

Les quartiers des gares parisiennes

Volet Montparnasse-Gaîté



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Patrice Bouny, Hélène Chartier, François Mohrt et Olivier Richard

Sous la direction de : Christiane Blancot

Cartographie : Anne Servais

Maquette : Apur

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

www.apur.org

Sommaire

INTRODUCTION	1
LE SITE.....	3
Périmètre d'étude	3
Historique	4
Les orientations du PLU	6
LES PROJETS À L'ÉTUDE	8
Ensemble Immobilier Tour Maine-Montparnasse/projet	8
Ensemble Immobilier Gaîté/Vandamme Nord	10
Gare Montparnasse.....	12
Réaménagement de la rue de Rennes	14
LES ENJEUX ET LES LEVIERS	15
L'équilibre socio-économique.....	15
L'accessibilité de la gare en transports en commun	20
L'usage de l'espace du public.....	22
Le renouvellement de la forme urbaine.....	34
SCENARII D'ÉVOLUTION DE L'ESPACE DU PUBLIC ET DE LA FORME URBAINE	37
À court terme, le réaménagement de l'espace du public.....	37
À moyen terme, l'évolution de la forme urbaine	45
CONCLUSION	55

Introduction

La présente étude est le premier volet dans le programme de travail partenarial de l'Apur 2010/2011 sous la rubrique les quartiers des gares parisiennes – Gaîté Montparnasse ; Est/Nord ; Lyon/Austerlitz/Bercy, elle fait suite au diagnostic du quartier de la gare Montparnasse réalisé en 2005 par l'Apur. Celui-ci révélait plusieurs dysfonctionnements, notamment un partage déséquilibré et une organisation peu lisible de l'espace public, une mauvaise insertion de l'ensemble Maine-Montparnasse dans le contexte urbain, et un manque de visibilité et de continuité de la trame verte. Suite à cette étude et au comité de pôle mis en place à la même période, la situation a peu évolué.

Toutefois, deux éléments devraient conduire à changer la situation dans les années à venir, et plaider pour un projet de réaménagement large et ambitieux.

Tout d'abord, l'augmentation de la fréquentation de la gare SNCF qui devrait atteindre +40 %, soit environ 55 millions de voyageurs, à l'horizon 2020, suite à la mise en service des projets LGV Bretagne Pays de Loire (2014), Sud Europe Atlantique (2016) et Bordeaux Toulouse (2020). Cette évolution prévisible pose des problèmes au niveau de la gare elle-même où le quai transversal est déjà contraint actuellement, au niveau des réseaux de transports en commun correspondants qui auront de grandes difficultés à reprendre les flux supplémentaires qui vont en résulter, et au niveau des trottoirs aux abords de la gare qui sont également fortement contraints à ce jour.

D'autre part, deux investisseurs ont présenté à la ville de Paris des projets de rénovation et d'extension sur des îlots proches de la gare. Ainsi, le syndic de la copropriété de l'Ensemble Immobilier Tour Maine-Montparnasse (EITMM) a lancé une réflexion prospective de valorisation et de rénovation lourde de l'îlot comprenant la tour Express, le CIT et le centre commercial. Par ailleurs, Unibail-Rodamco étudie une rénovation de l'îlot Vandamme Nord et en particulier des hôtels et du centre commercial Gaîté. Ces deux projets devraient modifier notablement l'interface entre ces ensembles privés et l'espace public. Ils prévoient également une augmentation importante des surfaces commerciales et donc des flux piétons à leurs abords.

L'objet de cette étude est de reprendre le diagnostic 2005 éclairé à l'aune des projets en cours ou en réflexion ; et de préciser les enjeux programmatiques et urbains à considérer par les porteurs de projets et les pouvoirs publics pour réussir ensemble la réhabilitation amorcée de ce secteur.

4 thèmes se dégagent :

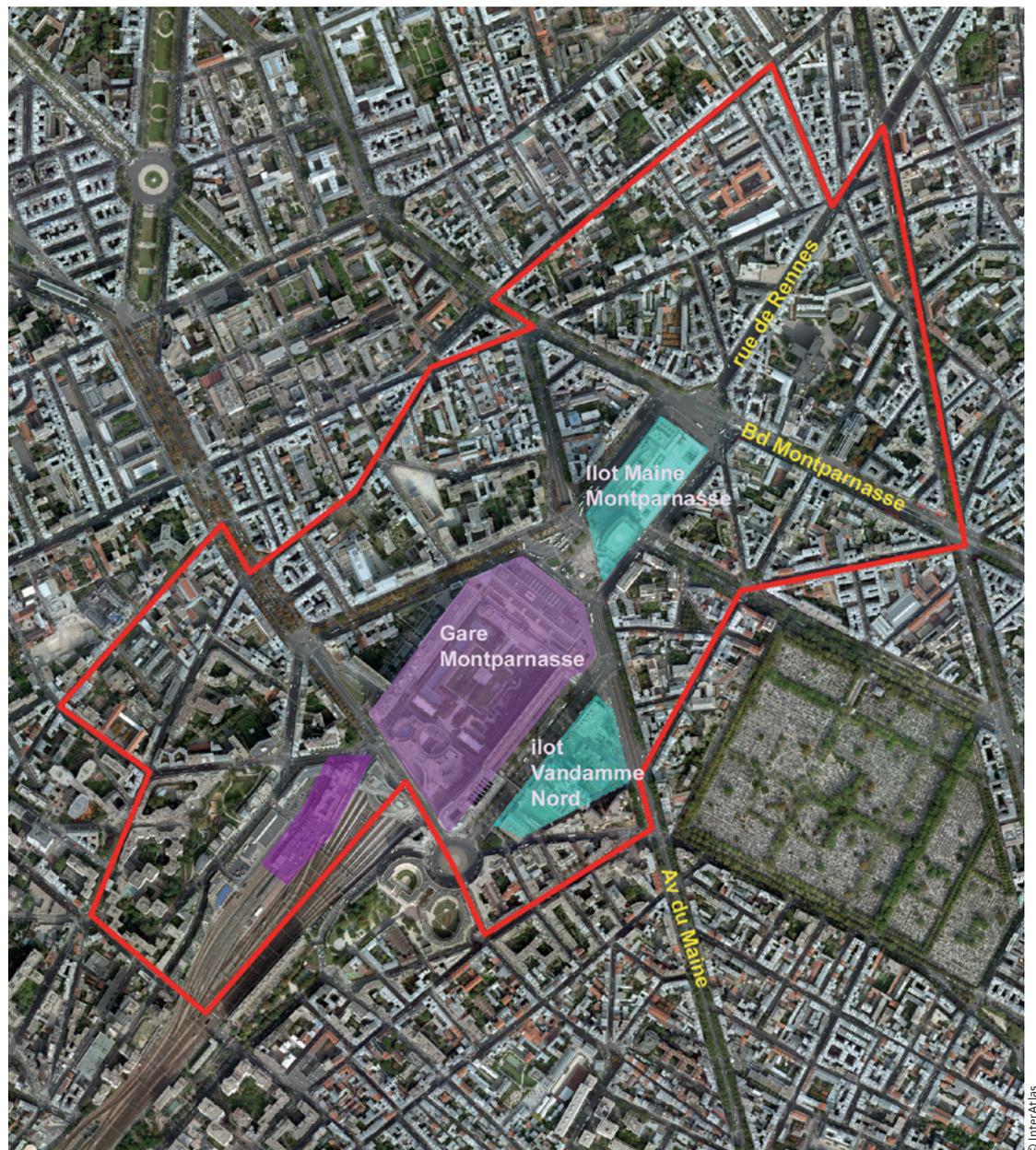
- L'équilibre socio-économique du quartier qui est un enjeu programmatique important pour les projets immobiliers en cours. En particulier, l'implantation de nouvelles surfaces commerciales doit être étudiée pour veiller à la diversification des commerces et au renforcement des activités de tradition dans le quartier (cafés, restaurants, théâtre et vie nocturne...).
- L'accessibilité de la gare en transports en commun, qui doit être renforcée notamment pour la desserte de la banlieue, Montparnasse étant la seule gare parisienne à ne pas être desservie par un RER.
- Le réaménagement de l'espace du public pour donner aux piétons une place en proportion de leurs usages, la gare et l'attraction des commerces, restaurants et divers loisirs du quartier générant des flux piétons importants. Il s'agit de libérer de l'espace viaire, en réduisant certaines voies circulées surdimensionnées, et en limitant au maximum les stationnements de surface ; le quartier Montparnasse-Gaîté pourrait ainsi devenir une zone expérimentale du « 0 stationnement de surface ».
- Le renouvellement des formes urbaines héritées des grandes opérations qui se sont succédées depuis les années 60-70. En particulier, la rue du Commandant-René-Mouchotte, dont les dimensions témoignent du projet abandonné d'une grande radiale, peut offrir une constructibilité intéressante. Un projet sur cette voie permettrait de repenser les liens entre le centre commercial Gaîté, la gare Montparnasse, et l'avenue du Maine.

Le site

Périmètre d'étude

Le périmètre étudié concerne 3 arrondissements autour de la gare Montparnasse, de la Tour éponyme et de îlot Gaîté : le sud du 6^e arrondissement en haut de la rue de Rennes, entre la rue du Cherche-Midi et le boulevard Raspail, au nord-ouest du 14^e arrondissement, entre les rues Delambre et de la Gaîté et la

gare et au nord-est du 15^e arrondissement entre la gare et la rue Falguière. Il englobe les trois pôles de la gare Montparnasse ainsi que les ensembles immobiliers Tour Maine Montparnasse et Gaîté-Vandamme-Nord qui sont l'objet d'études de rénovation.



© InterAtlas

Historique

Le visage du quartier tel qu'on le connaît aujourd'hui est issu des grands travaux conçus dans les années 60, principalement dans le cadre de « l'opération Maine-Montparnasse », mais aussi de la ZAC « Guilleminot-Vercingétorix » et de l'opération « Plaisance-Vandamme ». De manière générale, l'ensemble du tissu mixte, qui en 1954 comportait encore nombre d'ateliers et d'emprises dévolues aux activités, a presque complètement disparu dans les années 60 et 70, au profit d'opérations immobilières diversement bien intégrées dans le tissu urbain préexistant.

Dans les années 60, les gares de Montparnasse et du Maine sont désaffectées et tout naturellement l'avenue du Maine est donc débarrassée du viaduc qui l'enjambait. L'ancienne gare Montparnasse est finalement démolie en 1969 et remplacée par une nouvelle gare Grandes Lignes et Banlieue, édifiée avenue du Maine. Cette gare, inclut dans un ensemble considérable de bureaux et de logements, se présente de manière peu lisible. C'est seulement au milieu des années 90, à l'occasion de l'arrivée du TGV, que la gare sera dotée d'une nouvelle façade, la Porte Océane.

Aux débuts des années 70, l'emplacement de l'ancienne gare laisse place à un ensemble d'équipements, de commerces et de bureaux dominé par la Tour Montparnasse (1973, par Baudouin, Cassan, de Marien et Saubot) qui vient interrompre le boulevard Edgar Qui-

net. Conçu en pleine période d'urbanisme de dalle et de souterrain, cet ensemble s'organise en deux espaces, tout d'abord autour du grand parvis de la nouvelle gare Montparnasse sous lequel l'avenue du Maine passe depuis les années 70 en souterrain, mais aussi sous la dalle haute, entre la tour et la place du 18 juin 1940, dans des espaces commerçants en cul-de-sac.

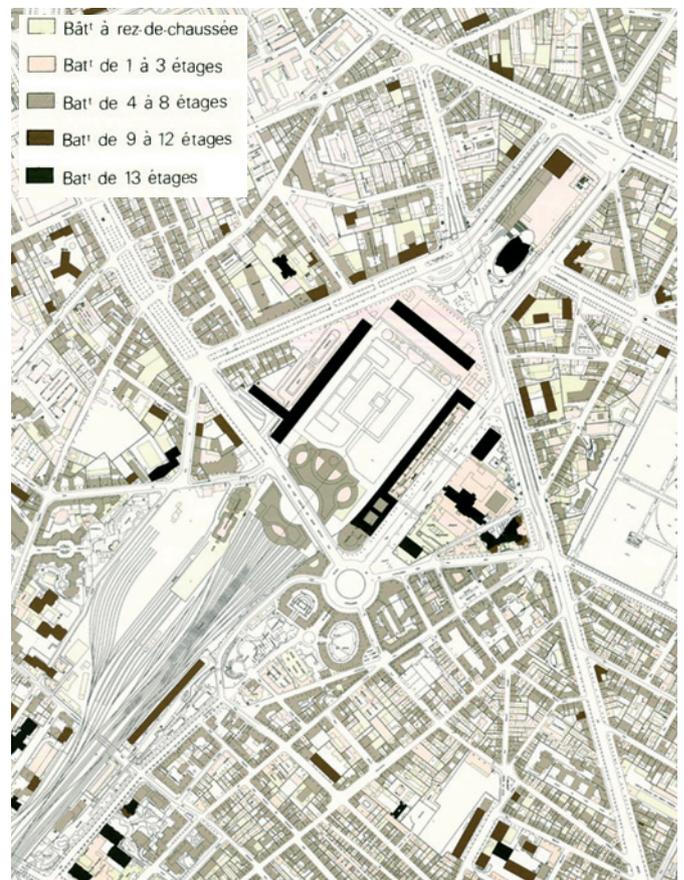
Entre le faisceau ferroviaire et la rue de l'Ouest une autre opération de rénovation urbaine, conçue dans les années 60, et fortement remaniée dès les années 70, met en place, autour de la rue du Commandant-René-Mouchotte un ensemble qui porte les traces d'anciens projets abandonnés, comme la radiale Vercingétorix. La rue du Commandant-René-Mouchotte est percée, elle est franchie par une passerelle qui participe d'un réseau d'espaces publics en étage.

Dans les années 80, dans l'esprit de vouloir réconcilier le grand public avec les constructions de grands ensembles, Ricardo Bofill réalise 3 places dont celle de la Catalogne, entourées d'immeubles circulaires accueillant des logements sociaux derrière la gare.

Enfin, le faisceau des voies est couvert au début des années 90, avec l'implantation en surface du Jardin Atlantique conçu par les paysagistes François Brun et Michel Péna; à la même époque, le pont des-Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon devient l'axe d'un nouvel ensemble de bureaux de 65 000 m² signé de Jean Willerval.



Plan 1954



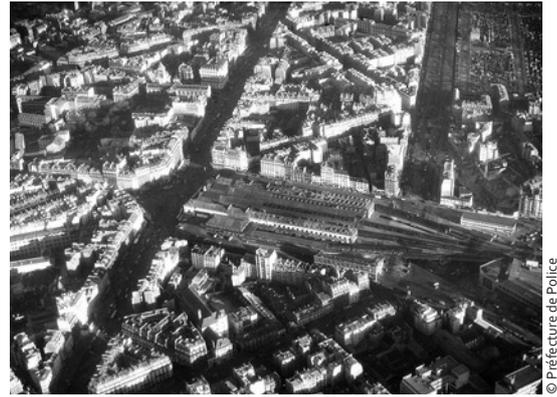
Plan actuel

ÉVOLUTION DE LA GARE MONTPARNASSE DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XX^E SIÈCLE



Place 18 Juin 1940, façade de la gare avant 1969

© Ville de Paris



Gare Montparnasse et viaduc de la rue du Maine, avant 1969

© Préfecture de Police



Chantier de l'opération Maine Montparnasse, fin des années 60

© Préfecture de Police



Gare Montparnasse, Porte Océane, milieu des années 90

OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES DE LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XX^E SIÈCLE

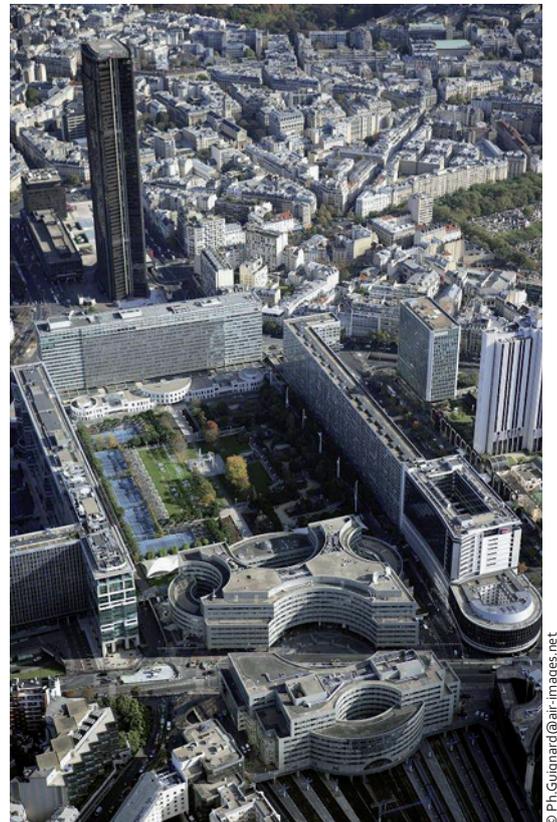


Ensemble immobilier Maine-Montparnasse (début des années 70)



Ensemble immobilier Maine-Montparnasse et îlot Vandamme Nord (années 70)

© Ph.Guignard@air-images.net



Ensemble immobilier Maine-Montparnasse (début des années 70), place des Cinq-martyrs-du-lycée-Buffon et Jardin Atlantique (années 90)

© Ph.Guignard@air-images.net

Les orientations du PLU

Dans le PLU adopté le 12 juin 2006, le secteur d'étude se trouve en zone urbaine générale avec des prescriptions particulières portant notamment sur la hauteur plafond des constructions, la végétation, le logement social et la protection du commerce, comme précisé dans les extraits de cartes suivantes.

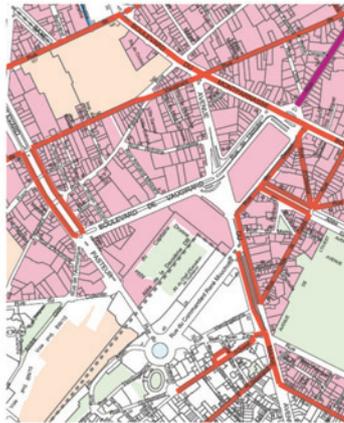
En outre, le secteur Maine-Montparnasse est couvert par les orientations d'aménagement détaillées suivantes :

Le secteur de Montparnasse a fait l'objet il y a une quarantaine d'années d'une vaste rénovation urbaine. Les premières opérations, sur les îlots Vandamme et Maine-Montparnasse, illustrent un urbanisme composé de tours et de barres reposants sur des socles et des dalles qui les isolent du réseau de voirie réservé principalement à la circulation automobile. Dans le cadre de cette rénovation, d'autres opérations ont été mises en œuvre adoptant des plafonds de hauteur nettement inférieurs, mais toujours suivant le même concept de répartition des flux au bénéfice de la circulation automobile et au détriment de la circulation piétonne reportée sur un réseau de passerelles.

Les constructions et les espaces libres présentent de nombreux dysfonctionnements qui nuisent à l'attractivité de ce centre majeur. Par ailleurs les confrontations créées tant au niveau de l'espace public qu'au niveau des volumes bâtis entre ces différentes opérations et le tissu environnant, nuisent aux relations entre ces secteurs, et nécessitent un aménagement de leurs franges afin de recréer des liens. Des premières actions ont été engagées comme la refonte de la façade sur la place Raoul Dautry et la création du Jardin Atlantique. Ces actions doivent être prolongées.

Les objectifs d'aménagements sont les suivants :

- **Restructurer le pôle d'échanges intermodal Maine-Montparnasse-Vaugirard** (trains, métros, bus, taxis, deux-roues motorisés, piétons, vélos) pour en améliorer le fonctionnement.
- **Aménager et organiser des circulations douces** pour notamment faciliter le parcours des vélos, des piétons et des personnes à mobilité réduites sur l'ensemble de l'espace public, et en particulier entre la gare et le haut de la rue de Rennes dans la continuité de son aménagement en espace civilisé et favoriser une meilleure visibilité et accessibilité aux équipements publics (piscine, salle de sport).
- **Réduire la circulation automobile dans le secteur et réorganiser et clarifier la desserte routière** (collectives et individuelles) des trois gares (Montparnasse 1 et 2, Vaugirard). Afin d'améliorer la desserte de l'entrée principale par les transports en commun de surface, de mieux l'intégrer à son environnement et de permettre une liaison pacifiée entre les quartiers situés de part et d'autre de



Zone Urbaine Générale : Art UG.2.2

Voie comportant :

- une protection du commerce et de l'artisanat
- une protection particulière de l'artisanat
- une protection renforcée du commerce et de l'artisanat
- une protection renforcée du commerce et de l'artisanat et une protection particulière de l'artisanat

Zone Urbaine Générale : Art UG.2.3

- Zone de déficit en logement social

Hormis l'îlot Vandamme Nord/Gaîté, le reste du secteur d'étude est dans la zone de déficit en logement social. Par ailleurs, la rue de Rennes est indiquée comme une voie comportant une protection renforcée du commerce et de l'artisanat.



E - HAUTEURS

Zones Urbaines

Hauteur plafond en mètre



Territoires couverts par les fuseaux de protection du site de Paris

Zone Naturelle et forestière

Les ensembles immobiliers Vandamme Nord/Gaîté et Maine Montparnasse se trouvent dans des zones plafonnées respectivement à 37 m et 31 m.



Zone Urbaine Générale Article UG 13.1.2

Secteur de mise en valeur du végétal

Secteur de renforcement du végétal

Le Jardin Atlantique, est dans le secteur de mise en valeur du végétal. Les rues du Départ et de l'Arrivée, ainsi que la place du 18 Juin 1940 sont dans le secteur de renforcement du végétal.

l'avenue du Maine, la suppression de la trémie sera étudiée. Un circuit adapté à la dispersion des trois accès ferroviaires, assorti d'une signalétique spécifique sera mis en place afin de limiter le report de ce trafic dans les quartiers d'habitation riverains. Compte tenu de la forte offre de stationnement dans le secteur et d'une offre importante de transport en commun, la réalisation de nouvelles places de stationnement en infrastructure n'est pas souhaitée.

Les projets à l'étude

Ensemble Immobilier Tour Maine-Montparnasse/ projet

État des lieux

L'ensemble immobilier comprend la Tour Montparnasse, l'immeuble CIT et le centre commercial, il constitue la totalité de l'îlot faisant face à la gare Montparnasse. Les dysfonctionnements de cet ensemble sont aujourd'hui bien connus, ils portent tant sur son fonctionnement interne que sur son insertion urbaine.

En premier lieu, le manque d'ouverture sur l'espace public, avec en cause les différences de niveaux dalle – rues et les arcades opaques entourant le centre commercial, qui ne permettent pas une bonne visibilité des activités intérieures. À cela s'ajoute, les difficultés d'accès depuis les îlots voisins du fait des larges voies adjacentes (rues du Départ et de l'Arrivée et place du 18 juin 1940), des trémies d'accès aux parkings et des grandes jardinières de pelouse de la Place Raoul Dautry.

En outre, son organisation interne est confuse. Le centre commercial sous dalle s'ouvre d'un côté sur la place du 18 juin 1940, et débouche sur le parvis de la gare de l'autre côté. La dalle haute a longtemps été ouverte au public sans avoir d'utilité identifiée : elle n'a pas de fonction de transit et n'offre pas d'espace aménagé de qualité.

Quant à la forme architecturale de l'ensemble immobilier, elle mériterait d'être revisitée, pour, à la fois moderniser son image, et mettre en valeur sa qualité de grand témoin des ambitions urbaines passées.

Projet à l'étude (études préliminaires)

La copropriété a fait réaliser une première étude de revalorisation de cet ensemble en 2009-2010. Le projet, poursuivait un double objectif : répondre aux dysfonctionnements actuels et ajouter des surfaces commerciales et de bureaux supplémentaires (à ce stade, le projet prévoit d'ajouter entre 15 000 et 18 000 m² de surfaces commerciales, et entre 20 000 et 25 000 m² de surfaces de bureaux selon les variantes).

Sur la période 2012-2014, les copropriétaires souhaitent poursuivre les études et affiner le programme de revalorisation tout en conservant les grands principes d'ouverture du centre commercial, d'une densification en surfaces commerciales et en bureaux, d'une amélioration de la lisibilité de l'ensemble dans le quartier afin notamment d'améliorer la desserte en transports et l'accessibilité.

Le projet devrait donc prévoir une modification globale du gabarit de l'ensemble immobilier, même si les bâtiments seront conservés. Quant au bâtiment « socle », accueillant aujourd'hui le centre commercial, il serait traversé par une nouvelle rue intérieure, qui relierait les places du 18 juin 1940 et Raoul Dautry, dans le prolongement de la rue de Rennes et de la gare. Selon les premières esquisses du projet et sous réserve et valider techniquement et juridiquement ces projets, l'enveloppe de ce « socle » serait agrandie de toute part :

- en longueur, avec, au Nord, une extension sur l'emprise publique de la place du 18 juin 1940, et, au Sud, jusqu'en limite de parcelle, à l'alignement de l'avenue du Maine ;
- en largeur, avec la réappropriation des arcades donnant sur les rues du Départ et de l'Arrivée, pour placer les vitrines du centre commercial directement sur rue ;
- et en hauteur, le PLU 2006 qui pourrait permettre de monter jusqu'à 31 m, le niveau actuel étant de 10 m environ, bien que cette option soit encore à l'étude.
- Enfin, ce projet prévoit une réorganisation des trémies d'accès aux parkings.

Face à un tel projet les espaces publics environnants devraient entièrement être repensés, pour :

- créer de nouveaux trottoirs rues du Départ et de l'Arrivée, le long de l'ensemble immobilier, pour pallier à l'utilisation des arcades par les commerces, et par voie de conséquence modifier également les voies de circulation ;

- réorganiser la place du 18 juin 1940, pour accroître les échanges avec la rue de Rennes et repenser l'espace piéton devant l'ensemble immobilier ;
- enfin, les flux piétons supplémentaires générés induiraient nécessairement un recalibrage des trottoirs du secteur.

Données de programme du projet de l'EITMM – Projet en cours, données non confirmées

	Surfaces actuelles	Surfaces créés
Surfaces commerciales	25 000m ²	10 à 18 000 m ²
Surfaces de bureaux (y compris Tour)	136 000 m ²	20 à 25 000 m ²

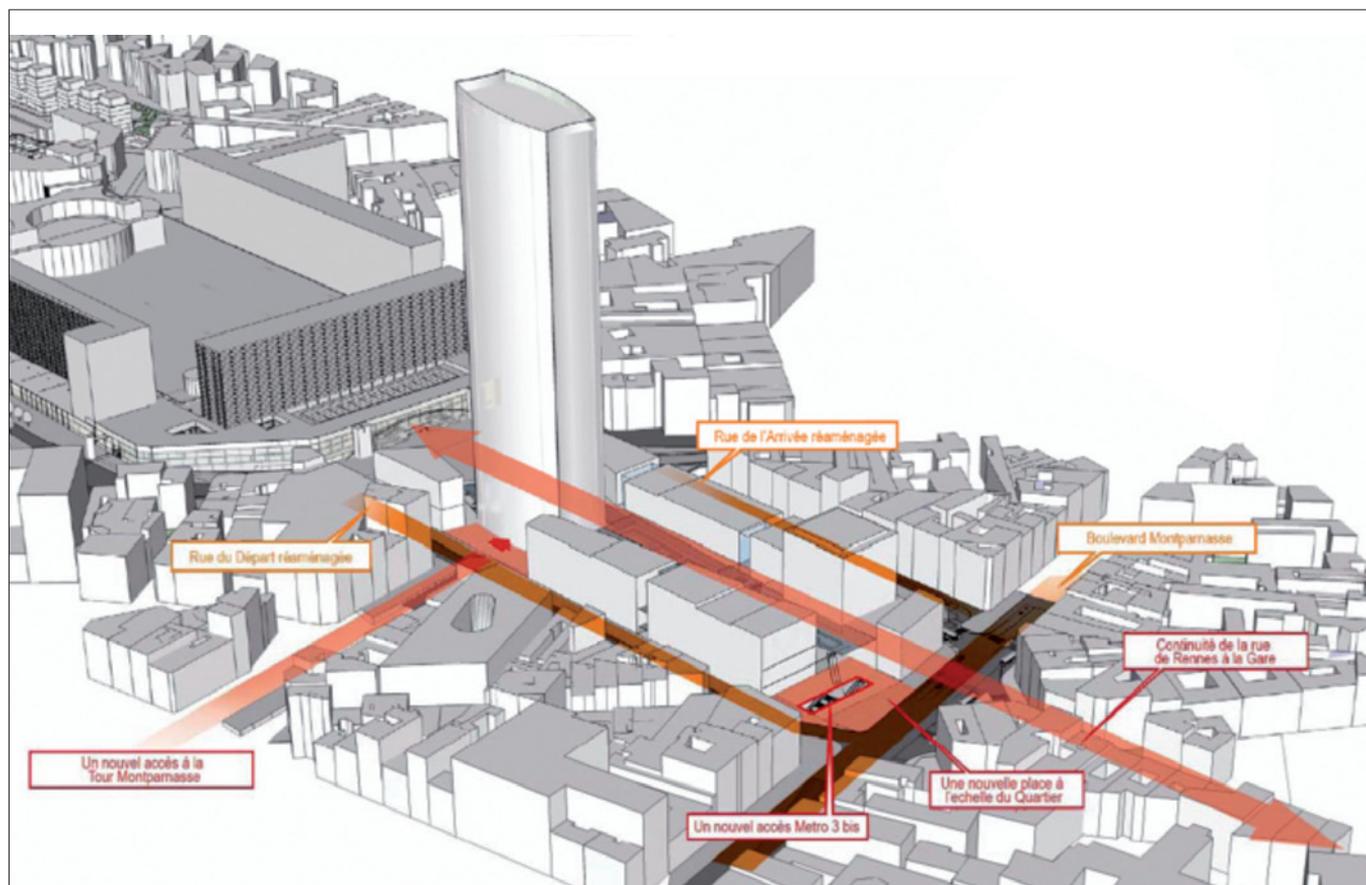


Image du projet préliminaire

Ensemble Immobilier Gaîté/Vandamme Nord

État des lieux

L'îlot Vandamme Nord/Gaîté, voisin de la gare Montparnasse, est délimité par l'Avenue du Maine et les rues Vercingétorix et du Commandant-René-Mouchotte. Le projet concerne une grande partie de l'îlot, soit l'immeuble de grande hauteur abritant l'hôtel Méridien et les bâtiments « socles » accueillant des bureaux, le centre commercial Gaîté, un gymnase et une bibliothèque de la ville de Paris, et des parkings en sous-sol.

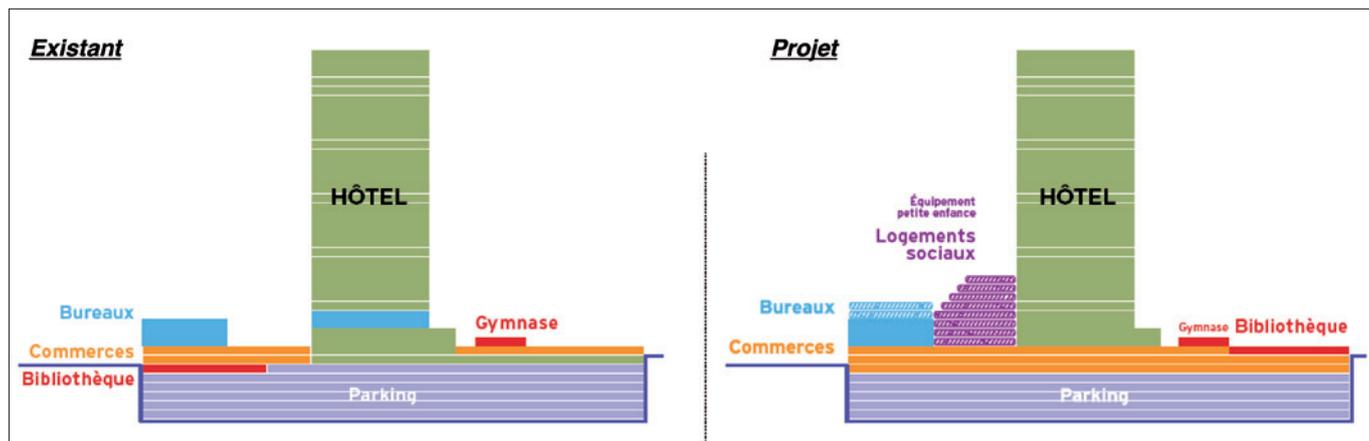
Également construit dans les années 70, il présente des dysfonctionnements similaires à l'Ensemble Immobilier Tour Maine-Montparnasse. En effet, le même urbanisme de dalle y fut mis en œuvre, conduisant aux mêmes conséquences : une imperméabilité de l'ensemble (avec des accès piétons concentrés sur le parvis donnant sur l'avenue du Maine), et une opacité empêchant toute visibilité sur les activités intérieures (c'est particulièrement le cas depuis les rues du commandant Mouchotte et Vercingétorix), une organisation intérieure confuse, et une architecture peu mise en valeur.

Projet à l'étude

Les objectifs de ce projet rejoignent dans les grandes lignes ceux de l'EITMM : répondre aux dysfonctionnements identifiés pour redynamiser cet ensemble peu attractif, et faire une place plus importante aux surfaces commerciales. Dans le détail le projet qu'Unibail-Rodamco a confié à l'agence d'architecture MVRDV prévoit de :

- réorganiser la volumétrie actuelle en laissant une place bien plus importante aux commerces au détriment des parkings, et repositionnant la bibliothèque,
- intégrer un nouveau volume de 5 500 m² de SHON pour recevoir des logements sociaux et un équipement de la petite enfance
- rénover les programmes hôteliers et tertiaires
- offrir à l'ensemble une nouvelle image.

Hormis la création des nouvelles voies intérieures, perçant la dalle et ouvrant ainsi l'ensemble sur son environnement urbain ce projet nécessite beaucoup moins de modifications de l'espace public que le projet sur l'EITMM. Néanmoins les flux piétons supplémentaires générés par l'agrandissement du centre commercial et l'arrivée de nouveaux logements, devraient inciter la collectivité à améliorer la traversée de l'Avenue du Maine, entravée par la trémie souterraine. La situation étant particulièrement délicate au niveau de l'intersection avec la rue du Commandant Mouchotte.



Animation de la façade du centre commercial Gaîté sur la rue du Commandant-René-Mouchotte (agence d'architecture MVRDV)

Gare Montparnasse

État des lieux : une saturation annoncée

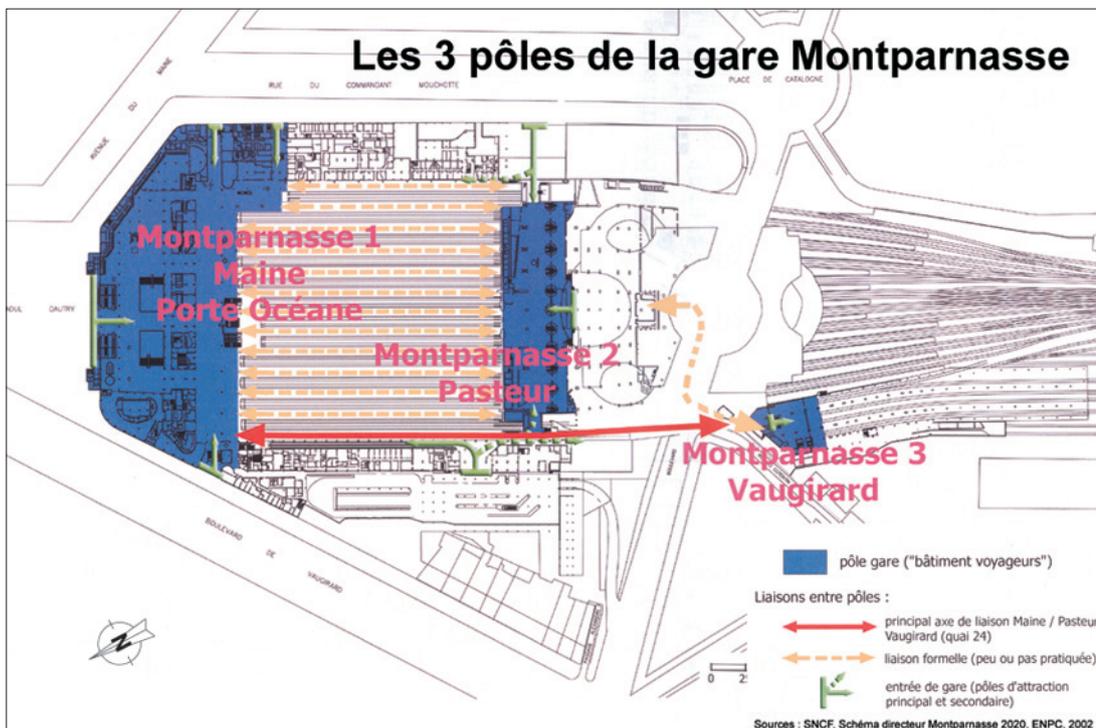
La gare Montparnasse est un ensemble complexe réparti en trois pôles : Montparnasse 1 ou Hall Maine, Montparnasse 2 ou Hall Pasteur, et Montparnasse 3 ou Vaugirard. La moitié des échanges avec la gare s'effectue à partir du domaine RATP, et un tiers avec la place Raoul Dautry. Le premier diagnostic montrait le déséquilibre entre les différents pôles de la gare et en particulier la sous-fréquentation du hall Pasteur qui malgré une bonne connection aux quais principaux de la gare, est trop excentré et peu connu. C'est le hall Maine ou porte Océane, qui concentre la quasi-totalité des échanges de la gare, tandis que la gare de Vaugirard est cantonnée à l'exploitation de lignes peu importantes (Granville, et quelques TER de Basse-Normandie).

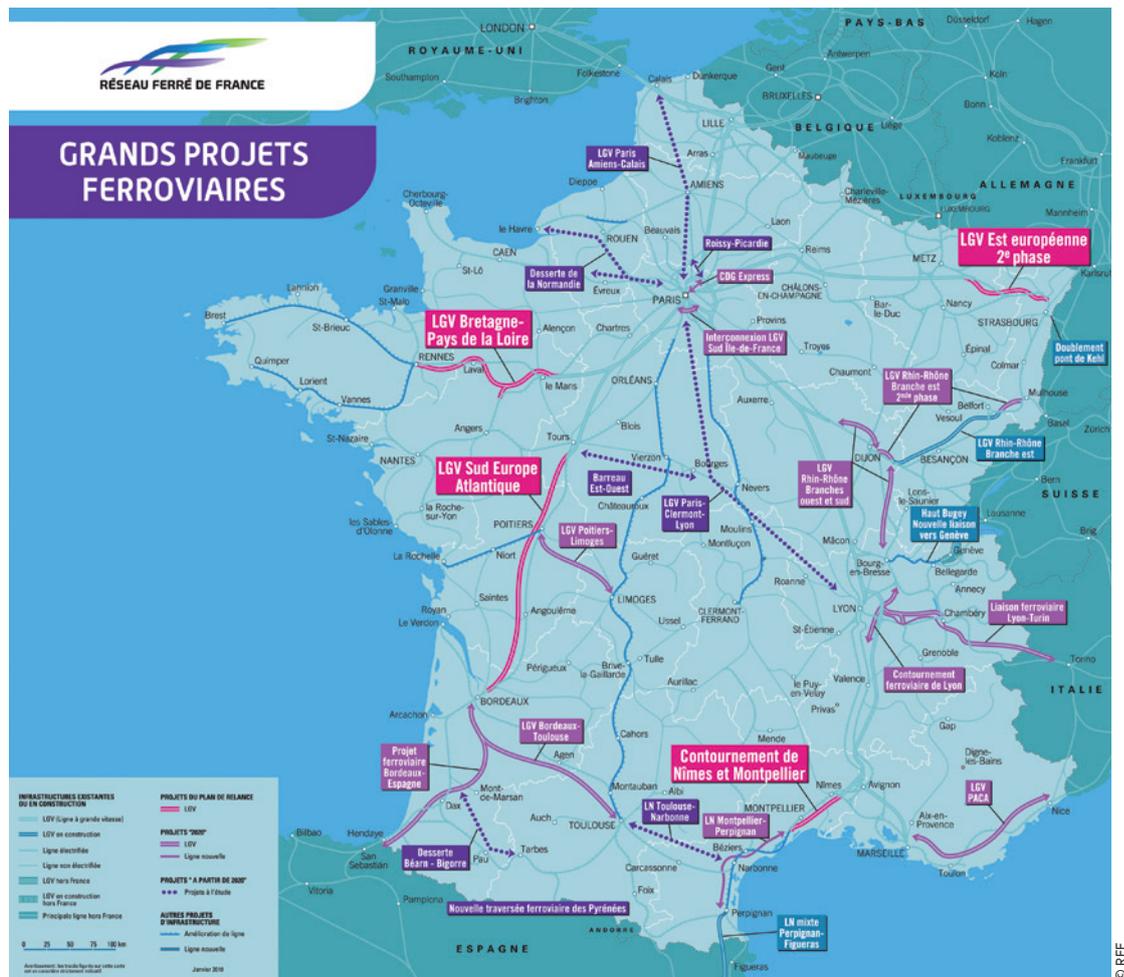
Le trafic de la gare était de l'ordre de 39 millions de voyageurs en 2008, trafic composé pour environ un tiers de liaisons régionales, et pour les deux autres tiers de liaisons grandes lignes (25 millions de voyageurs TGV). Le réseau ferroviaire desservi par la gare Montparnasse va connaître d'importantes évolutions avec des extensions de lignes à grande vitesse dans les prochaines années : la ligne Bretagne-Pays de la Loire devrait être mise en service en 2014, la ligne Sud-Europe-Atlantique (section Tours-Bordeaux) en

2016, les lignes Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse à partir de 2020. Ces différents projets d'évolution du réseau à grande vitesse devraient augmenter le trafic de 40 % dès 2020 pour ensuite le porter à 97 millions en 2040 selon la SNCF.

La gare dans son organisation actuelle présente déjà certaines difficultés de fonctionnement, notamment, en période de pointe : une mauvaise lisibilité des flux et des circulations, des espaces d'attente peu adaptés, sous-dimensionnés, et eux-mêmes source de conflits vis-à-vis des flux de passagers. Or, l'augmentation des flux attendue pourrait renforcer encore ces dysfonctionnements, et générer d'autres difficultés vis-à-vis du système de transports en commun lourd auquel la gare est connectée, à savoir les lignes de métro 4, 6, 12 et 13. Dans ce contexte, une réflexion d'ensemble semble indispensable afin d'aboutir à une restructuration adéquate de l'organisation de la gare et de ses interfaces avec les transports en communs et le milieu urbain environnant.

En parallèle, les gestionnaires de la gare souhaiteraient augmenter et diversifier l'offre commerciale de la gare par le développement de nouvelles surfaces commerciales, en particulier des commerces liés au voyage.





Les projets à l'étude

Pour répondre à cet accroissement du trafic accueilli en gare Montparnasse, plusieurs réflexions sont en cours auprès de différents acteurs du dossier.

Pour Gares et Connexions, la filiale de la SNCF qui gère la gare, l'accent porte sur la réorganisation des circulations et des espaces d'attente dans la gare. L'un des objectifs est en effet de dégager le quai transversal, aujourd'hui largement occupé par les passagers en attente, afin de limiter au maximum les conflits de flux. Pour cela, l'idée est de renforcer l'attractivité du hall Vasarely, situé à quelques mètres du quai transversal au-dessus de la place Raoul Dautry, lequel pourrait par conséquent devenir le principal lieu d'attente de la gare pour les voyageurs en attente de l'information du quai de leur train. En revanche, l'idée de renforcer l'utilisation du hall Pasteur, aujourd'hui largement sous-utilisé au regard de son dimensionnement et des

services qui y sont implantés (dépose-reprise taxis, stationnement deux roues), se heurte à des problèmes de sécurité liés à l'étroitesse des circulations permettant d'y accéder depuis les quais, eux-mêmes étroits. Pour cette raison, le gestionnaire de la gare n'envisage à l'heure actuelle aucune action spécifique en vue de favoriser l'utilisation de ce hall, lequel reste confiné aux habitués. Enfin, le gestionnaire de la gare souhaiterait une amélioration de la gare routière.

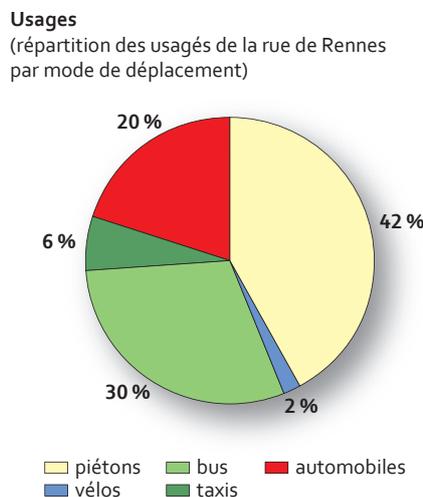
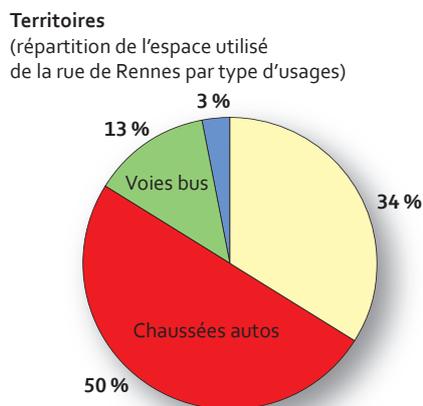
Du côté de la Ville de Paris, un groupe de travail technique réunissant également Gares et connexions, la RATP, et l'Apur, travaille depuis 2010 à la mise en cohérence des données liées à la montée en puissance de la gare, mais aussi des développements commerciaux envisagés sur le secteur, et de leur impact sur la sollicitation de l'espace public et des transports en commun.

Réaménagement de la rue de Rennes

État des lieux

Les premières réflexions de la Ville de Paris quant à l'aménagement de la rue de Rennes remontent à 2006, suite à quoi un diagnostic et une large concertation ont été menés auprès de la population riveraine; ceux-ci ont révélés plusieurs dysfonctionnements :

- un mauvais partage de l'espace public avec une présence disproportionnée des véhicules particuliers au regard des usages de cette rue très commerçante, comme en témoigne les diagrammes suivants ;



- des traversées piétonnes difficiles, notamment au carrefour Saint-Placide, et des trottoirs très saturés, obligeant ponctuellement les piétons à marcher sur la chaussée, et. Ces deux difficultés expliquent en partie le nombre élevé d'accident de la circulation sur cette voie ;
- des niveaux excessifs de pollution atmosphérique et de bruit liés à la circulation routière ;
- une désorganisation des livraisons ;
- des itinéraires cyclables protégés fragmentés par sens ;
- un aspect très minéral, sans aucune plantation.

Le projet

Le projet de la ville de Paris est aujourd'hui défini, et sa livraison est programmée au printemps 2012. Il ne concerne que la moitié sud de la voie, entre les boulevards du Montparnasse et Raspail, qui concentre la majorité des problèmes. Le tronçon nord, vers Saint-Germain-des-Prés, reste inchangé.

Le réaménagement prévoit l'élargissement des trottoirs de 4,50 à 5,80 m, permettant le stationnement des deux-roues, ainsi que l'implantation de places de livraison enclavées dans le trottoir. En conséquence, la chaussée sera réduite de 13 m à 10 m, avec de part et d'autre, une bande cyclable, marquée au sol, d'une largeur de 1,50 m, et au centre deux files de circulation, dans les deux sens, de 3,50 m chacune.

Le carrefour Saint-Placide, où se croisent les rues de Vaugirard et Notre-Dame-des-Champs sera entièrement modifié pour en faciliter la traverser.

Le projet prévoit aussi un nouvel éclairage par candélabres, en remplacement des consoles fixées aux immeubles, et un nouveau mobilier urbain. Par contre, aucune plantation d'arbre n'est prévue, compte tenu de l'état d'occupation du sous-sol.



Réaménagement de la rue de Rennes

© Mairie de Paris

Les enjeux et les leviers

Au vu de la densité et de la diversité des projets sur le secteur, et de leur état d'avancement, il apparaît important de dézoomer pour passer de l'échelle du projet à celle du quartier et avoir une vision d'ensemble du renouvellement amorcé. Le présent paragraphe propose de préciser, à cette échelle, les enjeux programmatiques et urbains et les leviers à saisir pour 4 thématiques clés, à savoir, l'équilibre socio-économique, l'accessibilité de la gare en transport en commun, l'usage de l'espace du public et le renouvellement de la forme urbaine.

L'équilibre socio-économique

Population et logements

Le secteur étudié est à la fois un quartier de bureaux et de passage le jour, et de loisirs le soir, présentant un choix de cafés, de cinémas et de restaurants qui a peu d'égal à Paris. Il possède une superficie de 105,7 hectares, soit le centième du territoire parisien, réparti sur trois arrondissements. La population est de 25 368 habitants en 2006, en légère augmentation depuis 1999 (+0,5 %), due notamment à l'achèvement de l'opération publique d'aménagement « Vaugirard » située au sud-ouest du secteur. La densité de population (240 hab./ha.) est très proche de celle relevée en moyenne à Paris (251 hab./ha. sans les bois, 207 hab./ha. avec les bois). C'est une densité d'habitants qui reste cependant relativement forte pour ce quartier d'affaires de la rive gauche qui emploie environ 38 000 salariés soit plus de 3 emplois par actifs résidents (13 100). A dire vrai la densité « humaine » (résidents + emplois) est parmi les plus élevées de Paris sur les 5 à 6 îlots de la tour Montparnasse et autour. Ces îlots correspondent d'ailleurs aux grandes opérations des années 1970 qui ont permis de construire avec un COS élevé.

La composition sociologique du quartier est dominée par la part des cadres, qui représentent plus de la moitié des actifs (51 % contre 41 % en moyenne à Paris). Les autres catégories socioprofessionnelles sont moins nombreuses en proportion (22 % d'ouvriers et employés pour 30 % à Paris).

On dénombre 15 816 logements en 2006. La part des propriétaires et des locataires est quasiment identique à celle de Paris (32,2 % de propriétaires contre 32,8 à Paris et 60,5 % de locataires contre

61,3 à Paris), en revanche la part des locataires de logements sociaux est faible (10,5 % à Montparnasse contre 16,2 à Paris).

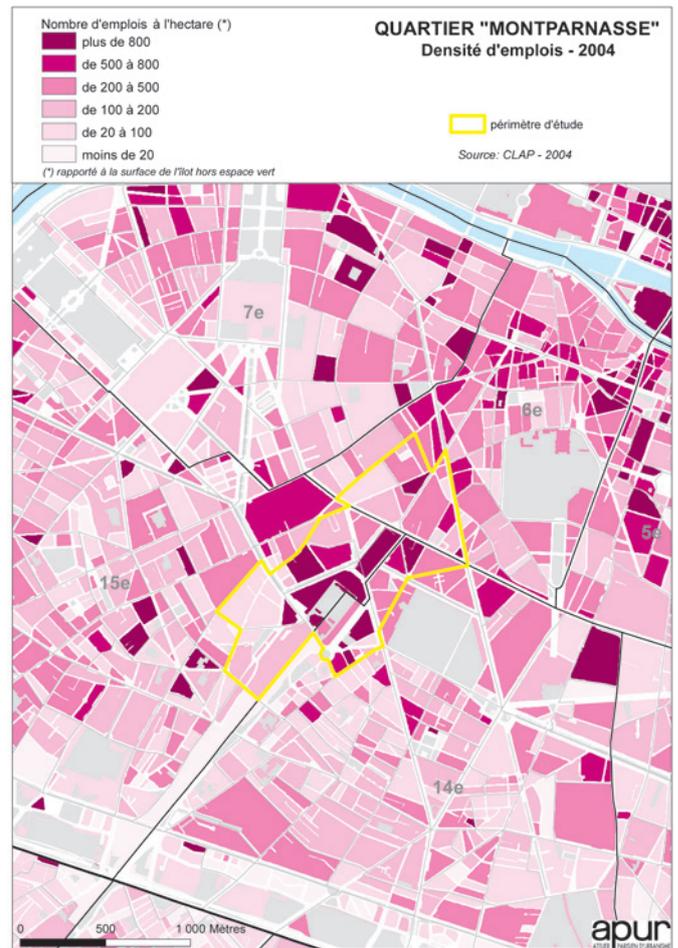
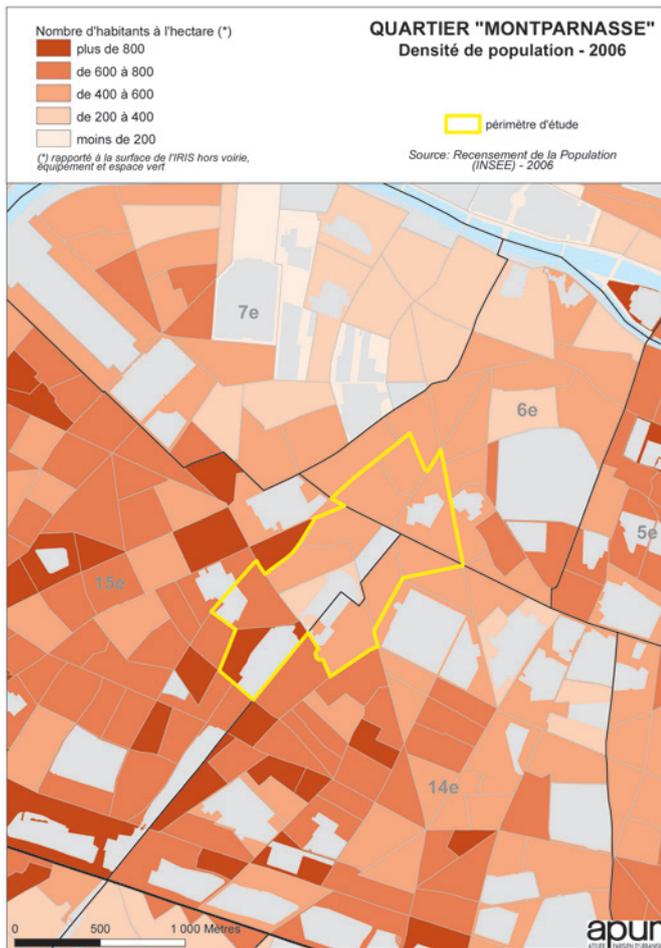
Le taux de motorisation des ménages est légèrement supérieur à celui de Paris (45,7 % des ménages ayant au moins une voiture contre 42 % à Paris).

Emplois

On dénombre environ 38 000 emplois salariés dans le périmètre autour de la gare Montparnasse, soit environ 3 emplois par actif résident (13 000). C'est un taux deux fois supérieur à la moyenne parisienne (1,5 emploi par actif résident) mais inférieur à celui du centre des affaires (1^{er}, 2^e, 8^e et 9^e arrondissements) où les taux avoisinent 5 à 8 actifs par actif résident. En 2004, l'analyse de la structure des emplois fait ressortir le poids de 2 types d'activités : les services aux entreprises et le secteur de la banque et des assurances qui regroupent chacune environ le quart des emplois salariés du quartier (services aux entreprises = 9 400 emplois et activités financières = 9 300 emplois). Ces 2 activités regroupent de nombreuses sociétés, dont les plus importantes sont, pour les services aux entreprises, France-Télécom au 8 boulevard de Vaugirard ou Accenture dont le siège social se situe au 31 rue Falguière (plus de 700 emplois chacun) ; les activités financières quant à elles, sont représentées par la Caisse Régionale de Crédit Agricole au 90 boulevard Pasteur (3 500 emplois) ou CNP Assurances, place Raoul Dautry, au-dessus de la gare (2 500 emplois). La tour Montparnasse, elle-même, regroupe un nombre important de sociétés spécialisées dans les services aux entreprises ou les activités financières – environ 300 et 2 000 emplois (sur 5 000 en tout pour la tour) : citons, entre autres, la direction financière d'Accor (600 emplois) ou le siège social d'Elsys Design SA qui s'occupe de la conception de logiciels pour les entreprises.

Les autres types d'activités sont moins représentées, notamment les emplois liés au secteur public : administrations, éducation, santé ou action sociale.

Les services aux particuliers représentent le troisième secteur d'activité du quartier en terme d'emplois avec près de 6 000 emplois (15,5 % du total des emplois salariés). Le plus gros employeur de cette catégorie est la société « Rail Restauration » chargée du ravitaillement des wagons-restaurants des trains avec près de 600 emplois. On retrouve aussi dans cette catégorie les hôtels et les restaurants comme l'hôtel Méridien, rue du Commandant-René-Mouchotte



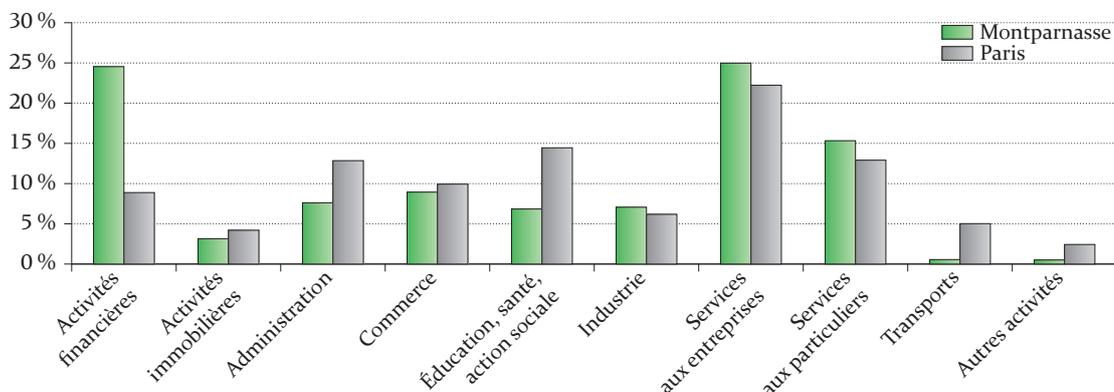
avec 600 emplois également, le Buffet de la Gare Montparnasse (200 emplois), le restaurant La Coupole (200 emplois) ou Hippopotamus (100 emplois) situés boulevard du Montparnasse.

Zara, 50 à 100 emplois...) et du centre commercial Maine Montparnasse (Les Galeries Lafayette avec 200 emplois et C & A), mais aussi le Monoprix de la rue du Départ (près de 300 emplois).

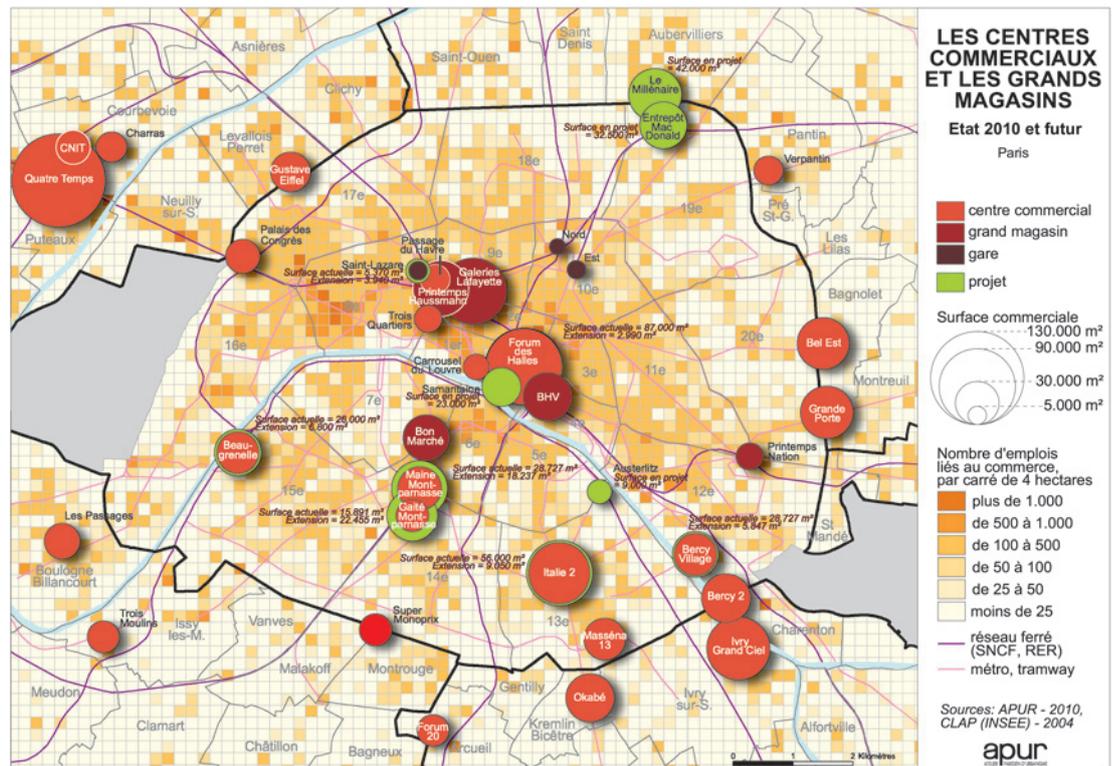
Les emplois liés aux commerces représentent 9 % des emplois salariés du quartier. On y retrouve parmi les plus gros employeurs les grands magasins de la rue de Rennes (la FNAC avec 600 emplois, H & M ou

Les autres types d'activités sont moins représentées, notamment les emplois liés au secteur public : administrations, éducation, santé ou action sociale.

Structure des emplois dans le quartier Montparnasse et à Paris



Commerces



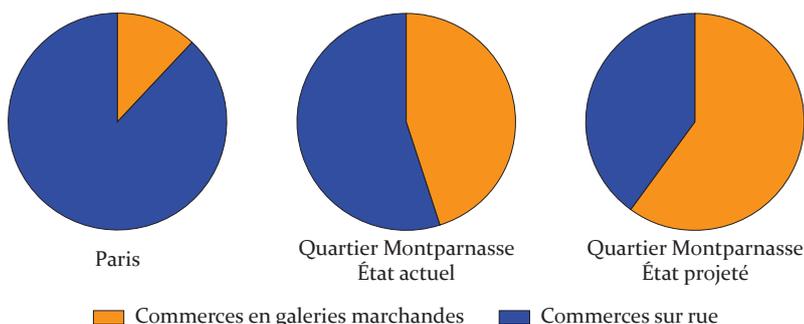
L'alignement traditionnel des magasins le long des rues reste aujourd'hui une spécificité parisienne et seulement un peu plus de 10 % des surfaces commerciales (environ 360 000 m²) sont situées, à Paris dans des galeries ou des centres commerciaux, ce qui n'est pas le cas du reste de l'agglomération où les commerces sont regroupés pour une majorité d'entre eux dans des centres commerciaux.

Les grands centres commerciaux parisiens datent des années 1970. À part le « Forum des Halles » qui bénéficie d'une implantation exceptionnelle, au croisement des principaux réseaux de transport de l'agglomération, ces centres commerciaux parisiens n'ont pas toujours une attractivité qui correspond à leur localisation. Quelques ouvertures, plus modestes, ont eu lieu,

au cours des années 1990 et ont rencontré un succès plus net : « Le Carrousel du Louvre » et « Passy-Plaza » en 1993, le réaménagement du « passage du Havre » en 1997 et « Bercy-Village » en 1998. Avec l'arrivée du TGV, deux grandes gares, Nord en 2002 et Est en 2007, ont transformé une partie de leurs espaces en galerie commerciale. Mais c'est surtout aux portes de Paris, durant cette période – les années 1980 et 90 – que ce sont implantés de grands centres commerciaux tous dotés d'un hypermarché. L'ouverture de ces centres commerciaux de très proche banlieue a eu un impact certain sur le déclin des petits commerces, situés dans les rues peu fréquentées des arrondissements périphériques et des communes limitrophes.

On observe à présent, à la fois un retour vers des lieux plus centraux et une continuation des mouvements antérieurs, mais avec une plus grande ampleur que ces 30 dernières années, en tout cas sur Paris intra-muros. Les deux grands centres commerciaux, présents sur le site, « Maine-Montparnasse » et « Gaîté-Montparnasse » sont emblématiques de ces évolutions, puisqu'il est envisagé de presque doubler leurs surfaces commerciales cumulées qui est d'environ 45 000 m² aujourd'hui (extension prévue de l'ordre de 40 000 m²). Rappelons que la surface commerciale de ces centres représente actuellement près de la moitié des surfaces de vente estimées du secteur (100 000 m² au total) alors qu'à Paris le rapport est d'environ du dixième. À terme, les surfaces commerciales vont donc augmenter l'offre de près d'un tiers (dont les deux-tiers en centre commercial).

Graphiques représentant la répartition de surface entre les commerces sur rue et les commerces en centre commercial



Les trois « camemberts » indiquent pour l'ensemble de Paris et pour le quartier Montparnasse état actuel et projeté, la part occupée par les surfaces de vente de commerces sur rue (en bleu) et en galerie ou centre commercial (en orange).

Ces centres (« Maine-Montparnasse » et « Gaîté-Montparnasse ») ont actuellement une offre surtout tournée vers l'équipement à la personne (C & A, Zara, Tati, Go Sport...) et l'équipement de la maison (Habitat, Darty...), avec également un Grand Magasin (les Galeries Lafayette). Ils sont globalement sur la même offre que la rue de Rennes, où l'on compte une dizaine de grandes enseignes de vêtements, sans en avoir la même attractivité. C'est sans doute pour cette raison que l'enseigne « Zara » a tenu à s'implanter aussi rue de Rennes (à la place du magasin « Tati » qui s'est replié dans le centre Gaîté-Montparnasse) alors qu'elle avait déjà un magasin dans le centre Maine-Montparnasse. Par ailleurs, il faut aussi remarquer que le centre commercial Beaugrenelle (ouverture prévue en 2012) et la rue du Commerce, aussi situés dans le 15^e arrondissement, sont là encore positionnés sur la même offre, avec les mêmes enseignes. Il faudra donc prêter attention lors des éventuelles extensions de ces 2 centres à leur nouvel aménagement mais aussi aux enseignes qui y seront implantés, afin de ne pas créer une offre excessive et ne pas répéter l'échec de la galerie commerciale créée au début des années 1970, en face du centre Maine-Montparnasse, à la place du « Café de la Gare », où la quarantaine de magasins d'équipement à la personne avaient fermés par manque de chalandise et d'attractivité.

L'étude du cabinet Bérénice

Par ailleurs, une étude sur le potentiel de développement commercial du secteur « Rennes-Montparnasse » a été réalisée en juillet 2010 par le cabinet Bérénice à la demande d'Unibail-Rodamco, de EITMM et de la SNCF Gares & Connexions. Le diagnostic qui en résulte indique que le pôle Rennes-Montparnasse est puissant du point de vue commercial mais que la tendance est à la stagnation voire à la baisse des chiffres d'affaires, ce qui ne serait pas le cas d'autres pôles notables comme la zone autour du boulevard Haussmann ou le centre commercial Italie 2. Selon le cabinet Bérénice, le pôle « Rennes-Montparnasse » fonctionne grâce à une zone de chalandise « primaire » comprenant les 6^e, 7^e, 14^e et 15^e arrondissement, soit environ 470 000 habitants concernés et des zones plus éloignées qui comprennent la rive gauche dans son entier et un certain nombre de communes de banlieue du sud-ouest de Paris, soit 1 105 000 habitants concernés. La comparaison de cette aire de chalandise avec d'autres aires de chalandises appartenant à d'autres centralités commerciales comme les pôles Haussmann/Saint-Lazare/Opéra et Halles/Rivoli fait ressortir un déficit de surfaces commerciales du pôle « Rennes-Montparnasse » au regard de la zone globale d'attraction, du nombre de consommateurs potentiels et des flux de transport qui en résultent. Selon les chiffres annoncés, le cabinet Bérénice constate un sous-équipement de certains types de commerces, comme ceux liés au bricolage et au jardinage, l'équipement de la personne et de la maison ou les magasins

liés aux sports et aux loisirs; en revanche les magasins d'alimentation ou ceux liés à la culture sont sur-représentés sur le pôle. C'est précisément ce qui fait l'originalité de ce quartier. Le cabinet Bérénice en tire la conclusion qu'il existe un potentiel « naturel » de rééquilibrage d'un peu plus de 30 000 m² de surface de vente dont la moitié pourrait être dévolue à l'équipement de la personne. Cependant la vocation des différents quartiers commerçants parisiens n'est pas forcément de se ressembler en tout point et de proposer la même offre que cela soit en terme de surfaces de vente ou en type d'enseignes. Sur ce dernier point, et en contre-pied de la conclusion du cabinet Bérénice, il nous semble opportun de saisir l'occasion de ces projets pour renforcer l'implantation des activités culturelles et de loisirs de tradition dans le quartier, et ainsi réaffirmer son identité et son rayonnement.



Actuellement, le secteur jouit d'un commerce de rue diversifié, notamment rue de Rennes, et de 4 surfaces multi-commerces : la galerie marchande Vaugirard de rayonnement local et d'attractivité très limitée, les commerces de la gare et les deux centres commerciaux « Gaîté-Montparnasse » et « Maine Montparnasse ».

Synthèse

Les enjeux socio-économiques à prendre en compte pour la définition de nouveaux programmes sur le secteur sont de trois ordres :

- une attention particulière devra être portée sur la quantité et la qualité des surfaces commerciales supplémentaires implantées, afin de ne pas bouleverser l'équilibre, ni rompre avec les traditions du quartier. Il s'agit premièrement de ne pas opposer galeries marchandes et rues commerçantes mais de proposer des architectures de conciliation entre ces deux modes, permettant notamment à l'espace public de pénétrer et de décroisonner les centres commerciaux existants. Il s'agit deuxièmement de veiller à la diversification des commerces en ne multipliant pas les enseignes déjà présentes sur le secteur et en faisant une place importante aux activités culturelles et de loisirs de tradition dans le quartier, comme les cinémas, les cabarets, les théâtres et les brasseries ;
- la densification des îlots aux abords immédiats de la gare Montparnasse, déjà fortement concentrés, doit être maîtrisée et dimensionnée au regard des espaces publics du quartier ;
- dans un souci de mixité, il faudra prévoir une proportion élevée de logements sociaux dans les nouveaux programmes, le taux actuel sur le secteur étant faible.

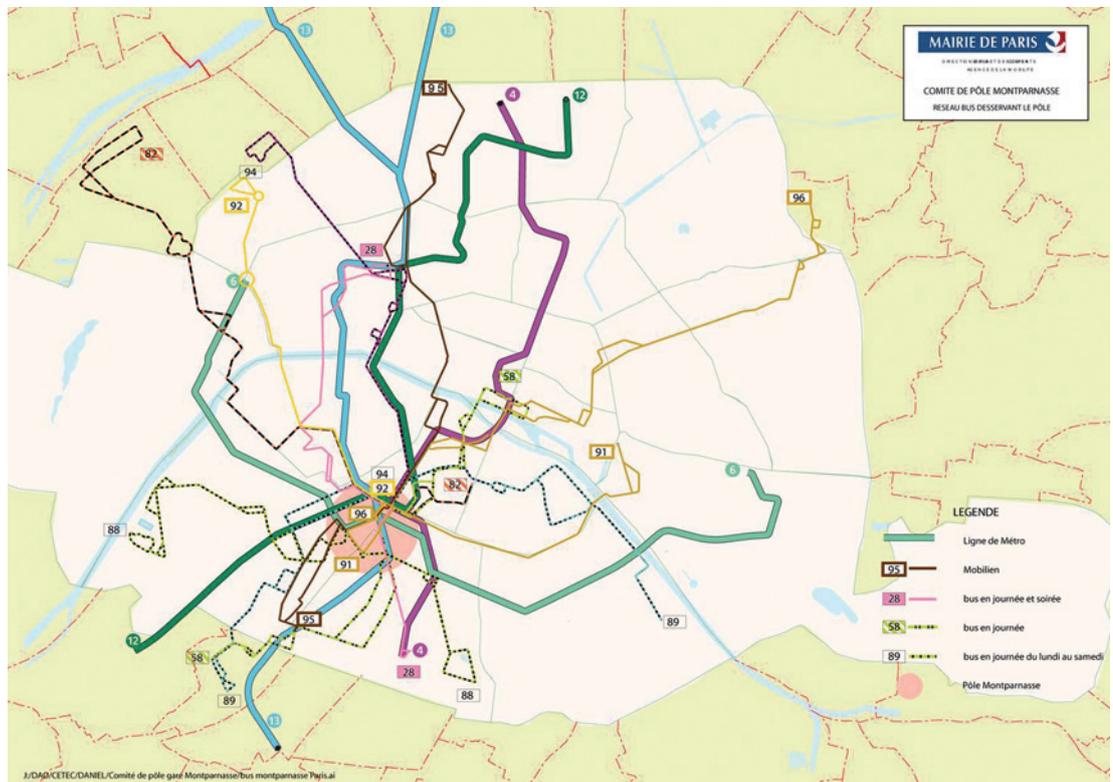
L'accessibilité de la gare en transports en commun

Le pôle Montparnasse est actuellement le point d'intersection de 4 lignes de métro (lignes 4, 6, 12 et 13). et de 10 lignes de bus, il est de fait un important nœud de transports de la capitale. Toutefois, sa desserte de la banlieue se limite à une ligne de Transilien, Montparnasse étant la seule des grandes gares parisiennes à ne pas être desservie par le RER, ce qui fait défaut à son statut et à sa fonction de grande gare métropolitaine.

L'idée d'une liaison de type RER (le RER F) reliant les gares de Montparnasse et Saint-Lazare figurait dans le SDRIF de 1994. Bien que ce projet ne soit repris dans aucun des documents actuels de planification, cette idée a resurgi à l'occasion du discours sur le Grand Paris du président de la République le 29 avril 2009 : il se demandait si cette nouvelle radiale souterraine ne serait pas nécessaire et que cela méritait en tout cas réflexion. Plus récemment, à l'automne 2010, la présentation d'une proposition de synthèse par les 10 équipes du Grand Pari(s) dans le cadre des débats publics portant sur les projets Arc-Express et Transport Rapide du Grand Paris intégrait une liaison entre les gares Montparnasse et le bipôle des gares du Nord

et de l'Est. À la même période, le RER F figurait également parmi les propositions d'avenir de la SNCF pour le développement du transport ferroviaire en Île de France avec deux options possibles : une liaison Montparnasse Saint-Lazare (ligne N à Montparnasse raccordée au RER E à Haussmann Saint-Lazare, où au groupe V de la gare Saint-Lazare) ou une liaison Montparnasse-gare du Nord (ligne N raccordée à la ligne H de la gare du Nord). Un tel projet contribuerait à désenclaver la gare Montparnasse, à renforcer sa desserte lourde, à limiter, voire à inverser la croissance des flux de passagers en gare. Il permettrait aussi de soulager le RER B, les lignes 4, 6, et 13 du métro et la gare de Châtelet, et assurerait un maillage supplémentaire entre les lignes Transilien selon la SNCF.

La montée en puissance de la gare Montparnasse doit en tout cas constituer l'occasion de préparer un projet d'ensemble partagé par les acteurs concernés (RFF, SNCF, RATP, STIF, Ville, Région, État) afin de mettre en place les conditions satisfaisantes face à cet enjeu crucial, et aux différentes échelles géographiques et temporelles.



Desserte en transport en commun de Montparnasse

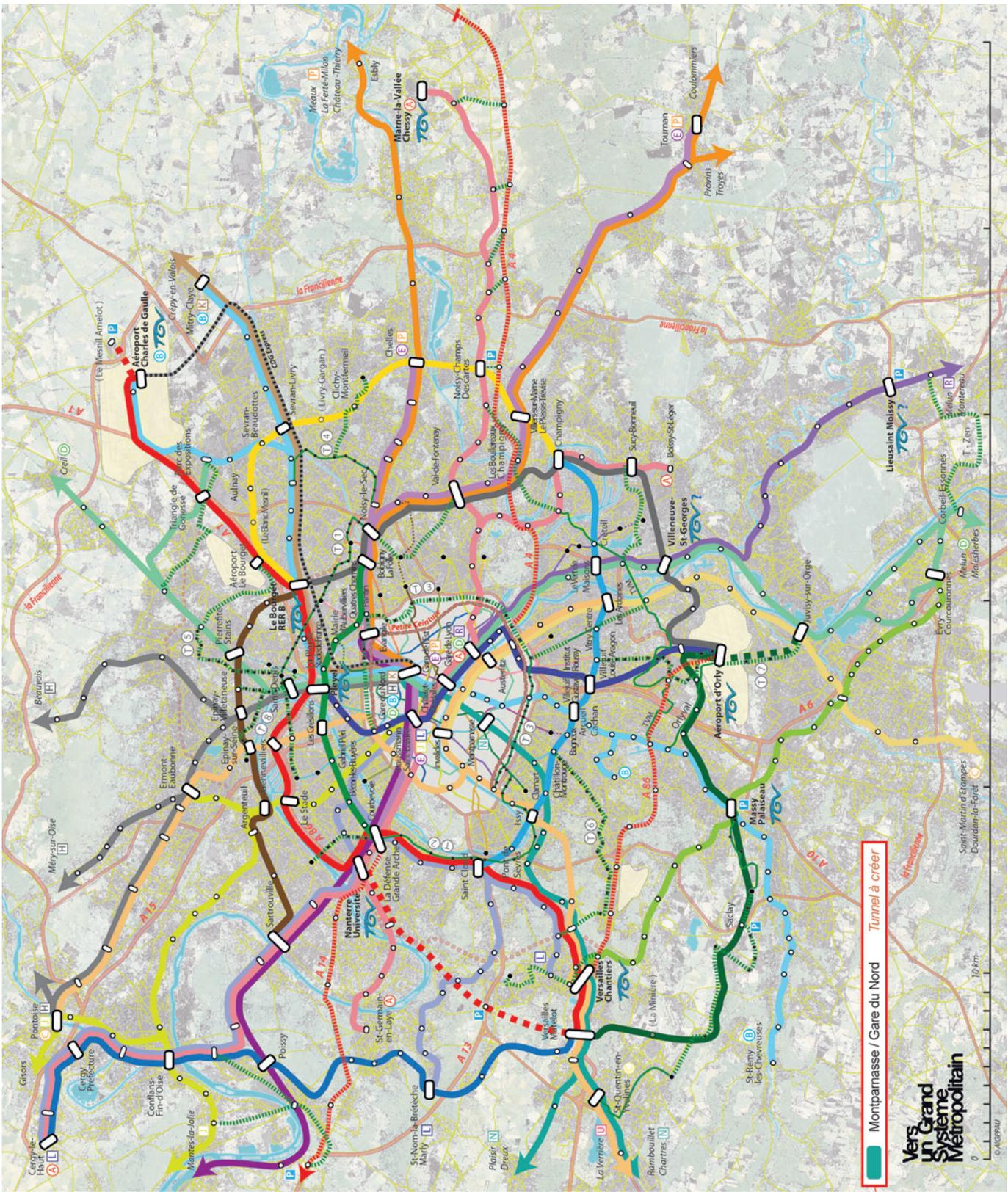
Vers un Grand Système Métropolitain

Scénario de mise en cohérence des infrastructures



ATELIER NATIONAL
DES GRANDS PROJETS
D'INFRASTRUCTURES
ET D'ÉQUIPEMENTS
DE TRANSPORT

- 1. Les lignes existantes**
 - Les lignes de métro existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de tramway existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de RER existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de TGV existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de Transilien existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de bus existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de vélo existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de marche existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de vélo existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes de marche existantes sont représentées par des lignes continues de couleur.
- 2. Les lignes déjà programmées (2015-2017)**
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les lignes déjà programmées sont représentées par des lignes continues de couleur.
- 3. Les nouvelles lignes à haute capacité (2020)**
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les nouvelles lignes à haute capacité sont représentées par des lignes continues de couleur.
- 4. Trois nouvelles lignes express (2018)**
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.
 - Les trois nouvelles lignes express sont représentées par des lignes continues de couleur.



Montparnasse / Gare du Nord Tunnel à créer

Vers un Grand Système Métropolitain

© Aegleau

L'usage de l'espace public

Espaces verts et végétation

Le secteur de la gare Montparnasse souffre d'un déficit de continuités vertes avec deux éléments majeurs mais discrets :

- le jardin Atlantique a été aménagé en 1994 au-dessus des voies de TGV de la gare Montparnasse. L'océan, pris comme thème du jardin, est évoqué par les vagues ondulées de la pelouse, la couleur bleue des grilles, les mâts de Bernard Vié et le long ponton qui traverse le jardin à l'est. L'allée centrale de cette enclave est un abrége botanique avec d'un côté, les arbres de l'Europe, et de l'autre, leurs équivalents américains. On y trouve également terrains de tennis et jeux pour enfants. La belle qualité et la grande surface de ce jardin devrait en faire l'espace vert majeur du quartier, seulement sa position, quadrillée par la gare et les grands ensembles bureaux & logements, ne permet pas de marquer sa présence depuis la rue. Ainsi, son entrée principale depuis la place des Cinq-martyrs-du-Lycée-Buffon passe totalement inaperçue pour le passant non avisé ;
- la coulée verte du sud parisien est un aménagement de 12 km reliant Massy à Paris en suivant le parcours LGV Atlantique, parfois à côté, parfois au-dessus lorsque celle-ci est enterrée. Elle comprend des pistes cyclables et des cheminements piétonniers en continu, et ponctuellement des aires de jeux pour enfants, des terrains de sport et des espaces verts

aménagés. Assez large en banlieue, la coulée verte se rétrécit en entrant dans Paris au point d'être réduit à une piste cyclable avant de finir son parcours sur le square du cardinal Wiszinsky dans le quartier Vercingétorix.

Par ailleurs, sur le secteur d'étude deux voies possèdent des alignements d'arbres remarquables, il s'agit des boulevards Edgar Quinet et Vaugirard. Toutefois, si le premier constitue un espace public de qualité, le second, très encombré par les stationnements des deux roues et les très nombreux accès de parkings, nécessite d'être réaménagé pour devenir un espace piétons agréable et aéré. Les autres voies sont peu voire pas du tout plantées, les plantations ayant souvent été sacrifiées au profit de la circulation. Ainsi, les trottoirs sont pour la plupart étroits et n'offrent pas la possibilité d'un traitement de qualité. Quant aux places, celle du 18 Juin 1940 est entièrement minérale et la place Raoul Dautry possède des jardinières de pelouse peu qualitatives.

De manière générale, le territoire possède des espaces végétalisés de qualité qui mériteraient d'être revalorisés et complétés, notamment en plantation de rue, afin de relier les éléments entre eux et renforcer la continuité de la trame verte.

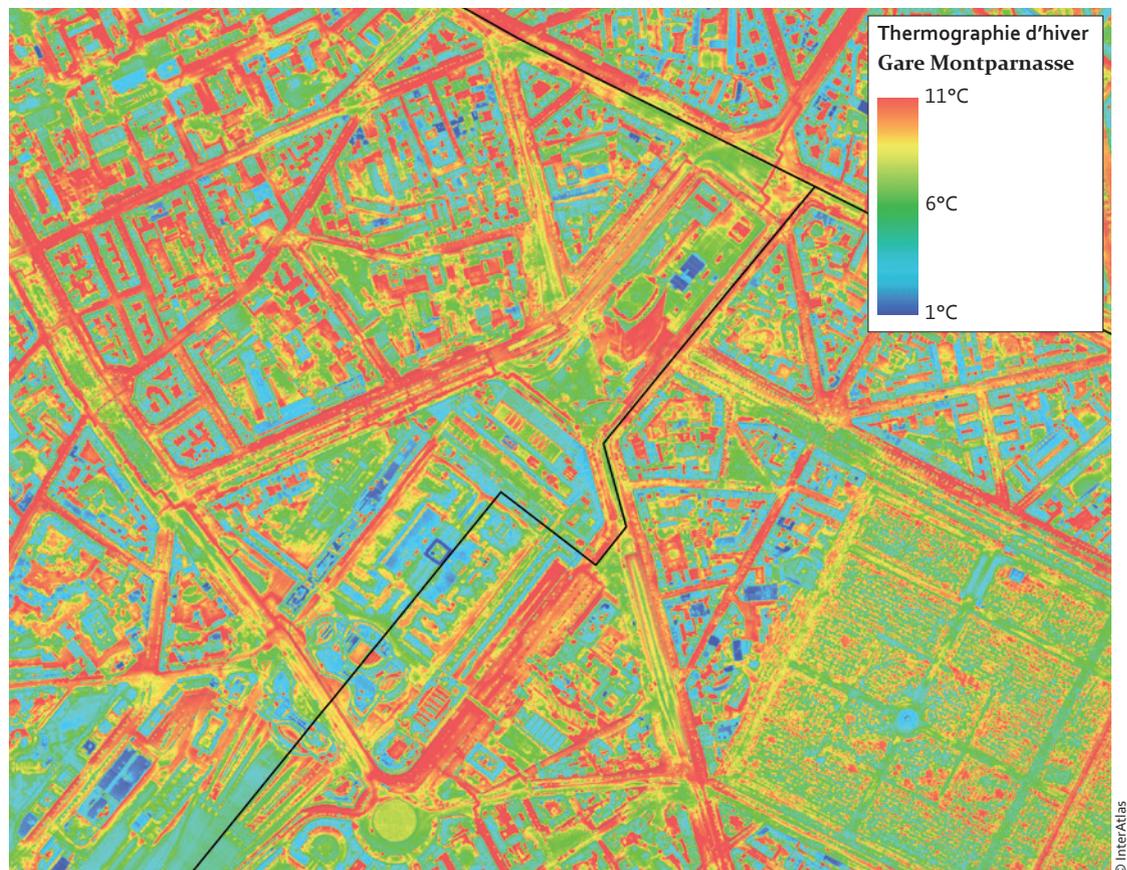


Analyse thermographique

La carte de thermographie en hiver présentée illustre l'impact des surfaces végétales sur le refroidissement local des espaces publics. Les végétaux utilisant la chaleur rayonnée pour la photosynthèse et la transpiration, ils ne restituent pas de chaleur, notamment la nuit, ce qui n'est pas le cas des surfaces minérales. Le cas du Jardin Atlantique teinté de bleu et de vert en est un bon témoignage. En outre, si on compare la rue du Commandant-René-Mouchotte et les boulevards Edgar Quinet et Vaugirard, on peut également mesurer l'impact des plantations de rue :

- la rue du Commandant-René-Mouchotte est fortement minérale et possède de petits arbres qui perdent toutes leurs feuilles en hiver, elle apparaît entièrement rouge et présente une surchauffe importante ;
- au contraire, le boulevard Edgar Quinet fournit en arbres feuillus peu dégarnis en période hivernale, se teinte d'importantes tâches vertes ;
- enfin, on voit bien se dessiner sur le boulevard Vaugirard en plus de l'implantation des arbres, les surfaces terreuses des terre-pleins centraux qui contribue également à conserver la fraîcheur du site.

À noter que cette carte est difficilement exploitable sur certaines zones particulières, notamment l'îlot Maine Montparnasse et les places du 18 Juin 1948 et Raoul Dautry.



Déplacements et organisation de l'espace public

Les flux piétons

L'aménagement du quartier Montparnasse dans les années 60-70 a mis l'automobile au cœur du système de déplacement. Ce qui a conduit à un sous-dimensionnement des trottoirs et des organisations complexes pour relier certains points à pied. Les chiffres sont parlants : les surfaces dédiées aux piétons autour de la gare et du centre commercial représentent 44 % de l'espace libre contre 56 % pour la voirie, bus et véhicules divers compris, alors qu'on compte aux heures les plus chargées un rapport nombre de piétons/véhicules motorisés pouvant aller du simple au triple, notamment rue du Départ. Autant dire que l'arrivée de nouveaux flux piétons que généreraient les projets détaillés précédemment, ne pourrait pas être supportée par les infrastructures piétonnes actuelles.

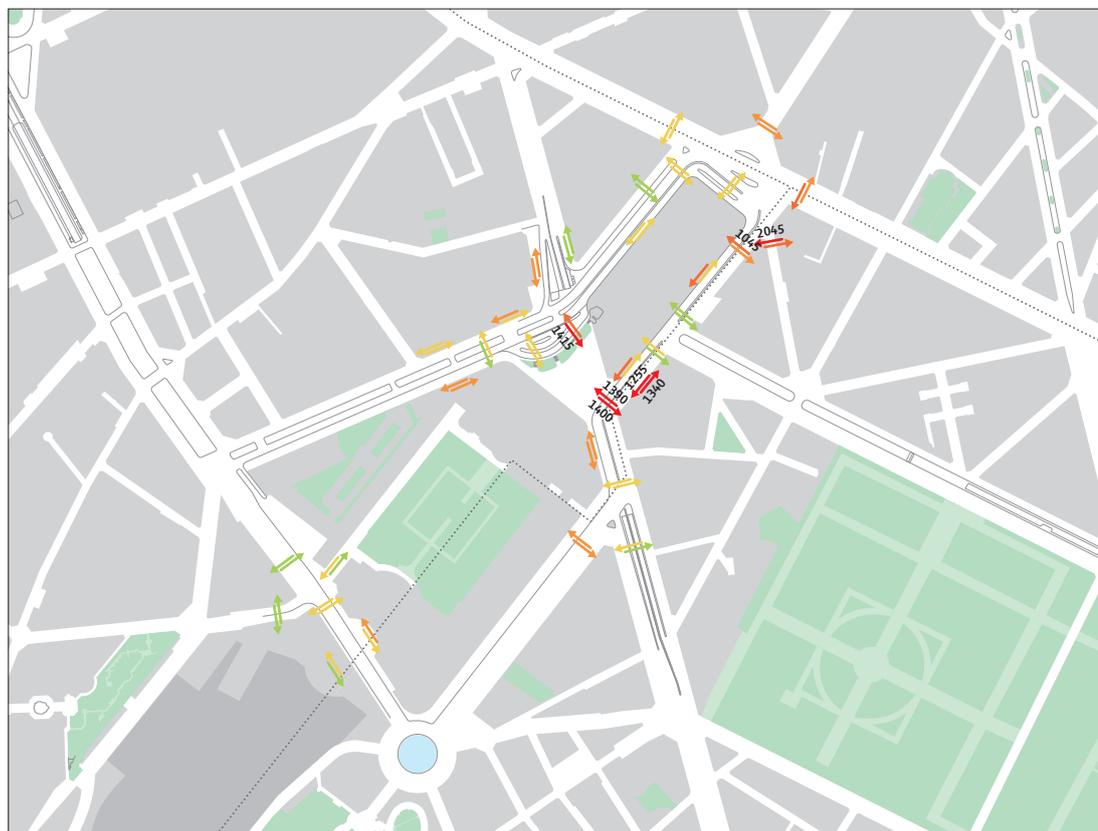
Une enquête avec comptage des piétons en heure de pointe du soir a été réalisée en mars 2007 par le DVD entre la place du 18 juin 1940 et le Hall Pasteur de la gare. Il en ressort les éléments suivants :

- la traversée entre la place Raoul Dautry et l'avenue du Maine compte près de 2 800 piétons ;
- la traversée de la place du 18 juin se fait plutôt par le côté Est, un peu plus lisible et moins longue ;
- la liaison entre les places du 18 juin 1940 et Raoul Dautry, et par là même entre la rue de Rennes et la

gare, se fait principalement par la rue du Départ, où l'on compte près de 4 000 piétons en pointe (en intégrant le passage sous les arcades) contre 700 à peine rue de l'Arrivée. La rue du Départ est en particulier saturée sur son trottoir Est avec 2 600 piétons environ en heure de pointe.

La cartographie des flux piétons permet ainsi d'identifier les zones critiques pour les cheminements piétons :

- la place du 18 juin 1940, avec des cheminements piétons aujourd'hui complexes et morcelés ;
- la liaison entre la place du 18 juin et la gare avec l'objectif d'améliorer les cheminements non seulement sur la rue du Départ, mais aussi, sur la rue de l'Arrivée. Aujourd'hui, la largeur des trottoirs sur la rue du départ est de 2,5 m côté est et 1 m côté ouest (hors passage sous arcades) pour une voie large de 26 m au total. Rue de l'Arrivée, la largeur cumulée dédiée aux piétons est de 3 m pour une voie large de 25 m. À noter que la liaison intérieure à l'îlot prévu dans le projet de l'EITMM contribuerait à améliorer notablement la situation ;
- la place Raoul Dautry, véritable esplanade de gare où se croisent de nombreux flux piétons, est aujourd'hui encombrée et morcelée.



Pôle gare Montparnasse

- Flux piétons soir**
- moins de 200
 - 200 - 500
 - 500 - 800
 - 800 - 1 200
 - plus de 1 200

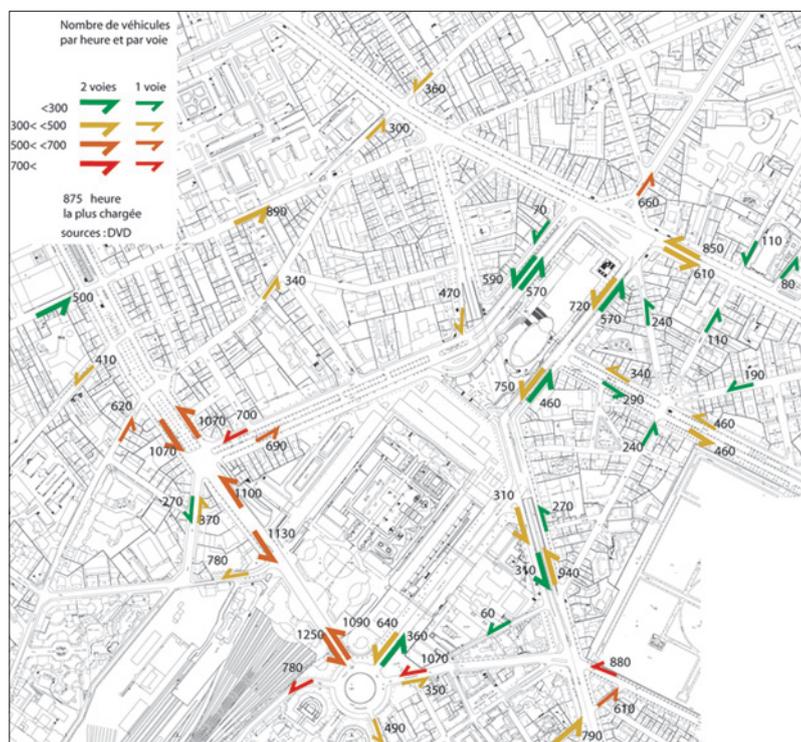
Source : DVD



Les flux véhicules

À l'inverse, plusieurs voies routières qui n'ont pas été modifiées depuis les années 60-70, sont à réduire. L'analyse de la circulation aux heures de pointes dans le secteur (comptages de février 2005) révèle le surdimensionnement des chaussées des rues du Départ et de l'Arrivée, mais aussi du souterrain de l'avenue du Maine, en particulier dans le sens nord-sud. En effet, on peut considérer qu'une file de circulation en ville peut absorber un flux allant jusqu'à 900 véhicules par heures, or ces voies n'en accueillent pas plus de 940 en pointe sur 2 files. Elles possèdent donc une certaine réserve de capacité qui pourrait rendre possible un nouveau partage de l'espace public. D'autant que la dépose-reprise sauvage aux abords de la place Raoul Dautry pourrait être déplacée vers le hall Pasteur.

Les zones plus chargées se situent à l'arrière de la gare Montparnasse, la rue Alain et plus encore la rue Jean Zay, étant particulièrement chargés, leur volume de circulation dépassant respectivement les 700 et 1 000 véhicules par voie et par heure.



Chaque jour en moyenne la station Montparnasse Bienvenüe compte...

111 000 entrants (2^e station parisienne après St Lazare, en nombre d'entrants)

117 000 sortants

130 000 personnes effectuent un changement de métro

... parmi eux...

110 000 personnes empruntent le grand couloir souterrain

60 000 personnes sont en échange métro-gare

de 6h00-9h00, 80 % des entrants viennent de la gare

-> importance du mouvement pendulaire

Le métro

Les échanges

Le pôle Montparnasse est le point d'intersection de 4 lignes de métro (lignes 4, 6, 12 et 13). L'étude de trafic 2006, dont les principaux chiffres sont présentés ci-après confirment l'importance du nœud de transports en commun Montparnasse-Bienvenüe, mais également l'attractivité du quartier.

Ce pôle est structuré en deux stations reliées, à la fin des années 30, par un couloir long de 185 m, où l'on trouve 3 trottoirs roulants, dont un rapide. Au nord, sous la place du 18 Juin 1940, se croisent les lignes 4 et 12; au sud, sous la place Bienvenue, les lignes 6 et 13. Le temps de correspondance entre les lignes peut atteindre 9 minutes entre les lignes 4 et 6. Plus précisément, entre le quai de la ligne 4 vers porte de Clignancourt et celui de la ligne 6 vers Étoile, la distance à parcourir dans les couloirs dépasse les 500 m avec un dénivelé de plus de 120 marches soit plus de 7 étages.

La mise en service du trottoir rapide dans le couloir reliant les pôles Montparnasse et Bienvenüe n'apporte qu'une réponse partielle à l'efficacité de la connexion. S'il n'existe pas d'alternative évidente aux échanges métro - métro empruntant le couloir, la liaison entre les lignes 4 et 12 et la gare SNCF pourrait être repensée en utilisant la voirie extérieure, ou un passage plus lisible à travers le centre commercial.

Les accès

Quatre entrées permettent d'accéder à la station de métro Montparnasse-Bienvenüe, aucune ne permet un accès direct aux centres commerciaux Gaîté et Maine/Montparnasse :

- une première salle d'accueil se trouve sous la place du 18 Juin 1940. De dimension modeste, la salle a une échelle locale, et permet de desservir directement les quais des lignes 4 et 12. Quatre trémies permettent d'y accéder : deux, avenue du Montparnasse ; une autre au bas de la rue d'Odessa, possède un escalator en sortie ; le quatrième dessert le centre commercial ;
- une deuxième entrée, sans véritable salle d'accueil est accessible depuis le boulevard du Montparnasse, en haut de la rue de Rennes, côté pair ; cet accès dessert les quais de la ligne 12 ;
- la troisième entrée se situe place Bienvenue, et dessert directement les quais des lignes 6 et 13. Son accès à partir de l'espace public reste confidentiel, et n'est réellement utilisé que par les habitués ;
- enfin, la quatrième entrée, la plus importante en nombre de passages, est une salle d'échange entre les stations de métro et la gare SNCF.

Les espaces souterrains

Qu'ils soient propriété de la RATP ou de la SNCF, les espaces souterrains, sont aujourd'hui utilisés par nombre d'usagers, en situation de transit ou utilisant les cheminements en sous-sol comme voie piétonne avant de ressortir. Or, l'organisation interne est confuse, sans accessibilité aux PMR, et les liens directs pour accéder aux centres commerciaux (Gaîté et Maine-Monparnasse) sont inexistant.

Par ailleurs, l'étude des emprises en sous-sol permet aussi d'envisager un certain nombre de projets en lien direct avec les espaces RATP. Tout d'abord une galerie piétonne située sous la place Raoul Dautry, parallèlement à la voirie souterraine de l'avenue du Maine est aujourd'hui sous utilisée et sert de dépôt à certains services de la Ville de Paris. À l'origine conçue pour permettre des traversés en souterrain des rues du Départ et de l'Arrivée, elle devait accueillir une galerie commerciale. L'entrée surdimensionnée et hors d'échelle située au pied de la tour atteste de cette vocation abandonnée. L'entrée encore visible rue de l'Arrivée se situe sur la voie basse, à l'angle de l'avenue du Maine; elle servait aussi d'accès à la salle d'échange « Bienvenue » du métro. L'accès rue du Départ est aujourd'hui muré et se trouvait sur le trottoir du côté des numéros impair. L'accès piéton de cette galerie est donc de bonne qualité car prévu pour cela. S'il devait y avoir fermeture du souterrain, les deux souterrains pourraient être associés afin de créer de nouveaux espaces dédiés aux commerces ou à des activités ou pourquoi pas un parking de stationnement de deux roues. Les volumes importants voués à la ventilation du souterrain, situés sous la rue du Départ, ainsi que les nouveaux.

L'accessibilité PMR

Aucune bouche de métro n'est équipée d'ascenseur, ce qui rend l'accès des Personnes à Mobilité Réduite difficile, voire impossible. À l'occasion de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2012 une vaste opération de mise en accessibilité du réseau de métro parisien avait été réalisée, elle ne concernait pas la station Montparnasse-Bienvenue, une analyse du site ayant montré la difficulté d'y insérer des ascenseurs. L'occupation importante du sous-sol, la multiplication des cheminements et la dimension réduite des accès limitent toute prospective dans ce sens. La question mérite cependant d'être soulevée et étudiée plus précisément dans le cadre d'une requalification d'envergure de la station.

Le plan des disponibilités sous la place Raoul Dautry

-  Réserves disponibles
-  Tunnel de l'avenue du Maine surdimensionné
-  Galerie technique désaffectée
-  Domaine Copropriété dont SNCF
-  Domaine RATP
-  Domaine COGETOM

1/1000 



Les bus

Le pôle Montparnasse est aujourd'hui desservi par 10 lignes de bus de jour (28, 58, 82, 88, 89, 91, 92, 94, 95 et 96). La desserte bus du pôle s'articule autour de deux pôles : la place Raoul Dautry, d'une part, où la gare routière accueille les terminus des lignes 92, 94 et 96 et le passage des lignes 91 et 95 (les lignes 28 et 58 desservant la place Dautry de l'autre côté, par la rue du Départ) ; et d'autre part, la place du 18 juin 1940 où est concentré le passage de 9 lignes de bus.

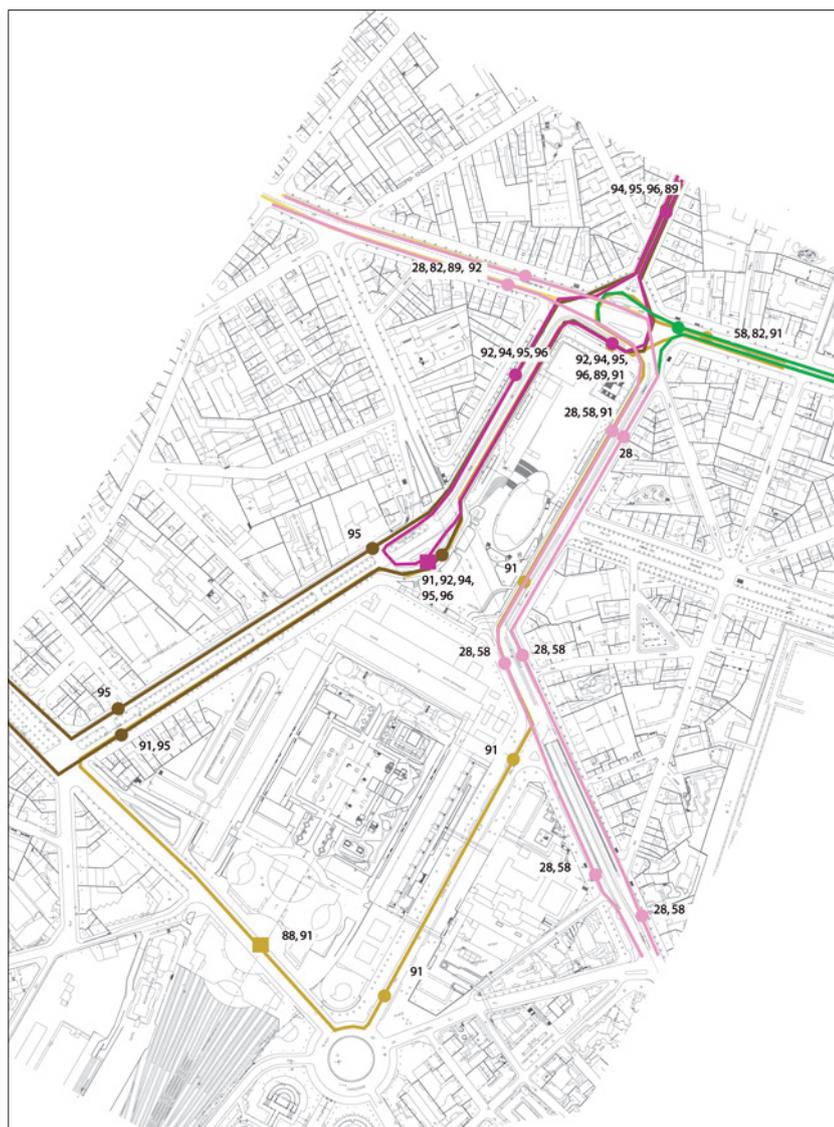
Si la desserte autobus du pôle Montparnasse est satisfaisante sur les plans, un certain nombre de difficultés existent. Les lignes traversent actuellement le pôle Montparnasse en grande partie dans des couloirs autobus non protégés, et dans les faits leur passage s'effectue dans la circulation générale.

L'aménagement des lignes « Mobilien » est actuellement à l'étude autour du pôle, mais les travaux ne sont pas encore engagés. L'aménagement de la ligne

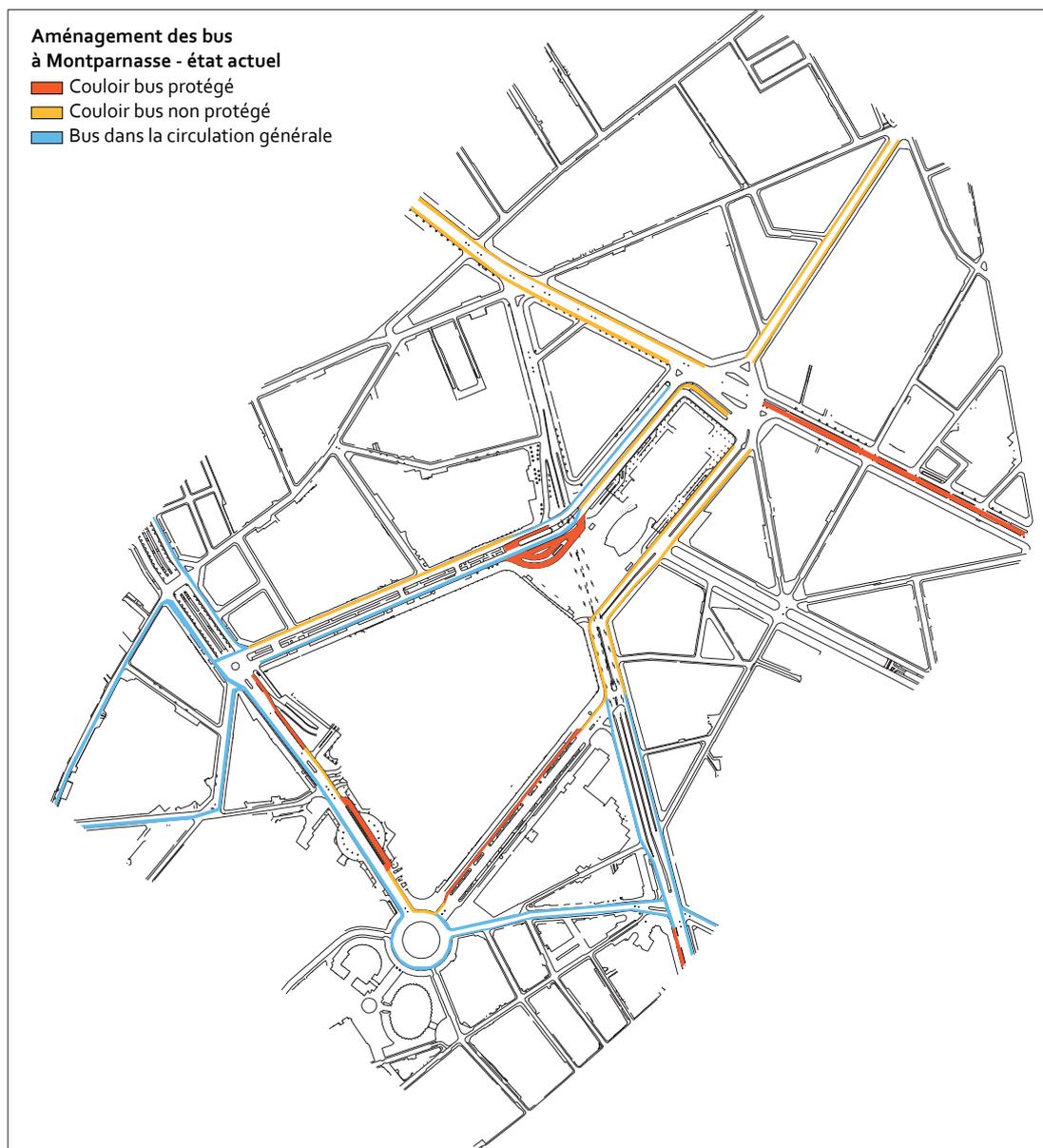
91 en axial sur le boulevard du Montparnasse s'interrompt à l'entrée de la place du 18 Juin 1940, et le projet de la ligne 95 est en attente.

Par ailleurs, à court terme, la modification du parcours des bus 91 et 92 est envisagée, avec un nouveau terminus (pour le 92) au niveau du hall Pasteur, ce qui permettrait de libérer l'espace sur la place Raoul Dautry et d'autoriser une refonte de la gare routière afin de la rendre accessible aux PMR, mais aussi de renforcer la desserte du secteur Pasteur. Ce projet est aujourd'hui en attente d'un financement de la part du STIF.

L'aménagement des circulations autobus revêt à plusieurs titres une importance prépondérante dans la requalification du quartier, en raison de l'importance du nombre d'utilisateur et des emprises sous utilisées ou mal disposées, mais aussi pour répondre au besoin de relier les pôles entre eux, et permettre une amélioration générale de l'ensemble du réseau.



Carte des lignes et terminus de bus



Les vélos

La circulation à vélo est relativement difficile dans le secteur, malgré un réseau assez complet. Trois itinéraires en particulier sont bien définis et aboutissent sur le secteur Montparnasse : la Coulée Verte Atlantique du Sud Parisien qui débouche via la rue du Commandant-René-Mouchotte où des pistes cyclables sont aménagées sur les contre-allées, et, ceux des boulevards Pasteur et du Montparnasse. Malgré les itinéraires prévus pour relier ces chemins principaux, les transitions sont ardues, particulièrement au niveau des traversées des carrefours (place de la Catalogne, place du 18 Juin).

Le système vélib' est bien implanté sur le pôle Montparnasse et aux alentours. Entre la place du 18 Juin 1940 et la gare, on recense ainsi 7 stations situées sur la place, sur les rues du Départ et de l'Arrivée, sur le bas de la rue du Commandant-René-Mouchotte, et sur le bas du boulevard de Vaugirard. Ces 7 stations totalisent 290 points d'attache pour Vélib'.

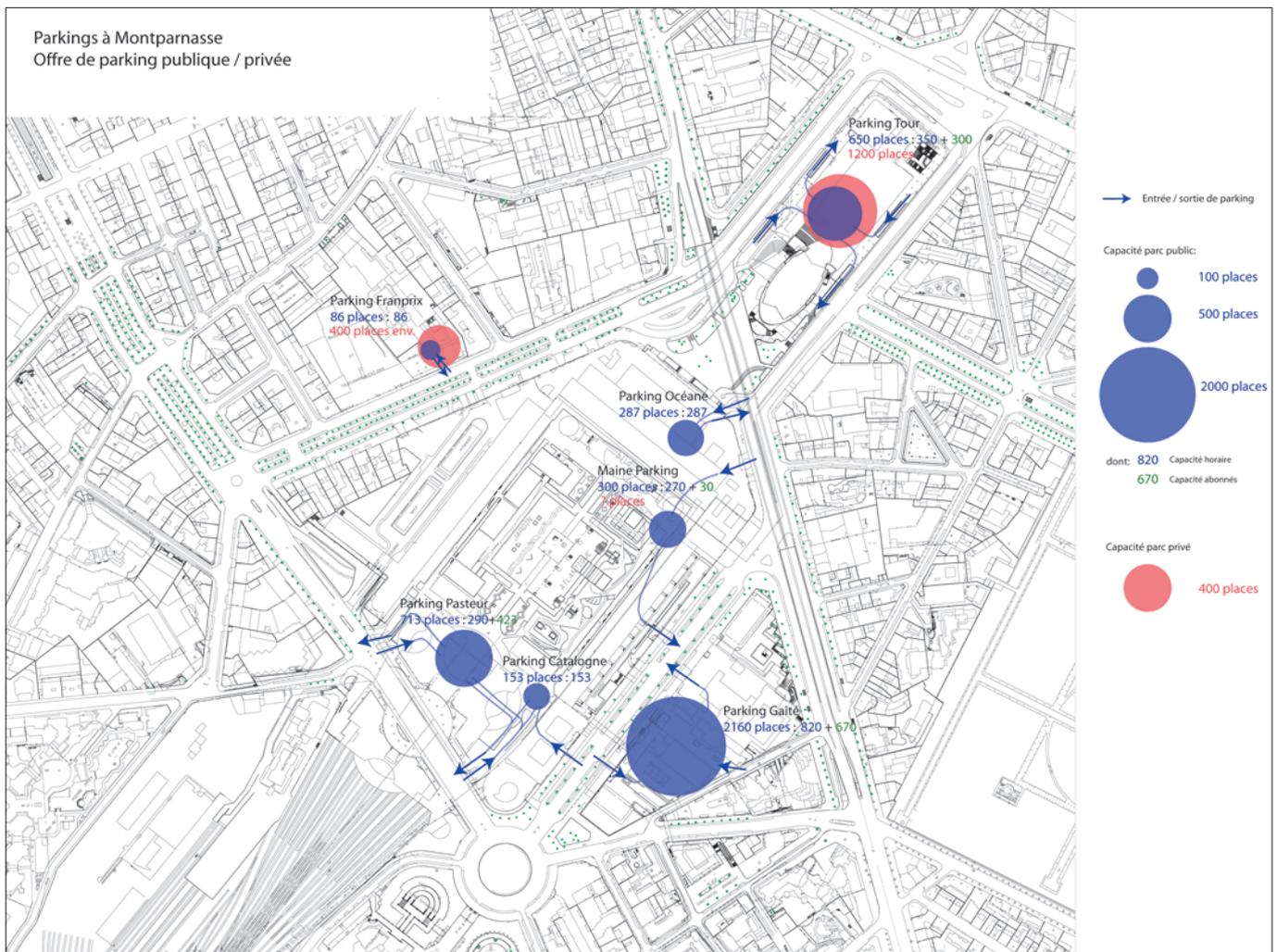
Le Stationnement

Le quartier ne connaît pas de déficit global en stationnement résidentiel. En effet, le nombre de voitures des ménages est inférieur au nombre de places déclarées, et le nombre de places sur voirie apporte une souplesse supplémentaire ; ceci se vérifie le jour comme la nuit (c'est-à-dire en tenant compte, ou pas, des places de stationnement rotatif), ce qui fait que, sur l'ensemble du quartier, la pression sur le stationnement résidentiel n'est pas élevée.

La demande en stationnement pour motif professionnel est, quant à elle, compensée par l'offre importante en parkings souterrains, pour la plupart en surcapacité. Ces parkings existants devraient donc être en mesure d'accueillir les besoins supplémentaires induits par les projets immobiliers sur le secteur.

Enfin, le stationnement pour motif de loisirs est moins organisé. On constate en effet que le stationnement se fait en grande partie en illicite sur voirie, alors même que les parkings souterrains ne sont pas complets voire même faiblement occupés. La lutte contre le stationnement illicite, notamment des deux roues, et l'incitation à l'utilisation des parkings souterrains, est un enjeu important sur ce secteur.

Enfin, la faible contrainte sur stationnement résidentiel et la surcapacité des parkings souterrains conduisent à penser que, dans le cadre d'une réorganisation des espaces publics, la réduction voire la suppression du stationnement de surface est un levier envisageable pour libérer des espaces au profit notamment des piétons.



Les dysfonctionnements de l'espace viaire

L'étude menée par l'Apur en 2005 détaillait les dysfonctionnements de l'espace viaire. Ce diagnostic reste toujours d'actualité :

- **la rue du Commandant-René-Mouchotte** est large et marquée par un aspect très minéral héritée de son histoire puisqu'à l'origine elle devait constituer l'aboutissement de la radiale Vercingétorix, aux caractéristiques autoroutières. Aujourd'hui, son calibrage présente une chaussée surdimensionnée (2x2 voies + contre-allées latérales). Par ailleurs, les façades de cette voie présente peu d'ouverture en partie basse, essentiellement des entrées de parkings ou des accès de services. Pour les piétons, elle offre peu de traversées ;

- **le boulevard de Vaugirard** présente de réelles qualités paysagères avec en particulier un terre-plein central planté de deux rangées d'arbres, mais il connaît aujourd'hui des dysfonctionnements liés au stationnement important des deux roues qui gênent la promenade piétonne sur ce mail central. Par ailleurs sur sa rive ouest, côté gare, les nombreux accès de parkings confèrent à cette façade un caractère technique qui ne valorise pas le cheminement piéton ;

- **la place Raoul Dautry** joue le rôle d'esplanade pour la gare, mais aussi pour la Tour, et souffre d'une complexité de nivellement entre les différents secteurs qui la bordent, créant au final un morcellement ressenti en opposition à l'idée qui peut être faite d'une place de gare unitaire. Par ailleurs, la gare routière installée sur la rive occidentale de la place n'est aujourd'hui pas accessible aux PMR en raison de quais courbes ;

- **l'avenue du Maine**, aux abords de la gare, est avant tout marquée par le passage souterrain, qui au travers de ses trémies en fractionne l'espace. Elle renforce considérablement la frontière entre les deux quartiers adjacents.

- **les rues du Départ et de l'Arrivée**, qui bordent l'opération Maine Montparnasse, 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 avec des cheminements piétons peu confortables car étroits (1,5 m pour la rue du Départ) ou sous arcade et des raccords délicats avec le nivellement complexe environnant. 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 bus ;

- **la place du 18 juin 1940** constitue à la fois un nœud urbain important avec un rôle de pôle multimodal (deux lignes de métro 4 et 12 directement implantées dans son sous-sol, le passage de 9 lignes de bus, des stations de taxis), lié à une attractivité importante de ses environs (nombreux cafés, bars, restaurant, cinémas aux alentours). Elle 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^e 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 place du 18 Juin constitue aujourd'hui davantage une coupure qu'un lieu de couture urbaine.



Rue du départ-place Raoul-Dautry



Rue du départ



Tremie avenue du Maine

Synthèse

Les enjeux à considérer dans les projets d'aménagement de l'espace public sont principalement de valoriser la trame verte et de réorganiser les déplacements en surface. Pour y parvenir, il conviendra de libérer de l'espace en recalibrant certaines voies surdimensionnées et en réduisant au maximum le stationnement de surface. Dans le détail, les enjeux et leviers sont :

Pour la valorisation de la trame verte :

- désenclaver le Jardin Atlantique. Pour cela, il faudrait créer de nouveaux accès depuis le boulevard Vaugirard et la rue du Commandant-René-Mouchotte, et marquer son entrée principale en l'ouvrant davantage et étendant la végétation jusque sur la place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Bouffon ;
- réaménager le boulevard Vaugirard, aujourd'hui entravé par les nombreux accès de parkings et les stationnements, afin de mettre en valeur ses grands espaces et ses alignements d'arbres de qualité, et d'en faire une voie agréable et aérée pour les piétons ;
- tisser un réseau vert dans ce secteur en plantant de nouveaux alignements d'arbres notamment dans les rues du Départ et de l'Arrivée et sur la place du 18 Juin 1940, ce qui ne pourrait se faire que dans le cadre d'une opération globale d'aménagement de l'espace public, avec élargissement des trottoirs ;
- remplacer les jardinières de pelouse de la place Raoul Dautry par un aménagement végétal de qualité.

Pour une meilleure organisation des déplacements :

- rééquilibrer le partage de l'espace viaire, au profit des modes alternatifs au routier, en proportion avec les usages actuels. Cela permettrait notamment de décongestionner les trottoirs et d'offrir une plus grande lisibilité de l'Espace du Public. Les deux leviers pour y parvenir sont le recalibrage de certaines voies surdimensionnées et la réduction voire la suppression des stationnements de surface ;
- améliorer la prise en compte des usages spécifiques aux abords de la gare, et en particulier du stationnement des deux-roues, afin de libérer des espaces aujourd'hui occupés par le stationnement sauvage et de fluidifier les flux piétons. ;
- corriger certaines morphologies complexes issues des grandes ambitions et priorités de la 2^e moitié du xx^e siècle, en particulier les aménagements produisant des coupures urbaines (souterrain routier, carrefour routier important) et des nivellements morcelés (urbanisme de dalle) ;
- réorganiser les espaces souterrains, actuellement confus et conduisant pour certaines configurations d'échanges à des connexions parmi les plus longues de Paris Améliorer leur accessibilité aux PMR ; et créer des liens directs pour accéder aux centres commerciaux.



Montparnasse

Disfonctionnements de l'espace public

Les pôles d'émission/attraction

La desserte TC

B M T Arrêt de bus / métro / taxis

Les accès

→ → Accès gare / jardin public / centre commercial

Ⓜ Ⓢ Accès hôtels / cinémas

Le stationnement

— Stationnement autorisé / dans voie de bus (livraisons...)

... Stationnement illicite sur voirie / dans voie de bus

P Parking

Les modes doux : circulation et stationnement

— Couloir de bus

— Piste cyclable / Couloir de bus autorisé aux vélos

Ⓜ Parc de stationnement deux-roues

//// Zone de stationnement deux-roues anarchique

Le réseau vert

••• Arbres isolés / d'alignement

■ Pelouse

L'encombrement de l'espace public

— Obstacle visuel d'où des objets "fixes" / transitoires

— Zone d'encombrement de l'espace public / de faible visibilité

Les traversées

↔ Traversée piétons hors passage protégé / cause stationnement

... Difficulté de franchissement des voies / Limite infranchissable

⊙ Difficulté de franchissement des places

Les cheminements

□ Zone de continuité piétonne

→ Flux de piétons important / moyen

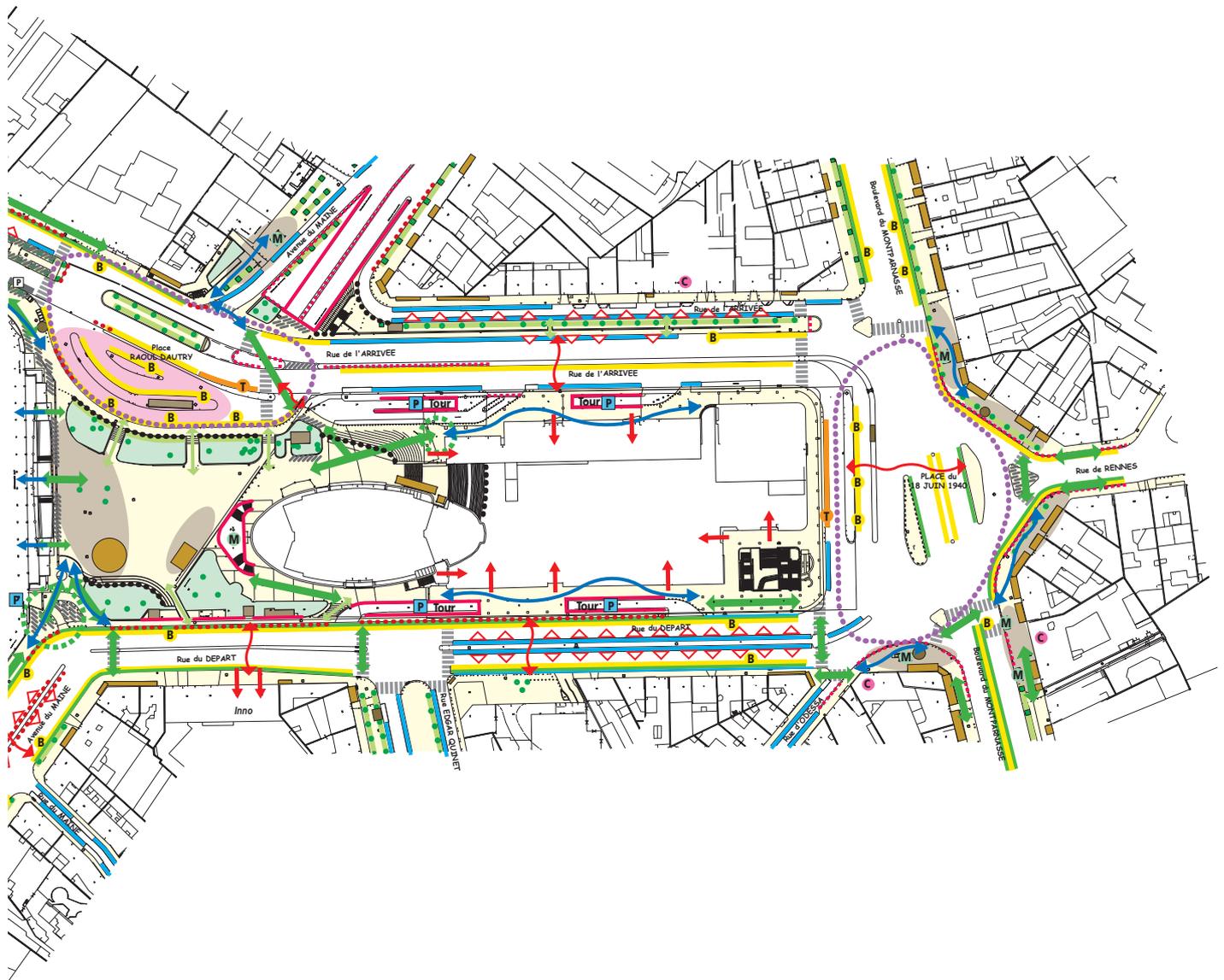
↔ Passage piétons d'usage désagréable

⊙ Discontinuité des cheminements piétons

... Cloisonnement de l'espace d'où des différences de niveau franchissables



Décembre 2004



Le renouvellement de la forme urbaine

Au milieu du tissu plutôt homogène et traditionnel des secteurs environnants, le quartier Montparnasse témoigne, comme nulle part ailleurs dans Paris, des volontés politiques de transformation urbaine des années 60-70 et d'intentions architecturales fortes. La réhabilitation de ce quartier doit certes remédier aux dysfonctionnements identifiés, mais également favoriser cet héritage fort afin de permettre sa redécouverte.

Une architecture à redécouvrir

Le renouvellement urbain opéré dans la 2^e moitié du xx^e siècle dans le quartier Montparnasse résulte d'opérations immobilières aux intentions architecturales différentes, composant au final un tissu peu uniforme et original.

Ainsi, les opérations Maine-Montparnasse réalisées autour de la gare dans les années 60-70, mettent en œuvre une architecture proche des principes fonctionnalistes du mouvement moderne. Les formes dépouillées et régulières sont privilégiées au service des fonctionnalités du bâtiment, et soulignées par des surfaces lisses sans ornementation ; les constructions sont de grandes hauteurs et installées sur des dalles visant à l'origine à créer des espaces publics protégés de la circulation automobile.

Par contraste et dans l'esprit de vouloir réconcilier le grand public avec les constructions de grands ensembles, Ricardo Bofill aménage dans les années 80, 3 places d'immeubles accueillant des logements sociaux derrière la gare. Toutes trois circulaires, elles réinterprètent, de manière post-moderne et monumentale, le temple grec (place de Catalogne), l'arène romaine (place de Séoul) et le palais baroque italien (place de l'Amphithéâtre).

Dernier exemple, les immeubles de bureaux place des Cinq-Martyrs-du-Lycée- Buffon réalisés dans les années 90 par Jean Willerval sur la couverture des voies ferrées. Ces constructions en forme d'hémicycle font écho aux réalisations de Bofill et proposent une esthétique uniformisée avec des volumes géométriques simples et des façades en verre réfléchissant, dans l'esprit du style international.

Des constructions hautes et visibles

Au milieu d'un tissu urbain plutôt continu et de hauteur moyenne, les constructions des années 60-70 se caractérisent par leur grande hauteur, induisant de fortes densités humaines (sur les deux îlots concernés par les projets à l'étude, les COS sont supérieurs à 5). Ainsi on recense, la tour Montparnasse et le CIT sur l'îlot Maine-Montparnasse, l'hôtel Méridien sur l'îlot Vandamme Nord, et les grands ensembles entourant la gare Montparnasse. Les cartes de covisibilité présentées ci-après montrent l'impact visuel du CIT et de la tour Montparnasse, cette dernière étant visible bien au-delà des frontières parisiennes.

Ces deux bâtiments font appel à des échelles différentes. Ainsi la tour Montparnasse haute de 200 m s'offre comme un repère dans l'axe de la tour Eiffel, du palais de Chaillot et de la Défense, et est de plus en plus reconnue comme un événement vertical de la capitale, comme en témoigne les installations de Ryoji Ikeda et d'Isabelle Lartault et Michel Verjux lors des Nuits Blanches 2008 et 2010. Sa présence ne semble donc pas discutable, mais une intervention architecturale sur son habillage ou sa finition en partie haute, comme l'a déjà imaginé l'architecte Franck Gehry (cf. Grand Paris équipe J. Nouvel, J.-M. Duthilleul, M. Cantat-Dupart), pourrait permettre sa redécouverte.

À l'inverse, le deuxième bâtiment, celui du CIT, d'une hauteur de 50 m environ, se confond davantage dans les silhouettes des toits, il ne représente pas véritablement un repère dans le paysage parisien. Toutefois, sa présence dans le quartier est davantage ressentie, du fait de son gabarit très épais, et de sa situation à l'intersection des rues de Rennes et de l'Arrivée et du boulevard du Montparnasse, d'où il impose sa présence par-dessus les bâtiments haussmanniens et dans la perspective depuis ces voies.



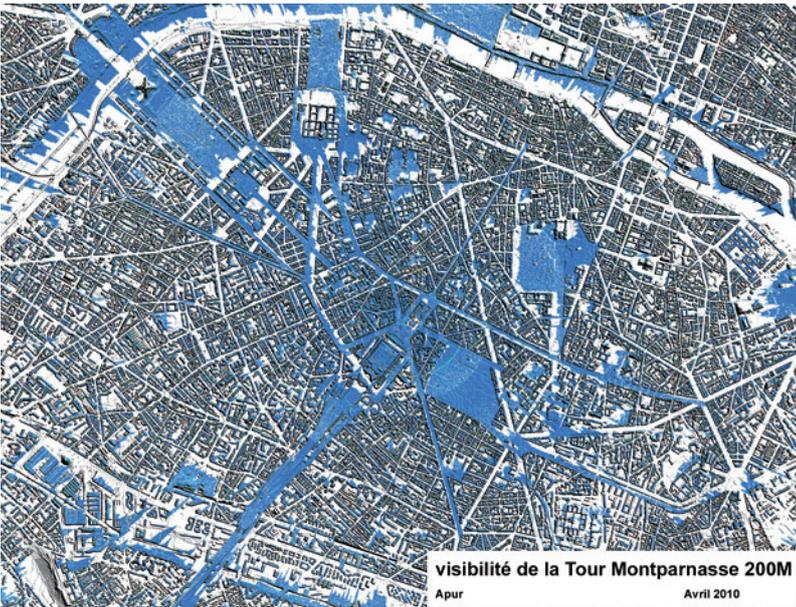
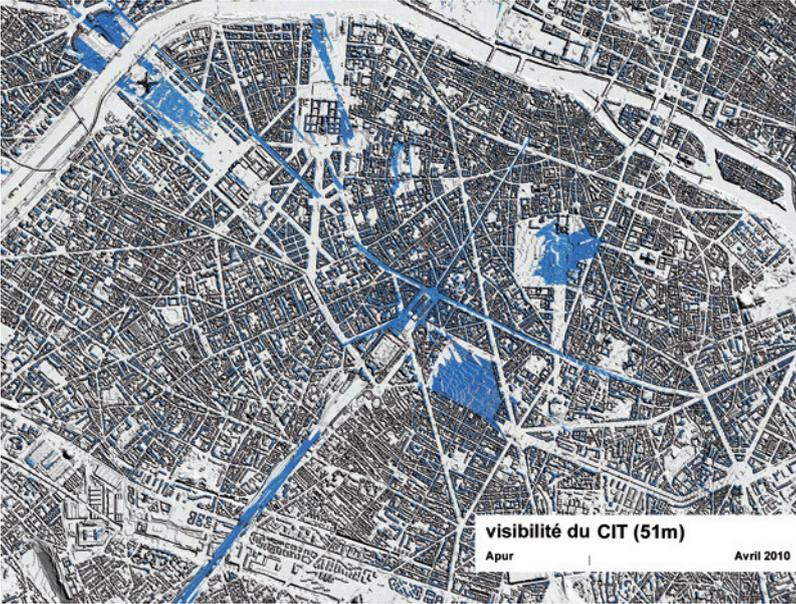
© Architectes : Jean Nouvel, Jean-Marie Durthilleu, Michel Cantat-Dupart.

Tour Montparnasse Scénario à partir d'un dessin de Frank Gehry



© Mairie de Paris - Anne Thomas

Spectra, Ryoji Ikeda, Nuit Blanches 2008



© Mairie de Paris - Marc Verhille

Spectra, Ryoji Ikeda, Nuit Blanches 2008

Les coupures urbaines de l'urbanisme de dalle

Pensé pour le bien-être du piéton qui se retrouve séparé des flux de circulation, l'urbanisme de dalle a créé des ensembles imperméables aux voitures mais aussi à la ville environnante. Ces îlots sont souvent coupés de leurs quartiers par de larges voies dédiées à la circulation routière ou par des rues dénuées d'animation, en outre ils offrent des espaces publics de faibles qualités. C'est en particulier le cas pour la rue du Commandant-René-Mouchotte bordée par les façades muettes sous la dalle de la terrasse Modigliani et pour la rue Vercingétorix.

Rue du Commandant-René-Mouchotte



Synthèse

Les enjeux majeurs concernant la forme urbaine sont de deux natures :

- corriger les coupures urbaines issues de l'urbanisme de dalles, que l'on retrouve sur les deux ensembles immobiliers pour lesquels des projets de rénovation sont en cours. Pour cela plusieurs moyens peuvent être mis en œuvre, par exemple, la pénétration des « socles » par la percée de voies nouvelles, l'abaissement ponctuel de la dalle pour retrouver le niveau de la rue, l'animation des façades sous dalle et la mise en valeur des espaces publics environnants ;
- mettre en valeur certains bâtiments existants, et en particulier ceux faisant fonction de repère dans le paysage urbain, telle la tour Montparnasse ou l'hôtel Méridien. Des rénovations de ces bâtiments sont possibles pour moderniser leur image sans les dénaturer, les propositions de Franck Gehry de « chapeauter » la tour Montparnasse sont en ce sens intéressantes.

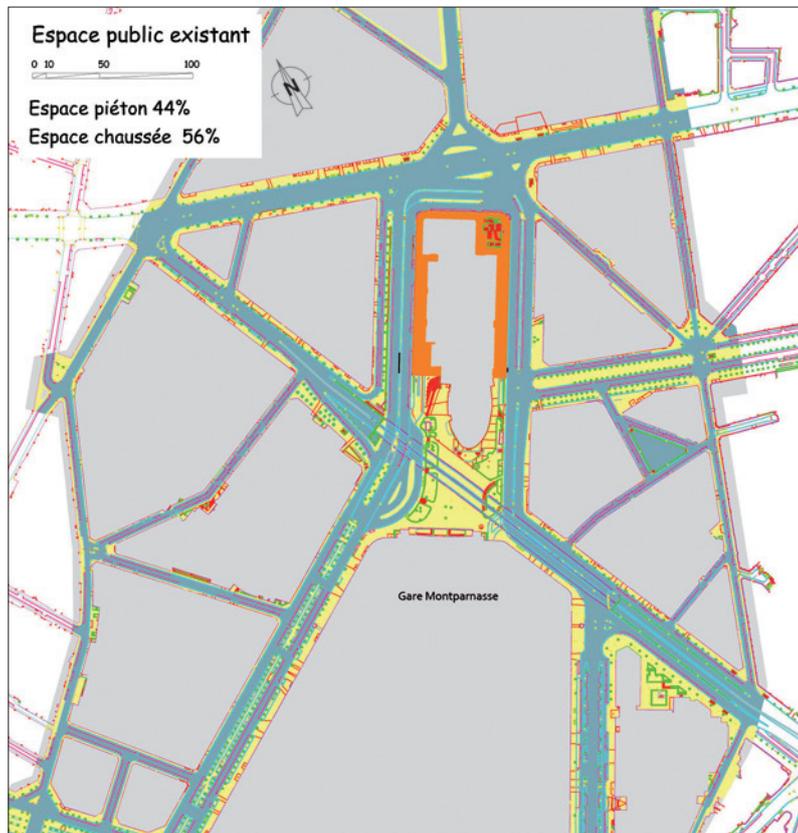


Rue Vercingétorix



Rue Vaugirard

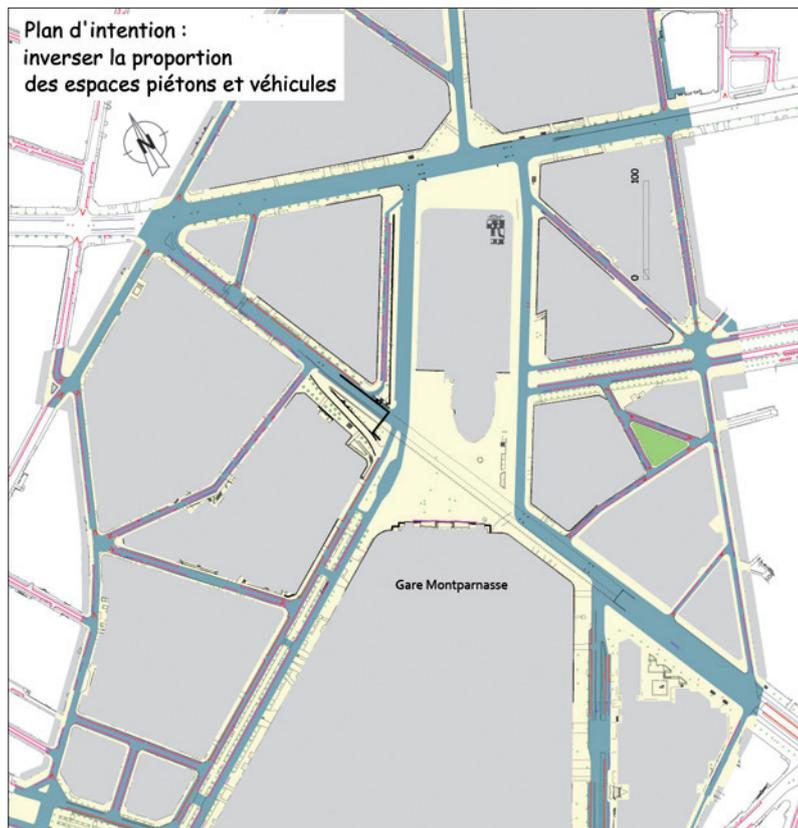
Scenarii d'évolution de l'espace du public et de la forme urbaine

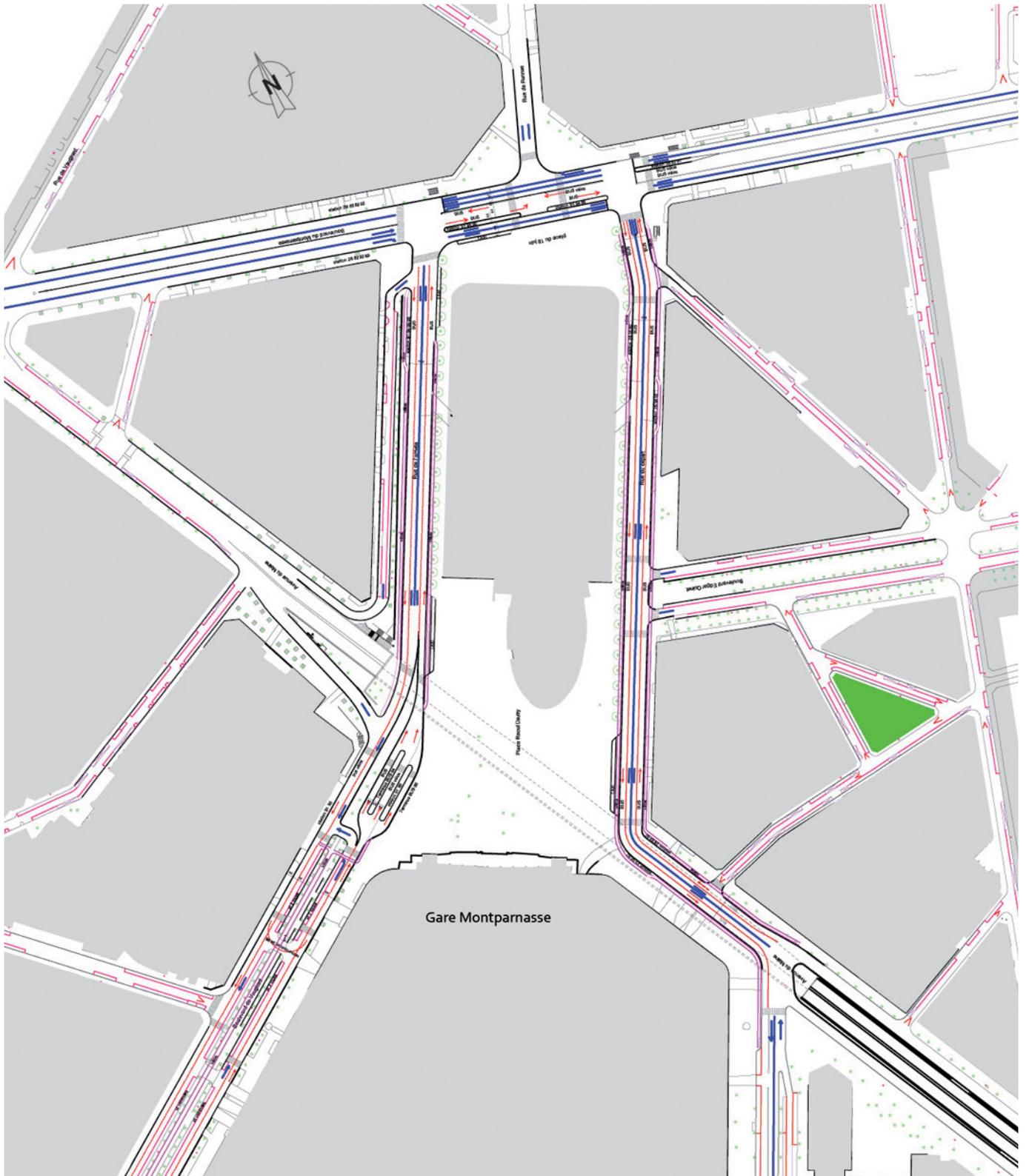


Les deux chantiers principaux pour la réhabilitation du quartier Montparnasse portent sur le réaménagement de l'espace du public et l'évolution de la forme urbaine. Dans un objectif de planification et d'efficacité, il est important d'attribuer des temporalités à ces deux questions qui ne peuvent certes pas être traitées sans se considérer l'une l'autre, mais ne nécessitent pas pour autant d'être réalisées conjointement.

À court terme, le réaménagement de l'espace du public

Au regard des dysfonctionnements observés et de l'impact sur l'espace public des projets à l'étude, la proposition de réaménagement doit d'être pensée de façon globale afin de redonner une lisibilité aux espaces du quartier et de renouer avec son contexte urbain. Celle-ci ne peut pas se faire sans une remise en cause des flux véhicules et d'une réduction de l'espace voirie au profit de l'espace piéton et des circulations douces. Le principe de notre proposition d'aménagement est donc d'inverser la proportion des espaces piétons et véhicules, estimés aujourd'hui à 44%/56%. Pour se faire, nous nous sommes appuyés sur deux principaux leviers : le recalibrage des voies surdimensionnées et la suppression de stationnement de surface. À ce titre, le périmètre délimité par les voies bordant les îlots de la gare et des ensembles immobiliers Maine-Montparnasse et Vandamme Nord pourraient devenir un secteur expérimental « 0 stationnement de surface ».





Hypothèse d'aménagement – plan large

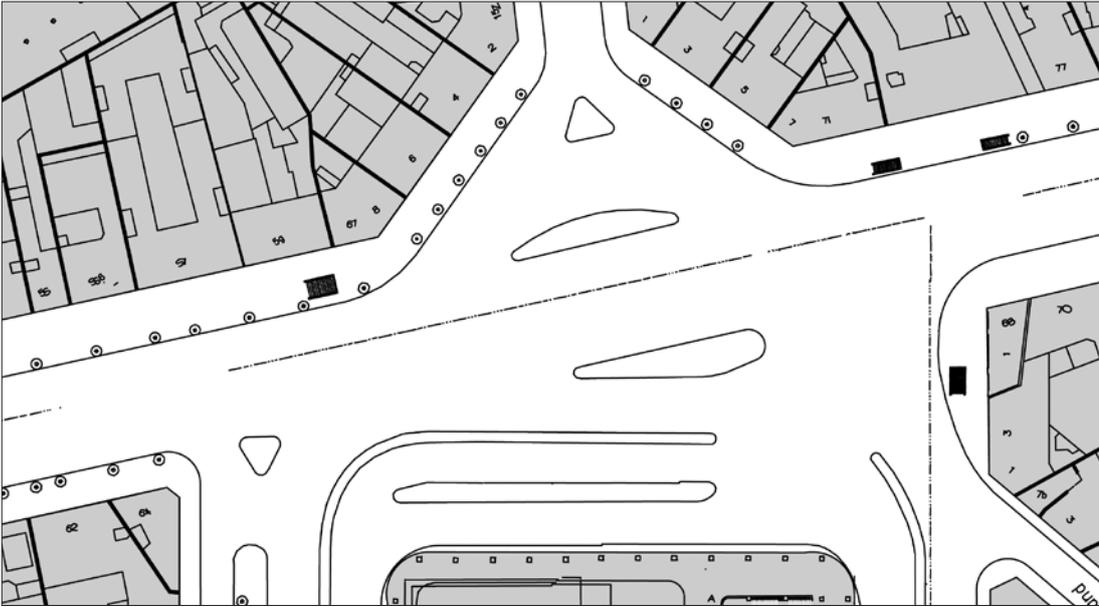
Place du 18 juin 1940

Pour remodeler entièrement la place du 18 juin 1940, le premier principe de notre proposition est d'interdire de tourner à gauche sur la rue de Rennes. Les flux concernés sont redirigés en amont via la rue de Vaugirard ou le boulevard Raspail. Ceci étant, un large parvis est créé à l'échelle de la façade du centre commercial qui va être recomposée, et laissant ainsi la place à une éventuelle excroissance du centre commercial et à l'implantation d'une bouche de métro, comme le projet EITMM le propose. À l'intersection de la rue de Rennes et du boulevard Montparnasse les trottoirs sont alignés sur ceux du boulevard du Montparnasse. Ainsi, les traversées piétonnes sont plus courtes et plus lisibles. Les couloirs bus/vélos centraux du boulevard du Montparnasse sont prolongés jusqu'au droit de la rue de l'Arrivée. Et enfin, les stations de bus du 91, 94 et 96 et de taxis sont repositionnées.

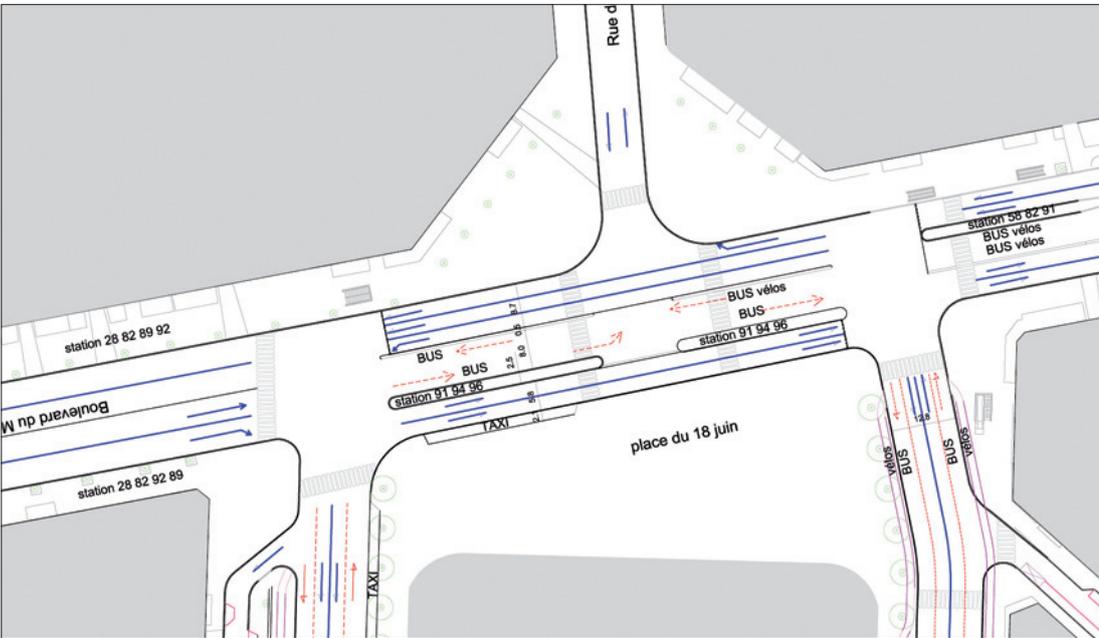
La Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris a également étudié plusieurs propositions d'aménagement pour cette place en partant de l'hypothèse de ne pas modifier la circulation sur les rues adjacentes, ni les lignes et les terminus de bus. Les variations se concentrent principalement sur l'intersection de la rue de Rennes et du boulevard Montparnasse, avec comme option une configuration en T avec élargissement des trottoirs, ou en V avec création d'un parterre central.



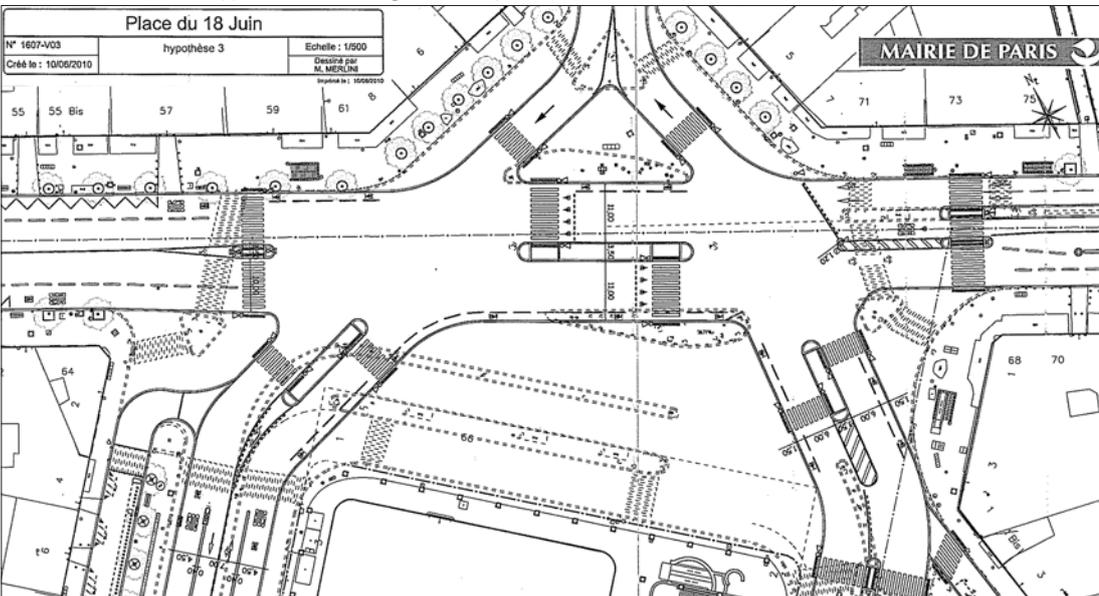
Traversée hasardeuse de la place du 18 Juin 1940



Place du 18 Juin 1940, état actuel



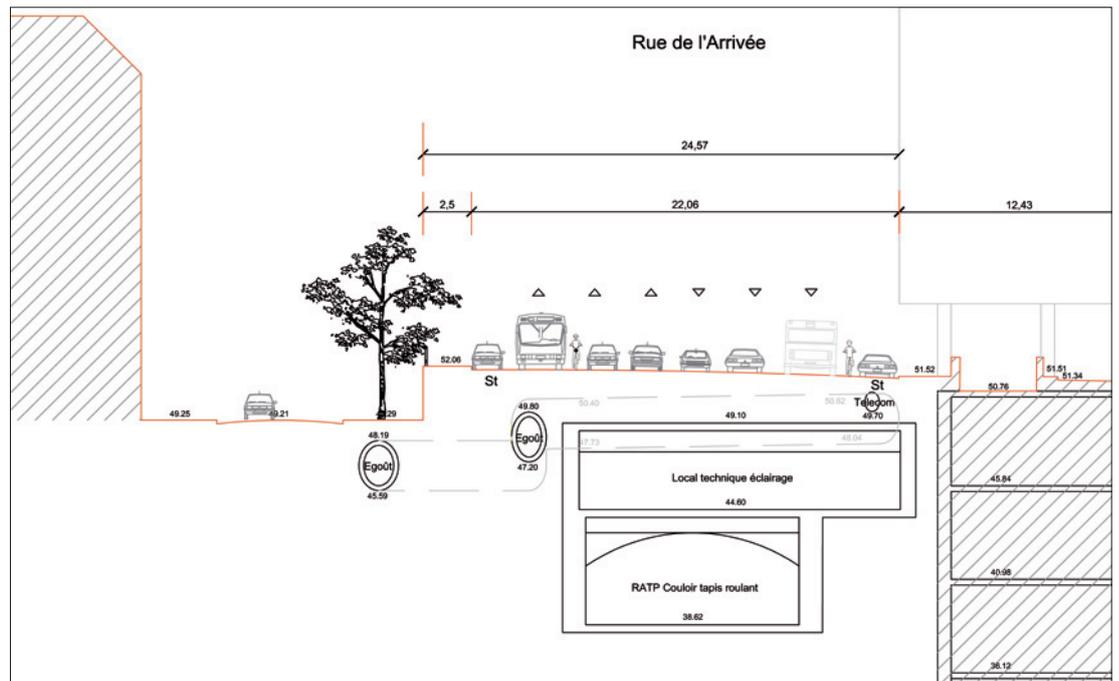
Place du 18 Juin 1940, hypothèse d'aménagement – Apur



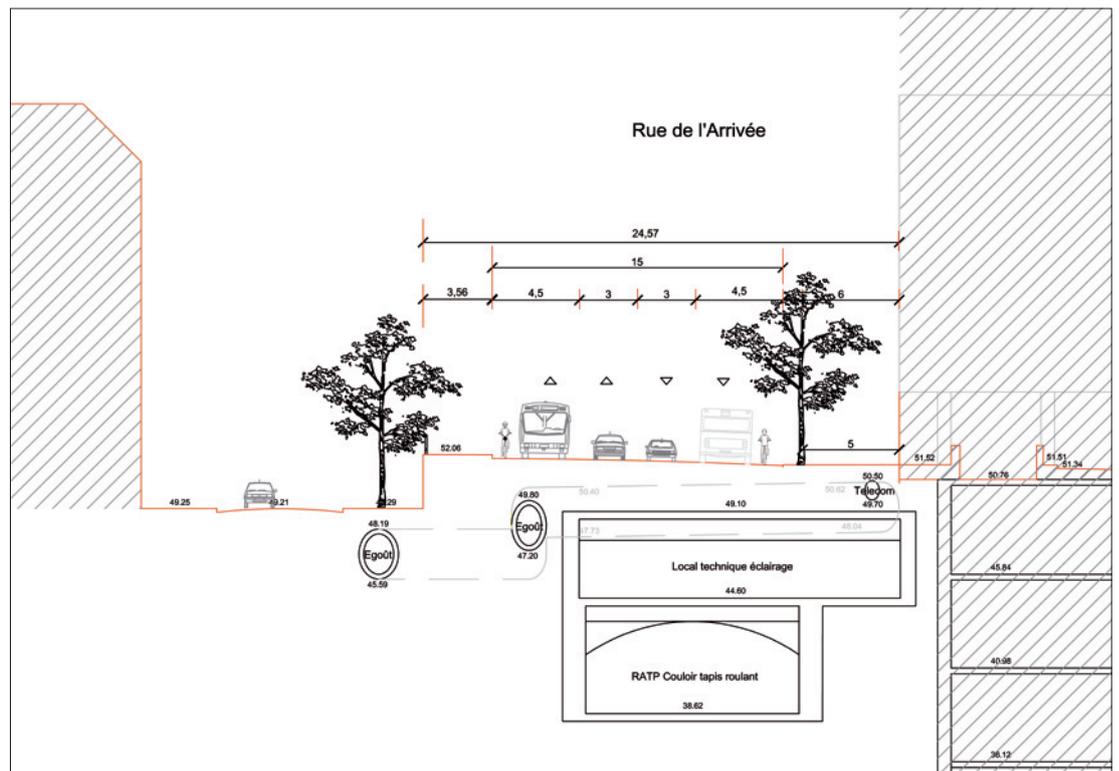
Place du 18 Juin 1940, hypothèse d'aménagement – DVD

Rue de l'Arrivée

La rue de l'Arrivée est mise en sens unique véhicules, 1x2 voies du nord vers le sud et les deux rangées de stationnement sont supprimées. De chaque côté de ces voies, des couloirs de bus sont installés, dans les deux sens, ainsi que des pistes cyclables au plus près des trottoirs. Enfin, les trottoirs sont élargis permettant de nouvelles plantations d'arbres sur le trottoir longeant le centre commercial.



Rue de l'Arrivée, état actuel



Rue de l'Arrivée, hypothèse d'aménagement

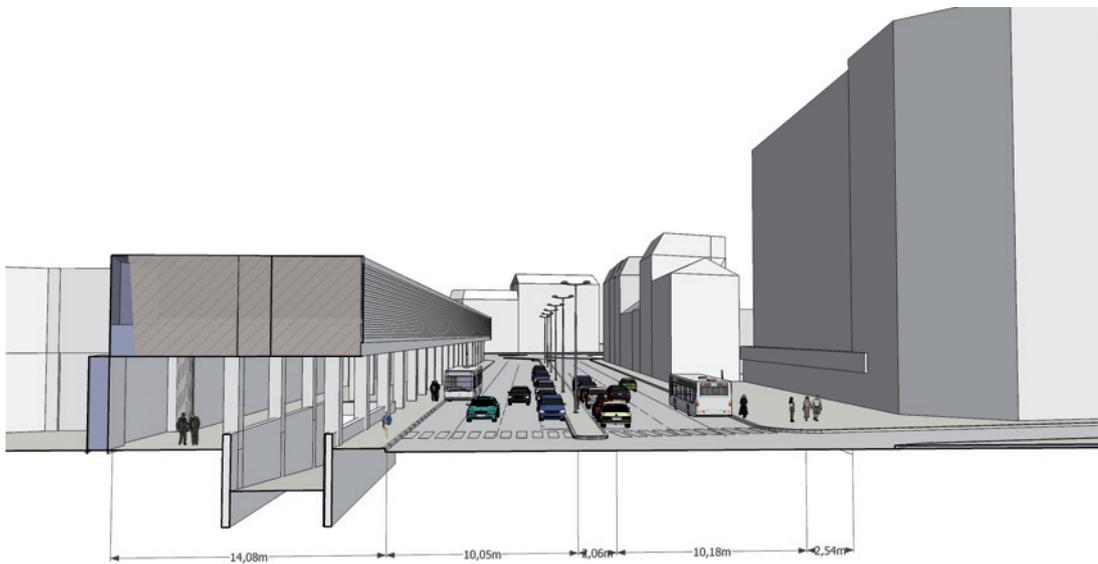
Rue du Départ

Rue du Départ, le terre-plein et les stationnements centraux sont supprimés, libérant de la place pour réaliser un large trottoir (environ 5,5 m) le long du futur centre commercial, d'agrandir le trottoir opposé (environ 5,5 m aussi), et de créer des pistes cyclables au plus près des trottoirs. Au centre, 2x1 voies à double sens dédiés aux véhicules particuliers sont installés avec des couloirs bus de chaque côté. De nouvelles plantations sont disposées sur le trottoir longeant le centre commercial.

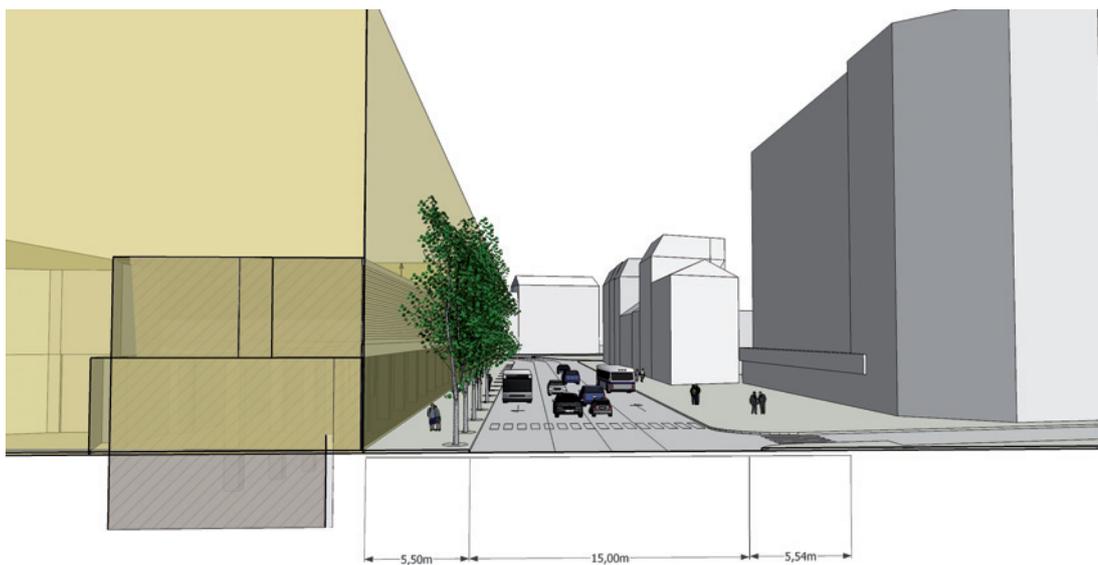
À noter que les places de stationnement supprimées pourront facilement se reporter sur les nombreux parkings souterrains payants du secteur, sous-exploités à ce jour.

Boulevard Vaugirard

Le boulevard de Vaugirard conserve son double sens. Toutefois le sens Sud-Nord sert uniquement à la desserte de la gare, des parkings et autres services, car le flux ne peut pas continuer sur la rue de l'Arrivée, mis en sens unique. Ainsi, ces flux sont obligés de faire demi-tour au droit de la gare et de retourner vers le boulevard Pasteur. Les couloirs de bus sont conservés dans les deux sens.



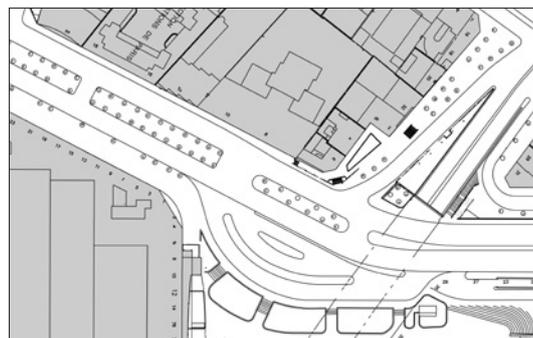
Rue du Départ, état actuel



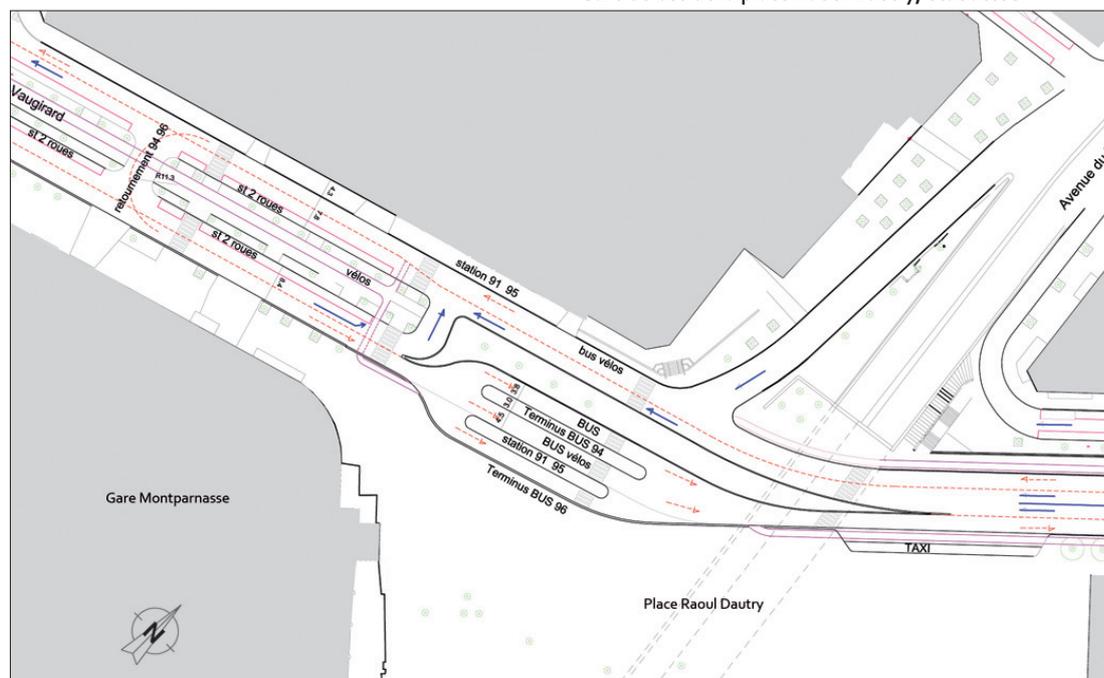
Rue du Départ, hypothèse d'aménagement

Gare de bus - place Raoul Dautry

La gare de bus près de la place Raoul Dautry est repositionnée dans l'alignement du boulevard de Vaugirard, prenant ainsi moins d'espace à la place. Toutes les fonctions de dessertes y sont conservées.



Gare de bus de la place Raoul Dautry, état actuel



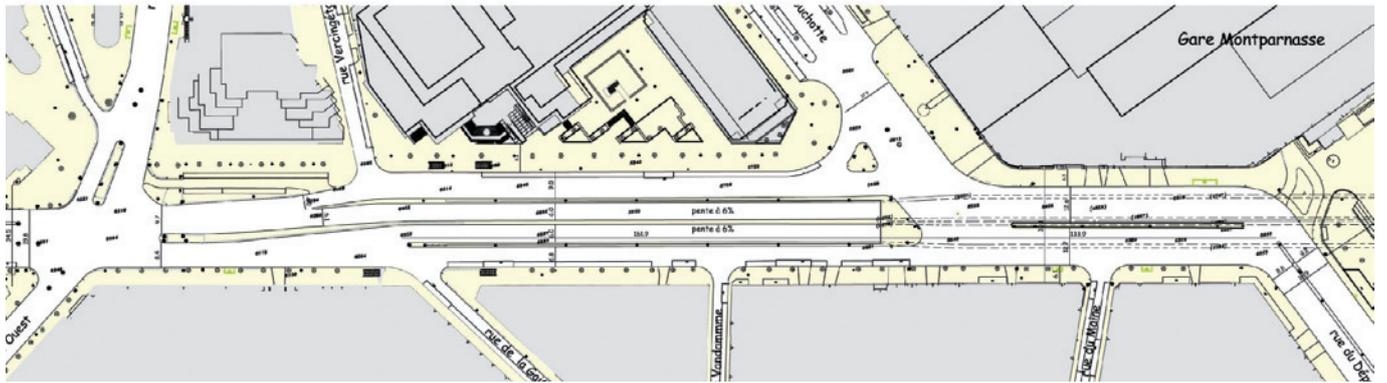
Gare de bus de la place Raoul Dautry, hypothèse d'aménagement

Trémie de l'avenue du Maine

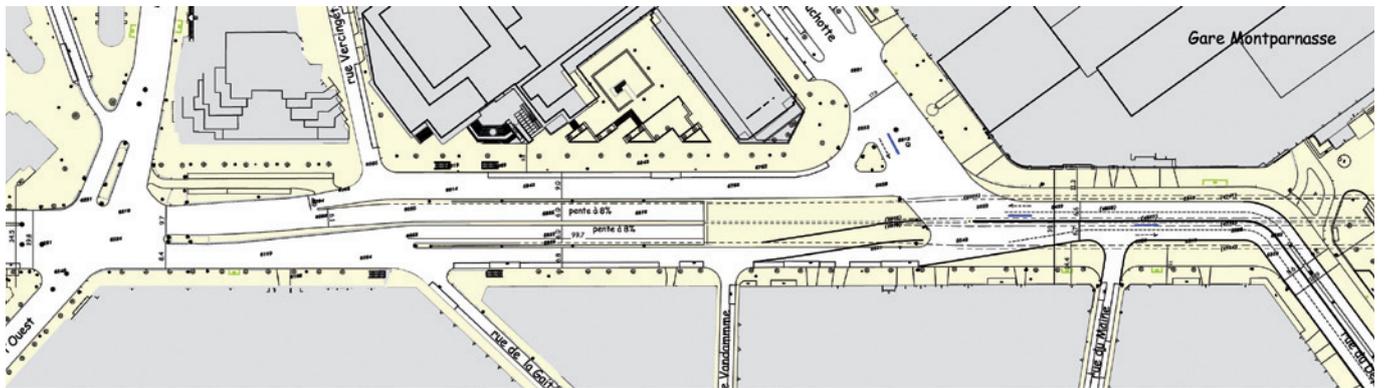
Des réflexions ont également été menées quant à l'évolution de la trémie l'avenue du Maine. Cette avenue est en effet fortement marquée par la présence d'une trémie d'accès au souterrain passant sous la place Raoul Dautry, celle-ci fractionne l'espace et renforce les frontières entre les quartiers. La recherche d'une solution à ce dysfonctionnement doit nécessairement poser la question du maintien de cette trémie ou de sa réduction, ainsi que du caractère autoroutier de l'avenue. Cet objectif ne peut que s'intégrer dans une politique globale de dissuasion de la voiture dans Paris. Néanmoins quelques pistes peuvent être avancées :

- L'accentuation des pentes de la trémie permettrait de réduire ponctuellement son impact, soit en allongeant le tunnel et donc en couvrant une partie de l'accès actuel, cette hypothèse permet de faciliter la traversée au droit de la rue du Commandant Mouchotte (hypothèse 1) ; soit au contraire en raccourcissant le tunnel et en dégagant la voirie au droit de la rue de la Gaîté (hypothèse 2 - court terme)
- D'autre part, l'analyse de la circulation fait apparaître une sous utilisation du passage souterrain de l'ave-

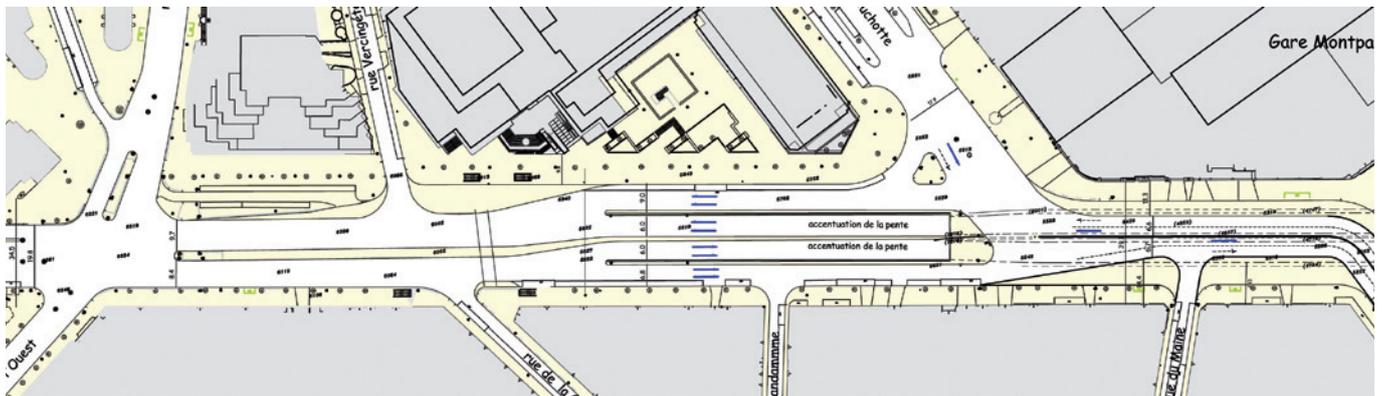
nue du Maine dans le sens nord/sud, il est donc envisageable de supprimer une voie et ainsi de réduire l'emprise de la trémie, cela pourrait sensiblement améliorer la situation en offrant un trottoir plus large face à l'entrée principale du centre commercial Gaîté-Vandamme ; ce scénario pourrait également permettre de caser un nouveau service, tel un garage à 2 roues dans la partie de fait non circulée du tunnel. (hypothèse 2 - long terme)



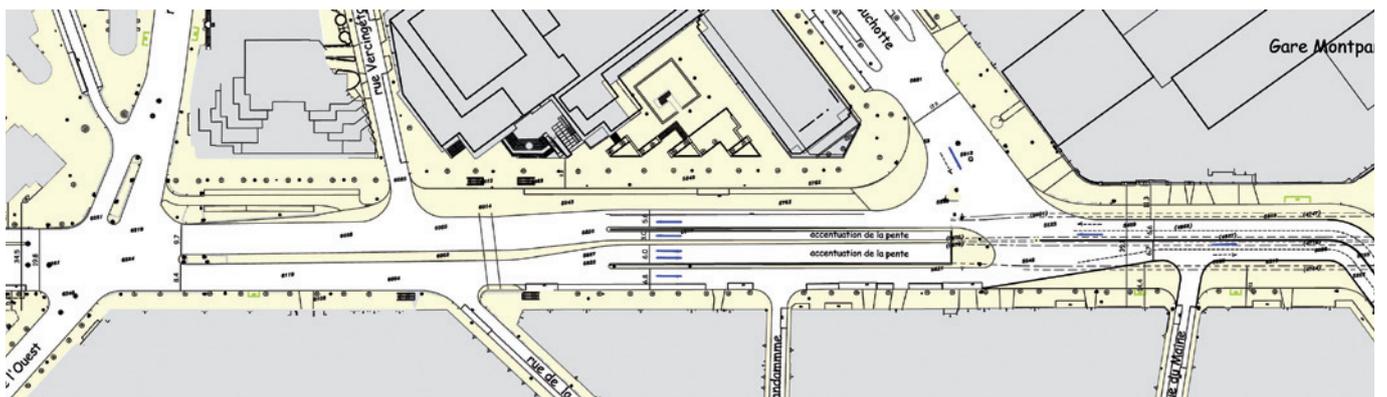
Trémie de l'avenue du Maine, état actuel



Trémie de l'avenue du Maine, hypothèse 1



Trémie de l'avenue du Maine, hypothèse 2 – court terme



Trémie de l'avenue du Maine, hypothèse 2 – long terme

À moyen terme, l'évolution de la forme urbaine

Les études volumétriques présentées ci-après ne sont pas à proprement dit des propositions, mais des réflexions sur ce qu'il serait possible de réaliser sur les différents sites de projets, dans le cadre du PLU mais aussi dans la perspective de son évolution.

Îlot Tour-Maine-Montparnasse

La volumétrie de l'ensemble Maine-Montparnasse contraste avec son environnement, il est composé d'un large socle d'environ 10 m de haut, soit plus bas que les immeubles voisins, principalement de type haussmannien, duquel émergent deux immeubles de gabarits très différents : le bâtiment CIT, et la tour Montparnasse (Image A1). Or, le PLU autorise actuellement une hauteur plafond de 31 m sur cet îlot (Image A2). Un travail sur la volumétrie de l'ensemble permettant notamment d'intégrer les enjeux d'ouverture sur l'espace public devrait offrir une image plus dynamique et attractive à ce complexe (Image A3).

Vus depuis la rue de Rennes, la tour Montparnasse et le CIT sont très imposants, mais si la première se dresse plutôt élégamment dans la continuité de l'axe, le second obstrue toute une partie de la perspective de part sa présence épaisse et décalée par rapport à la rue (Image B1). Une surélévation de l'ensemble au gabarit du PLU boucherait encore davantage cette

perspective majeure (Image B2). La proposition de percer une rue intérieure dans l'ensemble immobilier, dans la continuité de la rue de Rennes, permettrait d'offrir une vue plus dégagée sur la tour et d'ouvrir la perspective vers la gare. À noter qu'une telle hypothèse impliquerait de détruire le CIT ou du moins de le rogner sur son profil Ouest (Image B3)

Depuis le boulevard du Montparnasse, la perspective est plus ouverte, l'ensemble immobilier se positionnant en léger retrait de la voie. Toutefois, le CIT dépasse les immeubles voisins et est ainsi de plus en plus visible qu'on s'approche de la place du 18 juin (Image C1). Dans ce sens, il peut même être perçu comme un repère du paysage urbain. Une extension de l'ensemble au gabarit du PLU n'atténuerait pas cette visibilité du CIT (Image C2), le supprimer pourrait conduire donc à une banalisation de la forme urbaine. Ainsi, la solution de reprofiler ce bâtiment aujourd'hui très épais et peu gracieux, pourrait donc être un compromis intéressant permettant à la fois d'ouvrir la perspective depuis la rue de Rennes et de garder sa qualité d'événement depuis le boulevard du Montparnasse (Image C3). Par ailleurs, l'excroissance de l'ensemble immobilier proposée dans le projet de l'EITMM sur la place du 18 juin 1940 permet de rétablir l'alignement des façades du boulevard du Montparnasse, et n'obstrue pas la vue en perspective depuis ce même boulevard.

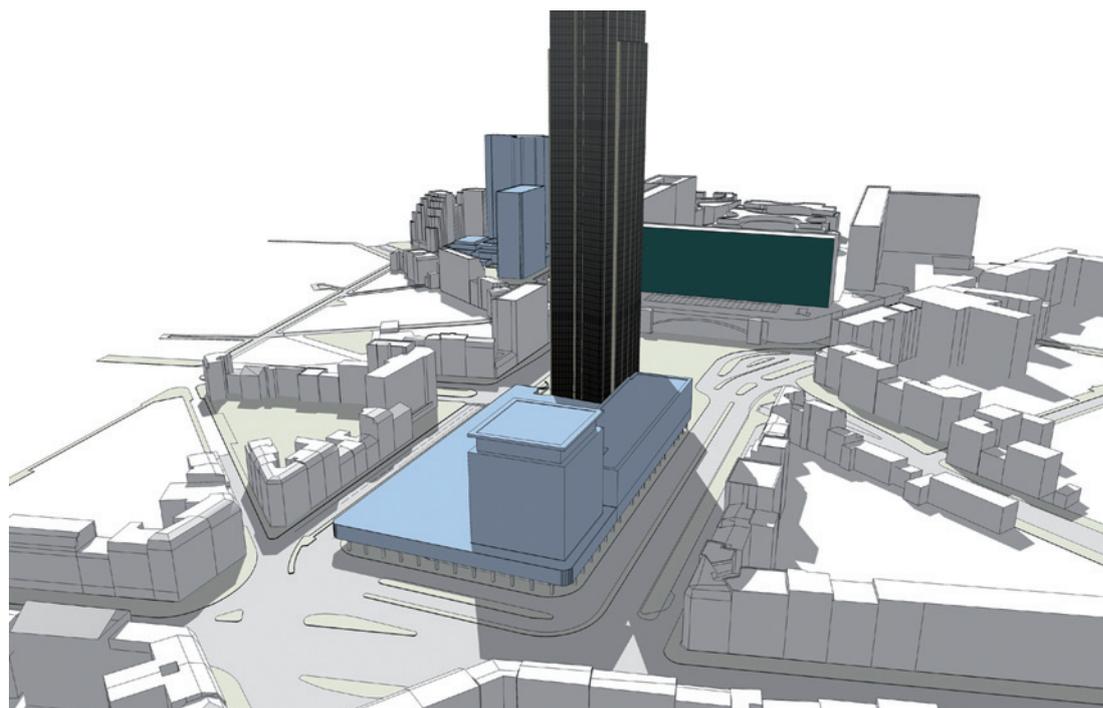


Image A1 - Configuration actuelle

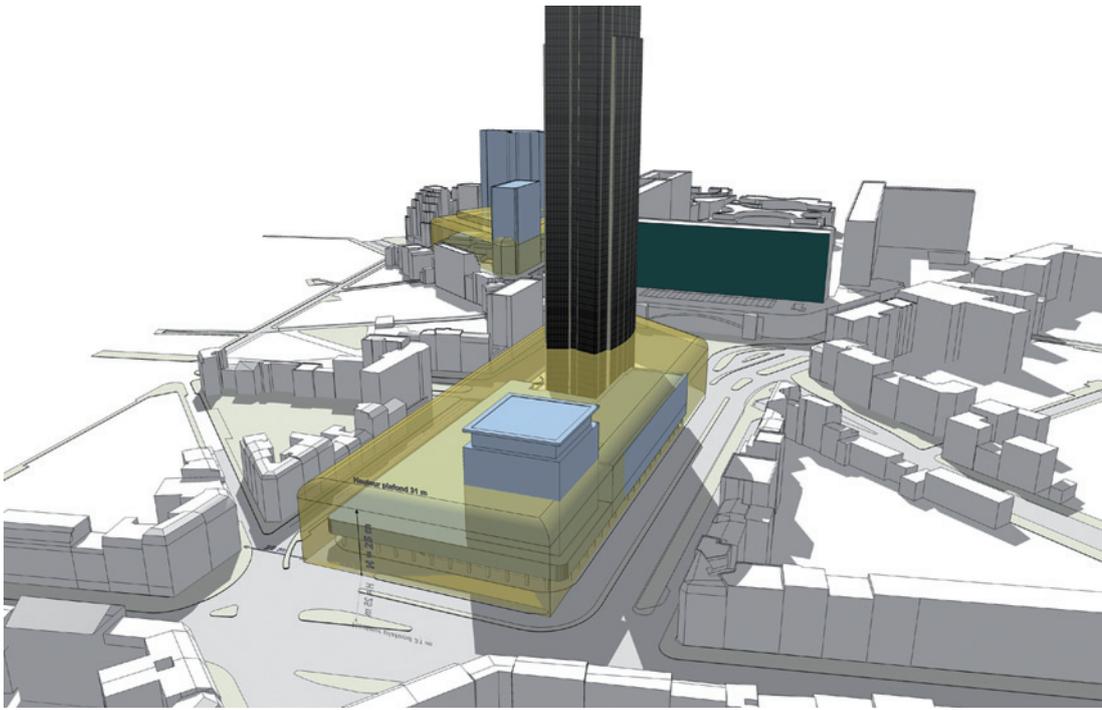


Image A2 - Règle de gabarit du PLU

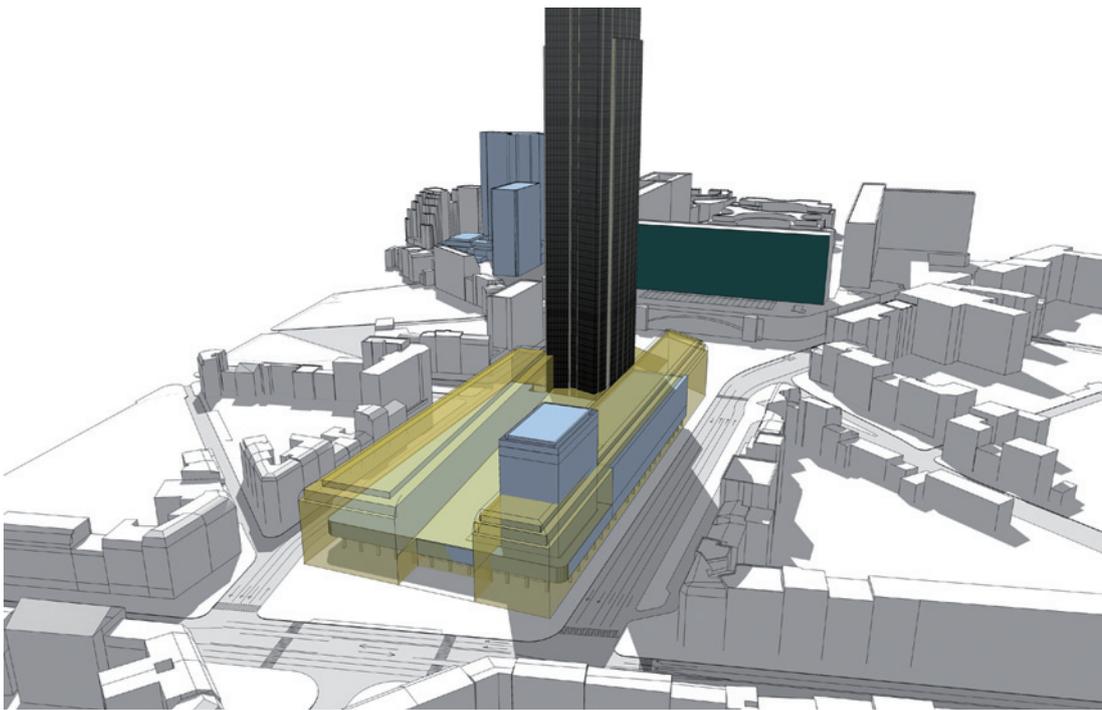


Image A3 - Hypothèse de volumétrie

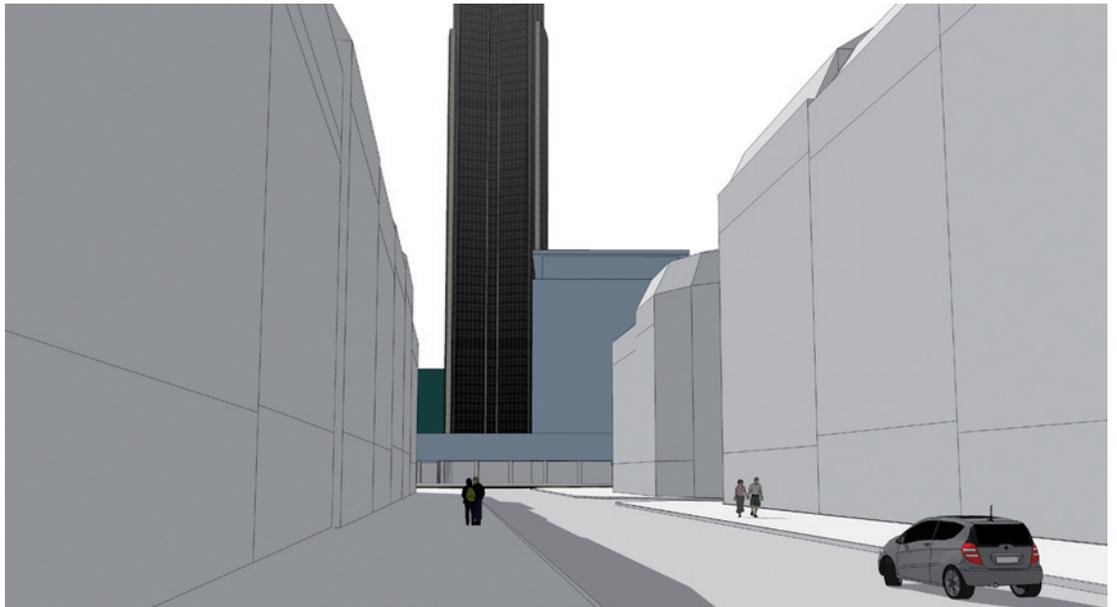


Image B1 – Perspective depuis la rue de Rennes - Configuration actuelle

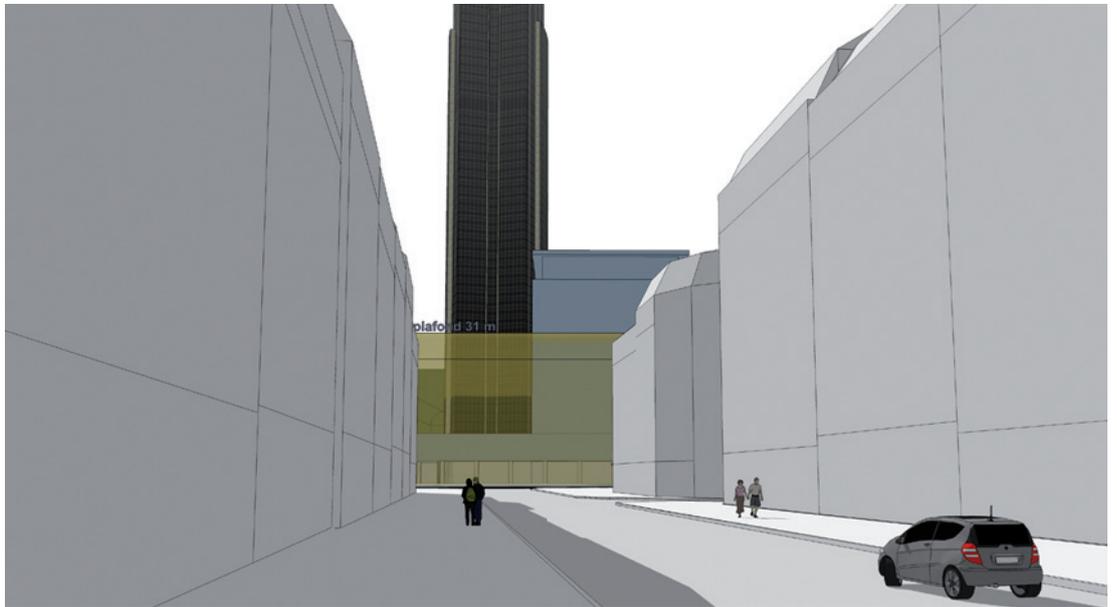


Image B2 - Perspective depuis la rue de Rennes - Règle de gabarit du PLU

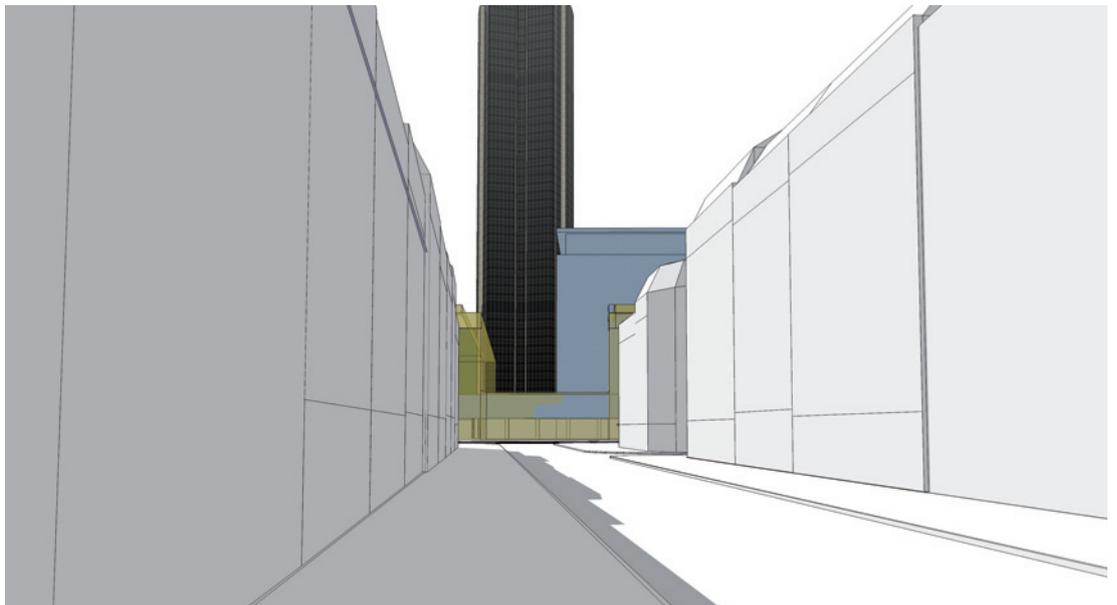


Image B3 - Perspective de puis la rue de Rennes - Hypothèse de volumétrie

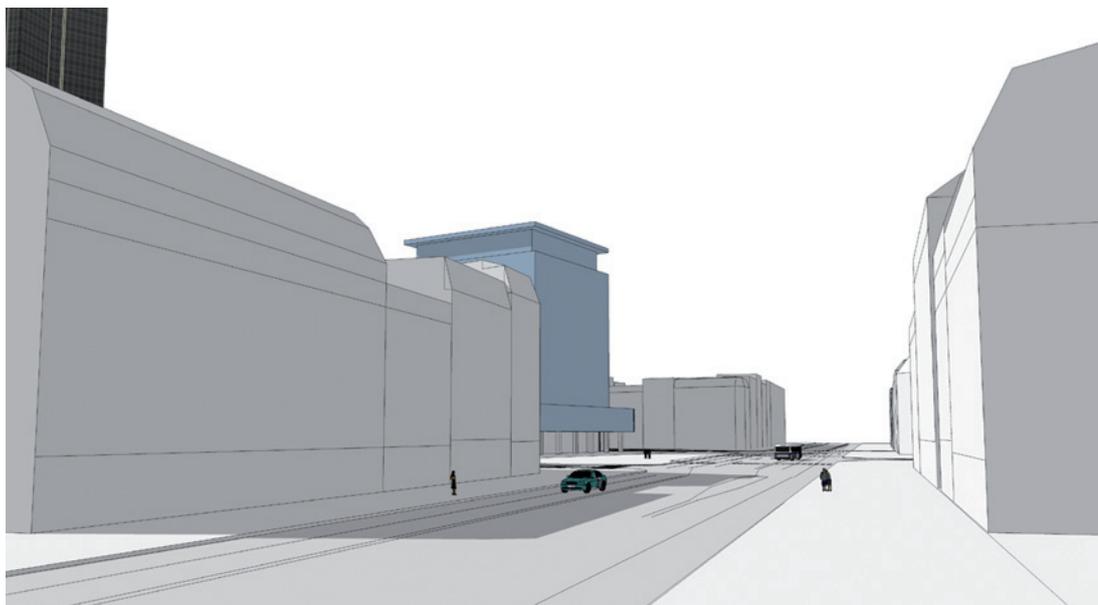


Image C1 – Perspective depuis le boulevard du Montparnasse - Configuration actuelle



Image C2 - Perspective depuis le boulevard du Montparnasse - Règle de gabarit du PLU

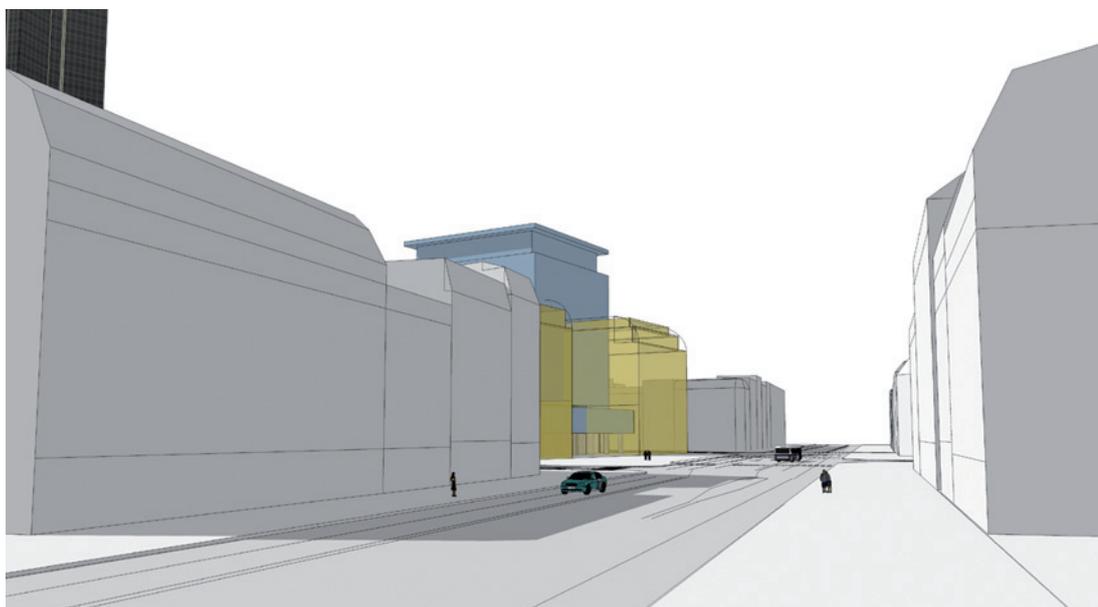


Image C3 - Perspective depuis le boulevard du Montparnasse - Hypothèse de volumétrie

Îlot Vandamme-Nord

Concernant l'îlot Vandamme la situation est plus délicate, car si le PLU autorise un gabarit avec une hauteur maximale de 37 m, le COS étant largement utilisé, aucune augmentation de surfaces n'est a priori pas envisageable, d'ailleurs c'est une des raisons pour lesquelles le projet d'Unibail-Rodamco reste dans la volumétrie actuelle. Ceci étant dit, l'espace très découpé et peu lisible que présente l'ensemble sur l'avenue du Maine mériterait des réflexions allant au-delà.

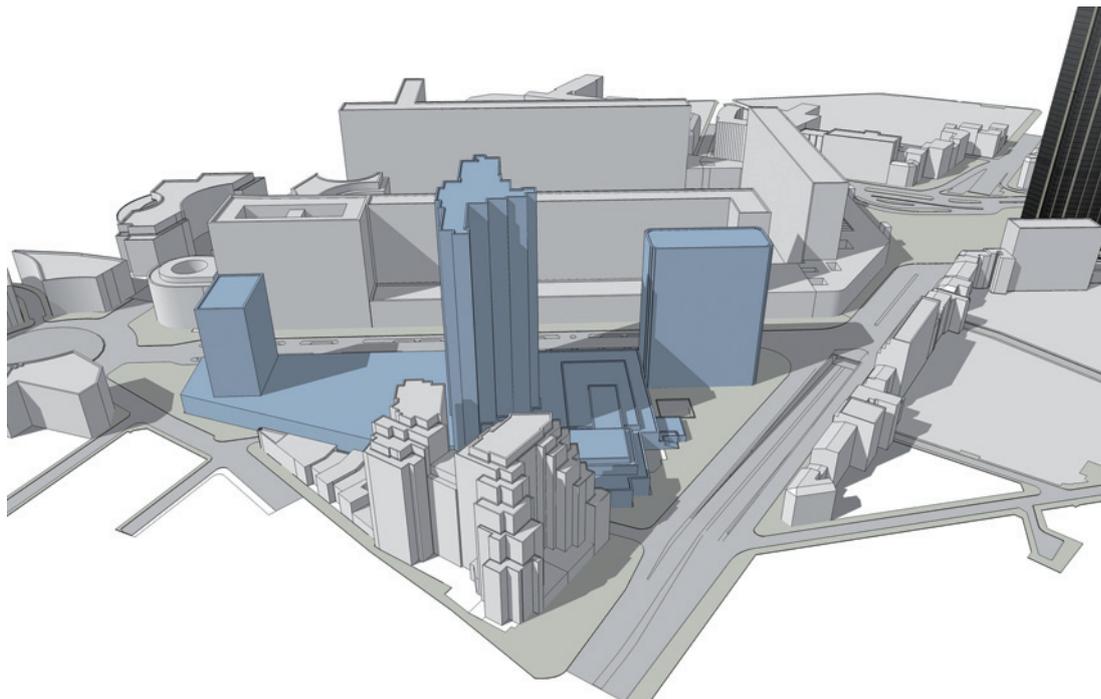


Image D1 – Configuration actuelle

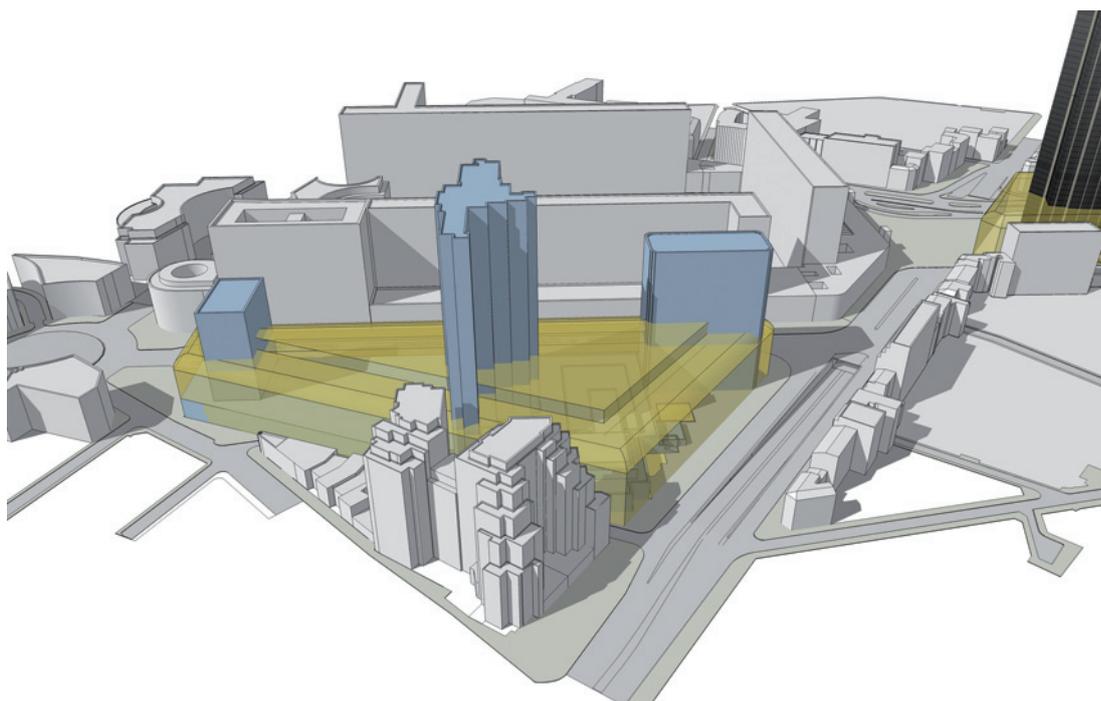


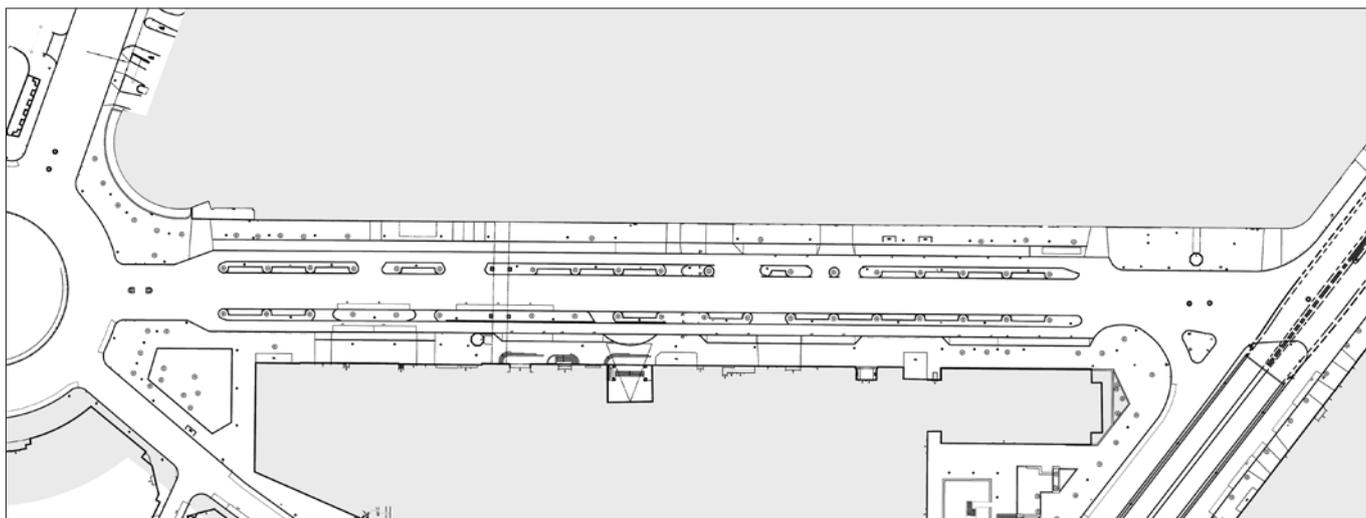
Image D2 - Règle de gabarit du PLU

Rue du Commandant-René-Mouchotte

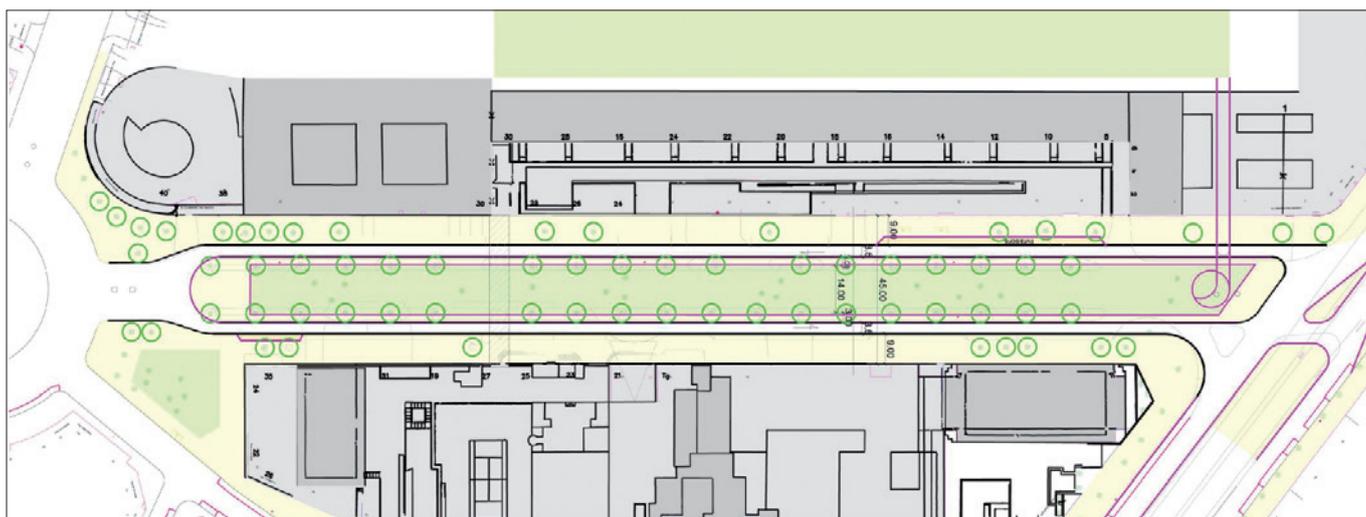
Les dysfonctionnements de la rue du Commandant René Mouchotte détaillés précédemment s'expliquent en grande partie par la largeur surdimensionnée de cette voie, au regard de sa faible longueur relative, de la réalité de son trafic, et du peu d'animation qu'offre ses façades. Une réponse à ces dysfonctionnements serait d'investir ce grand espace par un projet paysager.

L'hypothèse consiste en un réaménagement de l'espace public, avec réduction des voies de circulation

et implantation d'un espace paysager en terre-plein central, à l'image du bd Edgar Quinet ou de l'avenue René Coty. Une telle solution contribuerait à rééquilibrer et revaloriser les espaces piétonniers du quartier et affirmerait le départ de la coulée Verte Atlantique. Cela pourrait également être l'occasion de repenser l'entrée du Jardin Atlantique afin de marquer davantage son existence.



La rue du Commandant-Mouchotte, état actuel



La rue du Commandant-Mouchotte, proposition terre plein paysager



La rue du Commandant-Mouchotte, proposition terre plein paysager

Conclusion

Les projets en cours ou à la réflexion, tant sur les ensembles immobiliers que sur le réseau viaire, témoignent de la volonté actuelle de moderniser le quartier Montparnasse, fortement marqué par les grandes opérations successives des années 60 à 90. Il ne s'agit pas de proposer de nouvelles mutations, mais d'accompagner des mouvements et de corriger des dysfonctionnements réels qui ont fait oublier toutes qualités par ailleurs. Celles même qu'il faut à présent valoriser pour permettre la redécouverte de ce territoire.

Si l'évolution de la forme urbaine ne peut pas se faire rapidement et devra éventuellement passer par des évolutions du PLU, le réaménagement de l'espace du public peut à court terme apporter une amélioration sensible en proposant un partage de l'espace viaire plus adéquat avec les usages de déplacement actuels et en apportant une meilleure lisibilité de certains événements urbains et notamment du jardin atlantique et de la gare.

Les quartiers des gares parisiennes

Volet Montparnasse-Gaîté

Le quartier de la gare Montparnasse, fortement marqué par les grandes opérations des années 60 à 90, souffre de plusieurs dysfonctionnements, déjà révélés dans le diagnostic réalisé en 2005 par l'Apur : un partage déséquilibré et une organisation peu lisible de l'espace viaire, un manque de visibilité de la trame verte et une mauvaise insertion de l'ensemble Maine-Montparnasse dans le contexte urbain.

Plusieurs études en cours ou à la réflexion témoignent de la volonté actuelle de moderniser ce quartier. Gare & Connexion étudie la réorganisation de la gare pour faire face à sa saturation annoncée à l'horizon 2020. Le chantier de réaménagement de la rue de Rennes doit être lancé courant 2011. Enfin, deux investisseurs ont présenté à la ville de Paris des projets de rénovation et d'extension sur les ensembles immobiliers Tour Maine-Montparnasse (EITMM) et Gaîté/Vandamme Nord. Leurs propositions prévoient d'augmenter considérablement les surfaces commerciales et modifient l'interface entre les ensembles privés et l'espace public.

Afin d'anticiper ces mouvements et permettre la redécouverte de ce territoire dont les qualités ont été parfois oubliées, deux chantiers sont principalement à entreprendre : la modernisation de la forme urbaine, qui nécessite une temporalité plus longue et passera éventuellement par des évolutions du PLU, et le réaménagement de l'espace du public qui peut être engagé rapidement et apporté des améliorations sensibles et visibles. La présente étude propose des scénarii d'évolution pour ces deux problématiques.