



Association Culturelle Mouchotte

www.acmouchotte.com

“J’habite sur la gare”

MONTPARNASSE 1840 - 2023



ARCH. DE LA POSTE, 1967

SALLE MODIGLIANI

8 rue du Commandant René Mouchotte Paris 14^e

Vendredi 14 avril 2023 11h - 19h

Samedi 15 et dimanche 16 avril 11h - 19h30

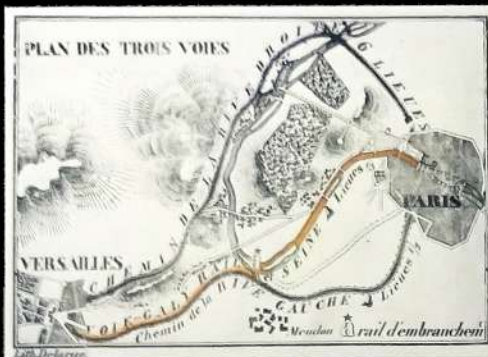
“J’habite sur la gare”

MONTPARNASSE 1840 - 2023

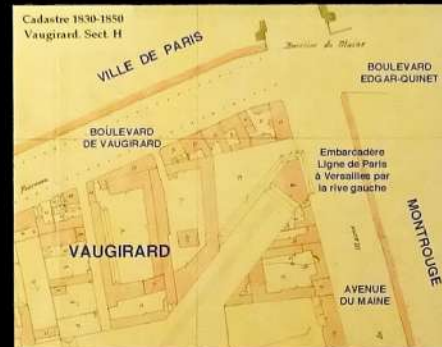
1962. Composer avec la SNCF

La gare Montparnasse étouffe et ne peut plus faire face au trafic : dès 1925 on projette de la reconstruire à l’angle du boulevard de Vaugirard et de l’avenue du Maine. Différé par la Seconde Guerre mondiale, le projet SNCF sera repris en 1959 mais intégré dans une vaste opération d’urbanisme, l’Opération Maine-Montparnasse, menée sous l’impulsion d’Edgar Pisani alors membre de la commission de la reconstruction.

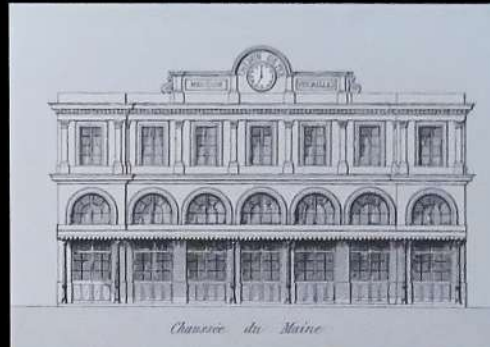
L’architecte Jean Dubuisson se chargera de la partie habitations, au 85 boulevard Pasteur et aux 6-26 rue du Commandant-René-Mouchotte, et, comme il le dira lui-même, devra composer avec la SNCF dont les impératifs restent déterminants : *« Le rez-de-chaussée devait rester libre pour l’usage de la SNCF. Il fallait donc construire au-dessus et en dessous. Au-dessus, il y a dix-sept étages de logements, accessibles par une terrasse aménagée à 10 m au-dessus de la rue du Commandant Mouchotte. En dessous, nous avons construit le parking pour les habitants de l’immeuble. [...] Le premier immeuble [85 boulevard Pasteur] avait été étudié sur des entraxes de 5,70 m. Nous avons été gênés, dans cette seconde opération par la trame de 5,30 m que nous a imposée la SNCF sans que nous puissions d’aucune manière obtenir de la changer. C’est une trame difficile à exploiter pour construire des logements. »*



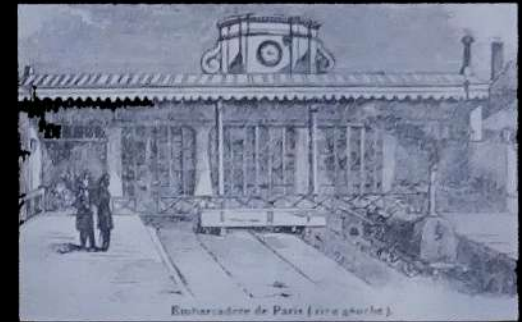
1837 : la société Galy-Cazalat propose une alternative fleuve-rail aux lignes de Paris à Versailles par la rive droite et par la rive gauche.



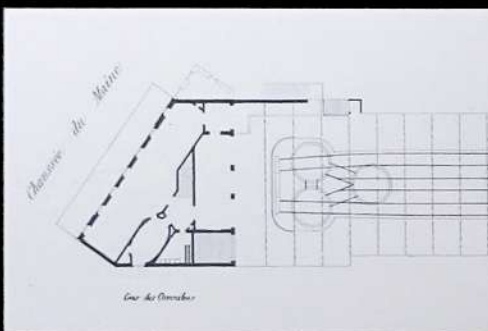
Arrivée du chemin de fer de Paris à Versailles par la rive gauche. (Chaussée du Maine, commune de Vaugirard).



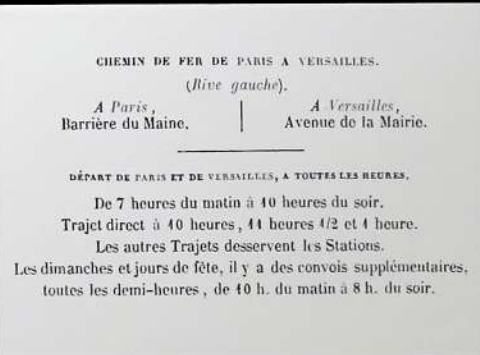
Embarcadere de la Compagnie de Paris à Versailles, chaussée du Maine, près de la barrière du Maine, en 1840.



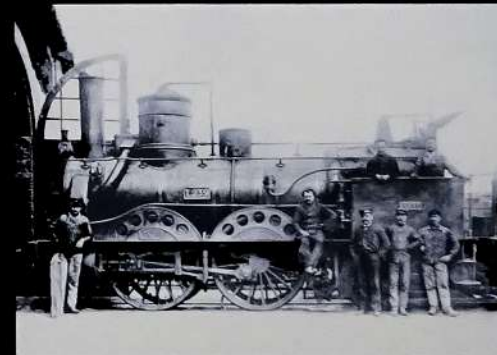
Vue arrière de l'embarcadere de la rive gauche avec sa voie centrale permettant le retournement.



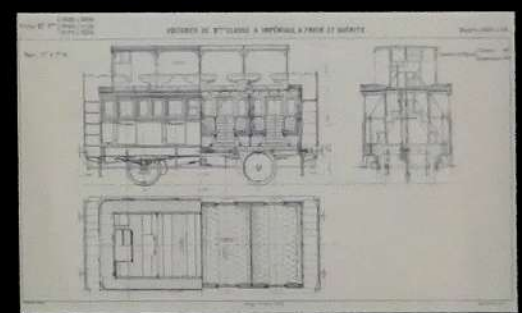
Chaussée du Maine. Plan du premier étage de l'embarcadere de Paris à Versailles, avec la cour des omnibus.



1843 : horaires du chemin de fer de Paris à Versailles par la rive gauche.



Locomotive de la Compagnie de l'Ouest, modèle 1855. La Compagnie de l'Ouest succède à la Compagnie de Paris à Versailles.



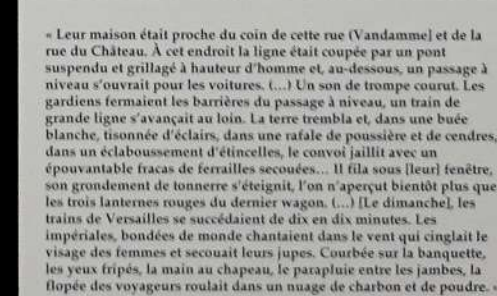
Voiture à impériale de la Compagnie de l'Ouest, modèle 1855. La Compagnie sera incorporée dans le réseau de l'État en 1908.



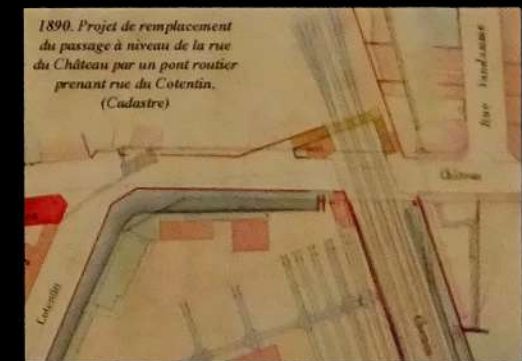
Commune de Vaugirard : la rue du Chemin-de-fer sera coupée par la ligne de Paris à Versailles et deviendra rue du Château en 1863.



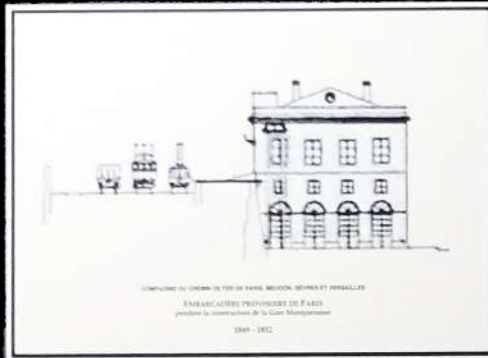
Passage à niveau de la rue du Château. L'accroissement du trafic a obligé la création d'une passerelle pour les piétons.



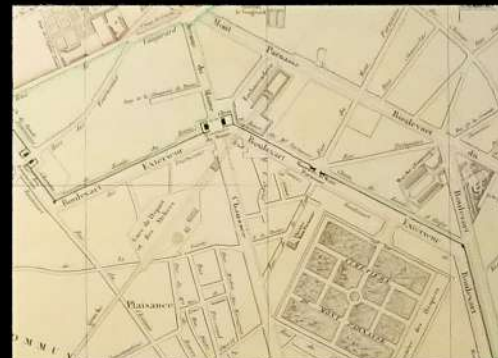
Huyssmans (Joris-Karl). Les Sœurs Vainard. G. Charpentier éd. Paris. 1879



Dès les années 1880, on envisagera de remplacer le passage à niveau par un pont prenant rue du Cotentin pour rattraper la pente.



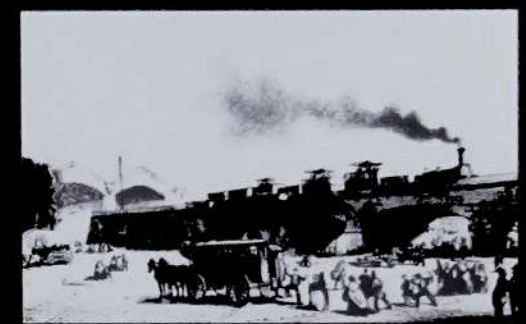
Dès 1848, la Compagnie de l'Ouest sera autorisée à prolonger sa ligne dans Paris. Un embarcadere provisoire fonctionnera de 1848 à 1851.



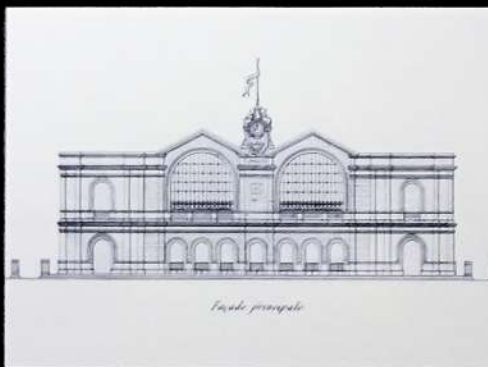
Le prolongement dans Paris se fera en bordure de la barrière du Maine, jusqu'au boulevard du Mont-Parnasse.



Les bâtiments de l'octroi à la barrière du Maine seront en fonction jusqu'en 1860.



Le viaduc en pierre enjambera successivement la chaussée du Maine et le futur boulevard Edgar-Quinet. 1862.



La gare Montparnasse. Dessin en élévation par l'architecte Victor Lenoir. Façade principale. 1850.



La gare Montparnasse en bordure du boulevard Montparnasse et de la rue du Départ vers 1876.



Vue sur les quais de la gare Montparnasse. Le nombre des voies a été doublé et un pont transbordeur facilite les manœuvres.

Trains s'éloignant de Paris. Service d'hiver 1862-1863.	
Numéro	Noms
1	En QUANTRE à MAINE (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
3	En PARIS à RENNES (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
5	En PARIS à RENNES à FALAISE (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
7	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
9	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
11	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
13	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
15	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
17	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
19	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
21	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
23	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)
25	En PARIS à RENNES à FALAISE à GARN (Départ à 7 h. 10, arrivée à 8 h. 10, 1 ^{re} classe, 2 ^e classe, 3 ^e classe.)

Trains s'éloignant de Paris. Service d'hiver 1862-1863. La ligne va jusqu'à Redon.



L'une des premières photographies de la gare Montparnasse. Après le siège et la Commune de Paris. 1871.



Retour du président Sadi Carnot le 30 avril 1888. Le cortège emprunte la descente qui longe alors la rue de l'Arrivée.



Place de Rennes, peu après l'exposition Universelle de 1889, les tramways à traction hippomobile desservent la gare Montparnasse.



Le 22 octobre 1888, le train de Granville de la Compagnie de l'Ouest finira sa course place de Rennes. Une victime sera à déplorer.

Le Petit Journal, 26 juillet 1898

DERNIÈRE ÉDITION

La nouvelle gare Montparnasse

La fièvre de démolitions, de reconstructions et de lacrimations qui agite Paris a gagné la gare Montparnasse. Jusqu'ici, bien qu'elle soit la gare de l'Ouest, qui voyait ses sœurs, les gares de Saint-Lazare, du Nord, de l'Est, de Lyon, se dédier et se parer pour recevoir les visiteurs de l'Exposition de 1900.

Aujourd'hui le sort en est jeté, les démolisseurs sont venus les premiers, les maçons sont arrivés ensuite : les vieux murs sont tombés sous la pioche et la truelle s'élève des murs nouveaux, énormes, du lever de l'aurore au coucher du soleil, les braves limousins, si courageux au travail, s'en vont « limousinant » tout autour de la place de Rennes.

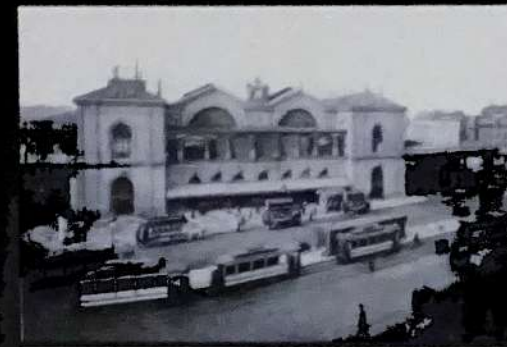
Ces travaux n'étaient d'ailleurs pas sans être très nécessaires et attendus depuis longtemps. Tandis que toutes les grandes gares se transformaient, pour faire face à l'exploitation de 2.000 kilomètres de lignes de l'Ouest et de 3.000 kilomètres de lignes de l'Etat, l'antique gare Montparnasse restait perchée sur son viaduc, sensiblement pareille à ce qu'elle était lors de sa construction, il y a plus de cinquante ans.



1898. L'augmentation du trafic voyageurs amène la Compagnie de l'Ouest à remanier en profondeur la gare Montparnasse.



Les infrastructures de 1905 ne varieront plus guère jusqu'en 1930 avec l'électrification et l'ouverture de nouvelles gares du Maine.



En 1906, la Compagnie de l'Ouest est incorporée dans le réseau de l'Etat. Sur la place : tramways électriques et omnibus automobiles.

La Science Française, 4 février 1898

L'établissement de quatre nouvelles voies nécessitera l'élargissement du pont du Maine. La maçonnerie de ce pont ne sera pas touchée : on se contentera de lui adjoindre deux annexes métalliques. Les passages à niveau de la rue de la Procession et de la rue du Château seront supprimés et la ligne de Versailles (voie montante et voie descendante) sera doublée jusqu'à Clamart.



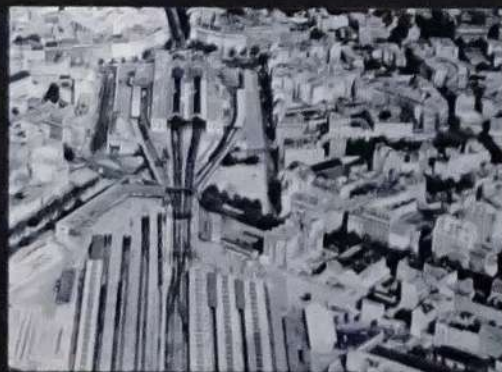
Le viaduc métallique qui double en largeur le pont en pierre de 1851 isole un peu plus le boulevard Edgar-Quinet et l'avenue du Maine.



Vue générale des quais en 1910. Les bâtiments latéraux et les verrières centrales attestent des transformations récentes de la gare.



1915. Surplombant la rue du Départ et le boulevard Edgar-Quinet, un train en partance pour le front (mobilisation de la classe 18).



En 1938, les cinq compagnies privées et le réseau de l'Etat fusionnent pour créer la Société Nationale des Chemins de Fer français.



Août 1944 : le général Leclerc, avec le colonel Rul Tanguy, accueille le général De Gaulle dans son QG de la gare Montparnasse.



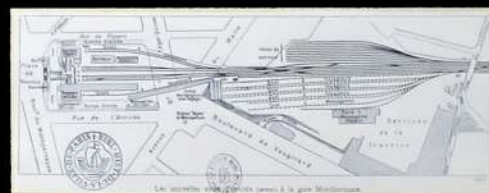
Côté grandes lignes, le hall principal et le buffet de la gare Montparnasse vers 1930. Visible au fond : la rue du Départ.



L'Opération Maine-Montparnasse est en cours d'exécution. La gare Montparnasse ferme ses portes le 26 septembre 1965.



Dès 1925, les chemins de fer de l'État envisagent de déplacer la gare Montparnasse plus au sud, pour une installation élargie.



Les plans de 1927 prévoient notamment la création de six nouvelles voies voyageurs et trois quais messageries du côté arrivée.



Établie à l'angle du boulevard de Vaugirard, la nouvelle gare est prévue pour s'étendre plus tard le long de l'avenue du Maine.



Place du Maine, la gare Maine-Arrivée a permis l'allongement des quais en lien avec l'électrification du réseau de l'État.



La gare Maine-Arrivée s'étend du 1 au 15 boulevard de Vaugirard. Les murs anticipent sa vocation de future gare de l'Ouest.



Vue intérieure de la gare Maine-Arrivée en 1931. Au rez-de-chaussée, bureaux de l'octroi et livraison des bagages.



Durant la crise économique des années 1930, Montparnasse verra s'accroître le nombre de Bretons s'installant à Paris.



La gare Maine-Arrivée sera dédiée aux trains grande ligne. Certains seront au départ, en attendant l'ouverture de la gare Maine-Départ.



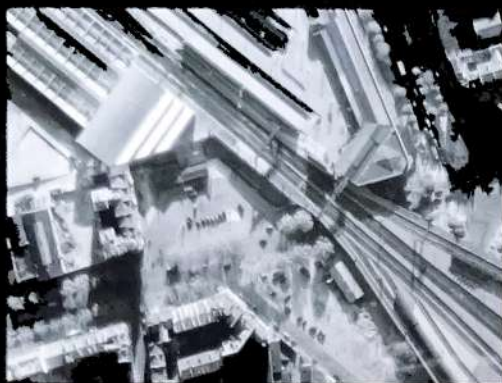
1950. Vue du pont sur l'avenue du Maine, la gare Maine-Arrivée borde les voies de banlieue qui mènent vers l'ancienne gare.



Avec l'électrification du réseau SNCF, l'accroissement du trafic voyageurs sera réparti entre Maine-Arrivée et Maine-Départ.



1964. Opération Maine-Montparnasse. La nouvelle gare, place Raoul-Dautry, remplacera la gare Maine-Arrivée.



Vue aérienne de la gare Maine-Départ vers 1934. On a empiété largement sur les numéros 42 à 46 de l'avenue du Maine.



L'entrée de la gare Maine-Départ. La perspective d'une nouvelle gare Montparnasse a dicté la modestie des installations.



1939. La cour d'accès ménagée 42 à 46 avenue du Maine permet la dépose minute à l'usage des taxis et des particuliers.



La gare Maine-Départ un jour de grand départ de l'été 1954. L'immeuble sud de la villa Hippolyte-Garnier a été préservé.



La motorisation croissante de la fin des années 1950 se traduira vite par une insuffisance des aires de dépôt des voyageurs.



Le cheminement de l'ancienne gare aux quais de Maine-Départ est long et astreignant.



Le hall d'accueil de la gare Maine-Départ en 1958. La buvette et les espaces de vente de livres, journaux et tabacs sont resserrés.



Les trains au départ en juillet 1958. Les voies ont été renumérotées : chiffres impairs de 13 à 27 au départ et 12 à 28 à l'arrivée.



Les quais dédiés aux bagages. Au fond, les immeubles de l'avenue du Maine.



1965. La gare Montparnasse va fermer ses portes et les panneaux indiquant l'itinéraire vers Maine-Départ vont être retirés.



Le secteur 1 de l'Opération Maine-Montparnasse est achevé. La gare Maine-Départ fermera à son tour le 26 septembre 1965.



Mai 1966. L'immeuble Mouchotte (secteur 2) est en cours de construction. La gare Maine-Départ a été rasée.

La rue de l'Armorique

La rue de l'Armorique est créée en 1890 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (l'ex-Grand) sur le territoire de l'ancien commune de Vaugirard, pour desservir les gares de la ligne de l'Est de Paris à la gare de Montparnasse (l'ancien Montparnasse) et de la rue de l'Est de Paris à la gare de Montparnasse. Après l'annexion de la commune de Vaugirard par la Ville de Paris en 1860, un arrêté du 30 Mars 1861 lui attribue pour destination la rue de l'Armorique, en raison du développement des lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest de la France.

Document de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, Paris, 1890.

La gare de marchandises

La gare de marchandises est créée en 1890 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (l'ex-Grand) sur le territoire de l'ancien commune de Vaugirard, pour desservir les gares de la ligne de l'Est de Paris à la gare de Montparnasse (l'ancien Montparnasse) et de la rue de l'Est de Paris à la gare de Montparnasse. Après l'annexion de la commune de Vaugirard par la Ville de Paris en 1860, un arrêté du 30 Mars 1861 lui attribue pour destination la rue de l'Armorique, en raison du développement des lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest de la France.

Document de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, Paris, 1890.



La gare aux marchandises est desservie par la rue de l'Armorique. À l'angle : la rue du Château et, à droite, le boulevard Pasteur.



1890. La gare aux marchandises de la Compagnie de l'Ouest est le principal pôle d'approvisionnement du sud-ouest de la capitale.



1936. Passant par la rue du Cotentin, les animaux sur pied seront acheminés jusqu'aux abattoirs de Vaugirard, rue des Morillons.



Montparnasse-Vaugirard succède à la gare aux marchandises et aux trains auto-couchettes.



1989. Michel Rocard, alors Premier ministre, inaugure la nouvelle gare Montparnasse-Vaugirard, au 5 rue du Cotentin.



Montparnasse-Vaugirard sera édifiée par la SNCF en même temps que naîtra la place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon.



La gare Vaugirard-Montparnasse 3 (Hall 3 de la gare Montparnasse) accueillera les voies 25 à 28. Son éloignement posera problème.



Accessible aux 5 et 17 place des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon, la gare Montparnasse TGV (Hall 2) sera dépourvue de façade.



La création du Hall 2, situé en enclave sous le Jardin Atlantique, sera justifiée par la longueur des rames TGV couplées (200 m).



Le Hall 2 de la gare Montparnasse surplombe l'ensemble des voies et permet un accès direct à chacun des quais.



Parmi les décorations du Hall 2 de la gare Montparnasse figure une œuvre d'Heraklès archer par Antoine Bourdelle.



État des lieux en 1961. La demande de permis de construire sera signée conjointement par Cofimeg, GFC et la SNCF le 27 avril 1962.



Sur fond de tissu urbain dense et ancien, l'immeuble Mouchotte sera fortement imbriqué dans les structures ferroviaires.



1965. En bordure des voies, la barrière principale de l'immeuble Mouchotte sort de terre. Celle de l'escalier A suivra en 1966.



Après la barre du secteur 1 (1964) et celle en cours du secteur 2 (Mouchotte), celle de la nouvelle gare est amorcée.



La traction vapeur, pour la ligne de Granville notamment, sera le quotidien des premiers habitants de l'immeuble Mouchotte.



Le bâtiment du Tri postal est en cours d'achèvement. La 2D2 3401, mise service en 1937, ne cessera de circuler qu'en 1977.



1965. Vue d'ensemble des quais de la nouvelle gare Montparnasse. Le bâtiment ouvrant place Raoul-Dautry (Secteur 4) sort de terre.



Sous les fenêtres de l'immeuble Mouchotte et au niveau des caves et des parkings, les deux voies dédiées aux bagages de la Sécra.



1972. Bruyantes et polluantes, les locomotives Diesel de la ligne de Granville feront regretter les locomotives à vapeur.



1985. Locomotive BB bicourant du Paris-Bordeaux. À droite, sous le pont, on aperçoit la voie desservant le Centre de tri postal.



L'inauguration du TGV Atlantique en septembre 1989 coïncidera avec le début des travaux de couverture des voies.



1965. Bagages et colis sont déchargés des wagons de marchandises dans les locaux de la Sceta-Sernam pour leur livraison finale. (Archives de la SNCF)



Les quais de chargement/déchargement de la Sceta-Sernam sont situés sous l'immeuble Mouchotte et la terrasse Modigliani. (Archives de la SNCF)



Les tracteurs FAR utilisés par la filiale de la SNCF accèdent aux quais par les 14 et 16 de la rue du Commandant-René-Mouchotte. (Archives de la SNCF)



La SNCF convertira le site en bureaux et salles d'attente, puis en Centre Opérationnel Escalier. (Archives de la SNCF)



Tri postal. Vers 1900, la brigade de Paris pose devant le Bureau ambulant (En service de Paris à Brest depuis 1874). (Archives de la SNCF)



1962. Opération Maine-Montparnasse. L'architecte Louis Arretche dessinera les plans du Centre de Tri-Paris Montparnasse. (Archives de la SNCF)



1965. Le Centre de Tri-Paris Montparnasse sort de terre au même rythme que l'immeuble Mouchotte (Jean Duboussin arch.). (Archives de la SNCF)



Les contraintes de volume et de hauteur sont les mêmes pour les deux bâtiments et leurs socles sont dédiés au ferroviaire. (Archives de la SNCF)



La rotonde du Centre de Tri-Paris Montparnasse sera la signature de l'architecte Louis Arretche. Elle ouvrira 61 rue du Château. (Archives de la SNCF)



1966. Les premiers wagons postaux accèdent aux quais situés sous le bâtiment. Ils empièteront sous l'immeuble Mouchotte. (Archives de la SNCF)



La rotonde accueillera une rampe hélicoïdale permettant aux camions d'accéder au point haut où s'effectue le tri. (Archives de la SNCF)



Après la fermeture du Centre de tri (1998), la rotonde sera reprise en hôtel et le bâtiment principal accueillera le siège de la SNCF. (Archives de la SNCF)

DU CORBEAU...

Le "corbeau", c'est à dire l'avent en béton hélas solidaire de la structure de notre immeuble sera découpé à la scie diamant en novembre et ce pendant trois semaines de 8h à 12h et de 13h30 à 17h30, en semaine, du lundi au vendredi. Ce sont les engagements pris lors d'une réunion qui a eu lieu le 20 septembre avec les locataires du rez-de-chaussée et du premier étage, le groupement du chantier, la SNCF et la SEMI-REP. Préparez vos boules Quies !

Bulletin de l'ALMM
Octobre 1988



1989. Couverture des voies. Les automotrices Z 5100 en acier inoxydable desserviront Chartres et Le Mans jusqu'en 1993.



Durant les travaux de couverture des voies, le trafic voyageurs ne sera pas interrompu. Les premières arcatures sont en place.



1990. Au pied de l'immeuble Air France, la première tranche est en chantier. Le parking Effia (SNCF) est visible sous la dalle.



Début 1991, la partie nord-ouest du chantier s'achève. La vue est prise du pont des Cinq-Martyrs-du-Lycée-Buffon.



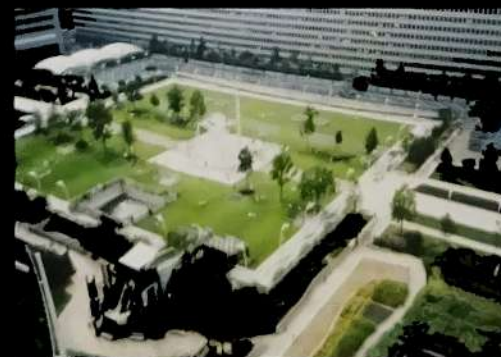
La seconde tranche du chantier s'ouvrira, au pied de l'immeuble Mouchotte. Le trafic a été basculé sous la première travée.



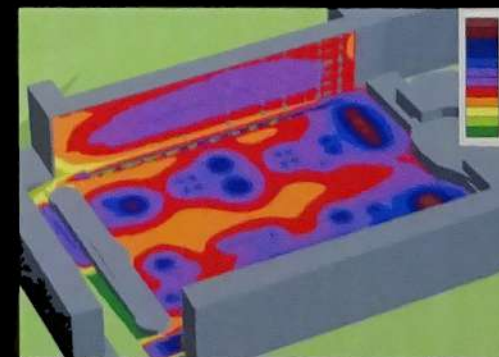
En juillet 1991, la dalle couvrant les voies est achevée et les trois bâtiments de l'architecte Jean Willerval sont réalisés.



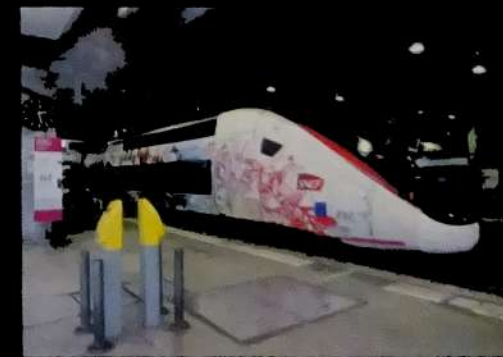
Jardin Atlantique. Les paysagistes François Brun et Michel Péna tiendront compte de la répartition des charges et des trémies.



Ouvert le 12 octobre 1994, le jardin Atlantique s'imposera comme une réalisation exemplaire, en dépit de l'inconfort de ses accès.



Le jardin ne supprimera pas les bruits de la gare qui passent par les trémies. En 2017, le cabinet Impédance en effectuera le relevé.



En mai 2017, la liaison en site propre met Bordeaux à 2 heures de Paris. Le graphiste bordelais Epi One décorera le TGV.