

NOTE GENERALE SUR L'OPERATION MAINE-MONTPARNASSEI - CE QU'EST L'OPERATION MAINE-MONTPARNASSE

L'opération MAINE-MONTPARNASSE a pris naissance à l'occasion de la reprise d'un projet ferroviaire d'avant guerre dont l'exécution fut interrompue par les événements.

Ce projet comportait essentiellement le regroupement des installations de la gare de voyageurs de Montparnasse (banlieue, grandes lignes et tri postal) sur un emplacement limité au nord par l'avenue du Maine.

Le projet actuel a largement dépassé l'objet initial, grâce à la collaboration de la VILLE de PARIS et de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, puisqu'il permet, non seulement de réaliser le programme ferroviaire, mais encore de procéder à une grande opération d'urbanisme par l'utilisation des terrains libérés par le chemin de fer.

Il s'agit en effet de créer, sur la RIVE GAUCHE, et à l'INTERIEUR MEME DE PARIS, un important pôle d'animation urbain offrant des possibilités d'implantation à des activités actuellement installées dans des quartiers surencombrés, ce qui gêne, voire interdit, leur développement et leur modernisation.

II - LE SITE

Le site de Montparnasse offre de multiples avantages :

- 1° - Point haut de PARIS (cote 52,00) à 27 mètres au-dessus du niveau de la Seine
- 2° - A proximité immédiate du centre de PARIS où sont concentrés les quartiers administratifs et les quartiers d'affaires.
- 3° - Concentration exceptionnelle des moyens de transports en commun :
  - 4 lignes de métro :
    - n° 4 Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt
    - n° 6 Etoile - Nation
    - n° 12 Porte de la Chapelle - Mairie d'Issy
    - n° 14 Invalides - Porte de Vanves
  - 9 lignes d'autobus
  - une gare S.N.C.F. desservant la banlieue ouest qui se développe rapidement. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris prévoit la création de nouveaux centres urbains importants à l'ouest de PARIS, notamment dans la zone de TRAPPES.
- 4° - Le nouveau Réseau Express Régional (R.E.R.) comportera une branche desservant Maine-Montparnasse.

### III - LES GRANDS AXES DE LIAISON

Outre les voies déjà existantes, le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne (PADOG) et le Plan Directeur d'Urbanisme de PARIS comportent la prévision de grands axes de liaison suivants :

- 1° - l'autoroute du SUD-CUEST de PARIS à CHARTRES par GALLARDON débouchera à la Porte de Vanves où elle pénétrera dans PARIS par une voie à grand trafic (45 m de largeur) qui, longeant les voies ferrées, aboutira au Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon (anciennement Pont du Château) à l'extrémité même de l'Opération Maine-Montparnasse.
- 2° - le boulevard périphérique ceinturera totalement PARIS et comportera de nombreux échangeurs assurant la circulation générale des rocades et les raccordements des grands axes de pénétration provinciale avec les principales voies urbaines de PARIS. L'accès à ce boulevard, depuis Montparnasse, se fera aisément par la voie ci-dessus (1) et la voie ci-dessous (3).
- 3° - la rocade intérieure SUD, dont le tronçon Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - Place Denfert-Rochereau par la rue Froidevaux est retenu dans le programme de première urgence, assurera une liaison rapide avec l'autoroute du SUD.

Parmi ces réalisations, figurent déjà au programme quadriennal d'équipement pour la Région Parisienne (1962-1965) :

- 1° - autoroute du SUD-OUEST (88 millions)
  - aménagement ABLIS - limite du District
  - acquisitions foncières et ouvrages d'Art sur la section PARIS-VILLEBON et sur la Bretelle de CHEVREUSE.
- 2° - liaison Porte de Vanves - Montparnasse (30 millions : acquisitions foncières)
- 3° - boulevard périphérique (760 millions)
  - achèvement des tronçons Porte de VITRY - Porte d'ITALIE - Porte de la Plaine - Porte de SAINT-CLOUD, y compris le franchissement de la Seine.
- 4° - Rocade intérieure (200 millions)
  - aménagement de la liaison Montparnasse - Place Denfert-Rochereau
- 5° - liaison autoroute du SUD - Place Denfert-Rochereau (5 millions : acquisitions foncières).

En outre, le DISTRICT a prévu, dans ses prochains programmes, le prolongement de la ligne de métro n° 14 au-delà des Invalides vers Champs-Élysées-Clémenceau, Saint-Augustin, Saint-Lazare, Gare de l'Est, Gare du Nord et Porte des Lilas.

Ainsi, ces créations et aménagements très importants, complétant les transports en commun déjà existants, feront du site de Montparnasse un centre de rayonnement sur tout le SUD de l'agglomération parisienne et accroîtront encore les facilités d'accès depuis les divers quartiers de la Capitale.

#### IV - STATIONNEMENT

Placée au point de rencontre de ces grandes voies, l'Opération MAINE-MONTPARNASSE disposera de TRES VASTES PARKINGS SOUTERRAINS dépassant en importance toutes les réalisations actuelles au centre d'une agglomération urbaine,

En tout, 5 000 places de stationnement en sous-sol, réparties en quatre unités de parking, et accessibles par de vastes rampes à double circulation, seront mises à la disposition des occupants des immeubles et de leurs visiteurs. A titre de comparaison, on peut indiquer que la capacité totale de stationnement de l'avenue des Champs-Élysées, du Rond-Point à l'Etoile, trottoirs et terre-pleins compris, ne représente que 1 200 places environ.

L'unité de parking du Secteur I, actuellement réalisée, et d'une capacité de 1 400 places sur trois niveaux, est d'ores et déjà le plus important parking souterrain de la Capitale.

#### V - LE PROJET D'ENSEMBLE

L'emprise de l'Opération s'étend de la Place du 18 Juin 1940 (anciennement Place de Rennes) au Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon, c'est-à-dire sur une longueur de 800 m environ et sur une superficie de l'ordre de 8 hectares.

Les promoteurs de l'Opération MAINE-MONTPARNASSE se sont efforcés avant tout de répondre aux impératifs de fonctionnement d'un grand centre d'affaires moderne, tout en se pliant aux sujétions résultant des besoins des services publics (Nouvelle Gare de MAINE-MONTPARNASSE).

Sur le plan urbanistique, l'Opération comporte :

- le report, au Sud de l'Avenue du Maine, de la totalité des installations ferroviaires de la Gare Montparnasse, assurant ainsi le regroupement, dans une seule gare moderne, des installations de l'annexe du Maine et de la vieille gare Montparnasse qui sera entièrement démolie ;
- l'élargissement des rues du Départ (à 32 m) et de l'Arrivée (à 48 m) et l'agrandissement de la Place du 18 Juin 1940 (ex-place de Rennes).
- la création d'une "Voie Nouvelle" entre l'Avenue du Maine et l'extrémité du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon pour aboutir au débouché de la future autoroute Sud-Ouest et à la "bretelle" prévue en direction de la Place Denfert-Rochereau (voir ci-dessus III - 1 et 3).
- la construction, au-dessus des divers services de la nouvelle gare et suivant un parti architectural en U, de bâtiments privés très importants, les deux branches latérales du U longeant, l'une les abords du boulevard de Vaugirard (Secteur I), l'autre, la Voie Nouvelle décrite ci-dessus (Secteur II) et la barre transversale du U étant constituée par un bâtiment frontal construit au-dessus des installations de la gare des voyageurs (Secteur IV).
- la construction, sur le vaste emplacement libéré de toute installation ferroviaire qui s'étendra entre la Place du 18 Juin 1940 et l'Avenue du Maine, d'un très important ensemble immobilier (Secteur III) constitué par un volume vertical (immeuble-tour de 183 mètres de haut), et par des volumes

horizontaux se développant sur un, deux, trois ou quatre niveaux, selon les emplacements, et destinés à recevoir notamment les divers éléments d'un important centre commercial,

Les approbations :

Le parti général de l'opération a été présenté au Conseil Général des Bâtiments de France les 27 novembre et 11 décembre 1958 et les 5 et 13 mars 1959. Au cours de cette dernière réunion, le Conseil a approuvé l'ensemble de l'opération, approbation que confirmait, quelques jours plus tard, un Comité Interministériel (17 mars 1959).

VI - LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION ET SON ETAT D'AVANCEMENT

Programme :

L'opération MAINE-MONTPARNASSE proprement dite correspond aux programmes approximatifs suivants (indépendamment des locaux réservés à la S.N.C.F. et constituant la nouvelle gare du Maine, et non comptées les surfaces bâties de circulation générale) :

SECTEURS	I	II	III	IV	TOTAL
Bureaux	87.000 m2		110.000 m2 (environ)	54.000 m2	251.000 m2
Logements	22.000 m2	68.000 m2			90.000 m2
Hôtel			12.500 m2 (250 chambres) (+ annexes)		12.500 m2
Parkings	40.000 m2	24.000 m2	40.000 m2	40.000 m2	144.000 m2
Divers	6.000 m2	27.000 m2 (P & T)	8.000 m2		41.000 m2
Commerces	200 m2		40.000 m2	1.700 m2	41.900 m2
	<u>155.200 m2</u>	<u>119.000 m2</u>	<u>210.500 m2</u>	<u>95.700 m2</u>	<u>580.400 m2</u>

Soit plus de 58 hectares de planchers.

Traduits en termes d'occupation, ces chiffres correspondent, pour les éléments principaux, à :

- 20.000 personnes travaillant dans les bureaux
- 1.000 logements environ, soit 4.000 personnes résidentes
- 5.000 places de parkings.

Etat d'avancement des travaux :

Les droits immobiliers des trois secteurs, I, II et IV, sont d'ores et déjà cédés et les travaux correspondants sont maintenant entrepris pour ces trois secteurs, selon le planning suivant :

	<u>Démarrage</u>	<u>Achèvement</u>
SECTEUR I	août 1961	été 1965
SECTEUR II	août 1963	1966 et 1967
SECTEUR IV (X)	janvier 1963	1969

(X) La réalisation de ce secteur s'effectue en deux phases dont la première, dite secteur IV<sup>A</sup>, a été entreprise par la S.N.C.F. depuis janvier 1963.

Dans la partie de l'infrastructure ainsi construite, la S.N.C.F. a transféré, depuis le 26 septembre 1965, tous ses services voyageurs (banlieue et grandes lignes). La démolition de la vieille gare Montparnasse (place de Rennes) sera ensuite entreprise de manière à libérer, pour fin 1967, la plus grande partie du vaste terrain limité par la place de Rennes, les rues du Départ et de l'Arrivée et l'avenue du Maine, et qui servira d'assise aux constructions du secteur III.

Les travaux du secteur IV<sup>B</sup> (gare définitive et superstructure bureaux) commenceront en juin 1966.

VII - LE SECTEUR III

Ce secteur, ainsi dénommé dès l'origine, correspond en fait au 4ème secteur opérationnel.

Il est constitué par l'ensemble des constructions qui seront réalisées à l'emplacement de la vieille gare Montparnasse, en cours de démolition.

Conception architecturale d'ensemble :

Le secteur III est la pièce maîtresse de l'opération. Il a été conçu en vue d'équilibrer les masses horizontales et relativement uniformes des trois autres secteurs situés au sud de l'avenue du Maine (I, II, IV).

Le plan masse de ce secteur comporte un immeuble de grande hauteur et divers volumes moins élevés dénommés socle.

L'immeuble de grande hauteur arasera à la cote 235 (soit 183 mètres à partir du niveau moyen des rues). Cet immeuble exceptionnel aura une architecture très étudiée qui lui permettra de s'insérer dans le ciel parisien de la façon la plus harmonieuse, en évitant notamment l'effet de "mur".

Il constituera une sorte de signal dans un site dont la vocation est d'être un pôle actif de rencontres et d'échanges.

Programme :

Le programme, mis au point en grande partie avec des utilisateurs potentiels, comporte cinq rubriques essentielles :

1 - BUREAUX :

Situés en grande partie dans l'immeuble de grande hauteur, qui leur est affecté en totalité, et partiellement dans le socle (bureaux commerciaux).

2 - HOTEL :

Primitivement prévu dans l'immeuble de grande hauteur et maintenant localisé dans un volume particulier du socle permettant la réalisation de 250 chambres environ, et des annexes, halls, restaurant, cafetaria.

3 - CENTRE COMMERCIAL :

Les surfaces commerciales sont prévues :

- au second sous-sol, pour les réserves, accessible par camions moyen tonnage,
- au premier sous-sol, largement ouvert, côté place du 18 Juin 1940 et côté avenue du Maine, sur les accès métro (1) et passages souterrains piétons (projet de place souterraine sous la place du 18 Juin 1940, passage souterrain Odessa),
- au rez-de-chaussée, avec de larges circulations pour les piétons, aux premier et second étages (façades sur galerie marchande et sur esplanade piétons).

De nombreux accès mécaniques sont prévus en divers points du dispositif.

Une liaison avec la nouvelle gare et les autres secteurs de l'opération est assurée par une passerelle enjambant l'avenue du Maine.

.../...

- (1) Un couloir souterrain métro, équipé d'un trottoir roulant, sera par ailleurs réalisé le long de la façade rue de l'Arrivée. Il assurera la liaison, pour les voyageurs en "correspondance", entre les deux lignes de métro dont les stations sont place du 18 Juin 1940 et les deux lignes de la place Bienvenue.

Les surfaces commerciales seront réparties entre :

- un grand magasin prévu au premier sous-sol, au rez-de-chaussée et au premier étage,
- des magasins de moyenne importance,
- des boutiques,
- un cinéma de 1.000 places (ou deux cinémas).

4 - PARKINGS :

Ils occupent les trois sous-sols inférieurs (3ème, 4ème et 5ème sous-sols) et sont desservis par deux systèmes de rampes d'entrées et sorties, côté rue de l'Arrivée et côté rue du Départ.

Le système d'accès a été étudié de manière à permettre une inversion des entrées et sorties en fonction d'éventuelles modifications des sens de circulation sur voies publiques.

5 - LOCAUX SOCIO-CULTURELS :

Devant être réalisés par la VILLE de PARIS, ils sont implantés à divers niveaux côté place du 18 Juin 1940 (piscines, gymnase, etc.,).

VIII - LE ROLE DE LA SEMAMM

La VILLE de PARIS et la S.N.C.F. ont constitué la SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE POUR L'AMENAGEMENT DU SECTEUR MAINE-MONTPARNASSE (SEMAMM) et lui ont confié les tâches suivantes :

- 1° - l'étude, la préparation et la coordination des programmes d'urbanisme d'ensemble,
- 2° - l'établissement, pour chaque secteur, d'un plan masse définissant notamment les circulations et les volumes à construire,
- 3° - la recherche des acquéreurs maîtres d'ouvrage, les études et négociations pour la mise au point de leurs programmes, l'établissement des cahiers des charges et la préparation des actes de vente à passer entre les acquéreurs, la S.N.C.F., la VILLE de PARIS et, dans certains cas, l'ETAT.

Les terrains de l'opération font partie du Domaine Public de la S.N.C.F. et de la VILLE de PARIS. Après déclassement, ils sont cédés aux acquéreurs en pleine propriété indivise ou divisée.

- 4° - le contrôle du respect des disciplines architecturales d'ensemble et des conventions relatives à l'exécution du programme.

Pour l'accomplissement de son mandat, la SEMAMM bénéficie du concours d'architectes groupés dans l'Agence d'Architecture de l'Opération Maine-Montparnasse (A.O.M.).

En aucun cas, la SEMAMM ne participe à la construction. Pour l'exécution des travaux, il est tenu compte des préférences des acquéreurs en ce qui concerne les modalités juridiques et techniques de leur association.

#### IX - ETAT ACTUEL DES CONSTRUCTIONS et MAITRES D'OUVRAGE

Indépendamment des travaux préliminaires importants exécutés par la S.N.C.F. et la VILLE de PARIS, l'état actuel des constructions est le suivant :

##### - SECTEUR I :

Le permis de construire a été délivré le 19 mai 1960.

Les actes de vente avec Cahier des Charges ont été signés les 26 et 29 mars 1961 par les vendeurs (ETAT, VILLE de PARIS, S.N.C.F.) et quatre acquéreurs :

- AIR-FRANCE
- LA CAISSE NATIONALE DE CREDIT AGRICOLE ( C.N.C.A. )
- LA COMPAGNIE FRANCAISE D'INVESTISSEMENTS IMMOBILIERS ET DE GESTION ( COFIMEC )
- L'IMMOBILIERE CONSTRUCTION OUEST-MONTPARNASSE ( ICOM )

Pour assurer l'unité de direction des études et des travaux de gros-oeuvre de l'infrastructure et du gros-oeuvre des immeubles-bureaux, ces quatre acquéreurs ont constitué une société d'études et de travaux dénommée SOCIETE IMMOBILIERE PASTEUR-VAUGIRARD (S.I.P.V.), à laquelle la S.N.C.F. a également donné mandat pour la construction de ses propres ouvrages.

Les Architectes sont MM. BEAUDOUIN, CASSAN, DUBUISSON, GENIN, LOPEZ, MATHON, de MARIEN et SAUBOT. Les entreprises chargées de l'exécution des travaux sont : ALBARIC, BALENCY et SCHULL, BOUYGUES, DUMONT et BESSON, MORISON, PIN et PITEL.

Les travaux de construction de ce secteur sont maintenant terminés.

##### - SECTEUR II :

Ce secteur est essentiellement consacré aux logements locatifs. Il comporte également, à sa porte sud, un immeuble de tri postal réalisé par les P & T.

.../...

Les maîtres d'ouvrage, pour les logements, sont des sociétés conventionnées désignées par M. le Préfet de la Seine :

- LA COMPAGNIE FRANCAISE D'INVESTISSEMENTS IMMOBILIERS ET DE GESTION ( COFIMEG )
- LE GROUPEMENT POUR LE FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION ( G.F.C. )

Pour assurer l'unité de la direction des études et des travaux, ces deux constructeurs ont constitué la SOCIETE IMMOBILIERE MAINE-CHATEAU (S.I.M.C.), à laquelle la S.N.C.F., les P & T et le maître d'ouvrage du parking public ont donné mandat pour la réalisation de leurs installations. Les travaux correspondants ont été entrepris en août 1963 et l'infrastructure est déjà partiellement en service. La livraison des logements s'échelonnara de mai 1966 à mai 1967.

- SECTEUR IV :

Les études générales conduites par la SEMAMM ont été sanctionnées par un accord préalable en date du 2 avril 1962, et ont fait l'objet d'une demande de permis de construire du 21 mai 1962.

A la date du 21 janvier 1963, le permis de construire a été délivré pour l'infrastructure. La superstructure a fait l'objet d'une mise au point avec les Services de Sécurité et les plans modificatifs ont été déposés.

Le secteur IV<sup>A</sup> a été entrepris par la S.N.C.F., ainsi qu'il a été dit, dès janvier 1963.

Les travaux de la totalité de la deuxième phase (secteur IV<sup>B</sup>) commenceront au mois de juin prochain.

Les maîtres d'ouvrage des bureaux sont dès maintenant désignés, à savoir :

- LA CAISSE NATIONALE DE PREVOYANCE
- LA CAISSE DE RETRAITE DU PERSONNEL AU SOL DE LA COMPAGNIE AIR-FRANCE ( C.R.A.F. )
- LA MUTUELLE GENERALE DE L'EDUCATION NATIONALE ( M.G.E.N. )

- SECTEUR III :

Les travaux de démolition de la vieille gare Montparnasse sont en cours.

Les études d'aménagement général de ce secteur sont terminées et les pourparlers commerciaux sont entrepris à l'échelon des maîtres d'ouvrage généraux.