



ATELIER PARISIEN D'URBANISME - 17, BD MORLAND - 75004 PARIS - TÉL: 01 42 71 28 14 - FAX: 01 42 76 24 05 - <http://www.apur.org>

MONTPARNASSE

Analyse et diagnostic du quartier de la gare Montparnasse

Octobre 2005



Sommaire

Introduction	1
---------------------	----------

1 • le périmètre du secteur	3
------------------------------------	----------

2 • Analyse historique	5
-------------------------------	----------

2.1. Une lecture des cartes:	5
2.1.1. Aux XVII ^e et XVIII ^e siècle: Dans un territoire rural, la mise en place des premiers éléments structurants.	5
2.1.2. À la fin du XVIII ^e siècle et au début du XIX ^e siècle: l'enceinte des Fermiers-Généraux vient enclore Paris.	6
2.1.3. Au milieu du XIX ^e siècle: mise en place du chemin de fer, annexion des communes riveraines et suppression de l'enceinte des Fermiers-Généraux.	8
2.1.4. Au XX ^e siècle: mise en place de la ville actuelle	9
2.1.5. L'enceinte des Fermiers-Généraux superposée à la ville actuelle: Le territoire d'étude, un secteur complexe.	12
2.2. Ce qui ne se voit pas sur les cartes:	13
2.2.1. Montparnasse avant Montparnasse, et le Montparnasse élégant (XVII ^e et XVIII ^e siècles).	13
2.2.2. Le Montparnasse des barrières (XVIII ^e et XIX ^e siècles).	14
2.2.3. Le Montparnasse breton.	14
2.2.4. Le Montparnasse des artistes.	14
2.2.5. Le Montparnasse des boîtes de nuit.	14
2.2.6. L'arrivée du métropolitain.	15

3 • Analyse socio économique	17
-------------------------------------	-----------

3.1. La population	17
3.2. Les logements	19
3.2.1. L'ancienneté relative du parc	19
3.2.2. La prédominance du logement locatif	19
3.2.3. Des logements de taille moyenne plutôt confortables	19
3.3. Les activités et l'emploi	20
3.3.1. La structure des emplois	21
3.3.2. Le commerce	22
3.4. Les rythmes urbains	25
3.4.1. les entrants aux stations de métro	25
3.4.2. Une alternance d'activités à partir de l'analyse de l'ouverture des commerces	28
3.5. Analyse du Centre Commercial	38
3.5.1. Le bâtiment dans la ville:	38
3.5.2. L'accessibilité au centre commercial:	38
3.5.3. L'organisation interne	39



4 • Analyse des déplacements et des accès à la gare Montparnasse41

4.1. Les transports en Commun	41
4.1.1. La gare SNCF	41
4.1.2. Métro	42
4.1.3. Autobus	46
4.1.4. Taxi	50
4.2. Les véhicules particuliers	50
4.2.1. Circulation	50
4.2.2. Stationnement	52
4.3. Les livraisons	54
4.4. Les deux-roues motorisés	55
4.4.1. État des lieux	55
4.4.2. Perspectives	56
4.5. Les piétons et personnes à mobilité réduite	57
4.5.1. La qualité de l'espace public	57
4.5.2. Les accès aux équipements	59
4.6. Vélo	59

5 • Analyse de l'espace public61

5.1. Projets et règlements	61
5.1.1. Le PLU	61
5.1.2. Espace public et déplacements	67
5.2. Dysfonctionnement	67
5.2.1. Rue du Commandant-René-Mouchotte	70
5.2.2. Boulevard de Vaugirard:	71
5.2.3. Place Raoul-Dautry:	72
5.2.4. Avenue du Maine (portion entre les rues de Vaugirard et Jean Zay):	74
5.2.5. Rue du Départ:	75
5.2.6. Rue de l'Arrivée:	77
5.2.7. Place du 18-Juin-1940:	78
5.2.8. Boulevard du Montparnasse:	79
5.2.9. Boulevard Pasteur et place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon:	80
5.2.10. Boulevard Edgar Quinet:	81
5.2.11. Bilan des dysfonctionnements	82

6 • Vers un schéma directeur d'aménagements (questions, problématique)83

6.1. Esquisse de Schéma de problématique.	83
6.2. Esquisse de Schéma d'Objectifs	85

7 • Conclusion97



Introduction

Les six grandes gares de la capitale : gare Saint-Lazare, gare du Nord, gare de l'Est, gare de Lyon, gare d'Austerlitz et la gare Montparnasse sont, bien sûr, des pôles essentiels pour les déplacements, mais aussi des grands repères dans la ville et des centres d'animation ; elles participent activement au dynamisme de Paris et de la région, elles structurent le territoire parisien et influent sur l'évolution de vastes secteurs.

Équipements en bordure de la ville, il y a un siècle et demi, les gares sont aujourd'hui situées dans des espaces animés et denses, proches du centre de Paris et au cœur de l'Île de France. Depuis leur origine au milieu du XIX^e siècle, elles ont vécu des évolutions considérables. Elles ont été largement reconstruites, elles ont accueilli de nouvelles fonctions, notamment des services et des commerces. Des équipements plus modernes ont permis d'y accueillir un nombre de voyageurs sans cesse croissant. Pour cela elles se sont le plus souvent étendues en sous-sol et ont multiplié les correspondances, couloirs et escaliers. Les gares de Lyon, de Montparnasse et du Nord illustrent bien ces évolutions. Les deux premières figurent avec leurs quartiers, parmi les espaces de la capitale qui ont connus les mutations les plus fortes.

Au cours des dernières décennies, l'idée de déplacer certaines gares parisiennes, ou même la totalité, a été évoquée à plusieurs reprises, pour des raisons d'encombrements et d'opportunités foncières. Cependant l'intérêt de maintenir les gares au cœur de la ville et de son réseau de transport a justifié l'option de maintenir et d'améliorer les gares dans leur site. Cette option n'est pas contradictoire avec le développement d'une ligne d'interconnexion contournant Paris et offrant des relations directes entre les villes de province, qui dessert trois gares nouvelles, aisément accessibles depuis la périphérie de la région. Leur trafic s'accroît et leur montée en charge n'est pas encore achevée. Pour autant, malgré ce développement, se pose la question de l'engorgement des gares parisiennes, qui restent des pôles d'échanges majeurs. Cela implique de ménager des capacités d'accueil là où c'est possible en améliorant leur accessibilité et la qualité d'usage. On pense en particulier à la gare d'Austerlitz, mais aussi aux gares de Bercy et de Vaugirard, actuellement mal desservies.

Le renforcement de l'offre de transport et l'implantation de nouvelles grandes lignes internationales doivent être l'occasion de développer dans les gares et leurs abords de nouvelles activités. Ce peut être des activités répondant aux besoins des déplacements affaires, ou spécifiques du voyage des loisirs et du tourisme. Le développement des fonctions commerciales, à l'image des réalisations gares du Nord et du projet de la gare Saint Lazare, est donc vraisemblable dans la mesure où ils s'adaptent aux flux existants et ne limitent pas l'accès aux gares, ni celle des déplacements dans les gares. Ces nouveaux espaces commerciaux devront également apporter une amélioration au quartier voisin de la gare, en évitant les conceptions de centres commerciaux introvertis, car mieux intégrer les gares dans la ville, c'est se poser la question des espaces privés ou publics reliant les gares à leur quartier. C'est aussi améliorer la perception de l'espace, et retrouver une cohérence entre les lieux en améliorant les circulations.



1 • le périmètre du secteur

Le quartier de la gare Montparnasse se situe à l'intersection de trois arrondissements parisiens. Ses délimitations ne sont pas administratives, pourtant l'existence de la dénomination de ce quartier en tant que tel oblige à se poser la question des limites.

Historiquement, comme décrit plus loin, la butte du Mont Parnasse se situe plus exactement autour de la place Pablo Picasso, à la station de métro Vavin. À l'usage, le terme Montparnasse regroupe plusieurs lieux. Tout d'abord la gare et la tour éponymes et la place Raoul Dautry, mais aussi la place du 18-Juin-1940 et l'ensemble des activités qui y sont liés : restaurants, théâtres, cinémas. Gravitent autour de ces lieux un certain nombre de quartiers satellites associés aussi au nom de Montparnasse. Ce sont les quartiers de Vavin, de la rue de la Gaîté, du boulevard Edgar Quinet, mais aussi de la rue Falguière ou du Boulevard Pasteur. Avec des limites plus floues, s'ajoute aussi la partie sud de la rue de Rennes.

Un certain nombre de grandes emprises délimitent en quelque sorte, non pas un quartier, mais une somme de quartiers qui se trouvent fortement lié au pôle de la gare Montparnasse. À l'est, le cimetière du Montparnasse marque une limite forte. Les murs du cimetière forment une frontière physique qui s'ajoute à la taille de l'emprise. À l'ouest l'hôpital Necker, et le Lycée Buffon proche, forment également limite. Au sud, ce sont les voies du réseau de la gare Montparnasse, auxquelles on peut ajouter l'institut Pasteur, mais aussi la forme fermée de la place de Catalogne ne laissant rien percevoir de l'envers qui bordent l'espace. Au nord, la délimitation est moins franche mais existe de fait en regard de l'attractivité forte et du caractère des quartiers saint Germain et Luxembourg.





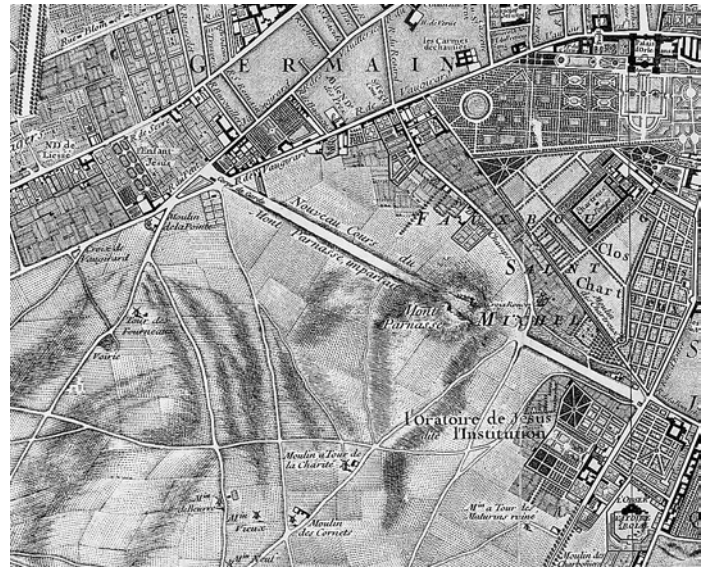
2 • Analyse historique

■ 2.1. UNE LECTURE DES CARTES

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, au milieu du XIX^e siècle, au XX^e siècle,

2.1.1. Aux XVII^e et XVIII^e siècles : Dans un territoire rural, la mise en place des premiers éléments structurants.

Sur la première planche on voit, dans un territoire encore rural constitué de grands champs ouverts, où apparaissent quelques « moulins à tours », se mettre en place, à quelque distance des premiers jardins enclos, le « Cours du Mont — Parnasse ». Véritable déviation routière, il semble seulement viser à mettre en relation, sans passer par les embarras de Paris, la route de Vaugirard (actuelle rue de Vaugirard) avec la route d'Enfer (rue Henri Barabousse et avenue Denfert-Rochereau). Son histoire est en réalité plus complexe. La mise en place de l'enceinte bastionnée, qui dure en rive droite des règnes de Charles IX à celui de Louis XVIII, fut un peu avant 1670 remise en cause par Louis XIV qui décida de la remplacer par une large rocade plantée d'arbres et souvent en terrasse. Ces nouveaux « Cours », qui deviendront en rive droite nos Grands Boulevards, furent en rive gauche à peine entamés, et le cours du Montparnasse en est la trace la plus visible.

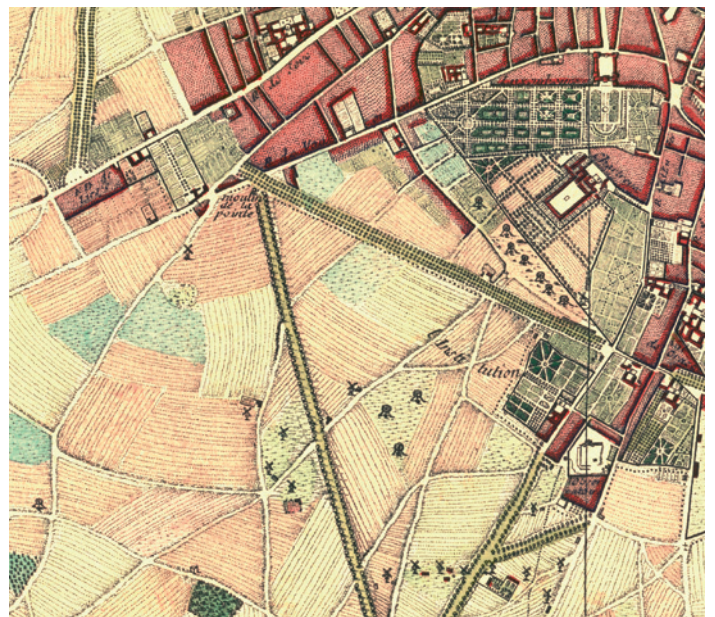


Montparnasse au XVII^e siècle

Ce tracé large et rectiligne a supposé l'arasement (en cours sur le document ci-dessus) du « Mont-Parnasse », butte de voiries formée par l'accumulation séculaire de déchets et de gravats, et baptisée, par dérision, du nom de la résidence des dieux, par les étudiants du Quartier Latin proche.

Quelques années plus tard, dans un terroir encore rural où l'on aperçoit toujours des moulins à tours mais aussi les roues des puits des carrières proches, apparaissent les premiers éléments structurants de ce qui va devenir le quartier Montparnasse : le « cours du Mont - Parnasse » est achevé, et le chemin qui depuis la clôture des Carmes rejoignait la grande route d'Orléans, à la demande du duc du Maine (fils légitime de Louis XIV, qui souhaitait pouvoir se rendre plus aisément de son hôtel de la rue de Varennes au château de Sceaux) a été rectifiée et élargie, pour devenir « route du Maine », actuelle avenue du Maine.

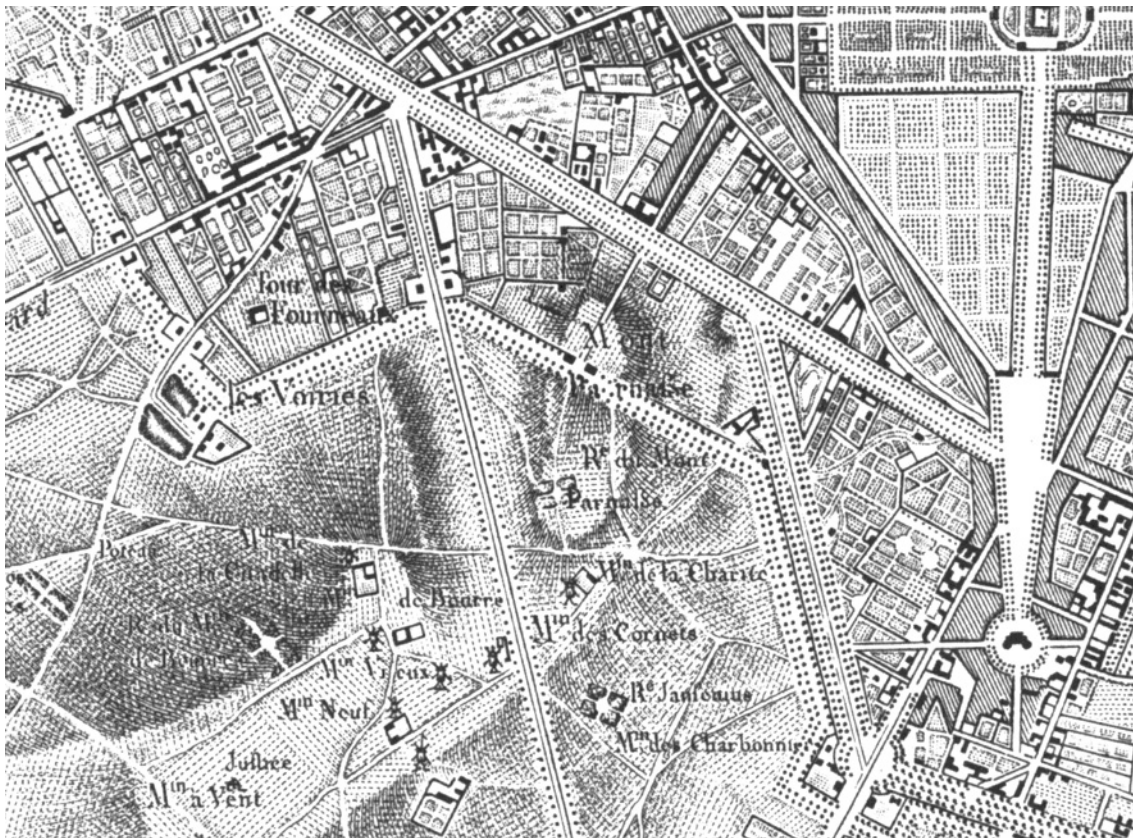
On aperçoit aussi au centre de l'image la trace du chemin de Montparnasse, qui deviendra l'axe rue de la Gaîté — rue Montparnasse.



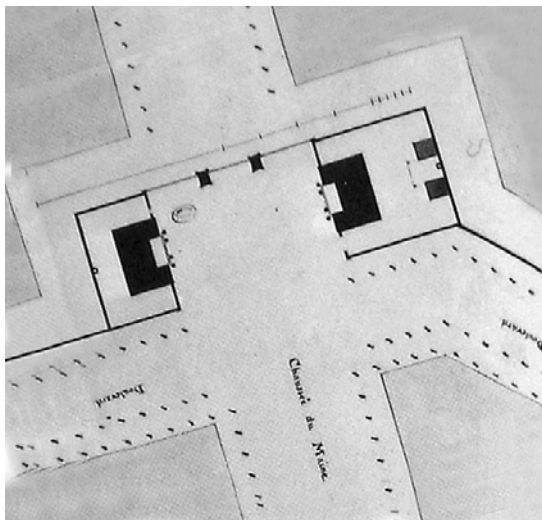
Montparnasse à la fin du XVII^e siècle



2.1.2. À la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : l'enceinte des Fermiers-Généraux vient enclore Paris.



Montparnasse à la veille de la révolution

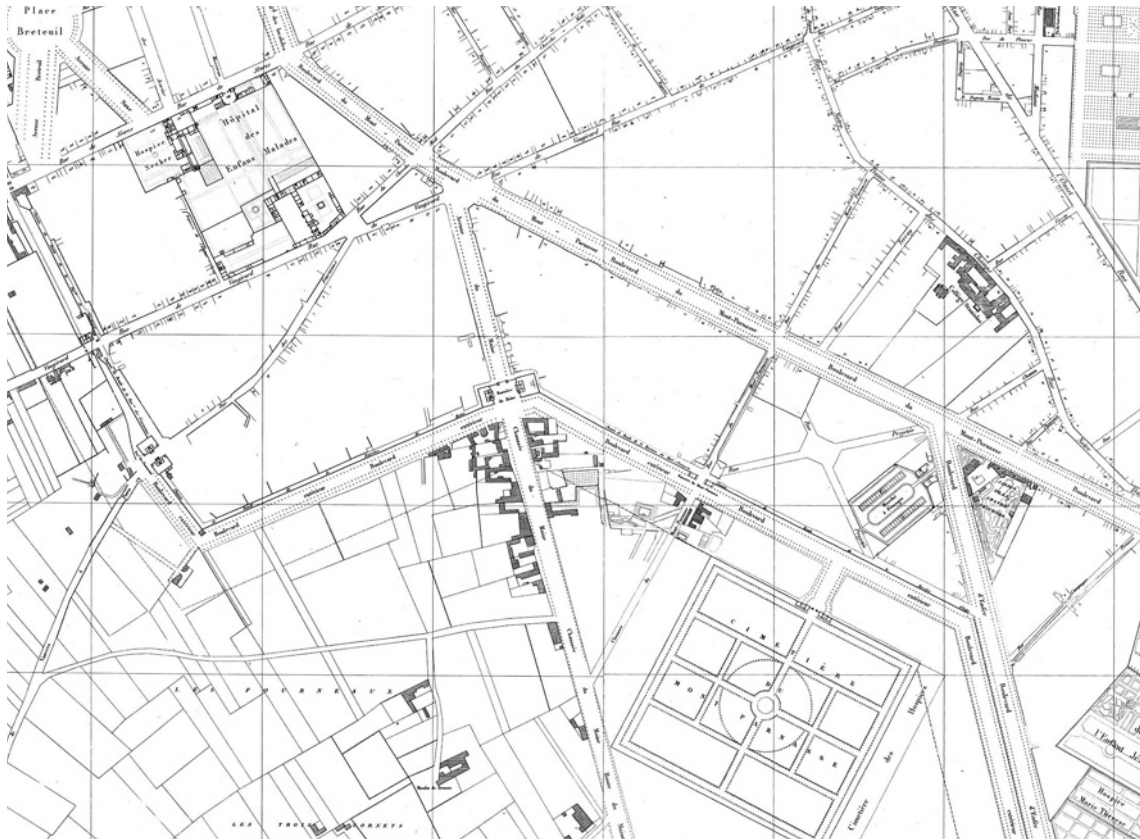


La barrière du Maine

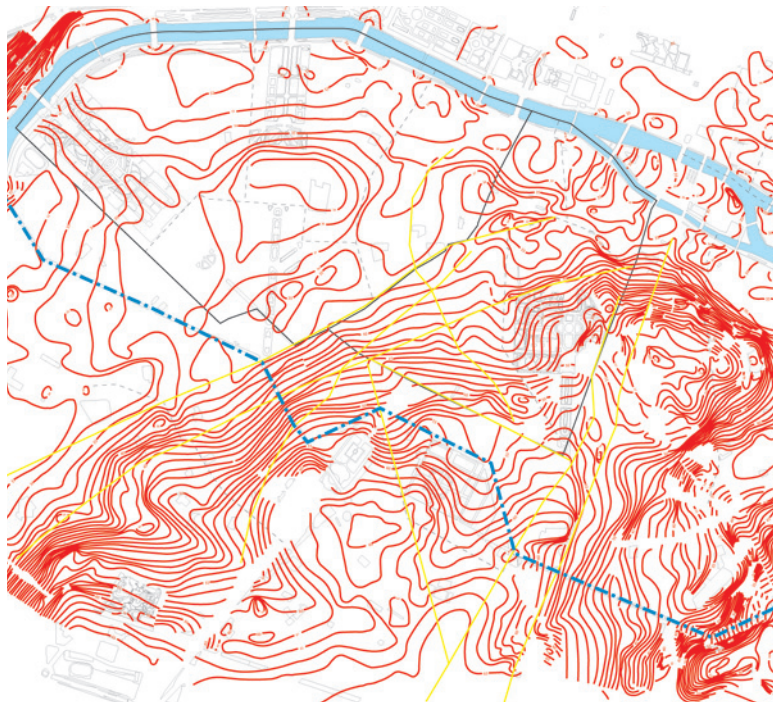
Un peu plus tard encore, à la veille de la révolution, se met en place l'enceinte des Fermiers-Généraux (« Le mur murant Paris rend Paris murmurant »), qui ici semble suivre un tracé irrégulier au milieu de nulle part, mais s'adapte sans doute à la configuration en place entre terroir clairement rural et jardins clos déjà urbains, comme au nivellement du secteur.

Ainsi sont mis en place les « boulevards extérieurs » de l'enceinte, qui deviendront les boulevards Pasteur, de Vaugirard, Edgar Quinet et Raspail, voies qui semblent actuellement hétérogènes mais qui toutes sont issues de la même logique.

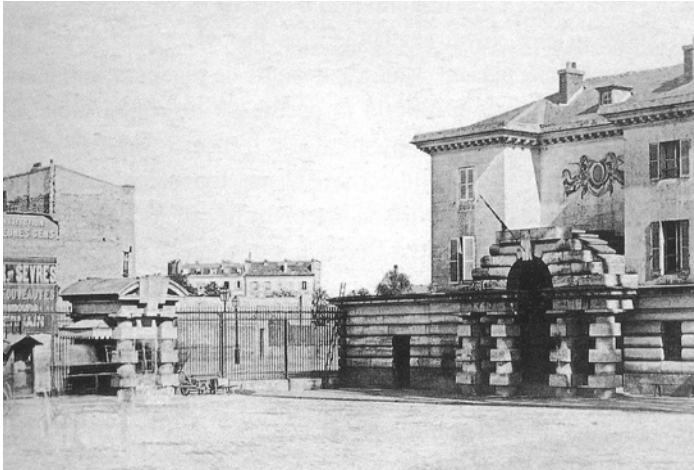
Cette enceinte, qui englobe les jardins clos et des restes de terroir rural, est percée de portes (« Les Propylées de Paris ») bâties par Nicolas Ledoux. On trouve dans le secteur d'étude les barrières de Vaugirard, des Fourneaux (ou de la Voirie), du Maine, et du Montparnasse, dont rien ne subsiste de nos jours. On voit apparaître sur ce plan également les remises à gibier (remise du Mont - Parnasse), autre cause, avec l'enceinte fiscale, de mécontentement populaire à la veille de la révolution.



Montparnasse au début du XIX^e siècle



Le tracé de l'enceinte des Fermiers-Généraux dans le relief parisien



La barrière du Maine en 1859

Au début du XIX^e siècle, les emprises restées rurales à l'intérieur de l'enceinte ont été loties (rue et square Delambre). Hors les murs des faubourgs ont commencé à se mettre en place au sud des portes du Maine et de la Gaîté.

Le cimetière du Montparnasse est mis en place en 1824 autour du « Moulin de la Charité » qui de nos jours s'y trouve encore inclus, et le chemin du Montparnasse a adopté le tracé qui est encore celui de la rue de la Gaîté. Le terroir à l'ouest de la route du Maine, resté rural, offrira bientôt une opportunité foncière au chemin de fer naissant.

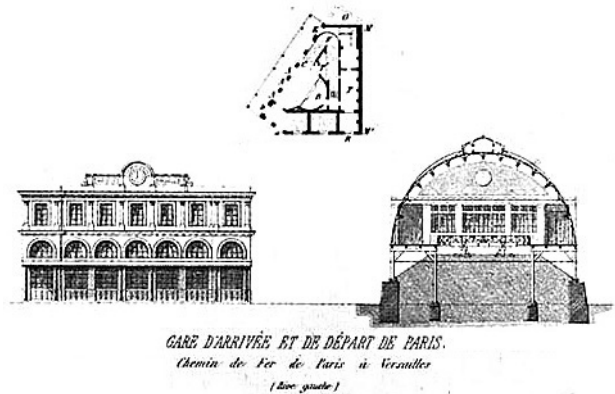
2.1.3. Au milieu du XIX^e siècle : mise en place du chemin de fer, annexion des communes riveraines et suppression de l'enceinte des Fermiers-Généraux.

Le chemin de fer s'est mis en place à partir de 1840, avec une première petite gare (l'« embarcadère de la barrière du Maine », installé hors Paris, route du Maine, approximativement à l'emplacement de l'actuelle gare), par la « Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Versailles par la rive gauche de la Seine », sous l'égide du député Vavin.

Cette gare s'avérant rapidement insuffisante, eut égard aux ambitions de développement vers la Normandie et la Bretagne, une nouvelle gare est rapidement construite par l'État, qui prendra à sa charge les travaux, et inaugurée en 1852 (Victor Lenoir architecte). La gare est installée cette fois dans Paris, entre l'enceinte et le boulevard du Montparnasse, la route du Maine et le « boulevard extérieur » étant franchis en viaduc. Derrière l'enceinte, hors Paris, les emprises de service du chemin de fer peuvent s'étaler.



La première gare Montparnasse

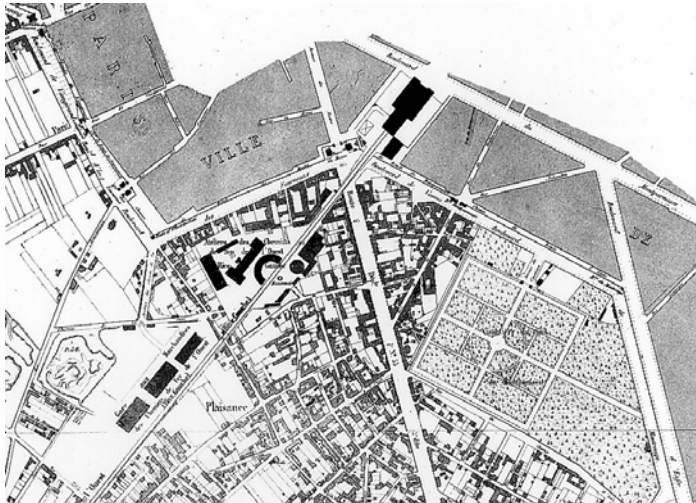


L'embarcadère de la barrière du Maine

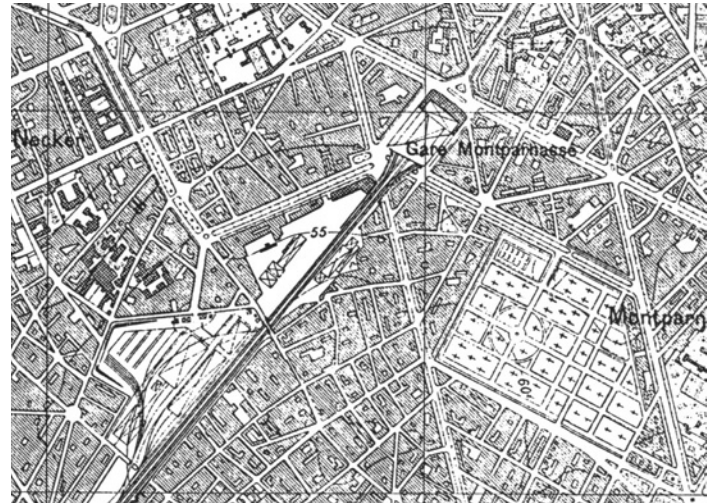
Jusqu'à l'actuelle rue du Château le terroir est loti et urbanisé, le réseau viaire en place dans ce qui deviendra le quartier Plaisance. Le long de la route du Maine le faubourg se densifie, pendant que le quartier Plaisance accueille la population ouvrière attirée dans la capitale par les prémisses de la révolution industrielle, qui ne trouvent plus à se loger intra-muros. Autour des emprises marchandises et des ateliers des chemins de fer de l'Ouest on trouve un quartier de cheminots.

Le long du chemin du Montparnasse, qui deviendra rue de la Gaîté, des guinguettes encore hors octroi (les deux Edmond, les Deux Éléphants, et une vingtaine d'autres) mettent en place les rudiments d'un quartier voué aux plaisirs: « Partout les tonneaux coulent, les broches tournent, les viandes fument, les cuisines flambent... ».

Après 1860 Paris a annexé les communes riveraines et pris, au détail près, son extension actuelle. L'enceinte des Fermiers-Généraux a disparu avec ses pavillons d'octroi (dont seule subsiste une trace dans la forme de la place Bienvenue).



Montparnasse dans les années 1850



Montparnasse au tournant du siècle

Les anciens « boulevards extérieurs » (les actuels boulevards Pasteur, de Vaugirard, Edgar Quinet) ne sont plus une limite entre un intérieur et un extérieur ; ils gardent une physionomie commune (avec un mail planté dans l'axe de la voie) mais, avec leur tracé en baïonnette, et après avoir perdu le mur qui en faisait un ensemble, n'expriment plus en aucune façon une infrastructure continue.

La rue de Rennes a été percée depuis le boulevard Saint-Germain, suite au décret du 9 mars 1853, pour desservir la gare qui en forme le fond de perspective.

Le débouché de cette rue sur le boulevard du Montparnasse, parvis de la gare, est en 1880 baptisé place de Rennes (et en 1951 renommé place du Dix-huit Juin-1940).

À l'ouest, dès la fin du XIX^e siècle, des lotissements cossus occupent la bordure du boulevard Pasteur, comme à l'est la partie de l'emprise de l'ancien boulevard d'Enfer comprise entre l'actuel boulevard Raspail et le cimetière du Montparnasse.

C'est après l'exposition universelle de 1889 que le quartier Montparnasse va devenir (et rester jusqu'au milieu du XX^e siècle) un quartier d'artistes, et le boulevard accueillir des établissements (le Dôme, la Rotonde, la Coupole, et d'autres) symboliques de la vie nocturne parisienne.

2.1.4. Au XX^e siècle : mise en place de la ville actuelle

Jusqu'au milieu du XX^e siècle le secteur conserve peu ou prou la même physionomie.

Cependant après le rachat de la Compagnie de l'Ouest par les Chemins de Fer de l'État, la gare s'avère insuffisante pour accueillir le développement du trafic ; en 1929 une nouvelle gare est mise en place en complément. La nouvelle « gare du Maine » est construite par Henri Pacon, architecte spécialiste de ces bâtiments (Chartres, Le Havre...).

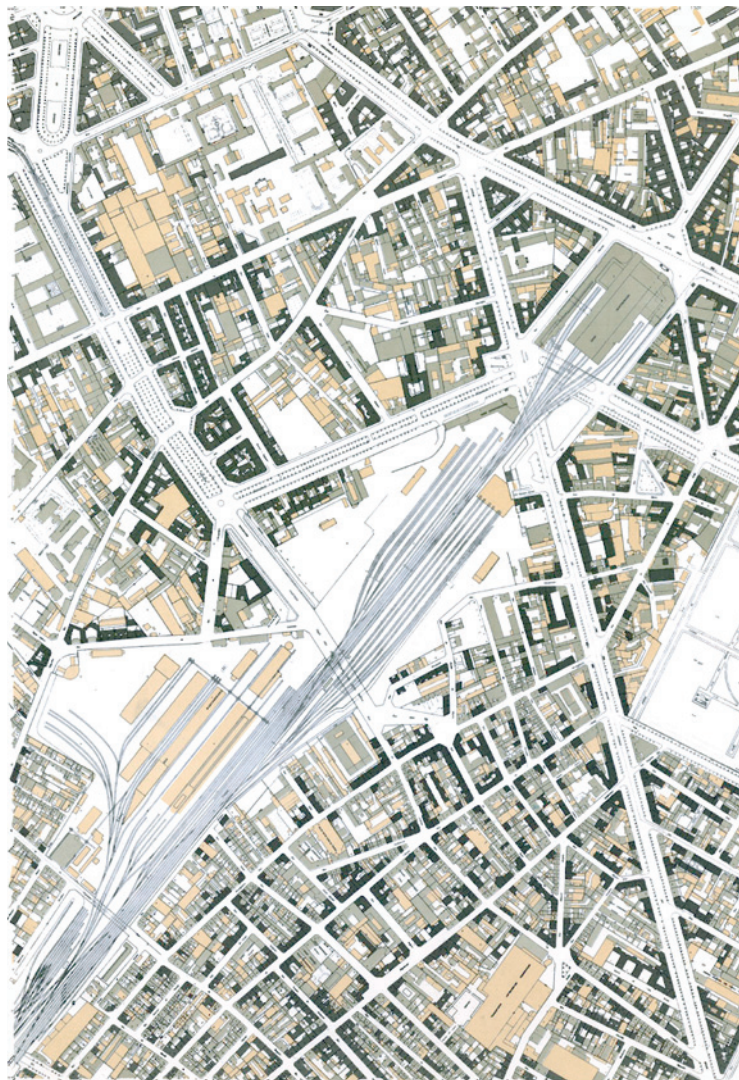
Le plan ci-dessus montre qu'en 1954 le tissu urbain du secteur est un tissu encore fortement mixte, qui comporte nombre d'ateliers et d'emprises dévolues aux activités, emprises qui pour la plupart seront considérées comme des réserves foncières et muteront dans les deux décennies suivantes

À la fin du XX^e siècle le quartier a été profondément remanié et fondamentalement transformé par les grands travaux conçus dans les années 60, principalement dans le cadre de « l'opération Maine-Montparnasse », mais aussi la ZAC « Guilleminot-Vercingétorix » et l'opération « Plaisance-Vandamme ». Globalement 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 plus ou moins bien intégrées dans le tissu urbain préexistant.




- L'avenue du Maine est débarrassée du viaduc qui l'enjambait, son nivellement est modifié et la circulation automobile emprunte maintenant un passage souterrain aux trémies encombrantes.

- Les gares de Montparnasse et du Maine sont désaffectées. L'ancienne gare Montparnasse démolie en 1969 est remplacée par une nouvelle gare Grandes Lignes et Banlieue, édifée avenue du Maine ; elle est incluse dans un ensemble considérable de bureaux et de logements dans lequel la gare se présente de manière peu lisible, et sera à l'occasion de l'arrivée du TGV au milieu des années 90 dotée d'une nouvelle façade (la « Porte Océane »).

- 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). Conçu en pleine période d'« urbanisme de dalle » et d'« urbanisme souterrain », cet ensemble s'organise autour du grand parvis de la nouvelle gare Montparnasse, sous lequel l'avenue du Maine passe



Plan 1937 corrigé en 1954

-  Bât^t à rez-de-chaussée
-  Bât^t de 1 à 3 étages
-  Bât^t de 4 étages et plus

depuis le début des années 70 en souterrain, mais aussi sous la dalle haute, en relatif cul-de-sac, qui s'étend entre la tour et la place du Dix-huit juin 1940. La tour Montparnasse s'implante en 1973 sur le tracé du boulevard Edgar-Quinet qui en est interrompu.

- Entre le faisceau des voies et la rue de l'Ouest une opération de rénovation urbaine conçue dans les années 60, et fortement remaniée dès les années 70, a mis en place autour de la rue du Commandant-René-Mouchotte et de la place de Catalogne 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 qui restera fragmentaire et incomplet.
- Le faisceau des voies est au début des années 90 couvert et cette couverture est plantée: le « jardin Atlantique » est une réussite paysagère mais un équipement extrêmement enclavé; 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.

Comme un certain nombre d'opérations des années 60-70, l'opération Maine-Montparnasse est issue d'un vaste projet, surtout ferroviaire, d'avant-guerre, interrompu par les hostilités et repris ensuite en dépassant rapidement l'objet initial. On a en effet assisté dans les années 50 à la montée en puissance de ce qui deviendra « l'opération Maine Montparnasse » :

- *À l'origine on trouve un simple projet de modernisation de la gare, double et incommode, et de reconstruction des viaducs enjambant l'avenue du Maine et le boulevard Edgar Quinet.*
- *En 1955 avec la relance d'un projet approuvé en 1940 la gare est repoussée au sud de l'avenue du Maine, le projet de reconstruction devient un vaste projet urbain, une opération s'étendant sur 12 hectares. C'est d'abord une opération prototype, typique des préoccupations de l'époque, de « superposition de programmes publics et privés, et de gestion rationnelle des encombrements de la circulation » ; elle gomme la frontière entre public et privé, sépare la circulation automobile des espaces piétons. Elle repose sur le principe d'une dalle continue, de la nouvelle gare jusqu'à la rue de*



Rennes.

- En 1957, le projet effraie avec ses 140 000 m² de bureaux. La SEMAMM est créée en 1957-1958, des objectifs fixés (« créer en rive gauche un pôle d'animation urbaine, et de désengorger les quartiers d'affaires de l'Opéra et des Champs-Élysées », « mêler harmonieusement bureaux, logements, équipements commerciaux, culturels et sportifs. »), un parti retenu (« Il s'agit de réaliser une grande esplanade dégagée du sol, en dessous de laquelle sont rassemblés tous les éléments du programme qui ont trait à la circulation, à la rencontre des hommes, au commerce, au-dessus de laquelle se dressent cinq immeubles de grande ou très grande altitude, chacun affecté à un usage déterminé »); le permis est accordé en 1960, les travaux commencent en 1961.

Très vite le principe d'une dalle continue de la gare à la rue de Rennes sera remis en cause, mais les questions de droit des sols n'en seront pas clarifiées pour autant, avec la mise en place de passerelles et de dalles fragmentées. En 1967 l'exposition publique du projet mit en évidence le fait que les parisiens acceptaient le concept et déjà montraient de l'hostilité aux tours.

- Aux abords de l'opération Maine-Montparnasse une opération de rénovation urbaine et un projet majeur de voirie, conçus dans les années 60 et profondément remaniés dans les années 70, ont permis la mise en place de la rue du Commandant-René-Mouchotte et de la place de Catalogne. L'opération de rénovation urbaine « Guillemillot » portait sur un secteur d'habitat particulièrement vétuste, supprimait de nombreuses rues, et mettait en place un bâti très élevé (50 à 85 mètres); aux côtés de cette opération, le long du faisceau des voies ferrées du réseau ouest était en 1974 prévue la réalisation de la « voie rapide Vanves-Montparnasse », autoroute urbaine également appelée « radiale Vercingétorix », qu'une voie de 50 mètres de largeur devait prolonger jusqu'à l'avenue du Maine...

En 1977 le Conseil de Paris renonçait à la radiale Vercingétorix et décidait de réaliser à sa place un vaste espace vert continu, une « coulée verte ». Les hauteurs bâties sont alors réduites et de nombreux immeubles condamnés conservés dans ce qui devient la ZAC Guillemillot-Vercingétorix. À l'emplacement prévu pour le débouché de la radiale, est mis en place comme débouché de la coulée verte



un ensemble de 17 000 m² de jardins, places et espaces piétons divers.

Au sud est mis en place ce qui deviendra la place de Catalogne, vaste place ronde d'une centaine de mètres de diamètre, bordée par une architecture volontairement ordonnée due à Ricardo Bofill, qui eut pour objectif de faire la transition entre l'architecture « moderne » du complexe Maine-Montparnasse et les tissus d'échelle plus traditionnelle maintenus ou créés dans la ZAC Guillemint-Vercingétorix.

• Les opérations s'achèvent sur le thème du retour à la rue et l'abandon du principe de séparation piétons-automobiles; la mise en place en 1986, dans la perspective de la rue du Cdt Mouchotte, de la post-moderne place de Catalogne, sera suivie de celle du « jardin Atlantique », et enfin de l'opération de bureaux du pont « des Cinq-Martyrs-du-Lycée- Buffon ».

Programme total réalisé dans l'opération Maine Montparnasse :

Secteur I : bd de Vaugirard

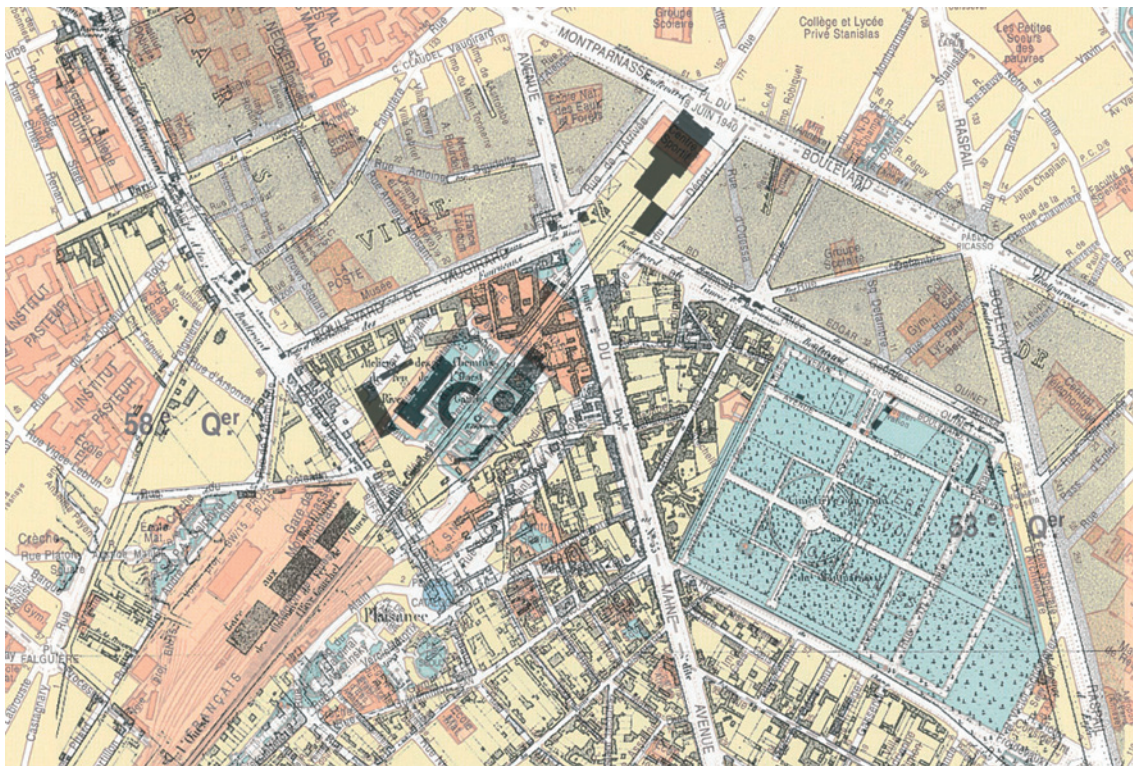
Secteur II : rue du Cdt René Mouchotte

Secteur III : emprise de l'ancienne gare jusqu'à l'avenue du Maine

Secteur IV : nouvelle gare

	Secteur I	Secteur II	Secteur III	Secteur IV	Total
Bureaux	87 000 m ²	14 000 m ²	121 000 m ²	55 000 m ²	264 000 m ²
Logements	22 000 m ²	68 000 m ²			90 000 m ²
Commerces et équipements	6 000 m ²	27 000 m ²	125 000 m ²		158 000 m ²
Parkings	40 000 m ²	24 000 m ²	48 000 m ²	40 000 m ²	152 000 m ²
Total	155 000 m ²	120 000 m ²	294 000 m ²	95 000 m ²	664 000 m ²

2.1.5. L'enceinte des Fermiers-Généraux superposée à la ville actuelle : Le territoire d'étude, un secteur complexe.



Superposition du plan de 1852 et du plan actuel



Ce document superposant le plan de 1852 et le plan actuel met en évidence une logique fondatrice du tissu comme du contexte urbain actuel, autour d'une dialectique intérieur/extérieur qui est peu lisible au premier coup d'œil.

Le territoire est en effet constitué autour d'un certain nombre d'éléments forts : deux limites, deux coupures, une pénétrante.

Les deux limites successives ont joué, et jouent encore des rôles très différents :

- Le boulevard du Montparnasse fut un temps limite légale de Paris, mais jamais clôture ; c'est dès l'origine un cours, c'est-à-dire une terrasse plantée dédiée à la promenade, et en même temps une centralité urbaine à l'échelle de l'agglomération. Il participe d'une infrastructure concentriques, du système continu évident des boulevards.
- L'enceinte des Fermiers-Généraux fut a contrario clôture à l'origine (Le mur murant Paris...) et pendant près d'un siècle ; les boulevards qui en sont issus (Raspail, Edgar Quinet, de Vaugirard, Pasteur) participent d'un système dont la continuité n'est pas évidente, et est même battue en brèche par les grandes opérations récentes (l'interruption due à la tour Montparnasse). Si des centralités peuvent y avoir trouvé place, elles sont restées à l'échelle locale.

Les deux coupures sont :

- à l'est le cimetière du Montparnasse, adossé à l'enceinte et auquel s'adossent les tissus urbains qui se sont développés au XIX^e siècle, suscite un îlot de grande taille (environ 450 mètres sur 350 mètres) et empêche localement la porosité du tissu.
- Au centre le faisceau ferré de l'Ouest, qui lui aussi suscite un îlot de grande dimension, de dimensions sensiblement équivalentes, au détriment de la porosité et de l'urbanité.

La pénétrante, qu'on ne saurait réellement appeler radiale, est l'avenue du Maine, route diagonale joignant à l'origine deux radiales, la rue de Vaugirard et la route d'Enfer (avenue du Général Leclerc), voie régulière, large et plantée autour de laquelle s'est constitué un faubourg accompagné au fil du temps de lotissements, de la façon la plus classique.

La partie nord de l'avenue du Maine s'est constituée intra-muros, et la partie sud hors les murs, la bouche nord du souterrain de l'avenue du Maine correspond peu ou prou à la barrière du Maine, et donc à la sortie de la ville jusqu'en 1860.

L'opération Maine-Montparnasse a interrompu des continuités viaires anciennes : l'avenue du Maine n'assure plus que la continuité de la circulation automobile, mais aussi la tour Montparnasse s'étant implantée sur le tracé de l'enceinte a interrompu la continuité du système structurant originel, le boulevard Edgar Quinet butte maintenant sur la tour au lieu de se prolonger jusqu'au boulevard de Vaugirard.

■ 2.2. CE QUI NE SE VOIT PAS SUR LES CARTES

2.2.1. Montparnasse avant Montparnasse, et le Montparnasse élégant (17^e et XVIII^e siècles)

Jusqu'à ce que la croissance du tissu urbain parisien fasse approcher la ville de notre secteur, celui-ci n'est remarquable que par la présence du monastère de Notre-Dame des Champs (qui va disparaître à la révolution), et par celle d'un « monceau » de voirie, présence plus banale car ce monceau est identique à tous ceux qui entouraient la ville ; datant sans doute du XIV^e siècle, il fut vite par dérision baptisé « mont Parnasse » par les étudiants du quartier Latin proche.

Plus loin à l'est, après la rue d'Enfer, seront mis en place en 1667 l'Observatoire, créé pour y loger la toute neuve Académie des Sciences, la Congrégation de l'Oratoire, Port-Royal, et le couvent des Capucins.

Enfin le moulin de la Charité, toujours inclus dans le cimetière Montparnasse, fut un temps une guinguette, où l'on servait à la bonne société de la galette avec le petit vin blanc de Bagneux.

Plus tard, quand le « cours du Mont Parnasse » fût mis en place, il fonctionnait, comme le cours La Reine ou le cours de Vincennes, de façon sélective : il était clos et gardé (avec un corps de garde à son extrémité est), et son accès réservé aux équipages « décents ».

Le long de ce cours trouvèrent place un certain nombre d'habitations élégantes : La maison de chasse du duc de Laval (au niveau des 75-79 boulevard du Montparnasse), le grand hôtel de Laval (rue Notre-dame des Champs), l'hôtel de Laval (rue du Montparnasse), et tant d'autres (les maisons Calais, d'Orliale, Morel, etc.)



2.2.2. Le Montparnasse des barrières (18^e et XIX^e siècles)

Pus tard, le boulevard s'embourgeoise, c'est-à-dire, au sens de l'époque, devient populaire; c'est l'époque du « boulevard » (sic, quand l'aristocratie moquait l'accent comme la naïveté des « bourgeoises » parisiennes).

En 1828, quand Balzac s'installe rue Cassini et Victor Hugo rue Notre-dame des Champs, le long du boulevard s'organisent cabarets et guinguettes, boutiques en plein vent et spectacles forains.

Après l'édification de l'enceinte des Fermiers-Généraux et pour éviter les taxes parisiennes, les guinguettes et cabarets qui s'organisaient autour du boulevard, avaient commencé à prendre place aux barrières. Il y en avait pour tous.

À la barrière du Maine, on remarque surtout le « bal Tonnelier » (fondé en 1800, qui offrait un salon de 200 couverts et un jardin où l'on dansait), et « la Californie » (gargote accueillant des quasi-clochards et débitant 3 000 pièces de vin par an).

À la barrière du Montparnasse, on remarque « Les Deux Edmonds », « les Deux Éléphants », le « bal Constant (dit des Mille Colonnes, des Gigolettes, des Escargots, très populaire, où l'on inventa, dit-on, le cancan, et qui devint le théâtre Bobino), et une vingtaine d'autres établissements moins célèbres, grâce auxquels « le pavé était inondé de mangeurs et de buveurs. »

2.2.3. Le Montparnasse breton

Il date du milieu du XIX^e siècle, quand l'industrialisation de la capitale suscita le besoin de main-d'œuvre et que la construction de la ligne Paris-Brest facilita l'accès à la capitale. Montparnasse devint tout naturellement porte de Bretagne à Paris, où les bretonnants descendus du train demandaient dans les estaminets: « bara, gwin » (« du pain, du vin ») et donc « baragouinaient »; hôtels et restaurants bretons furent longtemps nombreux aux abords de la gare, où on en trouve encore un certain nombre.

2.2.4. Le Montparnasse des artistes

Jusqu'en 1900, ce quartier peu onéreux et où l'on pouvait trouver de nombreux ateliers attira les artistes. Une autre raison était la présence d'établissements très fréquentés:

- En limite du Quartier Latin et de Montparnasse, La Closerie des Lilas, guinguette et ancien relais de diligence aux portes de Paris, qui fût le « quartier général » d'Ingres, Baudelaire et Verlaine, Paul Fort et Apollinaire, Claudel et Jarry, Lénine et Trotsky, Apollinaire, Picasso et les cubistes.
- Le Dôme, en 1900 gargote fréquentée par des commerçants et quelques rares peintres, devient en 1912 très chic et cosmopolite.
- En 1912 aussi est créée la Rotonde, qui reste ouverte toute la nuit; on y voit Modigliani, Apollinaire et Picasso, Cocteau et Max Jacob.

2.2.5. Le Montparnasse des boîtes de nuit

Après la « Grande Guerre », Montparnasse (et les établissements précédemment cités) deviennent de plus en plus « touristiques ».

En 1927 l'ouverture de La Coupole, fréquentée par des peintres qui ne sont plus « maudits » mais sont devenus des célébrités, sonne la fin du Montparnasse des artistes, dont on ne trouve plus de nos jours que ponctuellement, voire discrètement, quelques traces.

Le jazz, arrivé dans les fourgons de l'armée américaine, prend racine, et dans les années 30 s'ouvre la période « boîtes de nuit » de Montparnasse: Le Jockey, le Sélect, les Vikings, la Boule Blanche (ou Bal Nègre), le Collège Inn, l'Oasis, la Jungle, l'Ange Bleu, attirèrent une population de plus en plus interlope.



2.2.6. L'arrivée du métropolitain

Ce secteur correspond bien entendu à un très important nœud de transports en commun. Ont été mis en place autour des gares ferroviaires successives, pour la desserte de Paris et des communes proches, 4 lignes de métro et 10 lignes d'autoautobus ; il faut ajouter la ligne de Versailles originelle, qui dessert toujours Versailles Rive-Gauche et continue en Île-de-France vers Rambouillet, Houdan et Mantes. Le métro est arrivé dans le secteur en 1906, avec la ligne 5 Passy-Porte d'Italie (actuelle ligne 6) qui compte une station « Bienvenue ». En 1910 un embryon de ligne 4 venu de la porte d'Orléans approche du secteur (station Raspail) et est prolongée l'année suivante en passant par Bienvenue. En 1910 toujours, la ligne 12 qui joint la porte de Versailles à Notre-Dame de Lorette comporte une station « Montparnasse ». Ce n'est qu'en 1937 qu'à l'occasion du passage de la ligne 14 (actuelle ligne 13) les deux stations, chacune avec ses deux lignes, sont fusionnées et deviennent « Montparnasse Bienvenue ».

5 des 10 lignes d'autobus qui convergent sur le secteur y ont leur terminus : ce sont les lignes 91, 92, 94, 95 et 96.



3 • Analyse socio économique

Le périmètre étudié ici est celui d'un vaste triangle à cheval sur les 6^e, 14^e et 15^e arrondissements, compris entre la rue de Vaugirard et le boulevard Raspail au nord, et les rues Emile Richard, Froidevaux, Jean Zay, du Cotentin, Vigée-Lebrun et des Volontaires au sud. Ce périmètre d'environ 85 hectares englobe entre autre la gare Montparnasse et les centres commerciaux Maine-Montparnasse et Gaîté-Montparnasse.

Il se caractérise par un flux de transit très important dû à la présence du pôle d'échange de la gare Montparnasse avec quatre lignes de métro qui draine un très important flux journalier de voyageurs.

Ce périmètre compte :

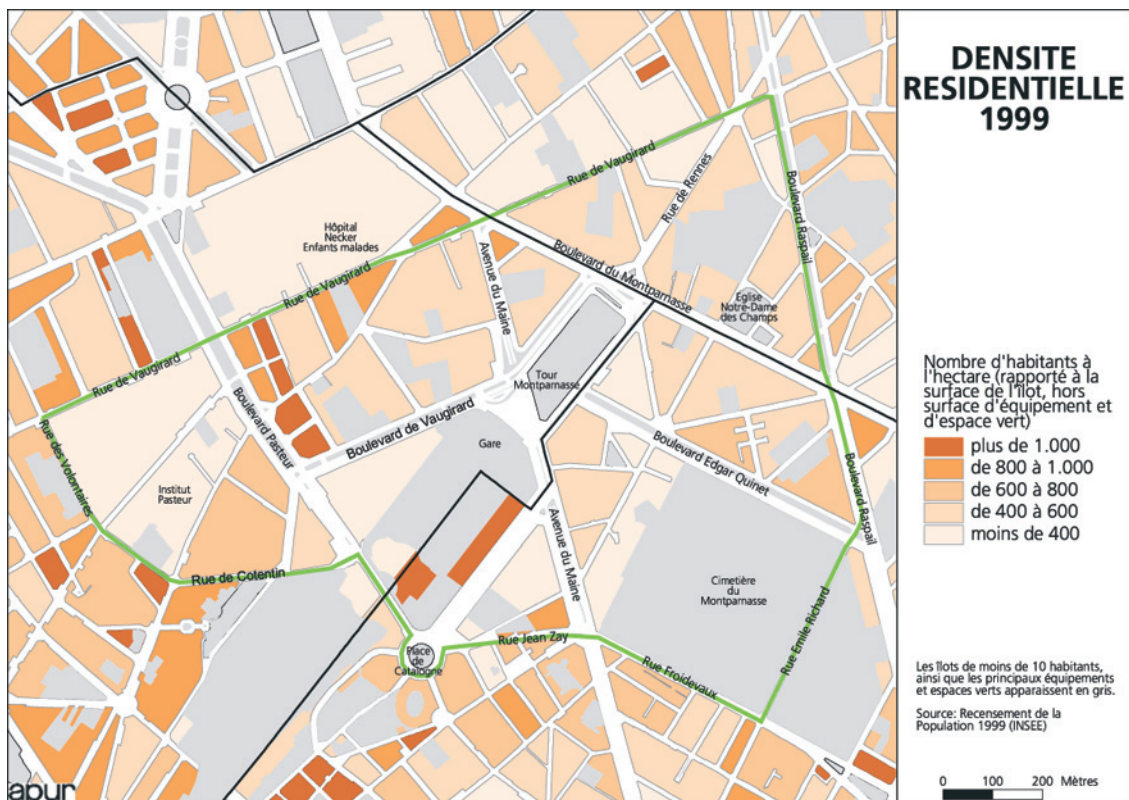
- 24 500 habitants,
- 39 800 emplois salariés,
- 16 700 logements,
- plus de 1 000 commerces en activité.

■ 3.1. LA POPULATION

Malgré les fortes baisses de population intervenues dans les années 1960 à 1980 et malgré la concurrence des activités économiques, la population locale reste nombreuse.

L'INSEE a recensé 24 500 habitants en 1999, soit une densité de 287 habitants à l'hectare qui est un peu plus forte que celle du territoire parisien (272 habitants à l'hectare hors les bois de Vincennes et Boulogne).

Ce n'est pas une population atypique comme on pourrait le croire du fait de la centralité du quartier. La structure démographique et sociale de la population du quartier Montparnasse est peu différente de celle de la population parisienne dans son ensemble.





Cette population a cependant des spécificités :

- **une assez forte proportion de jeunes adultes de 20 à 34 ans** : 30 % au lieu de 27 % dans les 6^e et 14^e arrondissements et 28 % à Paris. À cet égard, c'est la partie 15^e arrondissement du quartier Montparnasse qui possède la population la plus jeune.
- **une plus forte proportion de personnes âgées de plus de 60 ans** : 21 % au lieu de 20 % dans le 1^{er} arrondissement et à Paris. C'est ici la partie du 6^e arrondissement qui a la part la plus importante de personnes âgées (23 %).
- une présence des familles qui n'est pas négligeable puisque près **de 4 000 enfants de moins de 20 ans vivent dans le périmètre**, soit 16 % de la population, comme dans le 15^e arrondissement (18 % à Paris),
- Le taux d'activité est moyen, légèrement inférieur au taux parisien (52,5 % contre 53 % en moyenne parisienne) avec une concentration des actifs dans la catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures (51 % des actifs au lieu de 35 % à Paris). La proportion de la population n'ayant aucun diplôme n'est d'ailleurs que de 6,5 % dans le quartier Montparnasse contre plus de 11 % à Paris.
- **un taux d'équipement automobile assez fort** : 47 % des ménages a une voiture, contre 45 % à Paris. À noter aussi que 33 % des actifs du quartier travaille en dehors de Paris (moyenne à Paris : 31 %).

Une proportion plus importante de jeunes adultes, de cadres, et de personnes seules :

Tranches d'âges	Secteur Montparnasse		6 ^e	14 ^e	15 ^e	Paris
	effectif	%	%	%	%	%
0-19 ans	3 940	16,1 %	16,3 %	15,9 %	16,4 %	18,3 %
20-34 ans	7 392	30,1 %	28,5 %	31,1 %	29,6 %	28,0 %
35-59 ans	8 121	33,1 %	31,3 %	32,7 %	32,7 %	34,1 %
60-74 ans	3 003	12,2 %	14,1 %	11,8 %	12,5 %	11,7 %
75 ans et +	2 088	8,5 %	9,8 %	8,4 %	8,9 %	7,9 %
Population totale	24 544	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Catégories socioprofessionnelles	Secteur Montparnasse		6 ^e	14 ^e	15 ^e	Paris
	effectif	%	%	%	%	%
Artisans, commerçants, chefs d'ent.	816	6,3 %	8,9 %	5,0 %	5,1 %	6,1 %
Cadres, professions intellect. sup.	6 548	50,9 %	51,4 %	40,7 %	43,4 %	34,9 %
Professions intermédiaires	2 768	21,5 %	17,7 %	23,6 %	23,8 %	23,0 %
Employés	2 080	16,2 %	17,0 %	22,8 %	20,7 %	24,4 %
Ouvriers	548	4,3 %	4,3 %	7,1 %	6,2 %	10,3 %
Autres actifs	92	0,7 %	0,8 %	0,9 %	0,8 %	1,2 %
Total actifs	12 852	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %



Taille des ménages	Secteur Montparnasse		6 ^e	14 ^e	15 ^e	Paris
	effectif	%	%	%	%	%
1 personne	7 547	55,6 %	57,7 %	53,0 %	53,9 %	52,4 %
2 personnes	3 561	26,2 %	24,0 %	26,9 %	26,6 %	25,9 %
3 personnes	1 253	9,2 %	8,9 %	10,4 %	9,8 %	10,5 %
4 personnes	847	6,2 %	6,1 %	6,7 %	6,7 %	7,1 %
5 personnes	271	2,0 %	2,5 %	2,2 %	2,3 %	2,7 %
6 personnes et +	88	0,6 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %	1,4 %
Total ménages	13 567	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Taille moyenne	23 730	1,75	1,74	1,81	1,80	1,87

■ 3.2. LES LOGEMENTS

Comme dans le centre de Paris, les quelques 16 700 logements du secteur Montparnasse sont anciens et en majorité locatifs. La taille moyenne de ces logements est en revanche un peu plus grande que pour l'ensemble de Paris.

3.2.1. L'ancienneté relative du parc

53 % des logements sont situés dans des immeubles d'avant 1915, contre 48 % à Paris. Cette proportion est particulièrement forte dans la partie VI arrondissement du secteur Montparnasse (79 % des logements dont la date de construction est antérieure à 1915 et 88 % avant 1949). Cette proportion est naturellement beaucoup plus faible dans les parties du 14^e et du 15^e arrondissement comprises dans le secteur Montparnasse (respectivement 52 % et 62 % de logements appartenant à des immeubles construits avant 1949 pour 66,5 % à Paris).

3.2.2. La prédominance du logement locatif

Le secteur locatif privé domine (52 %), le secteur locatif social est peu présent (3 %). Les autres logements sont occupés par leur propriétaire (31 %) ou occupés à titre gratuit (9 %).

3.2.3. Des logements de taille moyenne plutôt confortables

27 % des logements n'ont qu'une pièce et 31 % en ont deux, c'est-à-dire qu'on a ici 58 % de logements de moins de trois pièces ce qui correspond à la moyenne parisienne. Les grands logements (4 pièces et plus) se situent majoritairement dans la partie nord du périmètre. Les logements du secteur Montparnasse sont plutôt plus confortables qu'à Paris (9,5 % de logements n'ayant pas de WC et/ou de douche pour 10,9 % en moyenne parisienne).



Taille des logements	Secteur Montparnasse		6 ^e	14 ^e	15 ^e	Paris
	effectif	%	%	%	%	%
moins de 40 m ²	6 398	38,2 %	42,0 %	37,0 %	37,6 %	40,3 %
de 40 m ² à 70 m ²	5 702	34,1 %	25,2 %	40,2 %	38,3 %	35,1 %
de 70 m ² à 100 m ²	2 988	17,9 %	15,5 %	16,4 %	17,2 %	15,6 %
de 100 m ² à 150 m ²	1 379	8,2 %	11,7 %	5,4 %	6,2 %	6,7 %
de 150 m ² ou plus	263	1,6 %	5,6 %	0,9 %	0,7 %	2,4 %
Total logements	16 730	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

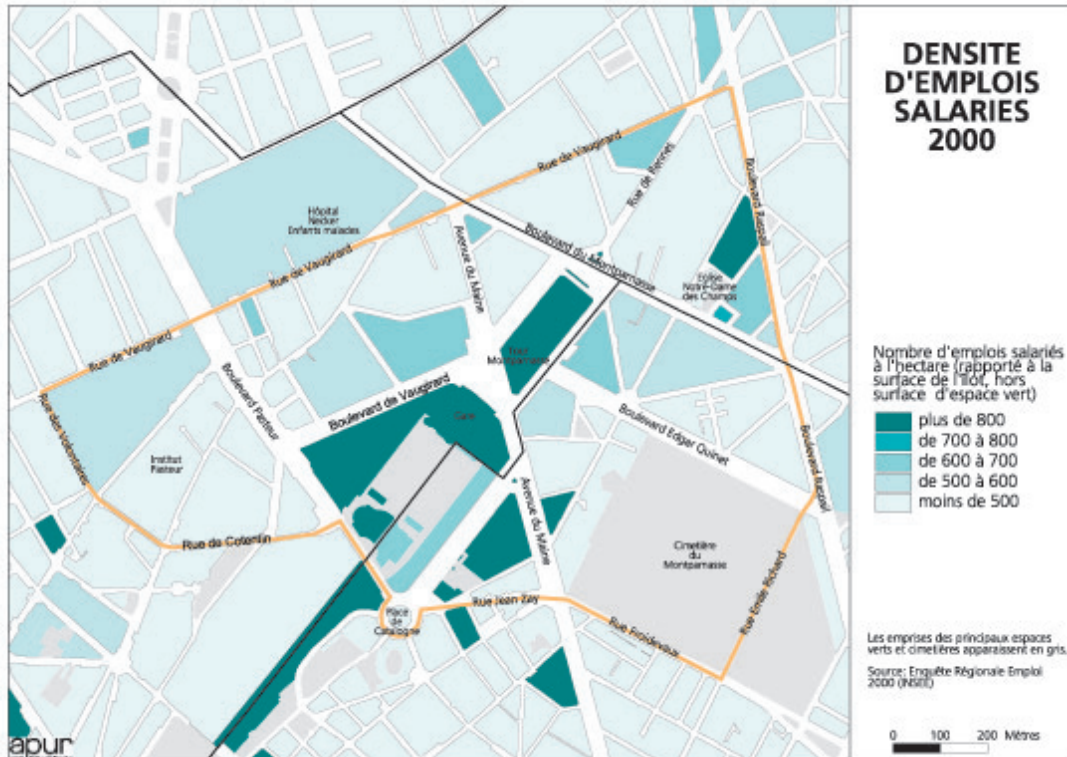
Taille des logements	Secteur Montparnasse		6 ^e	14 ^e	15 ^e	Paris
	effectif	%	%	%	%	%
avant 1915	8 836	52,8 %	84,0 %	39,5 %	30,0 %	48,2 %
1915 — 1948	1 673	10,0 %	6,5 %	22,1 %	22,7 %	18,3 %
1949 — 1974	3 205	19,2 %	6,9 %	21,6 %	30,0 %	19,0 %
1975 — 1989	2 315	13,8 %	1,9 %	12,8 %	12,5 %	10,1 %
1990 — 1999	701	4,2 %	0,7 %	4,0 %	4,8 %	4,3 %
Total logements	16 730	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

■ 3.3. LES ACTIVITES ET L'EMPLOI

Le nombre d'emplois dépasse de loin celui des résidents actifs : avec plus de 40 000 emplois, le périmètre Montparnasse compte près de **4 emplois par actifs résident**.

C'est un taux presque trois fois supérieur à la moyenne parisienne (1,4 emplois par actifs résident) mais inférieur à celui du centre des affaires des 1^{er}, 2^e, 8^e, 9^e et nord du 16^e arrondissement, où les taux avoisinent 5 à 8 actifs par actif résidents.

La tendance est au renforcement de ce pôle : on note, en effet, à la fois une augmentation des établissements et du nombre d'emplois salariés aussi bien sur la période 1998-2000 (+8% d'établissements et +32 % d'emplois, données ERE) que sur la période suivante 2000-2002 (+5% d'établissements et +14 % d'emplois, données SIRENE).



3.3.1. La structure des emplois

Si le principal employeur du secteur Montparnasse est la SNCF (avec plus de 2 600 emplois), les emplois relèvent, pour l'essentiel, du secteur privé (à 83 %) et sont concentrés dans quatre secteurs d'activité : les services aux entreprises, les activités financières, les transports et l'hôtellerie restauration. L'administration publique, quant à elle, regroupe plus de 10 % des emplois du quartier (4 200).

- les sociétés de « services aux entreprises » regroupent à elles seules 7 600 emplois salariés répartis dans 445 établissements, soit 19 % des emplois du périmètre. On recense un certain nombre d'entreprises spécialisées dans le conseil (ingénierie, comptabilité, gestion, informatique...) ainsi que de grosses agences d'intérim (Vediobis, Kelly Services). Une soixantaine de ces sociétés sont localisées dans la Tour Montparnasse (1 800 emplois).
- Le deuxième secteur d'activité ayant un poids à peu près équivalent est représenté par les « activités financières » (7 500 emplois salariés). La CNP Assurances (place Raoul-Dautry) et la Caisse Nationale de Crédit Agricole (91 bd Pasteur), sont les deux premières entreprises de ce secteur employant respectivement 1 700 et 1 600 salariés. Une quinzaine de banques et de sociétés d'assurances comme la Caisse d'Épargne et de Prévoyance, la Société Générale ou FactoFrance Heller se situent dans la Tour Montparnasse (1 600 emplois)
- Les transports et les communications (6 100 emplois salariés) sont constitués de quelques grandes entreprises comme la SNCF (2 600 emplois), France Télécom ou la Poste, boulevard de Vaugirard.
- les hôtels et les restaurants regroupent près de 4 100 emplois dans plus de 300 établissements, soient 10 % des emplois salariés. Certains établissements sont importants tels l'hôtel Méridien, rue du Commandant René Mouchotte (530 emplois), le Buffet de la Gare Montparnasse (200 emplois) ou le restaurant « La Coupole » boulevard du Montparnasse (200 emplois également).



3.3.2. Le commerce

Le quartier maintient une vocation commerciale importante. Le tissu commercial est composé d'environ 1200 établissements auquel s'ajoute une soixantaine de locaux temporairement fermés ou en travaux. Il faut distinguer plusieurs zones qui, ont chacune leurs caractéristiques propres: au centre du secteur, trois centres commerciaux (Maine-Montparnasse, Gaîté-Montparnasse et la Galerie Vaugirard entre le boulevard de Vaugirard et la rue Falguière); coté 6^e, le haut de la rue de Rennes, où se sont implantées des grandes enseignes de mode; coté 14^e, entre la rue du Départ et le boulevard Raspail, un secteur dévolu aux loisirs où fourmillent les bars, restaurants et cabarets, mais aussi les théâtres et les cinémas. Enfin, coté 15^e, une zone commerciale moins dense et d'offre plus diversifiée.

La taille des établissements est variable. Certaines boutiques disposent de moins de 10 m². À l'opposé 12 établissements ont une surface de vente supérieure à 1 000 m² pouvant aller jusqu'à 6 000 m² (FNAC de la rue de Rennes) et même 9 300 m² (Galeries Lafayette du centre commercial Maine-Montparnasse).

L'ensemble forme **un pôle commercial à rayonnement régional, principalement dévolu aux loisirs** mais aussi au prêt-à-porter et à la mode.

En effet autour de la gare Montparnasse s'organise de façon plus nette qu'autour des autres gares parisiennes une très concentration commerciale, exceptionnellement diversifiée, avec une très forte attractivité appuyée sur une excellente desserte,

Ce secteur commercial est un pôle majeur, diversifié, avec des offres un peu circonscrites, qui d'une part s'appuie sur des spécialités différentes, et d'autre part fonctionne en périodes successives: le soir, un pôle restauration et loisirs qui traditionnellement s'organise autour des cinémas, des cafés et des restaurants; dans la journée, on observe l'impact de la spectaculaire mutation de la rue de Rennes (avec l'arrivée, ces dix dernières années, de grandes enseignes de renommée internationale), qui en a fait un des dix principaux axes commerciaux parisiens.

Plus précisément:

- **La concentration en cafés et en restaurants** est exceptionnelle: en 2005 ils sont avec les hôtels au nombre de 360. Partout présents, leur nombre est particulièrement important sur le boulevard du Montparnasse, la rue Montparnasse, et autour de la rue de la Gaîté.
- **Les magasins de mode** — prêt-à-porter, chaussure, bijouterie fantaisie — sont également fortement présents, notamment au sud de la rue de Rennes et dans le centre commercial Maine-Montparnasse. Du boulevard du Montparnasse à la rue de Vaugirard, sont implantées les grandes surfaces de prêt-à-porter (Zara, H & M, Etam...) arrivées à la fin des années 90 en remplacement notamment des pianos Hamm ou encore du magasin Tati, d'offre plus populaire. Ces enseignes de moyenne gamme renforcent la chalandise déjà importante de ce pôle dominé depuis 1974 par le magasin FNAC. On dénombre en tout plus de 140 boutiques de mode dans le périmètre. Les articles en vente sont adaptés aux besoins d'une clientèle qui se déplace majoritairement en transports en commun.
- Si le **commerce alimentaire** de proximité est présent dans le secteur (où on dénombre une petite centaine de commerces alimentaires: un grand « Inno » de près de 5 000 m², 5 supermarchés, 4 supérettes, 20 magasins d'alimentation générale, 18 boulangeries, 4 boucheries, etc.), il n'en est pas moins vrai que, dilué, il semble le parent pauvre compte tenu de la population résidente; cependant pour la desserte de cette population il faut également prendre en compte la présence du marché forain du terre-plein central du boulevard Edgar-Quinet, voire plus loin celui du boulevard Raspail.
- Très localisés, des **magasins de proximité** sont présents. Ce sont outre les magasins alimentaires déjà cités, surtout des librairies et marchands de journaux (13 boutiques), et des fleuristes (10).
- On trouve également une quinzaine de sex-shops alignées rue de la Gaîté, des salons de coiffure (39 boutiques) ainsi que des services commerciaux: agences immobilières (29), agences bancaires (24), agences de voyage (20 boutiques), soins de beauté (17 boutiques).





Les commerces de plus de 300 m² comptent 28 établissements et totalisent près de 45 000 m² de planchers :

État début 2004

Raison sociale	Activité	Adresse				surface de vente en m ²
GALERIES LAFAYETTE	Grand magasin	66	BD	Montparnasse	15 ^e	9 300
FNAC	Grand multi spécialiste culturel	136	RUE	Rennes	6 ^e	6 000
INNO	Magasin populaire	31	RUE	Départ	14 ^e	4 995
C & A	Prêt-à-porter Mixte	66	BD	Montparnasse	15 ^e	3 200
ZARA	Prêt-à-porter Femme	140 B	RUE	Rennes	6 ^e	2 067
DARTY	Multi spécialiste	80	Av.	Maine	14 ^e	1 870
TATI	Prêt-à-porter Mixte	80	Av.	Maine	14 ^e	1 633
GO SPORT	Généraliste sport	80	Av.	Maine	14 ^e	1 560
FRANPRIX	Supermarché classique	30	BD	Vaugirard	15 ^e	1 500
HABITAT	Vente de meubles	66	BD	Montparnasse	15 ^e	1 450
H & M	Prêt-à-porter Mixte	135	RUE	Rennes	6 ^e	1 360
ETAM	Prêt-à-porter Femme	135	RUE	Rennes	6 ^e	1 000
BMW	Concessionnaire automobile	81	RUE	Falguière	15 ^e	850
GRAPHIGRO	Matériels d'arts graphique et autres	133	RUE	Rennes	6 ^e	800
LEADER PRICE	Supermarché discount	65	RUE	Falguière	15 ^e	700
PIER IMPORT	Équipement du foyer généraliste	4	PL	Raoul Dautry	15 ^e	700
CITROEN	Concession Auto et Garage	165	RUE	Vaugirard	15 ^e	650
FRANPRIX	Supermarché classique	11	RUE	Delambre	14 ^e	600
ROUSSEV SPORT	Sport — Habillement et chaussures	66	BD	Montparnasse	15 ^e	600
ZARA	Prêt-à-porter Mixte	66	BD	Montparnasse	15 ^e	519
NATUZZI	Vente de meubles	88	AV	Maine	14 ^e	500
KOOKAI	Prêt-à-porter Femme	155	RUE	Rennes	6 ^e	467
LA CLEF DES MARQUES	Prêt-à-porter Mixte	124	BD	Raspail	6 ^e	455
FRANPRIX	Supermarché classique	53	AV	Maine	14 ^e	450
MARIONNAUD	Parfumerie	80	AV	Maine	14 ^e	420
MANGO	Prêt-à-porter Femme	3	PL	Dix Huit juin 1940	6 ^e	350
SALLE RASPAIL	Dépôt-vente conditionnel	224	BD	Raspail	14 ^e	350
ED L'EPICIER	Supérette discount	10	RUE	Poinsot	14 ^e	331

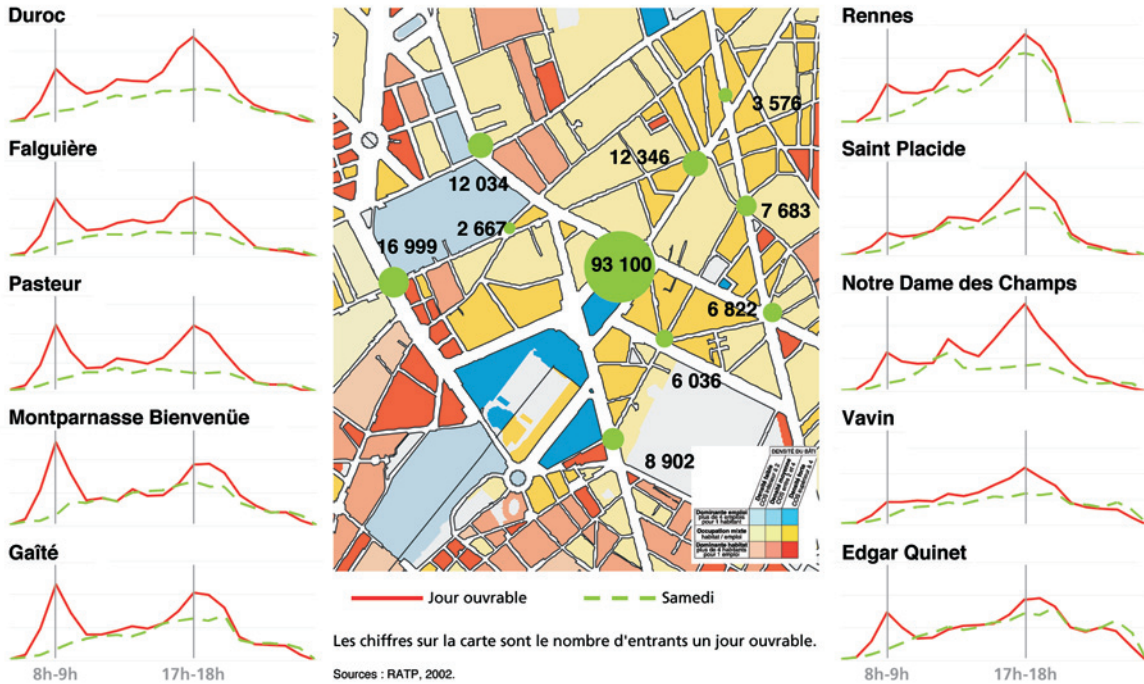


■ 3.4. LES RYTHMES URBAINS

3.4.1. les entrants aux stations de métro

Entrants Stations de Métro dans le quartier de la gare Montparnasse

Répartition horaire



La RATP compte précisément, grâce à la validation des titres de transports, le nombre de personnes entrantes dans le réseau du métro, mais les sorties ne sont pas comptées. L'étude de l'évolution horaire, selon le jour de la semaine, voire mensuellement ou annuellement, est un outil permettant de révéler de manière efficace l'activité piétonne de « surface ».

D'une manière générale, l'analyse du nombre des entrants RATP, un jour ouvrable, montre l'existence de deux pointes relativement équivalentes entre le soir et le matin, d'une pointe relative à midi, et d'une faible fréquentation le soir (8 fois plus faible que les pointes). Le samedi connaît une progression régulière pendant la journée, pour atteindre entre 17 h 00 et 18 h 00 des volumes comparables aux volumes de milieu de journée de semaine (1/2 pointe). Les soirées ont des niveaux plus élevés que lors d'un jour de semaine, et sur une période plus longue.

L'analyse de ces chiffres sur le quartier de la gare Montparnasse permet de mettre en évidence les différentes caractéristiques des quartiers communément associés au nom de Montparnasse.

3.4.1.1. La station Montparnasse-Bienvenue

Derrière l'unicité de cette station se cache en réalité une dualité réunie par une liaison souterraine; la place du 18-juin-1940 au nord (lignes 4 et 12), la place Raoul-Dautry et la porte Océane de la gare au sud (lignes 6 et 13). Le volume d'entrants dans la station est supérieur au cumul des entrants des 9 stations satellites considérées (93 100 entrées un jour ouvrable contre à peine plus de 77 000). Cette différence est liée à l'existence d'une centralité très forte autour des deux places citées, mais surtout au fait que la station est la porte d'entrée, depuis les gares Grande Ligne et Banlieue, au réseau du métro.

De ce fait on observe une pointe importante le matin, liée à l'arrivée des travailleurs utilisateurs de la gare, dépassant de manière conséquente la pointe du soir. Les passages en milieu de journée représentent, comme pour la moyenne parisienne, 50 % des passages à l'heure de pointe. Les volumes de soirées par contre révèlent l'existence d'une activité nocturne importante: environ 1/4 de la pointe contre 1/8 pour Paris. Enfin, si la forme de la courbe du samedi s'apparente à la courbe moyenne, son



volume est nettement plus important, avec un sommet autour de 18h00 dépassant largement les volumes de la mi-journée en semaine.

3.4.1.2. Duroc, Falguière et Pasteur

Ces trois stations connaissent des évolutions horaires comparables au déroulement moyen parisien, avec des volumes de soirée et de la journée du samedi plus faibles. Quelques précisions sont cependant nécessaires.

- La pointe du matin à la station Duroc (lignes 10 et 13) est relativement faible, et peut s'expliquer par le faible nombre de résidents du quartier relativement à l'importance de l'emploi à proximité (hôpital Necker, ministères...).
- Le volume d'entrants de la station Falguière (ligne 12) est particulièrement faible, probablement inhérent au faible nombre d'habitants, à l'existence de la coupure créée par la façade arrière de l'hôpital Necker, ainsi et surtout, qu'à la proximité des stations Montparnasse et Pasteur (6 et 12), où passent plusieurs lignes, et à l'attractivité, en conséquence, plus importante.
- Le sommet de 18h00 le samedi aux stations Pasteur (lignes 6 et 12) et Falguière est inexistant. Cette caractéristique est connexe de l'absence de centralité commerciale d'une échelle dépassant celle du quartier.

3.4.1.3. Rennes, Saint Placide et Notre-dame des Champs

Ces trois stations sont caractéristiques par la très faible pointe du matin, et la montée progressive du volume des entrants dans la journée. Les volumes d'entrant en soirée sont par contre assez faibles, contrairement aux stations situées à quelques encablures au sud. Les trois stations connaissent une pointe en fin de matinée le samedi relativement peu courante, qui peut s'expliquer par le nombre important de lycée et institutions scolaires à proximité.

-Les stations Rennes (12) et Saint Placide (4) connaissent un grand nombre d'entrée en fin de journée le samedi, ce qui s'explique par l'importance et l'attractivité du pôle commercial de la rue de Rennes. En 2002, la station Rennes fermait à 20h00; elle a été depuis remise dans le régime standard.

-La station Notre Dame des Champs (12) est, contrairement à ses voisines, peu utilisée le samedi soir, malgré sa proximité de la rue de Rennes et du boulevard Montparnasse, très commerçants.

3.4.1.4. Vavin et Edgar Quinet

Ces deux stations sont très fortement marquées par une affluence relative en soirée. Une pointe relative, très fortement marquée pour la station Edgar Quinet (6), apparaît le samedi entre 23h00 et minuit. En semaine la pointe est moins marquée, et plus précoce (22h00-23h00), mais reste cependant remarquable. Ces deux stations sont en effet très concernées par la concentration d'activités nocturnes: bar, restaurants, cinémas, théâtres...

Il faut aussi noter l'absence de pointe le matin en semaine à la station Vavin (4), et la relative homogénéité de la journée du samedi.

3.4.1.5. Gaîté

La station Gaîté (ligne 13) connaît un déroulement journalier plutôt classique en semaine, avec deux pointes fortement marquées le soir et le matin. Les volumes du samedi sont relativement importants, mais avec une évolution classique. Il est cependant intéressant de noter que la chute du nombre d'entrées de la pointe du soir est très rapide après 20h00. Les volumes se stabilisent ensuite à un niveau moyen (1/4 de pointe).



3.4.2. Une alternance d'activités à partir de l'analyse de l'ouverture des commerces

Cet exercice a été effectué en hiver, et un jour de semaine ordinaire. Il ne prend en compte ni l'effet week-end ni l'effet beau temps.

Comparé au quartier nouveau de Bercy, où fut fait le même exercice, ce quartier, déjà ancien et qui a vécu, ne permet pas une lecture simple; ces planches montrent de nombreuses ambiguïtés, des zones « floues », et ici il n'y a pas de répartition simple, à l'îlot.

Mais la richesse de ce quartier vient de cette complexité et de cette mixité, et de grandes tendances se font cependant sentir.

Sans surprise, le creux de la vague se place entre 2 et 5 heures, le sommet entre 15 et 17 heures, voire 18 heures 30.

Sans surprise encore, on remarque que le commerce fonctionne par rue plutôt que par quartier ou par îlot, et aussi que la juxtaposition des fonctions et des rythmes, la complexité, permettent au quartier de continuer à vivre quand des commerces, des équipements, une rue entière ferme.

On a la confirmation du rôle de pôle de loisirs nocturnes, surtout au niveau de l'axe Gaité-Odessa, mais aussi à ses abords; on remarque que cette partie où reste toujours un minimum d'animation, même au creux de la nuit, est le quartier des hôtels, constitué autour des sorties de l'ancienne gare.

On remarque enfin le rôle de limite que joue l'avenue du Maine, que globalement l'animation nocturne ne franchit pas.

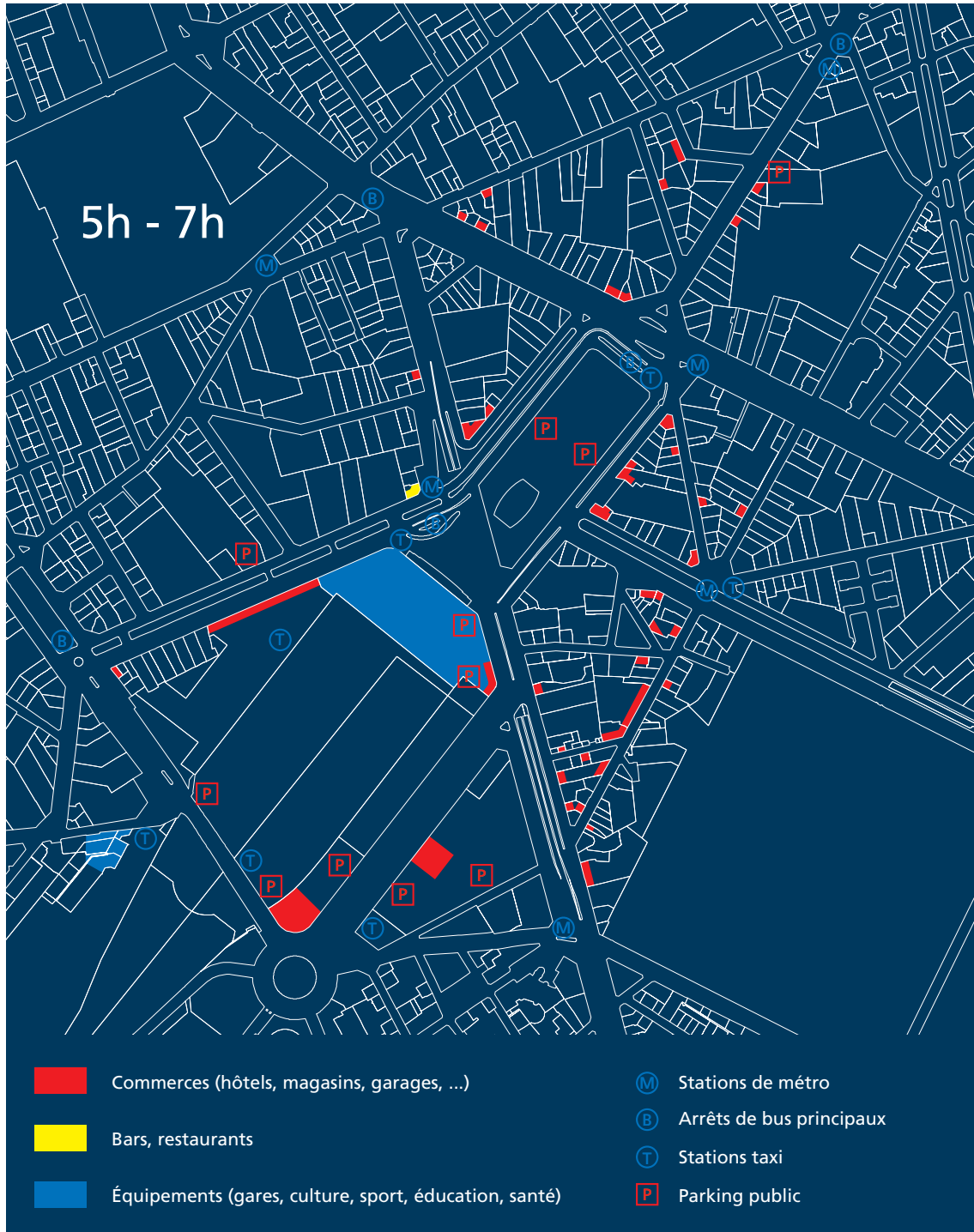


- De 2 à 5 heures, le creux de la vague, la ville dort : il n'y a pas d'« équipement de veille » (pompiers, police, hôpital); ce qui veille, ce sont les boîtes de nuit, mais aussi les hôtels, et quelques restaurants et brasseries qui accompagnent ces activités. Fonctionnent aussi les parkings, les stations de taxis, et comme transport en commun le Noctambus.





- De 5 à 7 heures, la ville se prépare : les gares et le métro ouvrent, les transports en commun se mettent en marche ; les boîtes de nuit ferment, et une seule brasserie reste ouverte ; l'activité reste au niveau de la rue : passage des premiers voyageurs, nettoyage des rues, montage du marché.



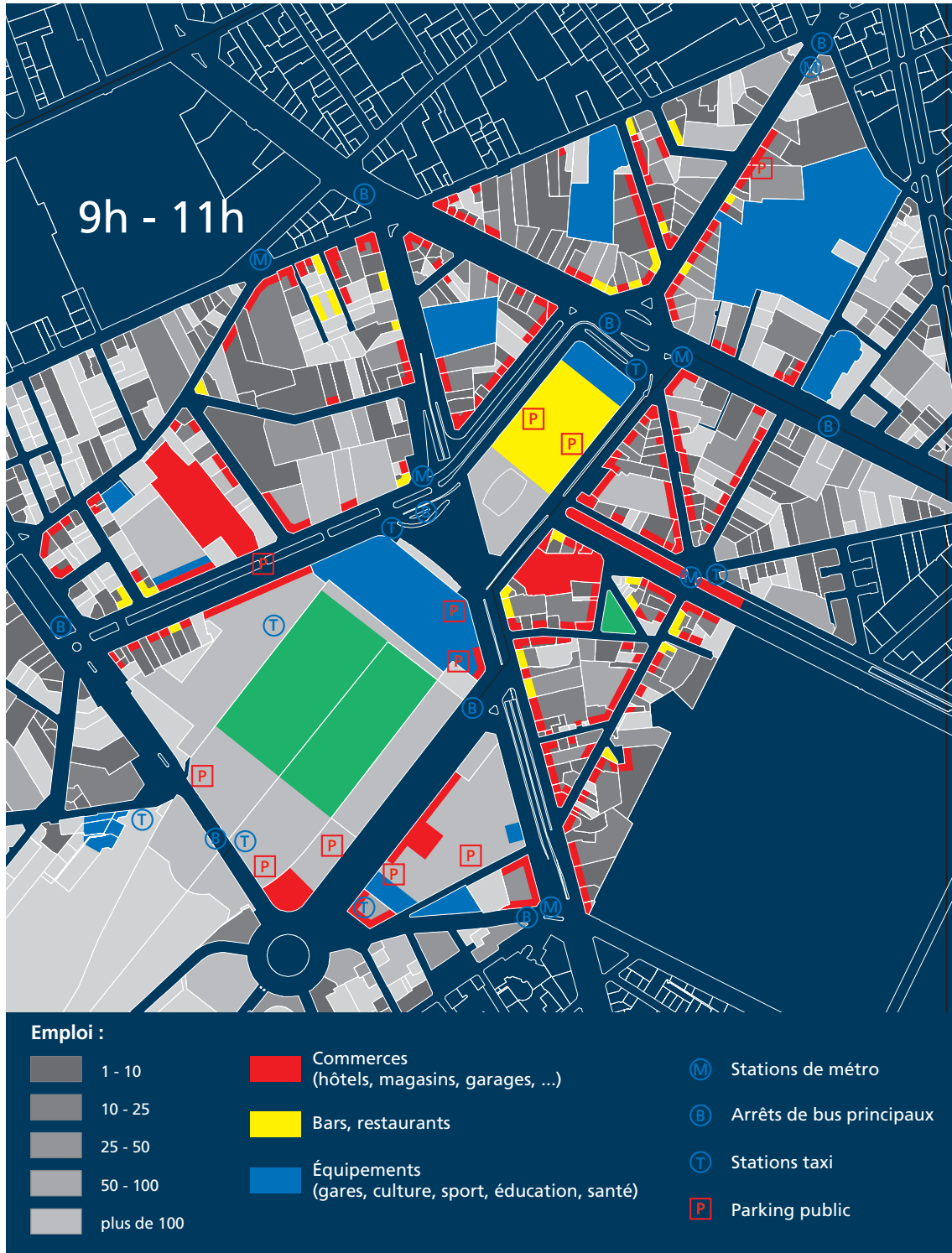


- De 7 à 9 heures, la ville se réveille : au niveau de la rue la préparation continue avec les livraisons, et on assiste à une nette ouverture des bars, cafés, tabacs, et de certains commerces comme les boulangeries, mais aussi des équipements scolaires et sportifs (la piscine).



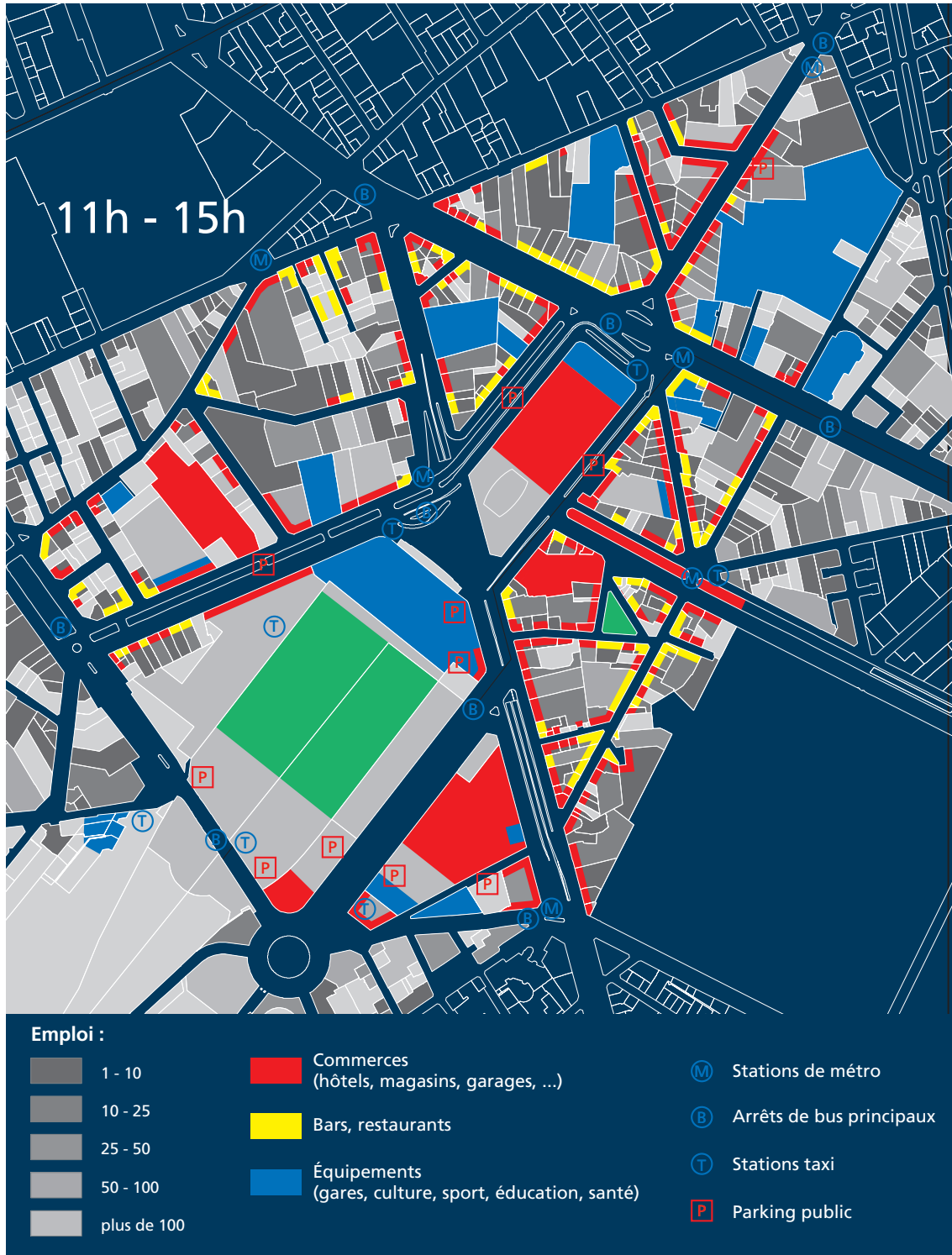


- De 9 à 11 heures, la ville a franchement démarré : la période est marquée par l'ouverture des bureaux et des services, des jardins publics, des centres commerciaux, et de la partie restauration du centre commercial Montparnasse, de la majorité des commerces.



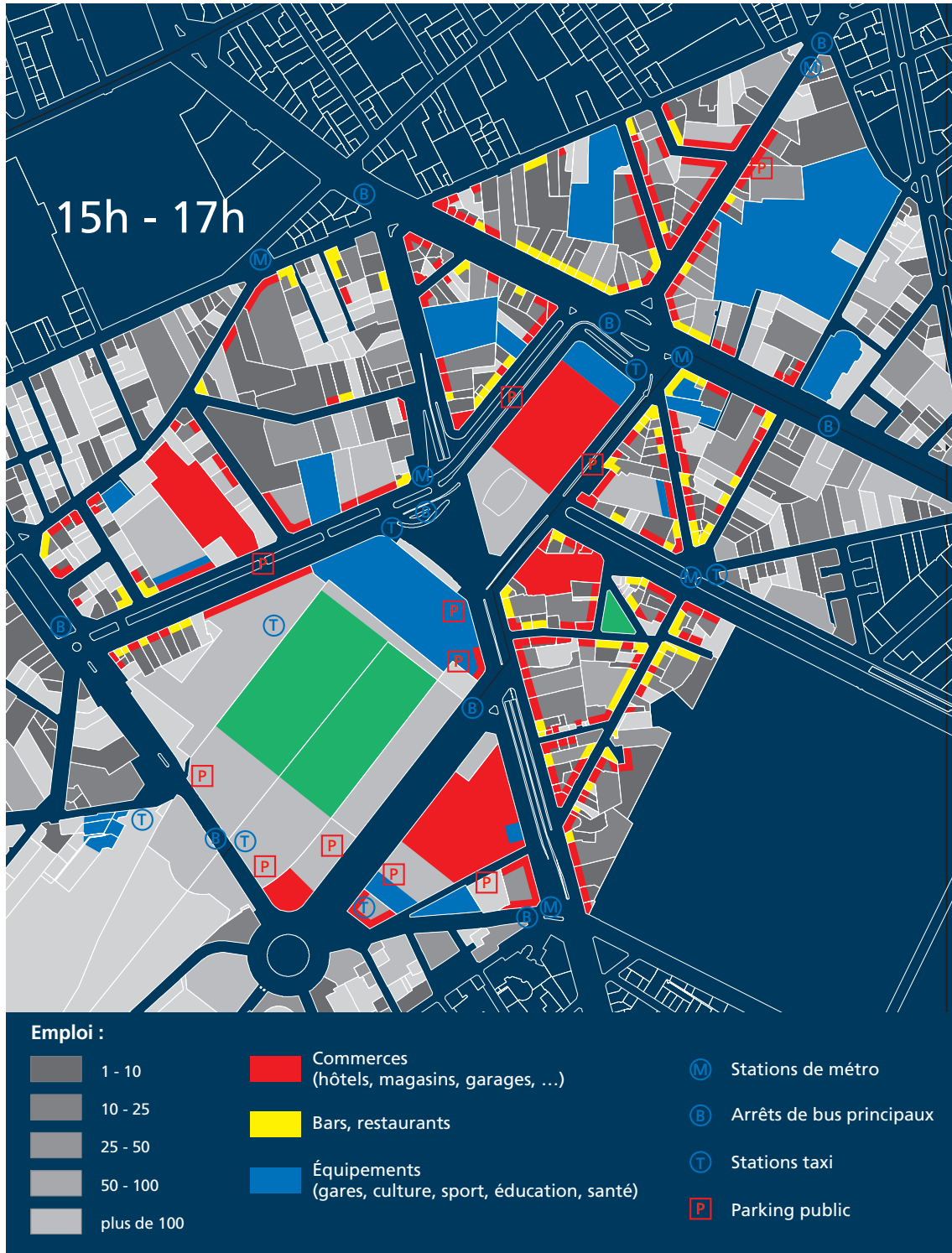


- De 11 à 15 heures : la restauration se met en place, et ouvrent aussi les commerces liés à l'équipement de la maison et de la personne. Les commerces les plus locaux font la pose de midi. On assiste à un frémissement du côté des spectacles, les cinémas avec des séances peu fréquentées, les théâtres ouvrant leurs guichets.



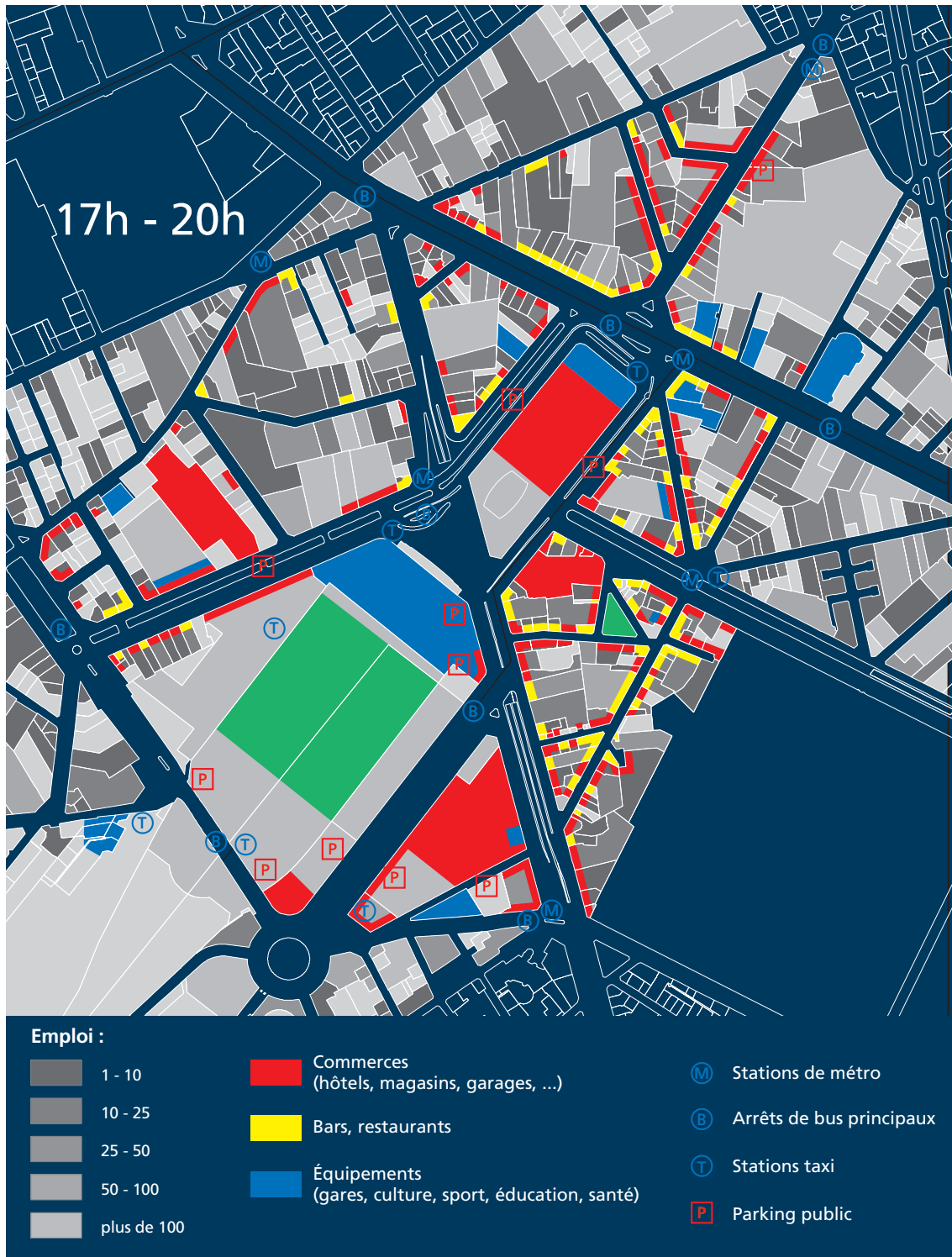


- De 15 à 17 heures : les cartes sont quasiment semblables, mais certains restaurants font la pause, les commerces qui ont fait la pause de midi ont rouvert, les cinémas fonctionnent vraiment.



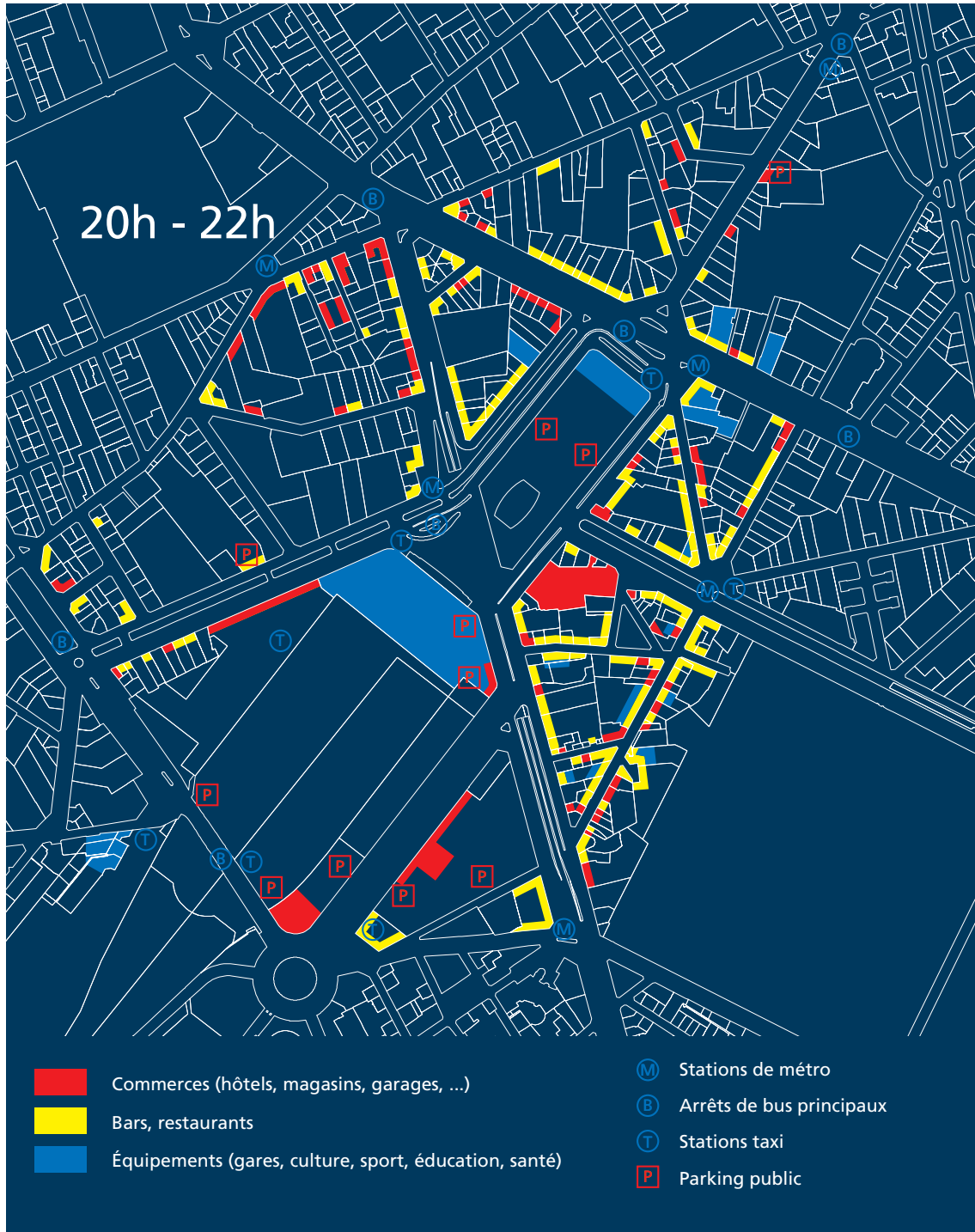


- De 17 à 20 heures: Les équipements scolaires ferment, les bureaux se vident progressivement, comme les commerces en commençant par ceux qui ont ouvert tôt (comme les banques).



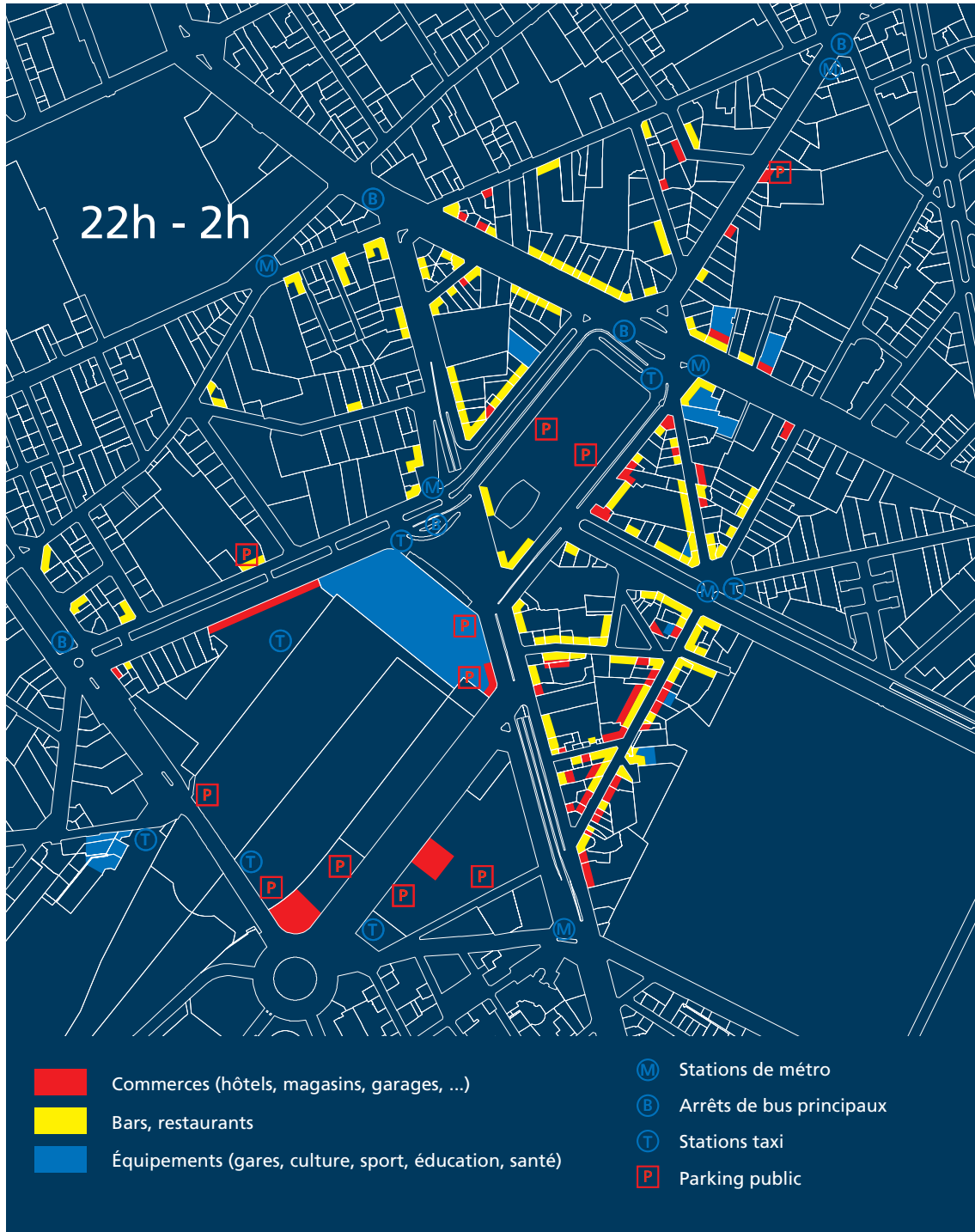


- De 20 à 22 heures, la vie nocturne se met en place : les bureaux sont fermés, les galeries commerciales aussi ; restent Inno et les commerces « nocturnes » de la rue de la Gaîté. Frappent maintenant l'importance des bars et restaurants surtout dans les îlots Gaîté-Odesa. La rue de Rennes est éteinte en même temps que le centre commercial Montparnasse, la piscine fonctionne encore.





- De 22 heures à 2 heures, les derniers commerces ont fermé, les boîtes de nuit ont ouvert; restent ouverts restaurants, cinémas et théâtres, les gares. Le quartier Falguière, plutôt résidentiel, s'est arrêté.



- De 2 à 5 heures : gares et métros ont fermé, comme les cinémas et théâtre; restent les hôtels et boîtes de nuit, les parkings, les stations de taxis, et le Noctamautobus.



■ 3.5. ANALYSE DU CENTRE COMMERCIAL

3.5.1. Le bâtiment dans la ville :

Issu des opérations de rénovation urbaine ambitieuses et novatrices des années 60, le complexe du centre commercial et de la tour est une pièce unique et remarquable, qui constitue par l'échelle de cette dernière un signal, un repère dans la ville. Cependant il avait été conçu pour s'inscrire dans un aménagement plus global qui n'a jamais abouti.

Il s'inscrit ainsi en contraste radical avec son environnement, les fondements du projet étant issus de la Charte d'Athènes (imposant la séparation des grandes fonctions urbaines que sont habitat, travail, détente et circulation) et supposant une mutation à terme de l'ensemble du contexte urbain, qui bien entendu n'a pas eu lieu.

Face à un parcellaire complexe qui a persisté, occupé par des immeubles anciens de type haussmanniens et faubouriens, et par des opérations récentes s'insérant dans ce parcellaire, on trouve en complet contraste le centre commercial, composition linéaire, objet dont la qualité architecturale traduit bien la volonté de se retrancher du contexte : au rez-de-chaussée trop peu de vitrines sont ouvertes sur l'espace public (au fond des « arcades »), les niveaux supérieurs sont traités par un bardage métallique à motif, tiré sur tout le linéaire, aveugle et animé seulement par quelques panneaux publicitaires.



Absence de vitrines sur l'espace public : un centre commercial introverti

3.5.2. L'accessibilité au centre commercial :

L'objectif d'une image forte de l'équipement dans le paysage du quartier Montparnasse n'a pas favorisé la perception des accès au centre commercial. L'entrée principale, place Raoul-Dautry, face à la gare Montparnasse, est dissimulée derrière les emmarchements traitant les différences de niveaux, les entrées secondaires sont minorées en fond d'arcades ou de retraits. La qualité de ces arcades est par ailleurs fortement dépréciée par la présence des entrées et sorties des parkings.

Le centre commercial, hors du contexte du projet global d'origine, évoque ainsi plus une proposition autarcique et extra-urbaine qu'une ouverture et une intégration dans le contexte en place.

L'esplanade qui couvre le bâtiment a également souffert de l'inachèvement de l'opération globale initiale : prévue pour être un lieu de passage et de détente intégré dans un « cheminement haut » et accessible depuis des passerelles et des continuités de dalles, elle n'a pas pu jouer son rôle et se retrouve à l'écart, en impasse.



La façade du centre commercial



Une accessibilité contrainte

3.5.3. L'organisation interne

Si comme il a été dit les accès à la galerie commerciale sont peu perceptibles depuis l'espace public, une fois à l'intérieur la galerie qui dessert les surfaces commerciales suit un itinéraire sinueux dans lequel on ne peut que s'égarer; on trouve un dispositif équivalent à l'étage, et les échanges entre niveaux sont peu nombreux, fonctionnellement comme visuellement. Ce dispositif peu lisible, qu'on retrouve peu ou prou dans la première tranche du Forum des Halles, correspond à la vision de l'époque de la mise en place de ces ensembles commerciaux, vision maintenant dépassée, qui voulait que l'animation commerciale soit incompatible avec la lisibilité de l'espace.



4 • Analyse des déplacements et des accès à la gare Montparnasse

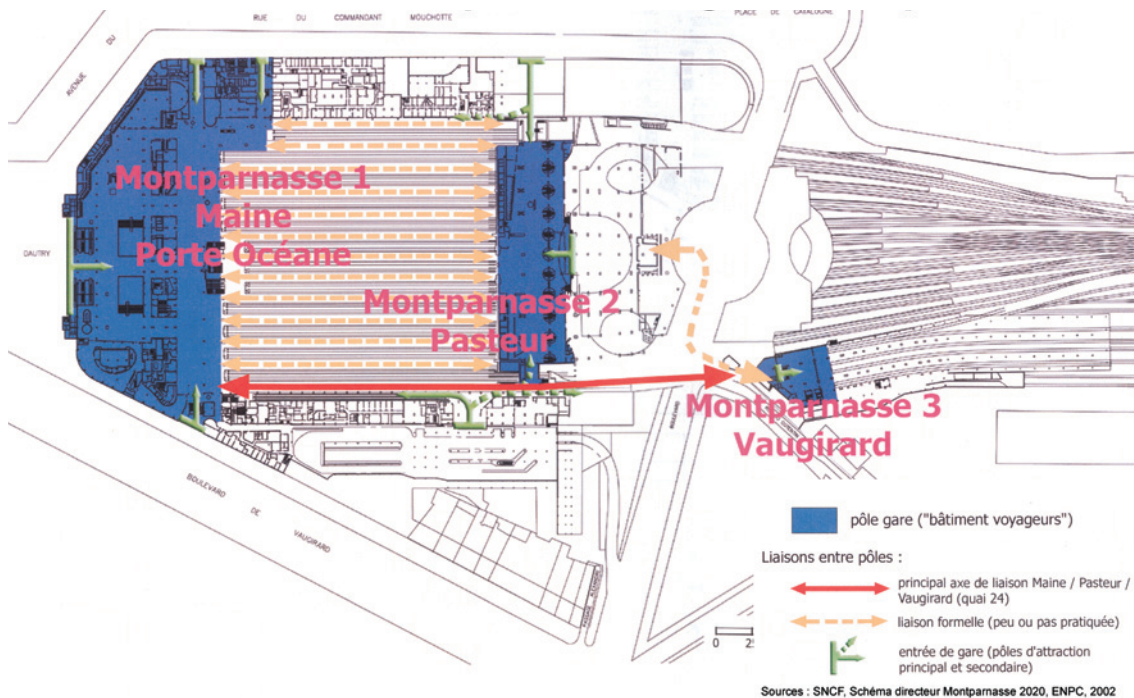
■ 4.1. LES TRANSPORTS EN COMMUN

4.1.1. La gare SNCF

4.1.1.1. Présentation

La gare Montparnasse proprement dite est un ensemble complexe réparti en trois pôles : Montparnasse 1 2 et 3. Les deux premiers sont en fait deux halls indépendants, deux « portes », pour accéder aux mêmes quais.

Les trois pôles de la gare Montparnasse



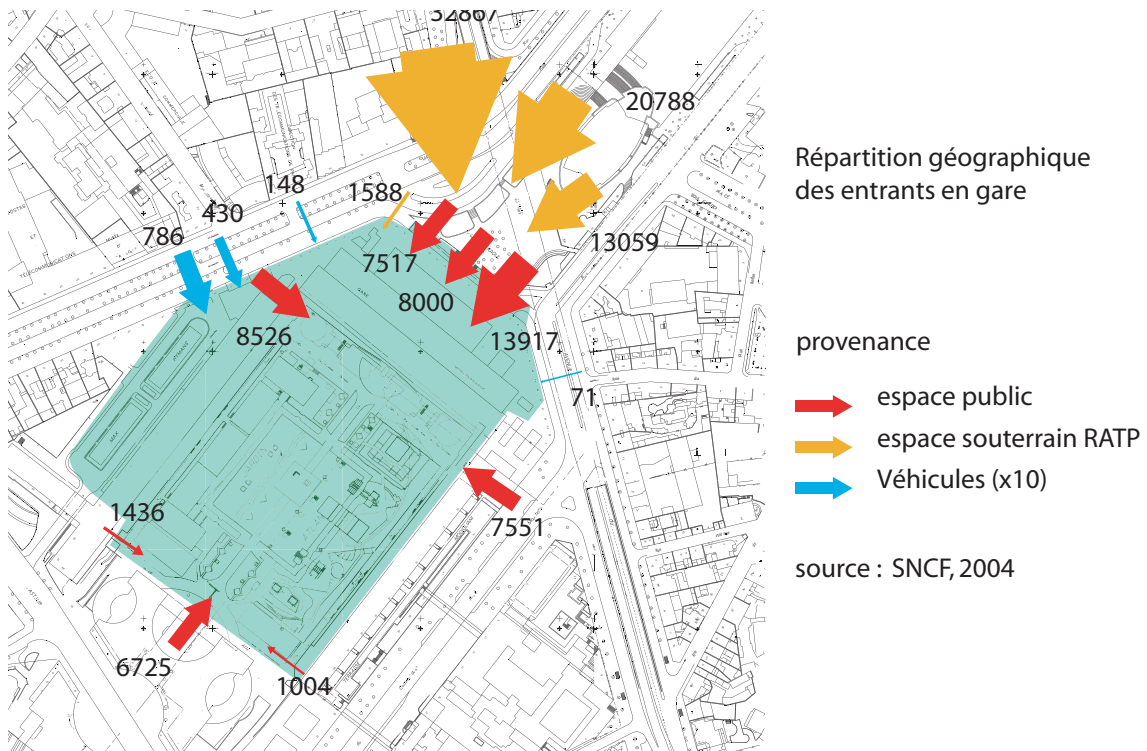
La première, la porte Océane ou pôle Maine, est l'accès principal de la gare, sa façade. Elle ouvre sur la place Raoul-Dautry et s'étend sur quatre niveaux publics : l'accès métro sous la place, l'accès piétons depuis la place, la mezzanine, et le niveau des quais. Les deux ailes Mouchotte et Vaugirard permettent elles aussi des entrées vers ce hall principal, en empruntant des escaliers depuis la voie publique. L'entrée « handicapés » s'effectue par le passage pompier à partir de la rue du Commandant-René-Mouchotte.

Le second hall, qui correspond à la gare « Montparnasse 2 – Pasteur » est un quai transversal en pont au-dessus des mêmes voies, est accessible depuis le boulevard Pasteur. Relativement sous-utilisé, il est d'un accès pratique au milieu des quai TGV, facilement accessible depuis la voirie, en particulier pour l'accès motorisé, et en correspondance directe avec les parkings. L'accès piétons est par contre peu pratique : le cheminement principal utilise l'accès du jardin Atlantique, sous les immeubles de bureau, à partir de la place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon, puis utilise des escaliers mécaniques pour accéder au hall. Dans les faits, l'accès le plus pratique se fait par l'entrée des voitures, à niveau avec la voie publique.

La gare « Montparnasse-3-Vaugirard » est, elle, une gare dissociée avec des quais indépendants. Elle dessert les trains (non TGV) vers le sud de la Normandie. Le bâtiment de la gare n'est visuellement pas identifiable depuis l'espace public, ne présentant aucune caractéristique d'un bâtiment accueillant du public et il se confondant avec les immeubles de bureau environnants.



4.1.1.2. Les accès



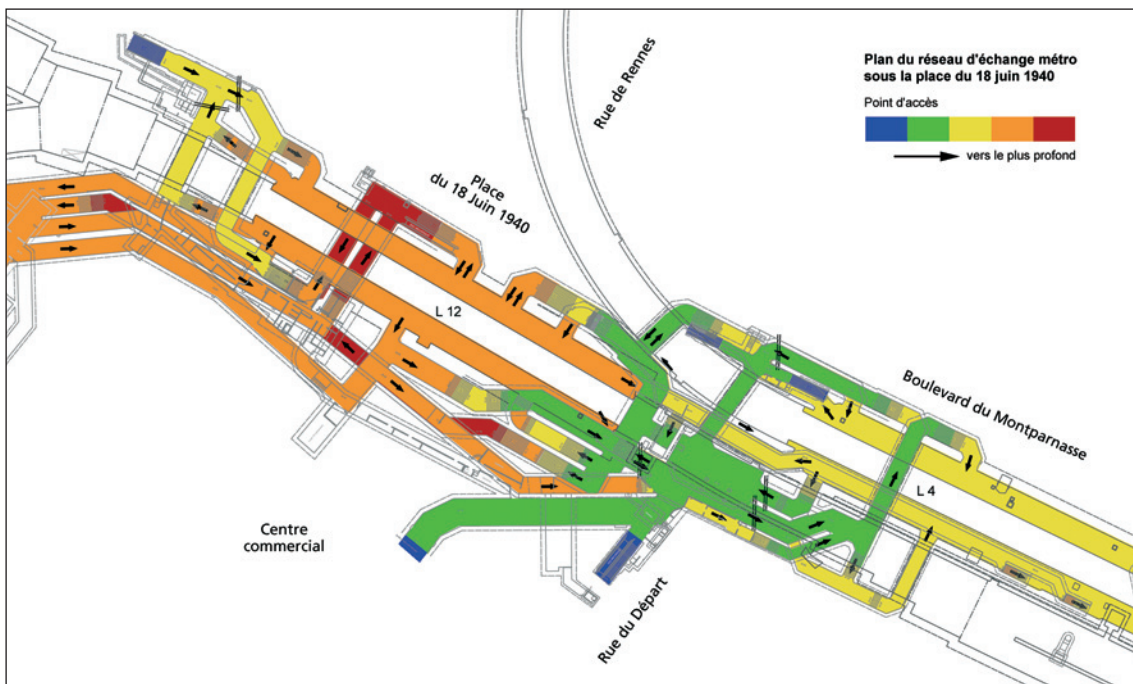
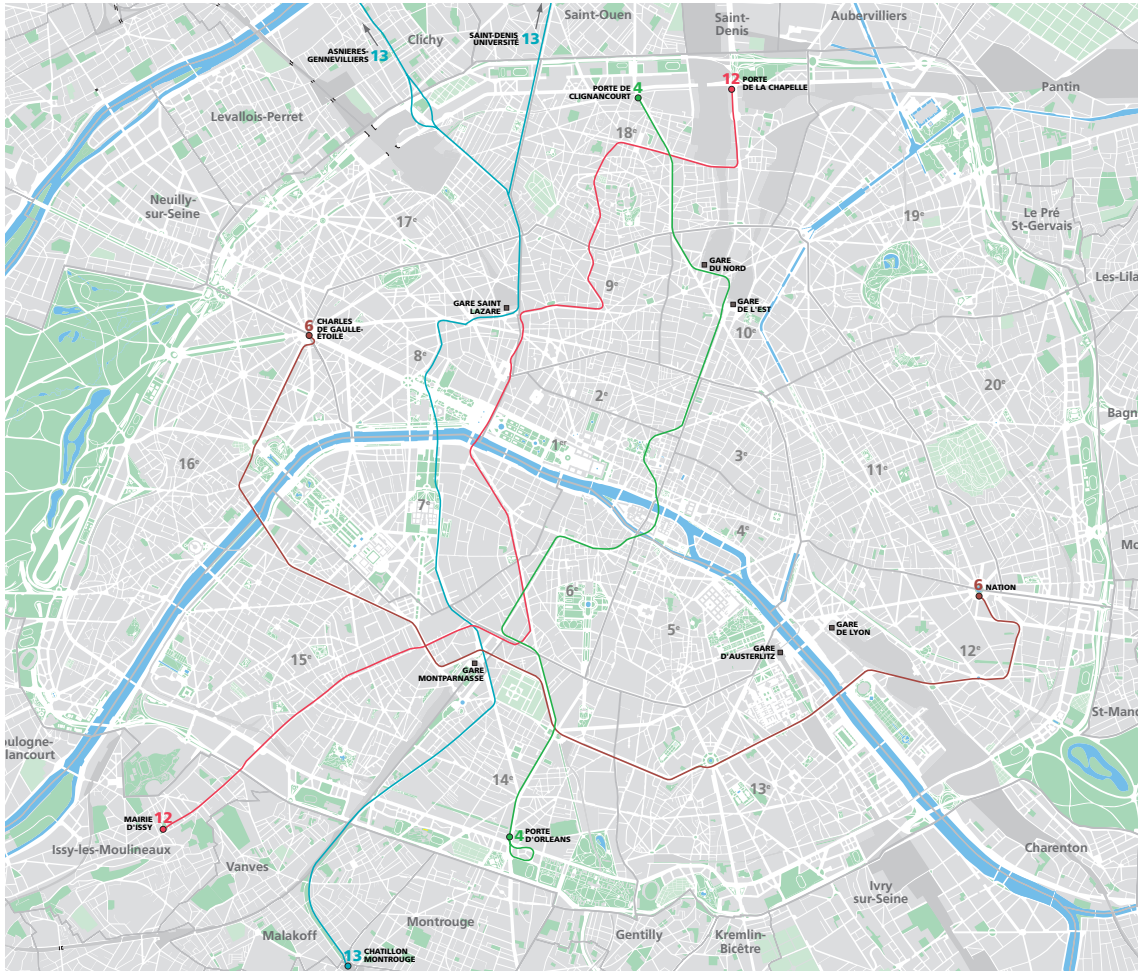
La moitié des échanges avec la gare s’effectue à partir du réseau RATP, et un tiers avec la place Raoul Dautry. Ces résultats montrent le déséquilibre entre les différents pôles de la gare, et en particulier le hall Pasteur sous fréquenté et excentré.

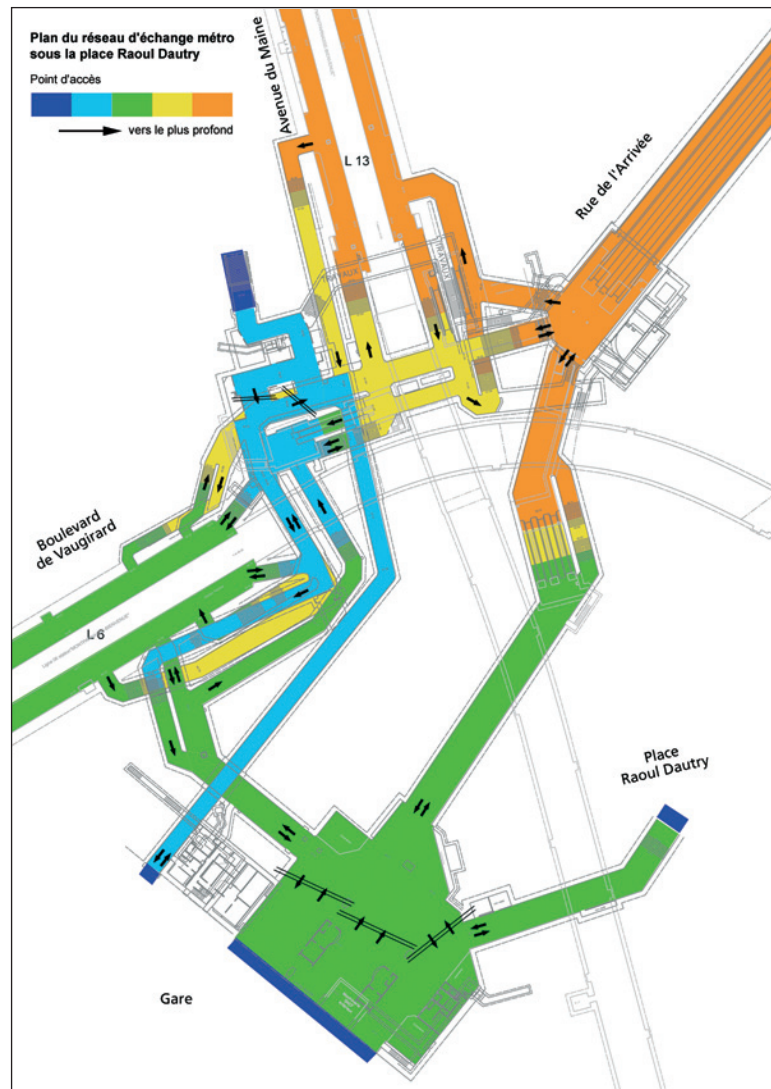
	porte océane	latéral	pasteur	métro	Total
entrants jour moyen	29 433	16 078	9 165	51 712	106 388
Part sur le total	28 %	15 %	9 %	49 %	
sortie jour moyen	33 811	12 156	9 409	51 347	106 723
Part sur le total	32 %	11 %	9 %	48 %	

4.1.2. Métro

4.1.2.1. Échanges

Le pôle Montparnasse est le point d’intersection de 4 lignes de métro (lignes 4, 6, 12 et 13). Il 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 minute 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 station Montparnasse-Bienvenue est au deuxième rang des stations parisiennes derrière Saint Lazare en ce qui concerne le nombre d'entrants. Chaque jour, ce sont plus de 111 300 personnes qui entrent dans la station. 117 000 personnes en sortent et 130 000 effectuent un échange métro — métro.

Les échanges effectués par le « couloir » concernent près de 40 % des échanges métro — métro soit environ 50 000 personnes par jour. C'est donc environ la moitié des 110 000 personnes qui empruntent ce couloir chaque jour. Le reste concerne donc, a priori des échanges entre la gare SNCF et les lignes 4 et 12 du métro, soit 60 000 personnes par jour.

Les échanges métro — métro ont principalement les origines-destinations suivantes (sachant que les autres origines-destinations sont nettement plus faibles, n'ont pas lieu d'être, ou sont effectués à des arrêts voisins comme Pasteur ou Raspail) :

- de porte de Clignancourt ligne 4 vers Châtillon Montrouge ligne 13. (Ce trajet concerne 15 % des échanges)
- de l'Étoile ligne 6 vers porte de Clignancourt ligne 4
- de Saint Denis Asnières ligne 13 vers Porte d'Orléans ligne 4
- de porte de la Chapelle ligne 12 vers Nation ligne 6
- de Nation ligne 6 vers porte de la Chapelle ligne 12
- de Nation ligne 6 vers Mairie d'Issy ligne 12

Ces cinq trajets représentent, chacun, environ 10 % des trajets dans le couloir parmi les échanges métro – métro.

Le reste correspond aux dix autres trajets possibles.

De manière générale, le mode de rabattement le plus important est la marche à pied : 60 % vers le métro, et 65 % en diffusion. Ces chiffres confirment l'attractivité du quartier Montparnasse. Les échanges avec la gare montrent l'importance des déplacements pendulaires : de 6 h 00 à 09 h 30, 80 % des entrants viennent du réseau SNCF, et le soir 50 % des sortants empruntent le réseau SNCF.



4.1.2.2. Accès

Quatre entrées permettent d'accéder à la station de métro Montparnasse-Bienvenüe.

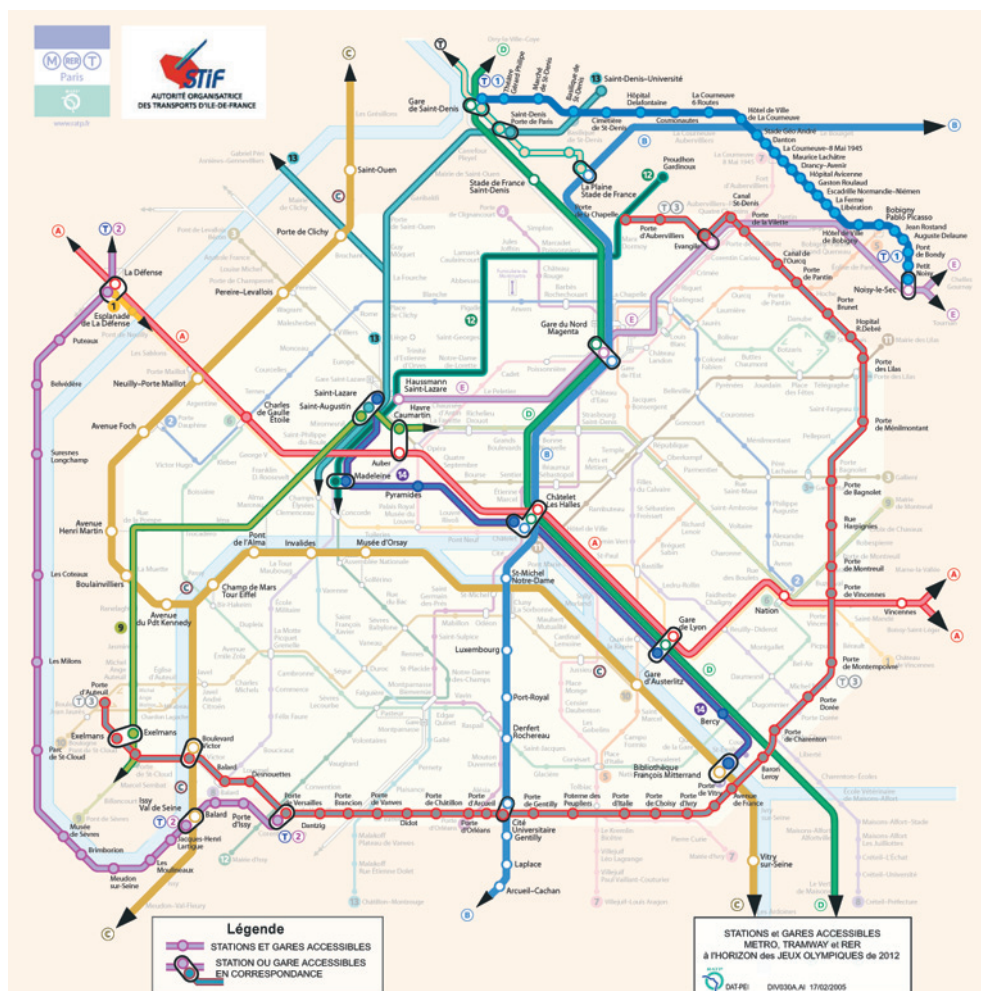
- Une première salle d'accueil se trouve sous la place du 18-Juin-1940. De dimension modeste, la salle a une échelle locale, et permet de desservir directement les quais des lignes 4 et 12. Quatre trémies permettent d'y accéder : les deux premières se situent avenue du Montparnasse ; une autre au bas de la rue d'Odessa, possède un escalator en sortie ; la 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 utilisée 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.

L'analyse des lignes de contrôle du métro donne une importance spécifique à « l'entrée gare », en particulier le matin, où le volume d'entrants par cette ligne représente les 2/3 des entrants ; le soir par cet accès passe la moitié des entrants. On remarque que le volume entrant est scandé par l'arrivée des trains.

L'entrée de la place Bienvenue représente moins de 50 % des entrants de celle de la place du 18-juin-1940 le matin, mais plus de 30 % à l'heure de pointe du soir : on retrouve ici un schéma classique d'heures de pointes. En soirée, le nombre d'entrées par cet accès est négligeable, l'essentiel s'effectuant par la place du 18-Juin-1940, liée au commerces de la rue de Rennes et fréquentée dans l'après midi.

4.1.2.3. Problématique

Aucune station n'est équipée d'ascenseur, ce qui rend l'accès des Personnes à Mobilité Réduite difficile, voire impossible. Le plan de mise en accessibilité du réseau du métro parisien qui a été mis au point à l'occasion de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2012 ne concerne pas la station Montparnasse-Bienvenüe, une analyse rapide du site montrant la difficulté de l'insertion d'ascenseurs dans les stations. 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.











La mise en service du trottoir rapide dans le couloir reliant les pôles Montparnasse et Bienvenue 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.

4.1.2.4. Les emprises en sous-sol

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. Les volumes importants voués à la ventilation du souterrain, situés sous la rue du Départ, ainsi que de nouveaux espaces gagnés en sous-sol des terre-pleins, pourraient s'ajouter à cette réflexion.

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 



Apur, document d'étude, 14/03/05

4.1.3. Autobus

4.1.3.1. Offre

Le pôle de la gare Montparnasse offre au voyageur un nombre de lignes d'autobus conséquent qui permet d'irriguer en complément du réseau de métro l'ensemble de la capitale. 10 lignes traversent ou ont leur terminus à ce pôle important. Parmi elles, 4 lignes sont des lignes Mobilien.



Les lignes en direction du nord de Paris :

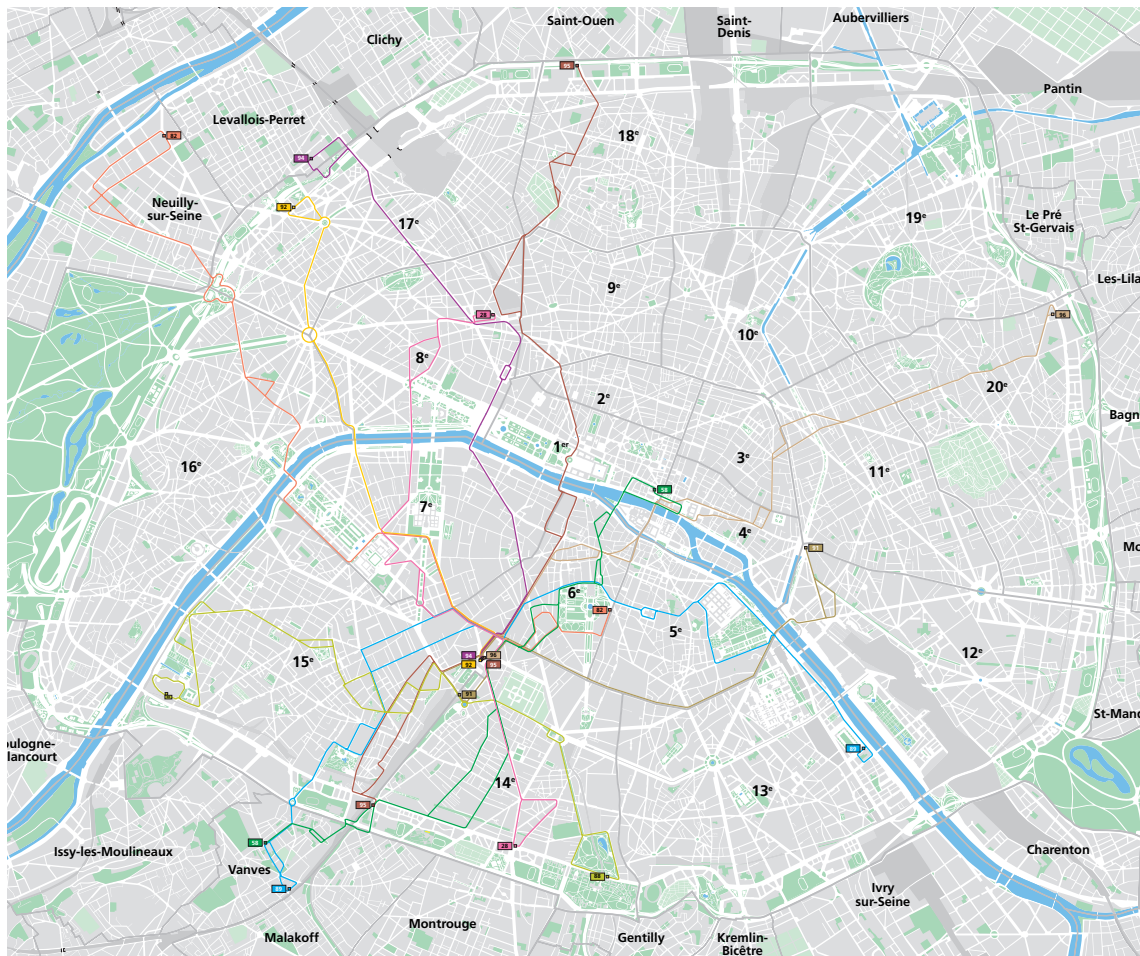
- Ligne 28 : Porte d'Orléans — Gare Saint Lazare
- Ligne 58 : Vanves Lycée Michelet – Châtelet.
- Ligne 95 : Porte de Vanves — Porte de Montmartre. Mobilien.

De l'est :

- Ligne 89 : Gares de Vanves Malakoff – Bibliothèque François Mitterrand.
- ligne 91 : Gare Montparnasse 2 TGV – Bastille. Mobilien.
- Ligne 96 : Gare Montparnasse – Porte des Lilas. Mobilien.

De l'ouest :

- Ligne 82 : Luxembourg – Neuilly Hôpital Américain.
- Ligne 88 : Denfert-Rochereau – Hôpital Européen Georges Pompidou
- Ligne 92 : Gare Montparnasse – Porte de Champerret. Mobilien
- Ligne 94 : Gare Montparnasse – Levallois Louison Bobet



En soirée trois des dix lignes concernées continuent pour l'instant de fonctionner ; les lignes 91, 92 et 95. La ligne 96 devrait être intégrée à cette liste lors de son passage en ligne Mobilien. Le dimanche, il faut ajouter à ces trois lignes les lignes 58, 82, et 96. Quant aux liaisons avec la banlieue, seules les lignes 58 et 89 dépassent les frontières parisiennes et se prolongent en banlieue sud. Les lignes 82 et 94 à l'ouest ont leur terminus à Neuilly et Levallois.

Le pôle se répartit en trois secteurs géographiques distincts : au nord, la place du 18-juin-1940, en correspondance avec les lignes de métro 4 et 12, et à proximité du pôle commercial de la rue de Rennes et du Boulevard du Montparnasse ; au centre la place Raoul-Dautry, en liaison avec la gare SNCF, où se trouve la gare routière et les terminus des lignes 92, 94 et 96 ; au sud le secteur du boulevard Pasteur, à proximité du hall Pasteur de la gare Montparnasse et de la gare de Vaugirard.



4.1.3.2. Usages



Répartition du trafic entrée sortie par secteur géographique

Près de 55 000 personnes montent ou descendent chaque jour des autobus au pôle Montparnasse, la moitié place Raoul-Dautry, l'autre moitié se répartissant équitablement entre les deux autres secteurs.

Les utilisateurs d'autobus utilisent la marche comme mode de rabattement dans 40 % des cas; 30 % viennent de la SNCF, et 15 % du Métro; les 15 % restants soient 10 600 personnes, échangent entre autobus. En diffusion, la part de la marche dépasse les 50 %, celle de la SNCF est réduite à 20 %. Ces chiffres varient fortement en fonction des secteurs particuliers et de leurs caractéristiques. Ainsi la part des rabattements depuis le métro monte à 25 % place du 18-Juin-1940, et 40 % depuis la SNCF sur la place Raoul-Dautry, alors que la marche en diffusion passe à 70 % sur le secteur Pasteur.

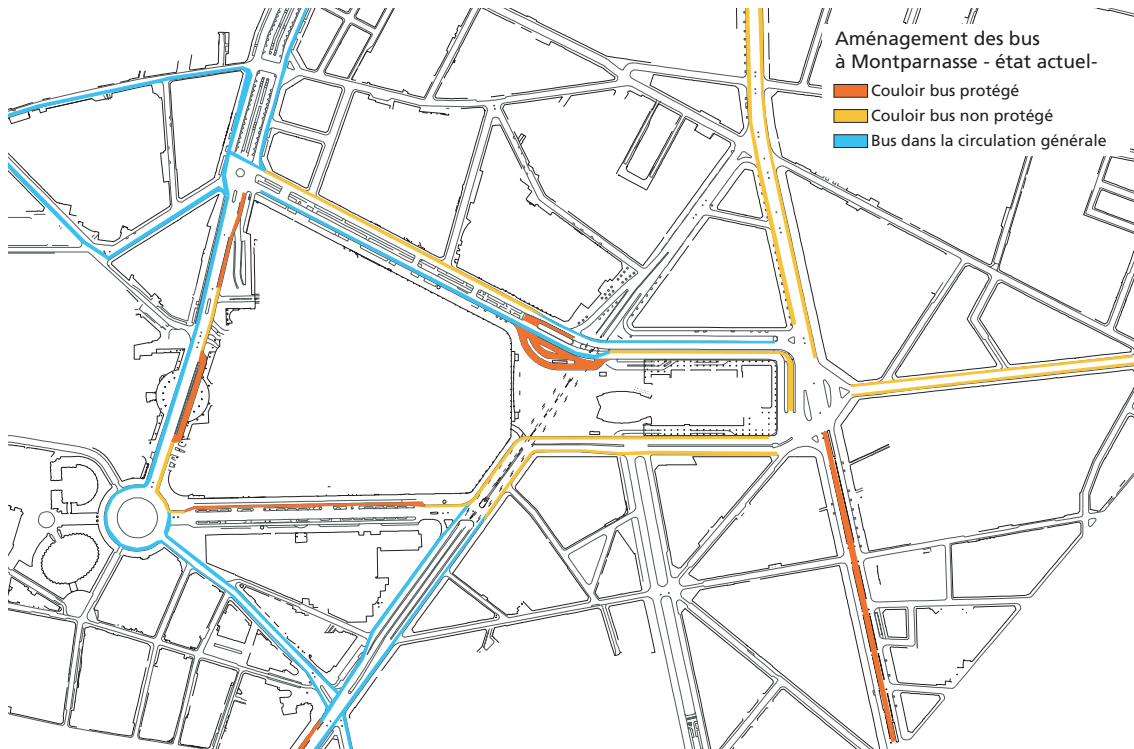
Plus de 70 % des personnes qui prennent l'autobus à Montparnasse ont leur domicile ou leur travail en motif d'origine, respectivement 45 % et 25 %. Le motif achat correspond, lui, à 10 %, etl passe à 20 % sur la place du 18-Juin-1940. La part des motifs loisirs est aussi deux fois plus importante sur ce secteur. Sur le secteur Pasteur le motif travail atteint 40 % en montée et 50 % en diffusion.

4.1.3.3. Problématiques

Si la desserte autobus du pôle Montparnasse est satisfaisante sur les plans, un certains nombre de difficultés subsistent. Les lignes traversent actuellement le pôle Montparnasse en grande partie dans des couloirs autobus non protégés, et dans les faits leur circulation s'effectue dans la circulation générale. Le nombre et l'importance des lignes Mobilién du secteur impose une refonte profonde du réseau du quartier afin de lui donner plus d'efficacité, mais si l'aménagement des lignes Mobilién est actuelle-



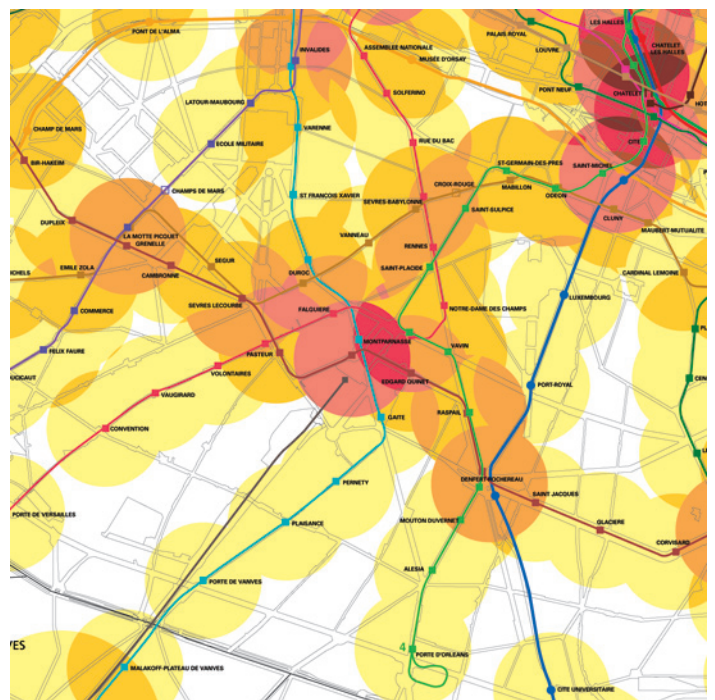
ment à l'étude autour du pôle, aucuns travaux ne sont encore engagés. L'aménagement de la ligne 91 en axial sur le boulevard du Montparnasse s'interrompt à l'entrée de la place du 18-Juin-1940, et le projet de la ligne 95 est en attente.



L'aménagement des circulations autobus revêt à plusieurs titres une importance prépondérante dans la requalification du quartier.

Tout d'abord, du point de vue des déplacements, comme nous l'avons vu, le nombre d'utilisateur est important. Les autobus sont aussi un bon moyen de relier entre eux les différents secteurs du quartier. Actuellement, seule la ligne 91 permet de relier entre eux les trois secteurs. L'utilisation de certaines lignes pour effectuer une desserte locale permettrait de répondre au besoin de relier les pôles entre eux et particulièrement le secteur Pasteur, particulièrement mal desservi.

Le deuxième point d'importance dans la requalification du réseau autobus est la gestion de la gare routière de la place Raoul Dautry. À l'origine dimensionnée pour 5 terminus (91, 92, 94, 95 et 96), elle n'en accueille plus que 3. La ligne 95 ayant fusionnée avec la ligne 45 et la ligne 91 ayant été prolongée jusqu'au boulevard Pasteur. Sous employée, elle n'en occupe pas moins une place fort importante sur l'espace public. Enfin, l'amélioration de la circulation des autobus Mobilien devra permettre une amélioration générale de l'ensemble du réseau.



DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN
Couverture à 400m des stations du réseau ferré
(700m hors Paris pour le RER et le train)

Par 1 2 3 4 5 6 7 8 9 Lignes différentes



4.1.4. Taxi

Depuis le réaménagement de la gare Montparnasse consécutive à l'arrivée du TGV Atlantique, le système de dépose et de prise en charge des taxis a été en grande partie sorti de l'espace public pour être concentré dans des aires spécialement conçues à l'intérieur même des bâtiments. Ce sont les aires de la gare Pasteur et le « point G » à proximité du quai 24. Une aire de prise en charge est aussi organisée sur la voirie, en vis-à-vis de la gare autobus. Cette organisation n'empêche pas un certain nombre de déposes « sauvages » sur la voirie, notamment sur l'avenue du Maine à l'extrémité de la rue du Départ, et sur le boulevard de Vaugirard, au droit des entrées de la gare Montparnasse.

La place du 18-Juin-1940 accueille aussi une station taxi.



Source : DVD

4.2. LES VÉHICULES PARTICULIERS

4.2.1. Circulation

4.2.1.1. Réseau viaire

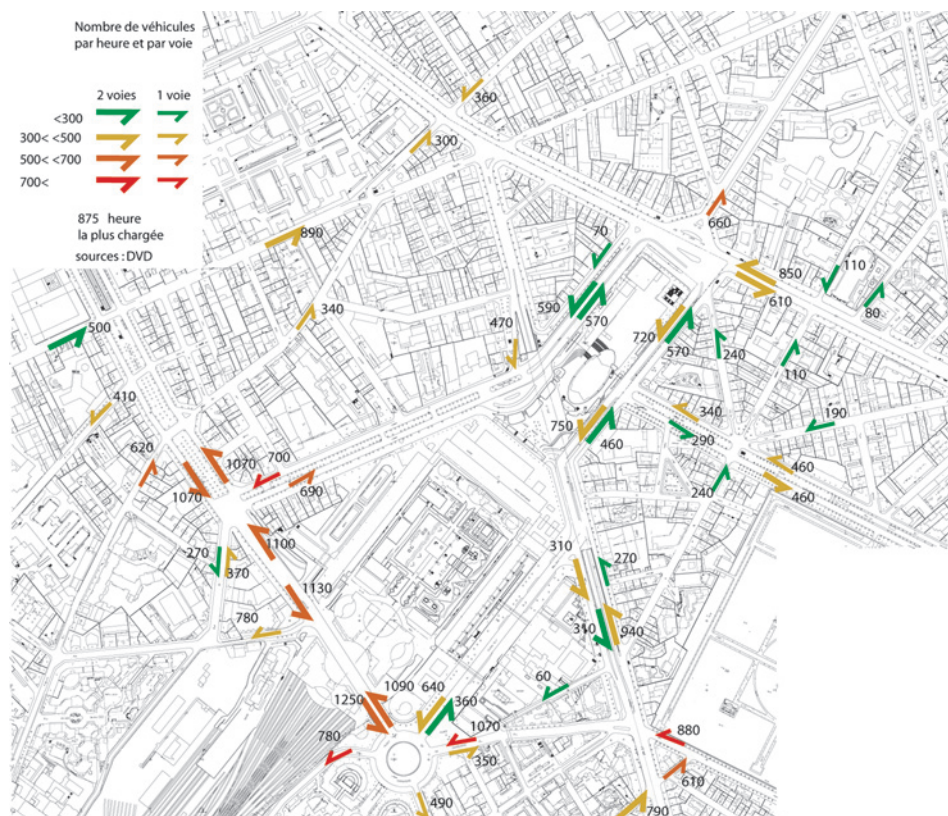
Le projet Maine-Montparnasse est venu s'inscrire entre plusieurs axes majeurs du quartier : le boulevard du Montparnasse, le boulevard Pasteur, ainsi que les boulevards Edgar Quinet et de Vaugirard dont la continuité tortueuse date de l'ancienne enceinte des Fermiers-Généraux. Axe transversal, l'avenue du Maine joue, elle, le rôle de pénétrante, traversant Maine-Montparnasse pour aboutir sur le boulevard du Montparnasse. Le projet initial s'appuyait sur une séparation fonctionnelle de l'espace public. Dans les faits, seule une petite portion de ce qui était envisagé a été réalisé, et en particulier le traitement des déplacements automobile resta inachevé. Le surdimensionnement de la rue du Commandant-René-Mouchotte est un vestige de ce principe, et devait à l'origine accueillir l'arrivée de la radiale autoroutière Vercingétorix qui a été remplacée par l'actuelle promenade éponyme. Les rues du Départ et de l'Arrivée, le souterrain de l'avenue du Maine ont, eux aussi, été largement dimensionnés pour des déplacements automobiles censés croître à l'infini. Il en résulte un réseau de chaussées de caractère routier, qui vient se heurter à un tissu viaire plus étroit.



4.2.1.2. Circulation

L'analyse de la circulation aux heures de pointes dans le secteur 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. Ces voies possèdent donc une certaine réserve de capacité. Le boulevard Pasteur est, quant à lui, plus largement chargé. Certaines portions, en particulier les rues Jean-Zay (sens est-ouest) et la rue Allain, ont un volume de circulation dépassant le niveau des 700 véhicules par voie et par heure.

Toute modification des sens de circulation devra tenir compte de ce déséquilibre et donc éviter le report de trafic vers la place de Catalogne.





4.2.2. 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.

nombre de voiture des ménages ¹	nombre de places de parking déclaré ²	Excédent résidentiel ³	nombre de place sur voirie ⁴	nombre de places de parking total	Excédent global (nuit)
7 439	8 681	1 242	1 867	10 548	3 109

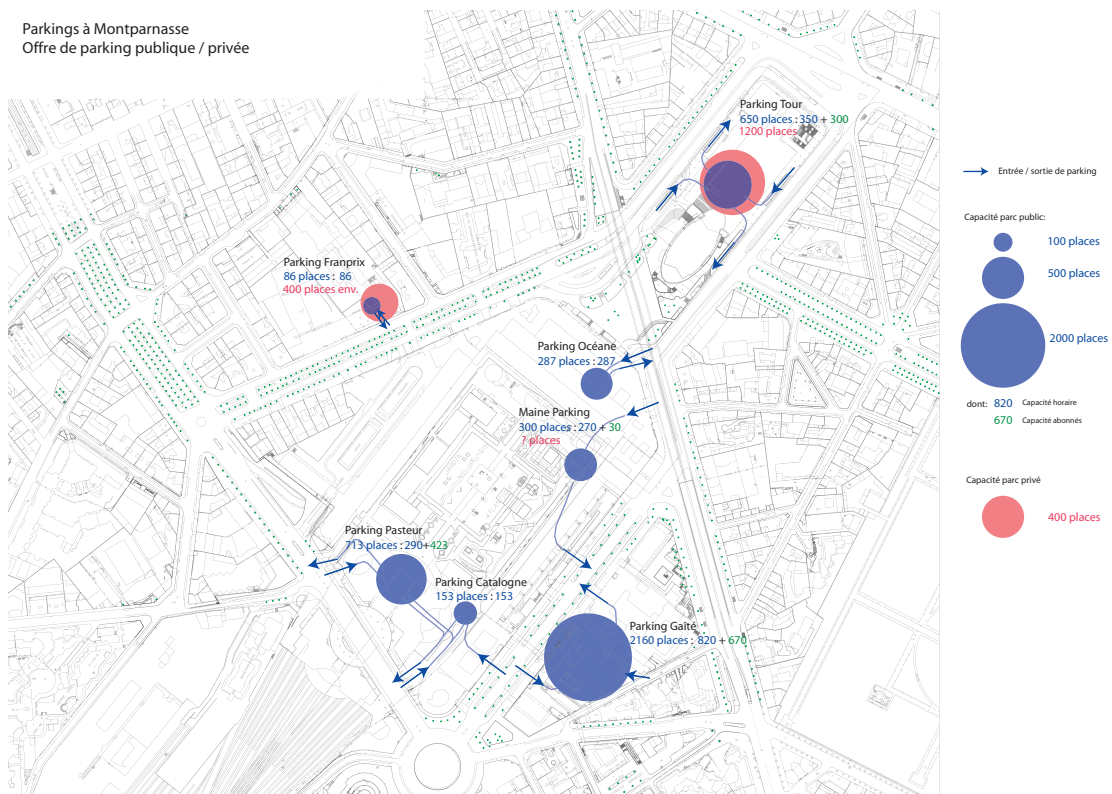
1. insee 99
2. taxe d'habitation 2004
3. différence entre les places de parking déclarées et le nombre de voitures
4. sont exclues les places réservées, deux roues et livraisons

La demande en stationnement pour motif professionnel est, quant à elle, compensée par l'offre importante en parkings souterrains, pour la plupart en surcapacité, créés lors des grandes opérations d'aménagement du secteur (Gaîté Montparnasse, Tour Montparnasse).



Nom du parc	Arr.	Type	Capacité tot	Cap pub.			Cap gar.	Société
				Rotatif	Abo + loc	Totale		
Fnac Rennes	6	Rotatif	595	360	235	595	-	Vinci Park
Gaité Montparnasse	14	Mixte	2 160	820	1 000	1 820	340	Vinci Park, Effiparc
Gare SNCF Montparnasse-Pasteur	14	Rotatif	713	290	423	713	-	SCETA Parc
Tour Montparnasse	15	Mixte	1 850	350	300	650	1 200	Codéparc; Interparking France
Gare SNCF Montparnasse-Océane	15	Rotatif	287	287	-	287	-	SCETA Parc
Maine	14	Mixte	?	270	30	300	?	Sopag Maine Parking (Renault); Sefimeg-GFC
Franprix	15	Mixte	env. 500	86	-	86	400	Franprix; société privée
Montparnasse Catalogne-Hall Pasteur	14	Rotatif	153	153	-	153	-	SCETA Parc
Gare SNCF Vaugirard	15	Rotatif	20	20	-	20	-	SCETA Parc
Total			5 778	2 636	1 988	4 624	1 940	
Parcs concédés Pasteur 1 et 2	15		103	?	?	103	-	SAEMES
Falguière	15		253					Vinci Park; Sogeparc
Montparnasse Raspail	14		792					Vinci Park

Parkings à Montparnasse
Offre de parking publique / privée

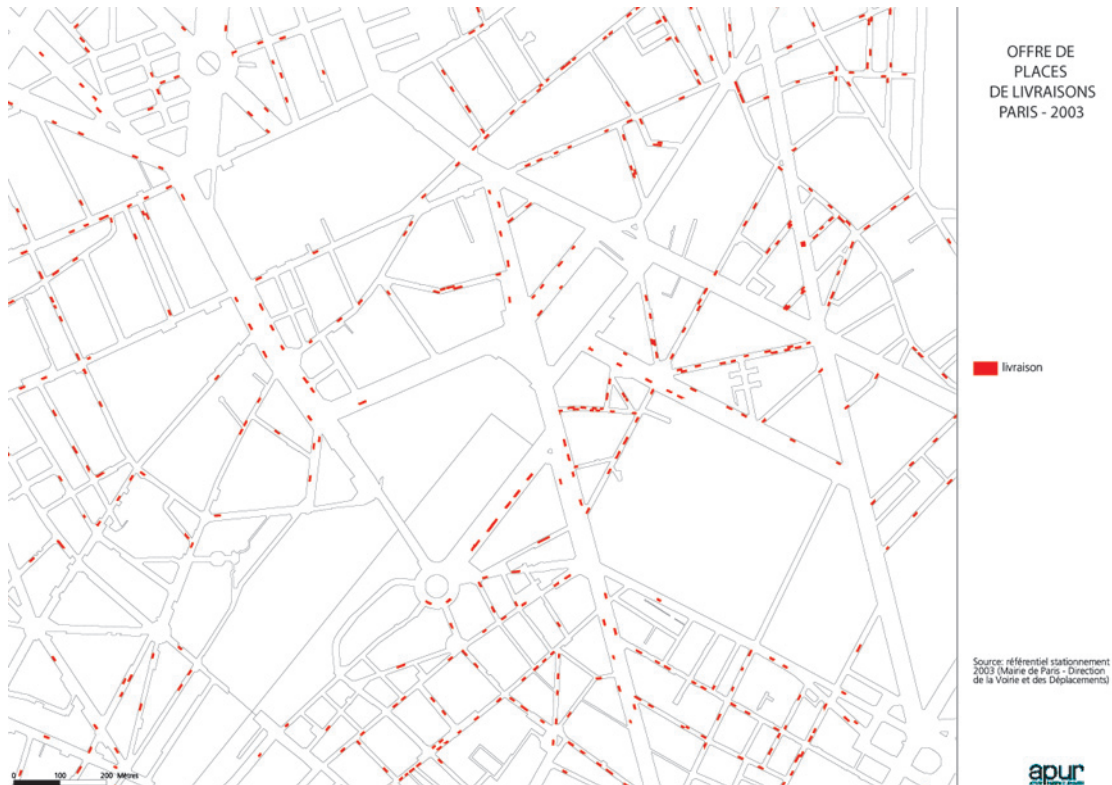




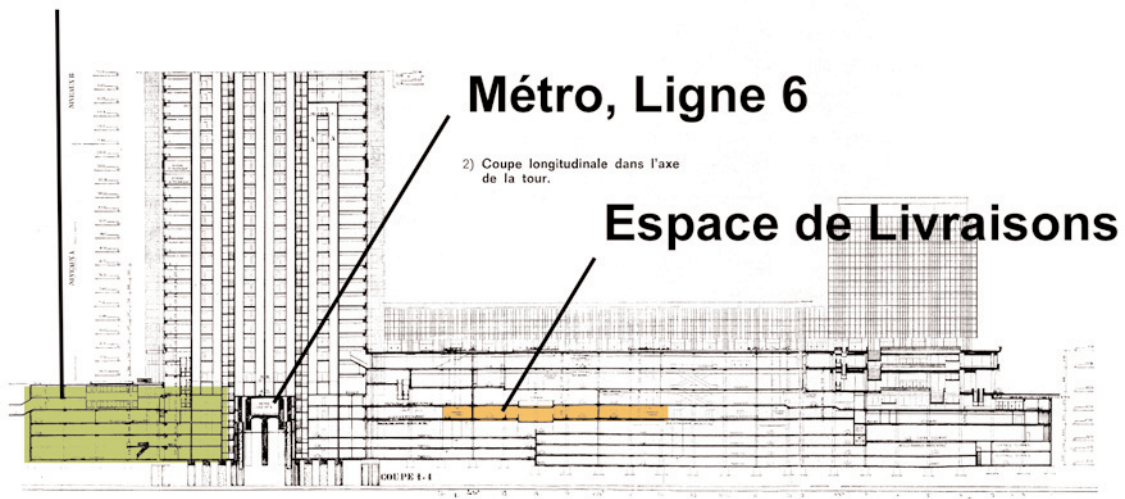
Enfin le stationnement pour motif loisir est moins organisé. On constate en effet que le stationnement se fait en grande partie en illégal sur voirie, quand la nuit les parkings souterrains ne sont pas complets voire même faiblement occupés.

4.3. LES LIVRAISONS

Deux typologies de bâti se confrontent dans le quartier de Montparnasse. Ces deux typologies se retrouvent dans la réglementation des livraisons. L'îlot de la gare comme celui du centre commercial voient leurs livraisons s'effectuer dans des espaces réservés en infrastructure, et donc sans occupation de l'espace public. Au tissu ancien, aux alentours, correspond un mode de livraison sur la voirie, avec des places réservées.



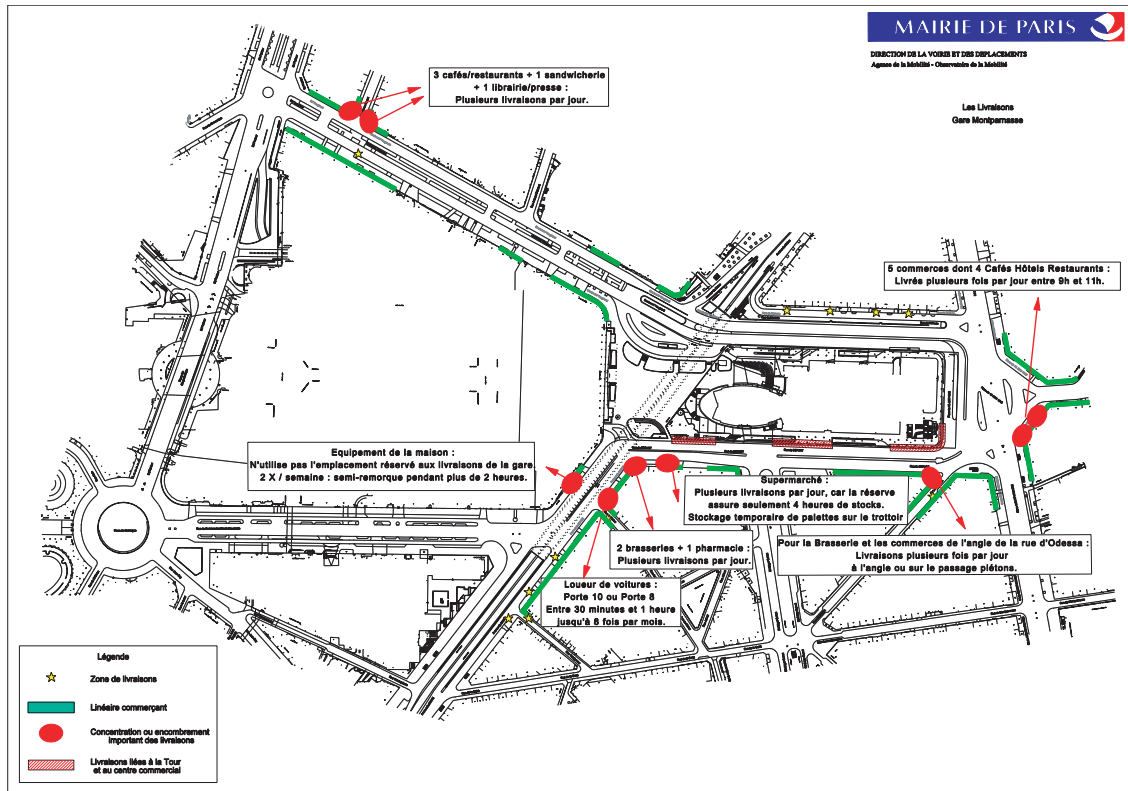
Zone Sud





Pour autant, l'observation des lieux réels de livraisons révèle un certain nombre de dysfonctionnements. La partie sud de l'espace COGETOM (cf. coupe) n'a pas l'usage de l'espace de livraison qui en est séparé par la ligne de Métro 6. Les livraisons s'effectuent donc sur la voirie, dans la voie autobus attenante. Un certain nombre de petits commerces situés au rez-de-chaussée du centre commercial sont aussi pour des raisons pratiques livrés à partir de l'espace public. On a vu que les îlots de structures plus anciens sont eux livrés depuis l'espace public, sur des places de livraisons réservés: il faut à ce propos noter que le supermarché « Inno » ne possède ni espace de livraison ni espace de stockage et occupe donc, à cette fin, aussi bien le trottoir que la voirie.

L'aménagement du secteur doit donc tenir compte de ces spécificités, propres à la typologie du bâti et au fonctionnement des activités.



4.4. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

4.4.1. État des lieux

Comme autour de l'ensemble des gares parisiennes, la question du stationnement des deux roues motorisées se pose avec toute son acuité autour de la gare Montparnasse.

L'offre de stationnement licite du quartier se situe quasi exclusivement sur le boulevard de Vaugirard ; avec 144 places. 36 places sont aussi offertes sur la rue du Commandant-René-Mouchotte 4 rue de l'Armorique et 9, rue de l'Arrivée. Si l'on distribue cette offre selon les trois pôles du quartier, le secteur Pasteur offre 4 places, le secteur de la place Raoul Dautry en compte 180 soit la majorité ; le secteur de la place du 18-Juin-1940 en compte 9.

Les comptages effectifs réalisés par la Direction de la Voirie et des Déplacements montre un déficit important de 388 places sur l'ensemble du quartier ; il s'élève à 180 places sur le secteur Pasteur, 126 sur Raoul-Dautry et 91 autour de la place du 18-Juin-1940. Dans le premier secteur, le stationnement illicite se concentre autour de la place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon et plus relativement sur la place de la Catalogne. Autour de la place Raoul -Dautry, le stationnement se masse sur le terre-plein du boulevard de Vaugirard au-dessus de la sortie du souterrain de l'avenue du Maine et devant la façade de la gare. Il faut noter aussi, face à l'importance du stationnement illicite, que l'ensemble de



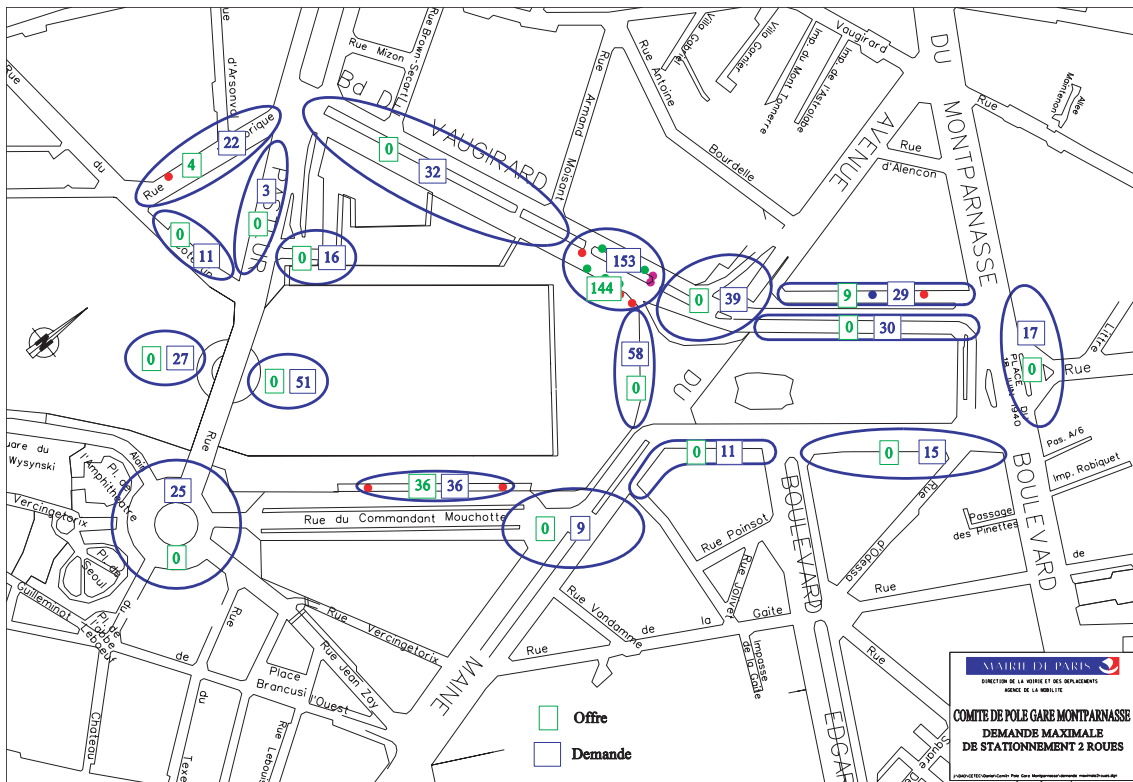
l'offre licite n'est pas utilisée. Côté boulevard du Montparnasse, le stationnement illicite s'effectue en particulier sur les trottoirs rue de l'Arrivée et sur les terre-pleins de la place du 18-Juin-1940.

4.4.2. Perspectives

La situation actuelle nécessite une réflexion particulière, l'encombrement, tant d'un point de vue pratique (la gêne créée dans les déplacements piétons) que d'un point de vue paysager et esthétique atteignant, en certains points, un niveau élevé et souvent problématique.

Plusieurs solutions alternatives doivent être étudiées : mise en place d'un stationnement deux-roues soit au détriment du stationnement voitures sur voirie, soit par emplacement réservé sur l'espace public, en surface ou en sous-sol. La surface de parking nécessaire pour répondre à la demande actuelle serait représentée par des emprises carrées de 23 m de côté sur le secteur pasteur, 30 m sur la place Raoul Dautry et de 16 m sur la place du 18-Juin-1940.

Demande en stationnement Deux roues	Nombre de deux roues	Longueur du linéaire correspondant (m)	En équivalent Places voiture	Surface nécessaire pour un parking ; Côté du carré (m)
Pasteur	184	147	29	23
Place Raoul Dautry	306	245	49	30
place du 18 juin 1940	91	73	15	16
Total	581	465	93	41





4.5. LES PIÉTONS ET PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

4.5.1. La qualité de l'espace public

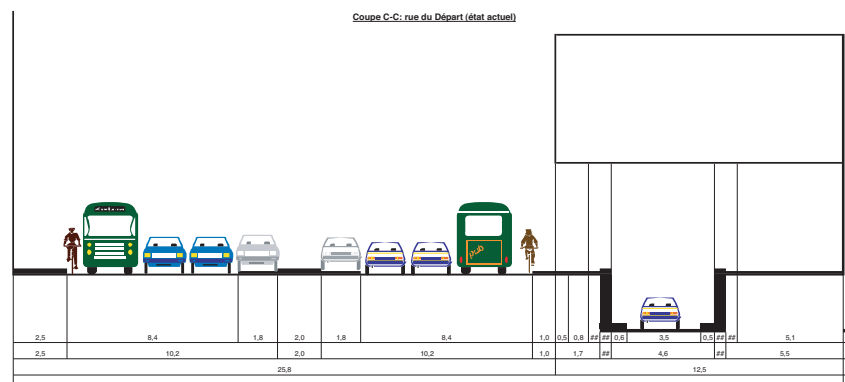
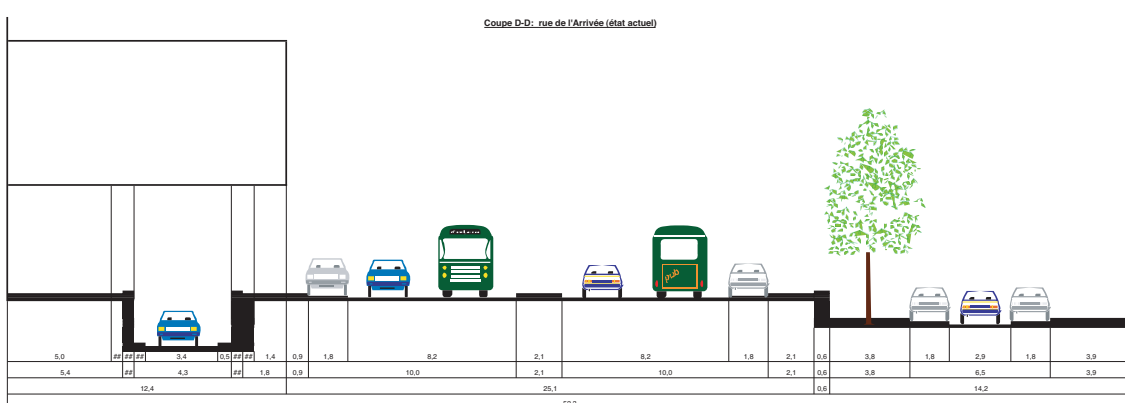
Le quartier de Montparnasse a été aménagé dans les années 60 et 70 pour accueillir l'automobile et les infrastructures qui lui sont liées. Aujourd'hui, on constate que les piétons sont très nombreux dans le secteur, et que pratiquement aucun espace ne semble à la mesure du volume de leurs déplacements. Un certain nombre de trottoirs sont sous dimensionnés au vu de l'usage, en particulier la rue de Rennes et la rue du Départ. La rue de la Gaîté est utilisée de façon semi-piétonne, avec une occupation piétonne de la chaussée presque permanente. Les trottoirs au pied du centre commercial sont inexistant, remplacés par des espaces privés sous arcade, tortueux et au statut ambigu.

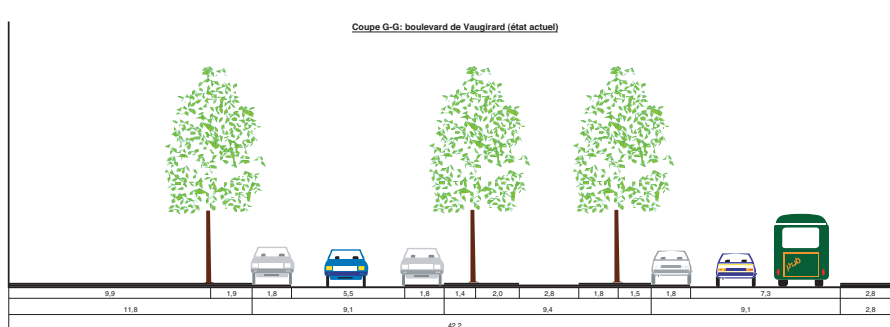
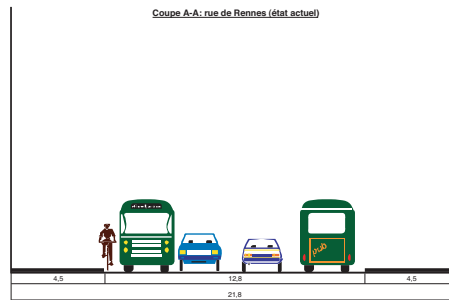
Les traitements des carrefours imposent des circulations piétonnes difficiles: la place du 18-Juin-1940 est un carrefour automobile difficilement franchissable et qu'il faut contourner. L'angle de l'avenue du Maine et de la rue du Départ est aujourd'hui complexe à traverser (un projet est actuellement en cours). Le rond-point de la place de Catalogne allonge fortement les trajets piétons.

Les trémies et dénivelées du quartier rendent l'espace peu lisible, le fragmentent et allongent les traversés: trémies de l'avenue du Maine, dénivelée de la rue du Départ

L'entretien des espaces publics n'est pas à la hauteur des potentialités du quartier et gêne parfois les circulations; le revêtement de la place Raoul-Dautry est actuellement de très mauvaise qualité; le boulevard de Vaugirard, au potentiel important, est mal entretenu et oblige à un parcours pénible; le boulevard Edgar-Quinet est, quant à lui, mal relié au reste du quartier et ne profite pas de ses qualités ni de ses liens historiques avec le boulevard de Vaugirard pour proposer une promenade lisible, continue et de qualité.

Un travail important sur les cheminements piétons pourrait donc dans un premier temps améliorer la qualité de l'ensemble du site de Montparnasse. C'est en effet non seulement les cheminements des Personnes à Mobilité Réduite qui est ici mis à mal mais les déplacements de l'ensemble des piétons du quartier qu'il faut revoir.





4.5.2. Les accès aux équipements

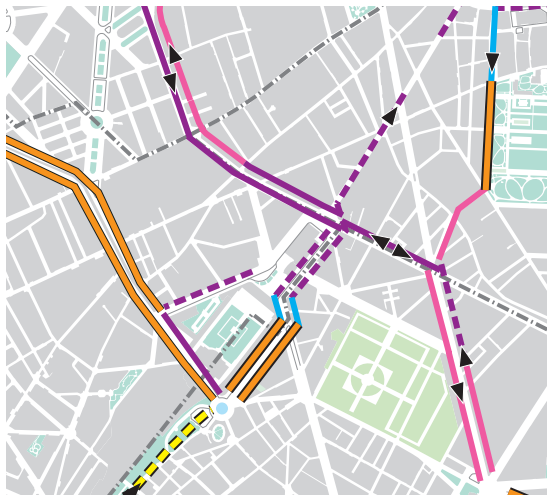
L'accès aux quais de la gare Montparnasse s'effectue pour les Personnes à Mobilité Réduite à partir de la rue du Commandant-René-Mouchotte, plus précisément par l'entrée « pompiers » de la gare. Un autre accès est possible en taxi, à partir du « Point G » situé en limite du quai 24. Le hall Pasteur est accessible en empruntant les accès voitures à l'aire de dépose-minute. Cependant à partir de ce hall, seuls les quais Grande Ligne possèdent un ascenseur, alors que les quais Banlieue en sont dépourvus. La gare Vaugirard possède un ascenseur, qui donne accès aux différents services de la gare. Comme nous l'avons vu précédemment les stations de métro ne sont pas accessibles par des personnes à mobilité réduite, et la mise en conformité n'est pas prévue à ce jour.

■ 4.6. VÉLO

La circulation à vélo est relativement difficile dans le secteur, malgré un réseau assez complet. Trois itinéraires en particulier sont bien définis : la Coulée Verte Atlantique (prolongement dans Paris de la Coulée Verte du Sud Parisien), et, plus récemment implantés, ceux des boulevards Pasteur et du Montparnasse. Malgré les itinéraires prévus pour relier ces cheminements principaux, les transitions sont ardues, particulièrement aux traversées des carrefours (Catalogne, 18-Juin-1940).

L'aménagement qui sera proposé rue de Rennes devra prendre en compte la continuité de l'itinéraire nord-sud continuant la Coulée Verte Atlantique vers le centre de Paris. Il semble aussi nécessaire à cette échéance de repenser la continuité sur la rue du commandant-René-Mouchotte, pourquoi pas en réaffirmant une piste bidirectionnelle en continuité, pour offrir une meilleure visibilité et compréhension du parcours.

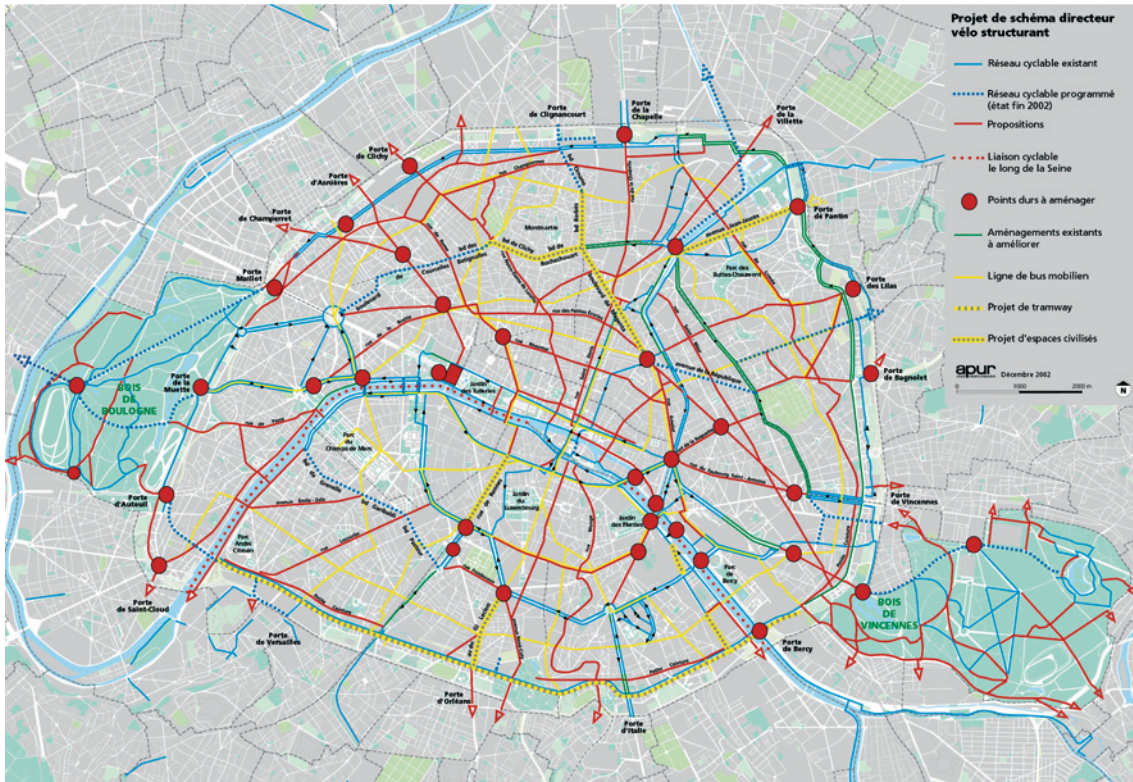
L'itinéraire est-ouest peut soit relier les boulevards Pasteur et du Montparnasse en empruntant une chicane par les rues du Départ et de l'Arrivée, soit se dédoubler sur cette portion, tout en étant relié par l'itinéraire nord-sud.



Linéaires cyclables réglementaires à Paris (256 km hors bois)

- À double sens
- À sens unique
- Aménagements cyclables des communes riveraines

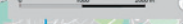
Source : Direction de la Voirie et des Déplacements – Juin 2002



Projet de schéma directeur vélo structurant

- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable programmé (état fin 2002)
- Propositions
- Liaison cyclable le long de la Seine
- Points durs à aménager
- Aménagements existants à améliorer
- Ligne de bus mobilien
- Projet de tramway
- Projet d'espaces civilisés

apur Décembre 2002



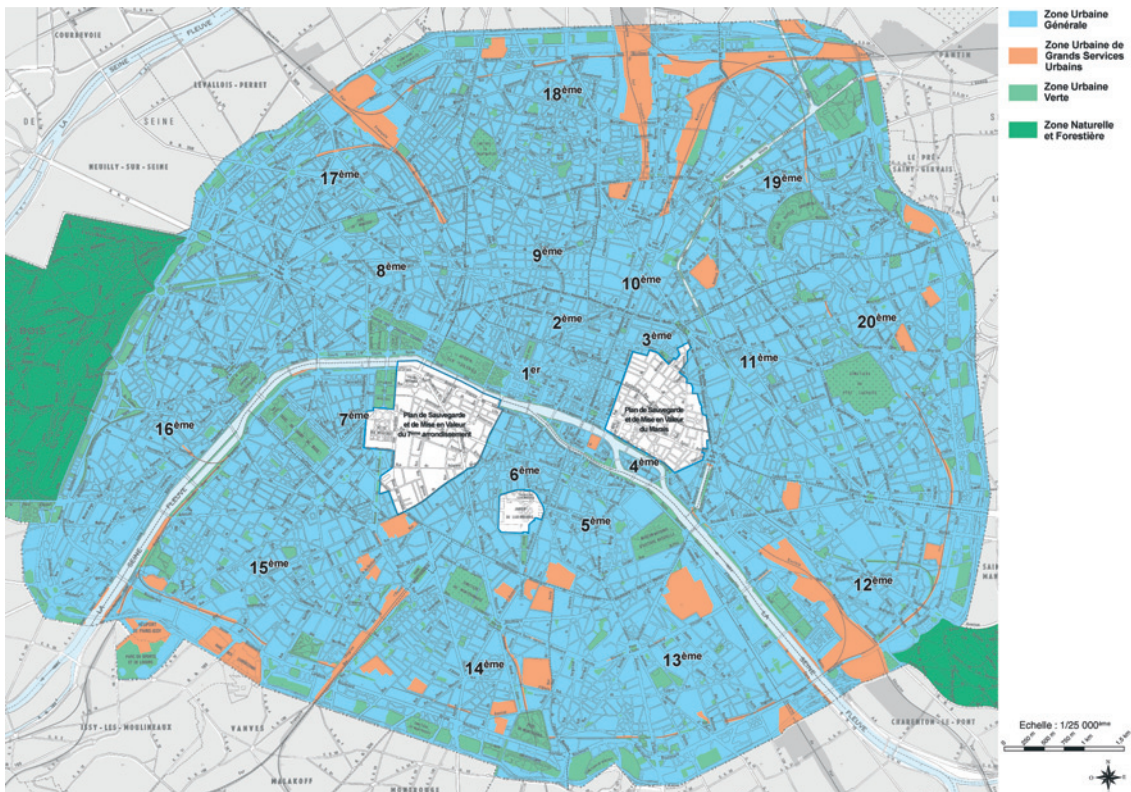


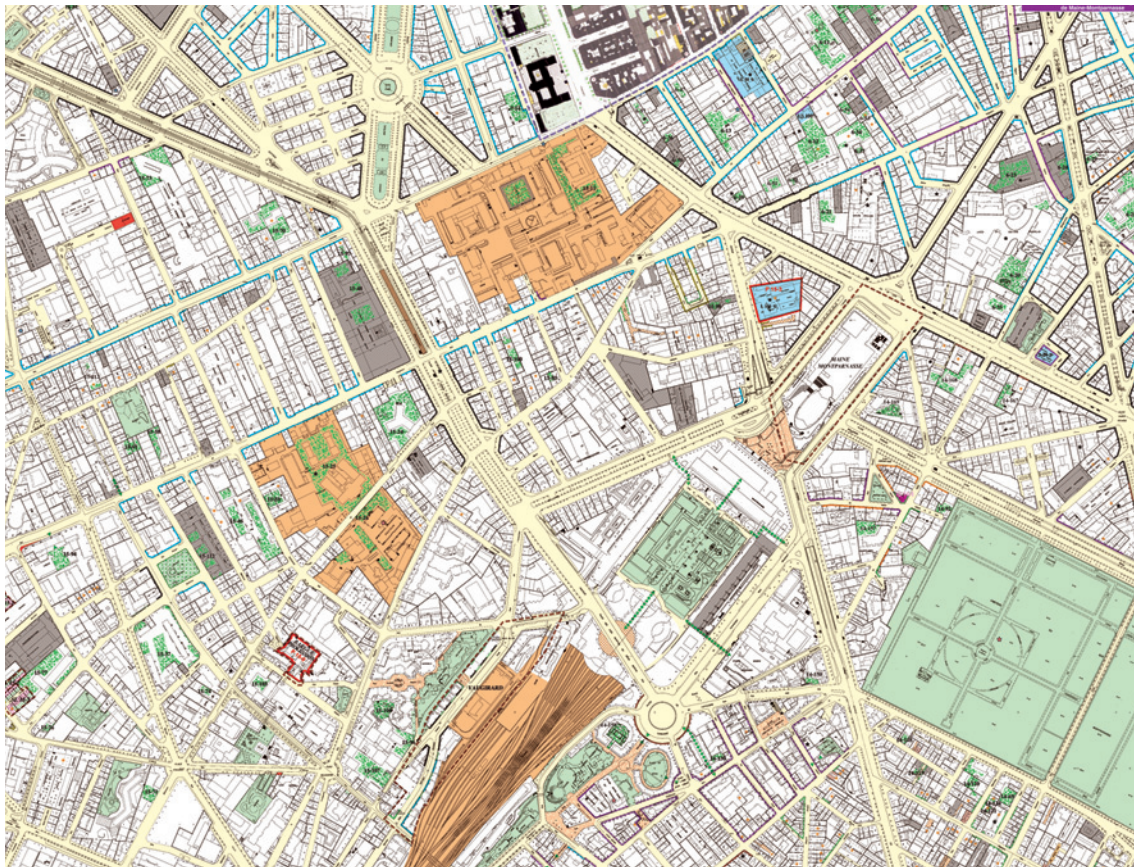
5 • Analyse de l'espace public

■ 5.1. PROJETS ET RÈGLEMENTS

5.1.1. Le PLU

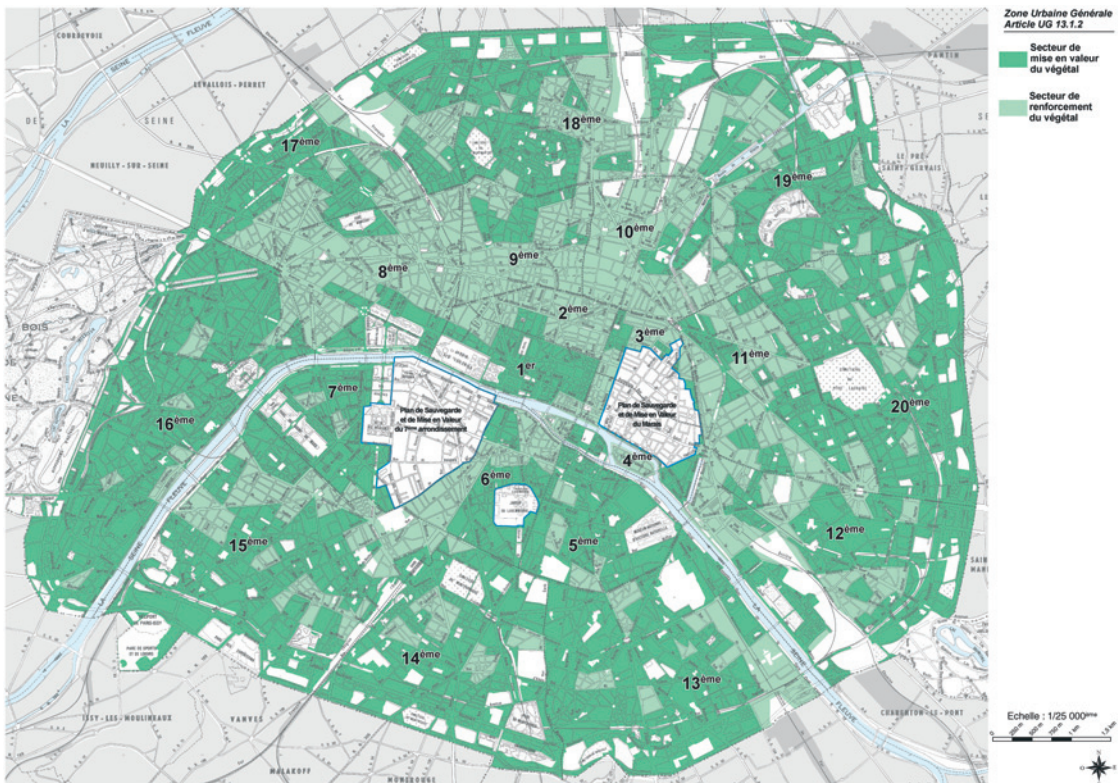
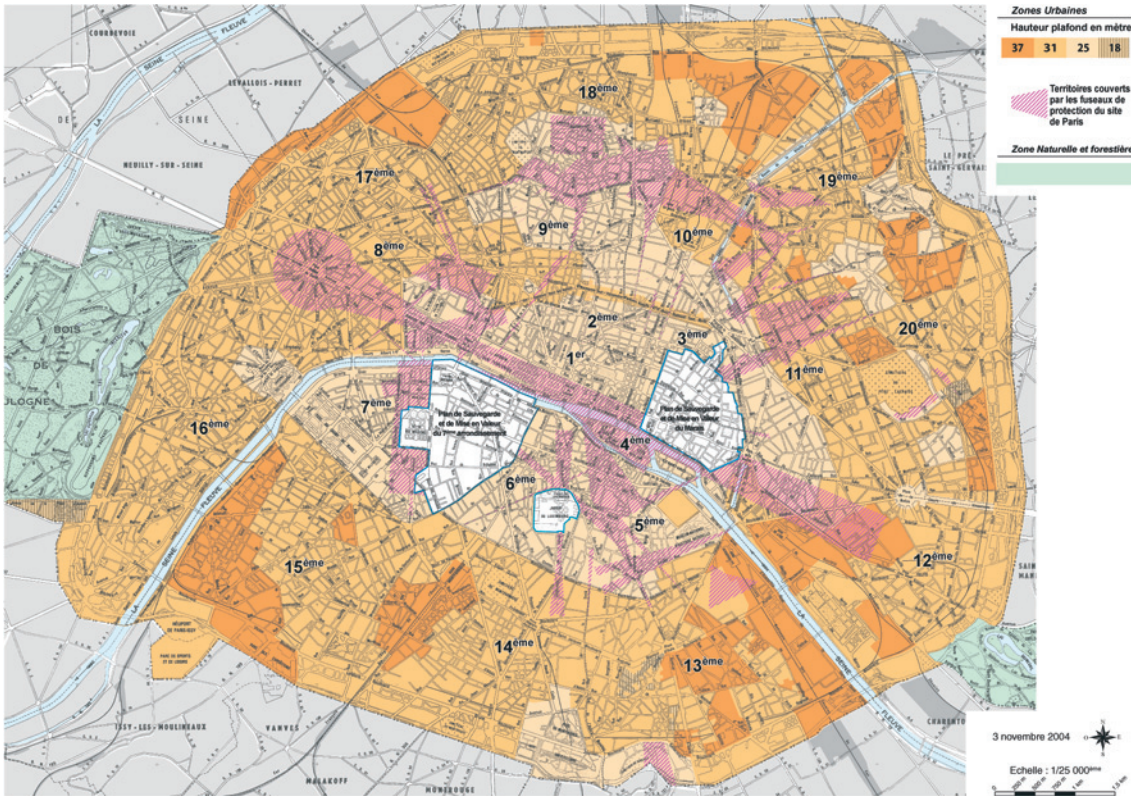
Le Plan Local d'Urbanisme, actuellement soumis à enquête publique, répertorie parmi les zones particulières le quartier Maine-Montparnasse. À ce titre un certain nombre de prescription particulières au quartier sont édictées, et exposées ci-dessous.

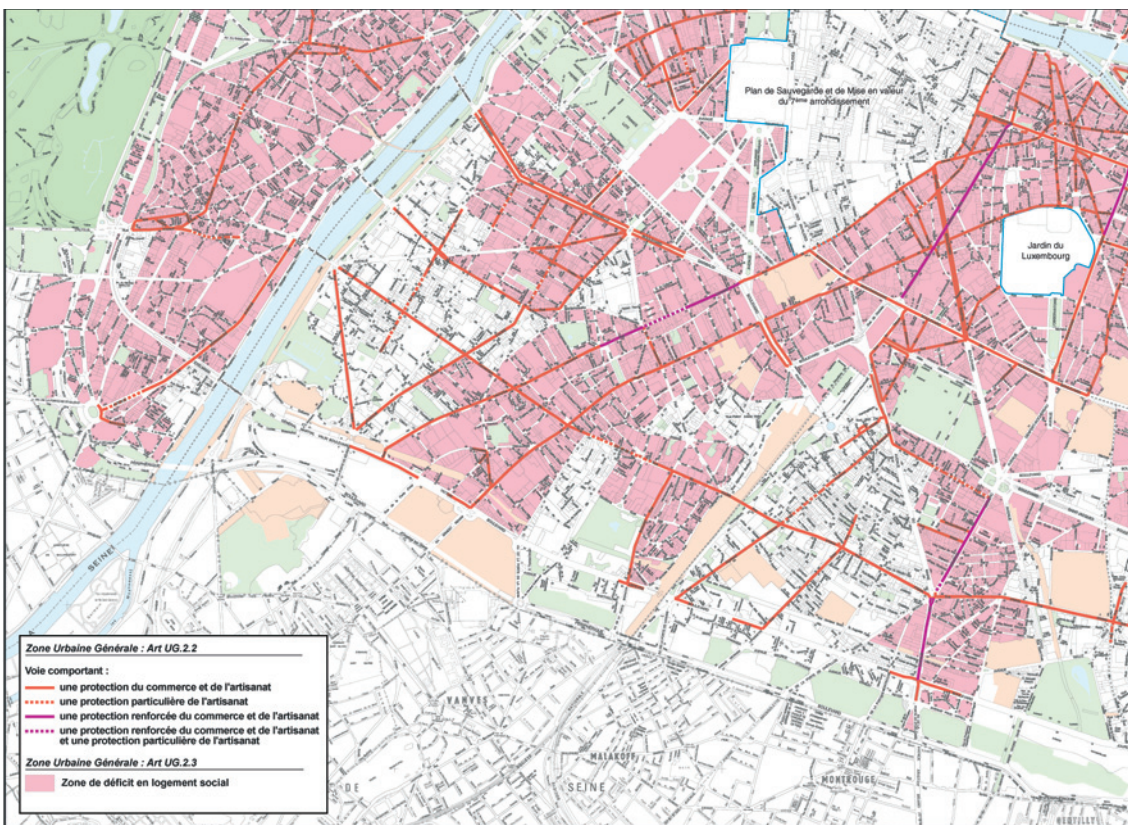
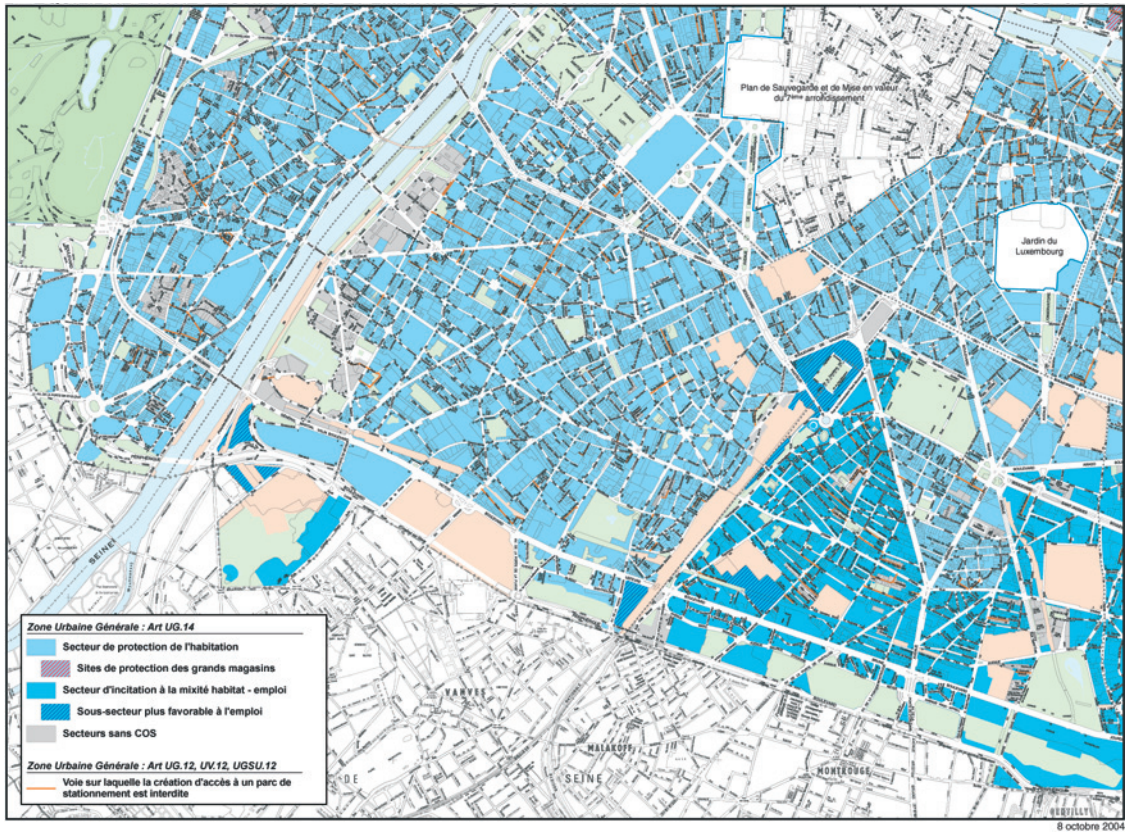




Légende des plans de l'atlas général

I. Zonage Zone urbaine générale Zone urbaine de grands services urbains Zone urbaine verte Zone naturelle et forestière Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées Terrain appartenant au secteur de protection de l'artisanat et de l'industrie	
II. Localisation des équipements et aménagements prévus Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général (L. 123-1 8°) Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris (L. 123-1 8°) Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser (L. 123-2 c) Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (L. 123-2 a) Emplacement de chargement et déchargement de marchandises en temps partagé sur les berges de la Seine Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement ou de logement locatif social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation (L. 123-2 b) Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 25% de la surface hors œuvre nette, hors rez-de-chaussée, sous-sol et constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif Obligation de réaliser en habitation au moins 50% de la surface hors œuvre nette, hors rez-de-chaussée, sous-sol et constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, et d'affecter au moins 50% du programme d'habitation prévu à du logement social Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 50% de la surface hors œuvre nette, hors rez-de-chaussée, sous-sol et constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif Obligation de réaliser en habitation 100% de la surface hors œuvre nette, hors rez-de-chaussée, sous-sol et constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, et d'affecter au moins 50% du programme prévu à du logement social Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 100% de la surface hors œuvre nette, hors rez-de-chaussée, sous-sol et constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif	
III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation Voie publique ou privée Aménagement piétonnier Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale Servitude d'alignement (Servitude d'utilité publique) Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé. Voie à conserver, créer ou modifier avec indication éventuelle de largeur Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier Passage piétonnier sous porche à conserver	
IV. Implantation et hauteur des constructions Hauteur maximale des constructions Gabaris-enveloppes : Hauteur de verticale indiquée par la couleur : - H = 5 m : Rose - H = 7 m : Kaki - H = 10 m : Vert - H = 12 m : Orange - H = 15 m : Violet - H = 18 m : Bleu clair - H = 20 m : Noir - H = 23 m : Gris - H = 25 m : Bleu marine - Verticale de même hauteur que la façade existante : Marron Couronnement indiqué par le type de trait : - Conforme aux dispositions des articles UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 : - Horizontal : Continu - Pointillé - Hachures - Tireté court - Tireté long - Tireté mixte Exemples : - hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m - hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m	
V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural Volumétrie existante à conserver Emprise constructible maximale éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol des constructions Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés (Voir la liste dans le règlement) Élément particulier protégé (Voir la liste dans le règlement) A titre d'information : Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques : - par un arrêté de classement monument historique - par un arrêté d'inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques - Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager Dans les secteurs délimités par un tireté violet (---), une réduction au 1/2000 ^{ème} des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris, 17 boulevard Morland, Paris 4ème.	
VI. Protection et végétalisation des espaces libres Espace vert protégé (EVP) Espace libre à végétaliser (ELV) Espace boisé classé (EBC) Espace à libérer (EAL) Espace libre protégé (ELP)	
VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières (Voir la liste des secteurs dans le règlement)	







MAINE-MONTPARNASSE — ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 14e — 15e arrondissements

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 reposant sur des socles et des dalles qui 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.

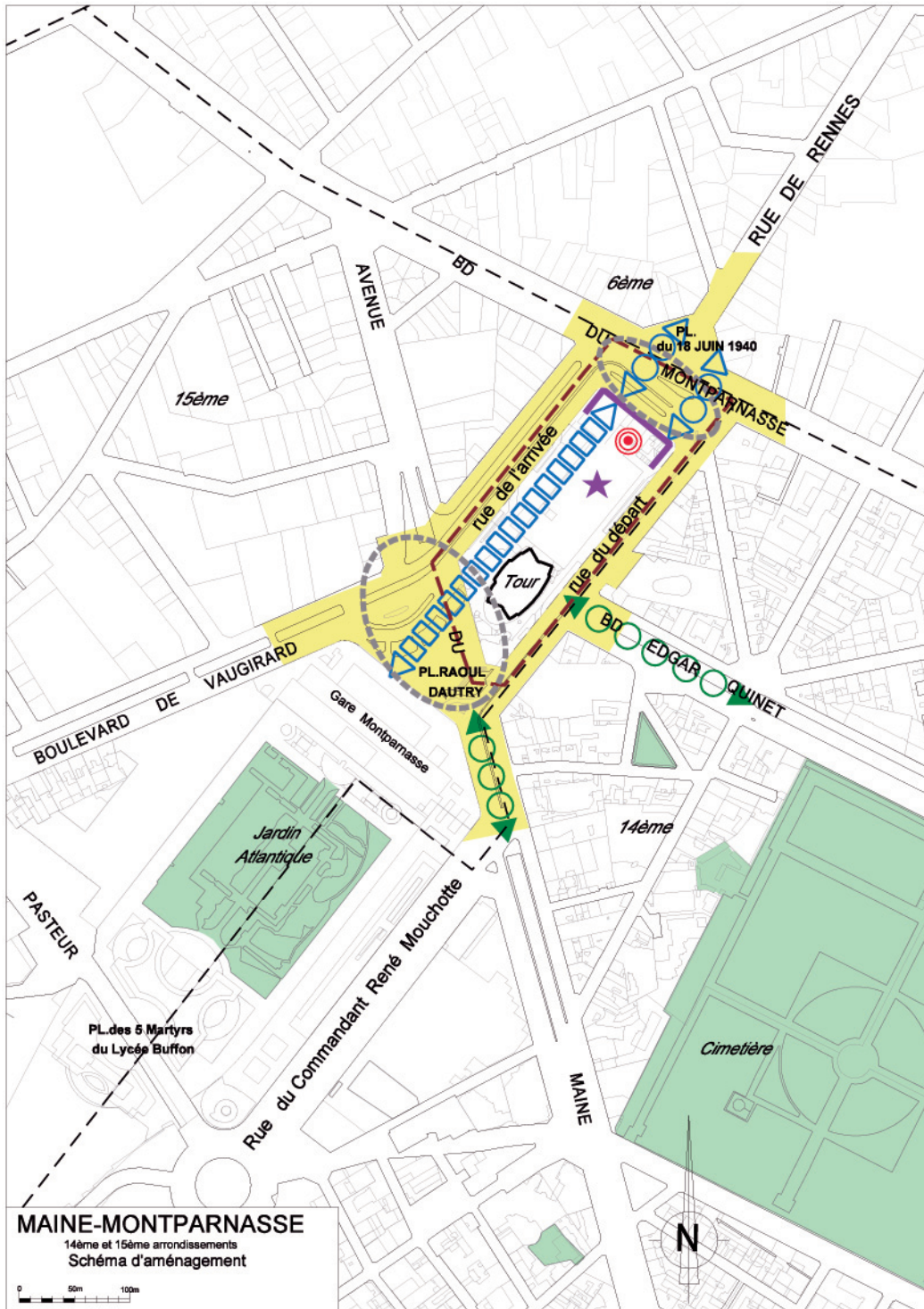
Les constructions et les espaces libres présentent de nombreux dysfonctionnements qui nuisent à l'attractivité de ce centre majeur. Par ailleurs les confrontations créées tant au niveau de l'espace public qu'au niveau des volumes bâtis entre ces différentes opérations et le tissu environnant, nuisent 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, autobus, 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 (collective 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 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.
- **Recalibrer les rues du Départ et de l'Arrivée** au profit d'un élargissement des trottoirs situés de part et d'autre du centre commercial permettant une circulation piétonne à l'air libre, un rapport plus direct avec la rue et une végétalisation de ces espaces. Les entrées des commerces situés en RDC seront ramenées à l'alignement en limitant dans la mesure du possible l'emprise des rampes.
- **Renforcer la lecture de la Gare Montparnasse** depuis la place Raoul Dautry afin d'en faciliter l'accès. L'entrée principale de la tour sera également affirmée en limitant les activités dérivées et l'impact des différents édifices permettant l'accès à des locaux très secondaires. Les différentes contraintes techniques seront intégrées dans une trame végétale de qualité qui affirmera une liaison piétonne claire entre la gare et le centre commercial et qui permettra par ailleurs une ouverture visuelle sur l'avenue du Maine.
- **Restructurer le centre commercial** en favorisant une meilleure exploitation des zones en sous-sol et en réintégrant l'espace dalle actuellement peu utilisé et source de difficultés. Des constructions basses sur dalle, pourront en partie border cet espace et le rendre plus accueillant. Le gabarit enveloppe des nouvelles constructions devra s'inspirer de celui des immeubles les plus proches situés en vis à vis le long de la rue de Départ, le plafond des hauteurs étant en toute hypothèse limité à 25 m.
- **Requalifier les espaces publics de la rue du Commandant Mouchotte**, et dynamiser son activité commerciale notamment le long de la gare, par la création de locaux commerciaux à rez-de-chaussée sur rue.

Afin de permettre la restructuration de l'îlot Maine-Montparnasse et faciliter les divisions foncières, les règles de densité prévues habituellement à l'article 14 du règlement ne s'appliquent pas à l'intérieur du périmètre de dispositions particulières figurant au schéma d'aménagement. Le projet de requalification urbaine, dans le respect des volumétries des immeubles existants sur le pourtour du secteur, conduira, à l'intérieur du périmètre, à un faible pourcentage d'augmentation de la densité globale existante.

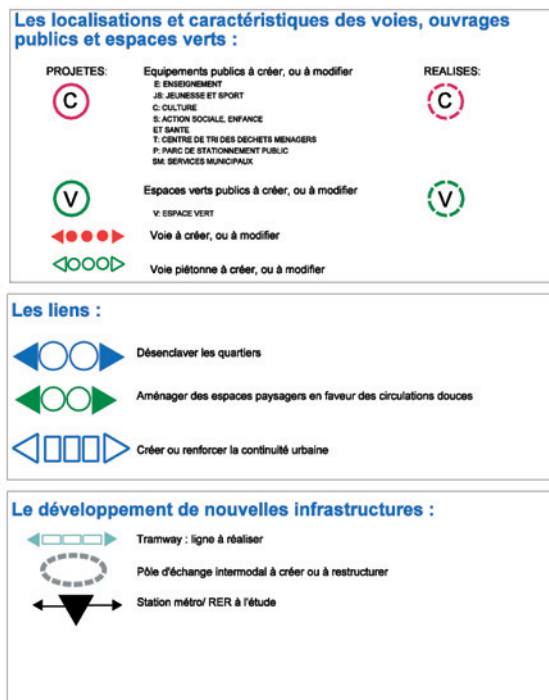
Pour résumer, un certain nombre d'objectifs ont des conséquences directes sur l'aménagement du quartier : ce sont la réduction de la circulation qui pourrait être corrélée à la suppression du souterrain de l'avenue du Maine, l'abaissement des façades du centre commercial et l'élargissement concomitant des trottoirs des rues du Départ et de l'Arrivée ; c'est aussi la mise en valeur de l'entrée de la gare et donc la requalification de la place Raoul Dautry, en liaison avec le centre commercial. Les circulations douces sont aussi en bonne place, et en particulier le lien entre la gare et la rue de Rennes et donc la requalification de la place du 18-Juin-1940. On pourrait ajouter à cela la liaison vers la Coulée Verte Atlantique qui peut être associée à l'activité commerciale de la rue du commandant-René-Mouchotte.



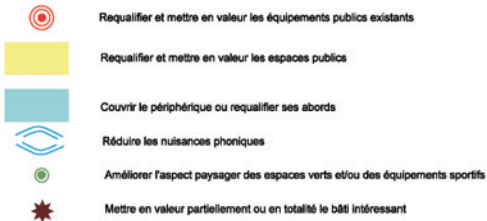


Orientations d'aménagement par quartier ou secteur

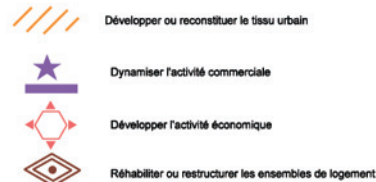
Légende des schémas *



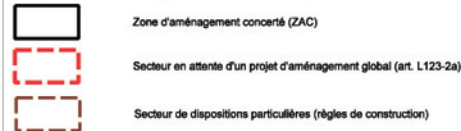
Les actions d'amélioration de l'environnement :



Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain:



Les périmètres : (pour information)



* les textes joints aux schémas précisent et complètent les différents postes de la légende

5.1.2. Espace public et déplacements

Plusieurs projets actuels ou à venir sur l'espace public visent à améliorer les déplacements: tout d'abord l'aménagement du site propre autobus de la ligne 91, en axial sur le boulevard du Montparnasse a été réalisé début 2005; l'achèvement du projet autour des îlots « gare » et « centre commercial » est encore en attente.

Sans être programmé l'aménagement de la rue de Rennes en « espace civilisé » aura un impact fort sur les déplacements et la circulation dans le quartier, impact qu'il faut d'ores et déjà prendre en compte. L'aménagement pourrait réduire très largement la circulation de transit sur cet axe, ce qui offrirait de nouvelles possibilités d'aménager la place du 18-Juin-1940.

En outre, des réflexions d'aménagements de l'espace public sur le quartier d'Alésia et de l'avenue du Général-Leclerc pourraient aussi avoir des conséquences sur la circulation aux abords de Montparnasse, en particulier sur le volume de véhicule de l'avenue du Maine.

5.2. DYSFONCTIONNEMENTS

Le projet final, nécessairement global, devra redonner une lisibilité aux espaces du quartier et renouer avec son contexte urbain (auquel les 4 secteurs de l'opération Maine Montparnasse tournent encore aujourd'hui le dos), tout en préservant la mixité des fonctions urbaines.

Cependant, malgré l'ambition et les choix forts qu'un tel projet suppose, une connaissance fine du quartier, de ses pratiques et de ses problématiques s'impose. Si un certain nombre de dysfonctionnements sont extrêmement sensibles, d'autres demandent une certaine pratique du terrain, mais les uns comme les autres permettent de dégager les rouages complexes d'un tissu urbain où se superposent les fonctions urbaines.





Montparnasse

Disfonctionnements de l'espace public

Les pôles d'émission/attraction

La desserte TC



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



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

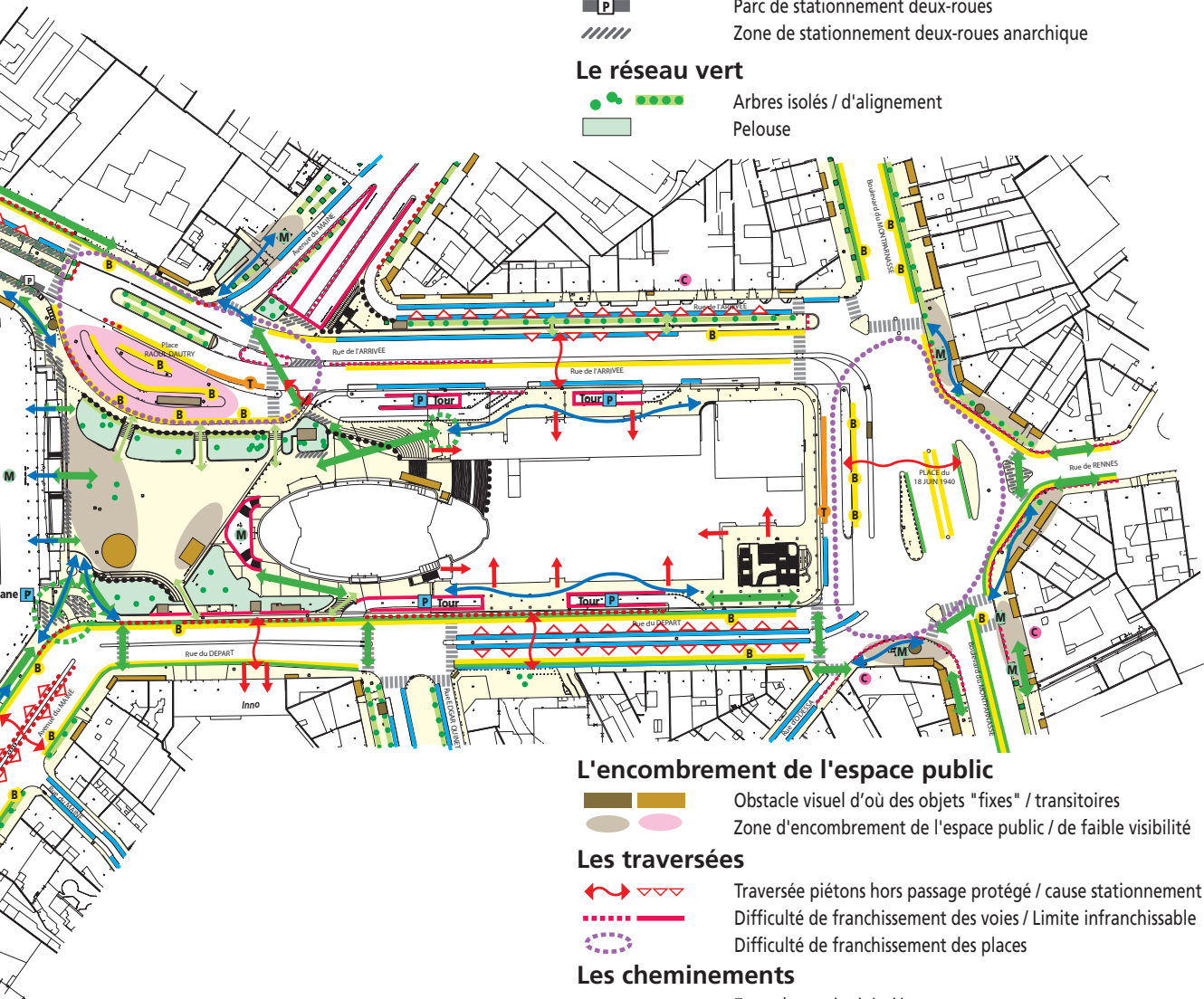
Le réseau vert



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

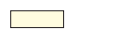


Difficulté de franchissement des voies / Limite infranchissable



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



5.2.1. Rue du Commandant-René-Mouchotte

Large rue d'aspect minéral, la rue du Commandant-René-Mouchotte regroupe de grands ensembles d'habitations et de bureaux, ainsi que deux hôtels de luxe. Une part d'animation est toutefois apportée par les cafés et la galerie marchande, qui contribuent également à la mixité du secteur. Son aspect actuel résulte en grande partie de sa vocation d'origine (abandonnée) de débouché d'une radiale autoroutière en ville. Sa voirie en 2x2 voies est surdimensionnée et les façades qui la bordent ne comptent en partie basse que très peu d'ouvertures, et ne sont essentiellement composées que d'entrées de parking ou d'entrées de services. La rue garde aussi comme stigmate de sa destinée passée, à ses extrémités, une résistance réelle aux traversées piétonnes. Son réaménagement passe certainement non seulement par un nouveau calibrage de la voirie et son insertion dans la continuité de la Coulée Verte Atlantique, mais aussi par la reconfiguration progressive des façades et des activités mitoyennes.

Bilan :

- Les nombreux accès de parkings, protégés par des poteaux métalliques, freinent le piéton et l'obligent à une attention accrue au cours de son parcours.
- Deux ascenseurs donnent accès, depuis les trottoirs, au jardin de l'Atlantique. Une passerelle, partie d'un système de circulation piétonne distincte d'un sol naturel à l'origine dédié à une voirie autoroutière abandonnée (la radiale Vercingétorix), traverse la rue en surplomb, reliant d'un côté le Jardin Atlantique et les immeubles d'habitation de Dubuisson qui le bordent, de l'autre côté un ensemble sportif, une école et des immeubles de logement; cette passerelle participe du caractère de la rue.
- Quant au trafic, la chaussée (2x2 voies + contre-allées latérales) semble surdimensionnée.
- Deux pistes cyclables dans les contre-allées sont peu utilisées bien qu'elles permettent de relier la coulée verte au centre de Paris.

Les extrémités :

- Le débouché côté place de Catalogne est plutôt agréable, avec d'un côté un bar-brasserie donnant sur une pelouse, et de l'autre un hôtel de luxe (le Bleu Marine). Les qualités urbaines indéniables de cette place circulaire, dont le cadre architectural monumental est dû à Ricardo Bofill, et l'espace central occupé par la vaste fontaine du sculpteur Shamaï Haber, ne lui économise pourtant pas les critiques; les dimensions de la fontaine, qui occupe tout l'espace central sans rien laisser au piéton, sans laisser de souplesse pour une nouvelle vision de l'espace public, explique peut-être ce bémol
- L'intersection avec l'avenue du Maine est très encombrée. La longueur du passage piéton rend la traversée de la rue périlleuse. L'accès Mouchotte de la gare, fréquenté, donne lieu à un flux de piétons important, à une dépose-minute sauvage, ainsi qu'au passage de voyageurs avec valises entre la gare et l'arrêt de cars Air France. De nombreux deux-roues stationnés (de manière autorisée mais aussi illicite) gênent la circulation des piétons.

Propositions :

- L'accès Mouchotte de la gare est en cours de restructuration (installation de deux escalators et dégagement du passage au niveau du quai transversal). L'accès et la visibilité de la gare doivent être améliorés en vue de l'affirmation de la présence de ce nœud de transports dans le quartier.
- La végétalisation de l'espace rendrait plus agréable cette rue pour les cyclistes et les piétons qui la fréquentent, notamment dans l'optique d'un espace davantage dédié aux modes de déplacements doux. Cette végétalisation servirait également la fréquentation du centre commercial, ainsi que des cafés, restaurants et hôtels de la rue. La possibilité d'un terre-plein central pourrait être étudiée (comme boulevard de Vaugirard).
- Le surdimensionnement de la voirie actuelle suggère la mise en place d'une chaussée réduite à 2x1 voie.
- Le Jardin Atlantique doit-il rester un jardin secret? Le réaménagement de ses accès ne pourrait-il pas contribuer à sa mise en valeur?
- La liaison trains-autocars Air France (à destination de Roissy et Orly) doit être facilitée, dans le cadre du développement de l'intermodalité. Deux possibilités sont envisageables: l'amélioration de la signalétique ou le rapprochement de l'arrêt des cars.
- La possibilité d'implantation d'un grand parking deux-roues doit être étudiée.



L'aspect minéral : immeuble Dubuisson et Heron Building



« Rue » en hauteur le long de l'immeuble Dubuisson



Rue du Cdt Mouchotte depuis la place de Catalogne



Arrivée piste cyclable place de Catalogne

5.2.2. Boulevard de Vaugirard :

Malgré des dysfonctionnements ponctuels rencontrés sur le boulevard de Vaugirard il conserve un potentiel important. La double rangée d'arbres sur le terre-plein central, ainsi que large trottoir côté gare lui donne une qualité que les défauts d'aménagements ne peuvent lui retirer. Une meilleure prise en compte de la circulation piétonne sur le terre-plein central ainsi que la gestion de la façade à caractère technique (sur la majeure partie) côté gare sont les principaux axes d'aménagement à envisager.

Bilan

- La promenade piétonne sur le mail central, entre les deux rangées d'arbres, est discontinuée et encombrée par le stationnement des deux-roues, très présents dans l'avenue (stationnement plus dense à l'approche de la gare).
- Les très nombreux accès de parkings, pour la plupart privés (sauf entrée Sernam + taxis) côté gare gênent une circulation piétonne importante.
- En face, le musée de la Poste, un petit centre commercial (Franprix) avec parking public, et une galerie commerciale plutôt « confidentielle » drainent un flux de piétons moins dense.

Les extrémités :

- Côté Pasteur, la place marque une rupture entre deux zones contrastées : un quartier de bureaux extrêmement minéral en direction du Pont des-5-Martyrs-du-Lycée-Buffon, un quartier résidentiel plus traditionnel de l'autre côté. Cette extrémité du boulevard est caractérisée par la présence de commerces de proximité (boucher, fleuriste...) et de restaurants.
- Côté Raoul-Dautry : le flux piéton intense est gêné à l'approche de la gare par le stationnement des deux-roues, l'arrivée de nombreux bus en terminus et la dépose-minute sauvage par voitures particulières et taxis.



Propositions :

Les interventions sur le boulevard de Vaugirard seront, à l'image des dysfonctionnements observés, assez ponctuelles.

- Le mail central pourrait à terme accueillir une promenade piétonne continue et une piste cyclable entre la gare et le boulevard Pasteur, si le stationnement deux-roues qui l'encombre le permet (par exemple grâce à l'implantation dans le secteur d'un parking deux-roues)
- L'accès Vaugirard de la gare pourra être revu, ainsi que les accès au Jardin Atlantique et au Square Max-Hymans, totalement confidentiels.
- Le débouché du mail sur la place Raoul-Dautry et l'éventualité d'un terminus de bus, en longueur sur le boulevard, sont à étudier.



Côté gare : de larges trottoirs entrecoupés de nombreuses sorties de parking



Le mail central : des qualités évidentes à mettre en valeur



Entrée de gare



Commerces en bout du boulevard de Vaugirard

5.2.3. Place Raoul-Dautry :

La place Raoul-Dautry, qui devrait constituer un parvis pour la gare Montparnasse, est traitée en espace protégé, volontairement tourné vers l'architecture de la tour et du centre commercial, sans pour autant en dégager des accès clairs. L'espace public, extrêmement encombré et dégradé, ne met pas en valeur la récente porte Océane. Sans réelle perspective en sortie de gare, excessivement enclos, l'impression générale donnée par cet espace est davantage celle d'une arrière-cour que d'une place. Ressentie comme un lieu « complexe » et peu lisible, la place souffre de son nivellement daté et des rattrapages de niveaux entre la gare, l'opération Maine Montparnasse et les tissus contigus des voies adjacentes. La restauration de la place devra être liée à une conception unitaire du lieu, en rupture avec son aspect morcelé qui existe aujourd'hui.



La place Raoul Dautry aujourd'hui:
un espace morcelé



Une relecture du site:
penser la place de façade à façade

Pratique de l'espace public

- Limite perçue du bâti
- Emprise de la gare routière
- Emprise de la voirie

Bilan :

- Malgré son animation, due aux multiples activités qui s'y développent (attente sur les marches devant gare, camionnettes de type marché, vendeurs de crêpes et gaufres, manège, queue midi et soir devant le kiosque des théâtres, installations temporaires comme la patinoire qui l'hiver vient occuper l'espace central, la place se présente comme très encombrée en pourtour,
- D'aspect minéral côté rue du Départ (les pelouses bordant le parvis étant tournées vers l'avenue du Maine), la place paraît plus « verte » côté rue de l'Arrivée, des pelouses et arbustes masquant en partie le paysage peu attrayant de la gare d'autobus. Les jardinières font obstacle au flux des piétons; elles sont accompagnées de lampadaires et souvent occupées par les vastes grilles d'aération du souterrain de l'avenue du Maine et d'un local électrique en sous-sol.
- problématique des niveaux: entrée du métro et restaurant dans un creux sous la tour, entrée de la tour latérale et en hauteur, entrée du Centre commercial en contrebas, avenue du Maine et rue du Départ masquées par la pelouse et la différence de niveau.
- La présence de nombreux bus qui ont leur terminus à la gare routière, en surplomb par rapport au niveau de la dalle, affecte également la visibilité en direction de la rue de l'Arrivée et du boulevard de Vaugirard.
- La place du 18 juin 1940 et la rue de Rennes (très fréquentées) ne sont pas perceptibles depuis la place.
- L'entrée de la gare, refaite récemment, se détache peu sur le fond d'immeubles de bureaux.
- L'impression de lieu dégradé est renforcée par l'état d'usure du pavage, notamment sur la partie publique du parvis.
- L'omniprésence des deux roues, en particulier aux abords immédiats de la gare (devant et sur les côtés) est une gêne perpétuelle pour les usagers.

Propositions :

La requalification de la place devra se faire en traitant l'espace de façon unitaire jusqu'au bâti proche (et pas seulement comme dans une conception datée dans une partie centrale n'intégrant pas les chaussées circulées) et en supprimant les multiples obstacles accumulés pour « protéger » la partie centrale (emmarchements, trémies, etc...), et par une « remise à plat » des nivellements autour d'un niveau de référence unique; elle intégrera les notions de parvis de gare, et distinguera les espaces libres publics des espaces libres accessibles au public mais privés. Il s'agit de retrouver les perspectives des grands axes, et de renouer avec le tissu urbain environnant, traditionnel ou moderne.



Place Raoul Dautry/rue du départ: deux espaces
qui s'ignorent



Jeux de niveaux sur la place



L'entrée du centre commercial est dissimulée légèrement en contrebas à côté de l'entrée du parking



Stationnement deux roues illicite devant l'entrée de la gare

5.2.4. Avenue du Maine (portion entre les rues de Vaugirard et Jean Zay):

L'avenue du Maine aux abords de Montparnasse est fortement marquée par la présence du souterrain sous la place Raoul-Dautry. En dédoublant les voies, en créant des séparations de type autoroutières, les trémies fractionnent l'espace de la rue autant qu'elles posent des limites profondes entre différents secteurs du quartier. L'étude de la suppression du souterrain est un élément essentiel d'un projet de rétablissement des continuités et du caractère « civilisé » et de suppression du caractère extra-urbain du secteur.

L'avenue du Maine présente diverses sections très différentes les unes des autres :

- Entre les rues de l'Arrivée et du Commandant René Mouchotte, le stationnement central de véhicules de location (type camionnettes) sur la partie de chaussée sans trémie, associé au stationnement anarchique de deux-roues à l'approche de la gare, gêne la circulation.
- Deux accès de parkings (Océane et Maine) gênent le cheminement piéton. L'entrée véhicules du parking Océane est un lieu particulièrement problématique, à l'origine d'une traversée piétonne périlleuse entre Raoul Dautry et Maine à un endroit de faible visibilité en raison du stationnement de deux-roues et de la dépose-minute sauvage.
- Au niveau du débouché de la rue du Commandant-René-Mouchotte, la traversée de l'avenue est très fréquentée (dernière traversée possible avant trémie).
- Entre les rues du Commandant-René-Mouchotte et Jean-Zay: la trémie (particulièrement longue côté 14^e: environ 300 m) établit une coupure nette entre les deux côtés de la chaussée, qui vivent indépendamment l'un de l'autre. Côté Vandamme, le centre commercial Gaîté (20 magasins dont GoSport, Darty et Tati) est un pôle dont l'attraction (plutôt locale aujourd'hui) mériterait d'être renforcée. Lui font face de grands bars nocturnes (en particulier à l'approche de la rue de la Gaîté) et des commerces d'attractivité locale.

Propositions :

- En réponse aux nombreux dysfonctionnements rencontrés non seulement au niveau de l'avenue du Maine mais aussi dans le quartier tout entier, une solution à envisager serait la suppression de la trémie. Il va de soi qu'une telle mesure (dont l'étude est inscrite au PLU) ne peut que s'intégrer dans une politique globale de dissuasion de la voiture dans Paris (passant par la réduction des capacités des voies dans tout le secteur -voire en amont- et la création d'un espaces civilisé rue de Rennes...).
- La suppression de la trémie s'accompagnerait de la remise en cause des nivellements actuels déjà suggérée à propos de la place Raoul Dautry, et permettrait une meilleure végétalisation de l'avenue, et notamment d'accompagner les piétons depuis la rue de Rennes ou depuis la gare jusqu'à la galerie commerciale Gaîté.
- Quelques interventions ponctuelles sur la voirie permettraient de réduire le stationnement illicite.



Avenue du Maine depuis le carrefour Maine Jean Zay



Entrée sud du souterrain



Entrée nord et confusion des niveaux de références



l'aboutissement de l'avenue sur la place Raoul Dautry

5.2.5. Rue du Départ :

Large rue (2x2 voies + couloir de bus et stationnement) présentant deux côtés nettement distincts : l'un de bâti traditionnel, lié au quartier Gaité, l'autre tirant son origine de l'Opération Maine-Montparnasse (secteur III de l'opération) et se rapprochant davantage d'un urbanisme de dalle. Le projet devra se fixer pour objectif de recoudre le tissu urbain pour redonner à la rue du Départ une certaine unité. Il est aujourd'hui malaisé de circuler entre des espaces qui s'ignorent : comment recréer des liaisons et une porosité permettant à la gare comme aux autres pôles de diffuser harmonieusement leurs flux et de s'épanouir ?

Bilan :

- Côté secteur III (centre commercial et tour) : Sur la voirie, les stationnements autorisés (livraisons) et illicites (dans le couloir de bus ouvert aux vélos) obligent bus et cyclistes à circuler hors couloir. Les piétons peuvent circuler sur un trottoir étroit (1,50 m) ou sous arcades le long du centre commercial. Ces deux passages possibles sont séparés par un mur le long de la place Raoul-Dautry puis par les trémies de parking le long du centre commercial. Le cheminement couvert reste cependant sombre, les vitrines commerciales (dont celles des Galeries Lafayette) ne suffisent pas à l'éclairer. La présence des trémies d'entrée et de sortie du parking de la tour Montparnasse contribue également à rendre le parcours peu aisé, en particulier pour les voyageurs avec bagages.
- Sur le trottoir opposé, la présence commerciale est plus affirmée par les vitrines ou terrasses. La nature de l'offre commerciale est très différente de celle du centre commercial : commerces de bouche (cafés, boulangerie) et supermarché (INNO) d'attractivité locale. On note un fort passage de voyageurs clients de cette offre, d'où de nombreuses traversées, dans et hors passages piétons.



Les extrémités :

- Côté place Raoul Dautry, la rue est coupée de la gare par un mur continu dont la présence s'explique par la différence de niveau rueldalle. L'étroitesse du trottoir longeant ce mur y rend la circulation piétonne difficile. L'arrêt du bus 91 n'est pas visible depuis le parvis de la gare. La pratique de la dépose-minute sauvage devant la gare (dans le couloir de bus) rend la circulation difficile.
- Côté place du 18 juin 1940: L'autre bout de la rue présente également une fréquentation forte, due à la concentration en un même lieu d'entrées de cinéma, d'une entrée du réseau de métro et du débouché de la rue d'Odessa, très animée grâce à ses cinémas et restaurants. On remarque aussi une importante traversée de piétons à ce niveau de la rue du Départ, les passants désirant rejoindre la rue de Rennes à partir du centre commercial étant contraints de contourner la place du 18-Juin-1940.

Propositions :

- La suppression du passage actuel sous arcades permettra l'occupation de l'espace par le centre commercial, occupant ainsi l'ensemble du domaine privé jusqu'à l'alignement. Un trottoir large et planté pourra être mis en place côté centre commercial, le trottoir opposé étant élargi, revenant ainsi à une structure de rue plus lisible et fluide. L'élargissement du trottoir devra être accompagnée d'une réduction à deux voies de la chaussée, éventuellement mise en sens unique.
- La liaison, entre la place Raoul Dautry et la rue du Départ actuellement à niveaux, pourrait être résolu par la remise à niveau de l'avenue du Maine, dans le cas où la trémie serait supprimée.



La chaussée surdimensionnée de la rue du Départ, des trottoirs étroits



Une fréquentation importante



Des files de stationnement omniprésentes



Traversée butant sur un mur au pied de la tour Montparnasse



5.2.6. Rue de l'Arrivée :

Comme pour la rue du Départ, il existe rue de l'Arrivée une nette distinction entre le côté du centre commercial et celui qui lui fait face. Cette distinction est encore accrue par une différence de niveaux, le bâti traditionnel et une rue étroite se situant en contrebas du niveau de la large voie actuelle (2x2 voies). Un réaménagement fondamental de cet espace semble nécessaire. En sus de la mise à l'alignement du centre commercial et de l'élargissement du trottoir longeant les vitrines qui s'affichent sur la rue, il faut envisager un réaménagement de la rue de l'Arrivée sur un niveau unique, et une meilleure articulation avec l'avenue du Maine. Ce réaménagement réellement ambitieux est intimement lié à l'étude de la suppression de la trémie de l'avenue du Maine.

Bilan :

- *Côté centre commercial : sous arcades et sombre. Très peu de vitrines s'exposent de ce côté du centre commercial. L'attractivité pour le passant est donc faible et le transit piéton est nettement inférieur à celui de la rue du Départ. En outre les trémies de parkings gênent le cheminement.*
- *En face, le cheminement en contrebas longe un cinéma et des commerces (de bouche essentiellement). Le trottoir au niveau de la voirie principale est nettement moins agréable mais permet toutefois de rejoindre un arrêt de bus et les voitures en stationnement.*

Les extrémités :

- *Le débouché boulevard du Montparnasse ne pose pas de réel problème ; le flux piéton y est nettement moins important qu'au débouché de la rue du Départ en raison de l'attractivité moindre des commerces de ce côté de la place du 18 juin 1940.*
- *Le débouché place Raoul-Dautry est nettement plus problématique. La présence d'arrêts de bus d'un côté, de la gare routière et de la station de taxis en face, ainsi que la dépose-minute sauvage ralentissent la circulation à l'approche de la gare. Le flux de piétons en traversée est important à ce niveau de la rue de l'Arrivée ; les traversées hors passages protégés sont également nombreuses.*

Propositions :

- *Mise à niveaux de la voirie. Cette opération permettrait de retrouver une plus grande unité de perception du lieu, et de meilleures connexions entre surface commerciale et vie de quartier.*
- *La réduction de la voirie à deux voies, éventuellement en sens unique, pourrait faciliter encore cette liaison.*



Une « rue » 2x2 voies



Deux niveaux de circulation



Commerces, terrasses et stationnement, sur la voie « basse »



La rupture de niveau

5.2.7. Place du 18-Juin-1940 :

La place du 18-Juin-1940 cumule les fonctions de pôle urbain majeur, de part son attractivité (cafés, bars, restaurants, cinémas), et de pôle d'échange de transport (2 lignes de métro et 9 lignes de bus s'y croisent, dont le 91 en Mobilien). Mais de part sa situation (débouché de la rue de Rennes, passage du boulevard du Montparnasse, rues de l'Arrivée et du Départ largement dimensionnées) la place du 18-Juin-1940 représente aussi un nœud de transports routiers. Son aménagement est traité comme tel. Avec la place Raoul-Dautry, la place du 18-Juin-1940 est un pôle fort du quartier à l'étude, dont le réaménagement nécessaire doit s'inscrire dans un projet ambitieux. Cette place doit sans doute perdre son caractère de carrefour routier, pour s'appuyer sur l'aménagement d'une place sur laquelle aboutit un certain nombre de rues. Le projet doit aussi mieux annoncer (et rendre accessible) la galerie commerciale qui, située dans l'axe de la rue de Rennes, remplace l'ancienne gare.

Bilan

- *Le trafic intense et complexe sur la place oblige le piéton à la contourner en suivant les passages protégés, ce qui rallonge considérablement le trajet entre le centre commercial Maine et la rue de Rennes. La traversée en ligne droite est largement pratiquée mais souvent périlleuse.*
- *Le trottoir relativement large est extrêmement encombré et ne suffit pas au flux de piétons considérable (particulièrement côté rue du Départ) qui le parcourt. Entre la rue d'Odessa et le boulevard du Montparnasse, la présence de la bouche de métro, du kiosque à journaux et du cinéma rendent la circulation particulièrement difficile.*
- *La façade du centre commercial est sombre et fermée, elle n'affiche pas ses vitrines, on ne perçoit pas la présence d'un fort pôle attracteur.*

Propositions :

- *L'arrivée du Mobilien (ligne 91) sur la place devra être traitée en même temps que le réaménagement de cette dernière et prendre en compte cet axe important des transports collectifs parisiens.*
- *La façade du centre commercial, sa relation avec la rue de Rennes (axe commercial parisien important), sont des problèmes cruciaux auxquels le projet devra répondre, comme à l'amélioration de la liaison piétonne en traversée de place.*
- *La présence du Mobilien et de pistes cyclables sur cette place pourra servir de levier pour le développement des modes doux dans le secteur.*
- *La liaison avec la gare toute proche, et l'annonce de celle-ci depuis la place du 18-Juin-1940 (anciennement parvis de la gare avant que cette dernière ne soit déplacée) seront également un axe de réflexion.*



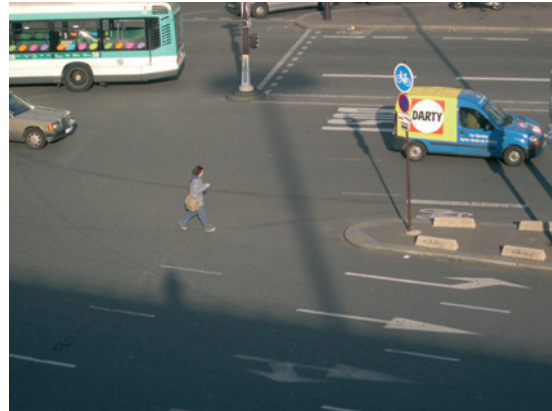
La perspective vers Saint Germain



La place: un carrefour à la chaussée démesurée



Débouché de la ligne Mobilien 91



Traversée périlleuse

5.2.8. Boulevard du Montparnasse:

Le boulevard du Montparnasse est resté très vivant, et ce grâce à la présence des cinémas, des cafés de qualité et aux noms évocateurs (La Coupole, La Rotonde...), et des nombreux restaurants qui s'affichent en terrasses animées, de jour comme de nuit.

Bilan :

- La présence de nombreux établissements scolaires et en particulier du lycée Stanislas contribue également à l'animation du quartier et à une circulation accrue aux heures d'entrée et sortie des élèves.

Propositions :

- Le développement des modes doux sur un espace largement pratiqué par des enfants et adolescents, ainsi que comme espace de loisirs, contribuerait à maintenir la qualité de ce boulevard parisien.

Les terrasses côté 6^e arrondissementVers le 7^e arrondissement



5.2.9. Boulevard Pasteur et place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon :

Malgré la qualité des perspectives qu'il offre, en particulier sur la tour Eiffel, le boulevard Pasteur, large voie trop minérale, présente un caractère presque routier. La végétalisation du boulevard Pasteur, malgré la contrainte physique liée au fait que la rue est un pont au-dessus des voies, permettrait, tout en annonçant la présence du Jardin Atlantique, de rendre le cheminement piéton plus agréable. La perspective offerte par le boulevard sur la tour Eiffel n'en serait que valorisée.

Bilan :

- Le bus 91, seule ligne à desservir la gare enclavée de Vaugirard, fait le tour des 4 secteurs de l'opération Maine-Montparnasse et finit en terminus au niveau de la place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Bufferon, devant l'entrée du jardin Atlantique.
- La présence de ce grand jardin sur dalle, qui reste confidentiel derrière son entrée en porche, aujourd'hui parking à deux-roues plutôt que propylées, ne contribue pas malgré ses qualités indéniables à la végétalisation de l'espace.
- Les entrées de gare sont trop discrètes : elles n'indiquent pas la présence du « hall Pasteur », pourtant récent et qui donne un accès pratique aux TGV. Conçue à l'origine comme accès voitures (dépose-minute et taxis) de la gare Montparnasse, cette partie est largement sous-utilisée, peu repérable et d'accès difficile aux piétons (entrées par le jardin, fermées le soir, ou par un trottoir étroit, longeant l'accès voitures).

Les extrémités :

- Le carrefour avec le boulevard de Vaugirard marque une coupure nette entre un espace « moderne » (paysage minéral de bureaux de hauteur importante) et un bâti traditionnel post-haussmannien d'une certaine qualité.
- La place de Catalogne, conçue par l'architecte Ricardo Bofill, malgré ses commerces en rez-de-chaussée et la grande sculpture-fontaine qui orne son centre, laisse l'impression d'un grand rond-point.

Propositions :

- L'aspect plus « vert » du boulevard pourrait servir de levier au développement des modes doux dans le secteur, en particulier du vélo ; l'hypothèse d'une maison « roue-libre » en gare de Montparnasse 2 est à étudier.
- L'insuffisance de la desserte par les transports en commun des gares Montparnasse 2 et 3 représente un problème important que le projet devra résoudre.
- Cette desserte irait de pair avec une amélioration de la lisibilité des différents accès à la gare.



La perspective vers la Tour Eiffel



Entrée piéton de la Gare SNCF et du jardin



Entrée de la dépose minute



La gare de Montparnasse 3 — Vaugirard

5.2.10. Boulevard Edgar Quinet:

Le bâti traditionnel qui borde ses voies, ainsi que son mail central et ses arbres d'alignement font du boulevard Edgar Quinet un espace urbain de qualité. Le projet à l'échelle de l'étude concernée devra principalement s'atteler à l'amélioration de la liaison entre le boulevard Edgar Quinet et l'ensemble « centre commercial — gare » et ce dans l'optique d'un dialogue entre bâti moderne et tissu urbain plus traditionnel.

Bilan :

- La présence régulière de marchés (tous les mercredis et samedis), ainsi que les marchés d'art le dimanche, contribuent fortement à faire de ce boulevard une partie très vivante de notre périmètre d'étude.
- Les terrasses de cafés au carrefour des rues d'Odessa, du Montparnasse, Delambre et de la Gaîté apportent également leur part d'animation au quartier.
- La qualité de la végétalisation du mur longeant le cimetière du Montparnasse rend ce dernier plus amène au passant.

Extrémité :

- Dans l'axe du boulevard, rue du Départ, on trouve la tour Montparnasse, heureuse perspective; malheureusement la trémie de parking située en pied de tour contribue à réduire la visibilité et l'accessibilité du centre commercial comme de la tour elle-même.

Propositions :

- travail sur la continuité vers l'îlot du centre commercial.



La tour Montparnasse et le tissu « faubourien » de l'avenue du Maine



Terrasses



Débouché du boulevard sur la trémie du parking

5.2.11. Bilan des dysfonctionnements

Le diagnostic urbain de la zone fait nettement ressortir les dysfonctionnements sensibles que présente le secteur à l'étude, et auxquels il convient de remédier rapidement, par des opérations ponctuelles. Pôle d'activité et d'échanges, nœud de transports collectifs et centre commercial d'attractivité globale (à l'échelle parisienne), le quartier de la gare Montparnasse doit cependant faire l'objet d'un projet ambitieux.

Une des difficultés de cette étude sera donc de concilier les interventions locales à court terme, en les incluant dans un projet cohérent, à plus long terme :

- projet d'aménagement du quartier de la gare, autour de cette dernière qui pourra s'y afficher au sein d'un pôle de transports lisible, un projet qui « recouse » avec le tissu urbain environnant un secteur quelque peu sans adéquation avec son contexte depuis sa construction dans les années 70,
- et projet à échelonner dans le temps en fonction de l'urgence des interventions sans hypothéquer l'avenir...



6 • VERS UN SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENTS (QUESTIONS, PROBLÉMATIQUE)

■ 6.1. ESQUISSE DE SCHÉMA DE PROBLÉMATIQUE

Dans un secteur constitué autour d'un système complexe de barrières et de boulevards, a été implanté dans les décennies 1950-1970 un ensemble ambitieux... mais ignorant de son contexte urbain à l'époque considéré comme condamné.

Trois à quatre décennies plus tard, malgré les qualités et l'animation incontestables du quartier, un certain nombre de défauts et de dysfonctionnements ont été mis en évidence, dans le cadre de cette étude, à l'intérieur du périmètre de l'« opération Maine-Montparnasse ».

Pour arriver à mettre au point un nécessaire Schéma d'Objectifs, ce nouveau paragraphe, touchant à la problématique, résume et organise l'analyse précédemment exposée.

6.1.1 Un pôle intermodal se met ici en place, mais dans un contexte restant souvent médiocre et insuffisant :

- **car dans le cadre de la mise en place de projets de nouvelles infrastructures (tram des gares, interconnexion RER), comme dans le cadre de la croissance d'un pôle commercial régional, de nécessaires réorganisations sont mises en lumière :**

- celle du centre commercial Maine-Montparnasse, en liaison avec l'évolution de la rue de Rennes et le développement attendu de la gare,
- celle du système des autobus, intégrant à terme les lignes de tramway.

- **car les éléments issus de l'opération Maine-Montparnasse s'insèrent très médiocrement dans le contexte urbain :**

- les rénovations des années 60-70 ignorant le contexte existant, ayant considéré qu'il était appelé à disparaître, et le centre commercial étant introverti et ignorant de son contexte comme de l'espace public qui le sert, à cause de son organisation confuse, illisible et trop complexe, et à cause de la pauvreté de son affichage architectural sur la place du 18 juin,
- la gare Montparnasse présentant un problème de visibilité, son architecture se perdant quelque peu dans l'immeuble de bureaux où elle s'engrave, la place Raoul-Dautry offrant un caractère de cour de service plutôt que de place publique.

- **car on constate que la logique de la trame verte d'agglomération est ici défectueuse :**

- la « Coulée Verte du Sud Parisien » s'arrêtant aux confins du secteur,
- les places publiques en principe large et dégagées étant encombrées soit par une voirie pléthorique, soit par des aménagement datés et cacophoniques,
- les trottoirs souvent étroits n'offrant pas de possibilité d'un traitement de qualité, n'entrant pas dans une logique de trame verte, ne mettant pas en relation les éléments verts existants.
- le mail central du boulevard de Vaugirard, discontinu et au traitement insuffisant, ayant perdu sa continuité historique avec le boulevard Edgar Quinet (ancienne promenade de l'enceinte des Fermiers-Généraux).



6.1.2 L'espace public est mal partagé:

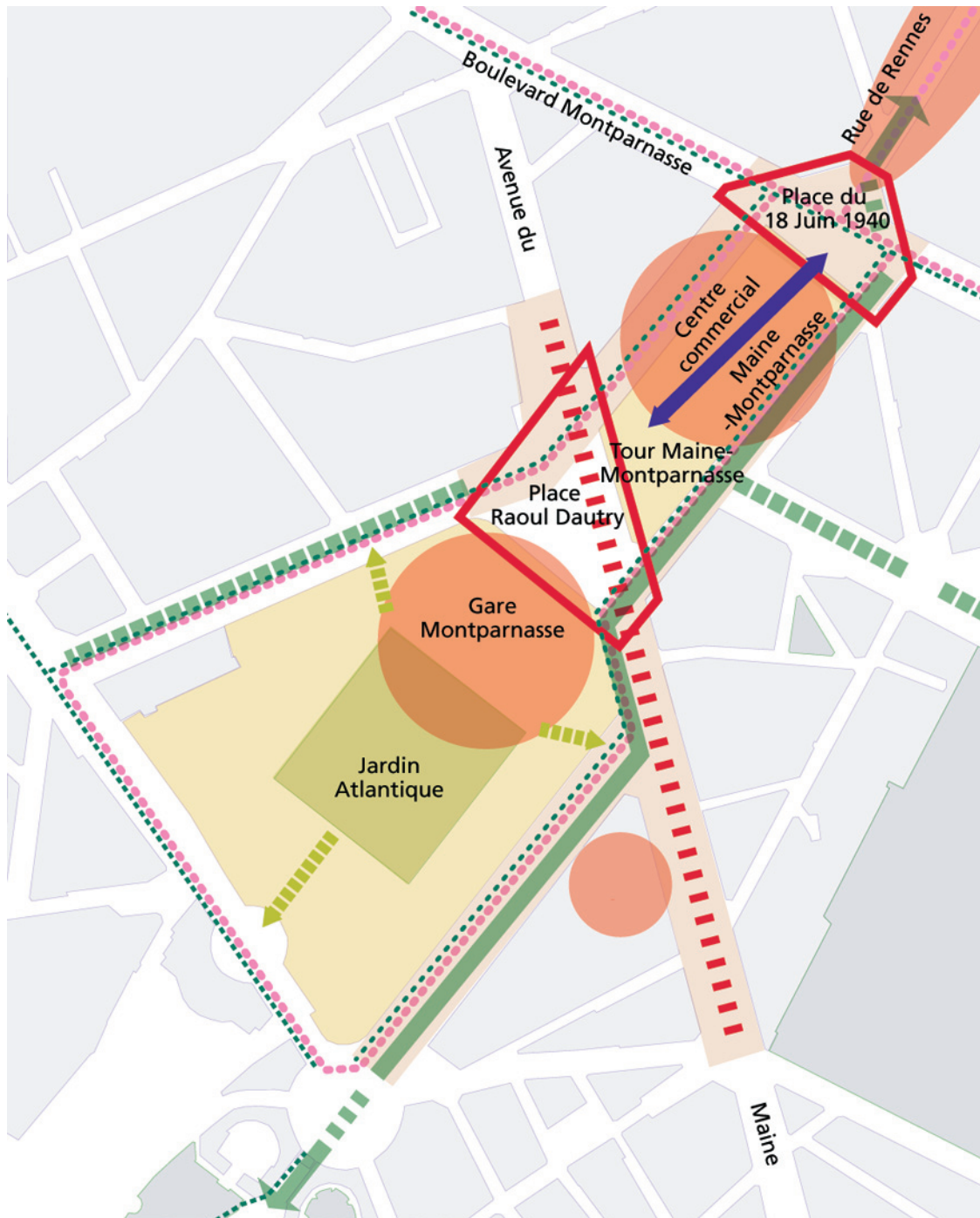
- **car excessivement dévolu à l'automobile:**
 - les voies publiques existantes sont conçues en fonction de l'arrivée en ville d'une radiale auto-routière, dont le projet est pourtant depuis longtemps abandonné,
 - la trémie de l'avenue du Maine, bien que sous-utilisée, est nuisante et encombrante par son emprise mais aussi par son système de ventilation et par la maintenance nécessaire,
- **car les circulations douces n'y trouvent pas encore place:**
 - malgré le système inefficace de séparation des fonctions
 - à cause du médiocre traitement des « places » dévolues aux piétons, de l'étroitesse des trottoirs, du manque de continuité et de lisibilité des cheminements piétons,
- **car l'important système de transports ne fonctionne pas de façon optimale:**
 - en assurant une desserte trop fragmentaire du quartier et une interconnexion insuffisante des trois pôles: 18 juin, Raoul Dautry et Pasteur,
 - du point de vue de l'accessibilité des transports en commun (en particulier pour les voyageurs avec bagages et les personnes à mobilité réduite),
 - par l'insuffisance des voies dédiées, comme celle des échanges intermodes.

6.1.3 Certains espaces publics sont sans qualité:

- **car leur organisation comme leur lisibilité est complexe et brouillée:**
 - le principe de séparation des fonctions, et la multiplication des niveaux de référence, ayant régi leur mise en place;
 - des discontinuités importantes existant dans les espaces publics, des éléments de coupure et de fragmentation de l'espace urbain (trémies, jardinières, emmarchement, gare routière) « séparant » aires piétonnes et voies circulées, dans des espaces sans caractère unitaire, d'importants dénivellements (induits par un système de séparation des fonctions, fractionnant l'espace public);
 - espaces publics et espaces privés ne se différenciant pas,
 - les centres commerciaux et leurs espaces servants pâtissant d'une organisation confuse, complexe et peu lisible.
- **car les espaces de voirie sont traités de façon routière et extra-urbaine,**
 - avec des voies formant coupures, les trémies, bretelles et murets encombrant l'espace public, les chaussées étant en général surdimensionnées par rapport aux trottoirs,
 - avec des voies au caractère peu urbain longeant des rez-de-chaussée sacrifiés aux services



6.2. ESQUISSE DE SCHÉMA D'OBJECTIFS

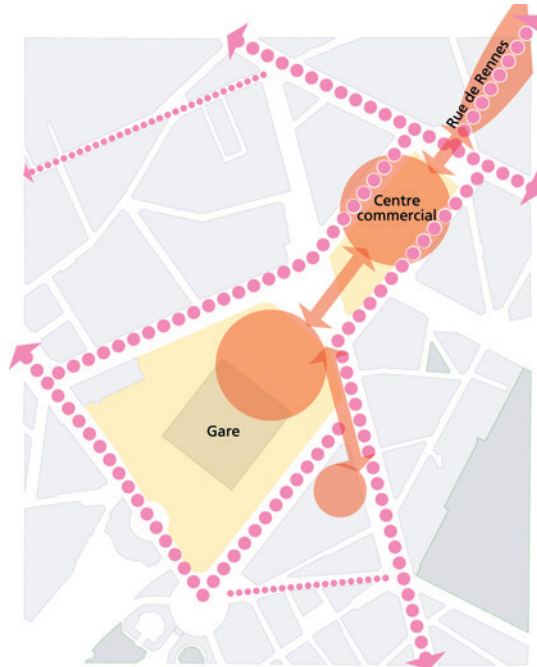




De la grande échelle, régionale, jusqu'à l'échelle locale, en passant par l'échelle urbaine, ces objectifs pourront être :

6.2.1. Accompagner le développement du pôle intermodal et aider à son rayonnement

- en aidant ce secteur à renforcer son poids au sein du sud-ouest de l'agglomération :



- en favorisant le développement d'un ensemble commercial régional en développant les synergies entre la rue de Rennes et les trois centres commerciaux de Montparnasse,

Les centres commerciaux Maine-Montparnasse et Gaîté ainsi que les surfaces commerciales de la gare représentent une potentialité commerciale importante à l'échelle du Sud Ouest de l'agglomération. Aujourd'hui isolés et relativement introvertis, les commerces déjà représentés peinent à atteindre l'attractivité nécessaire à leur développement.

La mise en relation de ces surfaces commerciales dans le prolongement de la rue de Rennes, ainsi que leur restructuration dans le cadre d'un aménagement du secteur représenterait un atout supplémentaire au sein d'un quartier proposant déjà une offre particulièrement riche et diversifiée de loisirs et doté d'un pôle intermodal.

- en améliorant son accessibilité et sa desserte interne, par la mise en place de sites propres autobus, à terme réseau de tramway, autour de ce pôle stratégique.

Dans la logique d'une offre autobus efficace et de qualité, le réseau Mobilien s'étend aujourd'hui dans Paris, desservant en particulier les pôles intermodaux que représentent les gares. L'arrivée du Mobilien à Montparnasse, au travers des lignes 91, 92, 95 et 96 représente une opportunité à saisir pour améliorer et développer la qualité de la desserte globale du quartier.

Outre l'optimisation de la rapidité et du respect des horaires, la mise en place de sites propres autobus présente l'avantage de réserver une possibilité d'évolution du réseau TC, par sa conversion en ligne de tramway par exemple.



- en s'insérant dans la logique de grandes ambitions régionales ou municipales :



- Les logiques du plan vert municipal, comme de la trame verte d'agglomération,

- en prolongeant la « Coulée Verte du Sud Parisien » jusqu'à la place du 18-Juin-1940 et à la rue de Rennes, futur « espace civilisé », et par cette dernière au centre de Paris, La « Coulée verte du Sud Parisien » s'arrête aujourd'hui aux confins du secteur, butant sur le très large rond-point que représente la place de Catalogne. Son prolongement jusqu'à la rue de Rennes reste peu clair et hétérogène (contre-allée rue du Comandant Mouchotte, voie d'autobus non élargie rue de Rennes...).

Dans le cadre du schéma directeur vélo structurant, il serait intéressant de conforter et de clarifier le réseau existant, en particulier entre la place de Catalogne et la rue de Rennes (futur espace civilisé). L'arrivée du Mobilien dans le secteur est également l'occasion d'y développer des aménagements peu contraignants comme l'élargissement des voies d'autobus ou le renforcement des mesures sécuritaires au niveau des carrefours accidentogènes (Mouchotte-Maine et place du 18 juin).

- en aménageant les mails centraux des boulevards de Vaugirard et Edgar Quinet afin d'y conforter la qualité et la continuité de la promenade,

Le mail central du boulevard de Vaugirard pourrait représenter une promenade de qualité s'il gagnait en continuité : en signifiant par exemple la priorité aux piétons tout le long du mail, ainsi qu'en dissuadant clairement les usagers du pôle d'y stationner.

Une continuité avec le mail central du boulevard Edgar Quinet, espace de qualité régulièrement animé par des marchés, serait également à étudier.

- en ouvrant de larges places dégagées, d'attractivité globale

Les places publiques, en principe larges et dégagées, se résument ici :

- à un carrefour de circulation pour la place du 18 juin

- à une « cour » repliée sur elle-même et encombrée par un bâti et des installations hétéroclites pour la place Raoul Dautry

- à un espace très minéral, aux allures quasi-autoroutières pour la place des Cinq martyrs du Lycée Buffon. Il s'agit donc de repenser ces places comme des espaces de « respiration », ouverts sur la ville et accueillants, par leur lisibilité comme par leurs qualités spatiales.



6.2.2. Mettre en place un meilleur partage de l'Espace public

- en réduisant la place de l'automobile :



- en recalibrant les chaussées existantes, pléthoriques et conçues dans le cadre d'un projet abandonné de radiale autoroutière,

La voirie du quartier Montparnasse, dimensionnée initialement pour accueillir la radiale autoroutière Vercingétorix (prolongement de l'A10 dans Paris) se caractérise par la largeur de ses chaussées, amplement sous-utilisées. Conséquences de ce projet abandonné :

- l'impression de « perte d'espace » dans un espace parisien très rationalisé
- des difficultés de franchissement des voies pour les piétons.

- en réduisant les nuisances dues à la trémie de l'avenue du Maine, sous-utilisée et encombrante par son emprise et son système de ventilation, et lourde par la maintenance nécessaire,

Concernant la trémie de l'avenue du Maine, elle aussi sous-utilisée, la contrainte est encore plus forte puisqu'elle donne naissance à deux « coupures » urbaines infranchissables de 160 m et 130 m. Elle est d'autre part nuisante et encombrante par son emprise et son système de ventilation, mais aussi lourde par la maintenance nécessaire.



- en augmentant la place des circulations douces :



- en mettant en place des pistes cyclables et en confortant le réseau des itinéraires cyclables existants,

Dans un secteur très fréquenté par les deux-roues motorisés, la mise en place de pistes cyclables permettrait de donner une nouvelle accessibilité au secteur, plus respectueuse à tous les niveaux de l'environnement urbain (environnement sonore, qualité de l'air et encombrement de la voirie), comme d'améliorer la qualité des espaces publics par les aménagements qu'elles supposent.

- en re-développant les espaces dévolus aux piétons, en assurant leur continuité et leur lisibilité.

Les trottoirs souvent étroits, en général maltraités, ne mettent pas en relation les pôles attracteurs du quartier, pas plus que les éléments verts existants. Malgré le système imaginé de séparation des fonctions, les cheminements piétons s'avèrent souvent peu lisibles, voire parfois difficiles ou tortueux.



- en perfectionnant le système des transports en commun :



- en améliorant l'accessibilité du pôle de transports en commun (en particulier pour les voyageurs avec bagages et les Personnes à Mobilité Réduite),

Les nombreux escaliers souterrains du métro comme les trottoirs trop étroits rendent les cheminements particulièrement difficiles, notamment entre la place du 18-Juin-1940 (lignes de métro : 4 et 12, d'autobus : 82 et 89) et la gare. L'îlot issu de l'Opération Maine-Montparnasse, rassemblant gare, bureaux et centre commercial, mériterait une desserte plus adaptée, assurant notamment l'accessibilité Personnes à Mmobilité Réduite de l'ensemble de ses équipements.

- en assurant une desserte plus globale du quartier, et une interconnexion plus efficace des 3 pôles (18 juin, Raoul Dautry et Pasteur) :

- en développant le réseau des voies dédiées (autobus),

Un réseau de sites propres autobus autoriserait une desserte globale plus efficace, tant au niveau de la rapidité que du respect des horaires. Cette fiabilité pourrait éventuellement permettre à terme de soulager des lignes de métro, particulièrement chargées aux heures de pointes et lors des grands départs.

- en réorganisant les échanges inter modes, et en particulier l'organisation encombrante de l'actuelle gare routière, en adéquation avec les nouvelles exigences d'un espace public de qualité,

L'étendue du pôle intermodal de Montparnasse (1 km x 500 m) et la répartition de ses activités en trois pôles attractifs distincts invite à une répartition des arrêts plus diffuse, plus adaptée à la répartition de ces pôles et de leurs accès, tout en privilégiant la lisibilité pour l'utilisateur.

Une meilleure interconnexion entre modes passe également par une lisibilité accrue, ainsi qu'un plus grand confort lors des échanges (proximité des arrêts, peu de rues à traverser...).



6.2.3. Redonner une qualité aux espaces publics

- en rétablissant une lisibilité et une perméabilité perdues :



- en ne se référant plus qu'à un seul niveau de référence, le niveau de la ville, mis en évidence,

Le brouillage de la lisibilité spatiale à Montparnasse résulte en partie de la mise en œuvre (non aboutie) du principe de séparation des fonctions, qui devait s'étendre à la ville environnante, et la multiplication des niveaux de référence (niveaux bas de la rue de l'Arrivée et du centre commercial, niveau rehaussé de la place Raoul Dautry dû au passage en souterrain de l'avenue du Maine, niveau R + 1 des dalles et passerelles...)

- en retrouvant la continuité aux espaces publics :

- par la remise en cause des éléments de coupure et de fractionnement de l'espace urbain (trémies, jardinières, emmarchements, gare routière et stationnements sauvages)

Le caractère « introverti » de la place Raoul Dautry, la faible lisibilité des accès aux bâtiments qui l'entourent et la difficulté des cheminements induits résultent de la multiplication en un même lieu d'obstacles tant visuels (jardinières, gare routière) que physiques (emmarchements que l'on retrouve autour du centre commercial). Le réaménagement de cette place devra intégrer davantage le rapport à la ville environnante. La trémie de l'avenue du Maine, pensée à son époque comme une « canalisation » de la circulation automobile au profit des cheminements piétons, est à l'origine d'une coupure infranchissable en amont du pôle. Sa suppression au profit d'un espace mieux partagé et plus perméable doit être étudiée.

- par la révision des nivellements existants, issus d'un système de séparation des fonctions devenu caduc.

Le relatif « isolement » du centre commercial comme de la place Raoul Dautry proviennent en partie d'un système complexe de nivellements relatifs au principe de séparation des fonctions, ayant donné lieu à la mise en place de nombreux emmarchements et rampes. Pour assurer une plus grande fluidité des cheminements, un travail sur les nivellements s'avère nécessaire.



- en distinguant plus clairement les espaces publics des espaces privés,

L'absence de limite claire entre domaines public et privé, en particulier autour de l'ensemble centre commercial- tour, accentue encore l'absence de repères et la faible lisibilité des lieux. L'abaissement des façades du centre commercial ou la mise en place d'éléments de « démarcation » pourrait redonner une clarté, aussi bien qu'un caractère à ces espaces flous.

- en traitant les espaces publics dans leurs limites physiques naturelles (les traitements doivent se faire de façade à façade et inclure l'éventuelle voirie),

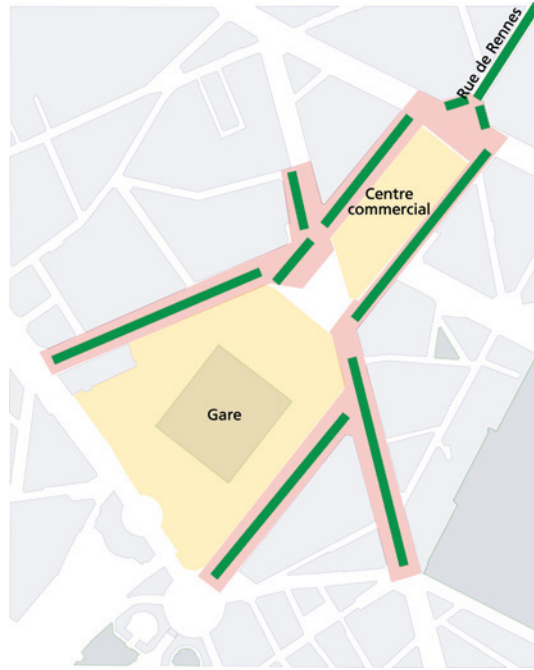
L'impression d'espace public morcelé résulte du traitement souvent hétérogène des places et rues. L'aménagement, aujourd'hui fonction d'éléments ponctuels, doit être repensé avec un souci de continuité par un traitement homogène de façade à façade, redonnant aux lieux un caractère et favorisant ainsi le rayonnement des équipements et services majeurs (gare, centre commerciaux...) sur l'ensemble du quartier.

- en mettant en place un système de lieux publics caractérisés, descriptibles, nommables.

Un traitement plus homogène de l'espace public en autorise une lecture plus simple, au travers de lieux clairement identifiables (place de la gare...).



- en effaçant le caractère routier du traitement actuel des espaces de voirie :



- en « civilisant » les voies actuellement infranchissables :

- par la réduction de l'espace surdimensionné des chaussées,

La largeur des chaussées souvent surdimensionnées favorise les excès de vitesse sur ces axes, et contribue également à la difficulté de leur franchissement.

- par la suppression des éléments qui contribuent au caractère extra urbain de l'espace public : trémies, bretelles, murets...

Le caractère autoroutier du secteur provient notamment du caractère « infranchissable » de certains axes (avenue du Maine) qu'il conviendra d'atténuer, voire de supprimer.

- en verdissant les axes majeurs et en y développant l'animation commerciale et culturelle.

Au-delà du redimensionnement de la chaussée, le retour à des espaces plus urbains que routiers (voire autoroutiers) passe également par un traitement approprié des trottoirs qui pourraient être élargis et plantés, ainsi que sur l'animation, tant commerciale que culturelle, à développer sur certains axes, comme la rue du Commandant Mouchotte.



- en adaptant au contexte le nécessaire verdissement des espaces :



- en privilégiant les promenades plantées dans le cadre du développement de la trame verte parisienne,

Mis à part les boulevards de Vaugirard et Edgar Quinet ou l'avenue du Maine, les axes majeurs du quartier ne sont pas ou peu plantés. Dans le cadre du développement de la trame verte parisienne, les trottoirs élargis pourraient se doter d'arbres d'alignement, au profit de cheminements doux (piétons, vélos) plus agréables.

- en libérant l'espace des places en y implantant au niveau urbain de référence des arbres plutôt que des jardinières.

Contrairement aux jardinières actuellement en place devant la gare, formant coupure avec l'avenue du Maine, des arbres permettraient de structurer l'espace tout en préservant une grande perméabilité.



6.2.4. Aider à une meilleure insertion dans leur contexte urbain des éléments issus de l'opération Maine-Montparnasse et des rénovations des années 1960-1970 :

- en agissant tant sur leurs façades que sur l'espace public servant :



- en insérant le centre commercial, aujourd'hui introverti et ignorant son contexte, dans l'espace public qui le sert :

- par la création de vitrines sur l'espace public

Des vitrines contribueraient tant à la requalification de l'espace public qu'au rayonnement et à l'attractivité du centre commercial.

- en rendant visible, et lisible, sa traversée,

Aujourd'hui peu utilisé en raison des emmarchements au niveau de ses accès et de sa travée centrale en baïonnette, la traversée du centre commercial pourrait constituer un cheminement possible entre les places du 18-Juin-1940 et Raoul Dautry.

- en rendant plus visible la façade de la gare Montparnasse :

- en donnant à la place Raoul Dautry un caractère de place publique plutôt que de cour de service,

En tant qu'espace servant de la gare, mais aussi de la tour et du centre commercial, la place Raoul Dautry mérite un traitement homogène et de qualité, redonnant une lisibilité aux façades environnantes et en particulier à la gare, moteur du quartier.

- en redonnant aux rez-de-chaussée des immeubles bordant la rue du Commandant René Mouchotte un caractère urbain, de niveau de référence :



- par l'implantation le long du trottoir de locaux commerciaux et de services, proposant des vitrines (au lieu d'espaces aveugles),

Dans le cadre du réaménagement de la rue du Commandant Mouchotte, il serait intéressant d'étudier l'implantation le long de cet axe d'activités commerciales et de services, de manière à y amener une animation et à traiter l'interface entre les bâtiments issus de l'Opération Maine-Montparnasse et le bâti environnant, aujourd'hui encore constitué d'un linéaire d'espaces de services aveugles.

- en améliorant la qualité comme l'efficacité des accès au jardin « secret » Atlantique, depuis la rue du Commandant René Mouchotte comme depuis le boulevard de Vaugirard.

On accède aujourd'hui au Jardin de l'Atlantique par des ascenseurs souvent défectueux sur le boulevard de Vaugirard et la rue du Commandant Mouchotte, ou en traversant un porche donnant sur le boulevard Pasteur et servant de parking à deux-roues. Tout en conservant le caractère « intimiste » de ce jardin, la mise en place d'accès clairs et de qualité pourraient rendre cet espace plus attractif, et intégré de manière plus perceptible à la vie du quartier.



7 • Conclusion

Le quartier de la Gare Montparnasse est un pôle majeur du sud parisien. On y retrouve les différentes thématiques de la vie urbaine : emploi, tourisme, échanges, loisirs, culture, commerces. Ces différentes activités, malgré quelques spécifications ponctuelles, sont toutes intimement imbriquées, spatialement et temporellement, les unes avec les autres, et créent un quartier vivant et reconnu comme tel.

Un certain nombre de disfonctionnements ont pourtant été mis en évidence, bloquant tout aussi bien le potentiel encore important de développement du quartier (espace gare, sud de l'avenue du Maine...) que la fluidité des échanges de ce foisonnement d'activités. Un projet global redonnant au secteur une cohérence apparaît donc aujourd'hui nécessaire. Cela permettrait d'accompagner le développement de ce pôle intermodal et d'aider à son rayonnement.

Cette unité passe par un ensemble de projet sur l'espace public et certains bâtiments principaux, à différentes échelles. On pense tout d'abord à une meilleure répartition de l'espace public, qui n'est plus en phase ni avec l'utilisation, ni avec les besoins actuels. Ensuite, la réflexion doit se porter sur le rétablissement des continuités urbaines, mise à mal par un trop grand nombre d'édicules et d'obstacles sur l'espace public ; elle doit aussi porter sur l'amélioration de l'insertion dans leur contexte urbain des bâtiments et des espaces issus des grands projets de rénovation urbaine des années 60-70.