

A DÉFAUT D'ÊTRE BELLE LA NOUVELLE GARE MONTPARNASSE SERA BIEN CONÇUE

PARIS prend son visage de l'an 2.000 : mercredi 5 mars, le lendemain même de l'inauguration à Rungis des Halles de Paris, la nouvelle gare Montparnasse sera ouverte. L'ancienne gare avait atteint l'âge vénérable de 130 ans, ou presque.

C'est en 1836, en effet, qu'une loi avait autorisé « l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Versailles partant de la rive gauche de la Seine ». On hésita longtemps sur l'implantation de « l'embarcadère » parisien. Il fut question de le construire rue d'Assas, et la ligne aurait alors suivi le tracé de l'actuelle rue de Rennes. En fait, la première gare ne fut pas construite rue d'Assas, ni même sur le boulevard du Montparnasse, mais en bordure de l'avenue du Maine, à la limite des communes de Paris et de Vaugirard, c'est-à-dire à l'emplacement où s'élève, par un curieux retour des choses, la façade principale de la nouvelle gare.

Cette gare primitive n'était d'ailleurs qu'un modeste bâtiment provisoire d'où partit, le dimanche 7 juin 1840, le train inaugural mis en marche, rapporte le « Moniteur Universel » de l'époque, « pour la fête de Sèvres, jusqu'à ce village ». La section de ligne Paris-Sèvres, prolongée jusqu'à Versailles rive gauche le 10 septembre suivant fut donc l'embryon de tout le réseau déployé à partir de Paris-Montparnasse.

La construction d'une gare définitive, celle qui s'éleva plus d'un siècle, place du 18-Juin, fut l'une des toutes premières œuvres de la Seconde République car c'est le 27 février 1848 que le « Gouvernement Provisoire de la République », constitué depuis deux jours seulement, prit un décret pour que soient effectués, avec le concours des « Ateliers Nationaux », les travaux « d'établissement de la gare des chemins de fer de l'Ouest », en précisant qu'elle serait édifiée à l'alignement du boulevard du Montparnasse. Elle fut inaugurée le 7 juillet 1852. Ses quatre voies s'avançaient alors loin à l'intérieur de la gare, ce qui explique l'accident bien connu survenu le 22 octobre 1895 : un train arrivant de Granville défonça le heurtoir, la machine traversa la façade de la gare et tomba place de Rennes.

Le temps passant et le trafic augmentant, on construisit d'autres voies et en 1929, une nouvelle gare pour l'arrivée des grandes lignes. En 1936, on installe des

voies de départ grandes lignes et on électrifie la ligne Paris - Le Mans.

En fait, c'est seulement en 1955 qu'était totalement achevée la gare du Maine (grandes lignes) et que la vieille gare Montparnasse était définitivement réservée au trafic banlieue.

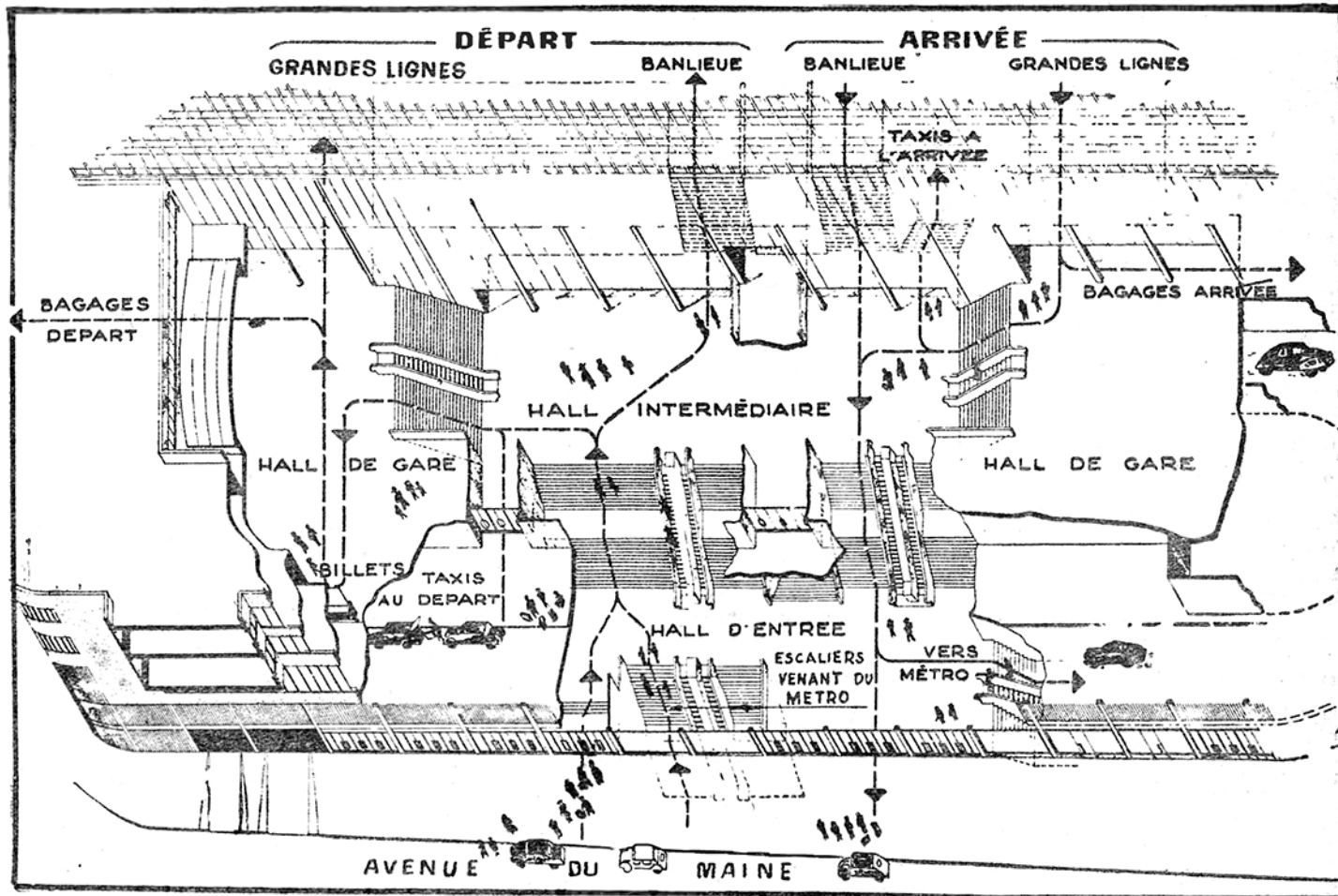
Entre-temps, place du 18-Juin, la gare avait vécu, le 25 août 1944, l'épisode le plus glorieux et le plus connu de son histoire : la signature, en présence du général Leclerc, par le général Von Choltitz, gouverneur allemand de la capitale, de l'acte mettant fin à la résistance de ses troupes et consacrant ainsi la libération de Paris.

Cet ensemble « définitif » n'aura pas vécu plus de dix ans. En 1965, l'opération Maine-Montparnasse démarrait et les bulldozers commençaient à raser les bâtiments. Aujourd'hui, tout est achevé, moins la tour qui, d'ici trois ans devrait culminer à 200 mètres.

Les trois immenses et atroces blocs de béton, qui forment un « U » carré autour des voies sont le siège de grandes sociétés et abritent également de très nombreux appartements. L'unanimité s'est faite pour dénoncer leur laideur massive. Mais ils sont là et pour longtemps... Dans le bâtiment du centre : la gare. Extérieurement, rien ne la signale à l'attention des Parisiens. On peut certes ne pas apprécier le style pompeux et monumental du siècle passé qui nous a valu nos grandes gares parisiennes. Mais il faut rendre cette justice aux architectes du Second Empire et de la Troisième République que la création d'une gare était pour eux l'occasion de voir grand et de construire un édifice public qui « marquait » l'époque.

La gare Montparnasse, vue du dehors, n'est « rien » architecturalement parlant. Mais à défaut d'être belle, elle risque d'être pratique. Car en ce domaine, la S.N.C.F. a fait preuve de beaucoup plus de mérite que les esthètes.

Les trains de banlieue qui arrivent et qui partent sur les voies centrales, comme les trains de grande ligne qui les encadrent, ne sont jamais éloignés des transports parisiens, et c'est



quelque chose qui compte pour des voyageurs pressés ou chargés de bagages.

Pour prendre le métro, ils n'auront plus à trainer de lourdes valises le long d'interminables couloirs de correspondance agrémentés d'escaliers raides. La R.A.T.P. et la S.N.C.F. se sont donné la main pour concevoir un ensemble cohérent. Depuis l'été dernier, le plus long trottoir roulant du métro parisien (185 mètres) relie les stations situées près de la vieille gare du 18-Juin à une immense salle des « Pas perdus », sous l'avenue du Maine. De là, des batteries d'escalators remonteront les voyageurs au niveau de la gare.

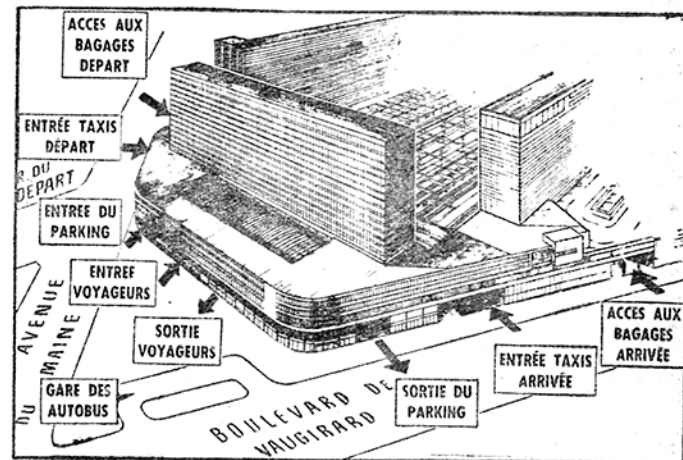
Le circuit des taxis est encore plus astucieux et totalement inédit pour une gare parisienne. Les voitures rentreront dans la gare et déposeront leurs clients à quelques mètres des quais. De même, pour les arrivées, le taxi sera pratiquement devant la locomotive. Ainsi, sans traîner ses bagages, le voyageur trouvera à l'abri des intempéries une voiture

qui l'attend. L'hiver, on aura même la délicatesse de souffler de l'air chaud à ce point des quais.

Les stations d'autobus ont été « serrées » au plus près des accès des bâtiments. Enfin, ceux qui viennent avec leur voiture particulière trouveront un immense parking (déjà en service), sous la gare même.

Pour accéder aux différents niveaux, 11 escalators gravissent les 6 mètres qui séparent les quais des rues. Le hall intermédiaire est dallé de pierre. Au-dessus, se trouve le hall de gare proprement dit... Long de plus de 100 mètres et d'une profondeur atteignant 33 mètres, couvert d'éléments translucides, cet espace sera éclairé le jour par la lumière naturelle pénétrant la voûte comme une verrière et la nuit par un éclairage indirect et diffus.

Outre quelque 30 guichets, on y retrouvera les traditionnels commerces, buvette, tabac, journaux et livres... On nous promet aussi une salle d'attente très confortable et une nouveauté : une salle d'information et



de réservation où les candidats au voyage seront reçus par des hôtes empressés qui commenceront par les installer dans des fauteuils accueillants avant de leur communiquer leurs renseignements.

Et s'il reste encore du temps à ces voyageurs choyés, ils pourront, à l'étage supérieur, le passer au grand restaurant, au bar américain ou dans les sa-

lons particuliers qui auront peu de chose à voir avec le traditionnel buffet des gares du XIX^e siècle.

Dans un avenir qui est largement fonction des finances parisiennes, il est prévu de couvrir les voies d'une dalle de béton qui supportera un jardin. Voilà qui règlera le problème du bruit pour les riverains dont les fenêtres donnent directement sur les quais.