptation face au changement climatique (2015) et du nouveau Plan Climat de Paris (2018), la Ville de Paris a demandé à l'APUR de définir, repérer puis de cartographier les îlots et parcours de fraîcheur à Paris.

Les îlots de fraîcheur sont définis comme étant des lieux d'accueil, de halte et/ou de repos, accessibles au grand public et repérés comme source de rafraîchissement à Paris par rapport à leur environnement proche en période chaude ou caniculaire. Pour l'été 2018, ont été repérés à Paris plus de 800 îlots de fraîcheur accessibles en journée et plus de 150 accessibles la nuit.

Sont considérés comme îlots de fraîcheur :

- les espaces verts et boisés (jardins, parcs, bois, cimetières) ;
- les lieux de baignade (piscines, centres aquatiques, baignades extérieures) ;
- les lieux brumisés et jeux d'eau (miroirs d'eau et brumisateurs) ;
- les établissements ouverts au public et naturellement frais (églises et musées) ;
- les établissements ouverts au public et rafraîchis (musées et bibliothèques).

Le périmètre de projet présente des zones de carence en îlot de fraîcheur et notamment la rue de l'Arrivée, le nord de l'avenue du Maine et une portion de la place Raoul Dautry.



Desserte des îlots de fraîcheur en journée (hors équipements) au sein de l'aire d'étude - source : APUR, INSEE, Mairie de Paris

La station météorologique la plus proche de l'aire d'étude, Paris-Montsouris, se situe à environ 4 km du projet. Sa situation au cœur du parc Montsouris fortement végétalisé sur un sol en pleine terre avec plusieurs strates végétales, présente toutefois peu de similitudes avec le contexte urbain dense de l'aire d'étude. La représentativité de ces données météorologiques n'est pas optimale pour décrire toutes les conditions météo du quartier Maine-Montparnasse car elles ne prennent pas convenablement en compte l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) qui existe sur le site Maine-Montparnasse.

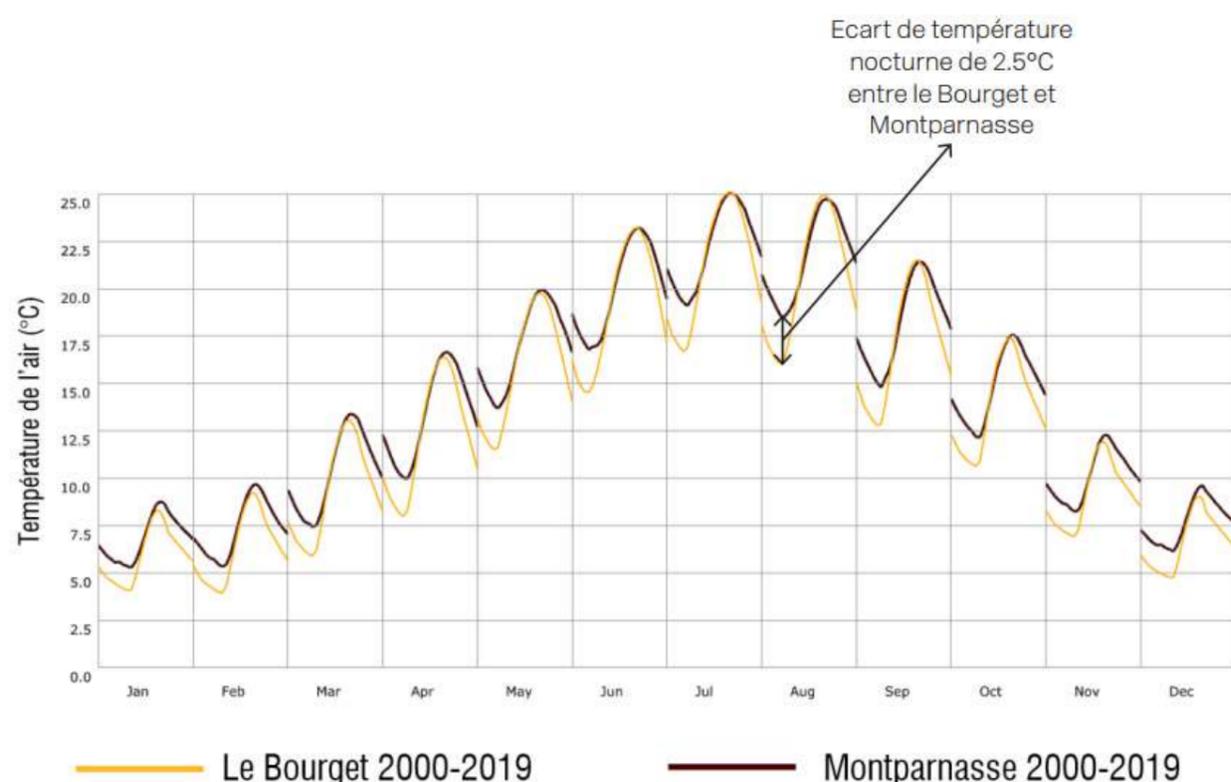
Des fichiers météorologiques spécifiques au quartier Maine-Montparnasse ont donc été établis dans le cadre des études de conception du projet d'espaces publics Maine-Montparnasse afin de caractériser rigoureusement le microclimat propre au site et pouvoir quantifier l'effet d'ICU et pouvoir baser les études de conception urbaine ou architecturale prennent comme par exemple les simulations thermiques dynamiques de bâtiments sur des données représentatives.

Le graphique ci-dessous présente les profils journaliers moyens de température d'air, pour chaque mois de l'année pour le Bourget et le site Maine-Montparnasse.

On observe que les températures à Montparnasse sont plus élevées de l'ordre de 2.5°C en période nocturne par rapport au Bourget, ce qui est cohérent avec les informations disponibles sur l'ICU parisien.

Les températures diurnes sont similaires entre les deux fichiers météo.

L'écart de température entre les fichiers météo est significatif : sommé sur l'année.



2.2.2.3. CONFORT THERMIQUE AU SEIN DES ESPACES PUBLICS

Le **confort thermique** désigne le ressenti thermique subjectif d'un individu, dans un environnement climatique donné. Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre des espaces publics, le confort thermique extérieur diurne a été étudié de manière prioritaire (car c'est en journée qu'il y a des usages en extérieur, et du soleil). Le confort thermique d'un individu dépend de multiples variables, notamment

climatiques. Il varie d'un individu à l'autre, et d'un usage à l'autre ; l'enjeu de la conception urbaine est donc de produire les meilleures conditions microclimatiques possibles pour satisfaire le confort du plus grand nombre, en accord avec les usages prévus.

Dans un premier temps, une **étude paramétrique** a été réalisée au milieu de la phase de conception afin de comparer les propriétés thermiques de différents revêtements de sol.

Sur la base des résultats de l'étude paramétrique et des fichiers météorologiques du site Maine-Montparnasse, des **simulations de températures** ont ensuite été réalisées (grâce au logiciel ENVI-Met).

Les résultats de ces simulations sur le périmètre de projet sont présentés dans les pages suivantes.

Indicateurs présentés

ENVI-met calcule un grand nombre d'indicateurs pour chaque point du maillage, pour chaque heure de la période de simulation. Cela signifie que les simulations permettent d'avoir une vision dans le temps et dans l'espace d'une multitude d'indicateurs de confort.

Tous les résultats ne peuvent être présentés, ce qui implique une forme de sélection des indicateurs les plus pertinents.

Spatialisation des résultats :

Les résultats sont présentés principalement sous forme de plans dans le volume du piéton sur la zone d'intérêt. Sauf mention contraire, tous les résultats sont présentés à l'altitude 1,5m.

Temporalité des résultats :

Afin de restituer synthétiquement les résultats de simulation, ceux-ci seront présentés pour deux heures de la période de simulation :

- 15h : représentatif de l'après-midi. C'est l'heure où la température d'air est en moyenne la plus élevée de la journée sur la période estivale. Les résultats à 15h sont utiles pour qualifier le confort thermique diurne sur le site.
- 22h : représentatif du début de la nuit, où les surfaces urbaines relarguent la chaleur accumulée la journée. Les résultats à 22h sont utiles pour qualifier la propension du site à favoriser – ou lutter contre – l'ICU.

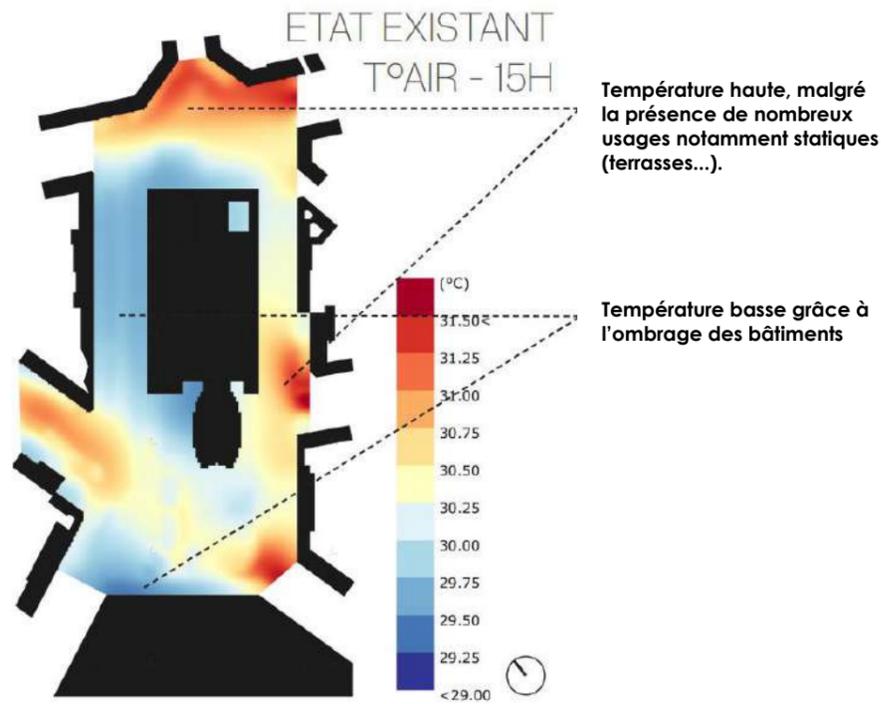
Variables représentées :

- La **température d'air**.
- La **Température Physiologique Équivalente (PET)** : la PET est un indicateur de confort qui détermine une « température ressentie ». La PET est calculée à partir de la température d'air, l'humidité, la température moyenne radiante et la vitesse d'air. C'est donc un indicateur très utile pour visualiser d'un coup l'effet aggloméré des autres variables climatiques. C'est à la PET qu'on se référera pour parler du « confort thermique » sur le site.
- La **température de la surface du sol**. Cette variable est utile pour comprendre les phénomènes de stockage-relargage dans les matériaux. Elle sera particulièrement observée à 22h, pour étudier la tendance des espaces publics à favoriser ou non l'ICU.

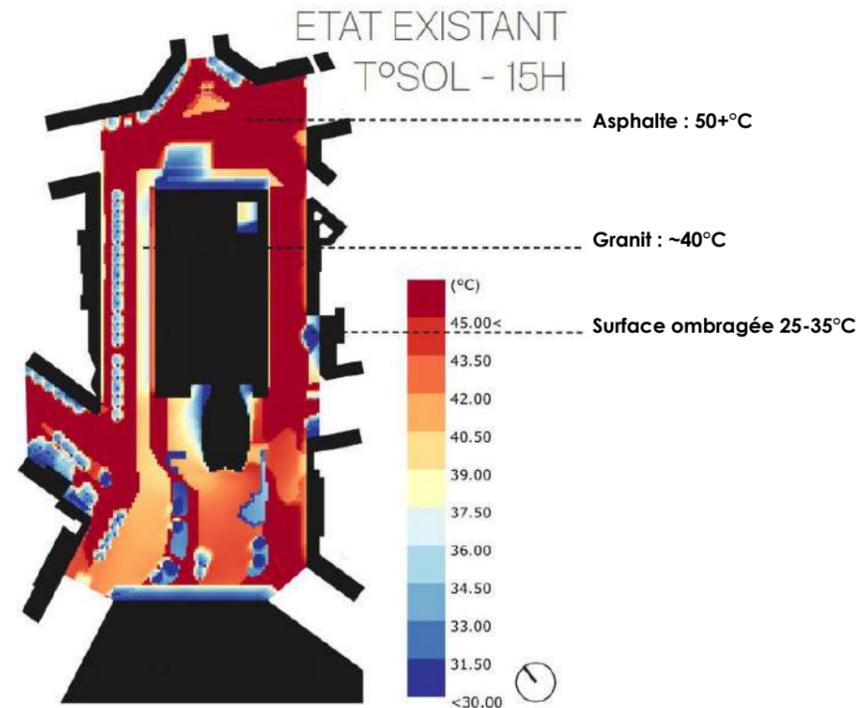
Résultat de confort thermique en période diurne

Secteur Raoul Dautry à Place du 18 juin

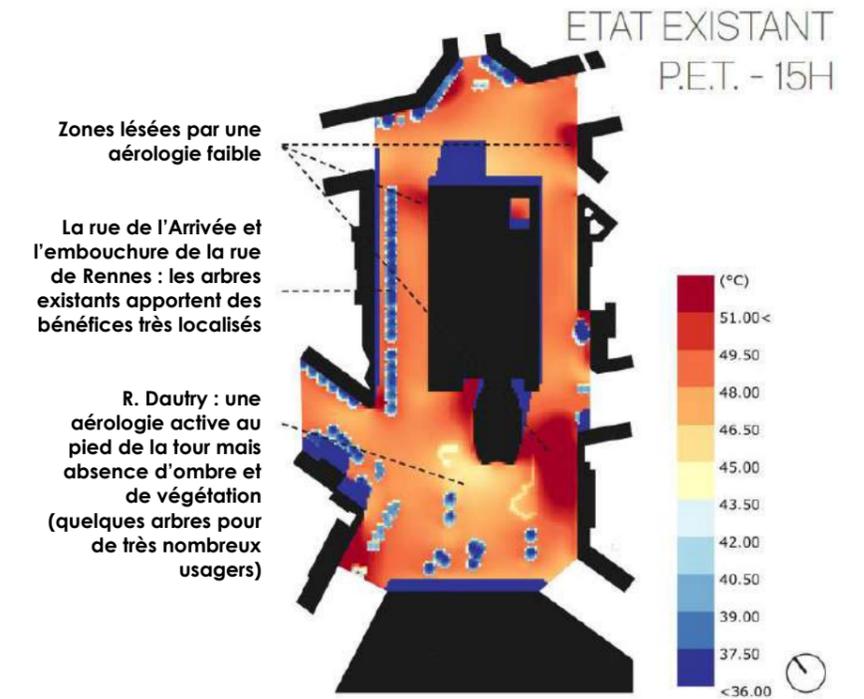
Température d'air



Température du sol



Température physiologique équivalente



En l'état existant, on constate que la température de l'air est la plus forte là où l'on retrouve à la fois une vitesse d'air faible et une forte exposition au soleil.

Ainsi, **les secteurs les plus vulnérables dans l'après-midi sont la rue du Départ, le Nord de la place du 18 juin et l'embouchure de l'avenue du Maine.**

En revanche, **la rue de l'arrivée et le Sud de la place R. Dautry présentent une température plus faible**, notamment grâce aux ombres des bâtiments.

Les résultats de simulation mettent en évidence **la capacité de l'asphalte à chauffer fortement en journée**, avec des températures de surface **dépassant 50°C**. Cet effet met en évidence la place importante de l'asphalte sur le site : rues du Départ et de l'Arrivée, avenue du Maine, Place du 18 juin. **Le granit est moins chaud que l'asphalte mais présente des températures importantes (40°C)**. Enfin, les surfaces à l'ombre des bâtiments ou des arbres sont **significativement plus fraîches** (environ 30°C°).

Durant la journée, **la température physiologique équivalente (PET) dépend fortement de l'exposition au soleil et de la vitesse d'air, qui peuvent varier fortement d'un endroit à l'autre.**

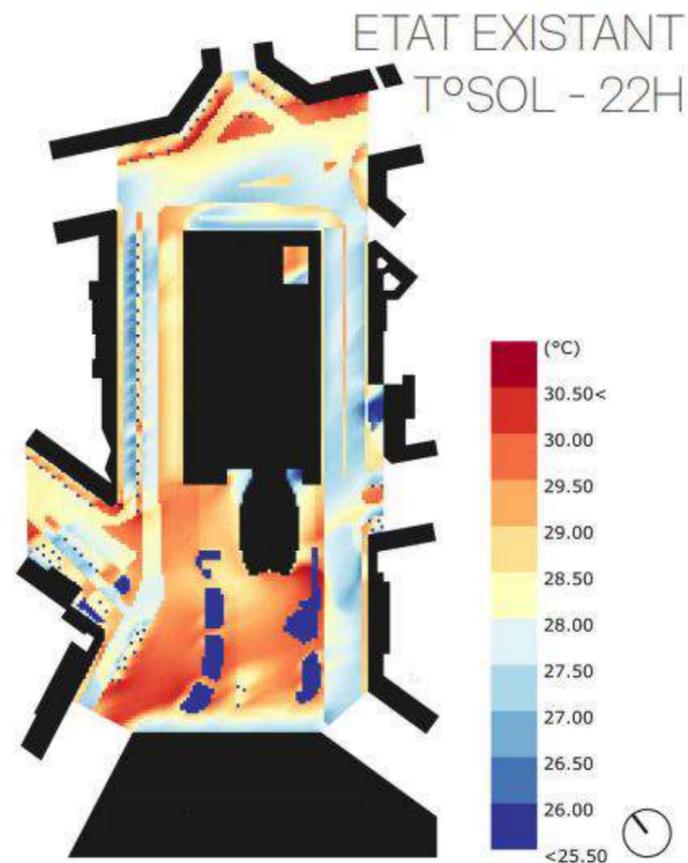
La simulation de l'existant révèle plusieurs zones où la faible vitesse d'air peut créer de l'inconfort : aux coins Nord-Ouest et Sud-Est de la Tour Montparnasse notamment.

L'aérologie active au coin Sud-Ouest de la tour diminue localement la PET, mais **l'absence d'ombrage générale sur la place Dautry fait qu'une portion très faible des espaces publics est en situation de confort**. La Tour CIT crée un espace ombragé mais à un endroit où les usages sont réduits.

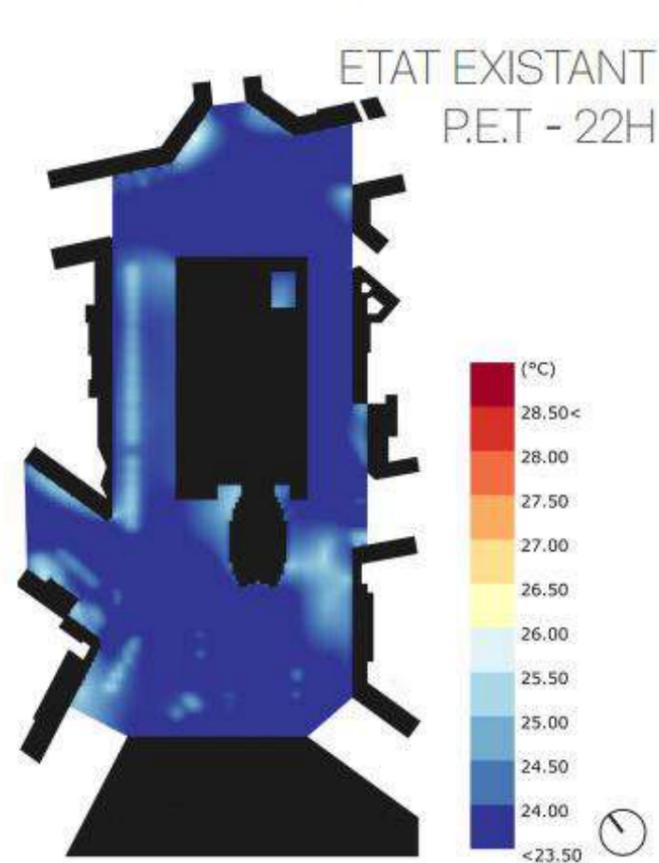
Résultat de confort thermique en période nocturne

Secteur Raoul Dautry à Place du 18 juin

Température du sol



Température physiologique équivalente



Conclusions sur le secteur principal « Raoul Dautry à Place du 18 juin »

Période diurne

Dans son état existant, le site propose peu d'espaces confortables en journée : les zones ombragées sont rares, et sont notamment dédiées à la circulation piétonne (arcades de la dalle). Les rares arbres de la place Raoul Dautry ne suffisent pas au regard des usages intenses qui ont lieu sur cette place. Les zones à la température d'air la plus faible sont celles à l'ombre de la dalle et de la gare, tandis que les zones exposées (rue du Départ, Place du 18 juin) sont en situation de grand inconfort. La surface de la dalle est un potentiel inexploité : en l'absence d'ombre et d'activités, rares sont les usagers qui la pratiquent.

Période nocturne

De nuit, le principal enjeu est de réduire la propension du site à favoriser l'ICU. De ce point de vue, le site existant est peu vertueux : le site est très fortement minéralisé et exposé au soleil (notamment sur les places Raoul Dautry et du 18 juin). Le revêtement en granit sur la place Dautry est particulièrement problématique.

De nuit, le confort thermique extérieur est un enjeu mineur par rapport à la période diurne. D'une part car il y a moins d'usages de nuit, d'autre part car en l'absence d'ensoleillement, le stress thermique extrême est pratiquement impossible (la température de l'air nocturne ne suffit pas à créer des conditions d'inconfort extrêmes).

De fait, l'enjeu de la période nocturne est surtout l'ICU, et les risques apparaissent lors d'événements caniculaires de longue durée, quand la température intérieure des logements ne redescend pas la nuit.

Les résultats de simulation montrent que la PET nocturne est faible et relativement constante sur l'ensemble du site existant. Les zones présentant la PET la plus haute (léger inconfort thermique ressenti) sont celles où la vitesse d'air est faible, ou bien celles immédiatement sous les arbres. En effet, en coupant l'accès au ciel, la canopée des arbres a tendance à dégrader le confort thermique nocturne.

Cet effet est bien connu et documenté, mais il est extrêmement faible (écarts de 0.25°C sur la PET) par rapport aux bénéfices de la végétation en journée - ce qui explique pourquoi le végétal reste une solution décisive pour améliorer le confort thermique.

De nuit, la température du sol est un paramètre important, car elle influence sur la quantité d'énergie que les matériaux relarguent après l'avoir absorbée la journée - ce qui est une des causes de l'ICU.

Contrairement à la situation diurne, les surfaces les plus chaudes sont les trottoirs et les pavés en granit ($\sim 29^{\circ}\text{C}$). L'asphalte est plus froid que le granit, mais les écarts sont faibles ($1-2^{\circ}\text{C}$) comparés à la journée. Cela s'explique par la densité et la capacité thermique du granit. Enfin, les surfaces végétalisées et stabilisées sont les plus froides, et redescendent rapidement sous 25°C .

La simulation du site existant met en évidence l'importance du granit comme revêtement sur le site. Les températures du sol sur la place Dautry sont les plus élevées. On observe également la rareté des surfaces végétalisées.

Enjeu lié au climat, au changement climatique et à l'effet d'îlot de chaleur urbain

Paris subit une double influence océanique et continentale et connaît en moyenne des conditions météorologiques tempérées, avec des conditions extrêmes relativement rares (canicule ou grand froid, sécheresse ou précipitations fortes, etc.). L'analyse des relevés météorologiques historiques semblent toutefois montrer que Paris subit les effets du réchauffement climatique planétaire, se traduisant notamment par une augmentation des températures moyennes et ce surtout en été, ainsi que par une augmentation des épisodes caniculaires et de sécheresse. Ce phénomène couplé à l'effet îlot de chaleur urbain fait de Paris et donc de l'aire d'étude, fortement artificialisée, un territoire particulièrement sensible au réchauffement climatique.

Une étude de confort thermique menée sur l'aire d'étude, et basée sur des fichiers climatiques élaborés spécifiquement pour rendre compte des conditions climatiques micro-locales, conclut à la rareté des espaces confortables en journée sur l'aire d'étude. Les zones ombragées sont rares, et sont notamment dédiées à la circulation piétonne. Les rares arbres de la place Raoul Dautry ne suffisent pas au regard des usages intenses qui ont lieu sur cette place. Les zones à la température d'air la plus faible sont celles à l'ombre de la dalle et de la gare, tandis que les zones exposées (rue du Départ, Place du 18 juin) sont en situation de grand inconfort. La surface de la dalle est un potentiel inexploité : en l'absence d'ombre et d'activités, rares sont les usagers qui la pratiquent.

En période nocturne, le principal enjeu est de réduire la propension du site à favoriser l'effet d'îlot de chaleur urbain. De ce point de vue, le site existant très fortement minéralisé et exposé au soleil (notamment sur les places Raoul Dautry et du 18 juin) est peu vertueux. Le revêtement en granit sur la place Dautry est particulièrement problématique.

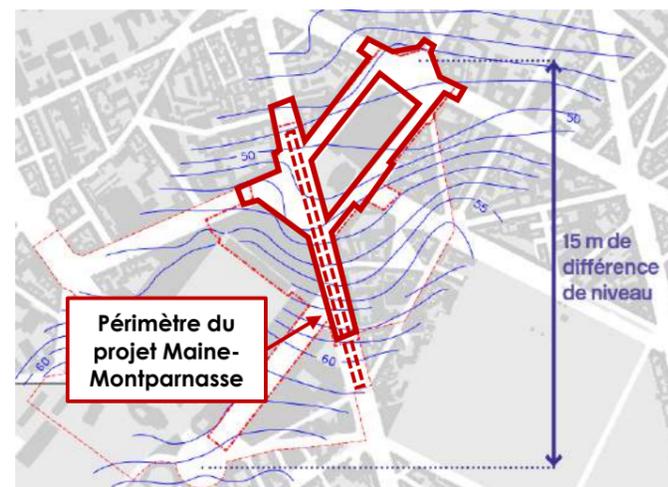
Le climat, le changement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain correspondent à un enjeu : Fort

2.2.3. Topographie

L'aire d'étude se situe sur la colline du Montparnasse qui culmine à 65 m en rive gauche de la Seine. La colline du Montparnasse se trouve en bordure de la plaine alluviale de la Seine vers laquelle elle s'étire en pente douce au nord et à l'ouest.

L'urbanisme sur dalle développé sur ce secteur au cours des années 1960 à 1970 a également fortement modifié cette topographie d'origine (dalle EITMM et tunnel du Maine). Le jardin Atlantique, aménagé en 1994 sur la dalle couvrant la gare Montparnasse et culminant à 70 m d'altitude, constitue également un espace public en rupture topographique avec les espaces publics qui l'entourent.

La différence de niveau du sud au nord de l'aire d'étude depuis la Place de Catalogne jusqu'au boulevard du Montparnasse est donc de près de 15 m en pente douce.



Différentiel d'altimétrie du terrain naturel de l'aire d'étude – source : HSR+P & Groupement

2.2.4. Éléments géologiques et hydrogéologiques

D'après la carte géologique n°183 de Paris au 1/50 000 et les données archivées sur le serveur de la banque de données Infoterre, les formations géologiques susceptibles d'être rencontrées au droit de la zone d'étude sont, de la surface vers la profondeur :

Partie-est du site d'étude :

- [0-1/2 m] remblais ;
- [1/2-5/8 m] Alluvions anciens (Quaternaire) ou/et Sables de Beauchamp (Auversien) ;
- [5/8-19/23 m] Marnes et caillasses (Lutétien supérieur) ;
- [19/23 m et au-delà] Calcaire grossier (Lutétien inférieur).

Partie-ouest du site d'étude :

- [0-2/3 m] remblais ;
- [2/3-11/18 m] Marnes et caillasses (Lutétien supérieur) ;
- [11/18-32 m] Calcaire grossier (Lutétien inférieur) ;
- [32 m et au-delà] argile (Sparnacien).

Enjeu lié au contexte géologique

L'aire d'étude est située au sein de la vaste formation sédimentaire du bassin parisien, sur l'assise géologique de référence de la craie du Crétacé.

Au droit de l'aire d'étude la lithologie est composée à l'est de remblais, alluvions anciennes et/ou sables de Beauchamp, marnes et caillasses puis de calcaires grossiers et à l'ouest de remblais, marnes et caillasses, calcaire grossier et d'argiles.

Les caractéristiques géologiques et pédologiques du secteur étudié ne présentent donc pas de contraintes majeures sur le projet envisagé.

Le quartier Maine-Montparnasse comme de nombreux secteurs parisiens, est toutefois situé au droit d'anciennes carrières de calcaires qui fragilisent localement les sous-sols.

L'enjeu lié au contexte géologique est : Faible

2.2.4.1. CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE

La consultation de la carte géologique de Paris (échelle 1/50 000^{ème}) et de l'Atlas des nappes aquifères de la région parisienne (échelle 1/200 000^{ème}) a permis d'établir le contexte hydrogéologique du site. Plusieurs nappes sont potentiellement présentes (citées par profondeur croissante) au droit du site :

- Les **réseaux aquifères du Lutétien**. Il s'agit d'une nappe au débit important et fortement utilisée par les industries du nord de Paris, s'écoulant a priori vers le sud-ouest (en direction de la Seine). Sa profondeur au droit du site est estimée à environ 30 m. Cette nappe est considérée comme peu vulnérable face à d'éventuelle pollution provenant du site compte tenu de sa profondeur ;
- La **nappe des formations du Sparnacien**.



Isopièzes de la nappe du Lutétien – source : SIGES Seine-Normandie, 2020

D'après la carte hydrogéologique de Paris n°183, ainsi que les sites internet SIGES et Infoterre, la première nappe rencontrée au droit du site correspond à la nappe du Lutétien, située à environ 20-22 m de profondeur, dans la formation du Calcaire Grossier du Lutétien, qui s'écoule du Sud-Ouest vers le Nord-Est.

Compte tenu de sa profondeur (20 à 22 mètres au niveau du site), cette nappe est considérée comme peu vulnérable face à une éventuelle pollution du fait d'une éventuelle activité polluante qui proviendrait du site.

En outre le secteur est fortement imperméabilisé, à l'exception du cimetière du Montparnasse, une pollution serait donc évacuée via le réseau d'assainissement.

Enjeu lié au contexte hydrogéologique

L'aire d'étude est située au droit du réseau aquifère du Lutétien attendu à 20-22 m de profondeur depuis le terrain naturel. Etant donné la profondeur de ce réseau aquifère, la nappe est considérée comme peu vulnérable face à une éventuelle pollution provenant de l'aire d'étude. Une attention particulière devra toutefois être portée au réseau aquifère en phase chantier en fonction de la profondeur des fondations des futurs bâtiments.

Par ailleurs, la nappe de l'Albien, située à 600 mètres de profondeur et exploitée pour l'alimentation en eau potable de Paris, est naturellement protégée et n'est pas menacée par des projets d'aménagement urbain.

L'enjeu lié au contexte hydrogéologique est : **Très faible**

2.2.5. Pollutions des sols

2.2.5.1.1. Etude historique, documentaire et mémorielle

Une étude historique et documentaire a été réalisée par BURGEAP en 2020 à l'échelle du périmètre de réflexion élargie incluant le périmètre de projet.

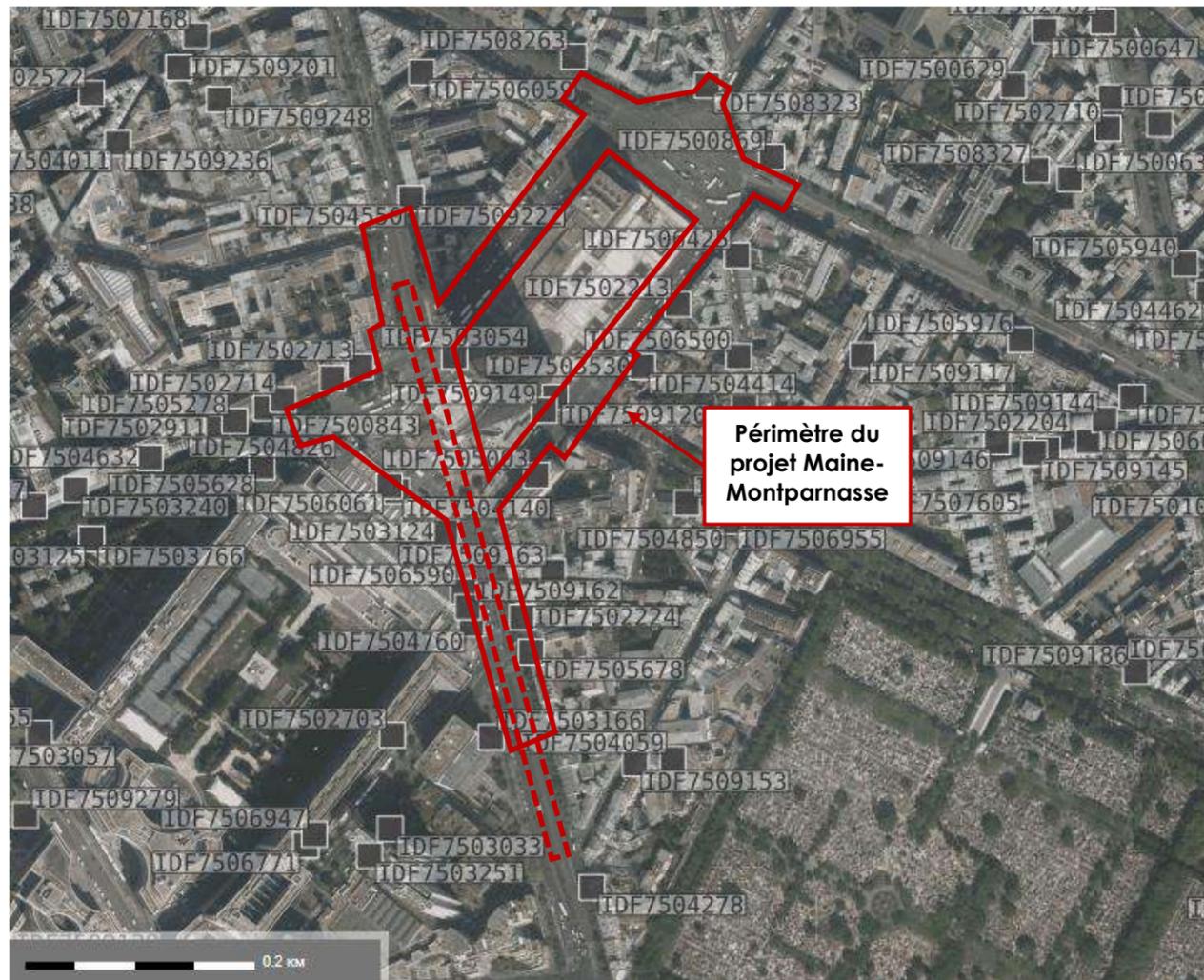
(i) Base de données recensant les sites pollués ou potentiellement pollués

L'état environnemental de la zone d'étude est évalué via les bases de données BASIAS (inventaire des anciens sites industriels et activités de service), BASOL (recensement des sites potentiellement pollués appelant à une action des pouvoirs publics), SIS (Secteurs d'informations sur les sols) et ARIA (incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'Environnement).

La base de données BASIAS recense un très grand nombre de sites localisés à proximité immédiate du site d'étude (moins de 500 m autour du site), comme c'est toujours le cas à Paris.

Les activités pratiquées au droit de ces sites sont susceptibles d'avoir influencé la qualité des sols et eaux souterraines au droit du site étudié (transport par la nappe). Les polluants potentiels associés à ces activités sont les suivants : hydrocarbures, composés organo-halogénés volatils, métaux et PCB.

De plus, plusieurs dizaines de sites BASIAS se trouvent en amont et en amont latéral hydrogéologique du site étudié dans un rayon de 500 m dont les activités pratiquées sur ces sites sont également susceptibles d'avoir influencé la qualité des eaux souterraines au droit du site étudié.



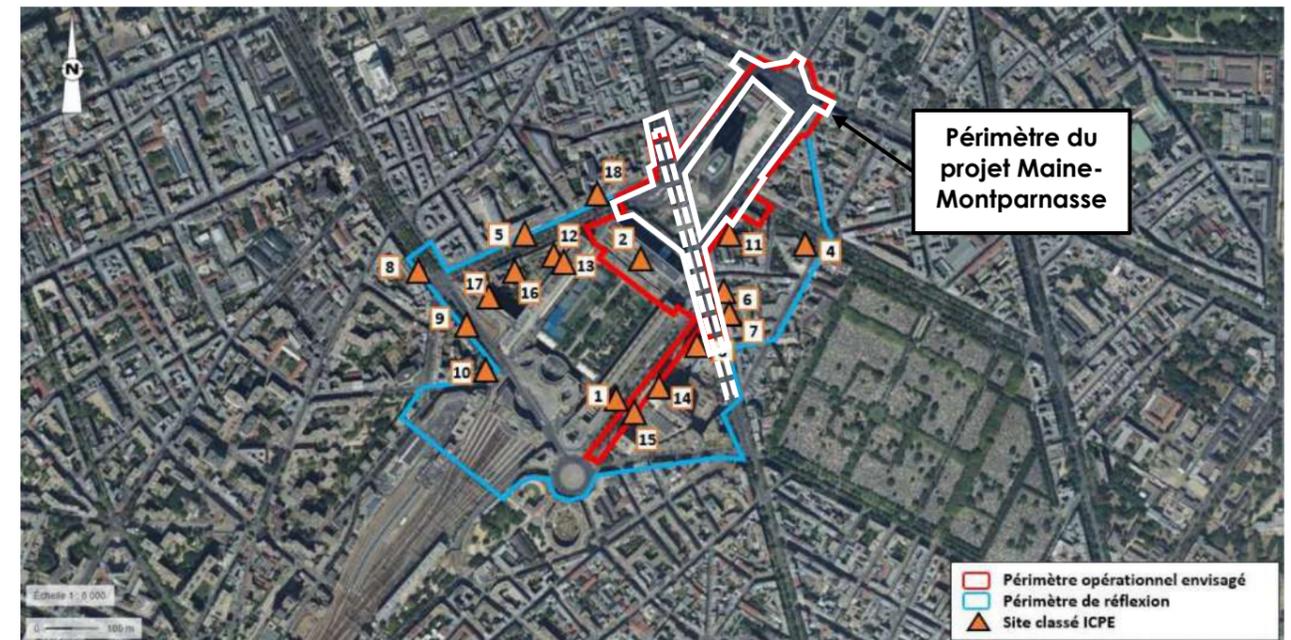
Cartographie des sites BASIAS à proximité du site d'étude - source : Infoterre

Aucun site BASOL ne se trouve en amont hydrogéologique du site étudié dans un rayon de 2 km.

D'après la base de données GEORISQUES, aucune parcelle n'est classée en SIS dans un rayon de 500 m autour du site d'étude. Le site n'est lui-même pas répertorié dans cette base de données

(ii) Historique des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Les activités classées pour la protection de l'environnement (ICPE) qui ont été exploitées sur le site localisées sur la figure suivante.



Localisation des sites classés ICPE au droit de l'aire d'étude - source : BURGEAP - Annexe volontaire 2

Ces données sont issues des documents consultés à la Préfecture de Police de Paris les 17 et 18/08/2020. Au vu de la quantité importante de dossiers et d'installations classées ICPE, les données ont été regroupées sous forme de tableau (cf. Etude complète en Annexe volontaire 2). La localisation des installations est décrite dans le rapport en Annexe 2 du rapport pour chaque site classé ICPE.

D'après l'ensemble des documents consultés, les activités et/ou installations potentiellement polluantes identifiées au droit du site d'étude sont :

- des transformateurs aux PCB/ pyralène ;
- des installations de chauffages dont chaudières et FOD ou au gaz ;
- des activités de station-service (dont cuves, circuits de distribution, parc de stationnement, décanteur/déshuileur) ;
- des groupes électrogènes ;
- des activités de fabrication, réparation et recharge de piles et d'accumulateurs électriques ;
- des activités de compression, réfrigération ;
- des activités de commerce et réparation d'automobiles et de motos.

L'emprise étudiée, plus large que l'emprise de projet ne comportant que des espaces publics, a accueilli un grand nombre d'activités et/ou installations classées, principalement soumises au régime de déclaration avec ou sans contrôle périodique dont certaines ont depuis cessé leurs activités. **Néanmoins, au sein du périmètre de projet objet du présent cas par cas, aucun site ICPE n'est identifié.**

Enjeu lié à la pollution des sols

Les données recueillies montrent que la qualité des sols / des eaux souterraines au droit de l'aire d'étude Maine-Montparnasse pourrait être dégradée du fait d'une vingtaine de sites BASIAS situées en bordure du périmètre de projet (52 sur périmètre élargi) et des activités et/ou installations (anciennes ou actuelles) classées aux titres des ICPE sous le régime de déclaration ou autorisation et potentiellement polluantes à proximité du secteur de projet.

Les dossiers consultés n'ont pas permis de compléter certaines données manquantes (classification, date de début/fin des activités, cessation réalisés).

Ces activités et installations ont pu émettre dans l'environnement les polluants suivants : métaux, alcools/polyols, phénols, HCT, HAP, BTEX + dérivés du benzène, additifs d'essence, COHV, PCB, chlorobenzènes, cyanures et ammonium.

Par ailleurs, au vu des nombreux aménagements identifiés, le site a été remblayé en plusieurs phases ; aucune information n'est disponible sur la qualité environnementale des remblais mis en œuvre. Les polluants potentiels associés à la mise en œuvre de remblais sont les suivants : métaux, HCT, HAP et PCB.

En cohérence avec le schéma conceptuel, des investigations environnementales au droit de sources potentielles de pollution identifiées sont prévues afin de déterminer si la qualité du milieu souterrain a été ou non dégradée par les activités exploitées sur le site.

L'enjeu lié à la pollution des sols est : **Fort**

2.2.6. Risques naturels

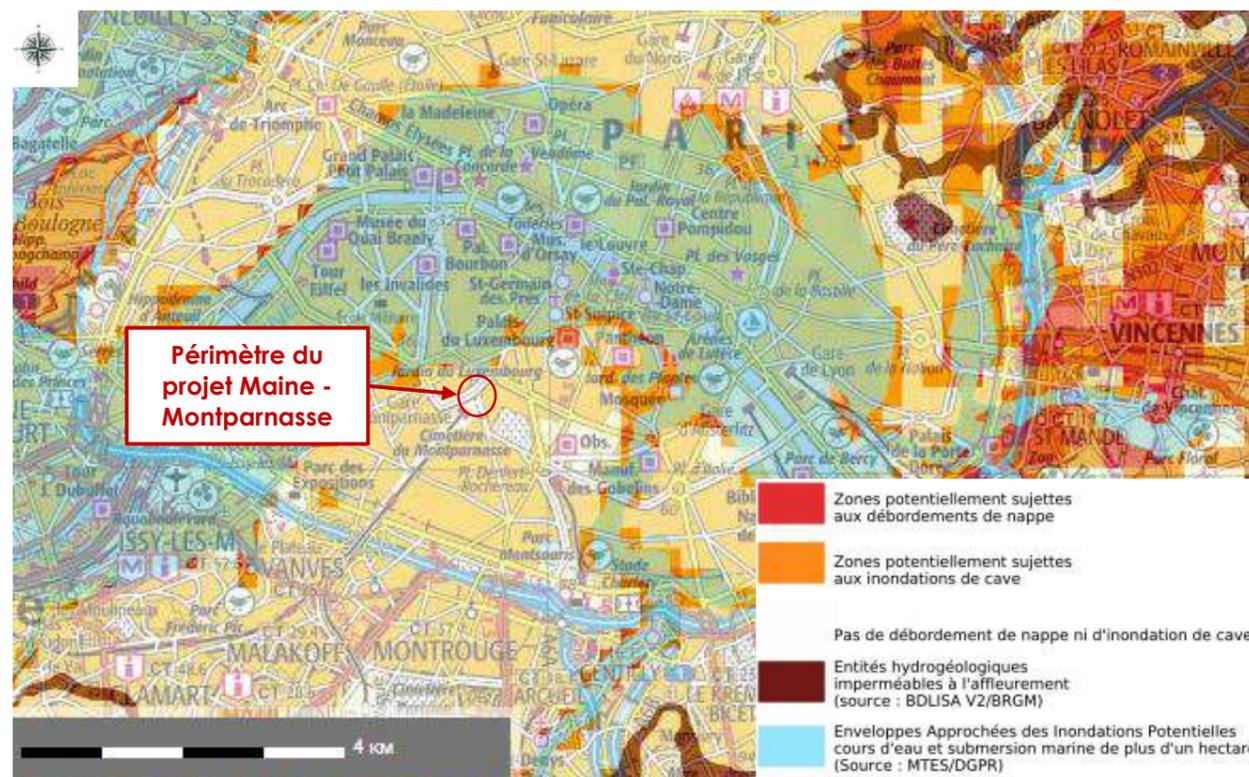
2.2.6.1. RISQUE D'INONDATION

Les débordements de cours d'eau

L'aire d'étude, située sur une butte, n'est pas située dans le lit majeur de la Seine et n'est donc pas concernée par le risque d'inondation par débordement de cours d'eau et à ce titre n'est pas couverte par le zonage du PPRi de la Seine à Paris.

Les remontées de nappes phréatiques

Comme présenté dans la figure suivante, l'aire d'étude se trouve dans un secteur où le risque de débordement de nappe et d'inondation de cave est nul.



Zonage du risque de remontée de nappe – source : BRGM, www.inondationsnappes.fr, 2019

Les inondations par ruissellement pluvial

Le ruissellement est un phénomène d'écoulement de l'eau de pluie sur un bassin versant, de façon diffuse ou concentrée, qui se poursuit jusqu'à ce qu'il rencontre un élément du système hydrographique (une rivière, un marais), un réseau de drainage (enterré ou surfacique) ou un point bas où il s'accumulera. Le phénomène de ruissellement peut être dû à des éléments naturels ou anthropiques comme l'artificialisation des sols à Paris.

Le ruissellement en lui-même n'est pas un problème, mais il est problématique en ville, lorsqu'il dépasse les capacités d'évacuation du réseau de drainage, entraînant alors une inondation.

A Paris le réseau d'assainissement est dimensionné pour l'évacuation des eaux pluviales pour des pluies de périodes de retour d'au moins 10 ans. La limitation du ruissellement pluvial est toutefois un enjeu majeur à Paris et doit être intégré à tout projet urbain en application du Zonage d'assainissement pluvial et du plan ParisPluie.

Enjeu lié au risque d'inondation

L'aire d'étude n'est pas concernée par le risque d'inondation par débordement de cours d'eau, par remontée de nappe ou par ruissellement pluvial. La limitation du ruissellement pluvial est toutefois un enjeu majeur à Paris.

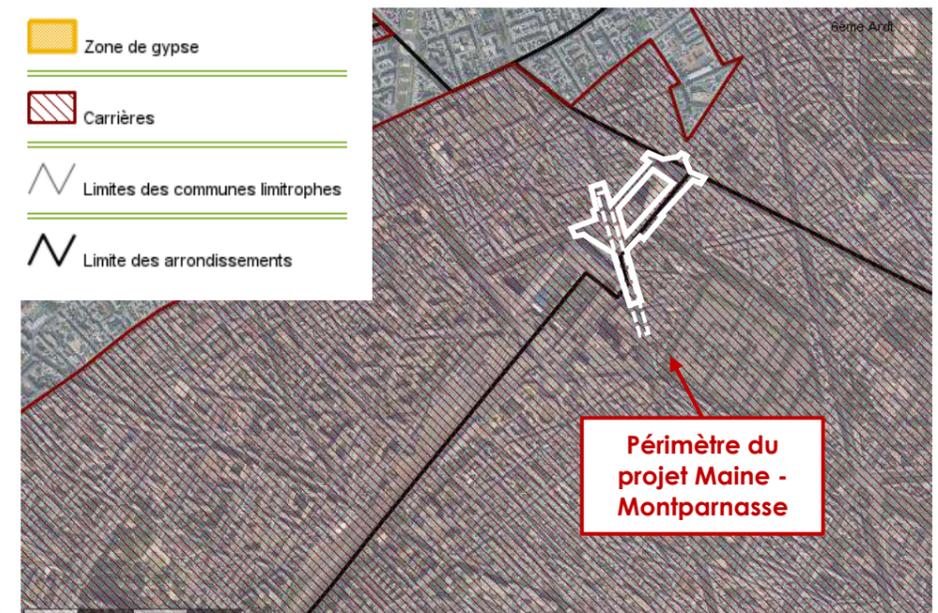
L'enjeu lié au risque d'inondation est : **Très faible**

2.2.6.2. RISQUE MOUVEMENTS DE TERRAIN

D'après la carte éditée par le BRGM, le périmètre d'étude s'inscrit dans son ensemble en secteur d'aléa « a priori nul » vis-à-vis du risque de « retrait-gonflement » des sols argileux, comme l'ensemble du territoire parisien.

La carte suivante présente le zonage du PPRN pour les zones comportant des poches de gypse antéludien (arrêté interpréfectoral du 25 février 1977) et les zones d'anciennes carrières (arrêté interpréfectoral du 19 mars 1991).

Carte des risques naturels identifiés à Paris (mouvement de terrain, affaissement et effondrement liés au gypse et anciennes carrières) – source : DRIEA, Cartélie, 2020



Le quartier Montparnasse est ainsi concerné par un PPRN Risque Mouvement de terrain approuvé concernant les affaissements et effondrements (cavités souterraines) en raison de la présence d'anciennes carrières.

D'après l'extrait d'un mémoire sur les anciennes carrières de calcaire présentes au droit de l'ensemble immobilier Tour Maine-Montparnasse (EITMM), transmis par la Ville de Paris en date du 17/06/2020 à BURGEAP, le site se trouve au droit d'anciennes carrières de Calcaire grossier du Lutétien.

Selon ce même rapport, les carrières se trouvaient au-dessus du fond de fouille des sous-sols de l'EITMM. Toutes les carrières, rencontrées lors de l'excavation des sous-sols de l'EITMM, ont été comblées. En outre, toutes les fondations existantes de l'EITMM, ainsi que les micropieux additionnels, sont ancrées dans des terrains non remaniés situés en dessous de la base des anciennes carrières. Il n'existe donc pas de risques de déstabilisation des sols au moment de la réalisation d'éventuels nouveaux micropieux.

NB : L'aire d'étude est également concernée par des risques de mouvements de terrain en cas d'infiltration concentrée en raison de la nature de ses sous-sols. Elle est en effet située intégralement en zone d'infiltration sensible (infiltration forcée en surface tolérée et soumise à la réalisation d'une étude du sol justifiant l'absence d'impact sur la stabilité du sous-sol) et partiellement au droit de remblais de mauvaise qualité (infiltration concentrée en surface proscrite) selon l'Inspection Générale des Carrières (IGC).

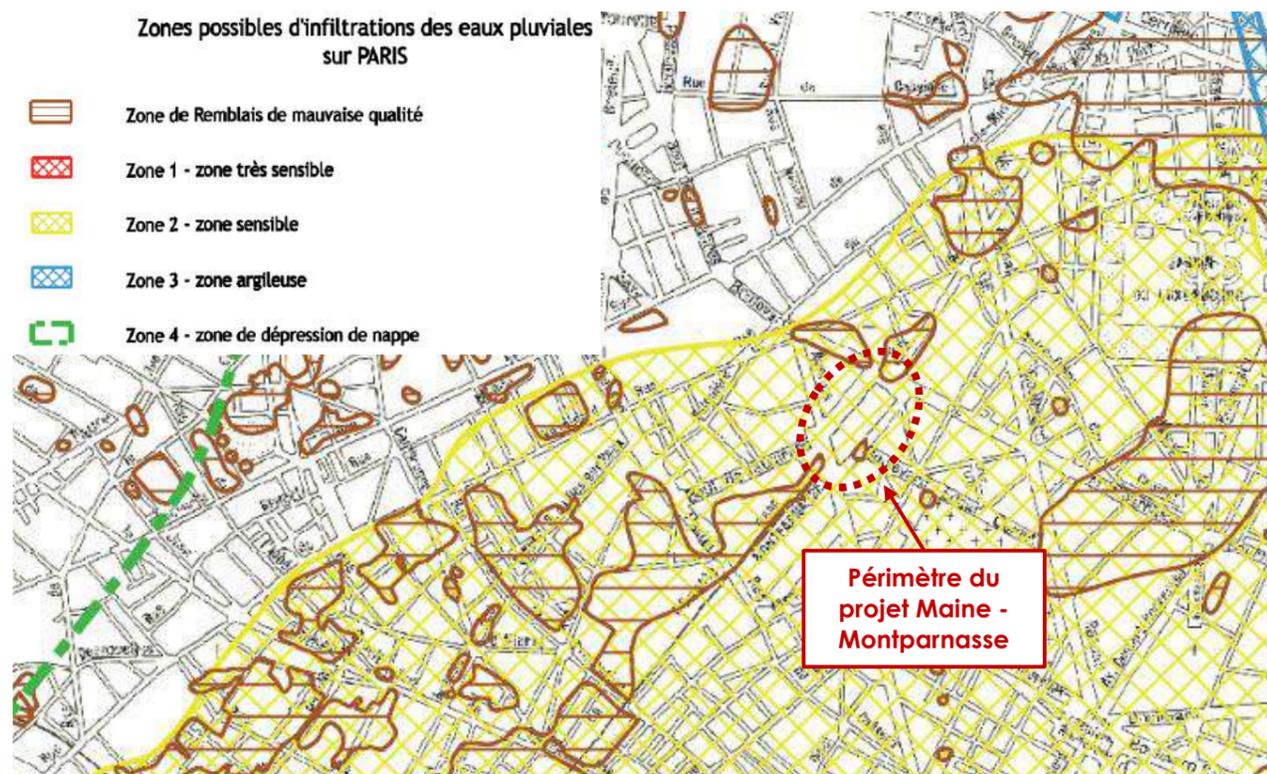


Figure 1 : Carte de caractérisation générale du sous-sol parisien – source : Annexe 1 au règlement du zonage d'assainissement pluvial

Enjeu lié au risque de mouvement de terrain

L'exploitation passée du sous-sol a fragilisé les structures du quartier Montparnasse qui présente aujourd'hui un risque d'effondrement lié aux anciennes carrières.

L'aire d'étude est ainsi concernée par un PPRN risque mouvement de terrain concernant les affaissements et effondrements dus à la présence de cavités souterraines.

Toutefois au niveau de l'EITMM, les carrières se trouvaient au-dessus du fond de fouille des sous-sols et toutes les carrières, rencontrées lors de l'excavation des sous-sols ont été comblées. Il n'existe donc pas de risques de déstabilisation des sols au moment de la réalisation d'éventuels nouveaux micropieux sur ce secteur.

L'aire d'étude est également soumise à un risque de mouvement de terrain en cas d'infiltration concentrée des eaux pluviales en raison de la nature de ses sous-sols. Selon les secteurs l'infiltration est soit proscrite, soit soumise à étude préalable pour vérifier la compatibilité des sous-sols.

Par ailleurs, d'après la carte éditée par le BRGM, le périmètre d'étude s'inscrit dans son ensemble en secteur d'aléa « a priori nul » vis-à-vis du risque de « retrait-gonflement » des sols argileux.

L'enjeu lié au risque de mouvement de terrain est : **Moyen**

2.2.7. Cadre biologique

Une étude faune flore a été réalisée par le bureau d'étude Rainette et s'appuie sur des données bibliographiques datées de 2020 et des prospections de terrain réalisées entre le printemps 2019 et l'automne 2020 sur un périmètre d'étude élargie incluant le périmètre de projet objet du présent cas par cas. Les paragraphes suivants reprennent les principales conclusions de cette étude disponible en intégralité en annexe (Annexe volontaire 3).

2.2.7.1. ZONAGE DE PROTECTION ET D'INVENTAIRE

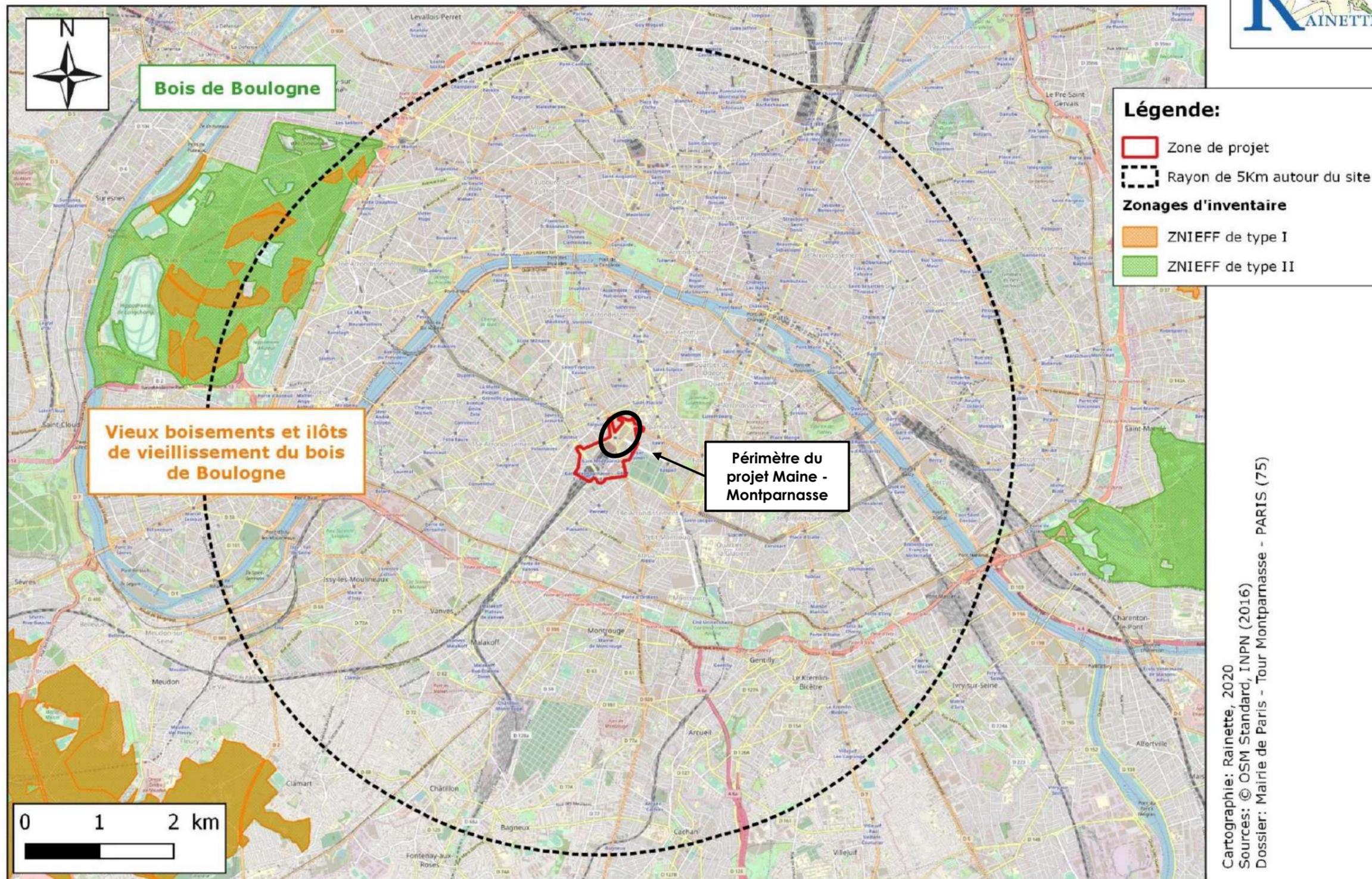
Le tableau ci-après présente une synthèse des zonages de protection et d'inventaire du patrimoine naturel au droit et à proximité de la zone d'étude (rayon élargi de 5 km par rapport au projet).

Zonages d'inventaire et de protection à proximité du site - source : Rainette, 2020 - Annexe 3

Type de zonage	Identifiant	Nom	Superficie (en ha)	Eloignement du site d'étude (en Km)
Zonages d'inventaire du patrimoine naturel				
ZNIEFF de type I	110020422	Vieux boisements et îlots de vieillissement du bois de boulogne	127	4,234
ZNIEFF de type II	110001696	Bois de boulogne	665,63	4,122
Zonages de protection du patrimoine naturel				
ENS et ENA	2.6	Ile Saint-Germain et les bras des îles du Val-de-Seine	19,809	3,997
	4.2	Coteaux de la Seine du Brimborion au lycée Michelet	26,189	2,451
	7.6	Coulee verte du sud parisien	20,881	1,567
	5.1	Butte de Bagneux	20,787	4,477

Ces zonages à proximité sont localisés sur les cartes ci-après. Par souci de clarté et de lisibilité, seul les zonages présents dans un rayon de 5 km autour du projet sont indiqués

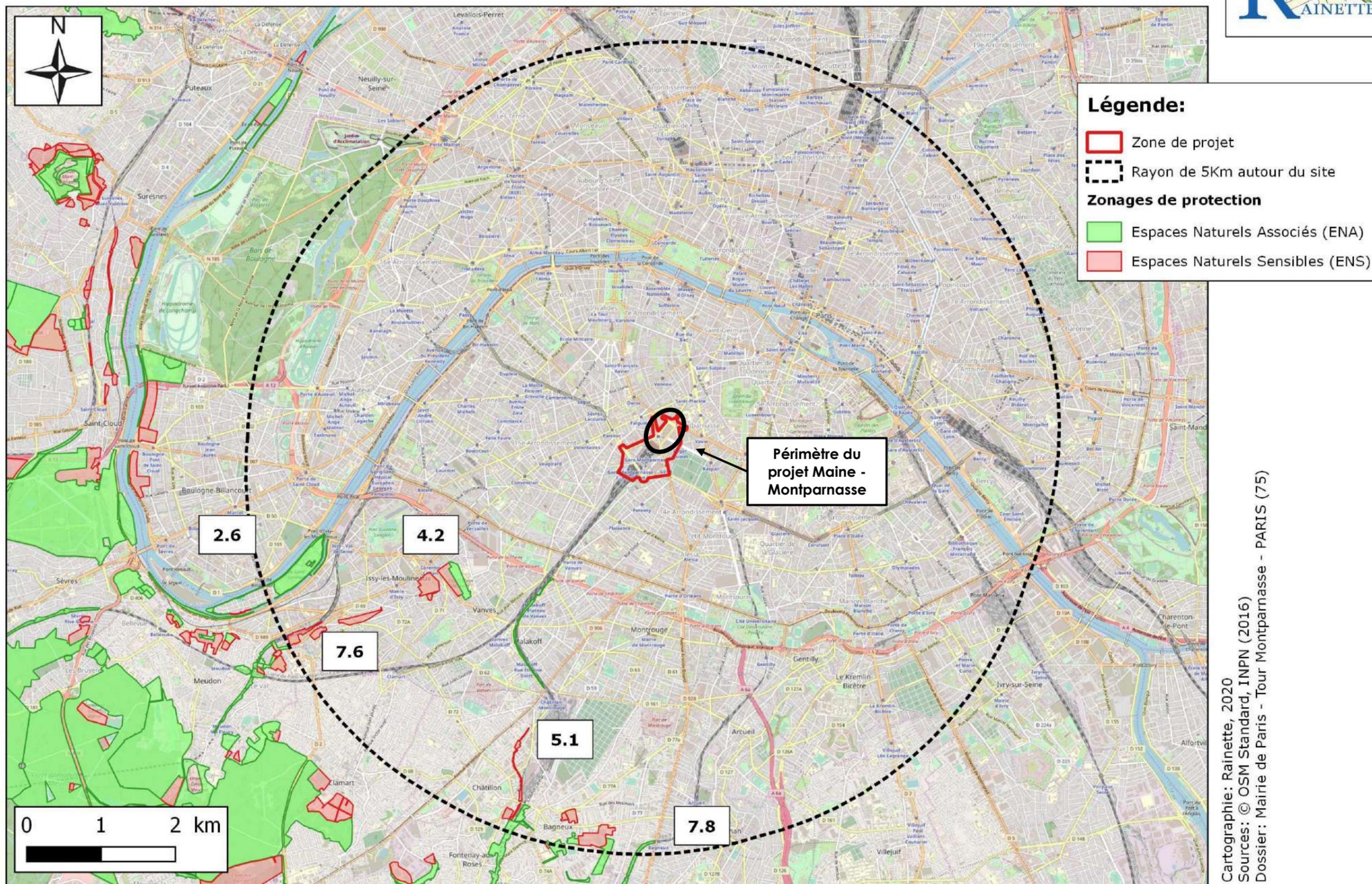
Zonages des inventaires du patrimoine naturel dans un rayon de 5Km autour du projet



Cartographie: Rainette, 2020
Sources: © OSM Standard, INPN (2016)
Dossier: Mairie de Paris – Tour Montparnasse - PARIS (75)

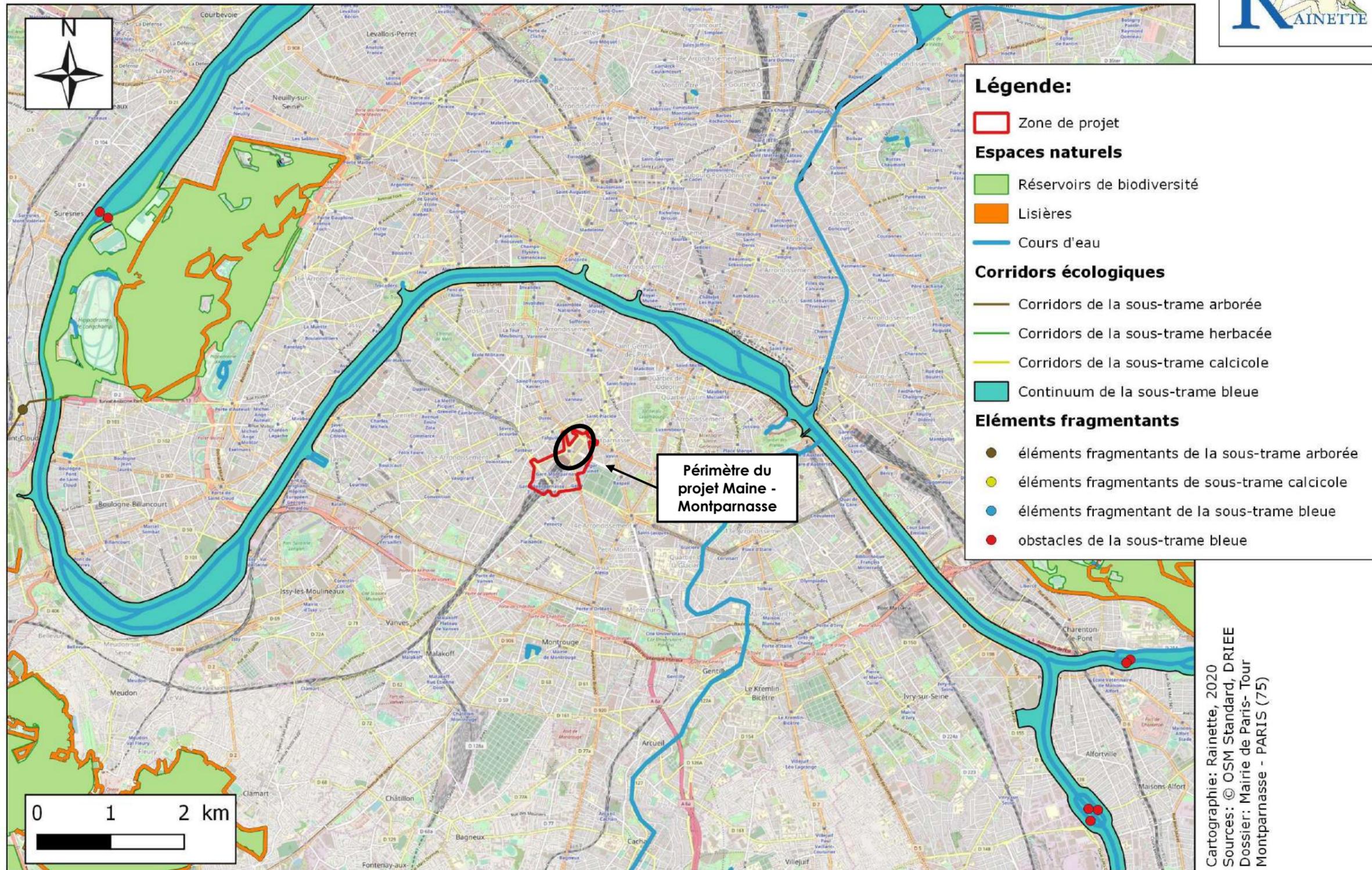


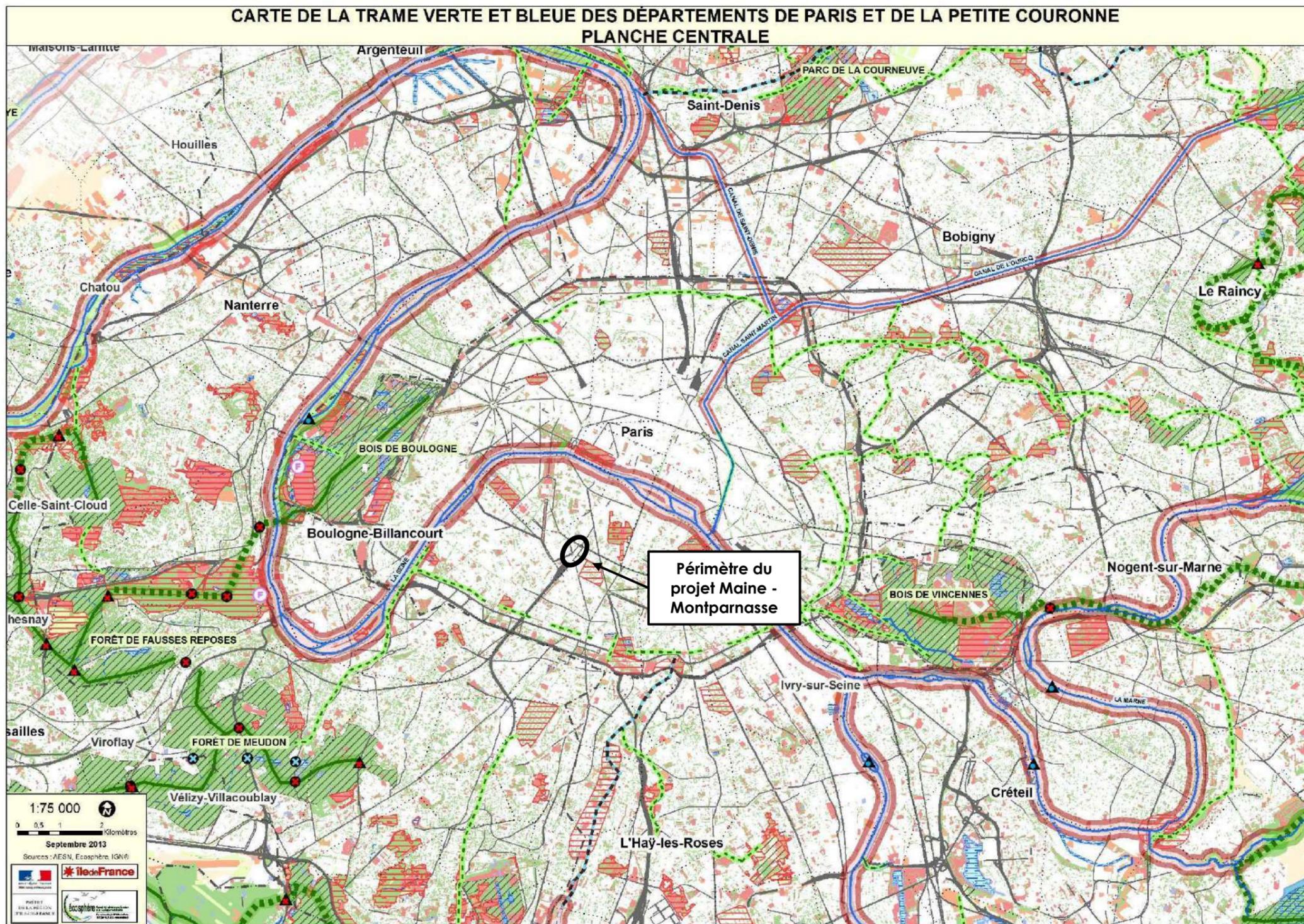
Zonages de protection du patrimoine naturel dans un rayon de 5 Km autour du projet



Cartographie: Rainette, 2020
Sources: © OSM Standard, INPN (2016)
Dossier: Mairie de Paris - Tour Montparnasse - PARIS (75)

Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) au niveau du projet



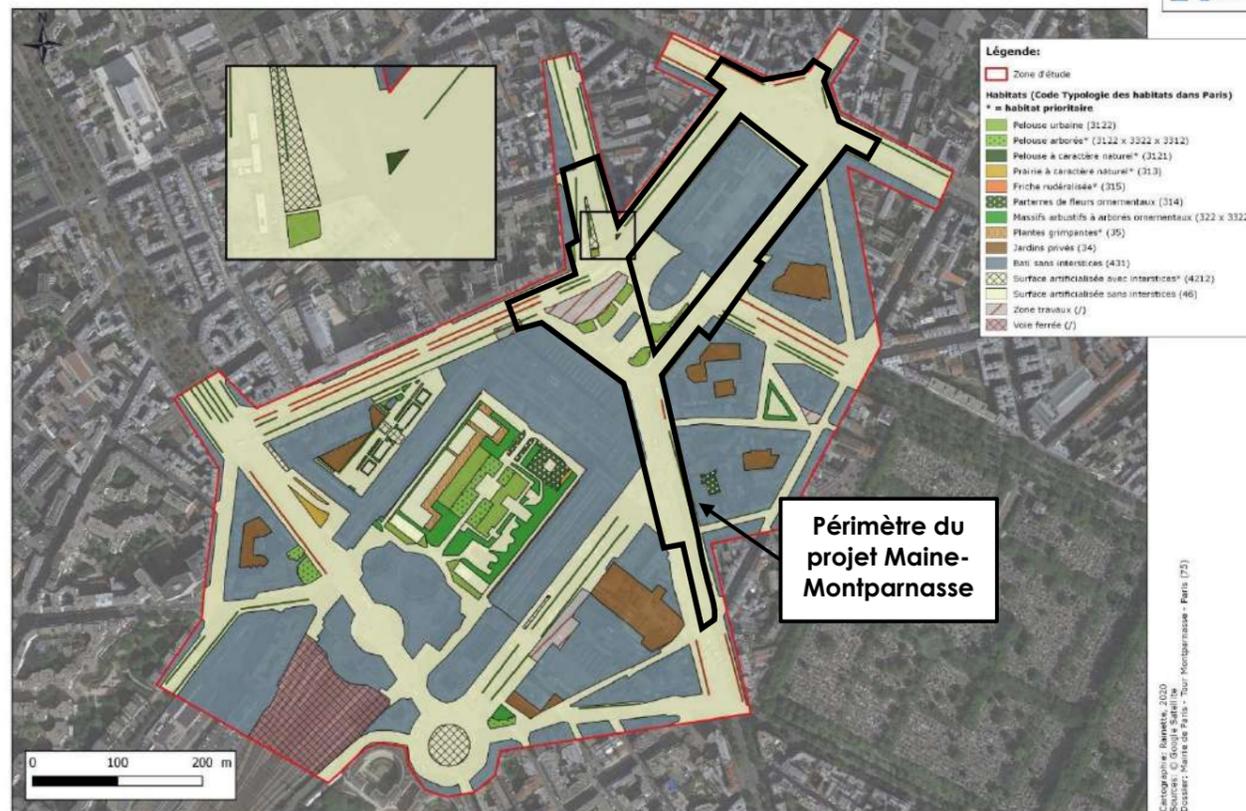


2.2.7.1. DIAGNOSTIC DE LA FLORE, DES VEGETATIONS ET DES HABITATS

Les habitats à caractère naturel identifiés au sein du périmètre de projet sont présentés dans la carte suivante.

On ne recense qu'un type d'habitat naturel de faible intérêt, les **pelouses urbaines** situées au niveau de la place Raoul Dautry. Le reste des surfaces étant couvertes par des surfaces artificialisées avec ou sans interstices et bâtiments sans interstices.

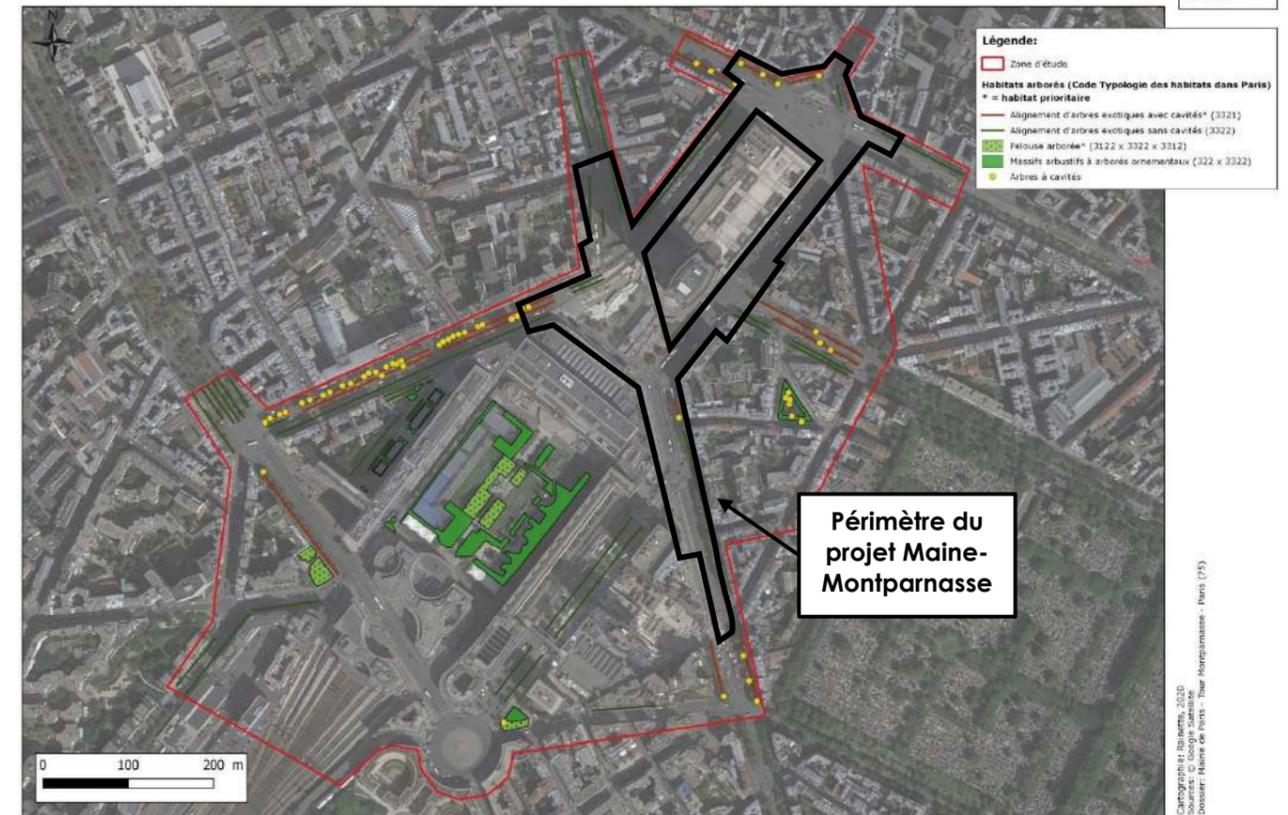
Cartographie des habitats à caractère naturel



Alignements d'arbres avec ou sans cavités

Des alignements d'arbres avec ou sans cavités sont également présents au niveau du boulevard Montparnasse, de la rue de l'Arrivée, du boulevard de Vaugirard, et de l'avenue du Maine

Localisation des arbres à cavités



Flore patrimoniale ou protégée

Aucune espèce floristique patrimoniale ou protégée n'est recensée sur l'aire d'étude.

▪ **Espèces exotiques envahissantes**

6 **espèces exotiques envahissantes** avérées et potentielles ont en revanche été observées sur l'aire d'étude élargie dont **3 au sein du périmètre de projet** (Vigne vierge commune, Sénéçon du Cap et Arbre aux papillons).

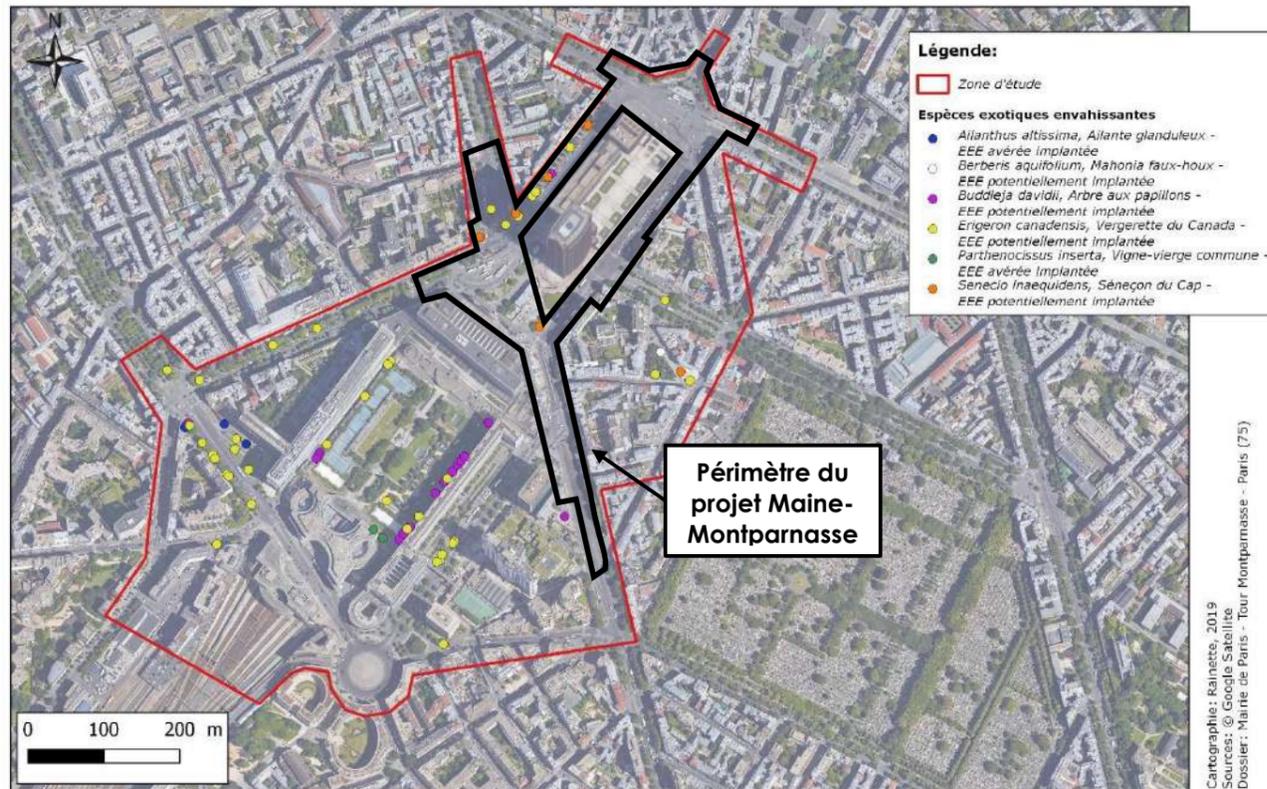
2.2.7.2. **ENJEUX FAUNISTIQUES**

▪ **Avifaune**

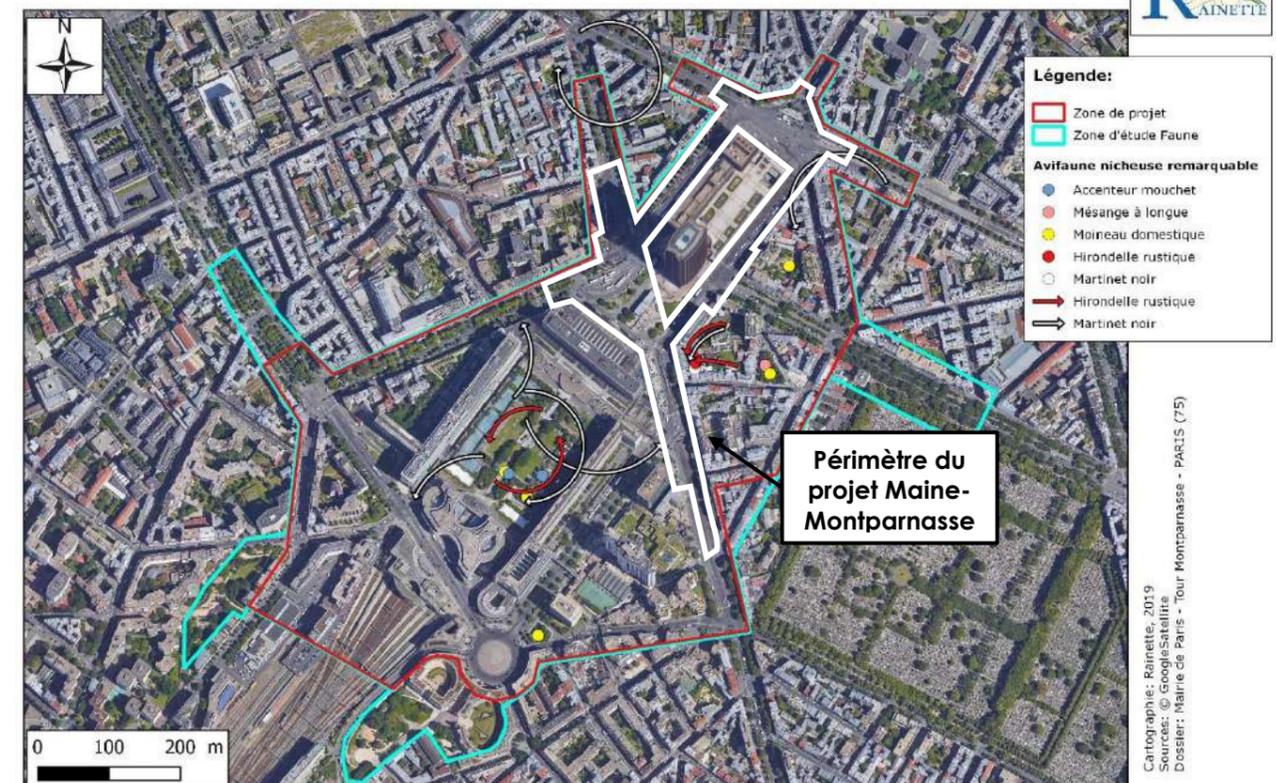
Aucune espèce d'avifaune nicheuse n'a été observée au sein du périmètre de projet.

(Au sein de l'aire d'étude élargie, 27 espèces d'oiseaux (dont 7 sont potentielles) sont présentes en période de nidification. Parmi elles, figurent plusieurs espèces nicheuses à enjeux contactées au sein de l'aire d'étude dont l'Hirondelle rustique, le Moineau domestique, le Martinet noir, la Mésange à longue queue et l'Accenteur mouchet.)

Localisation des espèces exotiques envahissantes



Localisation de l'avifaune remarquable observée au sein de la zone d'étude

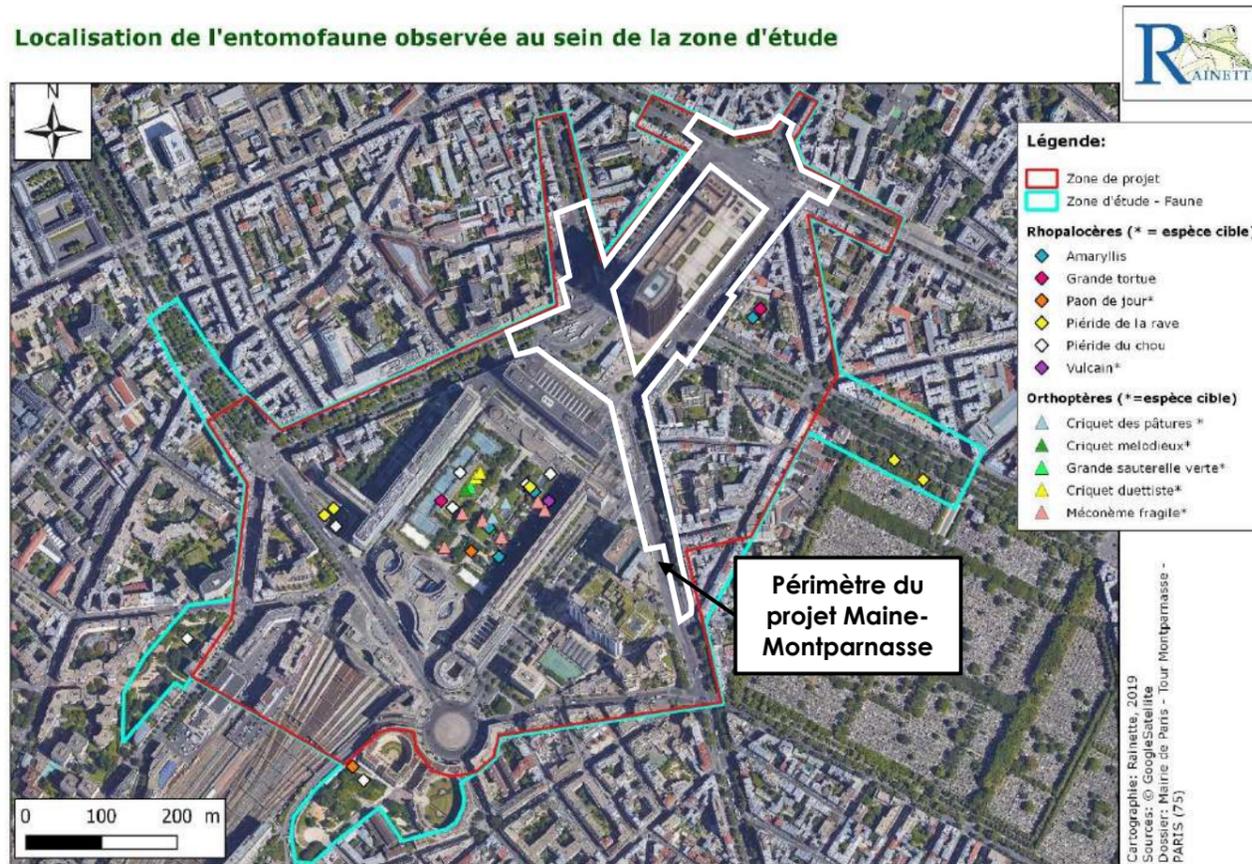


▪ Entomofaune

Aucune espèce d'insecte n'a été observée au sein du périmètre de projet.

(Au sein de l'aire d'étude élargie, 12 espèces (dont 1 potentielle) ont été identifiées).

Localisation de l'entomofaune observée au sein de la zone d'étude



▪ Mammalofaune et chiroptères

Une espèce a été identifiée le Rat surmulot (*Rattus norvegicus*).

Aucune espèce de chauves-souris n'a été contactée au sein du périmètre de projet. La Pipistrelle commune a été contactée au sein de l'aire d'étude élargie qu'elle exploite (l'extrémité de la zone de chasse située sur le boulevard de Vaugirard est d'ailleurs située au sein du périmètre de projet).

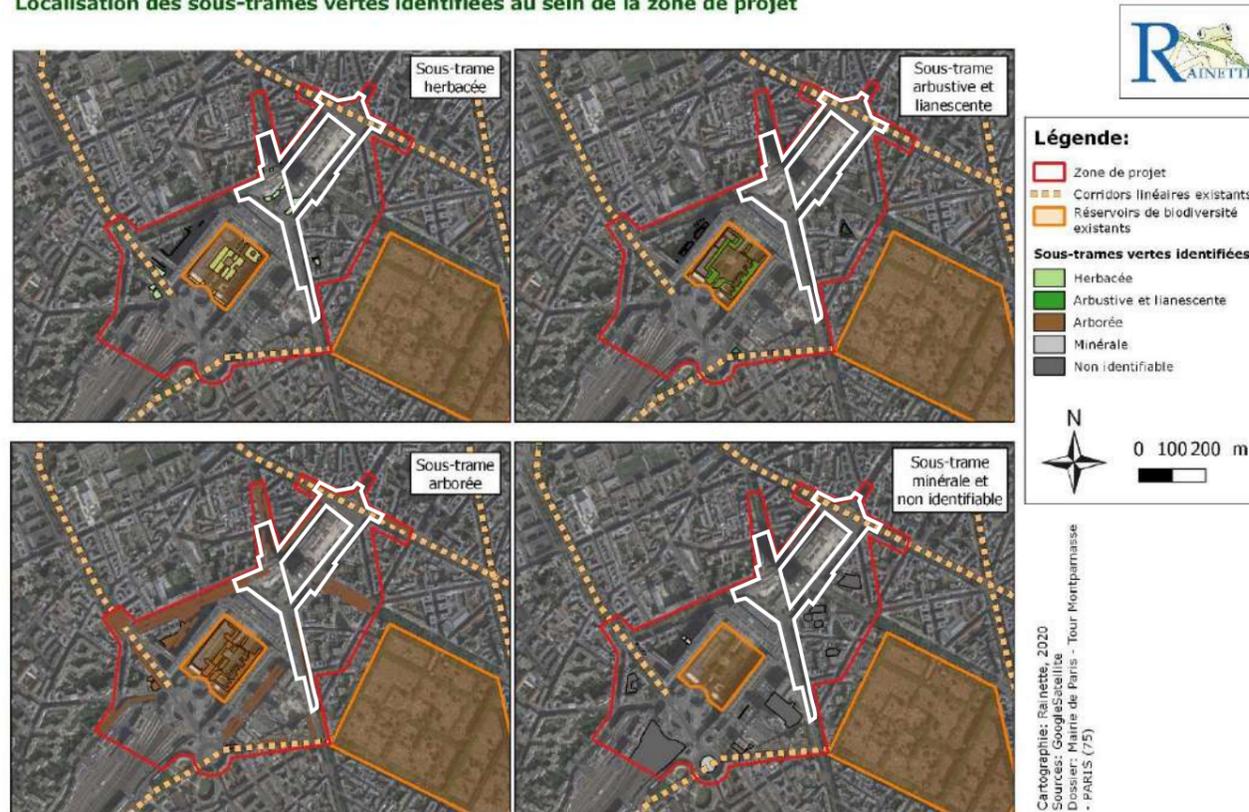
Suite à l'analyse bibliographique, une espèce potentielle est intégrée à l'évaluation : **la Pipistrelle de Kuhl**.

Localisation des chiroptères contactés au sein de la zone d'étude



2.2.7.3. FONCTIONNALITES DE SOUS-TRAMES

Localisation des sous-trames vertes identifiées au sein de la zone de projet



▪ Sous-trame herbacée

Les zones herbacées situées dans le périmètre de projet en cœur urbain présentent peu d'intérêt pour la biodiversité car présentes sur de trop petites surfaces, fragmentées et exposées aux nuisances induisant l'absence quasi-totale de la faune et de la flore. En effet, les espaces publics à strates herbacées forment des « patches » déconnectés en plein cœur des zones piétonnes urbaines, limitant le déplacement d'espèces au sein de la ville. Une configuration linéaire des sous-trames herbacées, accompagnée d'une gestion différenciée, serait plus favorable au refuge et aux déplacements d'espèces.

▪ Sous-trame arbustive et lianescente

Cette strate est absente du périmètre de projet.

▪ Sous-trame arborée

La sous-trame arborée correspondent aux habitats à végétation haute dite arborée. Elle correspond aux alignements d'arbres et aux pelouses sous-arborées.

Parmi les espèces cibles observées, ce sont les chiroptères qui vont utiliser les zones arborées, notamment pour le transit et pour la chasse de petits insectes. C'est le cas de la Pipistrelle commune, très présente sur le site et qui chasse dans les boulevards et avenues aux trottoirs aménagés. Ces alignements permettent également le transit d'individus d'un réservoir à un autre.

Certains oiseaux vont également fréquenter la sous-trame arborée, notamment certains oiseaux nicheurs (pigeons, mésanges, etc..) et de passage qui viennent s'alimenter de fruits et/ou de chenilles.

Ces habitats sont représentés au sein de la zone de projet mais de manière discontinue (boulevard Montparnasse et de Vaugirard, rue de l'Arrivée et avenue du Maine).

La sous-trame arborée est presque exclusivement constituée d'espèces non indigènes, de faibles valeurs patrimoniales. La plantation d'essences locales et notamment d'arbres à fruits charnus apporterait un réel gain écologique à la zone d'étude.

▪ Sous-trame minérale

Malgré le caractère anthropogène de la zone d'étude, la sous-trame minérale est absente du périmètre de projet.

2.2.7.4. ENJEUX ECOLOGIQUES GLOBAUX

Localisation et hiérarchisation des enjeux globaux au sein de la zone de projet



Enjeu lié au cadre biologique

Du fait du caractère fortement anthropisé du périmètre de projet et des alentours, les enjeux associés au cadre biologique (habitats, faune et flore) restent très limités.

Les enjeux principaux sont le développement et la diversification des habitats ainsi que la constitution de sous-trames fonctionnelles (et la suppression des espèces exotiques envahissantes identifiées).

L'enjeu lié au cadre biologique est : **Faible**

2.2.8. Cadre paysager et patrimonial

2.2.8.1. CADRE PAYSAGER

2.2.8.1.1. Analyse paysagère des espaces publics du quartier Maine-Montparnasse

▪ La Place Raoul Dautry

La place Raoul Dautry correspond à l'espace libre situé entre la gare et la Tour Montparnasse et les rues du Départ et de l'Arrivée. Elle a été construite sur dalle en surplomb du tunnel de l'avenue du Maine. Sa morphologie modelée par les principes d'urbanisme moderniste des Trente Glorieuses génère des ruptures de nivellement et des flux piétons contraints (par des escaliers et aires d'espaces verts sur dalle en surélévation notamment).

L'espace est ainsi morcelé et sa lecture en est rendue complexe. La continuité de espaces avec les secteurs périphériques n'est donc pas garantie contrairement à ce qui est attendu d'un parvis de gare.

(De plus, la présence de la base VIE du chantier de la gare Montparnasse au moment de réalisation de l'étude paysagère encombrait l'axe central de la place depuis plusieurs années.)

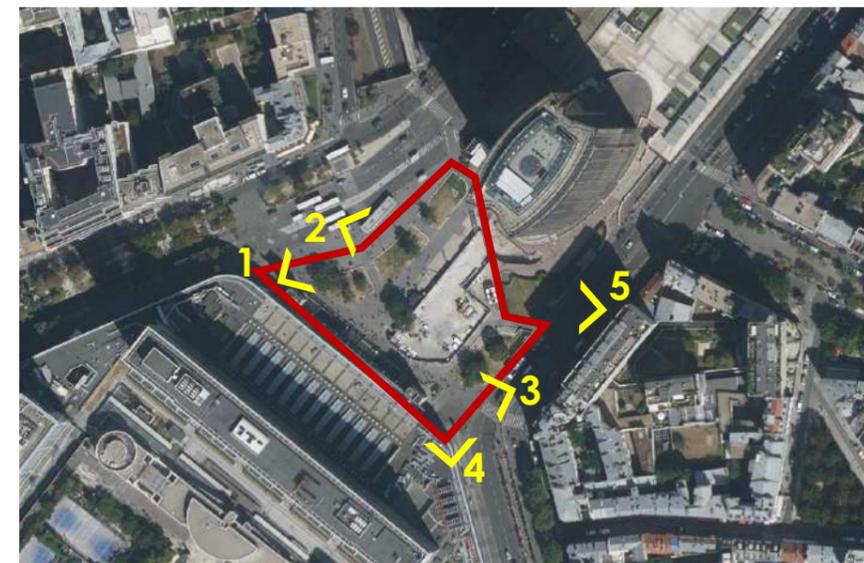


Vue aérienne de la Place Raoul Dautry - source : Christophe Jacquet /DU

Enfin, la gare routière située à l'ouest de la place le long de la rue de l'Arrivée, n'était pas accessible aux PMR en raison de quais courbes jusqu'à leur réaligement en 2019.

Les photographies de la Place Raoul Dautry sont présentées en page suivante et leurs angles de prise de vue sont repérés dans le plan ci-dessous.

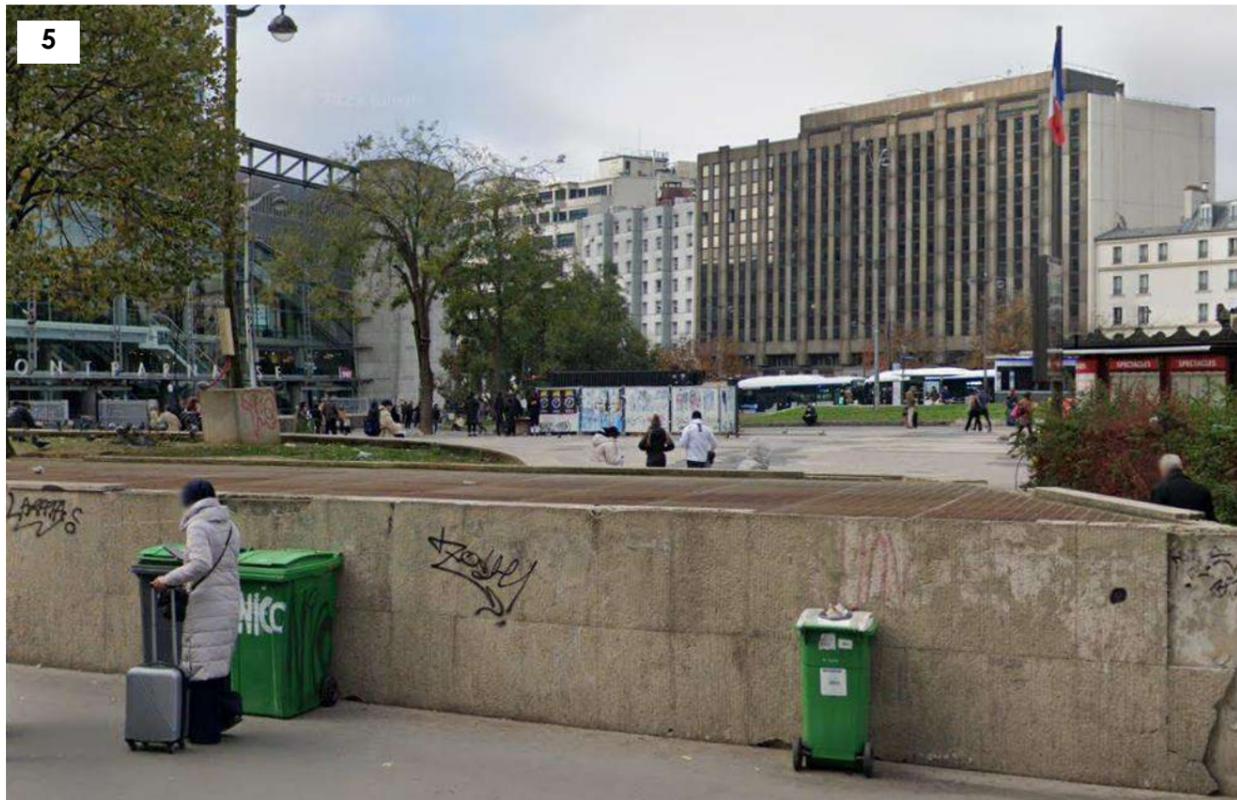
NB : Les emprise de chantier et la base VIE du chantier de la gare Montparnasse ont depuis été démontées.



Plan de repérage des prises de vue de la place Raoul Dautry – source : OGI, 5/11/2020

 Limites de la place Raoul Dautry
 Points de vue des images





Photographies 1 à 4 de la Place Raoul Dautry – source : Google Street View, 2023

Enjeu lié au cadre paysager – Place Raoul Dautry

Les principaux enjeux associés au cadre paysager de la place Raoul Dautry sont les suivants :

- Ruptures de nivellement et des flux piétons contraints ;
- Lecture complexe de l'espace en raison de son morcellement ;
- Discontinuité de espaces avec les secteurs périphériques

L'enjeu lié au cadre paysager de la Place Raoul Dautry est : **Très fort**

La Place du 18 juin 1940

La place du 18 Juin 1940 est un espace dédié à la circulation automobile et un pôle multimodal (lignes de métro 4 et 12 directement implantées dans son sous-sol, le passage de 9 lignes de bus, des stations de taxis). L'ampleur des espaces de voiries encourage des traversées piétonnes longues et indirectes parfois même dangereuses. Cette place constitue aussi l'interface entre différents secteurs de la ville : l'ensemble Maine-Montparnasse avec dans son prolongement la gare, le secteur Montparnasse-Gaîté-Vavin et ses activités culturelles et de loisirs, et du côté du 6^{ème} arrondissement, le quartier commerçant de la rue de Rennes. Pourtant, aujourd'hui dans sa morphologie, c'est sa fonction de carrefour routier qui prédomine avec des chaussées surdimensionnées et des cheminements doux complexes. La restructuration des flux de la Place, actuellement inadaptés aux piétons, pourrait désenclaver le quartier et faciliter les correspondances depuis le centre commercial et le tissu urbain, ainsi qu'entre les moyens de transports en commun accessibles directement depuis la place et sous l'EITMM.



La place du 18 Juin 1940 - une place pour les véhicules



Les cheminements piétons longs ne correspondent pas aux « desiré lines »



L'absence de parcours piétons logiques pousse un grand nombre de piétons se mettre en danger en traversant les vaste emprises de chaussée.

Disproportion des espaces de voirie sur la place du 18 juin 1940 et traversées piétonnes dangereuses – source : RSHP & Groupement

Enjeu lié au cadre paysager – Place du 18 Juin 1940

Les principaux enjeux associés au cadre paysager de la place du 18 Juin 1940 sont les suivants :

- Ampleur des espaces de voiries imposant des traversées piétonnes longues et indirectes et générant des traversées dangereuses hors des passages ;
- Place ayant une morphologie et une fonction de carrefour routier prédominantes au détriment de son rôle d'interface entre différents secteurs de la ville.

L'enjeu lié au cadre paysager de la place du 18 Juin 1940 est : **Très fort**

Les rues du Départ et de l'Arrivée

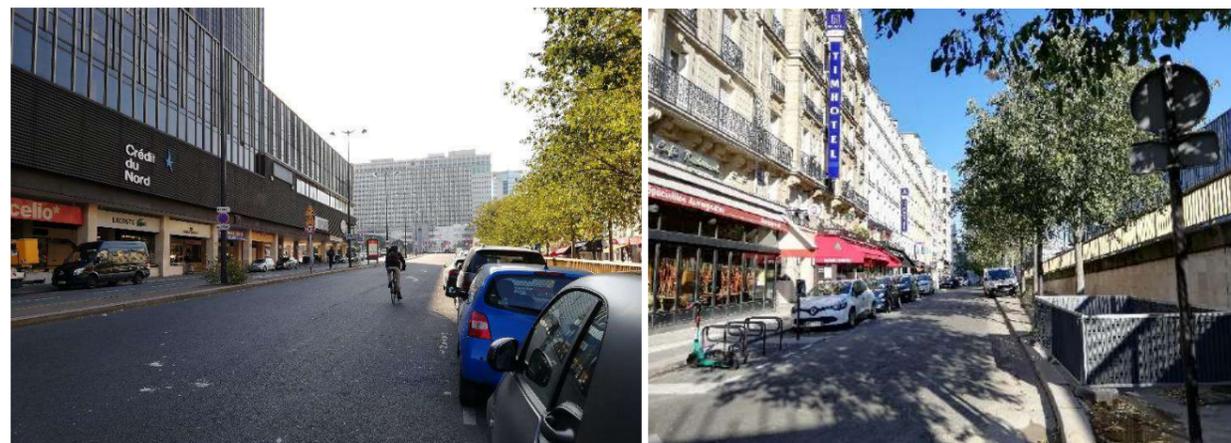
Les rues du Départ et de l'Arrivée, qui encadrent l'EITMM, ont un profil asymétrique. Du côté du centre commercial et de la Tour les rives de ces deux voies s'apparentent à un urbanisme de dalle. Les cheminements piétons y sont peu confortables car étroits (1,5 m pour la rue du Départ) ou sous arcade. Les raccords avec le nivellement environnant assez complexe sont délicats. Sur les rives extérieures, ces deux rues présentent un profil plus classique avec une présence commerciale plus affirmée et ouverte sur l'espace public. Le partage de l'espace public laisse aujourd'hui une part très

importante à la voiture avec deux files de circulation par sens, du stationnement, auquel s'ajoute un couloir de bus.

Avec une unique rangée d'arbres d'alignement sur sa partie en décaissement pour la rue de l'Arrivée et seulement deux arbres pour l'ensemble de la rue du Départ, ces deux voies souffrent d'un manque criant de végétalisation. Cette quasi-absence de végétation et en particulier d'arbres de grand port renforce leur caractère très minéral et crée un effet couloir qui accentue l'impression de surdimensionnement des voiries.



Rue du Départ depuis le Nord (gauche) et le Sud (droite) – source : OGI, 05/11/2020



Partie Est de la rue de l'Arrivée (gauche) et partie Ouest aménagée en décaissement (droite) – source : OGI, 05/11/2020

Les planches suivantes présentent différents boulevards parisiens d'échelle similaire aux rues du départ et de l'Arrivée, mais d'ambiances urbaines très différentes, afin de mettre en perspectives les enjeux de réaménagement de ces rues.



Rue du Départ
Largeur du rue: 29m



Boulevard Sebastapol
Largeur du rue: 30m



Boulevard Voltaire
Largeur du rue: 31m

Comparaison de la rue du Départ à des boulevards parisiens de gabarit similaire – source : RSHP & Groupement



Rue de l'Arrivée
Largeur du rue: 41.5m



Boulevard Malherbes
Largeur du rue: 35m



Boulevard de la Villette
Largeur du rue: 41m

Comparaison de la rue de l'Arrivée à des boulevards parisiens de gabarit similaire – source : RSHP & Groupement

Enjeu lié au cadre paysager – Rues de l'Arrivée et du Départ

Les principaux enjeux associés au cadre paysager des rues l'Arrivée et du Départ sont les suivants :

- Profil asymétrique avec des rives proches de l'EITMM aux caractéristiques de l'urbanisme de dalle (cheminements piétons étroits ou sous arcade et des raccords délicats avec le nivellement environnant) et des rives extérieures au profil plus classique (présence commerciale plus affirmée et ouverte sur l'espace public) ;
- Partage de l'espace public très favorable à la voiture (deux files de circulation par sens, du stationnement et un couloir de bus) ;
- Manque manifeste de végétalisation (une unique rangée d'arbres d'alignement pour la rue de l'Arrivée et seulement deux arbres pour l'ensemble de la rue du Départ) renforçant la dureté des formes architecturales de l'EITMM ;
- Rupture de nivellement sur la rue de l'Arrivée et séparation par un mur de soutènement et une barrière entre la partie Ouest dont le nivellement est aligné sur celui de dalle de l'EITMM et la partie Est raccordant en pente douce le niveau de la place du 18 juin 1940 à celui de la sortie du tunnel du Maine.

L'enjeu lié au cadre paysager des rues de l'Arrivée et du Départ est : **Fort**

▪ **Avenue du Maine**

L'avenue du Maine traverse l'aire d'étude et passe notamment en souterrain entre la Gare et la Tour Montparnasse. Les trémies de ce tunnel routier fractionnent l'espace du quartier et accentuent considérablement la frontière entre les deux quartiers adjacents.

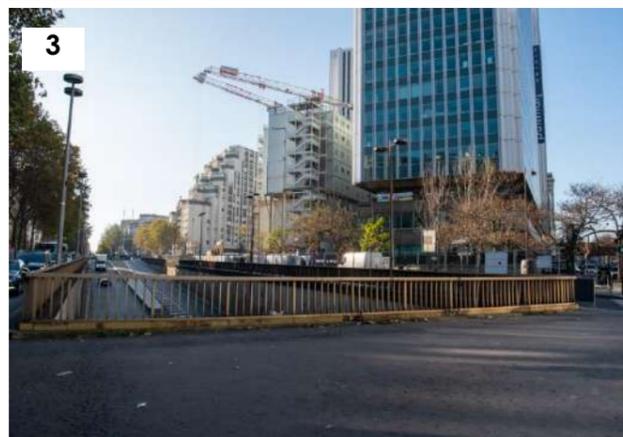


Trémies Nord (gauche) et Sud (droite) du tunnel de l'Avenue du Maine - source : Jacques Leroy /DU (gauche) & Christophe Jacquet /DU (droite)

La trémie sud crée une tranchée découverte en pente douce sur près de 150 m tandis que la trémie nord en pente plus raide mesure 60 m.



Vue de la trémie nord depuis la Tour Montparnasse (1), depuis la rue de l'Arrivée (2) et depuis l'avenue du Maine (3 et 4) - source : 05/11/2020



Vue de la trémie nord du tunnel du Maine (du sud au nord de l'avenue du Maine) – source : OGI, 05/11/2020

Enjeu lié au cadre paysager – Avenue du Maine

Les principaux enjeux associés au cadre paysager de l'avenue du Maine sont les suivants :

- Fractionnement de l'espace du quartier en raison des trémies du tunnel routier du Maine renforçant considérablement la frontière entre les deux quartiers adjacents ;
- Trémie sud créant une tranchée découverte en pente douce sur près de 150 m ;
- Trémie nord créant une tranchée découverte en pente raide sur 60 m.

L'enjeu lié au cadre paysager de l'avenue du Maine est : **Fort**

▪ Boulevard Edgar Quinet

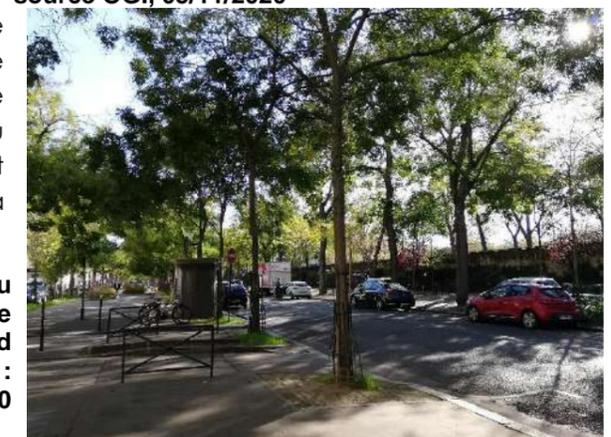
Le boulevard Edgar Quinet, situé en limite est du périmètre de projet à sa jonction avec la rue du Départ, se distingue par sa largeur et la générosité de ses espaces piétonniers. La rive sud du boulevard et son terre-plein central, accueillant un marché de plein-air, sont particulièrement larges. Ils sont tous deux ornés de doubles alignements d'arbres (sophoras, marronniers et tilleuls selon les secteurs).



Boulevard Edgar Quinet - source OGI, 05/11/2020

A l'est le boulevard est bordé au sud par le cimetière du Montparnasse. Les pieds de son mur d'enceinte sont végétalisés d'arbres et arbustes qui confèrent une ambiance pittoresque à la rive sud du boulevard. Au nord les façades en majorité haussmanniennes et modernes parfois hautes offrent un contre-point à l'ouverture de l'horizon créée par le cimetière.

Vue vers le cimetière du Montparnasse depuis le terre-plein du boulevard Edgar Quinet - source : 05/11/2020



Les façades de cet axe sur sa partie ouest sont majoritairement de types petit habitat et immeubles faubouriens et présentent des hauteurs modérées à moyennes. Cette caractéristique confère à ce boulevard, malgré sa largeur une ambiance villageoise ou faubourienne. Cette atmosphère caractérise l'ensemble du quartier de la Gaité que traverse le boulevard Edgar Quinet. La place formée par la convergence des rues d'Odessa, Montparnasse et Delambre au niveau du boulevard Edgar Quinet et la place Joséphine Baker sont représentatives de cette ambiance.



Place formée par la convergence des rues d'Odessa, Montparnasse et Delambre et du boulevard Edgar Quinet (gauche) et place Joséphine Baker (droite) - source OGI, 05/11/2020