

Le Monde, 30 mars 1960

Par Jacques-François SIMON

De laborieuses négociations ont retardé l'opération Maine-Montparnasse

Un long débat s'est ouvert lundi au Conseil municipal de Paris sur l'opération Maine-Montparnasse. De nombreux conseillers ont protesté contre le retard apporté à la réalisation des travaux et ont demandé que l'administration annonce enfin la date officielle du lancement proprement dit. Répondant aux divers orateurs, M. Captier, directeur de l'urbanisme, a indiqué que " l'on était à la veille du démarrage ; il serait toutefois imprudent, a-t-il ajouté, de donner une date précise à cette tribune ". M. Captier a souligné que de nombreuses difficultés s'étaient présentées et qu'elles étaient aujourd'hui surmontées. " Les bureaux sont difficiles à placer, a-t-il déclaré, mais nous sommes sur la voie de la solution. Le placement sera direct ou se fera par l'intermédiaire d'un groupe de relais - le Groupement foncier des assurances, - qui réalisera des bénéfices bien sûr, mais dont la totalité devra être réinvestie dans des constructions de logements locatifs. " On attend maintenant le permis de construire du ministère de la construction pour le premier secteur.

Le dossier Maine-Montparnasse est un beau dossier (1). En plein cœur de Paris, récupérer sur cinq hectares de terrains domaniaux mal utilisés plusieurs dizaines de milliers de logements, de bureaux et de parkings (2), suffirait déjà à justifier les ambitions des " inventeurs " du projet. Mais il y a plus : Maine-Montparnasse devrait être une " opération pilote " et montrer qu'il est possible de construire dans une capitale moderne un centre commercial, administratif et culturel correspondant aux besoins et aux aspirations de notre époque. C'est ce souci d'urbanisme qui est l'aspect le plus connu, le plus discuté, mais le plus intéressant de l'opération.

On a pu se demander pourquoi ce grand projet n'aboutissait pas plus rapidement.

Suivant les prévisions établies au moment de la création de la Société d'économie mixte pour l'aménagement de Maine-Montparnasse (S.E.M.A.M.M.), il y aura deux ans cet été, les travaux auraient dû commencer au début de 1959. Il est probable que dans la meilleure des éventualités le premier chantier ne sera pas ouvert avant quelques semaines. L'ampleur et l'originalité du projet, l'importance des sommes en cause expliquent la longueur des études préliminaires.

Des négociations délicates, presque inévitables étant donné le cadre juridique dans lequel doit se dérouler l'opération, ont également retardé jusqu'à présent le démarrage des travaux.

Un programme grandiose

L'aménagement du secteur Maine-Montparnasse ne vise à rien de moins qu'à modifier la physionomie de tout un quartier de Paris. L'opération est délimitée par le périmètre place de Rennes, rue de l'Arrivée, boulevard de Vaugirard, boulevard Pasteur, rue du Château, rues Vercingétorix, Médéah et Vandamme, avenue du Maine et rue du Départ. Elle doit être réalisée en quatre étapes correspondant aux quatre secteurs déterminés par le plan masse.

Premier secteur - À l'ouest des voies ferrées, sur une longueur de 250 mètres, 90 000 mètres carrés de bureaux répartis en six immeubles. Perpendiculairement à ces bâtiments, une aile de logements comprenant 18 000 mètres carrés de planchers ;

Deuxième secteur - À l'est des voies ferrées, 60 000 mètres carrés de logements et un centre de tri postal ;

Troisième secteur. - Sur l'emplacement de l'actuelle gare Montparnasse, la partie prestigieuse de l'ensemble. Une esplanade à piétons, presque aussi grande que la place Vendôme, dominée par une tour de 183 mètres de hauteur qui devrait comprendre un hôtel à grande capacité, cinq restaurants, des salles de conférence, un ou plusieurs grands cinémas... et un centre commercial avec grand magasin, magasin populaire et galerie marchande ;

Quatrième secteur. - Entre le troisième et les deux premiers secteurs, perpendiculairement aux voies ferrées un immeuble abritera la nouvelle gare dans les étages inférieurs et des bureaux dans les étages supérieurs.

Une mise en route difficile

La conception et le contrôle de l'exécution de ce projet ont été confiés à une société d'économie mixte constituée le 25 juillet 1958 par accord entre la S.N.C.F. et la Ville de Paris : la Semamm. Celle-ci n'est pas une société de construction. Elle se contente de vendre sous forme de redevances au mètre carré des droits de construire sur les terrains cédés par la S.N.C.F. à la Ville de Paris.

Société de mandat, la Semamm a reçu une mission très strictement délimitée : étudier les projets, établir le cahier des charges, rechercher les constructeurs intéressés et préparer les conventions jusqu'à la signature des contrats exclusivement.

Étant données l'ampleur de l'opération et la nature juridique de la Semamm, des difficultés pouvaient apparaître à deux niveaux :

- a) À l'intérieur même de la Semamm entre les deux mandants : la S.N.C.F. et la Ville de Paris,
- b) Entre la Semamm, société mandataire, et les constructeurs maîtres d'ouvrage.

La cohabitation de deux collectivités aussi différentes que la S.N.C.F. et le conseil municipal de la ville de Paris n'était pas chose facile.

D'un côté une société puissante et hiérarchisée, de l'autre un organisme élu beaucoup moins homogène.

D'un côté des administrateurs qui sont avant tout des ingénieurs, de l'autre des administrateurs qui sont aussi des hommes politiques. Les deux partenaires se faisaient de l'opération une conception différente : il s'agissait pour la Ville de Paris d'exécuter une opération d'urbanisme financée par la revalorisation des terrains ; pour la S.N.C.F. de construire une gare moderne grâce aux crédits dégagés par cette revalorisation.

De telles divergences pouvaient engendrer des méfiances réciproques, qui se sont estompées devant un problème beaucoup plus complexe : celui des relations entre la Semamm et les constructeurs pressentis.

La Semamm devait opérer avec le maximum de prudence. Chargée de répartir les 12 à 15 millions de nouveaux francs de travaux du premier secteur, elle souhaitait établir un concours entre le plus grand nombre possible d'entreprises. Responsable de l'unité technique et architecturale de l'opération, il lui semblait normal que les inventeurs du projet soient responsables de son exécution. Ne voulant pas avoir affaire à une poussière d'entreprises et placée devant de difficiles problèmes de copropriété, elle souhaitait rassembler tous les constructeurs dans une seule société immobilière. Autant de points où ses prétentions se heurtèrent à celles des acheteurs éventuels. Ceux-ci, en effet, préféreraient traiter de gré à gré. Ils acceptaient les prix, les délais, les impositions de plan masse et les servitudes du cahier des charges. Il leur semblait exorbitant que la Semamm voulût en outre leur imposer ses architectes.

La création dans chaque secteur de la société de construction chargée d'assurer l'unité de chantier et de financement suscitait enfin de multiples controverses juridiques et fiscales

Où en sommes-nous ?

On s'explique mieux dans ces conditions les difficultés que rencontra la Semamm pour trouver des clients et les amener ensuite à respecter les clauses de cahier des charges.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

En ce qui concerne uniquement le premier secteur, comme l'indiquait récemment le ministre de l'intérieur (3), il semble que la plupart des négociations soient sur le point d'aboutir.

La Cofimeg, société conventionnée, prendrait en charge les 18 000 mètres carrés de logement.

Sur les six immeubles de bureau deux seraient retenus par Air France, un autre par les Caisses de crédit agricole. Enfin, le Groupement foncier des assurances aurait accepté d'acheter les redevances sur la totalité de ce qui reste à construire dans le premier secteur. Il se chargerait de la construction jusqu'au rez-de-chaussée et revendrait ensuite ses redevances aux acheteurs privés des étages supérieurs. Étant bien entendu que ses bénéfices seraient limités et entièrement réinvestis dans la construction.

Les négociations pour le deuxième secteur sont commencées.

Quant aux troisième et quatrième secteurs qui sont " commercialement actifs ", il semble que l'ouverture des chantiers dans le premier secteur devrait susciter des offres dans un délai beaucoup plus rapide.

(A suivre.)

(1) Voir le Monde du 23 novembre 1958 et du 21 mars 1959.

(2) Le plan initial prévoyait 100 000 mètres carrés de logements et 150 000 de parkings.

(3) Voir le Monde du 16 mars 1950.