

LES DOSSIER

RENNES — SAINT-MALO LA GARE S'OUVRE À LA VILLE

- 7 Marc Dumont *Le train tire la ville le long de ses voies*
- 11 Benjamin Sabatier *Rennes, de la campagne de Lorette au quartier Sud-gare*
- 17 Georges Guitton *Le monde entier en gare de Rennes*
- 21 Marc Dumont *François Bonnefille, architecte. Penser la gare de Rennes de 2030*
- 31 Thérèse Delavault-Lecoq *Entre Rennes et Saint-Malo l'urbanisation suivra le rail*
- 35 Marc Dumont *René Couanau, maire : Gare-République sera le forum de Saint-Malo*
- 39 Cristiana Mazzoni *Les gares et leur architecture À nouveau des connivences entre le train, le rail et la ville*
- 45 Philippe Menerault *Une troisième gare TGV pour Lille ? « Elle est passée par ici elle repassera par là... »*
- 51 Les étudiants du Master journalisme de Science Po *Le quartier Sud-gare à Rennes*

RENNES
SAINT-MALO
LA GARE
S'OUVRE À LA
VILLE





Le train tire la ville le long de ses voies

RÉSUMÉ > *Les gares redeviennent aujourd'hui un instrument stratégique de développement urbain. La hausse des prix des carburants entraîne une augmentation du trafic des TER et rapproche les centres-villes des périphéries. Les négociations de Grenelle sur le développement durable ont recommandé de densifier l'habitat à proximité des infrastructures de transport public. Du coup, les petites gares, nouvelles centralités, se placent aux avant-postes de la ville durable.*



TEXTE > **MARC DUMONT**

Le parcours de deux siècles d'histoire des gares – grâce au travail des historiens des gares, des mobilités ou de la vitesse – témoigne d'une étonnante constante : à quelque période que ce soit, les gares nous font entrer au cœur de la contradiction propre à la métropolisation, ce phénomène caractérisé à la fois par une concentration et une dispersion des activités, des individus et des biens.

Bien avant la voiture, le rail a orchestré et systématisé à travers les gares la dilution urbaine comme le souligne l'historienne Françoise Choay. Les gares ont constitué les clés de voûte d'un dispositif pour abattre les murs des vieilles cités, en effacer les limites jusque là bien claires ; elles ont fait apparaître faubourg et banlieues au point parfois de produire un nouveau type de ville : l'*urbanisation dispersée* comme en Belgique, système urbain maillé de centralités liant étroitement par le rail petites villes industrielles et gares de campagne. Dès le triomphe de la modernité urbaine industrielle, au 19^e siècle, les gares et les aéroports vont organiser en *lieux* ce que la mobilité dilue en *espaces* atomisés.

MARC DUMONT est maître de conférences en aménagement urbain. Il est membre du laboratoire Eso-Rennes (Université Rennes 2) et du laboratoire LAUA (Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes). Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique*.





Le renchérissement du carburant place le train au rang d'alternative crédible sur le tableau de bord des mobilités individuelles.

Mais si la gare reste une pièce maîtresse de la métropolisation qu'elle résume autant qu'elle rend possible, c'est aussi parce qu'elle s'inscrit dans les logiques d'un monde sous condition urbaine généralisée, autre face-symbole de cette modernité, fondée sur la dépendance des villes les unes par rapport aux autres ainsi qu'au regard d'autres territoires sous leur emprise. Objet de connexion par excellence autant que « machine » à concentrer et diluer, la gare produit de la dépendance urbaine et l'organise, qu'elle soit nommée « réseaux des métropole », « développement des territoires » ou périphérie annexée comme ces territoires sous l'emprise des « gares-betteraves » (Vendôme-Villiers, Le Creusot, Haute-Picardie...) et ce faisant a placé le pays sous la dépendance de Paris. Ce statut s'est considérablement amplifié avec l'avènement de la grande vitesse et le bouleversement de la géographie euclidienne classique qu'elle a introduit : Paris-Lyon presque plus proche que Lyon-Grenoble par le train...

Le coût des carburants fait du train une alternative sérieuse

Aujourd'hui, plus que jamais, les institutions souhaitent à nouveau s'emparer de la gare pour en faire un instrument stratégique de développement urbain. Cette question apparaît d'autant plus vive que deux évolutions simultanées sont inévitablement venues placer les gares sous les projecteurs de l'aménagement urbain.

La première est le renchérissement du coût des carburants. Il place dans de nombreux cas le train au rang d'alternative sérieuse sur le tableau de bord des mobilités individuelles et non plus comme un beau principe vite oublié. Les démarches prospectives *Transport 2050* ou *TER 2030* n'avaient pas anticipé une telle hausse du trafic, une telle irradiation des réseaux de transports et un engorgement des lieux nodaux et pire ! l'invasion des rames de TER par les propriétaires de bicyclettes.

La seconde est liée aux réformes successives dont celle du Grenelle 2 qui n'ont cessé de faire pression pour une densification des opérations d'urbanisme et de développement économique à proximité des infrastructures de transport public. Ainsi, le Scot Nantes – Saint-Nazaire a inscrit cette directive dans son programme. De bric et de broc ou de manière plus réfléchie, ces stratégies dégagent de nouvelles formes d'urbanisation réticulaires voire linéaires au fil desquelles les gares sont amenées à

constituer autant de nouvelles centralités comme l'illustrent les cas encore rares en France de tram-train.

La mobilité résiste à la territorialisation

Le deuxième enjeu, moins nouveau, est de faire désormais davantage de ces sites des « lieux d'urbanité », de stabiliser ces « lieux-mouvement » décrits par Isaac Joseph. Oui, mais simple halte ou véritable gare ? Lieu ou quartier de ville ? Un sentiment étrange apparaît : réfléchir sur les gares, n'est-ce pas s'interroger sur la ville considérée dans son ensemble ? C'est pourtant une erreur où tombent nombre d'experts que de considérer la gare comme un modèle réduit de ville comme dans le cas du rapport piloté par Fabienne Keller, ancienne maire de Strasbourg et sénatrice du Bas-Rhin¹, pariant excessivement sur l'effet vertueux du grand équipement (la « grande gare contemporaine »), vieux mythe de l'action publique.

Il ne suffit pas de densifier les niveaux de services, les espaces d'accueil et de pause (renommés « espaces publics ») pour réussir l'alchimie urbaine ; par nature, la mobilité ne cesse de rejeter la greffe qui la rattacherait à un territoire ; l'urbanité n'y reste qu'un ensemble d'accessoires de la mobilité. La raison, en France, en est assez simple : dans les grandes gares, la mobilité s'est toujours organisée sous la forme d'un hiatus entre le local et le trans-local ; il s'est agi d'adapter dans bien des cas, le territoire au grand équipement, plutôt que l'inverse ou les deux ensemble, en bonne logique d'aménagement national, à l'image de Quimper qui se prépare au bouleversement de la LGV. D'où l'oxymoron du « quartier de gare » dont la paradoxale centralité reste fuyante, définie pour partie de l'extérieur, et pour partie par le passage, le transit comme le souligne Michel Kokoreff dans le cas d'Euralille, ce quartier qui vit à côté plutôt qu'avec ou autour de la gare voire en superposition avec un indéradicable « quartier d'affaire ».

Alunissages à Ancenis...

Ici comme ailleurs, l'urbanité ne se décrète donc pas par la mobilité : on est frappé du nombre de personnes ayant vécu l'expérience inénarrable d'un échouement en gare de Vierzon, par exemple, dans un univers saisi par l'égaré et la banalité vide. Ou bien de l'hal-

De nouvelles formes d'urbanisation vont amener les gares à constituer de nouvelles centralités.

1. *La gare contemporaine*, Rapport au premier ministre, mars 2009.

lucinant alunissage quasi-nocturne de 250 passagers dans des gares – d'abord surprises, maintenant habituées... – comme Sablé-sur-Sarthe ou Ancenis, à la suite d'un incendie sur la voie ou d'un triste suicide immobilisant leur TGV dans ce lieu-halte à l'urbanité casanière où tout s'endort passé 19 h (on imagine plus difficilement l'atterrissage d'un Airbus dans quelques champs ou périphéries...). C'est à ces moments-là qu'apparaît aussi l'historicité des gares et que s'expérimente de manière vécue leurs typologies soulignées par le rapport de Fabienne Keller.

Mais c'est aussi dans ces circonstances que se révèle le hiatus ou le feuilletage des rythmes sociaux avec lesquels ces gares ont à composer, à l'image de l'écart révélé par cette situation si courante qui a frappé nombre de photographes, de l'autoroute sous laquelle passe un chemin rural, révélateur de l'étanchéité de ces deux mondes, à deux échelles de temps et d'espace différentes et qui s'ignorent. Autre hiatus, souvent perceptible, celui de la juxtaposition de rythmes sociaux et de trajectoires extrêmement diversifiées. Tout différencie le rythme du navetteur quotidien et celui du voyageur occasionnel : pour le premier, la gare est d'abord un obstacle, celui d'une rupture de charge ; il en a épuisé l'imaginaire jusqu'à la dernière goutte, et sourit à la voix électronique qui lui souhaite bon « voyage » ; pour le second, la gare est le premier lieu de la découverte : il y attend un accueil, une hospitalité.

Le grand sociologue Zigmunt Bauman est obsédé par les lieux de la modernité (dont les gares) qu'il nomme du moment les « réceptacles des poubelles mondialisées » et qui n'ont sur ce plan jamais vraiment changé depuis un siècle, sinon qu'en France, on le constate ces dernières années, le working-poor en situation particulière sinon peu régulière, est désormais accueilli par les forces de l'ordre alertées par des contrôleurs, hiatus révélateur ici encore, mais cette fois entre le territoire (national) et le trans-national. Réconcilier ces hiatus est, certes, une louable intention déclivée depuis nombre d'années... Y parviendra-t-on ?

Après deux générations de gares, quelle sera la suivante ?

Historiquement parlant, les gares ont donc connu deux principales évolutions, accompagnant et structurant en près de deux siècles, la profondeur des change-

ments de la modernité urbaine. Cet accompagnement les a vues passer d'un statut de gares historiques à celui de gares à grande vitesse des années 1990. Leur évolution actuelle les voit affirmer une fonction longtemps délaissée (au moins en France), celle de pôle d'échange au sens large (et non uniquement avec les aéroports), amenés à s'articuler toujours plus avec d'autres réseaux : métro, tramway, bus...

Le maître-mot de la gare contemporaine oscille entre « services » et « intermodalité », pour réconcilier les gares avec les territoires, dépasser le « couple infernal » mobilité – urbanisation identifié par l'urbaniste Marc Wiel. Mais demain ? L'étonnant retour sera peut-être celui d'une autre catégorie de gares : on connaît bien l'histoire des grandes gares, nettement moins celle des petites. En ces temps d'appel à des recompositions de l'urbanisme « post-carbone », peut-être le rôle dévolu à ces petites gares les placera de manière singulière aux avant-postes de l'utopie plus crédible, plus mesurée de la ville durable que celle de la fin du tout-automobile.

Les petites gares seront aux avant-postes de la ville durable.

POUR ALLER PLUS LOIN

Isaac Joseph, *Villes en gare*, Éditions de l'Aube, 2002.

Michel Kokoreff, Odile Steinauer, Philippe Valdenaire, *Anatomie d'un « quartier de gares »*. *Recompositions urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole lilloise*, Rapport de recherche, PUCA, 2000.

Marc Wiel, *Ville et mobilité : un couple infernal ?*, Éditions de l'Aube, 2005.

Bénédicte Grosjean, *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la ville diffuse*, Mardaga, 2010





1625. RENNES — Gare de l'Ouest

Rennes, place de la gare, Archives municipales de Rennes 100F1675

Rennes, de la campagne de Lorette au quartier Sud-gare

RÉSUMÉ > *Avec la Révolution, Rennes perd son statut de capitale provinciale et entre dans une période de stagnation. En 1857, l'irruption de la gare réveille la ville. Après de vifs débats quant à son implantation, la « porte de la cité industrielle » est établie au sud de la ville et instaure une nouvelle limite nord-sud, après celle de la Vilaine. Progressivement, des ouvriers du chemin de fer s'installent au sud de la voie ferrée, dans des lotissements qui prolifèrent de manière spontanée. Entre les deux guerres, la construction d'habitations à bon marché (HBM) tente vainement de pallier la crise du logement, latente durant la période.*



TEXTE > **BENJAMIN SABATIER**

Le chemin de fer est lié de manière étroite à l'idée de progrès, au culte de la machine. Il témoigne également d'une intense activité économique et sociale. En Bretagne, son exploitation est confiée à deux compagnies, celle de l'Ouest jusqu'à Rennes puis Brest, et celle d'Orléans, pour le sud de la région. Son arrivée a relancé la croissance de la ville, ralentie depuis la Révolution. Au 19^e siècle¹, les contemporains ont bien saisi l'importance de la gare pour l'évolution de la ville. Son établissement à Rennes fait consensus, mais le choix du site attise les tensions.

BENJAMIN SABATIER est docteur en histoire de l'art et chargé de cours à l'université Rennes 2

L'emplacement de la gare : au nord ou au sud ?

Dès 1849, la question de l'implantation a fait l'objet de vives discussions entre les élus, les ingénieurs des Ponts et chaussées, ainsi qu'une partie de la population. À cette

1. L'histoire de l'implantation de la gare est déjà bien connue par les écrits de Jean-Yves Veillard, *Rennes au 19^e siècle, architectes, urbanisme et architecture*, Rennes, Éditions du Thabor, 1978, p. 289-293.





date, le statut de la gare n'est pas encore tranché : sera-t-elle gare terminus, gare tête de ligne ou gare d'étape ? Les ingénieurs portent leur préférence sur le site de Lorette (l'emplacement actuel de la gare, alors en pleine campagne) et la municipalité sur le Mail d'Onges (au nord de la Vilaine, quai Dujardin et avenue Aristide Briand). De leur côté, des habitants du nord, où se trouve une grande majorité de la population, proposent dans une pétition plusieurs terrains, dont l'un à deux pas du Thabor.

Sous la pression des élus locaux, le terrain du Mail d'Onges est d'abord choisi. Mais, en 1854, il est finalement décidé de prolonger la ligne jusqu'à Brest. Rennes aura donc une gare d'étape. Le choix des ingénieurs des Ponts et chaussées, au sud, évite un rebroussement de ligne coûteux. Mais la Ville et une partie de la population s'opposent toujours à ce site préférant le nord de la Vilaine. Finalement, le 6 mars 1855, le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics tranche pour le terrain de Lorette.

Une « porte de la cité industrielle » sans majesté

Le bâtiment érigé en 1857 est sobre et regarde le nord de la ville. L'architecte de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, Victor-Benoît Lenoir, choisit pour Rennes un style néoclassique. La gare observe un plan en U avec un corps principal flanqué de deux ailes enserrant une cour fermée par une grille. L'inauguration de cette modeste cathédrale a lieu le 26 avril 1857. Les célébrations durent trois jours où sont présents tous les officiels, dont l'archevêque de Rennes qui bénit les locomotives.

À cette date, le périmètre de la gare est encore restreint. Par la suite, des ateliers sont édifiés au sud, puis des acquisitions foncières sont réalisées entre 1865 et 1870 pour étendre son emprise. Un centre de triage est implanté à la fin du 19^e siècle, à l'est de la gare. A cette époque, la mise en place de la ligne de Châteaubriant est décisive pour l'extension du site, dont les derniers grands agrandissements ont lieu dans les années 1930 vers la plaine de Baud.

Après la Vilaine, une nouvelle barrière celle de la voie ferrée

À Orléans et Tours, les voies se terminent dans des gares situées en ville où les trains font demi-tour avant de pour-

suivre leur itinéraire. À Rennes, les voies traversent la gare dont l'implantation à Lorette est aussi distante du centre-ville que les gares du Mans ou de Laval. Afin de relier la gare au centre de la ville, une avenue de 670 m de long sur 24 de large est tracée en oblique jusqu'aux quais aménagés dix ans plus tôt. L'avenue (aujourd'hui avenue Janvier) relie la gare et la ville comme un cordon ombilical qui alimente cette dernière en population et en marchandises.

La construction de la gare entraîne également des aménagements qui figurent sur le plan d'Ange de Léon (maire de décembre 1855 à mai 1861). Ce dernier décide de faire de la gare un nouveau pôle d'urbanisation, en tentant de rééquilibrer ville haute et basse ville. Tout un réseau de voirie est mis en place pour compléter l'avenue de la Gare. À l'ouest, le boulevard de la Tour d'Auvergne est créé parallèlement à cette dernière. Un second boulevard vient le relier à la gare le long de la voie ferrée (boulevard du Colombier). Le bras sud de la Vilaine est comblé pour la construction de l'actuel boulevard de la Liberté. Enfin, le Champ de Mars, terrain de manœuvres militaires, est remanié. Ces aménagements contribuent à une urbanisation rationnelle du sud de la Vilaine, longtemps laissée de côté. En contrepartie, ils établissent une nouvelle barrière nord – sud avec la voie ferrée, qui n'est dépassée que timidement à la fin du 19^e siècle.

Une avenue peu courue pendant longtemps

La gare est synonyme de mise en valeur de la ville. Cependant, à Rennes, peu de grands immeubles viennent s'implanter le long de cette voie au 19^e siècle. De même les notables rechignent à s'y établir, préférant le quartier du Thabor. Le seul à tenter l'aventure est le commanditaire de l'hôtel des Nétumières qui confie la construction de sa demeure à l'architecte Jean-Baptiste Martenot, en 1870². Le quartier demeure en grande partie populaire jusque l'entre-deux-guerres. Néanmoins, à cette période, de hauts immeubles s'installent sur la rive est, comme l'immeuble Poirier (au n° 7 par Jean Poirier, 1931) ou l'immeuble Tomine (au n° 3 par Yves Le Moine, 1936), le plus luxueux de la période.

Au 19^e siècle, ce sont surtout des établissements publics

2. Cette demeure du 14, avenue Janvier a accueilli durant près de 70 ans le siège de la Caisse d'Épargne et abrite aujourd'hui un office notarial.

Finalement, le 6 mars 1855, le ministre des Travaux publics tranche pour le terrain de Lorette.

Pour relier la gare au centre de la ville, une avenue de 670 m de long est tracée jusqu'aux quais de la Vilaine aménagés dix ans plus tôt.

qui sont édifiés, comme le musée des beaux-arts (ancien bâtiment des facultés, 1847-1855) qui regarde le nord de la ville, le lycée impérial (actuel lycée Émile-Zola, 1859-1870), et, plus tard, la faculté des sciences (1888-1898), sur la rive nord de la Vilaine. Le clivage, d'abord physique, devient social.

Quartier Sud-gare : les cheminots se rapprochent de leur travail

À la Belle Époque, la ville s'étend au sud la voie ferrée. Les cheminots se rapprochent de leur travail et s'installent à proximité des ateliers de la gare, construits au sud du bâtiment des voyageurs. Ce nouveau quartier est composé de quelques petits immeubles carrés de deux étages et de maisons d'un étage, au pied desquelles se trouvent des jardins potagers, réminiscence rurale d'une population issue de la campagne.

Cet étalement pavillonnaire est entièrement laissé à l'initiative privée et se déploie autour d'édifices publics comme la prison des femmes (Alfred Normand et Charles Langlois, 1860-1873) ou la prison départementale (Jean-Marie Laloy, 1896). En 1924, les principales limites urbanisées sont en place, mais les franges ville-campagne sont floues. La densité des quartiers est peu élevée. Dans ces quartiers, les axes structurants sont conçus selon les anciens chemins vicinaux et les terrains lotis se branchent à ce réseau par des voies privées non aménagées³.

C'est dans ces espaces que sont dessinés, avec plus ou moins de bonheur, des lotissements qui contribuent à former le quartier Sud-gare⁴. La construction suit de près la création de ces lotissements. Ainsi, en 1954, 90 % des logements datent de l'entre-deux-guerres dans les quartiers de Vern, Margueritte et Sainte-Thérèse (contre 39 % pour l'ensemble de la ville). Parmi eux, plus des trois-quarts sont des maisons uni-familiales. Le quartier se densifie à la fin des années 1920 et surtout dans les années 1930 par comblement des espaces interstitiels. L'examen des permis de construire indique également que de nombreux habitats sont agrandis ou surélevés (chambre ou cuisine) après l'arrivée d'un enfant.

Nouvelles rues, nouveaux équipements

La municipalité accompagne ce mouvement d'extension par la création de boulevards et de voies secondaires et tente ainsi de corriger ce manque de cohérence.

Dans le quartier de Villeneuve, le réseau est raccordé au sud au boulevard Jacques Cartier, qui vient ceinturer ce premier développement. A partir de 1910, la caserne Margueritte est installée sur cette voie et borne le quartier au sud.

Dans cet espace sans véritable repère, la Ville établit de petits équipements sous la houlette de ses architectes attitrés. Un des premiers est le groupe scolaire de Quineleu, réalisé à la fin du 19^e siècle par Emmanuel Le Ray en schiste violet de Pont-Réan. La municipalité rachète ensuite le manoir de Villeneuve pour y installer une école et aménager un square flanqué d'une crèche, réalisée par le même architecte. Le Ray réalise également au début des années 1930, de concert avec Yves Le Moine, le groupe scolaire de la rue de Vern (Carle Bahun), associant au béton armé le même matériau local qu'au Quineleu.

En parallèle, la Commission diocésaine, par l'intermédiaire de sociétés civiles immobilières créées pour l'occasion, suit cet étalement et établit l'église des Sacrés-Cœurs à Villeneuve (Arthur Regnault, 1912) et un peu plus tard celle de Sainte-Thérèse (Hyacinthe Perin, 1936), qui joue un rôle structurant dans cet espace au développement parfois anarchique. En parallèle, elle érige des écoles, en réponse à celles mises en place par la municipalité. L'empreinte de l'Église se veut visible, comme en témoigne l'imposant pensionnat Sainte-Thérèse, réalisé en 1939 par l'architecte René Derennes, derrière l'église du même nom.

Des logements plutôt confortables grâce à la loi Loucheur

En 1936, Rennes compte 2 839 cheminots, correspondant à 9 376 personnes en comptant les familles⁵. A cette date, près de 10 % de la population de Rennes appartient donc à des familles d'employés des chemins de

À la Belle Époque, les cheminots se rapprochent de leur travail et la ville s'étend au sud la voie ferrée.

C'est dans ces espaces que sont dessinés, avec plus ou moins de bonheur, des lotissements qui forment le quartier Sud-gare.

3. Rémy Allain, *La Maison et la Ville en Bretagne. Politiques urbaines, partis d'urbanisme et comportements résidentiels. Le cas de l'Ille-et-Vilaine*, Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Université Rennes 2, 1992, t. 1, p. 371.

4. Les quartiers de Villeneuve, d'Alma-Châtillon, de Riaval, du Cimetière de l'Est, de Vern, de Sainte-Thérèse et de Margueritte.

5. Christophe Le Bolland, *La construction des grandes gares de la ligne Rennes-Brest (1842-1937)*, Thèse de doctorat d'histoire de l'art, Université Rennes 2, 2003, vol. 2, p. 474.

6. Le canton sud-est regroupe les sept quartiers Sud-gare ainsi que les quartiers de Toussaints, Saint-Héliér et Colombier.





Les maisons des années 1929-1936, bénéficient des effets de la loi Loucheur : des aides pour davantage de confort.

Le quartier Sud-gare (et plus largement le canton sud-est) devient un vivier électoral pour la gauche.

fer. Dans le canton sud-est⁶ (limité au nord par la Vilaine et à l'ouest par la rue de Nantes), la proportion des cheminots atteint près de 20 %. Ils sont implantés autour de cinq grandes artères⁷ où se comptent en moyenne près de quatre-vingts employés par rue.

D'après les données du recensement de 1954⁸, ce canton est le quartier le plus important avec 6 352 immeubles – dont près de neuf sur dix au sud de la Vilaine – et aussi le plus peuplé avec plus de 42 000 habitants, soit 35 % de la population rennaise. En 1954, la population est jeune⁹ (25 % sont des enfants de moins de 14 ans) et composé de familles nombreuses, avec une moyenne de 3,34 personnes par logement. L'origine de cette population est en grande partie extérieure au département.

Les quartiers Sud-gare, comme la plupart des autres points de la ville, sont bien raccordés à l'électricité (plus de 96 %). Seuls 70 % des logements ont le gaz et 72 % l'eau courante. Moins de 44 % disposent de WC à l'intérieur de l'habitation, ce qui est néanmoins au-dessus de la moyenne communale (39 %). Ce résultat n'est pas surprenant puisque les maisons des années 1929-1936, majoritaires, bénéficient des effets de la loi Loucheur¹⁰, promulguée le 13 juillet 1928, qui impose des critères pour bénéficier des avantages de la loi.

Ainsi, plus on s'éloigne de la gare, plus les WC sont présents, mais pas forcément le tout-à-l'égout qui peine à suivre. Sans surprise, seuls 11 % des logements disposent d'une baignoire ou d'une douche (contre 2 % en 1946). C'est en effet un équipement de confort encore rare à cette période. Il existe des disparités entre les quartiers du sud de la gare. Dans l'ensemble, les plus défavorisés sont ceux d'Alma-Châtillon, Vern, du Cimetière de l'Est et de Margueritte où sont aménagés des lotissements dans les années 1930 parfois en dépit du bon sens.

Saint-Hélier est resté longtemps à l'écart

Les données du recensement de 1954 indiquent que les quartiers de Vern et de Sainte-Thérèse sont composés de plus de 52 % d'ouvriers. De leur côté, les quartiers de Margueritte, Sainte-Thérèse et Riaval en comptent plus de 40 %. L'autre catégorie sociale la plus représentée dans ces quartiers Sud-gare est celle des employés. Ils sont certes, à cette époque, plus disséminés, mais sont en général implantés en périphérie où le terrain est moins

cher, notamment à Cleunay et au sud de la gare.

La partie nord de la voie ferrée compte aussi des cheminots (67 cheminots vivent rue Saint-Hélier en 1936). Le quartier de Saint-Hélier est longtemps resté à l'écart de la gare. C'est seulement à la fin des années 1930, lors du percement de l'avenue Louis-Barthou plantée d'arbres, qu'il est relié à elle. Lors de cette opération, des immeubles en série sont construits selon un même gabarit et dotés du confort moderne de l'époque. Certains programmes sont interrompus par la guerre et les dents creuses de l'avenue ne sont comblées que dans les années 1950.

Les premières habitations à bon marché

Le quartier Sud-gare (et plus largement le canton sud-est) devient un vivier électoral pour la gauche. Personnalité méconnue, le socialiste et cheminot Eugène Quessot¹¹, a beaucoup œuvré pour les employés des chemins de fer. Inamovible élu du canton sud-est, il a été le seul conseiller général socialiste entre les deux guerres dans le département. Il favorise notamment la mise en place d'HBM dans ce quartier¹². Quelques-unes d'entre elles sont établies dans les années 1920 par le biais de sociétés anonymes coopératives comme la *Ruche ouvrière* ou *Ma Maison*, mais c'est la loi Loucheur qui promeut véritablement la mise en place de ce type d'habitations. Les constructions de logements HBM sont cependant peu nombreuses au vu des besoins. Entre 1900 et 1940, seuls 10 % des logis construits sont des habitats sociaux réalisés par des offices publics. Trois cités sont établies entre 1928

7. Rue de l'Alma, boulevard Jacques-Cartier, rue de Châteaugiron, rue Pierre Martin et rue Saint-Hélier.

8. Archives Municipales de Rennes, 1788 W 43.

9. Il existe cependant des disparités entre les quartiers de Vern, Cimetière de l'Est et Margueritte comptant entre 29 % et 31 % d'enfants, et ceux de Riaval, de Villeneuve et de l'Alma qui en comptent moins de 25 %. De leur côté, les quartiers du Colombier et de Toussaints n'en regroupent respectivement que 18 % et 20 %.

10. La loi Loucheur est un plan quinquennal prévoyant la construction de 260 000 logements (200 000 HBM et 60 000 immeubles à loyers moyens) en France.

11. Eugène Quessot (1882-1949) arrive à Rennes en 1910 comme ajusteur aux ateliers des chemins de fer de l'Etat. Militant socialiste, secrétaire de la fédération socialiste d'Ille-et-Vilaine en 1920, il est élu conseiller municipal et adjoint au maire de la municipalité Janvier en 1919, puis adjoint du premier maire socialiste de Rennes Carle Bahon, de 1925 à 1929. Il est pressenti comme maire en 1935. Une rue du quartier Sainte-Thérèse porte aujourd'hui son nom.

12. Sur ce point, voir Benjamin Sabatier, *Urbanisme et architecture à Rennes dans la première moitié du 20^e siècle*. De Jean Janvier à François Chateau, maires (1908-1944), Thèse de doctorat d'histoire de l'art, Université Rennes 2, 2009, p. 524-566.

et 1933 aux limites sud de la voie ferrée.

La première, projetée dès 1922, est le Foyer Rennais, situé entre la rue de Nantes et la rue Ange-Blaise. Emmanuel Le Ray exécute ici l'unique création de l'office municipal entre les deux guerres. Cette réalisation ne trouve en effet son aboutissement qu'en 1932, témoignant des difficultés des offices publics à construire durant cette période. Cet ensemble, qui se distingue par sa couverture en tuiles, est proche de l'esprit des cités-jardins. Il est réservé en priorité aux familles nombreuses, composées d'ouvriers de l'Arsenal et des ateliers de la gare, qui y trouvent un logement sain avec toilettes, eau courante et tout à l'égout.

Une crise du logement permanente

Les deux autres groupes HBM sont créés spécialement pour les cheminots, au sud de la ligne de chemin de fer, 1929 et 1933¹³. La cité Villebois-Mareuil, construite par les architectes parisiens Roger Béguin et Raymond Talma, comprend 136 logements collectifs et 59 individuels, répartis dans 25 maisons, selon le concept de la cité-jardin. La rue Arthur-Fontaine menant au boulevard dessert les maisons et sépare la cité en deux secteurs, dont l'accès principal se fait entre les deux immeubles en L et en U, qui encadrent l'entrée du lotissement.

La cité Pierre Martin¹⁴ est réalisée parallèlement par Georges Lefort (1875-1954). L'ensemble HBM comporte 82 logements établis à l'alignement de la rue. Ce sont des immeubles de type barre construits en ossature de béton armé. Les appartements disposent d'un séjour avec cuisine ouverte, deux ou trois chambres et des WC. L'édifice est en partie détruit durant la Seconde Guerre mondiale; il ne reste aujourd'hui que peu de traces de l'original. Un autre groupe de bâtiments est construit en 1950 dans son prolongement. Le faible nombre de ces HBM ne parvient néanmoins pas à endiguer la crise du logement larvée depuis le 19^e siècle et qui touche au premier chef les nombreux employés des chemins de fer à Rennes.

La gare a contribué à l'extension de la ville dans sa partie sud en créant une nouvelle césure qui entraîne l'enclavement du quartier Sud-gare.

La nouvelle gare, édifiée par les cabinets d'architecture Le Berre, Aria et BNR, est un triangle de béton, de métal et de verre qui enjambe les quais. Elle tente, par son architecture, de gommer la césure qu'entraîne la voie



ferrée sans véritablement y parvenir. L'édifice est toujours tourné vers le nord et la partie sud ne dialogue pas avec son environnement. Un des objectifs du projet actuel de nouvelle gare est de tenter d'effacer cette coupure installée depuis plus d'un siècle et demi.

13. Ces deux projets sont en fait des projets initialement projetés par la société anonyme des chemins de fer de l'Ouest en 1929 et repris par l'office départemental d'HBM et la Société bretonne d'HBM quelques mois plus tard.

14. La rue Pierre-Martin est créée au début des années 1920, à la suite de l'extension des ateliers vers la rue Saint-Héliér.



Mon billet *ter*
C'est ici

BILLETS

ter BRETAGNE

Carnet
pelmeil
10 TICKETS

USQVA
50%* Pour bouger
LIBREMENT
partout en Bretagne
SANS ENGAGEMENT

En région Bretagne
on a tous droit au meilleur tarif.



ter



Point rencontre



Le monde entier en gare de Rennes...

CONTEXTE > *Millions de trains, millions de vies, millions d'événements. Toute gare est un livre d'histoires. La ville et l'ailleurs s'y croisent, le dedans et le dehors s'y frottent. Butiner sur Internet parmi les 740 000 occurrences « gare de Rennes » du moteur de recherche Google, peut aider à construire un récit. Quelques brins de légende pour chanter ce lieu névralgique de l'histoire de la ville.*



COLLECTE > **GEORGES GUITTON**

DREYFUS. En 1899, lors de la révision de la célèbre affaire Dreyfus jugée à Rennes, c'est le monde entier qui débarque en **gare de Rennes**. Malgré des appuis célèbres, comme celui de Jean Jaurès, Dreyfus est condamné à dix ans de prison, mais cette fois, avec « circonstances atténuantes ». Il est gracié quelques jours plus tard par le président de la République Émile Loubet.

GEORGES GUITTON est
membre du comité de
rédaction de *Place
Publique*

LÉVRIER. – Lolo, type lévrier galgo Espagnol, de couleur bringée et de grande taille, s'est échappée à la **gare de Rennes** durant le covoiturage. Si vous la voyez, téléphoner au 062470... Merci à tous, elle n'a aucun repère. Elle est pucée n° 978 000 000 696 86 et ne porte plus de collier.

BRONZE. – Il y a plusieurs mois un immense chien sale jouant sur le parvis de la **gare de Rennes**, y coula un gigantesque bronze. Les passants s'écartèrent avec dégoût de cette énorme immondice – sauf les aveugles, bien entendu ! Combien de temps encore avant de nous en débarrasser. Monsieur le Maire, que fait la voirie ?





GALOPIN. – Il suffit parfois de louper le dernier train pour se retrouver nez à nez avec une ville. Au pied de son mur. Sans brosse à dents, ni chemise propre. Nous sommes samedi soir, bientôt 21 h, dans le quartier de la **gare de Rennes**. À l'hôtel Kyriad, la réceptionniste réfléchit, perplexe. « Tout au plus, lâche-t-elle, un bistrot, au bout de l'avenue. Cela s'appelle Le Galopin ».

RAVAGE. – Il y a longtemps, dans un café de la **gare de Rennes**, je lisais (...). Une femme est venue m'accoster et nous avons discuté pendant quelque temps de bouquins et j'en étais arrivé à la conclusion suivante : René Barjavel est un auteur que je dois absolument lire. (...) Je m'y suis enfin mis. (...) *Ravage* est tout simplement passionnant. Ce livre écrit en 1943 présente, de façon troublante, des pans entiers de notre quotidien moderne.

DÉMINAGE. – Des milliers de Rennais du quartier de la gare devront quitter leur logement, dimanche 24 octobre, de 9 h 30 à 14 h. Le périmètre de sécurité comprend la **gare SNCF** qui sera fermée quelques heures. Le déminage ne devrait pas poser de problème. Une bombe anglaise de 250 kg a été découverte le 30 septembre sur le chantier du futur établissement pour personnes âgées dépendantes, rue des Français-Libres.

ESPAGNOLS. – Ces migrants venaient de Bilbao et de Guernica. Ils avaient été accompagnés par un bateau anglais jusqu'à la Rochelle, puis conduits en convoi jusqu'à Rennes. On comptait alors environ deux cents émigrés, à l'arrivée en **gare de Rennes**. Tous sont décrits comme épuisés, affamés et assoiffés.

SEZNEC. – Et puis, nous avons le témoignage de Danguy des Déserts, le seul valable car spontané, il dira jusqu'à la fin de sa vie qu'il est certain d'avoir aperçu Pierre Quémeneur, ce 26 mai à 14 h 30 à la **gare de Rennes**... – Vous faites erreur, M^e Danguy des Déserts a vu Pierre Quémeneur, le dimanche 27 mai 1923 alors qu'il rentrait de la première communion de son fils et qu'il se trouvait en gare de Rennes.

IMPOSTEUR. – Se faisant passer pour un contrôleur de la SNCF, un jeune homme de 22 ans a été arrêté à la **gare de Rennes**. Voulant voyager gratuitement, l'individu a

volé il y a un mois de cela, un uniforme et le matériel de contrôleur à Angoulême. Dans l'après-midi du samedi 18 septembre, l'imposteur, en tenue de contrôleur vérifiait les titres de transports des voyageurs à bord d'un TGV Paris – Rennes. Le jeune homme a été démasqué par des voyageurs.

CÉLINE. – **Gare de Rennes**, mars 1918. Louis Destouches, un Parisien de 24 ans, débarque du train au milieu d'une drôle d'équipe. Beau gosse, il pavoise en uniforme d'officier américain dans une escouade de propagandistes « qualifiés ». Tous appartiennent à la Mission Rockefeller venue en France repousser le fléau de la tuberculose. En ce printemps 1918, l'accueil des Rennais est triomphal. De la gare à la mairie, la foule acclame les hygiénistes franco-américains.

DRUCKER. – Le TGV file vers la Bretagne. La gare de Rennes approche. L'eau noire du regard de Michel Drucker se trouble. Je sais pourquoi. (...). Michel Drucker est le fils d'Abraham Drucker, juif natif d'Autriche-Hongrie et de Lola Schaffler, juive d'origine viennoise. À l'été 42, Abraham est arrêté. Sa mère, enceinte de Michel, se fait contrôler sur le quai de la **gare de Rennes** par un officier de la Gestapo. Intervient alors un voyageur qu'elle ne connaît pas, Pierre Le Lay (père de Patrick Le Lay), qui dans un allemand impeccable discute avec l'officier allemand et lui dit qu'il s'agit de son épouse, leur sauvant ainsi probablement la vie.

BOBET. – Le plus beau souvenir sportif de Jean Bobet est un titre de champion du monde aux Jeux mondiaux universitaires à Budapest en 1949. À son retour en France, il est attendu à la **gare de Rennes** par une délégation de son club et du journal *Ouest-France*. Photos, fleurs, embrassades, interviews. Son frère Louison, alors aux portes de la gloire, décide de faire coudre sur les manches de son maillot officiel – blanc, frappé d'un coq violet, couleur de l'Université – le galon arc-en-ciel, marque des champions du monde. La vie s'ouvre à lui.

BLOCKHAUS. – Aujourd'hui, près de la **gare de Rennes**, a été détruit en partie, le dernier vestige de la Seconde Guerre mondiale, un blockhaus datant de 1941. Cette destruction réalisée en plusieurs étapes doit permettre

L'aménagement de la place de la gare et l'extension des bâtiments de la SNCF devant accueillir le TGV...

TRIOMPHE. – Les héros – vainqueurs de la Coupe de France de football – furent accueillis avec un enthousiasme incomparable. La ville de Rennes offrit à ses joueurs une fête digne de leur belle performance. René Cédolin, seul joueur rennais à avoir remporté les deux coupes de France : « Une véritable folie s'est emparée de la ville. Comment oublier l'arrivée en gare de Rennes? L'avenue Janvier était noire de monde et la place de la Mairie prise d'assaut par la foule... »

MALÉDICTION. – J'ai une malédiction avec la gare de Rennes... Je hais la gare de Rennes. Je maudis la gare de Rennes. J'exècre la gare de Rennes. Pendant trois ans, j'y ai effectué ma correspondance deux fois par semaine entre Saint-Malo et Paris, c'était à l'époque où le TGV n'offrait pas de liaison directe entre les deux villes. Calculez un peu... 40 semaines x 2 fois x 3 ans. (...) Que j'aime le train... mais que je hais la gare de Rennes.

ADORATION. – Ben moi, j'adore la gare de Rennes. Quand j'y suis, ça veut dire que je suis en vacances. Et j'aime bien les vacances. Sauf que la dernière fois, ma soeur a pleuré toutes les larmes de son corps en me disant au revoir. Mais j'aime quand même la gare de Rennes.

Pour lire un flashcode, votre téléphone doit être équipé d'une application permettant de décoder les codes barres 2D. Vous trouverez cette application gratuite dans les principales boutiques d'application sur votre smartphone (App Store, Android Market, ...), ou vous pouvez également la télécharger par SMS.

Une fois que votre téléphone est équipé de l'application qui permet de décoder les flashcodes, il vous suffit simplement de lancer l'application et de viser le flashcode avec votre écran. En un flash, vous accédez au site Internet !

Retrouvez tous les liens de l'article de Georges Guitton en suivant ce lien :



Sources

DREYFUS – <http://rennes.aggloannuaire.com>, site sur la ville de Rennes.
LÉVRIER – http://www.viveleschiens.com/newbb+viewtopic.viewmode+thread+topic_id+21464+forum+26+post_id+411466.htm, site Vive les chiens, posté le 30 novembre 2009.
BRONZE – <http://www.oefducygne.net/nouvelles/image01.htm>, signé association Bruno Raffali, Pour la survivance de l'art authentique. Sans date.
GALOPIN – <http://francoissimon.typepad.fr/simonsays/2008/06/rennes-le-galop.html>, posté le 23 juin 2008 par François Simon, critique gastronomique, sous le titre « Le Galopin, ça cravache ! »
RAVAGE – <http://webd.fr/2219-critique-revue-avis-livre-ravage-rene-barjavel>, posté le 17 juin 2010 par Julien Quééré.
DÉMINAGE – <http://www.cheminots.net/forum/index.php?topic/26067-fermeture-exceptionnelle-de-la-gare-de-rennes>, le Web des cheminots, 14 octobre 2010.
ESPAGNOLS – <http://migrations-et-societe-1l-chato.over-blog.com/article-l-exode-des-espagnols-a-travers-la-presse-1937-46774305.html>, dossier sur « l'exode des Espagnols à travers la presse, 1937 », posté le 10 mars 2010 et réalisé par Cécile et Anne, élèves de 1^{re} au lycée Chateaubriand, Rennes.
IMPOSTEUR – <http://www.quoiimaligne.fr/infos-generales/sncf-un-faux-contrôleur-interpelle-samedi-18-septembre-2010-en-gare-de-rennes>, site Quoiimaligne, posté le 20 septembre 2010.
SEZNEC – http://www.justice-affairescriminelles.org/Affaire_Seznec/viewtopic.php?t=1407&sid=055bd530546caf4b780ad206cd55ec6, forum sur l'affaire Seznec, posté par Yagurmo le 25 mars 2008, puis par Celtic Circle, le 14 avril 2008.
CÉLINE – <http://www.revue-placepubliquerennes.fr/Divers/Divers/celinerennes.html>, revue « Place Publique Rennes » n°5, mai-juin 2010, « Les belles années rennaises de Céline », par Georges Guitton.
DRUCKER – http://www.irenefrain.com/intervention_presse.php?see=inter&id=15, article d'Irène Frain dans « Paris-Match », le 31 octobre 2007 (pour les trois premières phrases), puis <http://webkef.com/2230/biographie-michel-drucker>.
BOBET – http://www.sport-u.com/une_2005/bobet.php, site de la Fédération française de sport universitaire, article de Damien Barbot (sans date).
TRIOMPHE – <http://www.om4ever.com/CoupeFrance/1960/Coupe1964-1965.html>, « la fabuleuse histoire de la Coupe de France » de football, Rennes vainqueur 1964-1965.
BLOCKHAUS – d/04801/080FD213CA987105DFD/B45F46FF41DE596C4D63D.html, vidéo de l'Institut national de l'audiovisuel, du 16 avril 1988.
MALÉDICTION – http://www.leeloolene.eu/index.php?tag/gare_billet « La poisse de Rennes », posté par Leeloolène, le 20 juillet 2009.
ADORATION – <http://www.leeloolene.eu/index.php?post/2009/07/20/La-poisse-de-Rennes#comments>, commentaire au précédent, posté par Kaay, le 24 juillet 2009.





La gare centrale Lehrter à Berlin, Von Gerkan, Marg & Partner, 2000-2006.



François Bonnefille, architecte Penser la gare de Rennes de 2030

RÉSUMÉ > *Ceux qui imaginent les gares de demain, celle d'EuroRennes par exemple, doivent se projeter dans vingt ans pour calculer les bonnes capacités, les bonnes liaisons entre trains, métros, bus, voitures, vélos, pour mieux lier les gares à la ville, pour tenter d'effacer la déchirure du tissu urbain causée par le faisceau des voies. Ils pensent aussi aux petites gares : demain, elles devront offrir davantage de services quotidiens.*

PROPOS RECUEILLIS PAR > **MARC DUMONT**



PLACE PUBLIQUE > En quels termes se posent pour vous la question des gares contemporaines ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Pour simplifier, trois grands thèmes à traiter de manière mêlée conduisent nos réflexions : la capacité, l'intermodalité et l'urbain. Les flux de voyageurs, la capacité des gares à les absorber, sont évidemment très présents. Lorsqu'on réfléchit aux gares des métropoles régionales, notamment, on se heurte souvent à la saturation des espaces dédiés aux voyageurs. L'offre ferroviaire a augmenté, les attentes du public ont augmenté et souvent les installations sont un peu victimes du succès du train et, de façon liée, du succès de la mobilité collective qui s'est amplifiée de manière soutenue. Nous avons donc à redimensionner les installations pour que leur capacité soit adaptée aux flux pour une vingtaine d'années. Si on prend le cas de la gare de Rennes, par exemple, on ne se contente pas des flux tels qu'ils seront

FRANÇOIS BONNEFILLE est responsable de l'Atelier d'architecture et d'ingénierie de Gares & Connexions. Gares & Connexions est la cinquième et dernière née des branches de la SNCF. Sa mission est de rénover et développer les 3 000 gares du réseau.





à l'arrivée de la ligne à grande vitesse en 2016 ou 2017, mais on se projette à l'horizon 2030 pour s'assurer que les installations permettront, au moins jusqu'à cet horizon, que le flux des piétons fonctionne correctement entre tous les modes de transport du pôle d'échange, train, métro, bus, deux-roues... Le sujet des flux est un sujet central.

PLACE PUBLIQUE > A propos du redimensionnement, ne travaillez-vous pas sur des sites ultra-contraints sur le plan urbain, parfois difficiles à traiter ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Le cas de Rennes l'illustre bien. Le système ferroviaire, pour supporter l'augmentation du trafic, doit nécessairement s'adapter. Ça passe d'abord par les infrastructures : à Rennes, il est prévu de créer un cinquième quai pour accueillir un trafic plus important. Ensuite, il faut que la gare, tous ses espaces de circulation et ses systèmes d'accès aux quais, s'adaptent non seulement aux nouvelles dessertes mais aussi à l'organisation générale des flux : faut-il créer de nouveaux systèmes de circulations, quelle importance leur donner ? Pour cela, on croise des prévisions de trafic, on regarde les dimensionnements en observant les gares aux moments où le trafic est le plus important. Des ordinateurs nous permettent d'assurer la bonne adéquation entre la position dans l'espace des circulations, leur nombre et leur taille. Depuis quelques années, nous utilisons des outils de simulation dynamique des flux. On observe les points de frictions selon la géométrie des espaces, la place et les caractéristiques des circulations et on peut généraliser ces observations à l'ensemble des échanges en intégrant tous les flux des différents moyens de transport qui convergent vers le site étudié.

PLACE PUBLIQUE > Ces modifications, ce recalibrage en fonction de la croissance des flux ne conduisent-ils pas à privilégier les fonctionnalités de la gare au détriment de la dimension symbolique du bâtiment ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Je pense que ces deux notions ne sont pas opposées : elles doivent pouvoir se conjuguer. Le bon projet qu'on s'efforce de produire, c'est un projet qui va au bout de cette fonction d'usage parce que la gare ou le pôle d'échange c'est quand même un lieu où il y a d'abord des fonctions à assurer pour les voyageurs : l'accès, l'échange, l'attente, la prise d'informations, les commerces, les services, tout cela dans un espace en trois

dimensions. Cette mise en forme spatiale et fonctionnelle des différents usages n'empêche pas de penser de façon conjointe à la dimension symbolique d'un bâtiment ou d'un territoire urbain qui concentre tous les moyens de la mobilité contemporaine. Sur ce plan, des évolutions se sont produites au cours de l'histoire des gares : les gares emblématiques étaient des gares-palais, avec des frontalités très marquées, des façades de représentation qui faisaient face à l'urbanisme traditionnel et derrière lesquelles on trouvait les halles de la modernité industrielle. Cette typologie marquée a bien sûr évolué jusqu'à parfois la quasi négation de la gare. Aujourd'hui, la gare peut avoir des limites floues parce que la logique d'organisation s'étend à tous les modes qui organisent le pôle d'échange, ce qui n'empêche pas qu'elle ait une identité forte : un volume central, une figure remarquable qui va quand même faire sens et rappeler qu'il s'agit d'un lieu de transport, d'échanges, urbain, un bâtiment qui dialogue avec son environnement – c'est important d'avoir un bâtiment contextualisé, qui raconte une histoire en fonction du lieu.

PLACE PUBLIQUE > Quels seraient des exemples aboutis de cette articulation entre utilité et esthétique ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > La gare de Strasbourg, avec sa verrière contemporaine est un exemple du dialogue entre la modernité et l'histoire. La gare du 19^e siècle a été parfaitement maintenue dans son intégrité et restaurée. La verrière contemporaine est là pour aider à résoudre les problèmes d'intermodalité, pour permettre une liaison efficace et confortable avec le tramway, ce qui n'était pas le cas avant puisqu'il fallait sortir sur la place en venant du tramway pour entrer ensuite dans la gare. Maintenant, on passe en continuité dans un espace protégé entre le tramway et la gare. D'autre part, la verrière offre des espaces supplémentaires pour l'attente adaptés à l'augmentation sensible des flux voyageurs à la suite de l'arrivée du TGV. Par ailleurs, on a veillé à ce qu'il y ait un rapport fort mais maîtrisé entre la gare historique et la gare contemporaine. La verrière peut se lire comme une extension de la gare du 19^e siècle mais aussi comme sa mise sous écrin, comme sa célébration... On a aussi les gares jardins comme Valence TGV et Avignon TGV : ce sont des gares excentrées, situées hors des centres ville qu'elles desservent mais elles sont devenues les catalyseurs de développements urbains

PLACE PUBLIQUE > Précisément, quel est le statut de ces gares périphériques, en particuliers les gares-betteraves¹, qui ont du mal à disposer d'un second souffle ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Le Creusot, Vendôme... Ces gares étaient à l'origine liées à la logique de l'infrastructure. Dans cette logique, c'est le tracé de la ligne qui définit les arrêts. Si le TGV est un outil de la vitesse, un moyen de gagner du temps, alors il ne peut pas rentrer dans tous les centres urbains qu'il dessert. Ces gares sont un peu comme les aires d'autoroute : on trace une autoroute et, de temps en temps, on prévoit un lieu d'arrêt. Pour le TGV Méditerranée, nous avons travaillé très étroitement avec les collectivités pour anticiper la localisation des gares. Celles-ci ont judicieusement situés à proximité d'une ville existante ou des germes d'une urbanisation. Il y a eu une évolution : le premier TGV, c'était une navette entre Paris et Lyon, avec quelques points d'arrêt intermédiaires, puis le TGV Atlantique fut un réseau par ramification – l'idée de desservir tout une série de territoires, une région –, une autre génération est celles des gares pensées en même temps que le développement urbain qu'elles appelaient (par exemple Lille-Europe). La manière de concevoir le développement engendré par la gare a basculé.

PLACE PUBLIQUE > Avez-vous cette réflexion avec les collectivités dans le cas des gares périurbaines ? Comment s'organise votre intervention sur les petites gares qui semblent appelées à devenir de nouveaux lieux d'urbanités ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Ces gares sont souvent liées à l'étalement urbain. Certaines agglomérations sont très étendues et le TER est devenu un élément de la mobilité du quotidien pour des navetteurs entre le centre de l'agglomération et sa périphérie. On vient à la gare ou l'on en repart par le bus local, ou l'autocar départemental, sa propre voiture, en autopartage ou à vélo. Elle constitue une séquence importante dans le voyage quotidien. Puis, une autre dimension est apparue : comme ce sont des lieux où l'on passe tous les jours, l'idée est venue d'optimiser le temps de transport et de trouver dans les gares des services adaptés aux besoins des navetteurs, par exemple, prendre livraison de ce que l'on a acheté sur internet, faire le matin une prise de sang et disposer le soir des résultats. Les laboratoires médicaux s'intéressent à ça.

PLACE PUBLIQUE > C'est une perspective sur laquelle vous travaillez déjà ? Est-ce que les élus sont sensibles à ces questions de service ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Normalement, les premières démonstrations devraient se faire en Ile-de-France. Nous testerons ces nouveaux services dans des gares de la première couronne mais aussi sur des gares plus éloignées comme par exemple, Melun. L'idée c'est d'aller vers des modules industrialisables offrant une identité formelle à ces nouveaux services comme par exemple des « combistores » facilement implantables à proximité des bâtiments voyageurs. Il y aura peut-être parfois une certaine crainte que ces services correctement ciblés et dimensionnés viennent concurrencer des offres existantes dans les centre-bourgs...

PLACE PUBLIQUE > Des exemples dans d'autres pays ? En Suisse ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Oui, les gares suisses, les gares allemandes, hollandaises... sont des références connues. La mise en place pour l'Ile-de-France d'un concept qui peut s'en inspirer est un enjeu très important. Les flux de voyageurs concernés sont très importants.

PLACE PUBLIQUE > Le développement durable, est-ce un passage obligé ou une inflexion en profondeur ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > La SNCF a cependant une politique volontariste. Elle conduit des projets selon cette logique : il y a Bellegarde, Besançon... avec le bioclimatique. C'est une nouvelle démarche, pas un « vernis » technique : ça nous incite à remettre à plat la manière dont nous concevons le projet, les relations entre différents domaines techniques, l'effet sur l'architecture, la volumétrie. C'est une démarche qui se combine avec la démarche de « coût global ou coût complet » qui consiste à regarder non seulement le coût d'investissement de l'ouvrage, mais aussi son coût d'exploitation en fluides, maintenance, entretien, etc. Pour les gares, on cherche

1. Sauf exception, les gares nouvelles sont des gares de passage situées à l'écart des agglomérations et le plus souvent sans liaison avec le réseau ferroviaire classique. Leur desserte est en général limitée à quelques arrêts quotidiens. La gare d'Ablaincourt-Pressoir, renommée « Haute-Picardie », est connue comme la « gare des betteraves ». Certaines sont situées dans la proche banlieue comme Champagne-Ardenne TGV (Reims), Avignon TGV ou Mâcon-Loché TGV, d'autres, comme Lorraine TGV ou TGV Haute-Picardie, sont situées en rase campagne. Aix-en-Provence est également assez loin de sa gare TGV (Wikipedia).





aussi à optimiser par l'organisation de l'espace le nombre de personnes qui vont gérer les gérer commercialement et techniquement.

PLACE PUBLIQUE > Des réalisations emblématiques, déjà, sur ce plan-là ? Ou des jalons ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Achères² est la première gare éco durable, une gare réaménagée avec la volonté croisée de la SNCF et de la région Ile-de-France qui voulait marquer le début d'une évolution forte dans la qualité environnementale des gares de son territoire. On a fait un travail intéressant qui a permis d'optimiser sensiblement la performance énergétique du bâtiment. Deux autres gares qui sont emblématiques de cette démarche : Bellegarde près de la frontière suisse avec son dôme bioclimatique qui régule le confort thermique du hall et Besançon-TGV avec une combinaison de dispositifs qui renforcent sa présence dans le site et son efficacité énergétique : adossement partiel du bâtiment au terrain naturel permettant de bénéficier de l'inertie thermique du sol et de l'inscrire finement dans un site forestier remarquable, puits canadiens, chaudière à granulats bois, cellules photovoltaïques, capteurs solaires, etc.

PLACE PUBLIQUE > Revenons au cas d'EuroRennes : comment concevez-vous la place du bâtiment par rapport au projet, tel qu'il est développé par l'équipe lauréate, d'espace public ouvert ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > D'abord, précisons le contexte : nous travaillons main dans la main avec l'équipe d'urbanistes retenue par Rennes Métropole et Rennes Métropole, la Ville, le conseil régional, le conseil général, les transporteurs, Réseau ferré de France, la SNCF... La démarche est partenariale sous plein d'aspects : dans la façon de poser les problèmes à résoudre, dans la manière de développer le projet et de bâtir son financement. On sort du champ de l'architecture pour passer à celui de l'aménagement à l'échelle de la ville.

Ensuite, l'équipe lauréate a imaginé une gare qui n'a plus vraiment vocation à être un bâtiment institutionnel, mais qui vient plutôt se fondre dans une grande séquence paysagère urbaine, qu'elle a appelée le « paysage construit » et qui vise à prolonger le centre-ville vers les quartiers sud en poursuivant l'espace public au-dessus des voies de chemin de fer. Cela fait un an que l'on tra-

vaille ensemble pour conjuguer cette vision urbaine avec les fondamentaux que nous mettons en place dans nos projets comme par exemple l'intelligibilité des cheminements entre tous les modes de transport dans les trois dimensions.

PLACE PUBLIQUE > Il y a des cas assez similaires à celui Rennes ou est-ce que cette problématique est assez unique ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Visiblement, une tendance de fond est en train d'émerger. Elle consiste en particulier à se dire que tous ces territoires ferroviaires du 19^e siècle ont créé dans les villes des coupures qui posent des problèmes de discontinuité et qui génèrent des disparités de part et d'autre, notamment entre les parties tournées vers les centres historiques et celles qui regardent les faubourgs. Rennes est emblématique ; Toulouse lui ressemble un peu : là aussi émerge l'idée de franchir le faisceau des voies. En Ile-de-France, sur le quartier Pleyel à Saint Denis, il existe près du stade de France un énorme plateau de voies sur lequel on imagine venir tirer un sol artificiel. Et puis, bien sûr, la couverture des voies de la gare d'Austerlitz, à Paris, permet de construire une avenue, des logements et des bureaux.

PLACE PUBLIQUE > Vers quel pays faut-il regarder pour discerner l'avenir des gares ?

FRANÇOIS BONNEFILLE > Les gares japonaises sont souvent perçues comme la quintessence de la combinaison entre l'efficacité des échanges et de la gestion des flux, de la densité urbaine, de la richesse de l'offre de services, de bureaux, d'hôtels... Ce modèle-là attire car il va loin dans l'imbrication des fonctions dans ces lieux de foules que sont les gares pour en faire des lieux de vie très animés. S'en inspirer pour les gares à venir en France pourrait conduire à leur donner de nouvelles formes, d'autant plus fortes qu'elles seraient déclinées dans chaque ville pour en révéler l'identité.

2. Ville des Yvelines (15 000 habitants). La nouvelle gare, inaugurée le 26 mai 2010, accueille 6 000 voyageurs par jour et consomme 64 % d'énergie de moins que l'ancienne. Elle est desservie par la ligne A du RER et le Transilien.

Le projet EuroRennes : un « paysage construit », sorte de jardin suspendu, enjambe les voies pour relier le nord et le sud de la ville. Des immeubles sont construits au débouché du pont de l'Alma et de la rue de Châtillon.



DOSSIER | RENNES – SAINT-MALO LA GARE S'OUVRE À LA VILLE

EuroRennes vu de la place de la Gare, côté boulevard Magenta.





Le projet d'accès à la halte de Pontchailou : la future allée des Platanes vue du boulevard de Verdun. La halte accueille 400 voyageurs par jour. La SNCF veut tripler le trafic en mettant en service des TER à deux étages qui nécessitent l'allongement des quais. La nouvelle halte est prévue pour 2015.



Pattou Tandem, architectes & urbanistes

DOSSIER | RENNES – SAINT-MALO LA GARE S'OUVRE À LA VILLE



En attendant le train (gare de Rennes).



Terminus Saint-Malo. Photo Manuel Clauzier.



Photo Renaud Gasnier



Entre Rennes et Saint-Malo L'urbanisation suivra le rail

RÉSUMÉ > *En observant la ligne de chemin de fer Rennes – Saint-Malo, Thérèse Delavault-Lecoq, urbaniste, note le manque d'attention porté aux cyclistes dans les gares qui, au contraire, déroulent le tapis rouge devant les voitures et elle tire de la proximité entre le canal et la voie ferrée l'idée d'un nouveau tourisme alternant la pratique du train et celle du vélo. Plus encore, elle invite les communes, à la lumière des exemples de Montreuil-sur-Ille, de Combourg et de Dol-de-Bretagne, à entendre ce que les nouvelles mobilités leur disent de leur développement urbain.*



TEXTE > **THÉRÈSE DELAVAUT-LECOQ**

Quelles conséquences le développement du trafic des trains et l'aménagement des gares et haltes ferroviaires a-t-il ou suggérerait-il en matière d'urbanisation ?

Dans une Bretagne démographiquement dynamique, Rennes métropole concentre une part importante de la croissance. Son attrait engendre une demande de logements qui éloigne de plus les zones d'habitat. En résulte un éclatement résidentiel où les territoires se distinguent par les modes de transport qui les relient à la ville centre et par de multiples polarisations issues d'un maillage séculaire de villes petites et moyennes.

Plus on s'éloigne de la capitale régionale, plus on se rapproche de l'un ou l'autre de ces centres qui disposent d'un autre facteur dominant d'attraction. Il en est ainsi du littoral : à soixante-dix kilomètres de la capitale régionale, Saint-Malo tient une place particulière dans le réseau de villes. Les dernières statistiques de l'Insee révèlent à quel point les populations situées dans « l'entre-deux » Rennes – Saint-Malo sont sous l'influence des deux villes,

THÉRÈSE DELAVAUT-LECOQ est urbaniste. Elle enseigne à l'École supérieure d'architecture de Paris. Elle est l'auteur de *Pratique de l'aménagement des bourgs* (Apogée, 2000) et a collaboré à l'ouvrage dirigé par Marc Dumont et Emmanuelle Hellier (PUR, 2010) *Nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*.





Il appartient aux collectivités locales de précéder la demande et de favoriser la construction de parkings à vélo sécurisés.

une influence qui agit tant sur les pratiques de loisirs que sur l'emploi.

En matière de déplacement, l'État et les collectivités locales mènent désormais une politique active de transports en commun. Outre la réduction des consommations d'énergie et de gaz à effet de serre produit par les automobiles, le transport en commun répond à une demande sociale : il permet aux populations captives – jeunes et personnes âgées – de se déplacer de façon autonome.

Le train présente pour cela de nombreux atouts par rapport à la voiture. Économique pour le budget familial, il l'est aussi en fatigue car le temps de transport est temps de détente. La population ne s'y trompe pas ; en Bretagne, le TER se révèle de plus en plus attractif¹ à la faveur d'une politique régionale volontaire d'augmentation des fréquences, de matériel roulant de meilleure qualité, de tarifs attractifs, de rénovation des gares et des haltes.

Une analyse de la ligne Rennes – Saint-Malo nous offre de nombreux éléments de réflexion.

Des parkings à vélos sécurisés

La gare est, par définition, un lieu d'intermodalité. Après un voyage en train, la marche, le vélo, la voiture, le bus nous permettent d'atteindre ensuite notre destination. La voiture tient aujourd'hui une place primordiale. En présentant sa politique d'aménagement des gares et des haltes, la région Bretagne décrit son action en faveur d'un relais par « cars, taxis, voitures »². La visite des lieux nous montre en effet que des parkings ont été aménagés tout près de la sortie des quais.

Le cyclisme ne semble faire l'objet que d'une faible attention : au mieux, quelques accroche-vélos permettent de déposer sa machine. Outre leur nombre réduit, ces équipements ne favorisent pas la pratique du deux-roues. D'une part, les réseaux cyclables entre la gare et les secteurs urbanisés sont loin d'être systématiques et nos territoires vallonnés sont parfois difficiles à parcourir. Le vélo électrique, depuis peu sur le marché, propose une réponse. En minimisant la fatigue à la fin d'une journée de travail, il peut susciter l'envie de changer ses habitudes en faveur du deux-roues.

Mais son coût justifie des parkings sécurisés. Pour être tenté d'utiliser son vélo par tous les temps avant de prendre un train pour aller travailler, il faut aussi pouvoir le protéger de la pluie, déposer un vêtement adapté, un

casque; donc disposer de vestiaires. Un local à vélo protégé et équipé est nécessaire. Cela a un coût. Mais pour éviter d'en construire, on avance que le nombre des cyclistes est actuellement insuffisant. Entre la poule et l'œuf, il appartient cependant aux collectivités locales de précéder la demande. Un local modeste pourrait suffire dans un premier temps, si l'on prévoyait du terrain pour étendre la construction au fur et à mesure des besoins.

Chez nos voisins européens – particulièrement aux Pays-Bas où l'usage du vélo est beaucoup plus répandu – les parkings accueillent plusieurs centaines de deux-roues à proximité des gares alors que le terrain n'y est ni plus disponible ni meilleur marché...

Éloigner les voitures de la gare

Est-il indispensable de garer sa voiture devant la gare ? Dans les grandes gares urbaines, le voyageur doit souvent faire 500 mètres à pied à la descente d'un train pour atteindre un autre moyen de transport (tram, bus, taxi, vélo, auto). C'est le cas de l'accès par TGV (le train lui-même fait environ 200 m de long), mais aussi de nombre de trains de banlieues qu'utilisent tous les jours les travailleurs de la région parisienne. Personne ne s'étonne de cette distance à parcourir, quand les voyageurs sont souvent munis de bagages lourds ou que ce parcours à pied s'insère dans un déplacement quotidiennement long.

Faut-il dans une petite commune disposer de sa voiture à la descente du train ? Un rayon de 500 m tracé autour de la gare d'une petite agglomération montre que l'ensemble du centre se situe à cette distance. Or, dans une halte ou une petite gare, on passe directement du quai à l'extérieur et la sortie se trouve souvent dans l'axe d'arrêt d'un train par ailleurs composé de seulement quelques voitures. La distance de sortie est minimale et s'apparente à celle d'une sortie de métro. Pourquoi alors ne pas reculer les parkings ?

Cette disposition aurait plusieurs conséquences positives : les résidents de la commune qui habitent près de la gare seraient moins tentés d'utiliser leur voiture au profit de la marche ou du vélo. Le centre communal serait débarrassé du flux des véhicules étrangers à la vie du bourg. Le site de la gare serait libéré pour le stationnement des vélos

Faut-il dans une petite commune disposer de sa voiture à la descente du train ?

1. Le trafic des TER bretons a augmenté de 50 % entre 2002 et 2008.
2. Cf. le site internet de la Région Bretagne, www.bretagne.fr

et pourrait prendre une place majeure comme espace public porteur d'activités commerciales, d'équipements, etc. Dans les grandes villes aujourd'hui, on sait que l'intermodalité est un facteur d'échanges et donc de centralité. À son échelle, la gare d'un bourg ou d'une petite ville peut aussi jouer un rôle dynamique au sein de la commune.

La randonnée facile : en train et à vélo

D'autres perspectives plus inattendues peuvent se révéler. La ligne ferroviaire Rennes – Saint-Malo présente une particularité : entre Betton et Saint-Germain-sur-Ille, la voie ferrée frôle le canal d'Ille-et-Rance, s'en rapproche et le croise même en plusieurs endroits. Et les gares sont très proches du canal et de son halage qui accueille autant le piéton que le cycliste. Cette disposition permet d'envisager des relais entre voie ferrée et canal pour offrir aux promeneurs des parcours fractionnés.

On peut imaginer partir de Rennes, descendre à Betton, prendre le halage à vélo jusqu'à Montreuil-sur-Ille. Monter à Saint-Médard-sur-Ille, prendre le halage jusqu'à Saint-Germain-sur-Ille et y reprendre le train, etc. Et proposer ainsi des circuits de promenade qui permettent aux urbains d'aller sans voiture découvrir la campagne. Le temps des loisirs mérite également l'attention en matière de nouvelles mobilités. Ces offres peuvent aussi favoriser le développement touristique des communes en leur permettant de jouer un autre rôle que celui de bourgs dortoirs pour les travailleurs rennais.

Petites gares : aménager les deux rives

De façon générale, les réseaux ferrés ont contourné les bourgs. Avec le développement de l'urbanisation, la gare est progressivement intégrée dans le système urbain où la voie ferrée intervient comme une fracture. Cependant, une halte ferroviaire ou une petite gare diffèrent fondamentalement d'une grande gare par l'épaisseur du réseau. Vers les villes convergent plusieurs lignes et le trafic est soutenu. Par sa dimension, le site de la gare est difficile à franchir, comme à Rennes. Le réseau ferroviaire constitue une frontière urbaine que les projets de restructuration tentent de minimiser : les passages aériens pour piétons ou souterrains peinent cependant à réduire la fracture. La gare, point central d'une intermodalité qui promeut les relais vers les transports en commun, ne favorise généralement qu'une rive.

Au contraire, sur le parcours d'une ligne isolée (ce qui est le cas de la ligne entre Rennes et Saint-Malo, mis à part le croisement de Dol-de-Bretagne), on ne trouve qu'une ou deux voies aisément franchissables. Passages pour piétons et vélos peuvent facilement être construits en souterrains. C'est ainsi qu'on accède aux multiples quais d'une grande gare. Cette disposition permettrait d'assurer la continuité du cheminement quand s'urbanise la rive opposée au bourg.

La gare est un carrefour

Par ailleurs, le croisement de la ligne avec les voies automobiles se fait généralement à niveau. Il n'y en a souvent qu'un, le plus souvent à proximité immédiate de la halte. Contrairement aux sites des grandes gares, la halte est donc un carrefour. Structurellement, dans l'armature viaire de l'urbanisation, ce croisement constitue un goulet d'étranglement qui concentre le passage.

Cette disposition favorise l'effet de centralité du lieu, mais peut aussi apparaître comme une contrainte dans l'organisation urbaine. Cependant, la périodicité de fermeture du passage à niveau n'étant liée qu'à une seule ligne de train, même dans le cadre d'une fréquence de desserte d'une demi-heure, cette fermeture occasionnelle de la voirie ne perturbe pas trop le trafic automobile. On pourrait peut-être imaginer de créer d'autres franchissements de voie à niveau pour assurer un meilleur maillage du réseau communal.

Jusqu'à 500 mètres autour de la gare : un fort potentiel stratégique

C'est leur intégration au système métropolitain qui justifie le développement des communes situées sur les lignes ferroviaires entre les deux agglomérations. Plusieurs données agissent sur une urbanisation résidentielle liée à l'emploi. D'abord, la fréquence des dessertes agit sur l'attractivité des agglomérations : les mieux desservies disposent d'un potentiel de développement accru. Par ailleurs, les relais de mobilité à partir de la gare s'ajoutent au temps du transport en commun et les différents types de déplacement induisent des rayons progressifs de diffusion. Celui du piéton est a priori fixe et estimé à environ 500 m : dans ce rayon toute densification du logement ne peut que favoriser les économies d'énergie.

De son côté, pour être efficace, le rayon de diffusion

Promouvoir les deux rives de la gare par des passages souterrains pour piétons et vélos.

Toute densification dans un rayon de 500 m ne peut que favoriser les économies d'énergie.





Gare de Betton : de chaque côté de la voie ferrée, tout près de la gare, des parkings et rien d'autre.



Il est indispensable de penser les lieux de l'urbanisation par rapport à la mobilité croissante des individus.

du relais motorisé dépend du temps déjà parcouru, de la distance – temps entre quai et stationnement, et de l'inertie de la voirie locale. Des études font apparaître que les individus tendent à limiter leur trajet quotidien à partir d'un seuil de distance – temps : la loi de Zahavi³, par exemple, identifie ce seuil à trois quarts d'heure. En admettant cet effet de seuil, plus le temps passé en transport en commun a été long, plus le rayon de diffusion d'un mode relais sera court. Ainsi, en accentuant l'inertie du temps de trajet relais, le champ de diffusion automobile se restreint et favorise la densification.

De Montreuil à Dol

Trois exemples de centres-villes, compris dans des communes à dynamique démographique positive de plus de 2 000 habitants entre Rennes et St-Malo, permettent parfaitement d'illustrer ce propos.

À Montreuil-sur-Ille, une nouvelle Zac est prévue pour accueillir 700 à 800 habitants. Elle se situe dans le rayon de 500 m autour de la gare, facilitant son accès à pied ou à vélo. Ici comme ailleurs, la halte ferroviaire est, hélas, aménagée comme un parking. Dans ce cas précis, dans un rayon de moins de 500 m, des parkings relais dégageraient le centre des trafics automobiles. Le temps d'accès au véhicule depuis la gare de Rennes atteindrait quant à lui un maximum de trois quarts d'heure, maintenant l'accessibilité attractive.

À Combourg, la gare, reliée à Rennes comme à Saint-Malo en moins d'une demi-heure, est située en limite d'agglomération à une distance d'environ 1,5 km du centre historique. Cette situation favorise un secteur d'urbanisation à l'est. Contraint par la traversée du centre, l'ac-

cès au secteur ouest ajoutera un temps de trajet de l'ordre d'au moins 20 minutes quel que soit le mode de transport utilisé en aggravant la circulation automobile dans le centre. Dans cette commune un développement résidentiel dense à proximité de la gare est attractif pour une population de travailleurs mobiles.

À Dol-de-Bretagne, la gare est située au sud d'une ville plus compacte. Le maillage des voies contraint à traverser le centre pour rejoindre les plus grandes routes. Cette situation est pénalisante en termes de diffusion pour des trajets quotidiens quand 30 minutes séparent déjà l'accès à la capitale régionale. Elle devrait entraîner une urbanisation résidentielle dense à proximité immédiate de la gare et une faible diffusion sur la couronne urbaine pour des populations qui travailleraient à Rennes ou Saint-Malo. On pourra, à l'inverse, considérer qu'il résulte du temps d'accès aux villes principales, une attractivité propre à cette petite ville. En lui conférant une autonomie plus importante, cette situation devrait lui conserver un rôle polarisant par rapport aux communes périphériques.

Il apparaît désormais indispensable de penser les lieux de l'urbanisation par rapport à la mobilité croissante des individus. Quand les services de santé se concentrent de plus en plus dans des centres hospitaliers régionaux, que le commerce mondialisé produit une polarisation autour des grandes enseignes, que les bassins d'emploi sont liés aux réseaux interrégionaux et internationaux, tout individu vit aujourd'hui à une échelle régionale qui lui impose une mobilité accrue vers les villes principales.

Il faut que le regard auto-centré du développement d'une urbanisation décidée à l'échelle communale fasse plus largement place à une réflexion sur les liens aux grands centres urbains en intégrant la nécessaire mutation qui doit intervenir dans les modes de transports. Ce changement de paradigme dans l'urbanisme local apparaît d'autant plus indispensable à entreprendre dès maintenant que le renchérissement des coûts de l'énergie risque à terme de limiter à terme les possibilités de déplacement d'une grande partie des populations habitants les périphéries urbaines, qui pourrait se voir marginalisées par sa difficulté à accéder aux grands centres.

3. Chercheur à la Banque mondiale, Yacob Zahavi émit dans les années 80 l'hypothèse que les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps constant et que leur portée spatiale est une fonction de la vitesse de déplacement.

René Couanau, maire : Gare-République, sera le forum de Saint-Malo

RÉSUMÉ > *En reculant la nouvelle gare de Saint-Malo, la ville a gagné des terrains dont elle avait besoin pour desservir le bâtiment, faciliter le passage des voyageurs d'un mode de transport à l'autre et augmenter son offre de logements. A égale distance de l'intra-muros, de Saint-Servan et de Paramé, le quartier Gare-République doit, selon le Maire, René Couanau, devenir le forum de Saint-Malo.*



PROPOS RECUEILLIS PAR > **MARC DUMONT**

PLACE PUBLIQUE > Gare République : le seul nom du quartier témoigne d'un réaménagement bien plus large que celui d'un nouveau quartier de la gare. Quels sont les principaux axes de ce grand chantier ?

RENÉ COUANAU > Le projet Gare-République a émergé comme une évidence dès la décision d'électrification des voies SNCF entre Rennes et Saint-Malo. Reculer la gare de 270 m permettait de répondre à plusieurs problématiques urbaines qui nécessitaient toutes de dégager du foncier. Notamment, la création d'une nouvelle voie pour desservir le nouveau bâtiment voyageurs SNCF résout le problème récurrent de l'engorgement des boulevards des Talards et de la République, un des points de passage obligé entre le nord et le sud de l'agglomération. Le choix de reculer la gare permettait aussi de gommer la coupure urbaine engendrée par l'infrastructure ferroviaire, en créant un nouvel axe urbain entre les quartiers





nord et sud de Saint-Malo. Par ailleurs, le plan local d'urbanisme approuvé en 2006 privilégie un développement maîtrisé de l'agglomération, en favorisant le renouvellement urbain au détriment de l'étalement de la ville, ce qui nous a conduits à rechercher des espaces de reconquête.

PLACE PUBLIQUE > Que souhaitez-vous changer dans l'organisation de Saint-Malo ? Les enjeux ont-ils évolué, ont-ils été redéfinis au cours du projet ?

RENÉ COUANAU > Le remodelage d'un quartier tel que celui de la gare repose sur une vision d'ensemble tournée vers le Saint-Malo de 2020 et au-delà. En négociant avec la SNCF et Réseau Ferré de France la construction d'une nouvelle gare, à l'occasion de l'arrivée du TGV, la municipalité a fait le choix de « conquérir » un espace jusqu'ici occupé, en pleine ville, par les voies de chemin de fer, les deux bâtiments de l'ancienne gare et diverses installations.

L'objectif de la ville de Saint-Malo est d'inscrire ce nouveau lieu dans un « réseau de centralités », en complément de celles qui existent déjà. A égale distance des trois cœurs historiques de Paramé, Saint-Servan et Saint-Malo, le futur quartier Gare-République fournira un espace public central à l'échelle de l'agglomération, autour duquel se construit un nouveau morceau de ville. L'axe historique avec la cité intra-muros et le port de commerce est donc renforcé avec une nouvelle gare à la dimension multimodale forte : en sus du TGV et des TER, un pôle de bus interurbain a été créé sur ses abords. Le réseau des transports en commun de l'agglomération a été repensé pour faire du pôle intermodal le point nodal du réseau. Par ailleurs, le projet laisse une large place aux modes de circulation doux, avec la création de pistes cyclables ainsi que des espaces publics piétonniers largement dimensionnés.

PLACE PUBLIQUE > Quelle place prennent en particulier le logement et les services dans cette opération ?

RENÉ COUANAU > Le renouvellement du quartier de la Gare, Rocabey, entre dans un vaste programme de développement de l'offre de logements. Il s'agit de l'une des plus importantes opérations urbaines menées ces dernières années à Saint-Malo. Le projet porte sur la construction d'environ 360 logements. Il comprend également un hôtel de 80 chambres, des commerces en rez-

de-chaussée des îlots ainsi que des bureaux et des services. Au centre de l'esplanade, la ville engage la construction d'un pôle culturel de grande envergure, composé d'une médiathèque et d'un cinéma Art et Essai.

PLACE PUBLIQUE > Quelles sont les caractéristiques de cette nouvelle gare, que peut-on y trouver de mieux ?

RENÉ COUANAU > Le choix d'une nouvelle gare est la conséquence des lourds investissements menés dans le cadre du contrat de plan Etat – Région 2000-2006 pour l'électrification de la voie ferrée Rennes – Saint-Malo. Ces travaux permettaient au TGV d'arriver à Saint-Malo mais ils nécessitaient la refonte complète du plateau ferroviaire avec la création de nouveaux quais, le déplacement des aiguillages, la création d'une nouvelle signalisation... compatibles avec le format des TGV.

PLACE PUBLIQUE > Et le pôle intermodal ?

RENÉ COUANAU > Le nouveau pôle intermodal, équippé à l'échelle de l'agglomération, répond à la volonté de rendre possibles des échanges entre les TGV et les TER, les bus urbains et interurbains, les taxis comme les véhicules particuliers et les modes doux (piétons et cyclistes) pour que les usagers vivent mieux le passage d'un mode de transport à un autre. Tout cela grâce à des équipements et des espaces publics multiples : la nouvelle gare SNCF, une gare routière pouvant recevoir dix bus interurbains, six arrêts de bus urbains sur la voirie au droit du parvis, une station de taxi, deux déposes-minutes pour les véhicules particuliers, des aires de stationnement de courte, moyenne et longue durée, un réseau de pistes cyclables et des stationnements aménagés pour les deux-roues, un parvis piétonnier composé d'une face ouest et nord offrant un accès sécurisé à l'ensemble des fonctions du pôle multimodal. La conception générale et la signalisation favorisent l'accès aux différentes composantes du pôle multimodal : toutes les fonctions sont visibles et accessibles depuis le parvis de la gare. Et pour les personnes à mobilité réduite, les cheminements seront identifiés et balisés.

PLACE PUBLIQUE > Par ailleurs, comment ce travail s'est-il passé et organisé, avec la SNCF ?

RENÉ COUANAU > Dans le cadre de la loi d'orientation sur

La nouvelle gare de Saint-Malo. Photo Manuel Clauzier.

les transports intérieurs de 1983, le financement du nouveau bâtiment des voyageurs ainsi que la reconstitution de tous les équipements connexes (parking des voyageurs, guichets, locaux commerciaux, halle de fret...) ont été financés par la collectivité dans le cadre d'une convention avec la SNCF. Cet accord a été un préalable pour permettre la cession du foncier par la SNCF et par la RFF à la ville. Cette décision permet au Pays de Saint-Malo de disposer d'une gare moderne et accueillante, adaptée aux enjeux actuels du transport.

La collaboration entre tous les acteurs, notamment entre la ville de Saint-Malo et la SNCF a été exemplaire. Elle a permis, en un temps très réduit et dans un site où se chevauchaient plusieurs chantiers importants, d'accueillir le TGV en décembre 2005, soit seulement cinq ans après les premières décisions, dans un nouveau bâtiment des voyageurs au sein du pôle intermodal. La livraison de l'ensemble des infrastructures est le résultat d'un partenariat constructif entre l'Etat, l'ensemble des collectivités locales et les entreprises publiques assurant l'infrastructure et le transport.



PLACE PUBLIQUE > On parle beaucoup de l'effet TGV, de l'effet LGV. Des frémissements se font-ils déjà sentir du côté des investisseurs, des marchés immobiliers ? Ne craignez-vous pas que Saint-Malo ne devienne une sorte de «ville secondaire» de la région parisienne ?

RENÉ COUANAU > L'effet TGV s'est fait sentir dès 2005 ! La LGV déclenche un autre effet sans doute de même ampleur. Mais on a tort de limiter notre regard à la seule région parisienne car les liaisons par TGV sont de plus en plus nombreuses avec les autres grandes villes françaises et européennes continentales. Le tourisme de court séjour, étalé sur toute l'année devrait être le premier bénéficiaire et ce sera bon pour l'emploi. Mesurons aussi l'importance de cette nouvelle respiration pour les entreprises déjà implantées dans la région, et la chance supplémentaire pour celles qui se créent. Le risque de surchauffe du secteur de l'immobilier est réel : nous devons poursuivre notre politique de mixité sociale en imposant un juste équilibre aux programmes immobiliers à venir.

PLACE PUBLIQUE > Vous pensez aussi à une ligne de transport en commun en site propre ?

RENÉ COUANAU > Un projet a été déposé. L'amélioration

du réseau de transport en commun, à l'échelle de l'agglomération, est une nécessité. La ligne de Transport en commun en site propre (TCSP) partira du parking Paul-Féval, et desservira, avec régularité, confort et accessibilité, sur une voie réservée, les points névralgiques de l'agglomération : l'Intra-muros, la gare, l'hôpital, le quartier de la Découverte, les centres commerciaux et de loisirs et les parkings d'entrée. Les autres lignes de bus y seront raccordées. La gare verra son intermodalité renforcée, n'oublions pas que la ligne TER Rennes – Saint-Malo connaît la plus forte croissance de Bretagne.

PLACE PUBLIQUE > Les effets de tels projets se mesurent à long terme. Comment voyez-vous Saint-Malo dans vingt ou trente ans ?

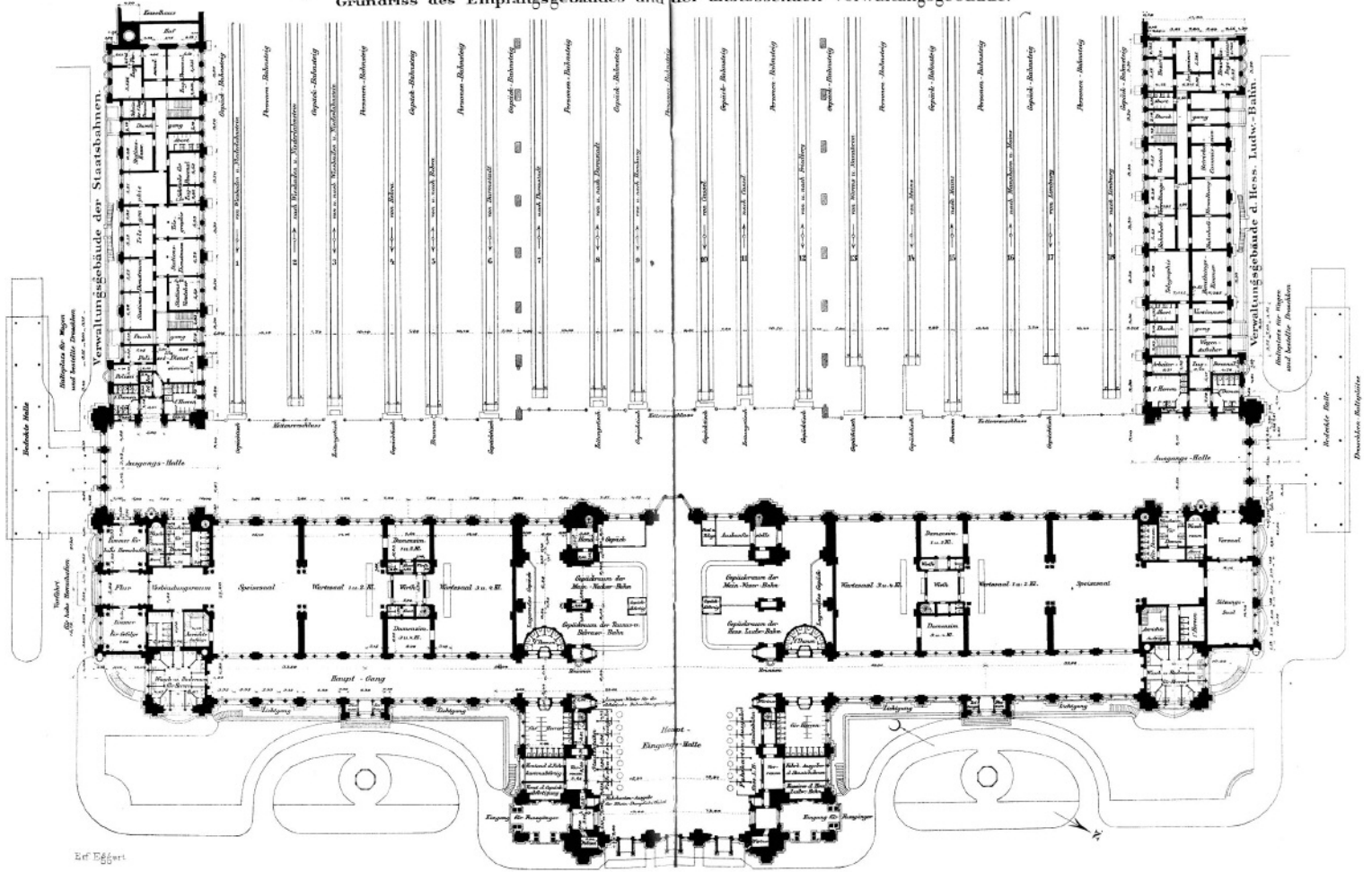
RENÉ COUANAU > Le nouveau quartier de la gare devrait marquer une nouvelle étape historique dans l'intégration des trois villes, Saint-Servan, Saint-Malo et Paramé. Il n'a pas vocation à se substituer aux trois centres qui conservent chacun leur personnalité avec une vie de quartier qui leur est propre, mais il doit devenir, par sa situation géographique, le nœud des échanges et le forum.





Zeitschr f Bauwesen 1891

Hauptbahnhof-Anlagen in Frankfurt a.M.
Grundriss des Empfangsgebäudes und der anstossenden Verwaltungsgebäude.



La gare centrale de Francfort en 1891, Hermann Eggert architecte, 1880-1890.

Les gares et leur architecture À nouveau des connivences entre le train, le rail et la ville

RÉSUMÉ > *Cathédrales de la modernité, les gares étaient devenues après la Seconde Guerre mondiale des lieux hostiles, froids et peu accueillants. Avec l'arrivée de la grande vitesse, elles plongent à nouveau leur racine dans le mythe et renouent des connivences entre le train, le rail et la ville. Prolongements de la vitalité urbaine de la rue, elles intègrent des fonctions commerciales. Monuments à la prouesse technique, elles abritent des machines aussi imposantes que sophistiquées.*

TEXTE > **CRISTIANA MAZZONI**



Quelques images issues de la littérature contemporaine suffisent pour évoquer la perception négative de l'architecture ferroviaire telle qu'elle s'impose au cours des décennies qui suivent la Seconde Guerre mondiale. Aux yeux de ses observateurs ordinaires – grands voyageurs, pendulaires, mais aussi flâneurs ou simples accompagnateurs d'amis en partance – la gare semble se définir comme un lieu hostile, froid et peu accueillant.

Le romancier allemand Winfried Georg Sebald décrit dans ce sens la gare centrale d'Anvers du début des années 1970 : son protagoniste et ami Austerlitz la perçoit comme un immense « Nocturama », peuplé d'ombres noires qui se détachent dans l'atmosphère grisâtre du grand hall des pas perdus. Ses gigantesques salles d'attente sont perçues comme des espaces carcéraux aux ambiances piranésiennes¹, capables de faire émerger toutes sortes d'oppressions latentes aux confins de la conscience².

Un immense bâtiment ténébreux

Ces images rappellent les descriptions d'Anna Maria Ortese relatives à la gare centrale de Milan, dépeinte comme un immense bâtiment ténébreux dont les espaces suscitent un mal-être profond. Les faisceaux de rails qui s'y étoient offrent l'image d'un corps devenu

CRISTIANA MAZZONI est architecte-urbaniste, professeur de Projet urbain à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg. Elle a notamment écrit *Gares. Architectures 1990-2010* (Actes Sud/Motta, 2001, 278 p., 60 €).

1. Piranèse, graveur et architecte italien (1720-1778), auteur de très nombreuses eaux-fortes représentant notamment des prisons.
2. Winfried G. M. Sebald, *Austerlitz*, Actes Sud, Arles, 2002 (1^{re} éd. Allemande : 2001).





La gare du 19^e siècle est à la fois un espace public majeur au cœur de nouveaux quartiers et un monument aux progrès de la technique.

étranger à la ville : on y voit presque un visage, « les détails d'un visage courroucé, dur, étrangement vieilli »³. Et les travaux de modernisation de ces structures entrepris dès les Trente Glorieuses au nom d'un nouvel esprit fonctionnaliste, n'ont pas suffi à convaincre les usagers ou les simples observateurs du nouveau type d'accueil et de déplacement qu'elles offrent.

Ainsi on comprend pourquoi l'anthropologue Marc Augé souligne que la gare est un non-lieu où se croisent, sans se rencontrer, des milliers d'itinéraires subjectifs. Ces perceptions offrent un contraste très marqué avec les valeurs de modernité sociale et d'exploits technologiques dont la grande gare centrale, terminus des trains à longue distance, a été l'expression au cours de la deuxième moitié du 19^e siècle et du début du 20^e. Les écrivains tout comme les peintres avaient transmis la symbolique forte liée à l'édifice de la gare, lieu d'attente, de retrouvailles, de départ pour des destinations lointaines, à la fois espace public majeur au cœur de nouveaux quartiers et monument aux progrès de la technique et de l'architecture.

Un renouveau dû à la grande vitesse

Dans cet article qui reprend le fil d'une réflexion que je mène depuis longtemps sur l'architecture des gares et leur rapport à la ville, j'essaierai de montrer que ce lieu public urbain s'est formé autour de deux lieux spécifiques, l'un destiné à l'abri des voyageurs, l'autre à l'arrêt des trains. Ces deux lieux caractéristiques de l'architecture des gares, intégrés dans un seul bâtiment ou définis comme deux corps autonomes, ont évolué en relation à l'espace public alentour en permettant une forme toute particulière d'« urbanité ». Ils représentent, d'un côté, la grande vitalité urbaine de la rue et de la place condensée dans des espaces couverts, fortement dilatés et articulés entre eux, et, de l'autre, la prouesse technique qui s'impose non pas comme ornement mais comme signe constructif.

Depuis l'arrivée de la grande vitesse et la construction d'une nouvelle génération de gares urbaines, à partir des années 1980, les signes distinctifs des lieux de l'arrivée et du départ des trains se renouvellent. Et l'édifice de la gare plonge à nouveau ses racines dans le mythe : celui d'un espace aux formes colossales, abritant une foule aux sentiments contrastés, faits de désirs, de silences, d'euphories, de plaisirs et d'impatiences, et abritant des machines hors du commun, sophistiquées bien que démesurées.

Au 19^e siècle, des cathédrales des temps modernes

Il est presque inutile de rappeler à quel point, au cours de la seconde moitié du 19^e siècle, l'architecture de la gare a été associée à l'atmosphère fantasmagorique de ses espaces d'arrivée et de stationnement du train. Ces espaces forment des galeries couvertes d'amples voûtes et suscitent fascination et peur à cause de leur immensité et de leurs matériaux nouveaux : la guise, le fer, le verre.

Perçue comme un lieu d'attente qui précède ou suit de longs parcours, la gare est par ailleurs décrite comme une *cathédrale* des temps modernes et une véritable *porte de ville*, située au croisement de plusieurs réalités géographiques et sociales. Elle devient une destination particulière qui permet au voyageur d'accéder à de nouveaux mondes à travers un parcours riche en émotions et non sans inquiétudes. Théophile Gautier souligne qu'elles apparaissent comme « le point de rencontre des nations, le centre vers lequel tout converge, le corps d'étoiles gigantesques dont les rayons d'acier atteignent les extrémités du globe⁴ ».

À l'instar d'une cathédrale, elles permettent la pratique d'un nouveau culte, celui du voyage en chemin de fer, symbole de la modernité et du progrès lié à l'industrialisation⁵. A la même époque, les peintures de Claude Monet de la gare Saint-Lazare transmettent la signification presque sacrée de ces grandes galeries ferroviaires couvertes de voûtes ; ce sont de vastes nefs pleines de vapeur, de lumières, d'ombres, de reflets, espaces où le voyageur s'attarde, converse, se montre, avant de prendre le départ.

Dans les tableaux de William Powell Frith et de George Earl représentant une foule hétérogène qui circule dans les espaces des grandes gares de l'époque, apparaît un autre élément, également présent dans les pages d'Émile Zola⁶ : la gare est une immense fabrique, un

C'est une vaste nef pleine de vapeur, de lumières, d'ombres où le voyageur s'attarde avant le départ.

3. Anna Maria Ortese, *Le silence de Milan*, Actes sud, 2001 (1^{re} éd. Italienne : 1958).

4. Théophile Gautier, "Des gares de chemin de fer", *Le Moniteur universel*, 13 juillet 1968. Cité in Jean Dethier (dir.), *Le Temps des gares*, catalogue de l'exposition (Paris, Centre Georges-Pompidou), Paris, 1978, p. 9.

5. Dans un article pour *La Presse* à l'occasion de l'inauguration de la première gare du Nord à Paris, le 16 juin 1846, Gautier écrit : "Les arcs de l'immense travée, les halles énormes, les contreforts puissants donnent à tous ces palais de l'industrie moderne un caractère tout particulier. [...] Si on les compare aux églises construites récemment, on s'aperçoit clairement que le culte du siècle est celui du chemin de fer." Cité in M. Baroli, *Le Train dans la littérature française*, op. cit. p. 90.

6. Cf. Émile Zola, *La Bête humaine*, Paris, 1890.

La gare centrale de Leipzig, vue de la galerie des passagers, 1907-1915.



lieu de travail, d'échange et d'habitation. Elle est peuplée d'une foule hétérogène, où chacun vit à son propre rythme et joue un rôle particulier : coursiers, mécaniciens, conducteurs, employés, voyageurs, flâneurs. Et cette nouvelle place urbaine, entourée de vastes verrières et dotée non seulement de services destinés à la vente des billets ou au dépôt des bagages, mais aussi de bibliothèques, de buffets, de salons au décor raffiné, sert de toile de fond aux idées, aux passions, aux rêves, aux projections de tout un imaginaire individuel et social.

De vastes nefs en fer et en verre

De point de vue typologique, dès son arrivée au cœur de la ville la gare se révèle comme une agrégation de plusieurs volumes conçus comme des lieux de halte à l'abri, extension de l'espace collectif urbain à l'espace architectural de l'édifice. Si, dans un premier temps, les modèles de référence sont les lieux de la civilisation pré-industrielle affectés à l'hébergement temporaire, comme les pensions et les hôtels de poste, ou encore les ports et les embarcadères, très vite la gare trouve son expression architecturale dans l'association de vastes nefs et voûtes en fer et verre, rivalisant avec les nouvelles grandes halles des expositions universelles.

Dans la recherche du caractère architectural le mieux adapté au type de la gare, les traités de la deuxième moitié du 19^e siècle soulignent l'importance de l'ouverture d'une grande fenêtre thermale au cœur de la façade principale, capable de traduire la forme des espaces internes. Ainsi Auguste Perdonnet déclare-t-il à ce sujet que « les gares ferroviaires ont elles aussi leur architecture particulière. Dans les gares de tête, comme dans tous les édifices destinés à accueillir un public nombreux, il existe souvent un péristyle autour duquel s'ouvrent des portes et des fenêtres de grandes dimensions destinées à éclairer d'immenses vestibules. [...] Ce qui caractérise la façade principale est une grande arche ou une immense lunette qui révèle la forme de la couverture du hall des voyageurs »⁷.

En Allemagne, le modèle des gares centrales

À partir de ces caractères distinctifs différemment interprétés et adaptés suivant les cas, au cours des années 1880 s'affirme en Allemagne le modèle de la grande gare centrale – le *Hauptbahnhof* – qui dominera comme

Cette nouvelle place urbaine sert de toile de fond aux projections de tout un imaginaire individuel et social.

7. Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris, 1855-1856, II.





L'arrivée de la grande vitesse impose une révision des modèles hérités du 19^e et du début du 20^e siècle.

La gare est de plus en plus amenée à intégrer des fonctions liées au commerce.

exemple emblématique de la gare terminus jusqu'à la fin des années 1930. Dans ce modèle, représenté avant tout par le Hauptbahnhof de Francfort et suivi par ceux de Leipzig, de Bâle, de Stuttgart, de Milan, le traitement des volumes révèle l'usage auquel chaque lieu est destiné et crée un parcours réglé et hiérarchisé.

Ce parcours n'est pas dicté uniquement par l'organisation fonctionnelle interne de l'édifice ; il est engendré par le rapport avec l'espace urbain alentour. Depuis la place jusqu'à l'intérieur du bâtiment, le parcours du voyageur se déroule ainsi à travers une succession de lieux spécialisés. En traversant le grand hall des départs sur lequel s'ouvrent les services de la vente des billets, on arrive à la galerie des passagers, nouvel espace autonome né de la transformation du marchepied transversal aux quais. Cette galerie se présente comme un lieu public relié à la ville : une sorte de passage couvert sur lequel s'ouvrent les magasins et les services destinés aux voyageurs.

La gare n'est plus enfermée dans son enceinte, séparée de la ville par ses cours d'arrivée et de départ : ses salles et galeries des passagers s'ouvrent sur la ville et définissent un prolongement de l'espace public à l'intérieur de l'édifice. Ce sont ces grands espaces dilatés et dépouillés de tout ornement superflu, ces grandes galeries des passagers en liaison avec l'espace extérieur, c'est cette connivence entre le train, le rail et la ville, cette dialectique entre le fer, le verre et la pierre, ce travail sur la lumière et le bruit qui séduisent les mouvements artistiques du début du 20^e siècle et qui permettent de consolider le mythe du rail et de la gare comme symbole de modernité.

Années 80 : la renaissance des gares

Au cours des années 1980, on assiste en Europe à ce qui sera défini par la littérature spécialisée comme la *renaissance* des gares⁸. Les discussions autour de l'arrivée de la grande vitesse – en projet déjà depuis quelques décennies – imposent dans les grandes villes européennes une révision des modèles de gare hérités du 19^e et du début du 20^e siècle, pour la plupart endommagées par la guerre et par les interventions subies au cours de la période fonctionnaliste.

Des concours internationaux sont organisés pour les gares de Bologne, de Lucerne et pour le nouveau terminal entre les gares King's Cross et St. Pancras à Londres. Le monde de l'architecture, de l'art et de la technique,

ainsi que celui de l'urbanisme et de la sociologie urbaine se mobilisent : si la plupart des concours n'ont pas d'issue concrète, ceux-ci auront du moins permis l'éclosion de nouvelles idées et réflexions sur la symbolique et la forme de la gare à l'âge de la grande vitesse. Cette symbolique est relatée par des expositions et de nombreuses publications sur le sujet.

Le commerce entre en gare

Si l'on analyse les projets de renouvellement d'anciennes gares ou de construction de gares nouvelles, urbaines ou exurbaines, qui ont lieu au cours des années 1990 et 2000, on s'aperçoit que le thème porteur est encore celui de la représentativité de ce lieu public majeur au travers de ses deux espaces emblématiques : l'espace du voyageur, aux formes dilatées et qui renvoient à la vitalité de la place urbaine, et l'espace des trains dominé par la prouesse technique.

Parfois, ces deux noyaux typologiques sont articulés en un seul édifice : la grande halle de couverture des trains devient alors l'emblème de l'ensemble et se définit comme symbole fort de ce nouveau monument dont la fonction majeure est celle de pôle d'échange. Parfois, ces deux noyaux sont séparés et articulés entre eux par des vastes galeries : ils composent alors soit un édifice compacte à la jonction de plusieurs axes du tissu urbain, soit un édifice à plusieurs corps de bâtiment, chacun en relation avec une partie distincte de la ville.

Avec le travail sur la lumière naturelle qui irrigue les espaces jusqu'aux entrailles de la ville, ce qui est commun à l'ensemble de ces propositions est que la gare est de plus en plus amenée à intégrer des fonctions liées au commerce, dont la présence ne devrait pas cependant nier celle du monde de la mobilité et du voyage.

Deux exemples : Berlin et Séville

Le premier cas de figure est explicité par la nouvelle gare de Berlin – la Lehrter Bahnhof – confiée à l'agence von Gerkan, Marg & Partner. Le bâtiment occupe le site de l'ancienne gare détruite, en face du Spreebogen et du quartier des ministères. L'édifice abrite l'un des nœuds ferroviaires les plus importants d'Allemagne, au croise-

8. Cf. en particulier *Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*, catalogue de l'exposition, Vieweg & Sohn, Braunschweig/Wiesbaden, 1996.

ment des lignes métropolitaines, régionales et longues distances et marque un important point d'arrêt sur l'axe nord-sud des lignes ferroviaires urbaines, en projet depuis plus d'un siècle.

Ces lignes, situées à différents niveaux, se superposent formant un jeu de terrasses ouvertes les unes sur les autres et reliées entre elles par des rampes et des escaliers. L'ample voûte vitrée qui couvre ce vaste espace central distribué sur plusieurs niveaux et fermé par deux barres de bureaux, devient l'emblème de l'édifice et permet à la lumière naturelle de pénétrer jusqu'aux vastes souterrains.

Le deuxième cas de figure est représenté par la gare de Santa Justa à Séville, construite par les architectes Cruz & Ortiz. Par rapport à la ville, la gare joue le rôle de nouveau bâtiment public situé à l'intersection de plusieurs quartiers et sur lequel convergent plusieurs boulevards. L'édifice a une forme compacte et reprend le modèle des anciennes gares terminus. Une marquise en saillie souligne l'entrée principale sur la place. Elle conduit à deux passages qui traversent la zone commerciale et qui ouvrent sur le grand hall des arrivées et des départs des voyageurs ; ce hall consiste en un volume unique, au dessin géométrique pur et élégant. Envahi de lumière, il évoque les anciennes galeries des passagers transversales aux quais.

De là on rejoint la galerie des trains, dessinée par une succession de six nefs couvertes de voûtes métalliques de section ogivale. L'utilisation des matériaux et le dessin des espaces aux lignes pures et classiques rappellent, dans cette gare, l'architecture « rationaliste » des années 1920 et 1930.

Madrid : une serre pour salle d'attente

La gare d'Atocha à Madrid, conçue par l'architecte Raphael Moneo, est une variante de ce deuxième cas de figure : l'édifice n'a pas une forme compacte mais dessine une articulation de plusieurs corps de bâtiment flanquant l'ancienne halle du 19^e siècle. Au terme de la promenade urbaine du Prado, la vieille gare, restaurée et transformée en une serre-salle d'attente, impose à la vue sa forme basilicale avec une voûte centrale en fer et en verre et des corps de bâtiment latéraux en brique. Un mur d'enceinte et une rampe ferment la nouvelle place le long du flanc nord-est, située en contrebas. Une tour de l'horloge au volume simple et élancé assure la jonction entre le bâtiment du 19^e siècle et la nouvelle galerie des passagers.

Une seconde place, ouverte sur l'avenue, dessine un

espace polycentrique, parcouru par le flot des voitures et des bus. Deux éléments architecturaux en composent le front : la rotonde d'entrée, aux lignes classiques et élégantes, qui alterne de grandes surfaces vitrées et une structure de colonnes en brique et d'architraves en pierre blanche ; les piliers en béton armé de la galerie des trains à grande vitesse.

À l'intérieur, la gare comporte deux espaces principaux, aux dimensions exceptionnelles : cette nouvelle galerie des trains conçue comme une immense salle hypostyle ; la nef centrale de l'ancienne gare, transformée en jardin botanique avec aires de repos, cafés et restaurants. Conçue comme un ensemble d'espaces distincts, fortement caractérisés et reliés entre eux par des parcours publics lisibles aussi bien à l'échelle urbaine qu'à l'échelle de l'édifice, la gare de Moneo parvient à conférer unité et qualité à un site urbain longtemps marginalisé.

Un train dans le rayon de chaussures...

Ces quelques exemples montrent que l'architecture de la gare peut retrouver aujourd'hui la mémoire et la vitalité des anciennes *places couvertes* qui formaient le noyau typologique des premiers grands terminus. Située au cœur de nouvelles centralités métropolitaines, la gare et ses rails pourraient renvoyer à nouveau l'image d'une charpente organique, en même temps vigoureuse et poreuse, autour de laquelle la ville et ses territoires s'articulent.

À la fois à l'échelle architecturale et à l'échelle urbaine, la gare et ses rails obligent à prendre en compte, dans leur conception, les notions de « seuil », de « limite », de « frontière ». Dans les nouveaux quartiers de gares, cette question se pose d'autant plus que les projets de restructuration qui les concernent se fixent comme principal objectif de leur redonner cohérence et lisibilité à travers la couture des « fractures » existantes.

Mais, il ne suffit pas de construire un nouveau paysage urbain séduisant, un joli cadre architectural, il faut que le bâtiment trouve sa raison d'être à la fois dans la spécificité des lieux où il s'inscrit et dans les images culturelles qui ont caractérisé sa propre histoire.

C'est ainsi que l'on pourra contraindre la tendance à transformer la gare en un grand centre commercial, où la banalité de l'architecture domine à tel point que, pour reprendre une heureuse image de Roland Barthes, un train semble parfois déboucher directement dans un rayon de chaussures.

L'architecture de la gare peut retrouver aujourd'hui la mémoire et la vitalité des places couvertes, noyau des premiers grands terminus.





La gare de Lille-Europe et le centre d'affaires Euralille.



Une troisième gare TGV pour Lille ?

« Elle est passée par ici elle repassera par là... »

RÉSUMÉ > *En ajoutant, en pleine ville, la gare de Lille-Europe à celle de Lille-Flandres, la métropole lilloise, jusque là à l'écart des grandes liaisons internationales, est devenue un nœud important du système TGV nord-européen. Mais certains le disent déjà saturé et imaginent la construction d'une nouvelle gare internationale, en périphérie cette fois. Attention à ne pas lâcher la proie pour l'ombre, dit Philippe Menerault. Le potentiel lillois n'est pas épuisé. Ce qui le nourrit, c'est l'interaction entre la gare et la ville et les services nouveaux nés d'une telle proximité.*



TEXTE > **PHILIPPE MENERAULT**

Le renouveau des gares, sous l'impulsion du réseau à grande vitesse, s'accompagne de projets urbains emblématiques d'un dynamisme métropolitain et porteurs d'une forte charge symbolique pour les acteurs du territoire, comme c'est par exemple le cas aujourd'hui pour Eurorennes. Le positionnement des villes sur le réseau TGV apparaît alors d'autant plus significatif qu'à la différence du réseau autoroutier qui homogénéise la desserte de l'espace national, le réseau TGV crée – et même accentue – les écarts entre les villes comme l'illustrent bien les représentations cartographiques proposées dans l'ouvrage de Laurent Chapelon et Ronan Leclerc¹.

C'est ainsi que, dès le milieu des années 1980, la réalisation du TGV nord-européen a constitué un temps fort de la mobilisation des acteurs régionaux du Nord-Pas-de-Calais. Elle a permis de placer Lille – jusque-là à

PHILIPPE MENERAULT est professeur des universités. Il dirige l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille (Laboratoire TVES-EA 4477)

1. Laurent Chapelon, Ronan Leclerc, Rail 2020 : *Mutations de l'accessibilité ferroviaire des villes françaises*. Paris, Documentation française, coll. Dynamique des territoires; 2006.





l'écart des grandes liaisons internationales – comme un nœud important du système TGV nord-européen et d'ajuster ainsi l'armature urbaine et l'organisation des réseaux de transport ferroviaire².

La création d'une gare de passage (Lille-Europe), au cœur de Lille, s'est accompagnée d'un grand projet d'urbanisme (Euralille) qui occupe une partie des terrains des anciennes fortifications où de nombreux documents d'urbanisme – depuis le Plan d'extension et d'embellissement de Lille (1921) – avaient déjà projeté l'ouverture d'une gare de passage remplaçant puis, à partir des années 1970, s'ajoutant à la gare terminus Lille-Flandres qui date de 1848³. Symboliquement, la gare nouvelle et la première phase du projet Euralille ont été inaugurés conjointement, le 6 mai 1994, témoignant ainsi de l'étroite relation entre projets de transport et d'urbanisme, tandis que physiquement la construction de deux tours au-dessus de la gare (l'une due à Claude Vasconi, l'autre à Christian de Portzamparc) a matérialisé l'intégration des bâtiments au réseau et l'alliance du mobile et du statique.

Euralille : gare nouvelle sur ligne nouvelle

Lille-Europe fait partie du "club" des dix-sept gares nouvelles sur lignes nouvelles ouvertes ou en construction. Elle se singularise par trois caractéristiques majeures.

D'abord, il s'agit d'une gare centrale, en pleine ville, alors que toutes les autres sont des gares de périphéries. Elle constitue, avec la gare historique de Lille-Flandres, un « espace nodal »⁴ qui regroupe deux gares SNCF, deux stations de métro Val et deux stations de tramways. Bus urbains et suburbains ainsi que les autocars qui s'y ajoutent en font le nœud majeur des transports publics lillois.

Deux enquêtes sur l'accès à la gare, réalisées à onze ans d'intervalle, montrent la prépondérance des transports collectifs et l'importance de la marche pour rejoindre la gare ainsi que la forte croissance de ces modes de déplacements entre 1997 et 2008. 30 % seulement des enquêtés y accèdent en voiture en 2008, nettement moins qu'en 1997, principalement pour les automobilistes passagers (ce que l'aménagement déficient des déposes-minutes peut contribuer à expliquer). On peut considérer que ces éléments revêtent un caractère vertueux dans un contexte de promotion de modes alternatifs à l'automobile.

Ensuite, Lille-Europe est la gare la plus fréquentée de sa catégorie. En 2008, elle a accueilli 3,9 millions de

voyageurs quand Charles-de-Gaulle-TGV en recevait 3,4 millions. De plus, un million de voyageurs séparent Lille-Europe de la troisième gare de ce type en termes de fréquentation, celle d'Avignon (2,9 millions de voyageurs en 2008).

Enfin, la polyvalence des services constitue la troisième particularité de Lille-Europe. Initialement pensée pour accueillir les dessertes internationales en Eurostar vers Londres et Bruxelles, sa fonction s'est progressivement étendue avec le développement des liaisons inter-secteurs (relations province – province sans desservir les gares centrales parisiennes), avec la mise en service de certains TGV radiaux pour Paris et avec l'innovation que représente les services régionaux de TER-GV⁵.

Lille-Flandres, deuxième gare de province

Ainsi, progressivement, Lille-Europe est devenue une gare polyvalente hébergeant des services internationaux, nationaux (radiaux et diamétraux) et régionaux, comme sa voisine Lille-Flandres, deuxième gare de province par sa fréquentation avec 16 millions de voyageurs dont plus de 4,7 millions utilisant les TGV⁶. Aujourd'hui, à Lille-Europe, la répartition de l'offre (nombre de TGV en gare) est la suivante : 19 % d'Eurostar, 29 % de TER-GV et 52 % de liaisons inter secteurs (avec quelques radiales). En fait, l'offre internationale de Lille-Europe est plus importante et le profil des services plus équilibré que ces chiffres le montrent pour deux raisons : d'une part, 12 % de l'offre inter secteurs est aujourd'hui prolongée vers Bruxelles, ce qui accroît le nombre de liaisons entre Lille et la capitale de l'Europe et, d'autre part, les TGV inter secteurs s'arrêtent tous à la gare de Charles-de-Gaulle-TGV permettant l'accès à des destinations européennes et intercontinentales⁷.

2. Philippe Menerault, Alain Barré, *El TGV y la reorganización de los transportes ferroviarios en la región Nord-Pas-de-Calais, Ingeniería y Territorio, n°70, Alta velocidad en el transporte ferroviario*, 2005.

3. Philippe Menerault, Alain Barré (Dir.), *Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays Bas)*. Arcueil, INRETS Actes n°77, 2001.

4. Philippe Menerault, Alain Barré (Dir.), op. cit.

5. TER-GV : service porté par la région Nord-Pas-de-Calais, qui consiste à proposer une offre intra-régionale utilisant des TGV sur ligne nouvelle (entre Lille et les villes du littoral et entre Lille et Arras) avec un tarif proche de celui des trains régionaux classiques.

6. Soit davantage que l'ensemble de la fréquentation de Lille-Europe.

7. Pour des raisons commerciales, la SNCF ne délivre cependant pas d'informations sur le nombre de voyageurs concernés par cette origine/destination.

Lille-Europe, gare nouvelle en pleine ville, est la plus fréquentée de sa catégorie.

C'est une gare polyvalente (TGV, Eurostar, TER à grande vitesse) comme sa voisine Lille-Flandres.

Pour différentes raisons (centralité, inter modalité et polyvalence), l'intuition de "l'espace nodal" des gares lilloises, émise dans les années 1990, s'est donc confirmée au fil du temps et confère plus que jamais une réelle portée stratégique à l'aménagement de la liaison entre les deux gares. Dans cet ensemble, la dimension européenne de la desserte ferroviaire n'est qu'un élément parmi d'autres et les interrogations qu'elle suscite ne doivent pas faire oublier que, contrairement au discours en vigueur, l'achèvement de l'infrastructure TGV aux Pays-Bas ou vers Cologne ne peut expliquer une contraction de l'offre (trois liaisons en moins vers Londres et une vers Bruxelles) qui s'est produite auparavant. On retrouve ici une autre application de l'idée maintes fois exprimée selon laquelle le TGV ne serait qu'un amplificateur de tendances pré-existantes.⁸

Lille-Europe : boudée par les hommes d'affaires internationaux

Sur la question du projet urbain associé à la gare, Rem Koohlaas⁹ prédisait qu' "Euralille ne serait pas fait pour les Lillois, mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier"¹⁰. Ce discours de marketing a vite trouvé ses limites dans la réalité de l'occupation du site. Après des débuts difficiles liés à la crise économique (1995-1998), les bureaux se sont remplis essentiellement de filiales de grands groupes nationaux (AG2R, Cetelem, Gan, MMA, Macif, Finaref, Oseo, Gras-Savoie...), d'entreprises régionales qui ont rationalisé et étendu leur activité, d'opérateurs, agences ou collectivités publiques (SNCF, RFF, EDF, Agence d'urbanisme, siège du conseil régional – moteur d'Euralille 2...).

Si les hommes d'affaires internationaux ont boudé la nouvelle gare TGV, en revanche, le tourisme urbain s'est développé avec une dimension européenne, aiguillonnée par l'active politique culturelle lancée par Lille capitale européenne de la culture en 2004 et poursuivie depuis par une série d'événements majeurs (comme Bombayser de Lille en 2006 ou Europe XXL en 2009).

L'erreur de casting originelle n'est pas sans effet sur le fonctionnement global du site et le centre commercial en pâtit avec des galeries marchandes aux nombreuses surfaces fermées, tandis que se renforce l'attrait des voyageurs pour les quartiers historiques du Vieux-Lille. Actuellement, Euralille connaît une importante mutation

qui s'exprime, tant par la colonisation de ses franges avec de nouveaux programmes mixtes où le logement prend un place majeure que par les perspectives de densification du secteur central (Cité des affaires dès 2002 ...) soutenues par la modification du Plan local d'urbanisme.

L'effet-frontière est encore puissant

Les relations de Lille avec les métropoles européennes proches se sont développées depuis les années 1990 mais l'« effet-frontière » est encore puissant comme l'indiquent les chiffres de fréquentation des TGV : les échanges avec Paris (plus de 4,7 millions de voyageurs par an) sont près de dix fois supérieurs aux échanges avec Londres ou avec Bruxelles ; par ailleurs, avec des fréquences TGV comparables, la liaison Lille-Lyon (trois heures) d'une durée pourtant plus de deux fois supérieure, accueille davantage de voyageurs que la liaison Lille-Londres (une heure vingt). A la lueur de ces données, la dimension internationale de Lille apparaît donc encore bien fragile et, ces dernières années, les dessertes proposées par Eurostar ont même eu tendance à diminuer. Ce signal négatif alors que, dès les années 1990, la stratégie de métropolisation s'est appuyée sur le triptyque des 3 T (Tunnel – TGV – Transfrontalier), a conduit des acteurs locaux, sous l'impulsion de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Grand Lille, à envisager la perspective d'une troisième gare lilloise, cette fois en périphérie¹¹.

En fait, la question du positionnement de Lille sur le réseau TGV nord-européen s'est trouvée réactivée par la conjugaison de trois facteurs indépendants :

- L'achèvement de la ligne nouvelle en direction d'Amsterdam (ouverte fin 2009) qui a nourri un discours sur le déplacement des rentes de situation, pour les liaisons internationales, au détriment de Lille et au profit de Bruxelles. En réaction à cette évolution, l'implantation d'une autre gare lilloise, sur l'axe du Thalys (Paris-Bruxelles-Amsterdam) qui ne dessert pas actuellement Lille, a été portée à l'agenda politique local.

Les bureaux d'Euralille se sont remplis surtout de filiales de grands groupes nationaux et régionaux.

L'effet-frontière est encore puissant.

8. Cf. notamment, Jean-Marc Offner, "Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique", *Espace géographique*, n°3, 1993.

9. Architecte et urbaniste néerlandais.

10. Cité dans : *Collectif, Euralille, chronique d'une métropole en mutation : 1988-2008*. Éd. D. Carré, 2008.

11. Bonduelle (B), *XXLille*. Lille, Éd. Voix du Nord, 2008





Impossible de desservir l'aéroport de Lille-Lesquin.

– L'idée de desservir directement l'aéroport de Lille par une gare TGV située sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam. La problématique n'est pas nouvelle (cf. un rapport du CETE Nord-Picardie datant de 1990) mais elle s'est trouvée réactualisée sous la pression de la CCI du Grand Lille, par ailleurs actionnaire principal de la Sogarel qui exploite l'aéroport ;

– L'évocation de la saturation des gares lilloises existantes et de leurs difficultés à absorber un trafic en croissance qui pourraient bénéficier d'une troisième gare TGV pour voir les fréquences lilloises se renforcer.

Une troisième gare : connexion ou « porte de région »

La conjonction de ces trois éléments tend à faire passer l'ouverture d'une troisième gare TGV lilloise comme une option possible et sa localisation a été examinée sur plusieurs sites, au sud de Lille.

L'ambition initiale était de faire arrêter les TGV à l'aéroport de Lille-Lesquin et de relier ainsi le ferroviaire et l'aérien comme à Lyon Saint-Exupéry. Mais les études de Réseau ferré de France ont mis en évidence l'incompatibilité du tracé en courbe de la ligne nouvelle, au niveau de l'aéroport, avec la décélération et l'accélération des rames, nécessitées par les arrêts en gare.

Dans un second temps le projet s'est orienté vers le sud de Lille, à une douzaine de kilomètres, près de la petite ville de Seclin (12 000 habitants). Un tel glissement n'est pas seulement géographique : il modifie aussi la fonction assignée à la gare puisque l'on passe d'une gare de connexion à une gare porte de région urbaine. Dans ce cas, une desserte performante de l'aéroport devient illusoire car la liaison entre le TGV et l'avion devrait être réalisée au prix d'une rupture de charge supplémentaire, par autocar, pour acheminer les voyageurs entre la gare TGV périphérique et l'aéroport. De plus, distante de plus d'un kilomètre du centre de Seclin afin qu'elle soit raccordée à l'axe ferroviaire régional, cette gare ne s'accompagne pas d'un véritable projet de ville.

Une gare internationale pour l'ex-bassin minier ?

Troisième projet : le glissement de la gare de connexion à la gare porte de région urbaine a contribué à justifier l'intérêt d'une gare internationale pour l'ex-

bassin minier sur la vaste friche industrielle de Sainte-Henriette, à 25 km au sud de Lille. Mais cet argument n'apparaît pas sans risques pour la desserte de cette région où les liaisons sont fragiles et ont été réduites « temporairement » en 2007 : l'ouverture d'une nouvelle gare périphérique pourrait offrir un argument supplémentaire à la SNCF pour ne pas restituer des liaisons supprimées qui desservaient les villes-centres de l'ex-bassin minier au nom de l'existence d'une alternative. Il faut alors se demander si une gare périphérique à la vocation internationale incertaine vaut mieux que des relations directes avec Paris pour les agglomérations en grande difficulté de l'ex-Bassin minier !

Une autre approche du même problème consiste à s'interroger sur la desserte internationale des gares périphériques françaises qui existent déjà sur le tracé du TGV nord européen. La Haute-Picardie n'accueille aucun Thalys, tandis que Calais-Frethun – qui aurait pu devenir la grande gare internationale du littoral – ne dispose que de trois arrêts quotidiens sur la liaison Paris-Londres. Cette faiblesse rappelle que ce n'est pas seulement l'équipement qui compte mais bien, avec lui, le service associé : or ce sont les opérateurs de réseaux qui définissent l'offre et non la présence d'une gare. Si les gares périphériques en place sur le réseau nord-européen n'ont aucune vocation internationale, pourquoi l'introduction d'une nouvelle gare changerait-elle quelque chose au modèle français de la grande vitesse ferroviaire ?

Le seuil des trois heures

Pour bien comprendre le caractère aléatoire d'une offre internationale dans une gare lilloise située sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam, il faut aussi revenir au seuil des trois heures de transport où s'équilibre la répartition des voyageurs entre avion et TGV.

C'est ce seuil que les opérateurs cherchent à atteindre et qui impose des contraintes très fortes. Elles ont conduit les Pays-Bas à renoncer à desservir La Haye pour favoriser un tracé plus rectiligne de la voie nouvelle vers Amsterdam et à en financer une partie en territoire belge, au nord d'Anvers, alors que les Flamands avaient initialement opté pour la réalisation d'une ligne classique aménagée ne permettant pas des vitesses de 300 km/h.

Ces interventions conduisent aujourd'hui à obtenir un temps de parcours entre Paris et Amsterdam de 3 h 18 ;

Ce n'est pas seulement l'équipement qui compte mais bien, avec lui, le service associé.

l'enjeu essentiel pour Thalys est donc de parvenir à contracter ce temps afin de le ramener au seuil des trois heures ; ceci paraît accessible grâce à l'amélioration du matériel roulant, mais demeure incompatible avec l'idée de tout arrêt supplémentaire sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam.

Saturation : tout est relatif

La saturation des gares lilloises n'est pas une question simple. La SNCF s'appuie sur elle. Mais RFF évoque des difficultés nées du mode d'exploitation de Lille-Europe qui fonctionne comme une gare terminus (avec rebroussement des trains pour permettre leur stationnement sur un site voisin) et non comme une gare de passage. Pour y remédier, il suffirait de permettre aux TGV de poursuivre leur route en direction du site de Lomme-Délivrance (moyennant quelques aménagements) qui dispose désormais de capacités suffisantes en raison de l'éviction d'une grande part de son trafic fret. Une troisième gare TGV ne serait alors pas nécessaire.

Par ailleurs, la saturation des gares est une question très relative. Elle dépend des normes de sécurité adoptées et de l'avancée des techniques de régulation du trafic. Les Japonais, par exemple, font circuler beaucoup plus de trains rapides que les Européens dans des conditions de sécurité équivalentes.

Tous ces éléments viennent fortement tempérer l'intérêt d'une troisième gare TGV lilloise. Du point de vue du système de transport, des dessertes ferroviaires possibles, des enjeux d'urbanisme associés, elle apparaît comme une fausse bonne idée.

Quatre pistes pour renforcer Lille

Quelle stratégie peut alors être défendue pour assurer la position lilloise sur le réseau TGV nord-européen à grande vitesse ? Quatre pistes, au moins, peuvent être suggérées pour conforter la place de Lille sur le réseau TGV international en misant sur le couple des gares centrales existantes et sur le renforcement d'un axe stratégique Lille – Bruxelles :

D'abord, il convient de relativiser le risque de remise en cause de la rente de situation lilloise sur le réseau européen. Si la position de Bruxelles se renforce grâce à l'achèvement de l'axe Paris-Amsterdam, Lille reste un nœud important sur l'axe Londres-Bruxelles et un lieu

d'échanges particulièrement intéressant pour les Britanniques qui se rendent en France sans avoir le centre de Paris pour destination finale. Cet atout sur le réseau d'interconnexion devrait être mis en avant à travers une politique de marketing plus offensive. En fait, le véritable risque, pour Lille, serait que les opérateurs fassent de Charles de Gaulle-TGV, un "hub" ferroviaire international, ce qui n'est pas à l'ordre du jour de l'alliance ferroviaire Railteam¹².

Ensuite, le réseau TGV français tend à être de plus en plus dual : d'un côté un réseau centré sur Paris ; de l'autre, le réseau intersecteurs en plein développement qui effectue des liaisons de province à province en juxtaposant, sur ces parcours, des segments de clientèles différents. Ces services, en expansion, concernent aujourd'hui largement la gare de Lille-Europe ; davantage de trains intersecteurs pourraient être prolongés en direction de la Belgique, puis éventuellement des Pays-Bas (en fonction du matériel roulant mobilisable), renforçant ainsi le potentiel de liaison internationale lillois.

Une troisième piste pourrait être la création de services TGV à courte distance entre Lille et Bruxelles ; sortes de TGV-transfrontaliers à l'image des TER-GV développés dans le Nord-Pas-de-Calais depuis 2000 (voire dans leur prolongement, exemple : Dunkerque – Bruxelles). Ils pourraient alors contribuer à affirmer un bi-pôle Lille – Bruxelles, à condition toutefois, dans le système urbain euro-régional, que les synergies entre ces deux villes s'intensifient.

Enfin, et toujours sous la même condition, dans une approche plus ouverte de la question européenne, on peut imaginer le prolongement vers Lille des futurs services Fyra¹³ qui relieront Amsterdam à Bruxelles, à grande vitesse (250 km/h), à partir de la fin 2011.

Ainsi, les possibilités techniques pour renforcer la desserte internationale de la métropole lilloise ne manquent pas, sans recourir au mirage de l'ouverture d'une nouvelle gare, mais l'activation de ce potentiel dépend avant tout de l'évolution de l'attractivité du territoire concerné.

La troisième gare apparaît comme une fausse bonne idée.

Les possibilités techniques pour renforcer la desserte internationale de la métropole lilloise ne manquent pas.

12. Association des opérateurs européens de trains à grande vitesse, Railteam réunit les marques TGV (SNCF), DB (Deutsche Bahn), SNCB (Belgique), Eurostar, Hispeed, ÖBB (Autriche), SBB (Suisse), Thalys et Lyria.

13. Les Fyra répondent aux spécifications TSI (Technical Specifications for Interoperability) et seront les premiers trains à grande vitesse à pouvoir circuler sur l'ensemble du réseau de l'Union européenne.





SciencesPo
Rennes

Le Master Journalisme de Sciences po Rennes, créé en 2006 en partenariat avec la filière journalisme de l'IUT de Lannion, accueillait à la rentrée sa cinquième promotion de treize étudiants. Chaque année, les étudiants réalisent un magazine-école dont l'objectif est de les former à la conduite d'un projet éditorial centré sur une enquête. Il s'agit d'aboutir à une publication collective portant sur un sujet de société et d'actualité, tel que *Les jeunes et l'éducation* (2007), *Vivre à Rennes en tant qu'étranger* (2008), *Le développement durable* (2009). Cet apprentissage de l'enquête de terrain et de la production journalistique s'effectue désormais dans le cadre d'une collaboration avec un magazine de la région : réalisation d'un hors série du *Mensuel* de Rennes portant sur le travail en mai dernier, aujourd'hui, participation au dossier de *Place publique*, et à venir, des collaborations avec d'autres titres. Encadrés par l'équipe pédagogique et en interaction avec les responsables des rédactions partenaires, les étudiants du master mettent ainsi en pratique les enseignements et les exercices préalables, avant de clore la formation par un stage en entreprise de presse.

Le quartier Sud-gare à Rennes

UN DOSSIER RÉALISÉ PAR > LES ÉTUDIANTS DU MASTER JOURNALISME DE SCIENCES PO



L'identité d'un quartier en mutation

> *Le projet EuroRennes, par les bouleversements qu'il promet à l'échelle de la métropole, invite à penser la ville de demain, ses nouveaux flux et ses sociabilités changeantes. Pourtant, à l'aube des premiers travaux, un constat s'impose : le projet, tel qu'il est présenté aujourd'hui, ne porte pas suffisamment la parole des acteurs qui seront les plus directement touchés par ses répercussions : les habitants du quartier Sud-gare.*

Ce dossier s'intéresse à celles et ceux qui font exister cet espace au quotidien. Responsables associatifs, anciens cheminots, élus, parents d'élèves : ils ont tous quelque chose à dire sur l'histoire de leur quartier et son avenir. Comment perçoivent-ils les transformations de leur environnement, engendrées par les divers réaménagements du quartier ? Comment concilier les diverses identités qui y cohabitent aujourd'hui ? Des résistances s'organisent-elles ?

En premier lieu, il est nécessaire de questionner ce qu'il reste des fondements de l'identité du quartier : son héritage chemi-

not, symbolisé par un modèle d'habitation, le pavillon, la place des petits commerces et le rôle de l'Église dans la préservation du lien social.

Ensuite, interroger l'avenir avec les acteurs de demain. Les jeunes, dans ce nouvel espace en mutation, ont un rôle à jouer dans la constitution d'une nouvelle identité au niveau local.

Les résistances, enfin, participent également de la redéfinition du local face au global. Plusieurs éléments font aujourd'hui débat : la démocratie participative à l'échelle du quartier, la question des expropriations rue de l'Alma, ou les conflits touchant au devenir de la prison Jacques-Cartier.

S'intéresser à l'espace Sud-gare, c'est s'attacher à comprendre les dynamiques qui touchent ou toucheront les autres quartiers intégrés dans la logique de métropolisation à l'œuvre dans le bassin rennais. Miroir du devenir des identités locales face aux nouvelles problématiques urbaines, ce quartier est un témoin de son temps.





Le quartier Sud-gare à Rennes

Crédit : Rennes, photo aérienne, 1960, Archives municipales de Rennes



Les derniers des cheminots

TEXTE > **LENAËLLE SIMON** et **CAMILLE PESNEL**

Avec l'arrivée du chemin de fer, les cheminots s'établissent au sud de la gare, où une culture spécifique se développe. A partir des années 1960, l'évolution de leur profession et l'amélioration de leur niveau de vie entraînent leur dispersion. Aujourd'hui, les derniers dépositaires de l'identité cheminote ne peuvent que constater son délitement.

Au 6 bis, de la rue Pierre-Martin, au sud de la gare, le QG des syndicats de la SNCF s'anime. Les cheminots retraités de la CGT arrivent à l'heure pour la réunion hebdomadaire, se saluent. Certains montent difficilement les marches qui mènent au local. Plus bas, un bâtiment modeste abrite la bibliothèque du comité d'établissement des cheminots de Bretagne, avec vue sur les rails. A gauche, on aperçoit le Technicentre, les ateliers de la SNCF, déployés sur six hectares, où travaillent six cents salariés. Autour, s'élèvent des immeubles d'après-guerre, d'un blanc défraîchi. Ces logements sociaux d'une dizaine d'étages appartiennent à ICF Atlantique, le bailleur social de la SNCF. Ici, les cheminots sont chez eux. En 1857, à la construction de la gare de Rennes, une vie sociale s'est peu à peu organisée derrière les voies, à l'écart du centre-ville. Là où les champs s'étendaient, des logements se sont implantés, ainsi que des écoles et des commerces, pour répondre aux besoins des cheminots. Un siècle durant le quartier a vécu à leur rythme. « On allait tous les soirs boire un coup *Chez Ida*, rue de Quineleu », raconte un ancien chaudronnier de 79 ans, locataire d'un appartement ICF depuis 1958. Sa femme est née dans le quartier, ses quatre enfants y ont grandi. « Avant, tous mes voisins étaient cheminots. On formait une grande famille », poursuit-il, nostalgique.

S'éloigner pour devenir propriétaire

Dans les années 1950, 80 % des 464 logements ICF étaient encore occupés par des familles cheminotes. Lors des réhabilitations des années 1990, Rennes Métropole a récupéré 25 % des appartements en contrepartie d'indemnités. Aujourd'hui, il n'y reste que 30 % de cheminots. Parmi eux, un quart de retraités, contraints de



L'équipe de foot des cheminots, en 1957, au stade Francis Troufflard. Il se situait à l'emplacement de l'actuelle école Albert de Mun, avant d'être détruit pendant la guerre. Le stade Jean-Coquelin, accueille depuis les activités sportives cheminotes. Crédit : Guy Henrio



Les gymnastes des Vigilants rennais défilent dans les rues de Rennes en 1960. Le club des cheminots de l'Ouest, créé en 1891, a d'abord recruté parmi les employés de l'entreprise, puis dans les familles des cheminots. Crédit : Guy Henrio

vivre dans les logements sociaux, faute de moyens suffisants pour devenir propriétaires. Thierry Agaesse, gardien des immeubles ICF de la rue Pierre-Martin, explique : « Un pavillon T4 coûte 550 € par mois contre 800 à 900 € dans le quartier. Pour un appartement, il faut compter 450 €. » Cent-cinquante de moins que dans le privé.

Depuis toujours, l'accès à la propriété s'avère difficile,

« Tous mes voisins étaient cheminots. On formait une grande famille. »





Les départs entraînent une baisse du nombre de cheminots dans les associations qui leur sont dédiées.

même pour les plus aisés, sauf à partir en périphérie. Alfred Gérard, président de la Fédération générale des retraités cheminots de Bretagne habite à un kilomètre au nord de Rennes, à Montgermont. Devenu cadre, il a fait construire en 1972, vingt ans après son recrutement à la SNCF comme agent d'exploitation. Ayant vécu dix ans dans le quartier, il estime avoir accédé à un meilleur confort : « J'habitais au 18^e étage d'une tour, boulevard Oscar-Leroux. Je l'ai quittée sans regret. »

On retrouve la même aspiration chez les cheminots actifs du secteur. Ce quadragénaire, installé depuis un an dans un pavillon ICF avec sa femme et leurs trois enfants, y voit une solution temporaire : « On aimerait habiter en dehors de Rennes, ne serait-ce que pour le coût. C'est trop cher d'acheter ici. »

Déclin de l'engagement associatif

Les départs entraînent une baisse du nombre de cheminots dans les associations qui leur sont dédiées. L'Ensemble musical des cheminots rennais en fait l'expérience. Dans les années 1960, huit membres sur dix étaient cheminots ou ayant-droits ; au début des années 2000, ce chiffre est tombé à cinq. « Les cheminots n'habitent plus autour de la gare. La plupart s'inscrit dans les associations de sa ville », précise Robert Sanquer, président de l'Ensemble musical.

Même constat au stade Jean-Coquelin, qui porte le nom d'un cheminot héroïque¹. Le long de la voie ferrée, en traversant la rue de Vern, cette ancienne ferme a été cédée aux œuvres sociales de la SNCF par un général, en 1946. Elle a accueilli pendant longtemps les activités de loisirs entre cheminots telles que la très ancienne « fête des gariers », grande journée de démonstrations sportives. Rééditée à la fin des années 1990 par le comité d'établissement, la manifestation n'a pas rencontré le succès d'antan. L'Association sportive des cheminots rennais – 1 200 adhérents – principale utilisatrice des infrastructures, connaît également un désengagement progressif des cheminots : « Ils ne constituent plus que 20 % de notre effectif. En général, ils sont plus âgés que les autres membres », indique Serge Désille, le président.

Ces responsables associatifs, un brin fatalistes, pensent avant tout au maintien de leurs structures créées à l'aube du siècle dernier quitte à ouvrir le cercle des cheminots : « Il faut bien remplir les pupitres », concède Robert San-

quer. L'ouverture a cependant ses limites et les deux hommes n'envisagent pas de céder la présidence de leur association à un non-cheminot. Encore moins d'ôter la référence professionnelle : pas question de toucher au nom des structures. Serge Désille rappelle qu'elles sont financées par le comité d'établissement, et ce depuis sa création en 1986. Il débourse 400 000 € par an, soit le quart de son budget total, afin d'assurer l'entretien du stade Jean-Coquelin. Malgré les 80 % de non-cheminots qui en profitent, la municipalité n'y participe pas.

L'identité à tout prix

De l'autre côté de la route, dans le petit local lumineux et cosy de la bibliothèque du comité d'établissement, des classiques de la littérature côtoient diverses publications à destination des cheminots. « On cherche à se distinguer des bibliothèques municipales. Nos ouvrages sont orientés : tourisme car ils voyagent beaucoup ; droit des femmes et des enfants ; culture ouvrière et revendications sociales », détaille Sandrine Macé, la responsable régionale des activités culturelles et des sept bibliothèques de Bretagne.

Ces thèmes ne sont pas sans rapport avec la longue histoire de la SNCF et de ses ouvriers ; toutefois, la bibliothèque connaît une baisse régulière de sa fréquentation. C'est sur son existence même que l'on peut s'interroger. « D'autres institutions ont pris le relais. Les Champs libres se trouvent à 1,5 km, il n'y a plus de raison d'aller à la bibliothèque SNCF », admet Serge Désille, également élu au comité d'établissement. Le vieillissement des lecteurs, âgés de 60 ans en moyenne, peut également mettre en péril la pérennité du lieu : « Les trentenaires et les quadras désertent. »

Pourtant, Sandrine Macé s'efforce d'attirer le public cheminot vers d'autres événements culturels. Depuis le mois de février, la bibliothécaire prend en charge l'organisation des activités culturelles et sportives proposées par le comité d'établissement. Les cheminots constituent 95 % des participants. Elle organise aussi des expositions et des goûters littéraires : « Le livre de François Morel, *Hyacinthe et Rose*, sur ses parents cheminots sera à l'honneur à la can-

La bibliothèque connaît une baisse régulière de sa fréquentation.

1. Jean Coquelin, 49 ans, conducteur de locomotive, décéda en novembre 1957, grièvement brûlé en stoppant son convoi, victime d'un retour de flamme, alors qu'il roulait vers Saint-Malo avec 500 voyageurs à bord.

tine SNCF. » Il s'agit pour elle de perpétuer une identité déclinante.

Nostalgie de la culture cheminote

En dépit de leurs efforts, d'autres institutions sont d'ores et déjà menacées. La situation de la Fédération générale des retraités des chemins de fer de Bretagne est symptomatique de l'indifférence grandissante des cheminots vis-à-vis de ces structures. Ses quatre cents membres ont en moyenne 79 ans. « L'an dernier, nous n'avons fait aucune nouvelle adhésion », constate amèrement Alfred Gérard, son président.

Dans le local de la Fédération, situé en contrebas de la bibliothèque, il se remémore avec Cyprien Moqué et Rémi Robin, vice-présidents, le métier à l'époque où la locomotive était encore à vapeur. Alerte, Cyprien Moqué, 88 ans, ancien gymnaste aux Vigilants rennais, le club des cheminots de l'Ouest, habite le quartier. Il a fait construire une maison en 1954, rue Paul-Bourget. Selon lui, le changement de rythme de travail à la SNCF a eu un impact important sur la cohésion entre collègues. « Avant, on faisait 54 heures par semaine et six dimanches sur sept. Les roulants travaillaient par couple, un conducteur, un mécanicien. » Rémi Robin s'en amuse : « Tu voyais plus souvent ton partenaire que ta femme. » Un autre habitant de la rue Pierre-Martin confirme ce changement. « On rentrait très jeune à la SNCF. Moi j'avais 14 ans. A cet âge là, on est très malléable, on nous inculquait la culture cheminote. » Cyprien Moqué le déplore : « Maintenant il y a moins de contact dans le travail, les gens sont plus individualistes. »

La solidarité s'étiole et la vie du quartier s'en ressent. Cette habitante, fille puis femme de cheminot, a grandi dans les immeubles de la rue Pierre-Martin. A l'époque, les épouses prenaient des cours de cuisine et de couture avec des conseillères en économie sociale et familiale : « Pendant ce temps, les jeunes enfants étaient pris en charge par leurs aînés. » Et son mari de poursuivre : « Le quartier était beaucoup plus sympa. Les gamins jouaient partout, maintenant il n'y en a plus. Ce n'est plus la même mentalité : les gens sont égoïstes. »

Le quartier en question(s)

Cette nostalgie s'accompagne d'une crainte, celle de voir le quartier recomposé par le projet EuroRennes. A l'horizon 2020, un réaménagement de la gare et de ses environs est prévu, avec la construction d'un nouveau quai pour permettre l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse. Cette extension pourrait remettre en cause une partie du Technicentre, où travaillaient dans les années 1950 jusqu'à 1 300 personnes. « L'avenir des ateliers dépend moins du projet EuroRennes, qui n'empièterait que sur une petite part du site, que de la stratégie de la SNCF », tempère Serge Désille. Ce que ne dément pas Frédéric Bourcier, adjoint au maire délégué à l'urbanisme et à l'aménagement : « Le Technicentre a une vocation nationale, cela dépend seulement de la SNCF. La ville n'est pas décisionnaire en la matière. »

Situées à la limite sud de la Zac EuroRennes, les rues de Quineleu et Pierre-Martin s'intègrent à un espace qui constituera l'une des principales voies d'accès des véhicules légers à la gare. Certains habitants craignent que l'aspect du paysage soit transformé, du fait de l'élargissement de la voirie. « Un immeuble de quarante appartements de la rue Pierre-Martin pourrait être abattu, mais on n'est pas associé aux discussions. Les locataires viennent me voir et me demandent si j'en sais plus », regrette Thierry Agaesse, gardien ICF. Pierre Benaben, chargé de mission à la direction générale de l'Aménagement urbain à Rennes Métropole, confirme cette éventualité.

Le quartier n'est pas la chasse gardée des cheminots, malgré le poids de l'histoire qui nourrit cette image. Pascal Durand, responsable de la section CGT des cheminots de Rennes, qui a vécu là pas moins trente ans, est catégorique : « La rue Pierre-Martin reste identifiée comme le quartier cheminot, on ne l'enlèvera pas. » Néanmoins, selon Frédéric Bourcier, son essence changera de toute façon : « EuroRennes existe pour que ce secteur participe un peu plus à la ville. Les pavillons et petits collectifs sont relativement tranquilles, à l'écart des grands flux de circulation. Il y a déjà eu une évolution : le quartier se « boboïse ». Il n'est réservé à personne et doit être disponible pour tous. »

« Maintenant il y a moins de contact dans le travail, les gens sont plus individualistes. »

Le projet EuroRennes menace le quartier.





Le pavillon est inscrit dans les gènes du quartier

TEXTE > PAULINE BAUMER et ALISÉE CASANOVA

contentent d'agrandir l'espace habitable.

> À Rennes, l'architecture au sud de la gare est très caractéristique : l'habitat individuel est omniprésent. Depuis quelques années, un nouveau public s'approprie ce type de logement. Les anciens redoutent une perte d'identité.

Médecins, architectes, avocats, ingénieurs... achètent les maisons individuelles.

Au sud de la gare, l'atmosphère paisible rompt avec l'agitation des quais. Des centaines de pavillons en pierres de Pont-Réan et en briques rouges s'alignent à perte de vue. Imprégnés de culture ouvrière, les « villages » de Sainte-Thérèse, Villeneuve et La Madeleine connaissent depuis plusieurs années une inflation des prix de l'immobilier que même la crise de 2009 n'a pas enrayeré : « Il y a eu une augmentation de 20 % en cinq ans », estime Fabien Oger, le responsable de l'agence rennaise ERA Immobilier. La demande est devenue supérieure à l'offre. « Je fais rarement de la communication sur de telles résidences ; certaines se vendent en moins de vingt-quatre heures », indique Jérôme Crublé, commercial à l'agence de Sainte-Thérèse de La Française Immobilière. Une maison de 80m² à rénover se négocie à 200 000 € et 100 000 € de plus après travaux.

Cependant, les prix de vente ne sont pas uniformes dans le quartier. Le boulevard Emile-Combes marque une « frontière subjective » : « Quatre clients sur cinq ne veulent pas aller au-delà. Quand je leur montre un bien à la Biquenais, ils partent en courant ! » plaisante Fabien Oger. Pourtant, les lotissements des Castors et de Francisco-Ferrer possèdent la même caractéristique urbaine que Sainte-Thérèse, Villeneuve et La Madeleine, à savoir un habitat pavillonnaire. « Une fois arrivés sur place, mes clients changent d'avis », poursuit-il.

Médecins, architectes, avocats, ingénieurs... sont les principaux acquéreurs de ces habitations individuelles. Lénaïc Briéro, élue PS du quartier Sud-gare, l'explique : « Ils viennent y chercher une proximité avec le centre et une certaine qualité de vie, comme à la campagne. Ils recherchent donc un emplacement et non une maison. » Quand les bâtisses sont trop vétustes, les nouveaux propriétaires n'hésitent pas à les raser. C'est le cas de la famille Péchot, installée dans la rue Fréron : « Nous avons détruit une maisonnette des années 1930, pour rebâtir un pavillon de 120 m² », raconte Catherine. D'autres se

Le pavillon reste une référence partagée par les 18 500 résidents du quartier Sud-gare.

De l'habitat individuel au collectif

La tendance pavillonnaire s'est dessinée dès la Première Guerre mondiale. « C'est par l'arrivée massive de cheminots et d'ouvriers de l'Arsenal issus du monde paysan que s'est constitué cet espace physique et social au sud de la gare », explique Jean Ollivro, professeur de géographie à l'université Rennes 2. Les maisonnettes sont toutes construites sur le même modèle, c'est-à-dire de plain-pied avec, à l'arrière, un potager. Au rez-de-chaussée, se trouvent la laverie et l'atelier de bricolage, au premier étage, les pièces de vie. Tous ces nouveaux propriétaires ont bénéficié de la loi Loucheur de 1928.¹ Au fil des années, le quartier s'est constitué sans réel plan d'ensemble et a poussé au rythme de l'arrivée des habitants. À partir des années 1950, le besoin de logements se fait une nouvelle fois sentir. « La ville et son maire, Henri Fréville, nouvellement élu, lancent la construction de collectifs de quatre étages et des premières barres avec une branche "accession à la propriété" et l'autre "locative sociale" », rappelle Françoise Cottereau, responsable du Service habitat social de la ville. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne des voies ferrées, d'immenses barres d'immeubles longent les rues rectilignes. « Sa population et son type d'habitat se diversifient. La ville se transforme, sinon elle meurt », précise Pierre Bénaben, chargé d'études à la direction générale de l'aménagement urbain pour Rennes Métropole.

« Un quartier dortoir »

Quel que soit le type de logement qu'ils habitent, le pavillon reste une référence partagée par les 18 500 résidents du quartier Sud-gare. Son acquisition est la concrétisation d'un projet de vie. Pour beaucoup, c'est à la fois un symbole de réussite sociale et un sentiment d'adhésion au quartier. « Ils revendiquent leur appartenance à un village qu'ils ont constitué dans leur imaginaire en survalorisant les marques encore visibles ».² Néanmoins, les anciens déplorent la distension des liens sociaux entre habitants. Ernest Gérard, 75 ans, président

1. La loi Loucheur « favorise par des prêts à des taux d'intérêt peu élevés, l'accès à la propriété des classes modestes et donc la construction de logements ; un habitat se développe avec des caractéristiques bien spécifiques » (*Dictionnaire du patrimoine rennais*, Apogée)

2. « Du lotissement au lotissement, l'évolution d'un quartier péri-central de Rennes », Frédérique Chlous-Ducharme, Marie Gourvès, Patrick Le Guirriec, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, 2001

Une architecture contemporaine se développe dans le quartier Sud-gare. Des cubes de béton et de verre ou des structures en bois remplacent, rehaussent ou se greffent sur les pavillons construits à l'origine pour les cheminots.



du comité de quartier Villeneuve-La Madeleine constate un manque de solidarité et d'engagement : « Aujourd'hui, les gens ne s'impliquent plus comme avant, c'est boulot-télé-dodo. Dans notre association, nous sommes presque tous retraités. » Malgré un rajeunissement de la population du quartier depuis une dizaine d'année, Lénéaïc Briéro craint une transformation de la zone en « quartier dortoir ». D'ailleurs, la disparition de la grande fête des fleurs de la Saint-Jean, créée en 1951 à Sainte-Thérèse, en est un bon exemple. Elle permettait à tous les habitants de s'unir pour décorer avec des fleurs les chars du défilé. Aujourd'hui, ce type de manifestation qui favorisait le brassage des générations n'existe plus. « A l'époque, les gens étaient tous d'origine paysanne et d'essence villageoise, cela créait une osmose », raconte André Gernigon, un entrepreneur qui, entre les années 1950 et 1980, a construit une centaine de maisons.

Aujourd'hui, les riverains se replient sur leur propriété et leur jardin d'agrément ; ils ne s'intéressent pas à la vie du quartier. On voit même s'installer des portails électriques. La communication entre voisins en pâtit : l'individualisme prime désormais sur le collectif.

Vivre en paix

Les récentes modifications des pavillons ne prennent pas en compte l'aspect urbanistique et historique du quartier. Rue du Champ de l'Orme, à proximité de l'église des

Sacrés-Cœurs, des maisons sont rehaussées par des structures en bois : « On se croirait au Canada ! » reproche une habitante, Danielle Roulleau, qui n'apprécie pas plus la construction de « cubes en béton ». « Entre deux habitations des années 1930, ça détonne un peu ! » critique-t-elle.

Certains riverains s'interrogent sur l'avenir de ce patrimoine pavillonnaire en insistant sur le fait que sa disparition porterait atteinte à la particularité du quartier : « De nombreux propriétaires vendent leurs biens à des promoteurs immobiliers qui les démolissent et reconstruisent des collectifs », s'inquiète Michel Coignard, le secrétaire de l'association des Amis du patrimoine rennais. A cela s'ajoute la crainte des projets urbains de la Ville – les six Zac de ce quartier. « Les nouveaux habitants ont acheté hors de prix leur habitation ; ils n'ont pas envie d'avoir de nuisances sonores et visuelles et veulent rester en paix », reconnaît Pierre Bénaben.

Les élus tentent de rassurer la population et affirment vouloir préserver l'homogénéité de l'habitat. Malgré tout, Frédéric Bourcier, adjoint au maire, admet que la mairie projette d'acheter et de détruire certaines maisons afin de réaménager le quartier : « Nous voulons l'aérer par de la verdure et recréer une continuité entre le nord et le sud. »

Les riverains se replient sur leur propriété et leur jardin d'agrément ; ils ne s'intéressent pas à la vie du quartier.





Henri Leborgne, Castor rennais. Crédit : Alisée Casanova



Henri Leborgne, la mémoire des Castors rennais

TEXTE > **PAULINE BAUMER** et **ALISÉE CASANOVA**

> *Le quartier des Castors, situé à la Binquenais, porte en lui les traces d'un mouvement fraternel et ouvrier né dans les années 1950.*

« La solidarité a toujours été l'un des maîtres-mots des habitants de notre quartier », affirme d'emblée Henri Leborgne, 88 ans, l'un des seize derniers Castors de la Binquenais. En 1953, il lit une annonce dans *Ouest-France* : les Rennais sont invités à une réunion sur les Castors, un groupement d'ouvriers s'entraînant pour la construction de leurs maisons. Aucune structure militante n'en est le socle, contrairement à la première association des Castors, née à Pessac, en Gironde.

Après la Seconde Guerre mondiale, Rennes manque de logements. « Avec ma femme, Thérèse, et mon premier fils, Patrick, nous vivions dans un taudis. L'idée d'accéder à la propriété par une entreprise de construction solidaire nous a tout de suite séduits », raconte ce retraité soudeur de l'Arsenal, spécialisé dans la production de douilles d'artillerie. Le mouvement rassemble alors principalement des ouvriers cheminots et des collègues d'Henri. 317 367 heures de travail, effectuées sur le temps de loisir¹, seront nécessaires à la construction des 170 maisons jumelées.

« Pour adhérer à l'association, j'ai versé 8 000 F. A l'époque, c'était une somme importante, mon salaire mensuel était de 14 000 F », raconte ce fils d'agriculteurs de Plélan-le-Grand, à 30 km au sud-ouest de Rennes. Durant les travaux, chaque adhérent verse une mensualité de 3 500 F. Au fur et à mesure des réunions, l'organisation se précise : des règles strictes et un planning de travail sont mis en place. Très vite le chantier prend de l'ampleur. « Nous avons fait appel à un jeune architecte, Paul Pothier. Il était indispensable, j'aurais été incapable de faire ça. Je n'ai même pas mon certificat d'études », avoue Henri.

Un énorme chantier

Le budget devient difficile à gérer. Par chance, Léon Pailhès et Pierre Repessé, Castors et comptables de profession, obtiennent les matières premières à bon prix. « On a fait des économies grâce à eux », raconte Henri. La SNCF leur fournit quelques outils et le directeur de l'Arsenal leur propose de démonter les poudrières en pierres pour construire les fondations de leurs maisons. « Nous lui avons rendu hommage en donnant à la première rue du lotissement, le nom de son fils, le sous-lieutenant Yves Berger, mort en Indochine », souligne l'an-

ancien cycliste du Vélo-club plélanais.

La première pierre est posée le 31 janvier 1954. Le travail d'équipe s'organise rapidement en corps de métiers : les terrassiers, les maçons, les plâtriers, les plombiers...

« L'ambiance était conviviale comme à l'usine et pendant les réunions entre syndicalistes », explique Henri. Il y retrouve l'esprit fraternel de ses dures années de Service du travail obligatoire subies en Allemagne. « On ne se connaissait pas tous, certains travaillaient en 3/8. Mais, les cinq années de travail acharné n'ont en rien altéré la solidarité et la fraternité qui nous ont toujours unis. »²

Au début des travaux, « Daladier », surnom d'Henri, aussi bavard que l'ancien président du Conseil de la 3^e République, s'occupe du coffrage des corniches. Ensuite, il prend en charge le ravalement des façades. « Je n'avais jamais touché à une truelle de ma vie ! Je devais jeter le ciment sur les murs. Les premiers jours, j'en avais plein la figure ! », s'esclaffe-t-il en mimant l'action. Il se souvient aussi que l'alcool était interdit sur le chantier les premières années. « Mais, pour fêter un anniversaire, on s'autorisait l'ouverture d'une bonne bouteille de vin ». Tous les week-ends, le quartier des Castors est une véritable fourmilière. Il devient une attraction pour les promeneurs rennais et les familles des bâtisseurs.

L'esprit de camaraderie

En 1956, les Leborgne peuvent enfin emménager dans leur T4 de 68 m². Deux ans plus tard, la dernière famille entre dans la 170^e maison. L'association des Castors rennais n'a plus de raison d'être. Au fil du temps, chaque famille va mener sa vie, mais l'esprit de cohésion ne va pas se perdre. « Les enfants ont grandi ensemble et nous avons construit conjointement nos clôtures », se remémore Henri.

À la retraite, il fréquente plus assidûment ses copains Castors. Il les retrouve en allant chercher sa baguette de pain et ensemble ils se souviennent de cette aventure. « Malgré un renouveau de la population, nous entretenons cette solidarité, tient-il à ajouter. À chaque décès d'un Castor, une collecte pour les fleurs est faite. »

1. *Les Castors rennais, une aventure humaine de solidarité et de fraternité*, Henri Leborgne, Imprimerie Patrick Juette, 2003.

2. *D'une ferme à un cheval ... au monde ouvrier*, Henri Leborgne, Presses de l'Arsenal de Rennes, 2007.

La première pierre du lotissement des Castors est posée le 31 janvier 1954.

Tous les week-ends, c'est une fourmilière, une attraction pour les promeneurs rennais et les familles des bâtisseurs.





Rennes-Jardin cultive l'identité

TEXTE > ANTOINE LAGADEC

> À sa création, il y a vingt ans, cette association remettait en cause l'usage et la qualité des espaces publics. Aujourd'hui, Rennes-Jardin se concentre essentiellement sur le jardinage. Pour ses adhérents, cette tradition reste un élément important du maintien de leur cadre de vie.

Depuis sa naissance, l'association se bat pour végétaliser les espaces publics.

Entre la fontaine et l'épouvantail, un lièvre et une tortue en résine donnent à ce jardin de la rue Jean-Baptiste-Barré des allures de fable. Troisième prix du concours des pavillons fleuris de Rennes en 2010, Fernand Truet, ancien ouvrier thermicien, passe le plus clair de son temps à bricoler et s'occuper de ses plantes. Un loisir qui le passionne tellement que l'homme fait profiter les adhérents de Rennes-Jardin de son expérience. Depuis vingt ans, cette association du quartier Sainte-Thérèse organise des activités de découverte et d'apprentissage. Opérations « Jardins ouverts », démonstration de taille, échanges de boutures et même vendanges : « Les idées ne manquent pas pour préserver l'esprit convivial du quartier », résume Roselyne Joubin, sa présidente.

Rennes-Jardin n'hésite pas non plus à défoncer des trottoirs à coups de burin pour y planter des fleurs. L'initiative fait sourire mais traduit des préoccupations urbanistiques. Depuis sa naissance, l'association se bat pour végétaliser les espaces publics. Cette démarche, pionnière en France, dépasse la simple recherche esthétique. L'association défend un urbanisme respectueux de la nature et de l'identité des riverains.

Protéger l'existant

C'est pour défendre la propriété d'un voisin défunt, menacée de destruction, que le mouvement a été créé en 1991. Jardinier de profession, l'homme n'aurait pas apprécié que l'on touche à son lopin de terre pour y construire un immeuble. L'opposition se structure alors en association. Bernard Godffroy, l'un des initiateurs du projet, se souvient de cette période : « Il y avait une spéculation sur le quartier. Des propriétaires achetaient pour louer. Des jardins étaient supprimés pour construire de

nouveaux immeubles... Nous devons réagir. » Les habitants de Sainte-Thérèse se mobilisent et invitent les élus à venir constater la nécessité d'une protection de l'existant.

Et l'existant, ce sont bien sûr ces pavillons, souvent anciens, qui émaillent le quartier, et ces jardins, fierté des riverains. « C'est un quartier ouvrier cheminot, où les gens avaient un savoir-faire du jardin, poursuit Bernard Godffroy. Notre rôle, c'est de conserver cet esprit de village. » En quelques semaines, les tracts et le porte-à-porte mobilisent plus d'une centaine d'adhérents, dont Pascale Loget, future conseillère municipale, qui sera la première présidente de l'association. Cette force permet à Rennes-Jardin de mener des actions coup de poing, comme les plantations d'arbres en 1995. Alors que deux maisons sont détruites pour laisser passer la future ligne de métro, l'association plante ifs, merisiers et troènes en toute illégalité sur les deux cents mètres carrés de terrain en friche. La mairie laisse faire et va même jusqu'à modifier le plan d'occupation des sols. Première victoire des jardiniers. Mais Rennes-Jardin voit grand. Le groupe de riverains, à l'étroit dans ses espaces privés, s'intéresse aussi au domaine public. Jeunes ou vieux, actifs ou retraités, ouvriers ou avocats... ils appartiennent au quartier comme celui-ci leur appartient, ce qui semble une raison suffisante pour se le réapproprier de façon militante. Ça et là, les adhérents fleurissent rues, trottoirs, pieds de murs, et surtout s'interrogent sur l'urbanisation croissante. « Les opérations de végétalisation sont l'occasion d'attirer l'attention du public sur les projets qui menacent l'identité pavillonnaire du quartier », explique Roselyne Joubin.

Aucune étiquette politique

Parmi les projets urbanistiques chahutés par l'association : la Zac Alma et notamment les situations humaines qu'engendrent les démolitions de propriétés. En 2010, la présidente exprime, dans la lettre annuelle de l'association, l'insatisfaction et le dépit des adhérents face au départ de certains habitants, et à la dégradation de leur cadre de vie.

Qu'il s'agisse d'aménagement de la Zac Rabelais-Rouault, du devenir de la prison Jacques-Cartier, des demandes de crèches, de parcs ou du stationnement, l'association se fait entendre auprès de la mairie avec qui elle a parfois des rapports tendus. « L'asso a été très active dès le départ,

Ça et là, les adhérents fleurissent rues, trottoirs, pieds de murs, et s'interrogent sur l'urbanisation croissante.

ce qui a gêné la mairie, déclare Bernard Godffroy. Notre but n'est pourtant pas d'interdire les immeubles. C'est dans l'ordre des choses qu'un quartier bouge, évolue. C'est vrai que notre démarche est politique et écologique, mais nous n'avons pas d'étiquette. La finalité n'est pas de faire de la politique. » Claudine Costiou, une adhérente, confirme : « Sans Rennes-Jardin, on serait couvert d'immeubles. Mais cela reste une association. »

Diviser pour mieux régner

Pourtant, les jardiniers engagés éprouvent depuis quelques années des difficultés à s'imposer comme relais efficace des habitants. Au bureau de l'association, si on rappelle que Rennes-Jardin a été influente, on s'accorde à dire que son poids en matière d'urbanisme auprès de la mairie est aujourd'hui insignifiant. Les responsables pointent du doigt les conseils de quartier : « Ces conseils sont arrivés pour gérer les associations qui avaient trop de poids. C'est une arme qui a bien fonctionné puisqu'ils ont un peu démobilisé tout le monde. » En prenant en charge les revendications du tissu associatif, ces conseils auraient supplanté l'action d'associations comme Rennes-Jardin qui luttent pour la promotion d'une identité collective. « Aujourd'hui, nous sommes plutôt dans une démarche d'accompagnement, avec ces opérations autour du jardin », déplore Bernard Godffroy, qui n'exclut pas de voir Rennes-Jardin revenir à ses premières amours.

Un goût de l'engagement qui pourrait resurgir avec le projet EuroRennes jugé « un peu utopique » par Roselyne Joubin : « Le groupe de travail auquel nous participons est plutôt un groupe d'information. Mais il y a une mauvaise communication de la part de la mairie. » Les jardiniers de Sainte-Thérèse soulignent l'absence « d'humain » du projet. Celui-ci ne tiendrait pas suffisamment compte de la qualité de vie chère au quartier. La présidente prévient : « S'il n'y a pas d'îlots d'apaisement, de vie commune, on va connaître les nuisances et l'hostilité des grands ensembles. »



Depuis sa création, Rennes Jardin compte chaque année une centaine d'inscrits. Pour Roselyne Joubin, sa présidente, l'association est avant tout une façon de « mêler art de vivre et militantisme ». Crédit : Antoine Lagadec





Petit commerce, la rupture est consommée

TEXTE > VIRGINIE TRIN

> *Jusqu'aux années 1970, les commerces alimentaires reflétaient la vitalité sociale du quartier. Aujourd'hui, ils se comptent sur les doigts d'une main et les consommateurs ont déserté. Les futurs aménagements ne laissent pas présager le retour d'un « esprit village » autour des échoppes.*

« Il y avait de l'animation dans les rues, à l'époque. Rue de Quineleu, on comptait trois épicerie, une crèmerie, une poissonnerie, etc. Quand je sortais de l'atelier SNCF, je remontais la rue Pierre-Martin jusque chez moi en m'arrêtant dans chaque boutique pour faire mes courses. » Marguerite Ollive, en grande discussion avec ses collègues, eux aussi cheminots à la retraite, recense les anciens commerces alimentaires du quartier.

Ils s'attardent surtout sur des lieux emblématiques, savent même donner les noms des commerçants et connaissent une partie de leur vie. Ils se rappellent par exemple d'André Ferron, l'ancien traiteur du 47, rue de Riaval : « Les personnes âgées allaient tous les midis chercher leur plat chaud chez lui. Ils discutaient beaucoup. S'il ne les voyait pas pendant deux jours, il se faisait du souci. Les cheminots s'y rendaient aussi. Maintenant, ils ont du mal à trouver à manger, donc pour le déjeuner, ils amènent leur gamelle. »

« No man's land commercial »

Dans une étude réalisée pour la Ville de Rennes en 1999¹, les auteurs décrivent cette sociabilité développée autour des magasins : « Jusque dans les années 1960, ces quartiers étaient constellés de commerces de proximité qui possédaient une fonction utilitaire et sociale importante. » Ils relèvent également qu'entre 1936 et 1999, le nombre de commerces alimentaires a chuté de trente-cinq à cinq. Aujourd'hui, seules les rues de Nantes et Saint-Hélier, ainsi que les boulevards Clemenceau et Pompidou, qui délimitent le quartier, sont assez bien pourvus en commerces. Ils captent la clientèle de passage, sur le chemin entre la maison et le travail. « Mais, les habitants des nombreuses petites rues des secteurs de Sainte-Thérèse et des Sacrés-Cœurs en sont relativement éloignés », lit-on

dans une étude de la Caravane des quartiers. Au cœur du quartier, parfois, une enseigne tranche avec la succession continue des maisons. « Il y a trente ans, il y avait six boucheries dans le secteur. Aujourd'hui, nous sommes la dernière », précise la gérante de la boucherie Texier, boulevard Jacques-Cartier. Ernest Gérard, président du comité de quartier, ajoute : « Autour de la rue Ginguéné, il y avait au moins cinq épicerie ; il n'en reste plus qu'une ». Une boucherie-crèmerie qui, vérification faite, a fermé définitivement il y a quelques semaines.

Les commerces sont vieillissants – la boucherie-crèmerie n'a pas survécu à la demande de mise aux normes de la part des services sanitaires – et les commerçants ont du mal à revendre une fois la retraite venue, notamment en raison des coûts de succession souvent élevés. « Le boulanger qui veut ouvrir préférera aller dans le centre, car il sera plus identifiable, surtout qu'on ne sait pas ce que va devenir le quartier dans les prochaines années », indique Yannick Salmon, urbaniste à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Rennes et spécialiste des évolutions de la consommation. A la boucherie Texier par exemple, on juge que la clientèle « n'est plus aussi fidèle qu'avant ».

Les consommateurs ont ainsi déserté le quartier au profit du centre commercial Alma ou des Trois Soleils, situés respectivement au Sud et au Nord du quartier. Entre les deux, Sud-gare fait figure de « no man's land commercial », selon une formule de Loïc Jézéquelou, responsable de l'Observatoire de la CCI. Gisèle, 50 ans, raconte : « Je vais rue Saint-Hélier ou dans le centre-ville en transports en commun, ou sinon je prends la voiture pour aller dans les centres commerciaux. Je vais toutes les semaines au marché Sainte-Thérèse. Pour l'instant je peux me déplacer, mais quand je serai vieille, ce sera autre chose. » Marguerite, 84 ans, fait appel à la famille : « Mon fils m'amène en voiture à la Poterie, à l'hypermarché. »

Un consommateur schizophrène ?

En fait, les consommateurs sont « multiplexes », dit-on à la CCI : ils font les trois quarts de leurs courses dans les grandes surfaces. Le reste est réservé aux achats d'appoint

Jusque dans les années 1960, ces quartiers étaient constellés de commerces de proximité.

Les consommateurs ont ainsi déserté le quartier au profit du centre commercial Alma ou des Trois Soleils.

1. Frédérique Chlous-Ducharme, Marie Gourvès, Patrick Le Guirriec, « Du lotissement au lotissement, l'évolution d'un quartier péri-central de Rennes », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 90, 1999, p. 85-92.





Depuis quatre ans, Christelle et son mari tiennent *Les Délices des Sacrés-Cœurs*. Leur affaire fonctionne grâce aux écoles à proximité. Ils ont vu évoluer leur clientèle, « plus jeune et plus riche qu'avant » Crédit : Josselin Brémaud



Les boucheries se font de plus en plus rares. Celle-ci a fermé il y a quelques semaines. 55% des habitants du Sacré-Cœur souhaitent améliorer en priorité la situation du petit commerce dans le quartier. Crédit : Josselin Brémaud



Un projet de revitalisation autour de la place Jacques-Cartier, à la sortie du métro.

dans les petits commerces. Selon le portrait social issu de la Caravane des quartiers d'octobre 2010, la moitié d'entre eux place dans ses priorités l'amélioration des commerces de proximité. Ils souhaitent une épicerie peu chère et avec des horaires d'ouverture élargis. Pierre Benaben, urbaniste à Rennes Métropole, souligne toutefois leur comportement contradictoire. Il s'adresse aux consommateurs : « Ne venez pas demander maintenant ce que vous n'avez pas su soutenir en temps et en heure ! » Pour lui, le problème réside dans le fait que le quartier est monofonctionnel : « Il n'a pas d'activité génératrice d'emplois, pas de bureaux, d'équipements structurants qui permettraient d'avoir des consommateurs en journée. Ça ressemble à une cité dortoir. »

« La morphologie du quartier n'est pas non plus propice à la rencontre, renchérit Yannick Salmon. Il faut donner aux gens la possibilité de se voir pour que cette zone devienne une vraie alternative au commerce extérieur, et tel qu'il est, il est trop dense, il n'est pas fait pour. » Christelle peut en témoigner : il y a onze ans, elle tenait une boulangerie dans une petite rue non loin de l'église. Face aux clients peu nombreux, elle a repris il y a quatre ans *Les Délices des Sacrés-Cœurs*, à quelques mètres de là. Plus visible à l'angle des rues Palissy et Ginguéné, sa nouvelle boulangerie attire une clientèle fidèle, « surtout grâce aux écoles situées à proximité ». Mais ce n'est qu'un exemple isolé.

Politique volontariste

La solution serait de redynamiser le quartier par le commerce, pour ne pas en faire un « quartier dortoir ». Lénaïc Briéro, élue du quartier Sud-gare, donne des précisions

concernant l'aménagement de la Zac Alma : « On aimerait une petite épicerie avec des cellules commerciales de type boulangerie, boucherie, autour de la place Jacques-Cartier, à la sortie du métro. On a lancé un appel d'offres. Un boulanger et une brasserie sont intéressés. » Carrefour City s'est également manifesté auprès de la CCI pour une implantation proche de la station Jacques-Cartier. L'épicerie serait livrée en 2014, le reste des commerces à l'horizon 2018. Le but est de « recréer un esprit village place Jacques-Cartier ».

Ce projet est-il compatible avec les attentes des habitants ? « La boulangerie du boulevard Jacques-Cartier, c'est déjà trop loin pour moi », se désole Marguerite, qui habite rue du Père-Maunoir. On peut imaginer que les futurs commerces de la Zac Alma feront encore moins son affaire. L'intérêt d'un commerce de proximité est de pouvoir s'y rendre à pied.

La solution serait d'installer un pôle commercial dans le cœur de chaque ancien village de Sainte-Thérèse et des Sacrés-Cœurs. « Il n'y a pas de volonté politique dans ce sens, selon Yannick Salmon. À l'avenir, on peut penser que les projets privilégieront les grands axes qui mêleront commerce de flux pour les consommateurs de passage et commerce de destination pour les habitants du quartier. D'ici à ce que les commerces s'implantent, le quartier aura de toute façon complètement changé de configuration. » Et l'identité de Sud-gare ne passera sûrement plus par le commerce de proximité.

Fin de siècle aux Sacrés-Cœurs

TEXTE > JOSSELIN BRÉMAUD

> L'église des Sacrés-Cœurs, qui fut pendant longtemps un symbole indissociable de l'identité du quartier, a grandement perdu de son rayonnement. À l'occasion de la célébration de son centenaire, seuls les plus anciens se sont déplacés pour rendre hommage à une paroisse davantage tournée vers le passé que vers l'avenir.

Dix heures du matin, rue de Villeneuve. Dans le froid de ce dimanche de mars, tout demeure immobile autour de l'église des Sacrés-Cœurs. Les devantures des magasins sont habillées de gris, certaines fermées pour un jour, d'autres pour toujours. Un couple apparaît au coin de la rue, endimanché. À sa suite, deux autres silhouettes se dessinent, bientôt suivies d'un flot de fidèles cheminant en direction de l'église. Habituellement, cet édifice néo-gothique, cœur du quartier de Villeneuve, n'accueille pas la messe le dimanche. Seulement, ce matin là, les habitants sont invités à célébrer l'un de leurs symboles.

Édifiée en 1911, la paroisse des Sacrés-Cœurs fête son centenaire. Entourée de pavillons et des quelques petits commerces qui subsistent, on l'imagine mal dans un autre environnement. Pourtant, à l'origine, elle prenait place au milieu des champs dans un quartier qui n'était encore connu que pour ses fermes et sa prison. Elle obligeait alors ses rares paroissiens à une longue marche pour venir y affirmer leur foi. Dans les années qui suivront, l'église donnera au quartier du Sacré-Cœur (ancien nom de Villeneuve) un nom, un lieu de rassemblement et une identité. Une école est construite, les maisons se multiplient, l'espace prend vie autour de la paroisse. Pendant des décennies, croyants et laïcs s'y retrouveront et célébreront ensemble leur faubourg devenu quartier. Un quartier fortement marqué depuis ses origines par une identité cheminote issue du voisinage de la gare. Si, d'après le père Lecoq, en charge de la paroisse, certains cheminots « voulaient bouffer du curé », beaucoup d'entre eux se rendaient régulièrement à la messe le dimanche.

Une majorité d'anciens dans l'église

En 2011, l'église n'a plus la même aura. Ce 6 mars, pourtant, près de six cents personnes sont présentes, assises

sur les bancs ou debout, dans les bas-côtés. L'édifice, fermé pour rénovation en 2009 et rouvert en décembre dernier, est paré pour le cérémonial qui l'attend. Les fidèles se serrent en rang d'oignons pour pouvoir assister à l'arrivée de l'archevêque de Rennes, Monseigneur Pierre d'Ornellas. Après une oraison retraçant l'histoire commune de la paroisse et du quartier, il convient que « fêter le centenaire de l'église des Sacrés-Cœurs, c'est finalement célébrer celui du quartier ». Dans l'assemblée, les têtes approuvent. Une femme, accompagnée d'un groupe d'amis, témoigne : « Cela fait trente-six ans que j'habite ici. J'ai vécu des moments très forts aux Sacrés-Cœurs... Ça fait quelques temps qu'on ne va plus à la messe toutes les semaines, mais on voulait absolument venir, on savait que ce serait une grande fête. »

Le père Joseph Lecoq poursuit la célébration en prononçant, à son tour, un discours-hommage. Il déclare : « Célébrer un centenaire invite à faire mémoire du passé, à regarder le chemin parcouru, à évoquer des noms, des visages, des événements multiples et variés, qui ont façonné notre histoire paroissiale ». Son allocution, pourtant, ne sombre pas dans le simple éloge du passé. Il est profondément empreint d'un espoir qu'il veut faire partager. « Les champs et les prés ont disparu : immeubles, pavillons et maisons, écoles et collèges, casernes, commerces et ateliers, rues, avenues et boulevards ont rempli l'espace. On traverse même la ville en métro ! En 2011, l'an 1911 paraît si loin ! » Les fidèles écoutent attentivement, sous la grande voûte boisée de l'édifice. L'homme a le charisme du prêcheur ; il conclut, main levée : « Cette belle centenaire nous invite à regarder vers demain ». La salle applaudit, poliment. Une salle composée presque exclusivement d'anciens.

Plus d'enterrements que de mariages

L'influence de l'église dans le quartier, comme partout ailleurs, décline d'abord dans les années 1960 avant de s'effondrer vingt ans plus tard. Danielle Roulleau, membre de l'association du centenaire de l'église des Sacrés-Cœurs et auteure d'un ouvrage retraçant l'histoire du bâtiment, explique cette évolution : « Le rapport à la foi a réellement changé dans le quartier au cours des années 1970. Avant, tout était extériorisé, la fête des Sacrés-Cœurs en juin, était la fête du quartier tout entier. »

Après la messe, un « verre de l'amitié » est servi dans

Ce dimanche-là, la paroisse des Sacrés-Cœurs fête le centenaire de son église.

Pendant des décennies, croyants et laïcs s'y retrouveront et célébreront ensemble leur faubourg devenu quartier.





L'église devait être nommée Sacré-Cœur au singulier. Elle fut finalement dédiée aux Sacrés-Cœurs de Jésus et de Marie. Crédit : Josselin Brémaud.



Dans le quartier, il y a plus d'enterrements que de mariages, c'est sûr ! La population change peu à peu.

l'école voisine par l'association du centenaire. Les différents acteurs qui ont aidé à la rénovation de l'église se relayent sur l'estrade pour un discours. Essayant de se faire une place dans la salle bondée, Cécile, professeur dans l'enseignement privé, glisse discrètement : « Dans le quartier, il y a plus d'enterrements que de mariages, c'est sûr ! La population change peu à peu, tout de même. Ce n'est plus le village d'antan. »

« La société a logiquement évolué », continue Danielle Roulleau, évoquant le Concile Vatican II, mai 1968, et la perte d'influence de l'église dans la société. « Puis, les commerces ont fermé dans les années 70 et 80, poursuit-elle. Le quartier s'est comme endormi pour de nom-

breuses années. Il y a alors eu très peu de nouvelles constructions. » Le quartier Sud-gare est celui qui compte la proportion la plus élevée d'habitants de plus de 60 ans. Matthieu Auffort, adjoint à l'animation à la direction de quartier Villeneuve, confirme cette impression d'espace situé en dehors des dynamiques de la ville. « En termes d'urbanisation, cette zone du quartier de Villeneuve ne change pas beaucoup en comparaison avec les quartiers environnants. C'est même assez incroyable. »

« Les jeunes veulent des concerts, pas des églises »

D'après Danielle Roulleau, les jeunes du quartier ne

Si les fidèles se sont déplacés en nombre pour le centenaire, l'église des Sacrés-Cœurs perd de son influence dans le quartier. Dernière illustration en date : la suppression de la messe du dimanche matin.

Crédit : Danielle Roulleau



pensent plus les Sacrés-Cœurs comme un marqueur de leur identité territoriale. Elle estime que l'église doit faire évoluer ses activités si elle veut aider à transmettre la mémoire du quartier aux nouvelles générations. « Les jeunes accordent une grande importance à la culture, ils veulent plus de moyens, des concerts, des musées. Pas des églises. Ce sont des gens instruits qui arrivent, des jeunes fortunés. Si l'église proposait ce genre d'activité, elle attirerait plus de monde. »

Dans un quartier amené à changer rapidement du fait des aménagements urbains à venir, tels le projet Euro-Rennes ou la Zac de la rue de l'Alma, les populations les plus âgées s'inquiètent. Pourtant, si la messe connaît une baisse importante de fréquentation, l'église est main-

tenue en vie grâce à l'action des chrétiens qui s'investissent dans la vie associative du quartier. « Beaucoup de pratiquants sont toujours présents dans les associations, les maisons de quartier ou les services de visite à domicile », soutient le Père Lecoq.

Venu remercier les organisateurs de la cérémonie, à l'instar d'Henri Fréville cinquante ans auparavant, le maire de Rennes Daniel Delaveau indique que la logique urbaine actuelle appelle à regarder au-delà du « village » : « Dans ces quartiers qui se sont originellement construits autour de paroisses, ces églises comptent énormément. Surtout ici. Elles nourrissent le tissu associatif. Mais ces quartiers changent, c'est la logique de la métropolisation, inévitable aujourd'hui. »





Jeunesse se passe... loin de Sud-gare

TEXTE > CHARLÈNE SALOMÉ

> Les 18-25 ans sont de plus en plus nombreux à apprécier sa tranquillité, mais restent largement absents de la vie de quartier. Beaucoup semblent y vivre comme dans une simple cité-dortoir.

« Je me suis aventurée une fois dans le quartier Sud-gare, mais j'ai rapidement fait demi-tour », s'amuse Marianne, 25 ans, étudiante en santé publique à Rennes 2. La jeune femme habite aux Estudines, juste derrière la gare, mais ne cache pas son aversion pour un quartier qu'elle avoue cependant méconnaître. Cela s'explique sans doute par le manque de commerces : « Il ne semble pas y avoir de boutiques de ce côté, et puis ça ne me viendrait pas à l'idée d'y faire mes courses. Quand j'ai besoin de quelque chose, je me rends dans le centre-ville ou aux Trois Soleils. »

Malgré la surreprésentation des personnes âgées de plus de 65 ans (17,9 % des habitants de ce quartier contre 13,3 % à Rennes), les 18-25 ans sont en augmentation entre 1999 et 2006, selon l'enquête Insee de 2006. Gaëlle Deguillard, agent immobilier au cabinet Kermarrec, situé Sud-gare, explique : « C'est un secteur peu prisé pour la location, et qui est donc relativement moins cher que le centre-ville de Rennes. C'est pour cette raison que nous orientons souvent les jeunes, qui ont un petit budget, vers ce quartier. Il est proche du centre-ville, bien desservi par les lignes de métro et de bus, ce qui constitue un critère décisif. » Un constat partagé par Sylvie Touboulic, responsable des Estudines : « Nous proposons 165 logements étudiants à la location. La résidence est proche du centre Colombia et accolée à la gare, ce qui nous permet d'attirer des étudiants de tous horizons. »

Rien pour les jeunes

La quiétude apparaît comme un argument supplémentaire retenu par les jeunes habitants du quartier. Xavier Arhan, 22 ans, étudiant en deuxième année de mathématiques à l'antenne rennaise de l'École normale Supérieure de Cachan, habite depuis six mois en colocation, à proximité du métro Jacques-Cartier, dans ce qu'il appelle « le quartier de la gare ». Il ne changerait de secteur pour

rien au monde : « J'aime sa tranquillité. J'ai vécu pendant un an près de la « rue de la Soif ». Et puis cet appartement est génial. Pour 1 000 euros, nous nous partageons à trois une surface de 110 m². » Il avoue, cependant, ne jamais fréquenter le quartier. Lorsqu'il sort, c'est en centre-ville, et ses courses, il les fait aux Trois Soleils. « Il n'y a pas de commerces à proximité de chez moi, déplore-t-il. Lorsque je veux acheter du pain, je suis contraint de me rendre à la gare. » Max, 26 ans, jeune salarié au sein d'une association d'éducation populaire, dresse le même constat : « Je ne sors jamais dans ce quartier, si ce n'est pour faire mes courses au ED, situé à côté de chez moi boulevard Clemenceau. »

« C'est un quartier de personnes âgées au sein duquel peu de choses sont pensées pour les jeunes », confirme Claudine Costiou, animatrice de la commission Ensemble et Solidaire au sein du conseil de quartier. Cet espace compte deux maisons de quartier, celle de la Binquenais et celle de Sainte-Thérèse ainsi que le Cercle Paul-Bert Ginguéné, « mais les jeunes du quartier les fréquentent très peu », observe Silvère Lebreton, éducateur spécialisé du Relais. Même lorsqu'il s'agit de faire du sport, Xavier ne met jamais les pieds dans la maison de quartier Sainte-Thérèse, pourtant située dans sa rue, mais se rend au nord de Rennes, aux Gayeulles. Claudine regrette l'absence totale des 18-25 ans au sein du conseil de quartier : « Ce n'est pas à travers la commission que l'on parviendra à mobiliser les jeunes. Il faut leur proposer des projets concrets. C'est pourquoi, nous voulons organiser un concert de musiques actuelles sur la future place Jacques-Cartier. »

Un agent immobilier :
« Nous orientons souvent vers ce quartier les jeunes qui ont un petit budget. »

« C'est un quartier de personnes âgées. Peu de choses sont pensées pour les jeunes. »





« C'est un quartier qui vit mais pas pour les jeunes... »

Silvère Lebreton. Crédit : Antoine Lagadec.



SILVÈRE LEBRETON, éducateur spécialisé du Relais, service de prévention de l'enfant et de l'adulte en Ille-et-Vilaine, a participé à l'élaboration d'un diagnostic sur la place des jeunes dans le quartier Sud-gare.

CHARLÈNE SALOMÉ > Selon une enquête de l'Insee réalisée en 2006, la classe d'âge des 18-25 ans progresse dans le quartier. Comment l'expliquez-vous ?

SILVÈRE LEBRETON > Il peut s'agir de jeunes qui ont grandi dans le quartier et qui vivent encore chez leurs parents. C'est le symptôme d'une génération qui a du mal à quitter le cocon familial. Le départ des jeunes est de plus en plus tardif, c'est un fait. Ce sont aussi parfois des étudiants, de jeunes salariés attirés par la tranquillité du quartier, la proximité avec le centre-ville, la présence du métro et des lignes de bus 3 et 8. Il est intéressant d'entendre les jeunes vanter le calme du quartier, mais aussi de les entendre s'en plaindre, en précisant qu'ici il n'y a finalement pas grand-chose à faire.

CHARLÈNE SALOMÉ > Dans cette étude, vous définissez le quartier comme étant « une fraction du territoire d'une ville, dotée d'une physionomie propre et caractérisée par des traits distinctifs, lui conférant une certaine unité et une

individualité ». Est-il véritablement perçu comme tel par les jeunes ?

SILVÈRE LEBRETON > C'est une délimitation administrative, mais il n'existe pas d'identité spécifique au quartier Sud-gare. Les habitants ont plutôt tendance à se réclamer d'un sous-quartier : Sainte-Thérèse, Sacré-Cœur ou Binquenais. Et les jeunes disent qu'ils habitent derrière la gare.

CHARLÈNE SALOMÉ > Ce diagnostic du Relais met en évidence le manque de participation des jeunes à la vie du quartier. Elus et habitants le confirment. Quelles en sont les raisons ?

SILVÈRE LEBRETON > C'est un quartier plutôt vieillissant, historiquement très construit et dans lequel il y a un renouvellement plutôt faible. Il n'y a pas de véritables actions à destination des jeunes. Il y a aussi peu de points de regroupement. C'est un endroit dans lequel il y a plein de petits squares, mais pas de véritables espaces verts. Et dès qu'il y a la moindre agitation, les habitants plus âgés réagissent. Les nuisances sont rapidement maîtrisées.

CHARLÈNE SALOMÉ > Finalement, n'est-il pas une cité-dortoir pour les jeunes ?

SILVÈRE LEBRETON > C'est quand même un quartier qui vit, notamment vers Sainte-Thérèse, mais pas pour les jeunes. C'est un territoire centrifuge pour cette tranche d'âge, attirée vers l'extérieur du quartier, le centre-ville notamment. Quand elle veut faire du sport, de manière informelle, jouer au foot entre amis, elle est contrainte de côtoyer les limites du quartier, de se rendre au stade Jean-Coquelin notamment.

CHARLÈNE SALOMÉ > Quelles sont les initiatives qui pourraient être mises en place pour que les jeunes absents de la vie de quartier investissent davantage ce territoire ?

SILVÈRE LEBRETON > La mise à disposition d'espaces sportifs, de stades semble primordiale. Il y a aussi la nécessité de trouver une centralité au quartier. La future place Jacques-Cartier pourrait jouer ce rôle. On pense aussi à la mise à disposition de logements étudiants à moindre coût, en échange d'une implication dans la vie sociale auprès des personnes âgées, ce qui permettrait de créer du lien intergénérationnel.

Les parents changent, l'esprit reste

TEXTE > VIVIANE DAUPHOUD-EDDOS

Une nouvelle génération de parents d'élèves, socialement plus aisée, a remplacé celle des cheminots. Malgré ce renouvellement, l'esprit villageois est encore bien présent.

Gilet jaune fluorescent sur les épaules et sifflet en main, René Veillaud brandit un panneau stop pour immobiliser les voitures. « Quentin, Marguerite et Manon, vous pouvez y aller mais sans courir. » Cet agent technique de la ville connaît tous ceux qui fréquentent l'école Villeneuve. « Matin, midi et soir, tous les jours, sauf le mercredi, je les vois. Quand je suis absent, les parents le remarquent et à mon retour, ils me demandent si j'étais malade. Et je reçois des boîtes de chocolats pour les étrennes. »

Cette école publique de la rue Ginguené est la deuxième à avoir été construite, en 1935, après celle de Quineleu. Depuis, d'autres établissements primaires ont ouvert leurs portes : Mauconseil et Oscar-Leroux, en 1955. Enfin, Albert-de-Mun a été fondée et jumelée à Quineleu en 1961. Quatre écoles publiques, trois privées : « C'est le quartier rennais le mieux doté en équipements scolaires », précise Lénaïc Briéro, adjointe au maire et élue du quartier sud gare. Au total, un peu plus de 1 500 places.

Ambiance village

« Par rapport aux quartiers alentour, nous avons notre propre identité », soutient Pascal Chevrel, président du conseil local de la fédération des conseils de parents d'élèves (FCPE) d'Oscar-Leroux et administrateur départemental. « Il y a 95 adhérents à Sud-gare. Ils sont très impliqués, présents aux conseils, et membres des associations sportives et culturelles. »

Chacune des six écoles reflète les particularités de sa zone. « On accueille tous ceux qui le souhaitent, on ne choisit pas. C'est la sociologie du quartier qui fait celle des écoles », insiste Yves Biguier, le référent de l'enseignement catholique à la ville de Rennes. Même constat à l'école publique de Mauconseil qui compte une seule classe maternelle et deux élémentaires pour 57 enfants. « Elle est à l'image de son environnement pavillonnaire



À la sortie des classes, les rues se remplissent d'enfants. Le quartier prend vie momentanément. Crédit : Alisée Casanova

et les enfants inscrits sont plutôt privilégiés », note Luc Pham, responsable de l'antenne sud à la Direction de l'éducation et de l'enfance. Des pavillons construits par les cheminots à la fin des années 1940, et qui symbolisent la solidarité entre ces anciens travailleurs.

Aujourd'hui, encore, les parents parlent volontiers de « village ». « C'est une petite ville dans la ville. Les habitants changent peu. Je connais les parents et les enfants ; ils vont dans les écoles primaires de la rue puis, pour la plupart, au collège les Ormeaux », résume Georges Marci, directeur du cercle Paul-Bert Ginguené. À Sud-gare, l'« entre-soi » continue donc de s'exprimer, même si le cadre familial a bien changé : les familles autrefois ouvrières sont maintenant de classes plus élevées. « L'identité cheminote n'existe plus », confirme Pascal Chevrel, représentant de la FCPE.

Les « bobos » gagnent du terrain

L'évolution a été progressive. « À Villeneuve, à part les professions, peu de choses ont changé », raconte Odette,

Quatre écoles publiques, trois privées : chacune reflète les particularités de son secteur.





La mixité sociale est moins prononcée.

81 ans. Ses deux enfants, aujourd'hui cheminot et employé d'hôtel, y ont été scolarisés. Ses cinq petits-enfants sont inscrits à Villeneuve et Saint-Joseph. Son amie Denise, 92 ans, renchérit : « J'habite ici depuis 1957. Le parc de Villeneuve a toujours été le lieu de rassemblement. Aujourd'hui, je continue de m'y promener. D'un côté, les parents et les enfants sont toujours là, de l'autre, les plus vieux. J'aimerais y mourir, à l'ombre, sous l'un des grands arbres. »

Encore loin de ces préoccupations, les deux enfants de Valérie Bobinnec fréquentent l'école proche du parc. Pour les inscrire, elle a obtenu une dérogation. « C'était plus pratique pour me rendre au travail. Mais il faut aussi dire que des amies m'avaient vivement recommandé cette école : elle connaît très peu d'échecs scolaires. » La famille a emménagé il y a dix ans. Parmi les nouveaux arrivants, elle n'est pas la seule attirée par la réputation du quartier et de ses écoles : « Les parents des enfants que je garde sont juriste et architecte. Ils viennent de Paris et se sont installés ici, il y a deux mois. Ils ont vraiment été charmés par le cadre », raconte une baby-sitter. « On fait partie de ces « bobos » qui ont investi le quartier », reconnaît une pédiatre, mariée à un professeur. L'amie avec laquelle elle discute est assistante sociale, son époux médecin. « Architectes, ingénieurs, c'est le règne des beaux métiers ici », commente René Veillaud, en ôtant son gilet et son sifflet.

Les plus modestes en retrait

Cette gentrification a une conséquence directe : une mixité sociale en baisse. « C'est vrai qu'il y a moins de diversité qu'il y a vingt ans, quand mes enfants étaient au cours élémentaire », remarque la pédiatre. Le clivage semble prononcé. « Pour les personnes du milieu ouvrier, l'intégration à l'air assez difficile », observe Philippe Boltenhagen, chercheur à l'Institut de physique de Rennes. Il cite le cas d'un parent d'élève : « Il patiente toujours tout seul. Et à côté, les autres parents sympathisent entre eux. » En riant, sa femme, Gina ajoute : « À la sortie de l'école, on aperçoit des parents bien habillés, avec des mallettes parfois, et de grosses voitures ». Elle est à la recherche d'un emploi.

Dans un immeuble HLM de la rue Ginguéné, Fatima*, mère au foyer, vit avec son mari, intérimaire, et leur trois enfants. « Je ne connais pas les parents. On se dit bonjour et c'est tout ; ils n'ont pas l'air d'avoir le temps de discuter

avec moi. » Ses enfants, eux, sont très bien intégrés. « Un de mes fils est allé chez son camarade de classe de Villeneuve pour fêter son anniversaire. Quand mon mari l'a récupéré, il m'a dit que les parents avaient les moyens et une maison qu'on ne pourra jamais acheter », confie t-elle.

Une mixité sociale en marche

À la périphérie du quartier, le brassage est plus visible. Proche du Blosne, Oscar-Leroux fait figure d'exception. « Les parents du quartier gare ont un statut élevé, mais le mélange avec ceux de la zone urbaine sensible permet une mixité des catégories socio-professionnelles », argumente Didier Dedelot. Pour ce directeur, les parents du quartier gare s'engagent réellement en faveur de leurs établissements scolaires. « Le comité des parents d'élèves est très actif. Certains militent pour que le collège de la Binquenais, réputé difficile, compte plus de familles aisées, qu'il ne devienne pas un ghetto. »

Au cœur du quartier, c'est la crèche Alain-Bouchart qui fait désormais office de laboratoire de la diversité. Elle accueille 44 enfants par jour. « Il y a dix ans, on ne comptait pas de parents sans emploi ou en situation précaire. Cette année, nous en avons dix au chômage », relate Isabelle Gandon, la co-directrice. Depuis 2008, le centre d'informations de la petite enfance, attribue les places en crèche. « Notre logique est celle de la mixité sociale. Pour cela, nous plaçons en priorité les bénéficiaires d'aide sociale, les familles monoparentales, nombreuses et dont le parent est à la recherche d'emploi », explique Laurence Gueguen, responsable de la direction petite enfance de la ville. En 2014, les logements sociaux prévus par le projet de la Zac Alma devraient aussi favoriser cette mixité. « Les nouveaux immeubles apporteront sans doute de la diversité sociale et ethnique ; un souffle nouveau sur le quartier, qui devient un peu vieillot », espère Pascal Chevrel, représentant de la FCPE.

Dans quelques années, aux côtés des « fils d'architectes et d'ingénieurs », René Veillaud fera sans doute traverser la rue à des élèves dont les origines sociales seront plus variées.

À la périphérie du quartier le brassage est plus visible.

* Le prénom a été modifié.

Crédit : Alisée Casanova





La parole est au quartier

TEXTE > CYRIL DURAND

> Côté habitants, les mutations du quartier suscitent remarques et revendications. Côté mairie, une volonté de consultation sans cesse mise en avant. Entre les deux, un système de démocratie participative qui ne porte pas ses fruits.

Octobre 2010. Face à la station de métro Jacques-Cartier se dresse un imposant chapiteau. La Caravane des quartiers, vitrine itinérante de la volonté de « démocratie participative » de l'équipe Delaveau, fait étape pour quatre jours. L'an passé, les élus ont effectué le tour des douze quartiers de Rennes. Objectif : développer « une plus grande proximité entre les habitants et les élus ». Les six premières éditions ont fait un flop, engendrant de vives critiques de l'opposition. Aussi la municipalité a-t-elle accueilli avec soulagement le succès de la Caravane Sud-gare : plus de deux mille habitants sont venus s'informer et échanger. « Les thèmes abordés étaient de nature à intéresser la population », explique Lénaïc Briéro, l'élue du quartier. En effet, les nombreuses Zac en projet suscitent moult interrogations chez les habitants.

La droite locale continue pourtant de dénoncer cette campagne de communication, un « simulacre de démocratie participative » au budget colossal : 50 000 €, 600 000 € au total. La mairie se défend de ces accusations en soulignant l'importance des échanges avec les habitants : « C'est beaucoup d'information, mais l'expression des gens est importante. Il n'y a pas de co-construction, mais il y a des débats animés que l'on ne retrouve pas ailleurs », explique Julien Fée, directeur du quartier Sud-Ouest.

« C'est la mairie qui décide »

Dans ces conditions, le conseil de quartier demeure le seul outil un tant soit peu fonctionnel de la démocratie participative. Il souffre néanmoins d'une carence de bénévoles et de pouvoir. Selon Lénaïc Briéro, c'est essentiellement « la commission cadre de vie qui s'investit dans les six zones d'aménagement concerté. Elle mène aussi un travail de proximité : un trottoir à refaire, l'aménagement d'une route... » Autrement dit, une commission

composée d'une vingtaine de retraités qui débattent de menus aménagements, relégués à la marge des grands projets.

« On a de moins en moins de missions importantes. Je suis blessé de ne pas pouvoir en faire plus. On ne se sent pas trop utile », se désole Charles Martin, 85 ans, ancien ingénieur de la ville et animateur de la commission. Si les habitants reconnaissent bénéficier de l'oreille des élus – particulièrement depuis le renouvellement de 2008 – ils s'interrogent cependant sur leur réel pouvoir. Pour Michel Revault, également membre de la commission, « le rôle du conseil de quartier est très limité. On n'a pas de considération particulière de la part des décideurs. C'est une instance qui est juste là pour la forme ».

Un avis radical que ne partage pas, bien évidemment, Pierre Benaben, chargé de mission au service de l'aménagement urbain de Rennes Métropole. Il affirme que dans la Zac Alma « les habitants ont été consultés, le conseil de quartier s'est réuni. Il y a eu de nombreux échanges, parfois houleux » précise-t-il. Les riverains souhaitent des immeubles discrets de quatre étages. Après plusieurs consultations, la mairie a tranché : les immeubles feront six niveaux, pas un de moins. Lénaïc Briéro explique fermement sa position : « On est sur un axe structurant d'entrée de ville, si on ne fait pas de la hauteur sur un axe comme l'Alma, on ne la fera nulle part ! Là effectivement, c'est la mairie qui décide. »

En quête d'un consensus

L'intérêt général est l'argument récurrent pour expliquer les décisions municipales controversées. Il serait parfois – voire souvent – improductif de s'en tenir aux intérêts de chacun dans un projet collectif. Jean-Claude Rocherau, 68 ans, membre du conseil de quartier et citoyen lucide, illustre de manière imparable ce propos : « Le métro n'existerait pas si l'on avait pris en compte les avis de tout le monde. Alors que c'est une vraie réussite. Si chacun voit son intérêt particulier, on n'avance pas. »

Cette quête du consensus n'est pas la seule difficulté. « La majorité des membres du conseil sont à la retraite », confie Claudine Costiou, l'une des animatrices de la commission « Ensemble et solidaire ». Attirer une population plus éclectique au conseil de quartier apporterait du dynamisme. « On essaie de faire venir les jeunes et les commerçants mais on ne sait pas bien comment », re-

Le conseil de quartier demeure le seul outil de la démocratie participative.

Y attirer une population plus éclectique lui apporterait du dynamisme.





« Une démocratie participative cadenassée par les élus. » Crédit : Cyril Durand

Une démocratie participative dans laquelle « l' élu reste le seul garant du débat démocratique et de l'intérêt général » ne peut être que partielle.

connaît Charles Martin. Selon Nathalie Appéré, première adjointe au maire, cette question préoccupe les élus : « On a abandonné la logique de représentativité, mais on réfléchit néanmoins à des solutions pour renouveler le profil des personnes. » Ainsi, une garderie d'enfants pendant les temps de réunion est-elle proposée : sans succès.

Le dernier mot aux élus

« Si les gens veulent participer à la vie locale, ils n'ont qu'à venir dans les commissions ! », constate logiquement Jean-Claude Rocherau. Mais la frilosité de la population à s'engager ne relève pas uniquement d'une absence de volonté individuelle. Claudine Costiou dénonce un manque d'information flagrant : « Les habitants ignorent qu'ils peuvent s'adresser au conseil de quartier pour monter des projets. » Les outils sont donc à disposition mais les moyens sont insuffisants. C'est du moins ce que pense Charles Martin : « Il suffirait d'accorder plus de pouvoir au conseil pour convaincre les gens d'y adhérer », martèle-t-il.

Si les pouvoirs publics affichent une volonté de démocratie participative, les conditions pour la réaliser laissent à désirer, à Rennes comme ailleurs. La loi de 2002 sur la « démocratie de proximité » définit le cadre de ces conseils. Elle permet par exemple une coprésidence – un élu, un habitant – des conseils, une option que les élus rennais refusent. « On en a discuté, dit Nathalie Appéré, mais aujourd'hui cette question est derrière nous, elle ne fait plus débat. » Pour Loïc Blondiaux, politiste à la Sorbonne, cette mainmise des élus sur les conseils de quartier démontre la limite de l'exercice. Selon lui, une démocratie participative dans laquelle « l' élu reste le seul garant du débat démocratique et de l'intérêt général » ne peut être que partielle. Elle est en effet pensée comme le complément de la représentation politique, mais pas comme un possible dépassement.



La bataille de l'Alma

TEXTE > MATHILDE BOIREAU

Parmi les six zones d'aménagement concertées (Zac) en projet ou en cours dans le quartier, celle de la rue de l'Alma cristallise les tensions. Face au projet que la ville défend au nom de l'intérêt général, les riverains ferment.

Sur la rive est de la rue de l'Alma, les terrains vagues remplacent désormais les pavillons emblématiques du quartier. Murés pour certains, inoccupés pour d'autres, seule une dizaine continue d'abriter leurs propriétaires. Plus pour longtemps.

À l'instar de leurs anciens voisins, tous devront quitter à moyen terme leurs logements. Entre les rues Ginguené et Marcel-Sembat, la rue de l'Alma entre en effet depuis 2004 dans le cadre d'une Zac pour laquelle la ville de Rennes nourrit de grands desseins. « C'est un axe structurant de la ville, amené à devenir une porte d'entrée majeure vers le centre. Il faut donc lui redonner une vitalité en pariant sur de l'habitat collectif », explique Lénaïc Briéro, élue du quartier Sud-gare. « A quel prix ? » s'interroge Michel Revault, propriétaire d'un pavillon situé rue Corentin-Carré.

Il évoque le sort des riverains dont les parcelles sont, comme la sienne, convoitées par la mairie et son aménageur Territoires pour la réalisation du projet. « Les élus s'en fichent ! Ils n'imaginent pas la souffrance causée par cette situation. Surtout que la plupart des habitants ne soupçonnaient pas qu'un projet planait au-dessus de leurs têtes. »

« Cela fait pourtant plus de vingt ans que les résidents savent que la rue de l'Alma est appelée à évoluer », tient à préciser Julien Bailleul, responsable de l'opération chez Territoires. « La mairie a largement anticipé. Même si le projet était encore en gestation, elle a commencé à préempter dès la fin des années 1980. »

« Si une ville ne bouge pas, elle meurt »

Le 16 décembre 2003, une réunion du conseil de quartier lève le voile sur l'aménagement de la future Zac Alma, mettant fin à toutes les ambiguïtés, les suppositions. Certains riverains concernés, Michel Revault en

En face de la station de métro Jacques-Cartier, l'exposition de la caravane des quartiers attire les passants depuis juillet 2010. Organisée par la mairie, elle ne suffit pas à convaincre les riverains de la validité du projet de la Zac Alma. Crédit : Josselin Brémaud.



« Il existe un consensus des résidents pour s'opposer au projet. »

tête, se regroupent alors pour exprimer collectivement leur désaccord. « En février 2004, nous avons mis en place l'association de défense du quartier est-Alma, dont je suis devenu président. Il fallait rompre avec le silence entourant généralement les Zac et montrer que l'on n'allait pas continuer impunément à détruire. Notre but est d'infléchir le projet pour que ses conséquences soient raisonnables ».

L'association compte aujourd'hui 85 membres : une très grande majorité des propriétaires directement impactés par la Zac, mais également quelques voisins solidaires ou préoccupés par la remise en cause de leur environnement. « Il existe un consensus des résidents pour s'opposer au projet, notamment à la construction d'immeubles de six étages ».

Une densification que la ville juge pourtant nécessaire. L'éclatement des familles et l'attractivité du territoire engendrent un besoin de logements auquel la municipalité peine à répondre. Pierre Bénaben, urbaniste chargé





d'études à Rennes Métropole, est formel : « Si une ville ne bouge pas, elle meurt. Rennes doit se renouveler sur elle-même pour accueillir de nouveaux habitants. »

« Dans ce projet, la notion d'intérêt général est galvaudée, s'insurge Michel Revault. On chasse une population pour lui en substituer une autre. Et puis, on met en l'air toute une architecture pavillonnaire qui participait au charme du quartier ! » Le président de l'association dénonce « une perte définitive du patrimoine bâti » au profit de constructions « basées sur le modèle du cube bétonné ».

« Jusque là, poursuit-il, notre quartier est à taille humaine, un peu comme un village. Le projet va introduire une manière de vivre très différente, avec une agitation que la zone ne connaît pas et une fréquentation par des populations marginalisées, non désirées. » Pour Pierre Bénaben, on touche au cœur du problème : « Au-delà de l'argument urbanistique, l'opposition des habitants tient peut-être à un motif plus politique, celui de la mixité sociale ».

Du côté de l'association, on se défend cependant de mêler politique politicienne et combat des riverains. « Nous avons déjà fort à faire avec la résolution de nos situations individuelles, qui se fait de plus en plus pressante. »

« On nous pousse à la porte »

Car, malgré l'opposition des résidents, le projet continue d'avancer, bon an mal an. La mairie s'enorgueillit d'avoir finalisé une vingtaine d'acquisitions en deux ans. Ces derniers mois, les démolitions se sont enchaînées. La société d'aménagement Territoires a déjà reçu les permis de construire pour deux immeubles, dont les travaux commenceront en mai et juin. « Notre maîtrise foncière avoisine pour l'instant les 85 %, une moitié à la suite de préemptions, l'autre dans le cadre de ventes à l'amiable », explique Julien Bailleul.

Reste à convaincre les derniers propriétaires. Une opération complexe pour laquelle Frédéric Bourcier, adjoint au maire chargé de l'urbanisme, et Lénaïc Briéro entendent faire preuve de délicatesse. « C'est évidemment douloureux, reconnaît cette dernière. S'agissant surtout de personnes âgées, il faut un accompagnement très humain. Je m'efforce de rencontrer tous les riverains, de trouver avec eux la meilleure solution de relogement. » Pour Michel Revault, la nouvelle équipe municipale est

effectivement plus habile, plus diplomate. Mais sur le fond, rien n'a changé : « On nous pousse à la porte. Face à la pression psychologique, certains riverains décideront sans doute de vendre à la ville, parfois à des prix inférieurs à ceux du marché. Tous seront pourtant considérés comme ayant cédé leurs biens à l'amiable. Seuls quatre ou cinq riverains iront jusqu'au tribunal. »

Pour ces quelques récalcitrants, l'avenir s'obscurcit. À l'horizon 2013, les travaux d'accessibilité de la rue de l'Alma devront être achevés. Jusque là évacué, le mot « expropriation » est désormais lâché. La municipalité a en effet entamé les démarches pour obtenir une déclaration d'utilité publique, préalable obligé à la mise en œuvre de procédures d'expropriation.

En attendant une action en justice, Michel Revault continue d'espérer que sa parcelle sera épargnée. Et qu'un immeuble de six étages, situé à quinze mètres de ses fenêtres, ne viendra pas gêner l'ensoleillement de son jardin.

« La notion d'intérêt général est galvaudée. On chasse une population pour lui en substituer une autre. »

Le mot « expropriation » est désormais lâché.

Le projet de la Zac Alma

72 parcelles sont concernées, sur 3,8 ha. Outre le passage à double-sens de la rue de l'Alma, le projet comporte la réalisation d'une crèche familiale de 64 places, dont les travaux débiteront cette année. 300 logements doivent à terme être livrés : 25 % de locatif social, 25 % d'accession aidée et 50 % en accès libre. En association avec la Zac Rabelais-Rouault adjacente, une grande place Jacques-Cartier verra le jour. Un pôle d'activités y permettra l'implantation de plusieurs commerces et services. La fin des travaux était initialement prévue pour 2010. Les élus espèrent aujourd'hui que la zone sera entièrement aménagée pour 2018.

Jacques-Cartier, prison en sursis

TEXTE > **FANNY FONTAN** et **ÉLODIE DARDENNES**

> En activité pendant plus d'un siècle, Jacques-Cartier a fermé ses portes il y a un an. Mise en vente depuis, la prison n'est cependant pas à l'abri d'une destruction. Si l'Administration pénitentiaire en conserve une partie, le doute subsiste sur les 8 000 mètres carrés restants.

Il faut remonter le boulevard Jacques-Cartier en direction de la rue de Nantes. Là, les murs de la maison d'arrêt en imposent. Ils renferment un passé douloureux qu'accentue la perspective des cellules à l'abandon, visibles depuis la rue. Deux époques se trouvent figées par l'architecture des bâtiments. Un monstre de béton gris prolonge une bâtisse de schiste pourpré et de briques, flanquée d'une coupole. Aux abords, l'atmosphère est sinistre. Pas un chat. Une brocante peu fréquentée, un café orphelin fermé au cœur de l'après-midi. Mais le quartier résidentiel apprécie le calme récent. En mars 2010, tous les détenus ont été transférés à la prison flamboyante neuve de Vezein-le-Coquet.

Une prison centenaire

À la fin du 19^e siècle, le Rennes méridional n'a pas grand chose à voir avec l'actuel quartier Sud-gare. En lieu et place des maisons et immeubles d'aujourd'hui, des champs et des marécages. Mais la ville voit plus grand. Trente ans après l'inauguration du chemin de fer, le chantier de la prison Jacques-Cartier démarre. La proximité de la gare facilitera le maintien des liens familiaux des futurs détenus. Jean-Marie Laloy, architecte municipal de l'époque, à qui l'on doit notamment l'école d'agronomie de Rennes, se voit confier la construction de la maison d'arrêt. Elle s'achève cinq ans plus tard, en 1903. L'urbanisation grignote rapidement la campagne du sud de Rennes. Ruraux et migrants affluent en ville. Les maisons et immeubles envahissent les champs. Entre les boulevards Jacques-Cartier et Georges-Clemenceau, la prison se retrouve bien malgré elle au cœur du quartier. Une situation paradoxale, entre intégration dans la ville et mise à l'écart derrière de hauts murs. C'est alors tout le quartier qui vit au rythme de sa prison, notamment lorsque les lieux sont récupérés par les soldats allemands

à l'automne 1940. De nombreux résistants y sont enfermés et torturés avant d'être le plus souvent déportés de l'autre côté du Rhin. Un épisode tragique qui marque le quartier et ses habitants. Autrefois lieu de vie autant que d'exclusion, cette prison n'est aujourd'hui plus qu'un souvenir. Elle reste cependant un témoignage rare au cœur de la ville.

« C'était le bataclan ! »

En mars 2010, au moment du déménagement des détenus vers Vezein, élus et administration pénitentiaire se félicitent d'en finir avec une prison vétuste et surpeuplée – entre 400 et 450 détenus pour 350 places. Si certaines associations dénoncent la froideur et le manque d'humanité de la prison *high-tech* de Vezein-le-Coquet, tout le monde est soulagé d'en finir avec Jacques-Cartier. Cette dernière, qui fait partie du décor pour la plupart des habitants, suscite parfois de vifs débats, accentués par le manque d'informations.

Lassés des nuisances sonores liées à la proximité de la prison, certains auraient préféré l'arrêt de l'activité pénitentiaire. Les riverains ont longtemps subi les affres des parloirs sauvages, feux de Bengale, projections de téléphones portables ou d'ordures... « C'était le bataclan ! » confirme un voisin des lieux. « Les jours de visites, il y avait des voitures partout, c'était impossible de circuler », ajoute Maryse, infirmière libérale dans le quartier. Les réactions oscillaient alors entre soumission silencieuse, par peur des représailles, fatalisme ou banalisation. Lorsque Ti Tomm, maison d'accueil des familles de détenus, ouvre ses portes en 2001, le voisinage respire. « Il y avait moins de gens dans la rue, souligne Marie-Claire Guernalec, présidente de l'association. Pourtant rares sont les riverains qui venaient pousser notre porte. »

Un site en friche

À la suite de la mise en vente de la prison en juin 2010, la mairie lance en partenariat avec l'administration pénitentiaire, une étude qu'elle présente aux riverains à l'automne, lors de la Caravane des quartiers. Pour Anne-Sophie Cortinovis, chargée de communication de la Direction interrégionale de l'administration pénitentiaire, une seule certitude émerge : « Le terrain appartient au ministère de la Justice. C'est le service des domaines qui s'occupe de le mettre en vente. L'administration pénitentiaire souhaite conserver 5 000 des 13 000 m² afin d'y

Tout le quartier vit au rythme de sa prison.

Les riverains ont longtemps subi les parloirs sauvages, les projections de téléphones portables ou d'ordures...



Les riverains profitent désormais de la tranquillité du boulevard Jacques-Cartier, autrefois encombré. Crédit : Alisée Casanova.



Le ministère eut l'idée d'y transférer un Centre de semi-liberté.

Aucun acheteur ne s'est manifesté pour les 8 000 m² restants.

abriter les locaux du service pénitentiaire d'insertion et de probation (Spip), un centre de semi-liberté d'une cinquantaine de places (CSL), et un pôle centralisateur de surveillance des bracelets électroniques. »

La Caravane des quartiers, unique moment d'information des riverains sur l'avenir de la prison, a cristallisé les antagonismes. A l'annonce du projet de déplacement du CSL depuis la prison des femmes, située à quelques encablures de là, vers celle de Jacques-Cartier, certaines réactions sont particulièrement violentes : « Beaucoup pensaient être définitivement débarrassés de la prison, ils ne veulent pas du centre de semi-liberté », confie Frédéric Bourcier, adjoint au maire délégué à l'urbanisme et à l'aménagement. Même si pour le moment personne n'est en mesure de savoir quand le centre sera mis en activité, la plupart considère cette mutation comme un moindre mal.

Pourtant, même la « certitude » qu'expose Anne-Sophie Cortinovis semble en suspens. Pour cause, les divergences d'opinion entre les deux principaux acteurs, la ville et l'État. « Ce n'est pas nous qui menons le projet. Il est en cours d'étude par Rennes Métropole et la mairie mais il n'y a pas de date et l'administration pénitentiaire est bloquée tant

qu'elle n'a pas de réponse de leur part », explique Anne-Sophie Cortinovis. Frédéric Bourcier, lui renvoie la balle : « L'État ne sait pas ce qu'il va faire six mois à l'avance. Parmi tous ceux qui ont compétence sur le site, personne n'est d'accord ! » Julien Fée, directeur des quartiers Sud-gare et Bréquigny, concède : « Pour l'instant, la ville est en retrait quant au projet. L'État a deux ans pour trouver acquéreur. »

« Quand on veut, on peut ! »

Quelques irréductibles, dont Michel Coignard, secrétaire des Amis du patrimoine rennais, continuent d'espérer une reconversion respectueuse de l'héritage architectural et historique de la ville. L'association lutte pour la sauvegarde des bâtiments d'exception et refuse d'envisager la destruction de la prison centenaire, partie intégrante de l'identité du quartier. Pour elle, conserver la prison Jacques-Cartier est une nécessité : « Nous sommes conscients que la ville évolue. C'est normal, mais il faut absolument conserver des traces du passé. Sinon les gamins ne sauront rien de l'histoire de leur quartier. » Ni classée, ni protégée malgré ses trois étoiles au Patrimoine d'intérêt local, la prison est menacée de destruction.

L'interrogation majeure concerne donc les 8 000 m² libérés par l'administration pénitentiaire. Aucun acheteur ne s'est encore manifesté. Même s'ils estiment que proposer des idées de reconversion n'est pas leur rôle, les Amis du patrimoine tentent de faire émerger des projets, Michel Coignard se veut optimiste : « Une auberge de jeunesse ou une cité universitaire par exemple. Des étudiants en architecture se sont penchés sur cette dernière idée, ils ont fait un excellent travail. Quand on veut, on peut ! »

Malgré tout, la situation stagne et un grand flou règne autour des différentes propositions. Si la reconversion prend autant de temps, c'est qu'aujourd'hui, plaide Frédéric Bourcier, « ni l'État ni les collectivités n'ont les moyens de la financer ». Pour les Amis du patrimoine la frilosité des élus locaux et de l'État s'assimile plus à un désengagement : « Il y a la possibilité de faire des choses peu coûteuses et de conserver ce bâtiment exceptionnel. » L'adjoint s'inquiète : « Quel promoteur va vouloir investir ? L'idée de faire un hôtel de luxe est aberrante. Quelle est la pertinence d'un projet là-bas ? Le site est excentré et mal desservi par les transports en commun. C'est un paradoxe. Alors, transformer la prison, j'ai du mal à y croire ! »