

EURORENNES : MUTATION URBAINE À GRANDE VITESSE

- 6 Carte du projet
- 8 Les trois grands enjeux d'EuroRennes
- 11 Philippe Gazeau : « la gare va devenir un paysage urbain »

UN QUARTIER EN MUTATION

- 15 Comment le chemin de fer à réorganisé la ville au 19e siècle
- 24 La genèse d'EuroRennes : nouvelles méthodes pour un vieux projet
- 28 Sociologie : les trois vagues du repeuplement du quartier de la gare
- 33 Quatre singularités à la loupe
- 33 La SNCF table sur un doublement de la fréquentation de la gare
- 35 À Nantes aussi, la gare réunit les quartiers

DÉBATS & PERSPECTIVES

- 37 Les promoteurs misent sur le haut de gamme
- 40 La grande vitesse ferroviaire accélère-t-elle la croissance des villes ?
- 45 Réflexions architecturales autour d'un centre de semi-liberté
- 49 À Saint-Malo, le quartier de la gare n'a pas achevé sa mutation

EURORENNES

Périmètre autour de la gare

URBAN QUARTZ

3 immeubles de bureaux
7 000 m²

Emplacement
d'une tour signal,
en attente de décision

IDENTITY 3 sur l'îlot Féval

3 immeubles tertiaires
1 cinéma d'art et essai
20 000 m² de bureaux

RÉSIDENCE HÔTELIÈRE DU RAIL

PASSERELLE Nord-Sud

Bâtiments de la SNCF
à réhabiliter

PAYSAGE CONSTRUIT
du pôle d'échanges multimodal





FEP (U)

FEP (U)

HAMONIC - MASSON

LAURENT LAGADEC

TECHNOLOGIES

LA FUTURE GARE ET SON QUARTIER

Les trois grands enjeux d'EuroRennes

RÉSUMÉ > *EuroRennes, c'est à la fois une gare, un quartier d'affaires et une extension du centre-ville. Trois enjeux majeurs qui font de ce chantier d'envergure l'un des principaux paris urbains rennais de ces dernières années. Lieu de passage et morceau de ville en mutation, EuroRennes sera demain la première image qui s'imposera au voyageur arrivant par le train dans la capitale bretonne. Un projet ambitieux, entre prise de risque assumée et prudence calculée.*

INTRODUCTION > **XAVIER DEBONTRIDE**

EuroRennes, c'est bien plus que la gare ! Il suffit de regarder la double page précédente pour s'en convaincre. Même si l'établissement ferroviaire, désormais présenté comme un véritable « pôle d'échange multimodal », se situe bien au cœur du projet, ce dernier couvre un périmètre bien plus vaste. La Zone d'aménagement concertée (ZAC) EuroRennes, créée formellement en 2010, s'étend sur 58 hectares, le long des voies ferrées, selon un axe est-ouest de 2 kilomètres. « Après la deuxième ligne de métro, la LGV, le Centre des congrès, la Cité internationale, EuroRennes donne une autre échelle à l'agglomération rennaise en contribuant à l'extension du tissu urbain du centre-ville », souligne Éric Beaugé, directeur opérationnel de l'aménageur Territoires, à qui Rennes Métropole a confié la conduite des opérations. Les chiffres parlent d'eux-mêmes et traduisent l'ambition du projet : EuroRennes, c'est l'équivalent de 272 000 m² de bâtiments construits, dont 130 000 m² de bureaux, 40 000 m² de commerces et de services, 1 450 logements (qui respecteront les

principes de mixité sociale du Plan local de l'Habitat). « Ce n'est donc pas seulement un quartier d'affaires, mais un vrai morceau de ville », précise Éric Beaugé. Dans le dossier de ce numéro 39, *Place Publique* aborde les différentes facettes de ce vaste chantier qui est entré dans une phase très active depuis quelques mois, après plusieurs années de préparation. Avec, au premier chef, la métamorphose de la gare, dont les entrées et les parkings font d'ores et déjà l'objet de spectaculaires aménagements, en attendant la refonte complète des cellules commerciales et, surtout, la nouvelle perspective du « paysage construit » enjambant les voies ferrées. En parallèle, l'émergence des nouveaux quartiers d'affaires modifie en profondeur la physionomie du quartier. Et puis, EuroRennes, c'est aussi la promesse de cet élargissement du centre-ville vers le sud, en lien avec l'axe Alma, également en pleine restructuration, et plusieurs projets d'aménagement tout proches. La transformation de la gare, l'émergence d'un nouveau quartier d'affaires, l'extension du centre urbain : voilà au moins trois enjeux à suivre de près lorsqu'on s'intéresse à EuroRennes.

1

Une gare métamorphosée

La gare de Rennes s'apprête à connaître une mutation complète. L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse, en mai 2017 s'accompagnera, selon les prévisions, d'un quasi-doublement du trafic de voyageurs dans la capitale bretonne. Les experts de la SNCF tablent ainsi sur une fréquentation portée à 128 000 voyageurs par jour (lire page 33). Impossible, dans ces conditions, de conserver les infrastructures actuelles. Quais supplémentaires, nouveaux accès au nord et au sud, franchissement des voies à toute heure... La métamorphose s'annonce profonde et spectaculaire. À l'image du fameux « paysage construit » qui prendra place sur le parvis nord,



à l'emplacement de l'entrée actuelle. Déjà, la façade édifiée il y a vingt-cinq ans disparaît sous les pelleuses, pour laisser place à une sorte de « colline » qui permettra de franchir les voies et de pénétrer dans le « pôle d'échanges multimodal » à différents niveaux. « Ce n'est ni une rue, ni une place : c'est un passage » souligne l'architecte urbaniste Philippe Gazeau (FGP), en charge d'EuroRennes (lire page 11).

Les attentes sont grandes à l'égard de cette proposition audacieuse. Pour l'instant, il est très difficile de se faire une idée précise du rendu exact de cet aménagement, même si le dénivelé d'une dizaine de mètres laisse entrevoir un résultat assez spectaculaire, notamment depuis l'avenue Janvier. D'autant que les accès ainsi aménagés permettront non seulement de prendre le TGV, mais aussi d'accéder à d'autres moyens de transport : TER pour la desserte régionale bretonne, cars interurbains et longue distance, sans oublier le métro dont la deuxième ligne sera connectée à la première à la station Gares, et les vélos, qui bénéficieront de nouveaux parcs pour inciter à la pratique. Les étages de la gare seront également totalement repensés, avec un parti pris très lumineux et de nouvelles cellules commerciales. Au sous-sol, la nouvelle salle d'échanges, cinq fois plus vaste que l'actuelle, sera pensée comme un véritable carrefour de

connexion entre le train, le car, le métro, permettant au voyageur d'accéder facilement aux différents modes de transports. Le tout, évidemment, dans un environnement numérique omniprésent.

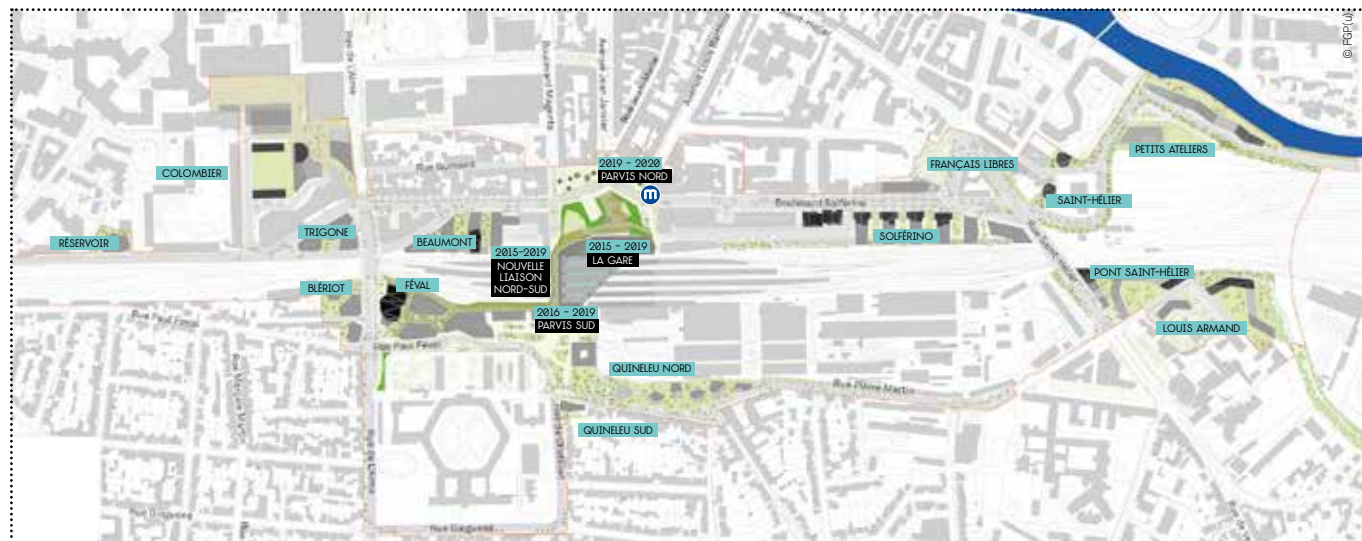
2

Un nouveau quartier d'affaires

EuroRennes, c'est aussi un nouveau quartier d'affaires, doté de tous les attributs modernes de cette catégorie urbaine. Immeubles de bureaux aux façades rutilantes, hyperconnectés et respectant les dernières normes environnementales en vigueur : les plaquettes des promoteurs multiplient les superlatifs pour qualifier ces réalisations en cours de construction. Quatre sites sont déjà en travaux depuis quelques mois : l'îlot Féval, qui accueillera les trois immeubles du programme Identity 3, porté par le groupe Giboire. Celui du Trigone, à l'emplacement d'un ancien bâtiment appartenant à une filiale de la Poste, et sur lequel s'élèveront les tours d'Urban Quartz. L'ensemble mixte associant bureaux et logements boulevard Solférino, à l'emplacement de l'ancienne Trocante, EuroSquare. Sans oublier la future résidence hôtelière du rail destiné à accueillir les employés de la SNCF en déplacement, à l'angle des rues Quineleu et de Chatillon, conçue par l'architecte rennais Laurent Lagadec, et qui devrait être livrée dans les prochains mois.

Au cœur de la future gare, la nouvelle salle d'échanges, très lumineuse, permettra d'accéder à une nouvelle galerie commerciale.





Tous les projets mentionnés sur ce plan ne sont pas encore entrés en phase active de réalisation, mais ils figurent bien dans la ZAC EuroRennes.

En ce qui concerne les programmes tertiaires, les professionnels se veulent confiants dans la capacité du marché rennais à absorber cette offre nouvelle (lire page 37). Selon eux, en raison de la qualité de la localisation et des prestations offertes, il s'agit d'une catégorie qui n'était pas jusqu'à présent disponible dans la capitale bretonne. Une certaine prudence se fait néanmoins sentir, comme en témoigne le report *sine die* de la construction de la tour signal, ce marqueur urbain de grande hauteur censé parachever EuroRennes.

3 Une extension du centre-ville

EuroRennes, enfin, c'est la promesse d'un centre-ville élargi vers le sud. Le projet doit être appréhendé à travers une large focale. Son insertion dans la trame urbaine existante fait apparaître des connexions évidentes au nord, vers le quartier du Colombier, et au sud, vers l'axe Alma, en cours de requalification et qui sera demain un axe majeur d'accès au centre-ville. Vers l'ouest, on arrive vite dans le quartier de la Madeleine, qui va lui aussi faire l'objet d'une transformation d'envergure à l'emplacement de l'ancien site industriel désaffecté le long du boulevard Georges Pompidou, dans le prolongement de la rue de Nantes. Les esquisses du projet, présentées en décembre dernier, révèlent l'édification de deux tours rondes, comme un clin d'œil aux iconiques Horizons. Et vers l'est, les voies de chemin de fer conduisent tout droit au futur quartier Baud-

Chardonnet, où là aussi, les constructions d'immeubles d'habitation commencent à s'élever le long de la Vilaine. Le pari majeur d'EuroRennes, outre ses fonctions premières et évidentes de permettre à Rennes d'être au rendez-vous de la grande vitesse ferroviaire en mai 2017, réside sans doute dans cette capacité à arrimer définitivement la gare au centre, y compris dans l'esprit des habitants eux-mêmes. Demain peut-être, la traversée du paysage construit au-dessus des voies fera partie des visites incontournables de la ville. Et surtout, ce nouvel environnement urbain devrait permettre d'offrir de nouvelles liaisons entre les quartiers autrefois séparés par les voies. Demeurera, bien sûr, la question de la prison des femmes, qui, bien qu'inscrite dans le périmètre d'EuroRennes, reste pour l'instant par nature en dehors du programme. D'où l'envie, dans ce numéro, de publier le travail très intéressant des lauréates du prix Jeunes talents en Architecture de la ville de Rennes, qui avait justement pour thème l'articulation de la prison avec son quartier, à travers le projet d'un centre de semi-liberté. Une réflexion théorique, mais très aboutie (lire page 45). Et parce que la revue concerne aussi Saint-Malo, nous avons voulu voir, à une autre échelle, comment le quartier de la gare de la cité corsaire s'était transformé en 10 ans grâce à l'arrivée du TGV. La mutation est spectaculaire, et loin d'être achevée (lire page 49). À Rennes aussi, il faudra être patient pour apprécier pleinement tous les effets d'EuroRennes. Rendez-vous dans dix ans ! ■

PHILIPPE GAZEAU, ARCHITECTE URBANISTE D'EURORENNES

« La gare va devenir un paysage urbain »

CONTEXTE > Architecte et urbaniste, Philippe Gazeau a fondé en 2004 le laboratoire d'urbanisme FGP(u), French Global Project. Il assure avec ses équipes la conduite du projet urbain EuroRennes. On lui doit également la restructuration de l'Hôpital Necker Enfants-Malades à Paris et la requalification du site Marcel Saupin à Nantes.

PROPOS RECUEILLIS PAR > **XAVIER DEBONTRIDE**

PLACE PUBLIQUE : Quelles sont les singularités du projet EuroRennes ?

PHILIPPE GAZEAU : Il s'agit avant tout d'un projet de métamorphose urbaine. La gare de Rennes est un site clé de centre-ville. Comme la voie ferrée traverse la ville en son cœur, il y a un premier objectif de liaison entre les quartiers nord et sud. L'un des grands enjeux du projet, c'était la transformation de la gare en se servant de celle-ci pour renouveler l'image de ce grand équipement public qui va accueillir la LGV dans 18 mois. Cette évolution, on l'a voulue radicale. Pas en modifiant le bâtiment, mais bien en le transformant complètement en un « paysage construit ». La gare n'est plus seulement un bâtiment, mais elle devient un paysage urbain, qui s'envisage comme une colline paysagère, accessible à tous les usagers de la ville. Pas uniquement ceux de la SNCF, mais bien tous les Rennais.

Ce paysage construit a un peu évolué depuis la présentation initiale du projet. À quoi ressemblera-t-il, finalement ?

Les grands principes sont toujours présents : il s'agit de se servir du paysage pour créer un espace public particulier, cette colline permettant tous les modes de mobilité, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Soit pour prendre le train, soit pour y déambuler. Ce n'est ni une rue, ni une place : c'est un passage. On pourra le traverser,

s'y arrêter, s'y donner rendez-vous, pour profiter, sur cette pente installée sur l'actuel parvis nord de la gare, de tous les services et les aménagements prévus.

On y trouvera un mobilier urbain spécifique ?

Bien sûr ! Il y aura des bancs et un système d'estrades qui permettront à chacun d'y faire une pause à tout moment de la journée, dans un environnement très vert.

Comment avez-vous traité le franchissement des voies ferrées ?

Une fois qu'on est suffisamment haut sur la colline, on trouve un passage assez large qui longe la gare et qui permet de traverser les voies. C'est plus qu'une passerelle. C'est un franchissement en continuité, pour tous les modes doux de déplacements : piétons, cyclistes... Pour relier le nord et le sud, on souhaitait qu'il soit possible de ne pas traverser la gare. On pourra évidemment continuer de le faire, mais cet espace public pourra être librement emprunté à toute heure, y compris la nuit.

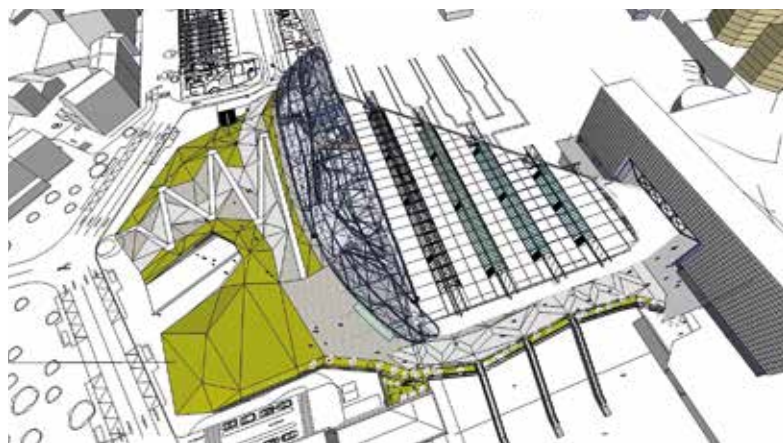
Vous modifiez aussi le regard porté sur les voies, depuis la gare. Pourquoi et comment ?

C'est une donnée essentielle du projet. Il s'agit de quitter l'approche traditionnelle, qui fait que, depuis une gare, on découvre surtout les arrières d'une ville, ou des architectures complètement liées à l'activité ferroviaire. Notre idée, c'est de créer de véritables quais urbains. Au sud, nous sommes à plus de 7 mètres au-dessus des voies, d'où l'idée de balcons. De part et d'autre des voies ferrées, les futurs immeubles ne sont plus envisagés avec des façades arrières sur les rails et des façades avant sur les rues. Les façades qui donneront sur les quais seront des façades principales, au même titre que celles ouvertes sur la rue.

Il n'y a donc plus de façade noble et de vue sur cour !

L'idée, c'est vraiment de changer le regard porté sur ce paysage ferroviaire, de l'intégrer à la ville et aux espaces urbains. Nous avons retourné les habitudes. Nous avons





« Côté nord, la place sera occupée par une pente paysagère que recouvrira la gare actuelle. »

ainsi beaucoup travaillé sur le quai Féval, au sud de la gare. Au débouché du paysage construit, côté sud, on arrivera sur un parvis totalement transformé, mais on pourra aussi longer les voies ferrées par ce quai, et sur l'autre côté, on verra les façades du programme Identity, avec ses trois immeubles, dont celui abritant le cinéma d'art et essai. On redonne ainsi un visage urbain à tout ce site. On créera ainsi une identité urbaine très singulière, qui sera celle d'EuroRennes.

Dans cette approche, la dimension paysagère est revendiquée. Quelle sera la place du végétal dans cette opération ?

Elle sera prépondérante. Depuis le parvis nord, vous serez face à cette colline abondamment plantée, avec toutes sortes de végétaux, des arbres, des bosquets, des pelouses... Les deux parvis seront méconnaissables ! Côté nord, la place sera occupée par une pente paysagère qui recouvrira la gare actuelle. Et au sud également, il y aura une transformation totale, avec des grands arbres et des terrasses de café...

Comment va évoluer ce parvis sud ?

Nous allons lui redonner un véritable statut d'entrée de gare. Les deux parvis seront traités à égalité. Le parvis sud bénéficiera de l'activité des nouveaux bâtiments à proximité. À commencer par le cinéma qui sera directement accessible par cette place urbaine. Cela créera une activité sur une très large amplitude horaire. EuroRennes, ce n'est pas qu'un quartier d'affaires ou un quartier de gare. Il y aura des logements, ce sera un quartier mixte avec une programmation la plus large possible pour que les habitants se l'approprient.

Comment traitez-vous la grande hauteur ?

Vous avez la chance d'avoir à Rennes deux immeubles emblématiques, les Horizons et l'Éperon, qui sont bien admis par les habitants et qui font référence à des époques précises, les années 60 et 70. Nous avons prévu une tour signal au débouché du quai Féval et du pont de l'Alma, qui est l'axe de liaison principal nord-sud. Dans la skyline rennaise, ce serait intéressant d'avoir cette émergence contemporaine. Il s'agirait d'une tour de 90 mètres de haut, tout à fait dans les gabarits « rennais » des deux précédentes tours. Cela permettrait d'affirmer le renouveau architectural et économique de la ville au cœur d'EuroRennes.

Ce projet, sans être abandonné tout à fait, est différé pour des raisons économiques. C'est une déception ?

Il faut trouver des équilibres sur le marché des immeubles de bureaux. Il y a déjà le secteur Féval, le bâtiment Urban Quartz, l'îlot Beaumont... Dans des opérations immobilières de cette ampleur, qui transforment complètement le paysage urbain, il est fréquent que constater un certain attentisme de la part des opérateurs. D'ici à 18 mois, lorsque la LGV sera opérationnelle, que les premiers bâtiments seront construits, que l'on commencera véritablement à voir la transformation du quartier, je pense que de nouveaux acteurs vont se positionner, en réalisant le caractère exceptionnel de la situation du centre de Rennes, et la dimension de renouveau urbain apportée par EuroRennes.

Dans cette montée en puissance du programme, quels sont les points de vigilance ?

Le premier, c'est de réussir à concilier toutes les contraintes techniques des chantiers du métro et de la gare, avec la mise en place du paysage construit. Nous



avons depuis deux ans des réunions très régulières avec toutes les équipes en charge de ces différents projets.

Il y a des phases critiques ?

Nous avons franchi une étape décisive avec les résultats de l'appel d'offres et la sélection de l'entreprise chargée de la réalisation du chantier. Nous sommes dans les prix, il n'y a pas eu de mauvaise surprise. À présent, nous rentrons dans le déroulement du chantier, avec l'indispensable planification et la coordination entre tous les acteurs. Les Rennais voient les difficultés occasionnées par le chantier, mais il est particulièrement complexe, avec, au nord, le chantier du métro, celui de la gare, puis la superstructure de la colline, et au sud, la restructuration du parking actuel et son extension vers l'opération Féval. Il faut saluer le travail de toutes les équipes dédiées, car ce sont des travaux considérables. Le plus compliqué à gérer, c'est la superposition des chantiers !

Avez-vous des regrets par rapport à des préconisations que vous n'auriez pas pu mener à bien ?

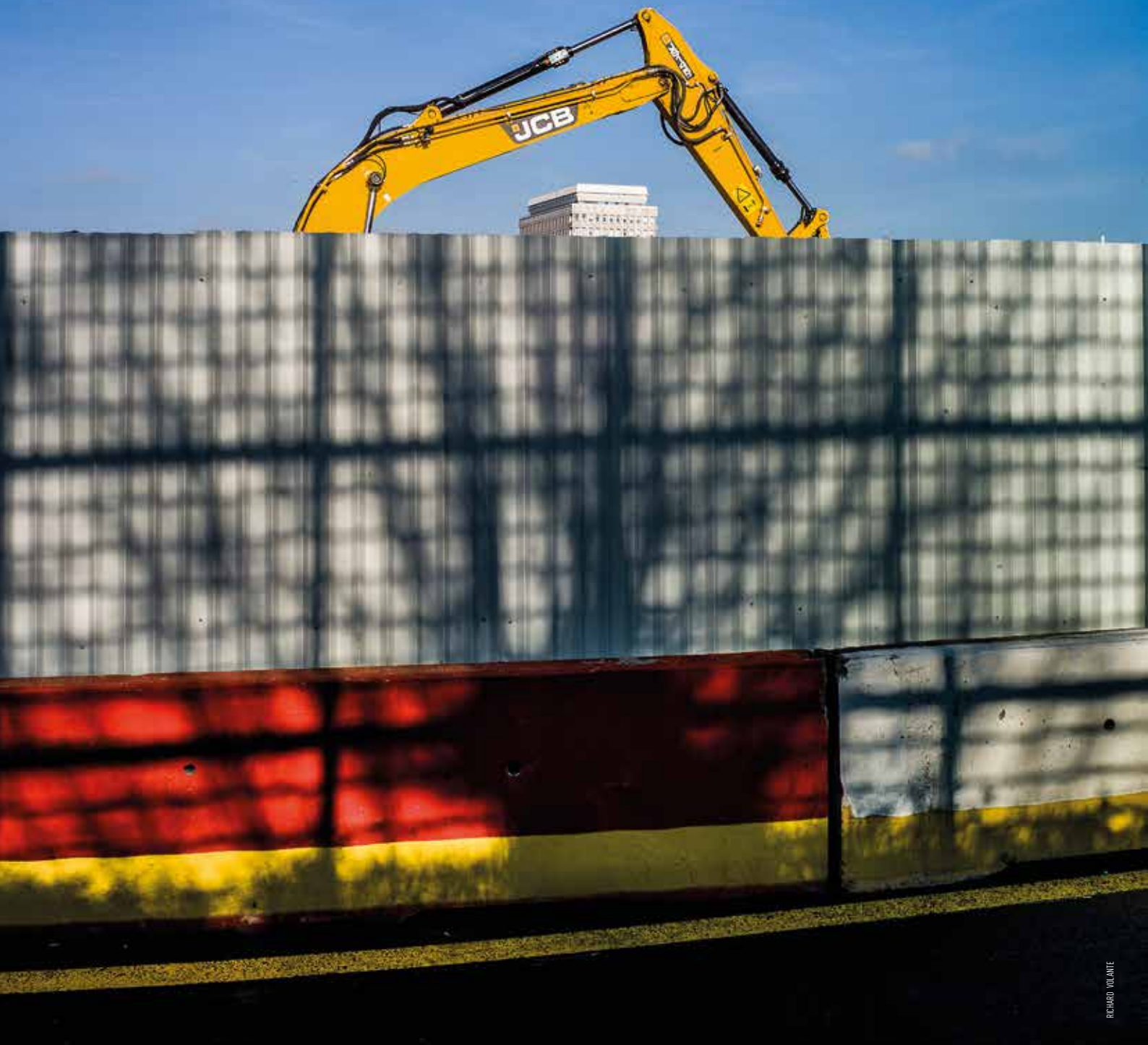
Le projet d'EuroRennes, ce paysage construit, va affirmer un nouveau type d'équipement ferroviaire. Nous l'avons proposé dès le début, et les élus se le sont bien approprié, ainsi que les équipes techniques. De ce point de vue, tout le monde adhère au projet. Même s'il y a eu des modifications en cours de route, comme partout, nous sommes satisfaits de la manière dont les choses se sont déroulées.

Le départ de l'architecte Jacques Ferrier, qui faisait initialement partie de l'équipe, n'a pas remis en question le projet ?

Comment cela aurait-il pu être le cas ? Le projet actuel est conforme au concept urbain initial que nous avons proposé. La prochaine échéance stratégique, c'est la mise en service de la LGV au printemps 2017. Le levier de toute cette opération, c'était bien de proposer un nouveau centre moderne de Rennes à moins d'une heure et demie de Paris, ce qui va changer beaucoup de choses, économiquement et culturellement. Le paysage construit sera d'ailleurs pratiquement terminé pour cette arrivée. ■

Le programme Identity, îlot Féval. Les façades qui donnent sur les quais seront traitées comme des façades principales.

UN QUARTIER EN MUTATION



HISTOIRE

Comment le chemin de fer a réorganisé la ville au 19^e siècle

RÉSUMÉ > En 1857, l'irruption de la gare stimule la croissance urbaine de Rennes. Après de vifs débats quant à son implantation, la « porte de la cité industrielle », pour reprendre la formule de Théophile Gautier, est établie au sud de la ville et instaure une nouvelle limite, géographique et sociale, après celle de la Vilaine. Progressivement, des ouvriers du chemin de fer vont s'installer sous la voie ferrée, dans des lotissements qui prolifèrent de manière spontanée. Entre les deux guerres, quelques constructions collectives d'habitations à bon marché (HBM) ponctuent la rive sud des voies autour des pavillons de cheminots. C'est tout un quartier qui se développe autour de la gare et de ses ateliers.



TEXTE > **BENJAMIN SABATIER**



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

Au moment de la signature de la Charte des chemins de fer en 1842, qui entraîne la création d'un réseau national au départ de la capitale, chacun sait l'importance de la gare pour l'évolution d'une ville et les enjeux qui entourent son établissement. Synonyme de voyage, d'exotisme, elle est également le signe d'une nouvelle polarité, d'une modernité et d'une industrialisation qui peut donner un nouveau souffle aux cités. À Rennes, la gare est inaugurée le 26 avril 1857. Trois journées de célébrations sont organisées. L'arrivée de cette « cathédrale » ne s'est toutefois pas faite sans difficultés, preuve des visions contradictoires de ce qui fait la ville aux yeux des contemporains.

Des débats houleux autour du site

Depuis la reconstruction des quartiers détruits par l'incendie de 1720, les principaux équipements se concentrent au nord de la Vilaine. Le sud, quant à lui,



est perçu par la population comme humide et malsain, loin des beaux édifices érigés au nord sur de belles places aérées, comme l'Hôtel de ville et l'opéra ou le Parlement de Bretagne. Les rues au dessin orthogonal s'opposent aux venelles étroites qui se mêlent aux méandres de la Vilaine, alors considérés comme insalubres.

Pour pallier ce problème, la municipalité s'engage dans un projet longtemps resté dans les cartons, la canalisation de la Vilaine. Déjà présent sur le plan établi après l'incendie, ce dessein permettrait de changer l'image de ces faubourgs et d'en modifier la frontière. L'idée est aussi de retrouver la rectitude des rues de la reconstruction alors synonyme de beauté et de salubrité. Cet immense projet fera la fierté des édiles tout en grevant sérieusement le budget de la commune pour plusieurs années. Malgré tout, les travaux fleurissent dans toute la ville, avec la construction de l'Hôtel-Dieu (Aristide Tourneux), les halles des Lices et le Lycée impérial (Jean-Baptiste Martenot), le grand séminaire (Henri Labrouste). C'est dans ce contexte, alors que certains ouvrages sont en cours, que sont engagées les réflexions autour de l'implantation de la gare.

Trois acteurs sont alors en jeu. D'un côté, les ingénieurs des Ponts et Chaussées dont le pouvoir et le prestige sont immenses. Ces derniers sont en faveur d'une implantation au sud de la Vilaine, dans le quartier Saint-Hélier, sur le site de Lorette, qui n'est alors encore que champs et prairies. Cet emplacement présente pour eux de nombreux avantages en termes d'évolution de la gare. De l'autre côté, les partisans du nord qui se divisent en deux groupes. Tout d'abord, les édiles, qui ont une vue très fragmentaire de leur ville, souhaitent une instal-

lation sur le Mail d'Onges, à l'ouest de l'actuelle avenue Aristide Briand ou plus au nord, faubourg de Fougères. Le dernier acteur est composé d'une partie de la population rennaise qui se range à l'avis des élus, mais propose dans une pétition que la gare soit installée plus près du Thabor, voire du Parlement.

Les discussions durent plus de cinq années et, devant la pression des élus locaux, les ingénieurs cèdent pour une installation sur le Mail d'Onges. À ce moment-là, le statut de la gare n'est pas encore tranché (gare terminus, tête de ligne ou d'étape). Ce n'est qu'en 1854 que la décision est prise de prolonger la ligne jusqu'à Brest. Rennes aura donc une gare d'étape. Ce choix relance le débat car une implantation au sud devient plus logique car elle évite un rebroussement de ligne coûteux. Devant la farouche résistance des édiles et de la population, il faudra l'intervention du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics qui tranche pour le terrain de Lorette, le 6 mars 1855. Les travaux peuvent commencer.

Un bâtiment de style néo-classique

Ils sont conduits promptement : la gare est terminée au début du printemps 1857. Ce ne sera pas la « cathédrale » moderne espérée, mais une gare simple et sobre dont le modèle se déploie dans les villes moyennes du territoire, comme celle de Sedan inaugurée deux ans plus tard. Le bâtiment rennais de style néoclassique regarde le nord de la ville. L'architecte de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest Victor-Benoît Lenoir érige une gare en U avec un corps principal flanqué de deux ailes en retour d'équerre enserrant une cour fermée par une grille. Seules les arcades donnent un semblant de majesté à l'ensemble. Peu après, le site ferroviaire s'étend rapidement par la construction d'ateliers et de voies de triage. Puis, la mise en place de la ligne de Rennes à Châteaubriant sera décisive pour l'agrandissement du site à l'est, vers la plaine de Baud.

Cette gare, nouvelle polarité, offre un développement majeur à la ville. Jusqu'ici circonscrite au nord de la Vilaine, la cité se trouve dotée d'un nouveau centre nerveux. Les visiteurs venant de Paris n'empruntent plus obligatoirement la rue du même nom, au nord, mais débarquent sur les quais de la nouvelle gare où se confrontent les regards de l'ingénieur et de l'architecte, les halles et la gare de voyageurs. En face, une large avenue est aménagée pour relier le bâtiment au reste de la cité.

Vue générale des ateliers de la gare construits le long du boulevard Solférino (1870-1880). À l'arrière plan, la prison centrale en cours d'achèvement.



MUSÉE DE BRETAGNE



Gare de Rennes,
au début du 20^e siècle.
Dans la cour, des voitures
attelées attendent
les voyageurs.

Elle fait partie d'un plan plus vaste imaginé par le maire Ange de Léon (maire de décembre 1855 à mai 1861) qui quadrille le sud de Rennes. La gare rééquilibre ainsi la ville haute et la basse ville par l'aménagement d'un réseau de voirie avec, à l'ouest, le boulevard Napoléon III (Tour d'Auvergne). Un second boulevard longe la voie ferrée (Colombier). Le bras sud de la Vilaine est comblé pour la mise en place des boulevards du Prince impérial et de l'Impératrice (actuel boulevard de la Liberté). Enfin, le Champ de Mars, lieu de manœuvres militaires puis d'expositions, est remanié.

Autre conséquence, la gare instaure une nouvelle césure dans la ville. Au nord des voies ferrées, le lycée impérial (actuel lycée Émile Zola, 1859-1870) et des hôtels particuliers viennent agrémenter la rive ouest de l'avenue de la Gare. Il faudra toutefois attendre plus d'un demi-siècle pour que, petit à petit, les dents creuses à l'est de l'avenue soient comblées (immeuble Poirier au n° 7 par Jean Poirier, 1931 et immeuble Tomine au n° 3 par Yves Le Moine, 1936). Au sud, sous les ateliers, commencent à se déployer des maisons de cheminots, dont le nombre augmente à la Belle Époque. Le périmètre de l'octroi, défini en 1854, est étendu.

Enfin, prémices du caractère multimodal actuel de la gare, si l'on peut oser cette comparaison, les lignes 1 et 2 du tramway urbain permettent de la relier au reste de la ville jusqu'au faubourg de Fougères et au cimetière du nord, tandis que les voitures à cheval assurent le balai quotidien dans les quartiers non desservis. Les cheminots, quant à eux, habitent tout près des ateliers et préfèrent se rendre au travail à pied ou à vélo depuis la rue de Quineleu. Ils résident le plus souvent dans de petites maisons avec jardins parfois construites par eux-mêmes. Les immeubles sont plus rares et s'ils existent, sont bas.

Une urbanisation non contrôlée

L'urbanisation de ces quartiers se fait de manière empirique par de petits lotissements aménagés au fur et à mesure des besoins. Ils s'étendent autour d'édifices publics comme la prison des femmes (Alfred Normand et Charles Langlois, 1860-1873) ou encore la prison départementale (Jean-Marie Laloy, 1896). Au milieu des années 1920, les principales limites urbanisées sont en place, mais les franges ville-campagne du quartier sud-gare sont floues. La municipalité accompagne ce mouvement d'extension par la création de boulevards et de





Les quais de la gare de Rennes (sans doute après les destructions de la seconde guerre mondiale : on voit des travaux en cours sur la couverture des structures protégeant les quais).

voies secondaires et tente ainsi de remédier à ce manque de cohérence. Seul le quartier de Villeneuve, bordé au sud par la caserne Margueritte, échappe à ce schéma.

Afin de structurer ces quartiers, la Ville établit des écoles, grâce à l'action de l'énergique maire Jean Janvier, comme le groupe scolaire de Quineleu, l'école, le square et la crèche de Villeneuve et le groupe scolaire de la rue de Vern, par Emmanuel Le Ray. L'association diocésaine n'est pas en reste puisqu'elle crée, tout près d'écoles privées, les églises des Sacrés-Cœurs à Villeneuve (Arthur Regnault, 1912) et de Sainte-Thérèse (Hyacinthe Perrin, 1936), donnant un air de village à ces nouveaux quartiers. Le quartier sud-gare constitue toutefois une enclave qui est difficile à franchir malgré les quatre passages (ponts et tunnels) aménagés au niveau des voies.

Si le quartier évolue, la gare elle-même aussi se développe. Rennes étant un lieu de garnison de premier plan, la gare jouera un rôle déterminant pour le ravitaillement et le transport des blessés dans la région durant la Grande Guerre. Jean Janvier, également commissaire militaire, est particulièrement chargé de cette organisation. Après la Première Guerre mondiale, le logement fait défaut.

Des solutions sont élaborées. La première opération sera municipale avec le Foyer Rennais rue de Nantes réunissant ouvriers de l'Arsenal et des ateliers de la gare. Quelques mois plus tard est inaugurée « la cité des cheminots » boulevard Villebois-Mareuil. Une belle opération architecturale d'une modernité tempérée, rénovée depuis de manière malheureuse. La cité Pierre Martin vient compléter le programme. Ces travaux ne sont toutefois qu'une goutte d'eau au regard des besoins réels de la période.

Touchée une première fois en 1940, la gare est également bombardée par les alliés en 1943. Elle sera remodelée après guerre, tout en conservant son visage d'origine et ses activités. Une gare routière est établie au tout début des années 1950 au sud du Champ de Mars, à l'emplacement actuel des Champs Libres. Cette vaste plateforme moderne sur pilotis remplace le tramway urbain, jugé malcommode au centre de la ville. La gare est un élément essentiel pour le développement économique de Rennes, sur le plan industriel, avec le prolongement d'une voie en 1961 vers l'usine Citroën, et commercial, en tant que marché à rayonnement régional. ■

GENÈSE D'EURORENNES

Nouvelles méthodes
pour un vieux projet

RÉSUMÉ > *La conception d'EuroRennes est l'aboutissement d'un long processus qui remonte au début des années 80. Puisant aux meilleures sources, Marc Dumont revient sur la genèse du projet, les difficultés surmontées, l'adoption d'une démarche originale et partenariale entre des acteurs qui ne partageaient pas forcément la même vision au départ. L'ouverture de la gare au sud, point fort du projet actuel, a guidé toutes les réflexions depuis une trentaine d'années, ainsi que la création d'un pôle d'affaires au plus près des voies ferrées.*

ANALYSE > **MARC DUMONT**

MARC DUMONT est professeur en urbanisme et aménagement de l'espace à l'Université Lille 1 - Sciences et technologies. Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique*.

Évoquer la genèse d'EuroRennes, du secteur gare et de ses quartiers proches en mutation est une gageure, tant les problématiques urbaines concernées sont nombreuses, superposées, inscrites à de multiples échelles et issues de différents héritages historiques. Comment ne pas évoquer l'action d'Henri Fréville autour du Champ de Mars, la rénovation du Colombier, ou encore l'extension vers le sud engagée au cours des Trente Glorieuses ? Il faudrait aussi rappeler ce que le « glissement de centralité » revendiqué par EuroRennes doit, un siècle en arrière, à l'énergique action d'un des premiers maires de la ville. Ange de Léon reste celui qui transforma complètement la basse ville et qui voulait déjà faire à cette époque du Champ de Mars le cœur de cette nouvelle cité, dans une perspective de développement vers le sud appuyée sur la création du boulevard Napoléon III (avenue Janvier) dont l'emprise restait sans équivalent dans la ville haute. Cet étonnant visionnaire déclarait d'ailleurs



que « les gares sont des pôles de fixation d'activités, des pôles de développement urbain. Elles exigent des voies nouvelles, beaucoup d'espaces comme tout centre d'action, elles attirent vers elles la population et l'industrie. Sous l'influence de ces courbes, il est probable que Rennes tendra à se développer de ce côté ».

Entente difficile avec la SNCF

Évoquons le Projet urbain, d'abord, entré par la petite porte à la suite de l'arrivée de la gauche au pouvoir en 1977. Bien sûr, dès les années 1950, des opérations de transformation de la gare et de ses abords avaient déjà été discutées mais elles avaient échoué sur l'impossible entente de leurs deux protagonistes, la Ville de Rennes et la SNCF. En 1979, à l'occasion de la mise en place d'un parctrain, on parle de nouveau de l'inadéquation du bâtiment reconstruit après la guerre et – déjà ! – de saturation. Au moment où s'échafaudent les premières lois de décentralisation, les flux de voyageurs ont quasiment doublé sur 10 ans, illustrant la croissance démographique de l'Ille-et-Vilaine. Les usages du site restent très contraints : la gare ne s'ouvre encore que sur sa partie nord, les piétons venant du sud n'ont d'autre choix que d'emprunter pour y accéder la passerelle Quineleu. En mars 1981, un premier rapprochement entre la SNCF et la Ville de Rennes s'amorce : il est question de faire un hôtel à proximité de la gare, de mutations... Hélas, de nouveau faute d'entente, ces pistes se cantonneront à un maigre projet d'amélioration des installations ferroviaires de la 16e gare française, d'un bâtiment agrandi pour mieux y accueillir son 1,5 million de voyageurs annuels. Les échanges reprennent l'année suivante, sans plus de succès, autour de la question des haltes ferroviaires.

Ouvrir la gare au sud

Tout évolue, au moment du second mandat d'Edmond Hervé dont l'urbanisme a constitué un des enjeux phare du programme électoral. Le programme de la municipalité élue en mars 1983, bien décidée à avancer sur la gare, prévoit d'importants aménagements en matière d'urbanisme et de voirie, en lien avec la perspective d'ouverture de la gare au sud. Au même moment l'État annonce qu'il va réaliser une ligne à grande vitesse jusqu'au Mans. S'ouvre une période d'intenses spéculations et jeux d'influences pour que celle-ci soit prolongée

à moyen terme à Rennes, et que le TGV arrive donc en Bretagne. Pas question, pour la municipalité, de manquer les perspectives nouvelles ouvertes par l'achèvement de l'électrification et cette arrivée du TGV. À peine l'équipe aux commandes de l'urbanisme est-elle renouvelée que la Ville et la SNCF reprennent les discussions, lancent des études dès septembre 1983.

Il faut s'ouvrir au sud ! Tout change alors d'échelle... Les deux protagonistes associent la Région, le Département, le Syndicat intercommunal des transports collectifs de l'agglomération rennaise (SITCAR), l'État, les Chambres de commerce et d'industrie et la SCETA (Société de contrôle et d'exploitation des transports auxiliaires, filiale de la SNCF). Tous aboutissent, fin décembre 1983, à une première synthèse qui sera présentée à Charles Fiterman, Ministre des transports. Y sont exposées clairement les hypothèses des techniciens de la Ville, de la SNCF, de l'Audiar et de la Semaeb, en faveur d'une nouvelle gare et d'un développement au sud. En janvier 1984, une enquête de fréquentation confirme l'intérêt de cette ouverture. Renouant avec sa tradition de maîtrise foncière, la ville de Rennes accélère les choses et met en place une zone d'aménagement différé (ZAD) qui sera créée par arrêté préfectoral le 1^{er} octobre 1984 pour permettre de réaliser en première phase ce qu'on appelle déjà le « projet gare », de ménager des possibilités d'évolution et d'extension à l'avenir et d'éviter tout « dérapage » en matière de valeurs foncières et immobilières.

Tout s'accélère : en juillet 1985 les candidatures d'architectes de la nouvelle gare sont examinées, la ZAC Gare est créée début décembre 1986 (confié à la Semaeb), l'Avant-Projet Sommaire présenté en octobre 1987. Puis, en juillet 1988, un protocole Ville-SNCF est signé, pause provisoire dans leurs relations tumultueuses – la SNCF poursuivra en effet en 2004 la Ville au tribunal pour une question de révision du PLU qui n'aurait pas été favorable à certaines de ses emprises foncières (bâtiment Sernam)...

Une fois le dossier de réalisation approuvé, fin janvier 1989, l'opération gérée par la Semaeb porte sur six hectares. Cette « ZAC gare » est une opération d'envergure avec un périmètre nettement plus restreint que ne le sera celui de la ZAC EuroRennes. Ils n'ont que peu en commun sinon ce « cas à part » qui leur échappe de la Prison des femmes, objet massif, solidement implanté



RICHARD VOLANTE

dans le tissu urbain, verrouillant toute perspective d'ouverture en prolongement de l'avenue Janvier face aux attermoissements d'un État finalement inflexible quant à ses velléités d'un possible transfert. L'histoire de sa gestion par l'État et de ses rapports avec la Ville mériterait, à elle seule, un roman...

Lancement du « projet urbain »

Entre-temps, quelques années auparavant, est apparu un nouvel élu à l'urbanisme, jeune et bouillonnant, qui fait de plus en plus parler de lui. Au sein des services de la Ville, s'appuyant sur une petite équipe réduite, pariant sur l'effet vertueux qu'il y aurait d'embarquer promoteurs et architectes-conseils en lien avec les services, Jean-Yves Chapuis lance avec Frédéric Rossignol, Alain Lorgeoux, Michel Paves, Claude Erhel et quelques autres la démarche dite de « Projet urbain ». Pour les appuyer dans l'élaboration de la nouvelle stratégie urbaine rennaise, un mandat est confié au bureau d'études Projetud, dont le directeur, Loïc Josse n'est pas un inconnu, ancien des services de la Ville où il est passé quelques années. Une effervescence de réunions, d'échanges, de débats municipaux conduit progressivement à l'esquisse des axes

stratégiques de ce futur « Projet urbain » dont l'un d'eux est l'axe des gares et des nouvelles mobilités collectives émergeant en parallèle avec le tracé de la future ligne de métro, également à la même époque en discussion. Tout se recoupe, converge.

À l'occasion d'un séminaire commun aux différents acteurs de l'urbanisme rennais, consacré à la future stratégie urbaine, la Semaeb ne retient plus les images, qui commencent à circuler. Oui, Rennes aura son nouveau « centre d'affaires ». Après les tâtonnements du début des années 1980, la bifurcation est remarquable : la gare se transforme en l'un des sites stratégiques du futur développement de la ville de Rennes – pas au-delà, d'ailleurs – et il est essentiel de s'en persuader au moment où toutes les autres villes se dotent de quartiers d'affaires. Des campagnes de marketing accompagneront la gare inaugurée en 1992. Le quartier d'affaires doit prolonger la trame du 18^e du centre-ville, créer un nouvel axe au sud, valoriser les axes majeurs existants (dont l'axe Est/Ouest) et constituer une pièce unifiant nord et sud. Si dans sa partie nord la gare est appelée à devenir une place animée, une rue active pour les Rennais, un quartier de vie à part entière où se mêlent étroitement la vie du quotidien et le





RICHARD VOLANTE

monde des affaires, au sud, la ZAC Féval-Beaumont doit garantir sans hiatus la transition entre le pôle tertiaire, le quartier Sud-Gare et le centre-ville.

On attend aussi une fonction urbaine permettant de consolider le fameux « effet TGV ». Pour cela, il faut attirer des banques, des hôtels, implanter de l'offre culturelle et commerciale sans concurrencer le Colombier... 200 000 m² de programmation foncière sont annoncés, 75 000 m² d'ici 2010 et finalement seulement 45 000 m² de SHON seront effectivement libérées.

Fort à propos, d'ailleurs, l'incendie du Parlement de Bretagne en 1994 permettra au pôle tertiaire d'être largement occupé par les services publics et d'éviter, dit-on, le fiasco d'un centre d'affaires aux locaux vacants. L'opération de requalification de la gare a il est vrai été jugée décevante tant sur le plan architectural (parti pris discuté de l'acier et du verre fumé) qu'urbanistique : la coupure nord-sud reste persistante et son franchissement, question déjà largement présente en 1990, reviendra en force dans le projet EuroRennes. Si le centre-ville s'est déplacé vers le sud, il n'a pour autant pas encore traversé

les voies ferrées, et les investisseurs ne s'y sont pas non plus précipités, à l'exception quelques années plus tard (2000) des groupes Yves Rocher et Prévadiès, occasion trop unique pour ne pas être soigneusement préparée comme elle le fut avec le groupe Bouygues et l'architecte Christian Devillers.

Nouvelles méthodes pour EuroRennes

Le projet des années 80-90 répondait aux exigences économiques d'un site tertiaire stratégique. Rien d'étonnant donc à ce que nombre de ces attentes se retrouvent une quinzaine d'années plus tard au cœur d'EuroRennes, avec deux enjeux nouveaux : produire de la mixité urbaine en articulant sur le site du tertiaire et de l'habitat, objectif prégnant pour EuroRennes qui comporte peu de surfaces commerciales et limite les risques liés aux investisseurs, puis adapter le site aux logiques multiscalaires de flux et de mobilités accueillies par la gare. Deux facteurs alors vont fortement jouer pour le basculement vers EuroRennes : la sortie d'une vision strictement rennaise du site et l'arrivée de la LGV. Cette relance s'est d'abord faite par le biais

de l'opération Quineleu Gare Sud confiée à l'architecte-urbaniste Choiseul, sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Rennes. À ce moment-là, certains services de l'agglomération et de la ville préconisent une refonte complète de ce projet de ZAC, considérant comme décisif d'intégrer la gare dans une opération urbaine élargie, anticipant les différents enjeux économiques et urbains à venir. Pour la première fois, en 2005, leurs études parlent d'un futur « pôle d'échanges » dont ils préconisent l'intégration dans le calibrage de l'offre urbaine plutôt que d'en subir les effets. En parallèle, une étude portant sur un projet d'une ligne de transports en commun le long de « l'axe des gares » reliant la future ZAC Baud-Charbonnet au centre-est de Rennes et éventuellement à la future ZAC de la Courrouze, va permettre à l'agglomération de renouer avec la SNCF et RFF après le contentieux de 2004.

Le second facteur exacerbant les réflexions est, au même moment, l'arrivée encore officieuse de la LGV. On ne croit plus vraiment à l'effet TGV – et cela s'entend ! Mais l'annonce de la LGV en redouble pourtant les imaginaires et jouera par la suite un rôle d'accélérateur de l'opération urbaine. Impossible donc, pour les services métropolitains de poursuivre la stratégie urbaine « a minima » sur Quineleu. Après des pourparlers difficiles, la métropole convaincra la direction des services techniques de la ville d'intégrer la question du pôle d'échange multimodal. Le soutien de Daniel Delaveau, alors vice-président de Rennes Métropole en charge des transports, sera déterminant. Relayé par la direction des services techniques de la ville, le Maire décide de geler l'opération « Quineleu » et d'en déléguer la gestion du dossier à la métropole, mutualisant les services d'études et de l'opérationnel, et l'inscrivant comme troisième ZAC communautaire dont l'agglomération devient le maître d'ouvrage, après la Courrouze et Via Silva. Une légitimité de maîtrise d'ouvrage consacrée par la définition de ce secteur d'études comme site « d'intérêt public et communautaire » dans le SCOT en 2009.

Solution du partenariat

Restait à travailler avec les acteurs ferroviaires. En parallèle, une expertise technique sera menée par le service des études urbaines de l'agglomération sous l'égide de Christian Le Petit et Valérie Lucas. Celle-ci va jouer un rôle crucial dans la genèse d'une base partenariale du projet. La rencontre successive des différents acteurs

concernés n'intervient cependant pas en terrain neuf. Côté SNCF et RFF, on se posait déjà depuis longtemps la question de la saturation de la gare en étudiant la réalisation d'un cinquième quai, d'un quai spécifique pour les trains TER et d'un passage en gare sans arrêt à 90 km/h, tout cela regroupé sous le terme d'« enjeux capacitaires ». S'y ajoute désormais le nœud central des lignes 1 et 2 à venir du métro.

Des réunions informelles avaient déjà eu lieu à ce sujet entre l'architecte de la SNCF Jean-Marie Dutilleul, le maire de Rennes (à l'époque Edmond Hervé) et la direction des services techniques. Le travail d'expertise de Rennes Métropole reprend donc ce fil, organisant des rencontres et donne le jour à l'expression d'objectifs partagés des partenaires ferroviaires autour de la dimension « capacitaire » du pôle d'échanges, de la (possible) seconde ligne de métro, de l'accroissement du trafic TER et du trafic de cars interurbains. Reprenant la piste de « l'axe des gares » du Projet urbain des années 1995, une première note de synthèse propose en novembre 2005 de construire un projet commun entre les acteurs du secteur des transports et de l'urbain en partant du prisme de la gare comme objet « catalyseur » des intérêts communs.

Convergence différenciée

Ce qui plus tard sera appelé la solution du partenariat est donc née, réactivant ce faisant une ancienne commission mixte, instance de travail regroupant Rennes Métropole, la ville de Rennes, la SNCF et RFF. La voie est ouverte : une étude prospective de calibrage des possibles est confiée de manière commune au groupement Secchi-Vigano (retenu pour l'aménagement de la Courrouze). Il rend ses conclusions en 2009, mais sera cependant candidat malheureux au concours d'urbanisme qui suivra, remporté par le groupement FGP.

Finalement, la grande originalité de cette méthode est, derrière l'énergique mais diplomatique manière de faire des services de l'agglomération, d'avoir réussi à dépasser de manière expérimentale la vision strictement rennaise pour établir entre tous les acteurs du projet émergent, une forme de convergence différenciée, c'est-à-dire un cadre de travail partagé plutôt que commun, permettant de poursuivre et composer des objectifs et intérêts fort différents, sous l'impulsion extérieure et communément vécue comme essentielle à ne pas manquer, de l'arrivée de la LGV. ■

SOCIOLOGIE URBAINE

Les trois vagues du repeuplement du quartier de la gare

RÉSUMÉ > Longtemps quartier ouvrier abritant une population de cheminots, les abords de la gare ont perdu des habitants dans les années 70 et 80, avant d'entamer une reconquête placée sous le double signe du rajeunissement et du repeuplement. Mais cette évolution s'est également accompagnée d'une importante mutation sociologique, avec l'apparition de nouveaux profils d'habitants plus aisés, selon un processus bien identifié de « gentrification ».



TEXTE > CATHERINE GUY



CATHERINE GUY, présidente de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes, ESO (UMR CNRS 6590), est membre du comité de rédaction de Place Publique Rennes et Saint-Malo.

La localisation des gares a été et demeure une question vive car c'est un équipement qui transforme la ville. Au 19^e siècle, la construction des gares a donné lieu à de très fortes réorganisations urbaines, aux conséquences paradoxales. D'une part, elle a ouvert des voies d'accès et construit de larges boulevards, et d'autre part elle a provoqué une profonde coupure urbaine de part et d'autre des voies ferrées. La gare détermine ainsi une partition sociale de l'espace, plus ou moins marquée selon les caractéristiques du site¹ et les capacités de franchir les voies par des ponts ou passerelles. Les cheminots se sont logés en nombre dans ces nouveaux espaces connectés à la gare et ont rapidement formé de nouveaux quartiers d'habitat, qui ont pris le plus souvent la forme de lotissements constitués de maisons petites et peu confortables, accolées le long des voies. La plupart sont pourvues de jardins potagers à même de nourrir les familles. La vie sociale qui se développe est profondément imbriquée avec le monde cheminot.

À Rennes, il existait un nombre très élevé de bars et d'épicerie-buvettes tenus par des épouses de cheminots ou

¹ Le dénivelé de 18 mètres est très visible à Rennes.

² À Rennes, deux cheminots engagés à la CGT, Eugène Quessot, conseiller général socialiste du sud gare de 1919 à sa mort en 1949, puis Albert Renouf de 1976 à 1988, puis Jeannine Huon, fille de cheminot, conseillère générale jusqu'en 2015.

³ La commune libre Sainte-Thérèse a été fondée en 1951 par un commerçant du quartier pour promouvoir et gérer les activités et animations (fête des fleurs). Elle est à l'origine de la création de la maison de quartier Jean Boucher (1982).



Maison de cheminot, square Louis Armand à Rennes.

d'anciens cheminots, commerces dont l'on trouve la trace précise dans les angles des rues du quartier sud. Représenté politiquement au conseil municipal par des cheminots, anciens cheminots ou enfants de cheminots², ce quartier correspond assez exactement à la vision idéal-typique du village qui s'incarne dans une vie communautaire idéalisée. D'ailleurs, pour signifier sa singularité dans la ville, la partie est du quartier sud-gare de Rennes a longtemps utilisé une dénomination propre, celle de « Commune libre Sainte-Thérèse », nom de la paroisse catholique³. Les logements sont occupés par des familles nombreuses et la population du quartier va culminer à 27 886 habitants en 1968. Ce quartier situé au sud de la gare reste donc un quartier populaire jusqu'aux années 1990.

L'arrivée des « pionniers »

L'évolution des quartiers de gare souligne les dynamiques urbaines et sociales emblématiques du renouvellement urbain dans les centres-villes. Cela concerne le devenir des emprises foncières libérées par la SNCF, la continuité ou la rupture urbaine, et surtout l'évolution de l'habitat.

Le cas rennais permet d'esquisser un schéma général et quelques tendances caractéristiques des nouvelles centralités urbaines. Le tout dans un contexte de vive croissance, la population de Rennes étant passée de 151 000 habitants en 1962 à 217 000 en 2012⁴.

Cette caractéristique d'habitat populaire et de propriété modeste provoque, lors des premières transmissions entre générations, l'arrivée d'habitants différents. À propos de cette substitution de population, on peut parler d'un processus de *gentrification*⁵, de remplacement des ménages ouvriers par des ménages occupant des positions plus intermédiaires dans la hiérarchie des professions et catégories sociales. Cependant ce constat doit être rapporté, d'une part à la modification simultanée de la structure des emplois, et d'autre part à l'investissement croissant sur leur logement de la part des classes moyennes, observation clé de la sociologie. C'est ainsi qu'on peut comprendre l'arrivée dans le quartier sud-gare de ménages « pionniers » à partir des années 80. Ces ménages sont jeunes, bi-actifs, mais disposent de revenus insuffisants pour accéder aux quartiers neufs (Patton, La

⁴ En 2012, la Communauté d'agglomération compte plus de 400 000 habitants et le département d'Ille-et-Vilaine a dépassé le seuil du million.

⁵ Le terme apparaît dans l'introduction de Ruth Glass à un ouvrage commandé par les autorités londonniennes sur la structure sociale et les dynamiques de population à Londres au début des années 1960, London : Aspects of Change, Center for Urban Studies, MacGibbon and Kee, 1964.



Poterie), et même aux maisons cossues des communes de première couronne. Le parc ancien et obsolète du sud-gare va leur servir de lieu d'accueil.

L'étanchéité de la coupure ferroviaire devient peu à peu plus poreuse, surtout lorsque la gare est remodelée en 1991 pour accueillir le TGV. Tout en conservant son entrée principale au nord, dans la continuité du bel axe 19e de l'avenue Janvier, le nouveau bâtiment traverse les voies en les surplombant et ouvre également au sud. De plus, l'accès au parking automobile se réalise par le sud. De ce fait, le quartier sud-gare devient un quartier de passage pour accéder à la gare.

Un idéal de proximité pour les « consolidateurs »

Après les « pionniers » des années 80, les « consolidateurs » des années 90 qui deviennent propriétaires ne sont pas seulement attirés par le prix modéré des maisons. Ils perçoivent clairement les atouts fonctionnels du quartier. Ils pensent rationnellement leur mobilité et à plusieurs échelles : l'îlot où leurs enfants peuvent se déplacer à pied ; le quartier où ils peuvent se rendre au collège à vélo. L'usage revendiqué des « modes actifs » de déplacement – marche et cyclisme – convient à l'organisation du quartier, dont les voies de desserte sont longtemps restées privatives. Aujourd'hui, la ville de Rennes les a remodelées de telle sorte que la circulation automobile y est limitée à 30 ou 20 km à l'heure. Comme l'organisation commerciale, en très fort déclin depuis 1970, fait défaut, l'idéal de proximité doit s'adapter, en se connectant aux supermarchés de quartiers voisins plus denses et en fréquentant le marché Sainte-Thérèse. Ce marché hebdomadaire, vaste et très attractif, a résisté à l'essor de la grande distribution et permet de réunir classes d'âge et classes sociales autour de produits extrêmement variés, dont l'agriculture locale et/ou biologique que réclament les nouveaux habitants.

Enfin, impossible de ne pas souligner l'importance de la proximité domicile-travail : la localisation dans le quartier sud-gare facilite les modes actifs et les transports collectifs, le tout sans empêcher l'usage éventuel de l'automobile comme c'est souvent le cas dans le centre ancien. Ce qu'expriment les habitants ainsi localisés, c'est une distinction nette du mode de vie périurbain basé sur l'automobile et un bilan avantageux de la centralité, sans ses inconvénients. L'arrivée du métro en 2002 achève de

modifier la perception des déplacements : le centre-ville devient une destination de proximité et l'accès immédiat à la gare propose une offre d'une tout autre ampleur spatiale.

Un devenir en suspens

Ce ne sont donc pas les plus riches qui initient la gentrification, mais ceux dont les valeurs se rapprochent le plus de l'image du village dans la ville. En revanche, une fois que le processus est entamé, dans les années 2000 au sud-gare de Rennes, les « pionniers » en subissent les effets négatifs, car les prix immobiliers s'élèvent et sélectionnent de plus en plus la population des nouveaux habitants.

La dernière génération d'arrivants – les « néo-gentri-fieurs » – est composée de familles aisées qui cherchent à devenir propriétaires en ville d'une maison avec jardin. Elles sont prêtes à supporter la charge de travaux importants pour agrandir des dimensions d'origine réduites. Les pavillons sont donc tous modifiés par des extensions, des aménagements de combles, des transformations de commerces en logement, voire par une destruction intégrale suivie d'une reconstruction, de manière à correspondre aux standards modernes du logement confortable. La morphologie urbaine, faite de maisons accolées, révèle des cœurs d'îlots agréables constitués des jardins contigus.

Ainsi peut se développer une sociabilité de l'entre soi qui s'exprime par des associations d'artistes, des fêtes de rue⁶, etc. L'association « Rennes-jardin », née en 1991 à l'initiative de nouveaux habitants, organise des visites de jardins et une vendange annuelle des vignes qui ont subsisté. Elle incite les habitants à planter sur les trottoirs et se préoccupe des évolutions urbaines, contestant notamment la construction d'immeubles collectifs qu'elle juge contraires à l'esprit des lieux. L'entre soi est facilité par le niveau élevé des prix d'acquisition, mais aussi par la manière dont se vendent les maisons car la plupart des transactions se déroulent sans visibilité. Ce qui confirme que la gentrification participe à la polarisation sociale de l'urbain plus par effet agrégatif que par volonté ségrégative.

Vers une diversité des fonctions urbaines

La transformation sociale du sud-gare en quartier résidentiel aisé est donc effective et, en dehors du marché Sainte-Thérèse, le quartier n'est pas vraiment attractif pour les non-résidents. Cette évolution s'est réalisée au fur et à mesure de l'éviction des commerces traditionnels et de la

⁶ On en recensait une soixantaine en 2102, contre une dizaine cinq ans plus tôt, selon la Mairie, avec une forte dimension intergénérationnelle.



RICHARD VOLANTE

Au premier plan, un nouvel immeuble rue de l'Alma.

disparition de l'industrie⁷. Seuls quelques bâtiments d'activité se sont transformés et ont trouvé une nouvelle finalité à l'échelle de la ville, comme en témoigne l'implantation des « Restos du cœur » dans un ancien garage automobile, à proximité immédiate de la station de métro Jacques Cartier. Cette dernière a été localisée par les autorités municipales dans l'intention de permettre le développement du quartier, appuyé sur une polarité nouvelle qui accueille commerces, maison pour personnes âgées, crèche, jardin public⁸. Ces équipements sont inscrits dans une ZAC qui suit le linéaire de l'axe principal du quartier sud, la rue de l'Alma, programme qui a détruit une vingtaine de maisons au profit de logements collectifs, ce qui a déplu à la fois à des habitants d'origine comme à des nouveaux, peu disposés à voir construire des immeubles. Ces derniers sont composés pour moitié de logements sociaux – en accession ou en locatif – dans le but de préserver la mixité en âge et en revenus des nouveaux habitants. Ce faisant, on observe que la population du quartier a cessé de décroître puisque, pour 2008, le recensement indique

18 232 habitants, soit la même valeur qu'en 1999, au moment où débute la livraison de ces logements. Rennes n'a donc pas lésiné sur la diversification des fonctions, stratégie qu'est venue couronner l'implantation de l'imposant siège de la Métropole à l'extrémité sud de l'axe Alma. Ce déplacement du pouvoir politique municipal, inscrit au cœur historique de la ville, vers un pouvoir politique d'agglomération situé au sud de la gare, symbolise l'extension de la centralité urbaine rennaise par-delà les voies ferrées et l'intégration du quartier sud-gare au centre-ville. ■

POUR ALLER PLUS LOIN

- CLERVAL Anne. (2008) *La gentrification à Paris intra-muros : dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, Thèse de Doctorat, Université Paris 1.
- LE CORRE Thibault. (2012) *Les dynamiques socio-spatiales du quartier Gare rennais. Espaces gentrifiés ou espaces rénovés ?* Mémoire de Master 2 Mention Géographie, DUMONT Marc (dir.), Université Rennes 2.

⁷ Dont une usine de vêtements de travail (Mont-Saint-Michel) de 1923 à 1979 et une conserverie (Larzul).

⁸ Qui porte le nom d'Albert Renouf pour la mémoire du quartier.

Quatre singularités à la loupe

RÉSUMÉ > *Un chantier comme celui d'EuroRennes cultive bien des singularités. Il cumule les prouesses techniques, en surface comme en sous-sol, en nécessitant une coordination sans faille entre de nombreux intervenants, dans un espace dense et très fréquenté. À terme, la gare sera transformée en véritable pôle multimodal, offrant toute la palette des transports collectifs, sans oublier le vélo, qui va enfin disposer d'une place à sa mesure dans la ville. Et puis, côté constructions, les immeubles de bureaux high-tech y voisineront avec un bâtiment démonstrateur de la filière bois, ainsi qu'un cinéma d'art et essai. Voici quatre facettes à découvrir en détail.*



Un chantier qui cumule les prouesses techniques

Depuis quelques mois, impossible d'y échapper : le chantier de la nouvelle gare est entré dans sa phase opérationnelle, dont l'une des plus spectaculaires a consisté, cet automne, à déconstruire la façade nord, à l'aide d'une impressionnante « croqueuse » de 30 tonnes. Les objectifs sont bien connus : il s'agit de doubler la capacité d'accueil des voyageurs avec l'arrivée de la LGV, dont la mise en service commerciale est prévue en mai 2017. La SNCF a fait ses calculs et table sur une fréquentation quotidienne de 128 000 voyageurs lorsque la ligne à grande vitesse sera opérationnelle, contre 63 000 en 2013. Il s'agit donc de pouvoir les accueillir dans des conditions améliorées, avec une attention particulière apportée à la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Les quais seront ainsi tous équipés de trémies en pente douce, et des ascenseurs seront également installés.

Sur un plan technique, le chantier multiplie les défis. Outre le fait que les travaux se déroulent en site occupé (pas question d'arrêter le trafic ferroviaire !), ils interviennent en plusieurs endroits simultanément, en surface et en sous-sol. Au cours de ces derniers mois, la physionomie des quais a été modifiée : le quai E, qui dessert les voies 7 et 8, a été allongé pour pouvoir accueillir les TGV doubles, tandis que le passage souterrain a été prolongé vers le sud avec la création d'un nouveau quai, le F. Depuis décembre 2015, une deuxième phase de travaux est engagée, qui vise à créer une rampe d'accès et à installer un ascenseur sur le quai B, (sur les voies 1 et 2). Cette phase devrait s'achever en juillet 2016. Le montant de ces travaux s'élève à 25,6 millions d'euros.

Station profonde

En parallèle, le parvis nord de la gare est actuellement en partie masqué par les palissades de chantier qui dissimulent le creusement de la deuxième ligne de métro, qui croisera ainsi la première ligne à la station Gares. Après quelques péripéties et retards dus à des déplacements de terrain, l'arrivée du tunnelier est attendue au second semestre 2016. À noter que la ligne b passera sous la ligne a, à une profondeur d'environ 25 mètres. La correspondance sera assurée par une vaste salle d'échanges, cinq fois plus vaste que la station actuelle.



Les travaux du paysage construit, ce plan incliné qui va profondément modifier la perception de l'accès nord, débutent en parallèle, suite aux démolitions des bâtiments situés sur le parvis. La coexistence des deux chantiers, l'un souterrain, l'autre à l'air libre, implique donc une parfaite coordination des équipes de maîtrise d'œuvre.

Autre chantier sensible, à deux pas des voies : l'aménagement de l'îlot Féval, qui débute avec le creusement du parking qui supportera les futurs immeubles, dont le cinéma d'art et essai. Les calculs de charge sont particulièrement sévères, puisque c'est sur ce socle que seront ensuite édifiés les trois immeubles du programme Identity, portés par le groupe Giboire. Pratiquement au même moment, débutera la construction du programme Urban Quartz, de l'autre côté du pont de l'Alma sur une petite parcelle jusqu'alors occupée par un bâtiment de la Poste. L'évacuation des déblais, l'intervention d'engins de grande dimension et les modifications temporaires de circulation bousculent en profondeur la physionomie du quartier et les habitudes des riverains. Des outils d'informations numériques et physiques (site internet, applications mobiles, signalétique urbaine...) permettent de suivre l'avancement de ce chantier hors norme. Une meilleure compréhension de ses enjeux techniques facilitera peut-être l'acceptation des inévitables nuisances associées à sa progression. ■

X. D.

Le pari du pôle d'échanges multimodal



Porte d'entrée de la Bretagne, la nouvelle gare de Rennes doit être envisagée comme un véritable pôle d'échanges multimodal (PEM) associant train à grande vitesse, trains express régionaux (TER), métro, bus, vélos et autocars. Les usagers doivent pouvoir associer de façon simple et rapide le type de transport de leur choix, conjuguant les différentes échelles de mobilité territoriale, du national au régional en passant par le local

Repenser la fluidité

Premier enjeu du PEM : repenser la fluidité et l'accueil de tous ces voyageurs en transit. Côté ferroviaire : une plateforme sera dédiée aux arrivées, sur la partie ouest direction Brest, et aux départs, sur la partie est, direction Paris. Au niveau des liaisons verticales, l'espace intermodal qui correspond à l'emplacement actuel de billetterie automatique, à l'entrée du métro, sera considérablement agrandi pour accéder comme aujourd'hui aux quais ferroviaires et aux deux lignes de métro. Côté autocar : si les quais restent à leur place, les services à la clientèle de la gare routière intégreront la gare ferroviaire. Pour accéder à la gare, l'ensemble des transports en commun, alternatifs ou doux, seront accessibles depuis le parvis nord. Les automobilistes seront orientés au sud vers 1 200 places de parking. Afin de faciliter les connexions piétonnes entre le nord et le sud de la ville, la gare étant une rotule importante pour les habitants qui la traversent journellement sans prendre le train, le PEM intègre la construction d'une passerelle nord-sud et d'un paysage construit.

Sept partenaires financeurs

Dans ce contexte particulier, les acteurs du PEM sont nombreux et la maîtrise d'ouvrage multiforme. Originalité de la gouvernance et du mode de financement : le PEM fait l'objet d'un contrat de pôle finalisé par sept partenaires pour un montant global de 107 millions d'euros (valeur 2009). Rennes Métropole qui a une vocation d'animation est secondée par Territoires sur une mission spécifique de coordination des différents maîtres d'ouvrage et des chantiers.

Une maison du vélo

Parmi les initiatives originales, signalons l'attention particulière apportée à la mobilité des cyclistes, avec des offres de parking au nord et au sud sous abri ou non, sécurisées ou non. Soit à terme, en 2030, plus de 1 280 places de vélo contre 280 places à ce jour. Au-delà, le PEM s'enrichira également d'une Maison du vélo. Elle s'installera, en 2018, au rez-de-chaussée du bâtiment de la gare routière actuelle. Ce lieu ressources sur le vélo dont la programmation est en cours devrait accueillir des offres de stationnement, de location de courte, moyenne et longue durée, d'accès au service VéloStar, d'entretien et petites réparations, d'information sur le réseau des pistes cyclables, de formation et de conseil et un même café-vélo...

Information connectée

Qui dit intermodalité dit fluidité facilitée par une information accessible rapidement et surtout connectée. Pour mémoire, 60 % des ventes de titres de transport se font désormais par Internet, contre 15 % il y a seulement cinq ans, et les usagers du train ont davantage de moyens de communication numérique que le reste de la population. Si les réflexions sont là aussi en cours, il est d'ores et déjà prévu l'installation d'un guichet-banque d'accueil. Ce mobilier démontable, porté par le centre des congrès, sera une première étape de découverte pour les congressistes. Il devrait intégrer un mur d'images visant à informer les usagers de l'actualité économique, culturelle et touristique du territoire rennais. Information interactive ou non, rien n'est encore figé... ■

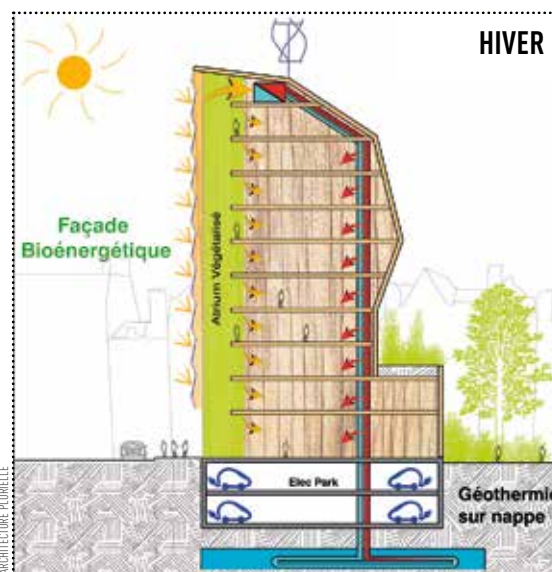
CHRISTINE BARBEDET

Un immeuble démonstrateur de la filière bois

« Accompagner le futur de Rennes » : le slogan du projet EuroRennes se décline de manière plurielle. Alors que sur les plaquettes s'affichent des projets futuristes, un outsider innove, osant la construction d'un immeuble tertiaire de neuf étages entièrement en ossature bois et de conception bioclimatique. Une approche urbaine et architecturale vertueuse qui s'inscrit dans le débat national relayé par l'Institut pour la conception écoresponsable du bâti. L'ICEB témoigne des difficultés des professionnels à réaliser des bâtiments à la hauteur des enjeux du changement climatique et de la transition énergétique. Horizons Bois est une société rennaise d'auto-promoteurs, qui porte le projet éponyme mis en œuvre par Thierry Soquet, de l'agence rennaise Architecture Plurielle. Depuis plus de vingt ans, cet architecte milite pour la construction passive et la construction bois en Bretagne. En 2012, Abibois, l'association régionale qui fédère les professionnels de la filière bois, lance le chantier du bâtiment B comme Bois, sur l'Île de Nantes, tout en recherchant un site pour bâtir une autre vitrine à Rennes. Le choix se porte sur une parcelle située au cœur d'EuroRennes. Thierry Soquet qui a installé son agence, en 1999, dans le périmètre de la ZAC, découvre dans les premières esquisses du projet d'urbanisme qu'il est envisagé la construction d'une tour de quatorze étages de logements sur sa parcelle. L'occasion unique pour l'architecte de rebondir, avec le soutien d'Abibois.

Performance énergétique

L'acquisition d'un terrain contiguë conforte le projet qui se développera sur une parcelle triangulaire de 900 m². Le parti architectural de ces neuf niveaux à ossature bois préconise une optimisation de la performance énergétique, en captant le maximum d'énergie sur la façade sud et avec une orientation des vues sur le centre-ville de Rennes à l'ouest, tout en développant une grande hauteur à l'est du bâtiment, signal de l'entrée dans la ville. L'ensemble de la construction s'articulera autour d'un atrium végétalisé par de grandes jardinières suspendues, assurant la régularisation thermique et la maîtrise de l'hygrométrie. Panneaux photovoltaïques, éoliennes urbaines, ventilation naturelle et géothermie possible en raison de la proximité de la



Vilaine... la conception sera bioclimatique. La performance énergétique sera assurée par une enveloppe thermique constituée de deux couches de fibre de bois, un isolant complet en termes de performances phonique, acoustique et hygrométrique.

Restaurant en hauteur

Autre originalité : cet ensemble de 5 000 m² de plancher hébergera neuf entités partenaires. Le dernier étage accueillera le premier restaurant en hauteur de Rennes, doté d'un jardin bio urbain. Le rez-de-chaussée hébergera un centre de formation et d'information d'intérêt général sur la construction durable et le soutien au développement de la filière bois régionale. « En Bretagne, la filière bois, avec plus de 20 000 salariés, représente le 5^e secteur économique en matière d'emplois avant le tourisme et l'automobile », souligne Thierry Soquet.

L'architecte d'Horizons bois a déposé un dossier dans le cadre de l'appel à projets du Programme d'investissement d'avenir, Ville de Demain. Cette démarche nationale autour des ÉcoCités vise à financer des projets innovants, démonstrateurs et exemplaires de ce que sera la ville de demain. Verdict en principe dans quelques semaines... ■

C. B.

La troisième vie du cinéma l'Arvor

Projetons-nous au 1er septembre 2019. À l'affiche de l'Arvor, cinq films à la séance de 20 h 00 : le dernier Nanni Moretti, l'ultime Abbas Kiarostami, les nouveaux Instants d'audience de Depardon, le Christophe Honoré de l'année, et un improbable film Ouzbek. Avec cinq salles et 734 fauteuils, l'Art et Essai entend prendre toute sa place dans l'offre cinématographique rennaise.

L'Arvor a d'abord été situé, dans les années 70, rue Saint-Hélier, dans une salle de patronage appartenant à l'Évêché : « Très vite, nous avons montré d'autres types de films », se souvient Patrick Fretel, président de l'association de gestion. Puis, suite à un conflit avec le propriétaire, et avec le soutien de la ville, l'Arvor s'installe en 1983 rue d'Antrain. « On passe d'une salle à deux écrans. Il faut recruter, réorganiser, et continuer dans la philosophie qui est la nôtre, présenter la diversité cinématographique ». Trente ans plus tard, l'Arvor est à l'étroit, dans un marché plus concurrentiel : « Les cinéastes que nous avons aidés à émerger, Pedro Almodovar et autres Ken Loach, sont aujourd'hui présentés en VO dans d'autres complexes ».

Objectif : 250 000 entrées

Inscrit, sur 2 600 m², dans les trois premiers niveaux d'un immeuble de bureaux rue Paul Féval, face à l'esplanade sud du pôle d'échange multimodal, l'Arvor s'inscrira dans de nouvelles circulations urbaines du nord vers les quartiers sud (Châtillon, Alma) et Alphonse Guérin. L'objectif est de passer de 110 000 entrées en moyenne annuelle à 250 000, en élargissant le nombre de films présentés (de 4/6 films aujourd'hui à 10/15 par semaine). Impératif économique : « Ce qui a changé dans l'exploitation cinématographique, c'est que les distributeurs veulent des remontées de recettes rapides, il faut que vous ayez de la place tout de suite. » Impératif artistique : « On pourra accentuer la diversité et aménager des horaires plus accessibles pour des films qui disposeront de créneaux autres que le seul 18 h 00. L'objectif est de démultiplier ce que nous faisons aujourd'hui, lui donner plus de visibilité, amplifier les partenariats. »

Les conditions d'accueil des spectateurs seront améliorées grâce à un hall plus spacieux (160 m²), intégrant un lieu d'exposition. Mais pas d'espace de rencontres à



GRUPE GBOURE

proprement parler car le cinéma est venu se loger dans un bâti, en origami, assez contraint. « Nous étudions tout de même l'aménagement d'un espace dédié, à l'étage » précise Patrick Fretel. Exploité indépendamment, un restaurant sera situé à proximité.

Maître d'ouvrage, l'Arvor conduit ces aménagements - dans le bâtiment livré « brut de béton » et acquis par la ville en VEFA (vente en l'état futur d'achèvement) - pour un budget de 3 millions d'euros hors taxes. Quant au maître d'œuvre retenu, il s'agit du cabinet d'architectes Mickaël Tanguy à Goven qui a notamment aménagé l'hôtel Balthazar à Rennes. Équipé en numérique, le cinéma disposera également d'un projecteur 35 mm pour maintenir l'accès à certains films.

Ces travaux devraient débuter en juin 2018 pour une ouverture en septembre 2019, dans un quartier qui sera longtemps encore en chantier. « Le nouveau vaisseau prendra petit à petit son rythme de croisière ». Avec une nouvelle gouvernance car Patrick et Jacques Fretel (en charge quant à lui de la programmation) entendent bien, après une quarantaine d'années d'activité, transmettre le flambeau. L'équipe devra évoluer de 9 salariés (7 équivalents temps plein) et près de 40 bénévoles (représentant 3 ETP) à une montée en charge des postes salariés orchestrée par la nouvelle direction. Et les salles de la rue d'Antrain ? Patrick Fretel y verrait bien, « mais ce n'est qu'un vœu personnel », un pôle image pour les structures qui travaillent dans ce champ, à l'instar de Travelling, de l'Arrosoir à Émile, de Comptoir du doc... ■

RAYMOND PAULET

La SNCF prévoit un doublement de la fréquentation de la gare

RÉSUMÉ > *La mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse rapproche Rennes et la Bretagne de Paris et de ses connexions internationales. Elle permet aussi de libérer la voie existante entre Rennes et Le Mans, qui sera dédiée aux liaisons régionales et au fret. De quoi renforcer la dimension de hub ferroviaire de la capitale bretonne, dont la gare devrait voir sa fréquentation doubler. Explications avec la directrice régionale de la SNCF, Nathalie Juston.*



TEXTE > **XAVIER DEBONTRIDE**

Par les baies vitrées de son bureau qui domine la place de la gare de Rennes, Nathalie Juston jouit d'une vue imprenable sur le chantier d'EuroRennes. La directrice régionale de la SNCF est arrivée dans la capitale bretonne en novembre 2014 avec une mission claire : piloter la transformation du site ferroviaire en un véritable pôle multimodal et assurer son passage à l'heure de la grande vitesse. « La nouvelle gare devient la porte d'entrée de la Bretagne. Il s'agit d'un projet global de mobilité », explique cette femme dynamique, qui connaît parfaitement les arcanes de la SNCF pour y avoir occupé de nombreux postes à responsabilité, notamment la gestion des 15 000 conducteurs de train avant d'arriver à Rennes. Elle aime replacer les enjeux dans une perspective large : « En mai 2017, Rennes sera à 1 h 27 de Paris et Saint-Malo à 2 h 05. Les plages de la cité corsaire seront ainsi les plus proches de la capitale, avec une desserte directe et toute l'année, contrairement à Deauville », rappelle-t-elle. Et le Finistère ? « Lorsqu'on est à 3 h 15 - 3 h 30 de Paris, on se trouve dans la situation des Bouches du Rhône et de Toulon. La LGV rapproche toute la Bretagne », martèle la directrice régionale.



À quel prix ? Impossible, pour l'instant, de connaître les grilles tarifaires qui seront proposées sur les trajets les plus rapides, concurrence oblige. « Il s'agit de mener une réflexion approfondie par rapport au prix et au temps, ce que les économistes appellent l'élasticité-prix. Nous connaissons les seuils acceptables, l'élasticité-prix vis-à-vis du temps du consommateur. C'est à partir de ces éléments que les tarifs seront proposés », indique Nathalie Juston, volontairement discrète sur cet aspect commercial très stratégique, à l'heure du covoiturage et de l'apparition des lignes d'autocars low cost.

Accroissement des fréquences

Actuellement, l'heure est plutôt à la définition des grilles horaires. Un véritable travail d'horlogerie, où chaque minute compte : il s'agit en effet de faire passer des trains toutes les 4 minutes en moyenne sur un tracé de 350 kilomètres. La mise en service de la nouvelle ligne entre Connéré et Rennes s'accompagnera d'un accroissement des fréquences entre la pointe bretonne et Paris-Montparnasse, avec deux allers-retours quotidiens supplémentaires avec Brest et Quimper, et une liaison supplémentaire avec Rennes. Au total, il est prévu 21 allers-retours quotidiens entre Rennes et Paris, dont 13 fréquences directes et sans arrêt en 1 heure et 27 minutes, le meilleur temps de parcours. Soit environ un TGV direct par heure. Il faudra en moyenne rajouter 15 minutes supplémentaire par gare desservie le long du parcours. Un parcours sans aléas ? Le fait d'emprunter une ligne entièrement à grande vitesse mettra a priori les trains à l'abri des mauvaises rencontres animalières, notamment : le tracé sera en effet protégé sur toute sa longueur par un grillage censé tenir les sangliers à l'écart ! Et le fait de rouler sur une infrastructure neuve devrait réduire les risques de dysfonctionnements techniques liés à l'usure des matériels.

Refonte des dessertes TER

Comme un chantier peut en cacher un autre, celui de la LGV présente un autre intérêt, pour les dessertes régionales, celles-là. La voie actuelle va en effet pouvoir être dédiée aux trains express régionaux et dans une moindre mesure, au transport de marchandises, ce fameux fret qui ne cesse de perdre du terrain face à la concurrence du transport routier. Il s'agit d'un atout important pour la gare de Rennes, qui pourrait ainsi voir se renforcer



RICHARD VOLANTE

les liaisons avec les communes périurbaines de l'est de l'agglomération, et au-delà, vers Vitry et Laval. En lien avec le conseil régional de Bretagne, qui gère les liaisons ferroviaires bretonnes, les équipes de la SNCF travaillent actuellement à la refonte de la desserte des TER, dans un souci de cohérence accrue avec les lignes à grande vitesse. « Il s'agit de réussir à articuler la très longue distance avec un besoin croissant de proximité », résume Nathalie Juston. La patronne du rail breton se félicite des très bons résultats enregistrés par le TER en termes de régularité. Il arrive en tête des classements nationaux (au coude à coude avec le réseau alsacien) avec un taux de régularité de 96 %.

Une gare conçue comme une escale

Quant à la gare elle-même, elle devrait se transformer en « lieu d'escale » agréable et commerçante. L'analogie avec le vocabulaire du transport aérien ou maritime n'a rien d'anodin, bien sûr. Alors que la SNCF table sur un flux quotidien de 128 000 personnes qui fréquenteront la gare en 2018, contre 63 000 en 2013, cet accroissement du nombre de voyageurs – qui sont autant de consommateurs potentiels – devra s'accompagner d'un confort accru et de services améliorés. C'est le sens de l'investissement de 20 millions d'euros annoncés en novembre dernier par le groupe privé Dêmeter, qui gère l'exploitation de la galerie commerçante de la gare rennaise depuis 1991. Il prévoit la création de 2 300 m² de surface commerciale répartis entre 12 « coques » dont deux de plus de 500 m², pour abriter des enseignes parfois inédites à Rennes. Elles devront être installées pour l'arrivée de la grande vitesse, en mai 2017. ■

À Nantes aussi, la gare réunit les quartiers

RÉSUMÉ > À Nantes, une opération peut en cacher une autre. La désignation de l'architecte Rudy Ricciotti pour réaliser la passerelle au-dessus des gares nord et sud s'inscrit dans un projet urbain plus large. Nantes Métropole réaménage en profondeur les abords de la gare.

TEXTE > **FRANCK RENAUD**

Lorsqu'elle sera livrée, fin 2019 si le chantier ne prend aucun retard, la nouvelle gare de Nantes marquera une étape importante de la fabrique de la ville. Il s'agit d'une pièce majeure du puzzle qui se met en place et remodèle en profondeur son cœur « historique » (le château et son miroir d'eau, le futur musée des Arts, le Jardin des plantes...) au nord, tout en s'arrimant à l'opération Malakoff-Pré Gauchet au sud. Cette ville nouvelle qui pousse en bord de Loire prend chaque jour de la hauteur, donnant à Nantes un semblant de début de skyline.

En choisissant Rudy Ricciotti pour réaliser cette passerelle ajourée, les partenaires de l'opération¹ savent également qu'ils offrent à Nantes un peu plus qu'une gare réunifiée par la grâce d'un belvédère signé d'une star de l'architecture. Ils sortent d'abord cette dernière d'un relatif anonymat architectural et la transforment en marqueur de la ville : à partir de 2019, hauteur aidant, la gare de Nantes sera identifiée de loin.

Pas d'architecte maison pour la gare

L'histoire aurait pu être tout autre. Car contrairement à ses habitudes, la SNCF n'a pas gardé la main sur l'extension de la gare en la confiant à sa propre agence d'architecture. Et pour la première fois, il lui a fallu externaliser ce projet en utilisant la procédure dite de « conception-réalisation ». Nantes Métropole, principal financeur de l'opération avec la Région – pour l'aménagement de la gare et des espaces publics – n'y voit pas que des inconvénients et lui reconnaît même quelques vertus. Dont celles « d'une plus-value architecturale et d'une maîtrise des coûts et des délais. » Car la ville joue là un moment important du projet urbain nantais : le parvis nord de la gare devra s'articuler avec le Jardin des Plantes



RICCIOTTI / FORMA / J. DEMARTELLI BARO

RICCIOTTI / FORMA / J. DEMARTELLI BARO

FRANCK RENAUD est journaliste, directeur de *Place publique Nantes et Saint-Nazaire*, qui consacre le dossier du numéro 55 (janvier-février 2016) aux enjeux de la gare de Nantes.

(comment, la question n'est pas tranchée) et, à l'ouest, c'est toute l'allée Charcot qui sera intégrée à la liaison piétonne vers le château et le centre-ville.

Regarder ce projet de gare se réaliser et avancer, c'est aussi prendre conscience du temps nécessaire à la décision, puis à sa mise en œuvre et à l'engagement des travaux. Alors que la gare nord avait été réhabilitée en 1998, Nantes accueillant plusieurs rencontres de la Coupe du monde de football, moins de dix ans plus tard, dès fin 2007, la métropole commence à travailler sur une nouvelle gare : « Au sud, la ville arrivait autour avec l'urbanisation de Pré Gauchet et comme des installations techniques importantes de la SNCF sont aussi implantées de ce côté-là et qu'il faudrait les déménager pour que Nantes Métropole puisse acquérir le foncier, il ne fallait pas perdre de temps. » Dans quatre ans maintenant, la majestueuse passerelle de Rudy Ricciotti contempera ces années de tractations, d'échanges, de discussions. Encore quelques mois et Nantes Métropole engagera les travaux d'aménagement des espaces publics au sud pour une durée de deux années. L'opération gare de Nantes devrait être achevée pour 2023. ■

¹ Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire, SNCF-Gares et Connexions, le Conseil départemental de Loire Atlantique, l'État, le Fonds européen de développement régional et SNCF-Réseau : le montant total des travaux d'extension de la gare et d'aménagement des espaces publics s'élève à 123 millions d'euros, Nantes Métropole et la Région apportant chacun 38,9 millions d'euros.

DÉBATS & PERSPECTIVES



IMMOBILIER D'ENTREPRISE

Les promoteurs misent sur le haut de gamme

RÉSUMÉ > Le futur quartier EuroRennes abritera plusieurs immeubles de bureaux qui misent résolument sur le haut de gamme. 13 500 m² sur l'ancien site de la Poste au pont de l'Alma, près de 20 000 m² sur l'îlot Féval, 5 900 m² boulevard Solférino... Le marché immobilier rennais est-il prêt à absorber cette nouvelle offre ? Où en est le projet de la tour Signal, qui tarde à se concrétiser ? Le point sur les différents chantiers en cours.



TEXTE > **XAVIER DEBONTRIDE**

C'est la question qui fâche : les futurs immeubles de bureaux d'EuroRennes vont-ils tous trouver preneur dans un contexte économique incertain ? D'autant que les promoteurs immobiliers ont décidé de frapper fort. Les programmes annoncés misent clairement sur le haut de gamme, avec des loyers locatifs supérieurs à 200 euros le mètre carré. Soit un niveau nettement plus élevé que la moyenne observée jusqu'ici dans la capitale bretonne, où les loyers tournent davantage autour de 145 euros/m²/an. Alors que les professionnels reconnaissent qu'il existe un stock de plus de 100 000 m² de bureaux disponibles dans l'agglomération rennaise, cette nouvelle offre pourrait déséquilibrer encore un peu plus le marché, s'alarment certains observateurs. Deux ans avant la livraison des premiers programmes neufs d'EuroRennes, il est évidemment difficile d'en mesurer précisément l'impact. Les promoteurs interrogés, eux, se montrent plutôt confiants. « Ce sont clairement les loyers les plus chers du marché rennais. Mais la localisation exceptionnelle d'EuroRennes est incontestable : ici, la gare est encore plus en cœur de ville que celle de Nantes.



GROUPE GIBOIRE

L'immeuble Eurosquare, boulevard Solférino accueillera à la fois des bureaux et des logements.

C'est un hub central de connexion avec des pôles d'attractivités commerciaux, une véritable centralité », souligne Xavier Hébert, directeur général du groupe Giboire.

Positionnement « premium »

Le promoteur rennais est à la manœuvre sur deux programmes emblématiques : l'îlot Féval et Eurosquare. Le premier, situé à la sortie sud de la gare, sera construit sur le parking en cours de réalisation. Il accueillera les trois immeubles du programme Identity, dont l'un abritera les cinq salles du cinéma d'Art et Essai. Le second, boulevard Solférino, sera un ensemble mixte constitué de bureaux sur les cinq premiers niveaux et de logements dans les étages supérieurs. Le tout, dans les deux cas, à quelques minutes à pied d'un siège de TGV ou de TER, d'une station de métro ou d'une ligne de cars.

Autant d'atouts qui justifient le positionnement « premium » des réalisations annoncées. « Nous nous adres-



sons aux entreprises qui recherchent une adresse et une connectivité. il faut arrêter de fantasmer sur les grandes délocalisations en provenance de Paris, mais je ne suis pas inquiet sur la commercialisation des bureaux de la gare », poursuit Xavier Hébert. Pour ce professionnel, la proximité des transports collectifs joue toujours favorablement sur la demande de bureaux. « Nous constatons clairement sur le marché nantais un essoufflement du marché des bureaux mal connectés aux transports publics. Ceux qui sont situés le long du tramway sont désormais les plus côtés. L'accès routier ne suffit plus. À Rennes, c'est également le cas : on le voit bien pour la zone de bureaux de Saint-Grégoire, par exemple. En revanche, la Courrouze, après un démarrage difficile, devrait trouver sa place grâce à la deuxième ligne de métro, tout comme les Champs blancs et Via silva, à l'autre extrémité de la ligne », analyse le directeur général de Giboire.

Immeubles futuristes

Un avis partagé par Dominique Feuvrier, le directeur régional du promoteur Icade. Cette filiale de la Caisse des dépôts assure la co-promotion du programme Urban Quartz, près du pont de l'Alma, aux côtés d'une filiale de la Poste, Postimmo, car le terrain était jusqu'ici occupé par une activité postale. Cet ensemble de trois immeubles futuristes, conçus par les cabinets d'architectes Hamonic + Masson et a/LTA, vient d'être cédé en novembre 2015 en VEFA (vente en état futur d'achèvement) à l'investisseur Perial Asset Management, pour près de 42 millions d'euros. Les quelque 13 690 m² de bureaux vont ainsi

être proposés à la location, avec des surfaces commercialisées à partir de 300 m². « Des contacts intéressants ont été établis avec plusieurs sociétés par la société qui commercialise le programme, Tourny Meyer, mais rien n'est encore signé. Les immeubles d'Urban Quartz seront reliés par des passerelles à trois niveaux, ce qui permet de proposer des plateaux de 1 000 m² sur un seul étage », explique Dominique Feuvrier.

Après une phase de déconstruction des anciens locaux occupés par la Poste, la construction devrait démarrer dans quelques semaines, pour une livraison prévue des deux premiers immeubles à l'automne 2017. Pour des raisons de phasage de travaux sur cette parcelle triangulaire très contrainte, le troisième immeuble sera livré quelques mois plus tard, début 2018. « Il s'agira du premier programme 100 % tertiaire d'EuroRennes, qui sera prêt pour l'arrivée de la LGV », souligne le directeur régional d'Icade, qui estime que la totalité de l'offre devrait avoir trouvé preneur avant la livraison.

Offre complémentaire

Lui plus ne craint pas une déstabilisation du marché rennais : « EuroRennes ne vient pas en concurrence d'une offre existante, mais en complément : il n'y a pas d'offre tertiaire de centre-ville aux normes de construction actuelles, notamment sur le plan énergétique. Urban Quartz proposera du plancher technique, des éclairages Led... », énumère-t-il.

Toutefois, la prudence paraît de mise : pour l'instant, hormis les programmes de l'îlot Féval (Identity 3), celui du pont de l'Alma (Urban Quartz) et l'immeuble Eurosquare boulevard de Solférino, proposant à la fois des bureaux et des logements, aucun autre projet d'envergure n'est sorti des cartons. Mais si l'on additionne les mètres carrés de bureaux ainsi annoncés dans le périmètre d'EuroRennes avec ces trois programmes, on frôle déjà la barre des 40 000 m² disponibles entre fin 2017 et début 2019. En ce qui concerne l'îlot Féval, le promoteur Giboire s'est engagé à réaliser simultanément les trois immeubles du programme Identity, mais un phasage n'est pas exclu en cas de commercialisation plus longue que prévu.

Exit la tour signal ?

Un autre sujet focalise l'attention : l'avenir très hypothétique de la fameuse « tour signal » censée surplomber EuroRennes de sa majesté contemporaine. Alors que le

Sur l'îlot Féval les trois immeubles du programme Identity accueilleront des bureaux et le cinéma d'art et essai.



GROUPE GIBOIRE



HAMONIC - MASSON

Situé pont de l'Alma
face l'îlot Féval
le programme Urban Quartz
sera livré fin 2017.

principe de cette tour était retenu dans les premières présentations, elle n'est plus officiellement à l'ordre du jour. Du moins, « d'ici à la fin du mandat municipal en cours », c'est-à-dire avant 2019. La réserve foncière permettant son ancrage dans l'îlot Féval existe toujours, mais jusqu'à quand, et pour quelle réalisation ? Le flou demeure à ce sujet. D'autant que la construction d'un immeuble de grande hauteur (IGH) de bureaux engendre des coûts d'exploitation très importants en raison de la réglementation qui impose des normes de sécurité draconiennes. « Je ne crois pas à la possibilité de faire un IGH de bureaux dans le contexte économique actuel du marché de bureau dans une métropole régionale comme Rennes », confie Xavier Hébert, chez Giboire, ajoutant aussitôt que « dans dix ou vingt ans, le marché le permettra peut-être ». Mais tous les exemples montrent que ces projets ambitieux aboutissent rarement sans une volonté publique forte. C'est le cas à Lyon, où la tour Incity (39 étages, 202 mètres de haut, flèche comprise) qui vient

d'être livrée à la Part-Dieu accueille la direction du TER de la SNCF. Dans le cas rennais, la tour, si elle voyait le jour, aurait des proportions beaucoup plus modestes : sa hauteur serait de toute façon limitée à 88 mètres (soit environ 25 étages) pour des questions de servitude aérienne liées à l'aéroport de Saint Jacques, soit un peu moins que les Horizons et l'Éperon, qui eux, sont des immeubles d'habitation. Selon nos informations, des discussions approfondies ont eu lieu au dernier trimestre 2015 entre le promoteur Giboire et les élus rennais pour arrêter une décision sur le devenir de l'emprise foncière de la « tour signal ». Le terrain pourrait être « gelé » dans l'attente d'une conjoncture économique plus favorable qui permettrait sa construction. À moins que le projet n'évolue, avec une orientation différente (programme mixte, de logements et bureaux, abandon de la hauteur, nouvelles formes architecturales...), pour permettre d'achever la réalisation de cette partie d'EuroRennes. Verdict, en principe, fin janvier ou début février 2016. ■

CONTROVERSE

La grande vitesse ferroviaire accélère-t-elle la croissance des villes ?

RÉSUMÉ > *Beaucoup d'espoirs sont fondés sur l'arrivée de la LGV en mai 2017 à Rennes. Le développement de la capitale bretonne en sera-t-il pour autant boosté par cet investissement de 3,4 milliards d'euros ? L'étude des précédents français et étrangers montre que la croissance économique et urbaine devrait s'accélérer, mais sans aucune certitude, même si Rennes dispose de plusieurs atouts.*



ANALYSE > **GUY BAUELLE**



Guy BAUELLE est géographe, professeur d'aménagement de l'espace et urbanisme à l'université de Rennes 2 (UMR 6590 CNRS). Il est membre du comité de rédaction de *Place Publique Rennes*.

Les villes réclament sans cesse une meilleure desserte dont elles espèrent d'importantes retombées. Les énormes investissements consacrés à la Ligne à grande vitesse (LGV) Le Mans-Rennes justifient-ils de telles attentes ?

La question de l'impact des infrastructures est classique. Certains étudient même rétrospectivement les effets de... la Via Appia ! Historiens et géographes ont en tout cas montré que la croissance des villes a été fortement favorisée par la desserte ferroviaire et plus encore freinée par son absence. Mais la date de l'arrivée du rail est presque aussi discriminante car des écarts considérables ont le temps de se creuser entre les villes pionnières et les localités tardivement atteintes. On notera à cet égard que Rennes ne figure pas parmi les premières agglomérations françaises intégralement reliées à Paris par LGV si bien que l'effet supposé pourrait être moindre que dans les villes équipées plus tôt (Lyon dès 1983, Lille en 1993, Marseille en 2001).

En toute logique, les retombées devraient être proportionnelles au temps gagné. Or, la réduction de 43 minutes (1 h 27 contre 2 h 10) du trajet avec Paris donnera



Le quartier d'affaires Eurallille, construit pour l'arrivée du TGV et du tunnel sous la Manche, a connu des débuts difficiles.

un taux d'accélération de 30 % (analogue au TGV Atlantique en 1989) alors qu'il a été de 50 % pour Paris-Lille. Inversement, l'effet de réseau jouera davantage qu'hier : par rapport aux années 1980, la LGV de 2017 donnera accès à un nombre plus élevé de destinations, ce qui devrait en démultiplier les effets.

La théorie : meilleure accessibilité = croissance

Tout gain de transport a pour conséquence d'augmenter le nombre d'emplois accessibles en un temps donné, ce qui facilite recrutements des entreprises et opportunités d'embauche des actifs. Cet élargissement du bassin d'emploi est précieux dans une métropole relativement modeste comme Rennes où les couples de biactifs qualifiés peuvent peiner à trouver un emploi à leur mesure, à la différence de la région parisienne.

Cette meilleure correspondance entre offre et demande augmente en principe la productivité, conduisant à une hausse des salaires et de la richesse créée. Ce mécanisme attire d'autres entreprises et de nouveaux ménages, favorisant un développement cumulatif. Le recrutement

des cadres est facilité, en partie grâce à un effet d'image (grande vitesse = modernité). La nouvelle infrastructure a aussi pour effet d'élargir les marchés géographiquement accessibles aux firmes locales. Les entreprises bénéficient ainsi d'économies d'agglomération, tirant profit du rapprochement de leurs clients, sous-traitants ou partenaires commerciaux qui abaisse leurs coûts de transaction (les frais liés aux affaires). Bref, leur horizon s'élargit et leur rentabilité s'accroît.

Les études anticipent donc une hausse de l'emploi et de la production résultant d'effets multiplicateurs faisant boule de neige. Ce raisonnement justifie l'investissement dans la mesure où l'on ne se prend pas seulement en compte la rentabilité pour le constructeur ou l'exploitant mais l'ensemble des bénéfices économiques. La plupart des études empiriques confirment ces effets positifs théoriques.

20 millions de passagers sont prévus à Rennes dès 2020 puis 30 millions en 2040. Or, accroissement du trafic et croissance économique sont étroitement liés. En Angleterre, hausses du trafic et de l'emploi dans les villes desservies ont été quasi parallèles (la corrélation est de 79 % !).



Sauf que les chercheurs ignorent si c'est le progrès du trafic qui engendre l'expansion économique... ou l'inverse ! Il serait donc imprudent de conclure que toute augmentation de la fréquentation entraîne plus de croissance.

Le « mythe des effets structurants »

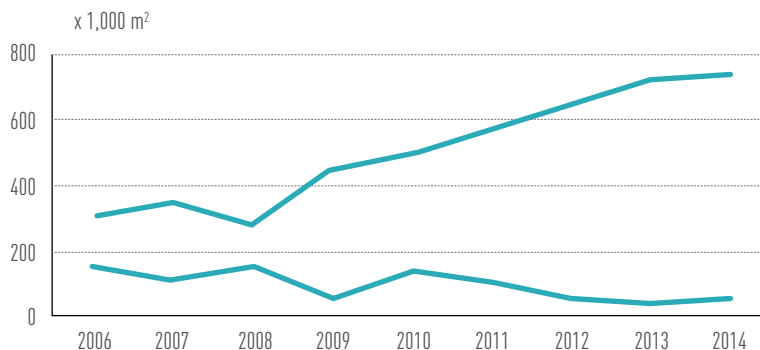
Les observations a posteriori sont tout aussi incertaines que les recherches théoriques. Même l'ancêtre de tous les TGV, le Shinkansen japonais, n'aurait eu qu'un impact négligeable sur les villes desservies. Certains chercheurs ont ainsi dénoncé dès les années 1980 le « mythe des effets structurants » d'une infrastructure sur le développement local. Les élus surestiment en effet les retombées potentielles d'un aéroport, d'un échangeur ou d'une gare LGV. Certes, le préjudice risque d'être sérieux si votre territoire est court-circuité par le TGV, éloigné d'un accès autoroutier, oublié par le très haut débit ou la téléphonie mobile. Mais l'accessibilité est une condition nécessaire mais non suffisante du développement. Cela s'observe à l'échelle européenne : les progrès de villes désormais bien desservies (notamment par avion) ne sont pas à la hauteur de leur gain d'accessibilité.

L'urbaniste Christian Le Petit estime même que le TGV s'est tellement banalisé qu'il n'a plus aucun effet d'entraînement sur les territoires, ce qui le rend « indispensable mais indifférenciant ». Les « effets structurants » sont donc illusoire de sorte qu'il faut se garder de toute « LGVmania » (Crozet). Le TGV est rarement le principal facteur d'implantation des firmes. Il n'a été cité à Dijon que par un tiers des chefs d'entreprise enquêtés et seul 0,6 % l'a déclaré décisif ! Même à La Part-Dieu, seul un tiers des entreprises enquêtées l'ont mentionné.

Les déboires de certains quartiers d'affaires

Ainsi s'expliquent les aléas de certains programmes de bureaux. Le quartier d'affaires Euralille, édifié à l'occasion de la LGV et du tunnel sous la Manche, a malgré tout connu un sérieux revers initial puis une évolution heurtée qui reflètent bien davantage les variations de la conjoncture et les cycles de l'immobilier de bureau que l'effet direct supposé de la grande vitesse ferroviaire, comme le montre la quasi faillite de la Société en charge de ce centre d'affaires, rapidement frappé d'une terrible vacance. La déconfiture de projets urbains totalement disproportionnés autour de certaines nouvelles gares

LE MARCHÉ DE BUREAUX À ROTTERDAM



Une hausse considérable de l'offre liée à la nouvelle gare LGV en 2009 (courbe du haut) mais un rythme annuel d'occupation resté médiocre (courbe du bas). Source : NVM Business, Randstad office market 2015.

espagnoles trahit cette dépendance redoutable aux possibles retournements des marchés, à l'image de l'échec retentissant du projet « Saragosse grande vitesse » et de son quartier numérique Milla Digital pourtant conçu par des urbanistes mondialement connus. Un milliard aura été investi, mais aucun terrain n'a encore été vendu à ce jour malgré l'Exposition universelle de 2008, obligeant à suspendre toute opération, ce qui met les financeurs en très grande difficulté. À Guadalajara, la nouvelle zone résidentielle dimensionnée pour 30 000 personnes à côté de la nouvelle gare (construite à 8 km du centre) n'accueille, une dizaine d'années plus tard, qu'un terrain de golf et 3 000 habitants... À Rotterdam, l'arrivée de la LGV a fait doubler en un an les mètres carrés de bureaux disponibles dans le centre. Mais le marché n'a pas suivi et la demande placée en 2015 aura été trois fois plus faible qu'en 2008. Un tiers des bureaux reste vide malgré une commande importante... des services de police. Planifiés en plein boom économique, ces projets immobiliers estampillés « LGV » ont été rattrapés par la crise.

Le cas français montre que le marché autour des gares est souvent composé d'administrations locales, démentant Rem Koolhaas pour qui Euralille ne serait « pas fait pour les Lillois mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier ». Même autour de Bruxelles Midi (d'où partent plusieurs trains par minute en heure de pointe), la clientèle est aux trois quarts publique. Les nouvelles tours servent généralement au déménagement



GUY BAUDELLÉ

d'entreprises du cru pour diverses raisons (image, modernité, centralité, disponibilité).

Ce serait pourtant une faute que de ne pas prévoir un nouveau parc de bureaux pour valoriser le gain d'accessibilité. Mais les pouvoirs publics n'ont pas de prise sur un marché très volatile. Les mésaventures de certains projets doivent donc inciter à la prudence. La diminution des surfaces prévues à EuroRennes est de ce point de vue une sage mesure.

L'impact est de toute manière rarement immédiat. C'est pourquoi la loi fait obligation de l'évaluer jusqu'à cinq ans après l'achèvement de la ligne. Eiffage Rail Express, qui construit la LGV Bretagne/Pays-de-Loire, anime ainsi un Observatoire socio-économique jusqu'en 2022 et finance des études approfondies en partenariat avec les universités de Rennes 2 et du Mans. L'incertitude quant à l'ampleur des effets justifie de telles recherches.

Un risque de pompe aspirante ?

Le risque que l'agglomération la plus puissante (Paris) ne phagocyte les autres n'est pas avéré même si la question divise les chercheurs. En théorie, une meilleure connectivité est favorable à toutes les villes desservies. Les entreprises ont un accès plus facile au marché et aux services aux entreprises de l'autre ville. Le mouvement

centripète est contrebalancé par la force centrifuge de moindres coûts salariaux, immobiliers et fonciers en province. La fermeture de succursales devenues superflues est aussi courante que la lutte victorieuse de villes de second rang.

Les métropoles régionales disposant d'une économie solide ont en effet profité de leurs liaisons TGV pour rattraper les mégapoles en s'érigeant en pôles relais. Contrairement aux prévisions, La Part-Dieu, à Lyon, a renforcé sa position face à Paris. Au Mans, le quartier Novaxis lancé dès 1989 est un succès : la ville a conforté sa spécialité (l'assurance) mais aussi diversifié son portefeuille et capté des emplois de haut niveau. Reims a mené une politique très offensive : 60 000 sociétés démarchées, réponse sous 48 heures, garantie d'emploi pour le conjoint, prise en charge de la formation, primes à l'installation. Résultat : 100 implantations et plus de 4 000 emplois créés entre 2003 et 2011, soit un décuplement.

À Rennes, moindre coût et effet de distinction d'une localisation centrale devraient favoriser des délocalisations parisiennes. Tel investisseur envisage un loyer de 200 euros/m² à EuroRennes contre 500 à Paris intramuros, 300 en proche couronne et encore 250 euros en grande banlieue où « vous êtes à 1 h 30 de Paris, le même temps qu'un Rennes-Paris en TGV ! ». Les relocalisations

Gare de Rotterdam.
Un tiers des bureaux
édifiés au-dessus des voies
sont vacants.





concernent toujours un tertiaire moyennement qualifié, jamais un transfert de siège, ni dans un sens ni dans l'autre. Les entreprises de services informatiques, banques et assurances parisiennes prévoient de délocaliser certains services (paie, achats, communication). Mais Rennes est en concurrence avec d'autres sites et devra faire la différence en offrant des services appropriés tels que la location de salles de réunion équipées. On peut aussi escompter une réorganisation des antennes du Grand Ouest au profit de Rennes vu son futur avantage comparatif face à Nantes, qui restera à près de deux heures de Paris (1h56 dans le meilleur des cas).

La LGV devrait renforcer la spécialisation rennaise dans les activités de pointe, la recherche et les services avancés aux entreprises, autant de secteurs jugés décisifs pour la valorisation de la grande vitesse. Rennes pourrait bien se retrouver dans une position équivalente à Cambridge et Oxford dont la réussite technopolitaine s'explique entre autres par leur proximité de Londres. Aussi faut-il soutenir ces secteurs fortement créateurs d'emploi, stratégie de distinction plus efficace que la chasse à d'hypothétiques investissements mobiles.

L'impact inégal sur le tourisme

Les LGV donnent une forte impulsion au tourisme d'affaires. Au Mans, le nombre de manifestations a bondi de 15 en 1987 à 100 en 2000, avec près de trois participants sur quatre venant en TGV ! Cela suppose bien entendu salles de séminaire et centre de congrès à la hauteur et bien placés. Le bilan pour le tourisme de découverte est plus mitigé. En Espagne, les LGV n'ont eu aucun impact sur le tourisme. En France, on a observé une hausse de la fréquentation de week-end, notamment vers les destinations méridionales, mais l'engouement retombe en général assez vite. Une LGV a en outre pour effet de réduire les nuitées dès qu'un aller-retour sur la journée est envisageable : la durée des séjours a diminué de moitié. Les hôtels traditionnels souffrent tandis que les hôtels de chaîne profitent de l'expansion du tourisme de groupe. La restauration est globalement gagnante.

Le TGV : un révélateur plus qu'un catalyseur

Toute nouvelle infrastructure amplifie les potentialités des territoires mais occasionne rarement une inversion de tendance. Au fond, la LGV sert plus de révélateur que de déclencheur, elle accentue les dynamiques en cours, elle n'a pas d'effet isolément, elle ne garantit pas à elle seule de nouvelles implantations. Elle ne doit donc être vue que comme une composante d'un projet économique et urbanistique plus global. Dans ces conditions, la capacité d'anticipation stratégique et de coopération des acteurs (SNCF, collectivités et promoteurs) est cruciale, faute de quoi la LGV servira d'exutoire. Une gouvernance efficace a par exemple sauvé le centre Euralille. Opérations d'urbanisme préalables et amélioration des transports régionaux font partie de l'arsenal complémentaire identifié. Les autorités urbaines désireuses de déployer les opérations d'aménagement sur des périmètres élargis aux dépens des emprises ferroviaires peuvent cependant se heurter aux réticences d'acteurs ferroviaires soucieux de conserver leur foncier pour raisons techniques.

En somme, il n'y a nulle garantie d'expansion urbaine par la seule magie du rail. Comme le résume un rapport américain, les clés du succès sont : la localisation centrale de la gare, sa connectivité (TGV, TER, métro), la qualité des services dans le quartier, la volonté des acteurs et une vision politique forte. Autant d'atouts que réunit heureusement EuroRennes. ■

PRIX JEUNES TALENTS EN ARCHITECTURE 2015

Un centre de semi-liberté pour reconnecter la prison à la ville

RÉSUMÉ > Baptisé Phoenix, le projet de fin d'études des jeunes architectes Camille Bracciani et Lisa Morvan, de l'ENSAB (École nationale supérieure d'architecture de Bretagne) à Rennes, consistait à imaginer un centre de semi-liberté à la jonction de la prison des femmes et du parvis sud de la gare de Rennes. Lauréat du prix Jeunes Talents en Architecture de la ville de Rennes 2015, ce projet fictif très abouti offre une réflexion intéressante sur les différents usages du quartier de la gare. Y compris avec la prison qui la jouxte.



PROJET > **CAMILLE BRACCIANI et LISA MORVAN**

Arrivées en cinquième année à l'École d'Architecture de Bretagne, la question du choix d'un sujet de diplôme s'est rapidement posée. Étant convaincues que l'architecture doit en premier lieu servir, porter et impacter la condition humaine, il semblait tout à fait pertinent de s'engager dans un sujet porteur de valeurs fortes. Ce choix s'est ainsi tourné vers la conception d'un centre de semi-liberté, une thématique d'actualité permettant d'exprimer un point de vue politique, sociétal et humain.

La semi-liberté est un aménagement de peine qui permet au détenu de bénéficier d'un régime particulier de détention lui accordant de quitter l'établissement pénitentiaire la journée afin d'exercer une activité professionnelle. Contrairement à certains modèles étrangers, aujourd'hui en France, la question de la réinsertion n'a pas réellement de cadre physique défini, ni d'architecture appropriée. En effet, on compte à l'heure actuelle seulement 11 centres de semi-liberté. À titre d'exemple, la prison des femmes de Rennes qui accueille 298 prisonnières ne propose que 4 places pour la réinsertion.

Deux logiques sont mises en avant dans la conception de ces centres de semi-liberté. La première, qui en représente la grande majorité, consiste en la réhabilitation de bâtiments existants de type logements. Mais ces opérations sont souvent inadaptées et complètement noyées dans le tissu urbain. L'autre logique vise à traiter la question de la réinsertion au sein même des maisons d'arrêts. Le nombre de places est souvent insignifiant et surtout, les individus concernés suivent le procédé actuel qui est de déplacer les prisons ou les maisons d'arrêts en périphérie de la ville. Le terme de réinsertion est alors à lui-même remis en question.

En France, la question de la réinsertion et les échecs qui lui sont directement liés comme celui de la récidive sont au centre de débats depuis des années et tendent à dire qu'il y a réellement une démarche nouvelle à trouver, un processus à inventer.

Un sas entre l'enfermement et la liberté

D'un point de vue personnel, il est évident que le centre de semi-liberté apparaît comme un sas entre deux conditions extrêmes : l'enfermement et la liberté. Ainsi, au vu des précédents constats, il semblait important d'établir des conditions préalables à ce programme.

La première était que pour traiter d'un tel sujet, il apparaissait comme évident de s'implanter dans un tissu urbain existant plutôt dense puisqu'il s'agit évidemment de se réinsérer dans la vie active et donc dans l'urbanité. La deuxième condition préalable consistait à prendre le contre-pied des opérations de réhabilitation actuelles, c'est-à-dire de concevoir un bâtiment indépendant qu'il ne faut pas banaliser puisqu'il fait partie d'un univers carcéral et qu'en outre il s'agit bel et bien d'un bâtiment thérapeutique. Enfin, il paraissait évident que le bâtiment soit doté d'une présence physique particulière mais qu'il ne s'établisse pas comme une architecture signal.



Il semble que ce type de dispositif corresponde à la recherche d'un équilibre entre visibilité et dissimulation.

Suite à ces intentions préalables, plusieurs questionnements sont alors survenus : comment insérer ce type de programme dans la ville ? Comment retranscrire les couples dialectiques que soulève la question de la réinsertion : l'enfermement et la liberté, l'intégration et la dissimulation, l'autonomie et la contrainte ? Quelles proportions donner aux uns et aux autres ? Quel ajustement, quel équilibre ?

Un projet au cœur d'EuroRennes

La question du choix du site est alors arrivée ; elle devait répondre à la fois aux intentions préalables mais aussi au fait que le centre de semi-liberté devienne l'une des étapes du processus vers une certaine liberté. Il est donc apparu comme essentiel que ce type de dispositif soit en lien direct avec l'univers carcéral. Les attentions se sont alors portées sur une parcelle située à l'angle de la rue de l'Alma et de la rue Paul Féval. D'une superficie de 5 700 m², elle prend place aux abords directs de la prison des femmes. En effet, le projet vient s'étendre sur une zone de parking peu utilisée de l'administration du centre pénitentiaire, tout en exploitant un fragment de parcelle déjà libre bordé par la rue de l'Alma.

Cette zone active se trouve dans un quartier qui va connaître de grandes mutations car il est au cœur du projet de la ZAC EuroRennes qui s'étendra sur 58 hectares et aura pour enjeu principal la diffusion du centre-ville vers le sud. Plus précisément, il s'agit de restructurer la gare et surtout de requalifier les abords ferroviaires. Le futur îlot Paul Féval est sans aucun doute celui qui engendre les mutations les plus importantes à l'échelle de la parcelle du projet puisqu'il le jouxte. Entre la rue de l'Alma, la rue Paul Féval et la rue de Châtillon, l'îlot prévoit la construction de 22 000 m² de surface bâtie avec une hauteur maximale fixée à 35 mètres.

Adossement symbolique

Comprenant bien que le centre de semi-liberté s'inscrit entre deux projets signifiants : EuroRennes et la prison des femmes, il était nécessaire de clarifier cette notion de sas entre enfermement et liberté.

Par sa présence dans la ville, la prison des femmes soulève les notions d'ancrage, de prestance et de persistance tandis que le centre de semi-liberté apparaît comme



Entrée du centre de semi-liberté.



Espace de formation.



Terrasse extérieure.

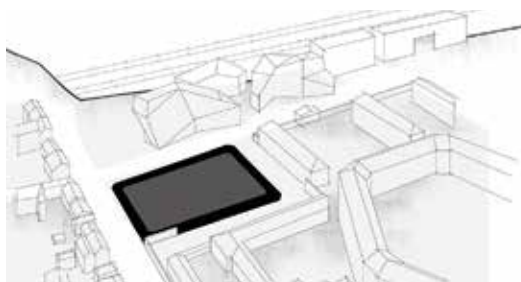


Vue depuis la place publique.

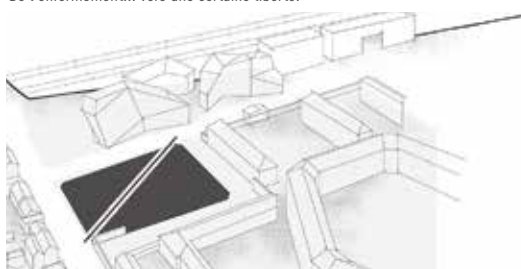
une continuité physique et morale de cette dernière. Le projet vient donc s'adosser symboliquement à l'enceinte du centre pénitentiaire comme une sorte de « rappel à l'ordre » pour finalement s'ouvrir vers la ville et le projet EuroRennes.

À l'échelle de la parcelle, la posture d'implantation se développe de la manière suivante :

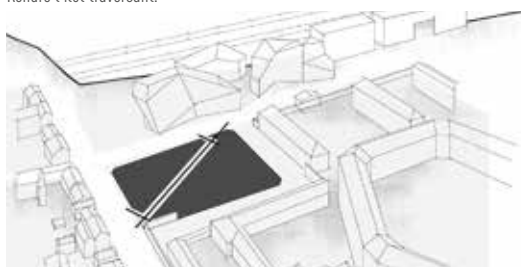
- D'abord, la condition première des individus concernés par le centre de semi-liberté, à savoir l'enfermement, a permis de retranscrire symboliquement une enceinte, un front bâti.
- Puis, a été adjoint à cet enfermement un certain degré de liberté. Il s'agissait de créer des porosités vers la ville, de s'ouvrir vers l'extérieur puisque c'est un des buts à atteindre à travers un tel programme. Cette ouverture se matérialise par la volonté de rendre l'îlot traversant, désormais intégré et connecté avec l'environnement extérieur et suivant, par ailleurs, les cheminements imaginés dans le projet EuroRennes.
- Ensuite, pour rompre l'idée d'une perspective unique, la grande traverse de l'îlot est brisée à ses deux extrémités.
- L'intention suivante était de créer une intériorité pour éviter un dialogue trop frontal entre les entités de l'îlot et aussi avoir une porosité de plus en plus diffuse au fur et à mesure de la progression dans celui-ci. Le bâtiment au sud de la parcelle bénéficie désormais de points de fuite directs vers la ville.
- Enfin, le choix de la répartition programmatique a permis de déterminer l'emplacement du centre de semi-liberté d'une capacité de 50 cellules mixtes, naturellement en fond de parcelle proche de la prison, et celui d'une entité publique en lien direct avec la ville. La présence et l'implantation de cette dernière donnent réponse aux intentions préalables soulevant les notions d'intégration et de dissimulation. Le bâtiment public vient dissimuler le centre de semi-liberté tout en l'intégrant dans la ville grâce à ses programmes (bibliothèques, coin des orateurs, pépinières d'entreprises et café). La prise en compte de cette idée d'intégration et de dissimulation a permis de déterminer et d'ajuster les proportions des deux entités entre elles et dans la ville. Au regard de la typologie résidentielle environnante, le gabarit maximal a été fixé à 10 mètres. Puis, pour donner une certaine prestance au centre de semi-liberté, un ajustement en retrait est appliqué en façades et en toiture de l'entité publique.



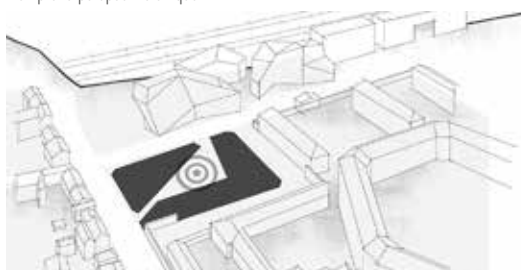
De l'enfermement... vers une certaine liberté.



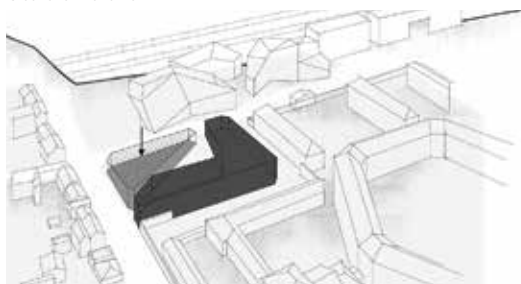
Rendre l'îlot traversant.



Rompre la perspective unique.

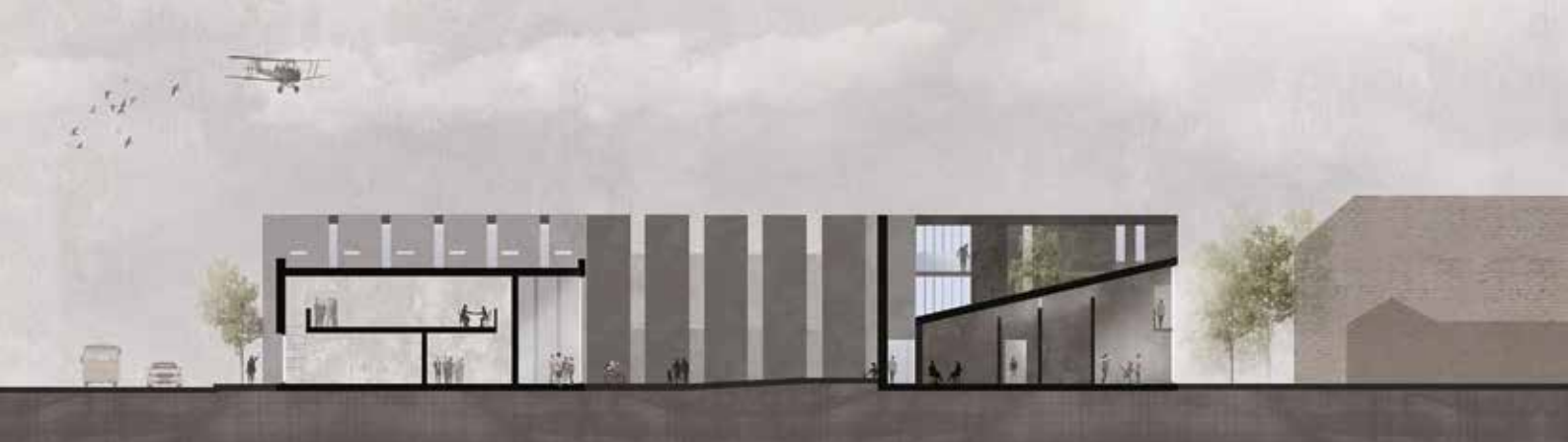


Créer une intériorité.



[Co]existence de deux entités.





Plan de coupe
du centre de semi-liberté.

Après avoir fait émerger les deux entités de l'îlot, des questions se sont posées sur leur relation à la ville et entre elles. Comment les percevoir ? Comment les ressentir, les parcourir, les traverser ? Ces questions s'attachent essentiellement à la perception sensible de l'architecture et pour cela il était important de s'appuyer sur un vocabulaire précis. D'abord, c'est le terme d'austérité qui a été retenu pour qualifier le centre de semi-liberté et plus précisément une austérité puissante, impassible et silencieuse. Pour la partie publique, c'est logiquement le mot publicité qui a été mis en avant. Ici, une publicité profuse, hétéroclite et effervescente. Ces qualificatifs ont permis l'élaboration d'atmosphères et de partis pris architecturaux.

À partir de là, toute la démarche s'appuie sur la construction d'un scénario ; celui du détenu qui se retrouve dans la ville et qui rentre au centre de réinsertion, jusque dans sa cellule. Le dessin du projet s'applique donc de l'espace public jusque dans une intimité de plus en plus importante.

Étapes psychologiques

Le travail se concentre autour des séquences clés de ce parcours qui correspondent potentiellement à des étapes psychologiques précises chez l'individu. Parmi ces séquences : la perception du centre et de l'entité publique depuis les constructions EuroRennes, l'entrée du détenu en cœur d'îlot sur la place publique et sa vision des deux bâtiments, les entrées respectives dans ces derniers... Par exemple l'entrée dans la partie publique, directe et centrale, avec une façade vitrée et réfléchissante derrière laquelle sont redistribués les programmes. Différente mais complémentaire, l'entrée dans le centre de semi-liberté a été pensée comme une succession d'éléments bâtis et d'interstices lumineux permettant au détenu un recentrement et une immersion progressive dans le bâtiment. La combinaison et l'articulation des séquences, dans une volonté d'un parcours fluide et fort, mènent au plan du centre de semi-liberté qui fonctionne de la manière suivante : deux branches principales où le

degré d'intimité est de plus en plus important en allant vers leur extrémité. À la rencontre de ces dernières, des espaces communs telle qu'une salle de restauration en double hauteur. Sont répartis dans chacune de ces branches un pôle formation avec des salles de cours et un amphithéâtre notamment, un pôle médical avec des salles de consultations et d'expressions. Des appartements de visite pour les familles des détenus sont prévus. Par ailleurs, il existe également une zone administrative.

Ce plan est alors séquencé par des patios qui donnent une dynamique intérieure au projet, ils apportent lumière et musicalité dans le parcours et jouent avec la perception intérieur/extérieur. Ils évitent également l'effet couloir puisque l'individu vient se glisser entre eux pour accéder à d'autres espaces. En ce qui concerne les cellules, le parti pris a été de les positionner dans les deux niveaux supérieurs. La continuité des patios dans les étages, entre autres, casse la ritualisation et la perspective unique de l'univers carcéral et multiplie les points de vue. Les espaces de circulation sont volontairement généreux car ils n'endossent pas seulement leur fonction de distribution mais sont de réels espaces de vie autour des patios.

Engagements citoyens

La cellule arrive comme le point final du scénario. Son travail s'inscrit dans la continuité de la logique du projet architectural, à savoir le recentrement progressif de l'individu sur lui-même. Ainsi, cet espace individuel, dont les dimensions sont volontairement modestes comme pour faire ressortir la fonction essentielle et simple du lieu, propose un espace humide, un espace pour travailler, se reposer et enfin méditer.

Bien que ce projet reste fictif, il a permis de soulever des problématiques d'actualité. Le dispositif a été pensé et dessiné pour des individus qui vont le vivre mais aussi pour des habitants qui vont l'accueillir et le côtoyer. Le projet porte alors une conviction personnelle forte : en tant qu'architectes, essayer de mettre en place, au travers les projets, des engagements citoyens. ■

DIX ANS APRÈS L'ARRIVÉE DU TGV

À Saint-Malo, le quartier de la gare n'a pas achevé sa mutation

RÉSUMÉ > Chantier emblématique de la cité corsaire, le quartier de la gare de Saint-Malo a subi de profondes mutations ces dix dernières années : nouvelle gare TGV inaugurée en 2005, création d'un pôle culturel en 2014, renouvellement urbain... Envisagé au départ comme le nouveau « forum » de la ville, le quartier n'a pas encore complètement trouvé sa vitesse de croisière. Il peine notamment à se connecter facilement aux autres pôles de la ville, notamment intramuros. Retour sur les enseignements de cette transformation qui n'est pas sans rappeler, à une bien moindre échelle évidemment, celle d'EuroRennes.

REPORTAGE > **AMÉLIE CANO**

AMÉLIE CANO
est journaliste indépendante
et membre du collectif
YouPress. Elle est membre
du comité de rédaction
de *Place Publique Rennes*.

La décoration aux couleurs acidulées tranche avec le crachin qui enrobe la ville, de l'autre côté des baies vitrées. Odeur de café, bureaux immaculés, la Cambuzz s'éveille doucement en ce mardi matin. Ouvert depuis janvier, l'espace de coworking lancé par Digital Saint-Malo, une association d'entrepreneurs du Web, s'est installé au rez-de-chaussée de la Grande Passerelle, le pôle culturel flambant neuf de Saint-Malo. La Cambuzz ? Un lieu dédié aux travailleurs nomades et aux nouveaux usages du monde numérique. La vitrine idéale, en résumé, pour un quartier en pleine modernisation comme celui de la gare. « On cherchait à s'implanter dans le quartier. On nous a présenté cet espace et vu la qualité du lieu, on a accepté », raconte Benoît Saint-Mleux, secrétaire de la Cambuzz. « Nous voulions être proches de la gare pour être accessibles aux personnes de passage mais aussi profiter de la nouvelle image du quartier. Une nouvelle facette de la ville se jouait là et on voulait y être », explique l'entrepreneur. Le choix d'implanter cet





emblème de la modernité au cœur du pôle culturel ne s'est pourtant pas fait sans remous au sein de la municipalité. « Je suis très fier de ne pas avoir renoncé à cette idée », assure aujourd'hui Claude Renoult, le maire de la ville. Si l'open space n'accueille pour l'instant que trois à quatre travailleurs itinérants en moyenne chaque jour, ses ateliers dédiés au monde numérique attirent davantage. Le lieu se veut surtout un point de ralliement pour les acteurs du Web. « Une start-up de La Gacilly est venue à Saint-Malo l'autre jour pour des rendez-vous professionnels. Ils ont passé l'après-midi ici avant de reprendre le train », illustre par exemple Pierre Allée, l'animateur.

Du quartier délaissé au phénomène de nouveauté

Surplombant la Cambuzz de ses hautes parois vitrées, la Grande Passerelle a su, en un an, séduire les Malouins, même si certains toussent encore à l'évocation des 37 millions d'euros investis dans le pôle culturel. Sa médiathèque compte ainsi 12 000 abonnés, ses trois salles de cinéma apportent un début de vie nocturne au quartier. Il participe, sans conteste, à l'objectif de montée en gamme de ce secteur urbain passé, depuis cette opération de renouvellement, du statut peu envié de zone négligée à celui de quartier moderne. « Il y avait besoin d'un coup de jouvence, c'est sûr », résume avec ses mots une habitante croisée au détour de la rue Bouvier. Nouveauté, modernité : des images positives qui ont participé à convaincre les investisseurs. Comme Giboire, par exemple, sélectionné en 2006 pour l'îlot qui abrite aujourd'hui l'hôtel Best Western. Le souhait de « s'associer à cette image de nouveauté dans la ville » a été l'une des motivations du promoteur, témoigne Hervé Briou, en charge du montage de l'opération immobilière. « Le renouvellement de ce quartier était séduisant. Tous les documents présentés ont attiré les promoteurs, qui étaient nombreux à répondre à l'appel », se rappelle-t-il. « Ce geste à l'échelle d'un quartier, c'était innovant pour Saint-Malo. Maintenant qu'on voit le résultat, on se dit qu'on a eu raison et les élus aussi », estime-t-il. Même son de cloche du côté des notaires. « L'immobilier de résidence principale fonctionne bien sur ce quartier. Il y a la séduction de bâtiments de bonne qualité et d'une situation géographique attractive. On a déjà eu quelques reventes, qui se sont bien passées. Il y a une belle mixité sociale grâce aux accessions aidées à la propriété »,



CHIFFRES CLÉS

- 360 logements neufs
- 2009 : destruction de l'ancienne gare, remplacée par le pôle culturel en 2014.

détaille M^e Alain Gautron, le président de la chambre des notaires d'Ille-et-Vilaine. Il rappelle cependant que le quartier de la gare s'inscrit dans une réalité plus large. « On n'a jamais construit autant de neuf sur Saint-Malo que ces six dernières années. Les programmes d'accession à la propriété, notamment, sont non seulement nombreux mais aussi bien répartis sur l'ensemble du territoire », précise le notaire.

Un bon début, mais...

Donner une âme au quartier, en revanche, c'est une autre affaire. Claudie, habitante de Rothéneuf rencontrée à la papeterie de la rue Bouvier, résume bien le sentiment de nombre de Malouins. « Je ne viens pas ici plus qu'avant. Pour faire du shopping, je préfère intra-muros. Ce quartier n'est pas entré dans ma tête », explique cette retraitée. Bertrand Verdier, le gérant de la boutique, acquiesce. « Ce quartier n'est pas encore connu des Malouins, il faudra encore au moins deux ans avant d'avoir une hausse de fréquentation », pronostique-t-il. Sa clientèle ? « Surtout des gens de passage, des touristes, des Parisiens... ». C'est un fait, le commerce fonctionne mal autour de la Grande Passerelle. Dans les cellules commerciales, le turn-over est important. Si la rue Nicolas Bouvier s'en sort, la rue Théodore Monod, elle, fait grise mine : près de la moitié de ses boutiques était ainsi à louer fin 2015. Le loyer des cellules s'en ressent : 16 ou 20 euros mensuels hors taxes sur l'axe nord, tandis que l'une des cellules à louer côté sud tombe à 12 euros. L'exception ? Les restaurants et les snacks, où se bousculent les salariés et les lycéens à l'heure du déjeuner. Face à ces difficultés,





La Cambuzz, espace de co-working numérique au rez-de-chaussée de la Grande Passerelle.

RICHARD VOLANTE

les commerçants réclament davantage d'animations. « La braderie organisée par le comité de quartier a bien fonctionné. Quand vous voyez l'esplanade devant la grande passerelle, ça ne demande qu'à vivre ! », interpelle Manuel Arthuis, gérant de la boutique de vêtements installée depuis trois ans face au pôle culturel. Même s'il note que le manque de cohésion entre les commerçants du quartier ne facilite pas son développement. Sur cette question, le maire est clair. « Nous sommes là pour aider les commerçants, pas pour faire à leur place. Des activités, sur cette esplanade, il y en a. C'est à eux, aussi, de faire des animations », estime Claude Renoult.

Au milieu du gué

« La gare n'avait jamais été un quartier vraiment central, on est toujours confronté au « tripode » malouin – Saint-Servan, Paramé, Intra-muros – qui reste très ancré dans les têtes. Il faut donner une âme à ce quartier », admet le maire. Sa méthode ? Développer des activités commerciales, culturelles et tertiaires. « Il y a un certain nombre de sièges de petites entreprises ou de professions

libérales qui se sont installés dans plusieurs immeubles, notamment face au lycée des Rimains. Mais il n'y a pas assez de place. Donc on va poursuivre », annonce-t-il. Deux secteurs seront en chantier dans les prochaines années. Du côté du lycée des Rimains, tout d'abord, la ville négocie avec la SNCF pour récupérer les délaissés ferroviaires proches de l'avenue Aristide Briand afin d'y construire de nouveaux bâtiments mêlant résidentiel et tertiaire. De l'autre côté de la gare, le secteur des Provinces va être « relooké », selon l'expression de l'élu, et diversifié afin de « redonner la possibilité à des activités tertiaires de s'installer en rez-de-chaussée ou dans les premiers niveaux ». Quant aux rails qui longent la ruelle du Four-à-Tabac, ils pourraient devenir une rue à l'avenir afin de lier la gare au boulevard des Talards.

L'impossible connexion avec intra-muros ?

Revers de la médaille : si la gare, la Grande Passerelle et leurs abords affichent leur modernité, le fossé avec les axes plus anciens n'en apparaît que plus cruel.

Quel impact du TGV sur l'économie malouine ?

Difficile de le savoir. La ville est desservie par le train à grande vitesse depuis 2005. Mais en une décennie, peu d'études ont été réalisées sur la question. Pas d'étude globale, notamment, sur l'impact du TGV sur la vie des entreprises. La Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Malo, quant à elle, ne veut pas s'exprimer sur le sujet. À la Cambuzz, on note cependant un bénéfice certain pour les entreprises du numérique. « La question de la distance ne pose plus problème », explique Pierre Allée, son animateur. « Comme il devient difficile de recruter dans ce secteur en Ile-de-France, les entreprises cherchent à s'implanter en région. Nous avons été prospectés récemment par une société qui souhaite délocaliser une partie de ses équipes en Bretagne et qui hésite entre Rennes et Saint-Malo ». Côté tourisme, Laurence Bozzuffi pointe la difficulté de mesurer précisément les retombées du TGV. « Son arrivée à Saint-Malo a coïncidé avec le développement des RTT, il y a eu un effet conjugué », note la directrice de l'Office du tourisme malouin. L'évolution depuis 2005 ? « Les bords de saison se sont élargis à mars et à la Toussaint ». En avril 2015, les nuitées dans l'hôtellerie malouine étaient ainsi 25 % plus élevées qu'à la même période en 2004. La fréquentation de l'office du tourisme, elle, a surtout évolué en octobre (+ 50 % en dix ans). Si Laurence Bozzuffi estime que le TGV a eu un impact sur les fréquentations en week-end, elle n'attend pas de révolution avec l'arrivée de la LGV en 2017, pointant la concurrence de Bordeaux et Marseille pour la clientèle parisienne sur ces distances.

« La gare est sympa, la médiathèque est magnifique. Ce ne serait pas un luxe de refaire le boulevard des Talards », remarque ainsi Ulrich Mézière, le patron du Bistrot Vintage, installé depuis mars en face du pôle culturel. Fraîchement arrivé de Mayenne, il pointe sans le savoir le casse-tête de la mairie. Celle-ci négocie depuis



RICHARD VOLANTE

L'esplanade qui conduit à la Grande Passerelle, face à la gare.



RICHARD VOLANTE

Une boutique dans le nouveau quartier de la gare face à la Grande Passerelle.

un an avec l'État pour récupérer la propriété de cette route nationale. Mais « en tant que maire, je ne peux pas accepter le transfert d'une voie dans cet état-là », estime Claude Renoult, « la règle c'est que l'État met en ordre et transfère ensuite ». Un point de vue que ce dernier, forcément, ne partage pas. Le dossier est donc au point mort pour l'instant. Reste le second point d'achoppement : la liaison vers intra-muros. Entre la gare et le célèbre quartier historique se dresse le port de commerce. L'avenue Louis Martin, qui le traverse, est l'axe le plus direct entre les deux pôles. Mais peu engageante pour les piétons, pas traversée par les bus, elle est sous-exploitée. Une situation qui ne devrait pas changer. « On peut travailler sur cet axe pour le rendre plus agréable », concède le maire, « mais l'activité commerciale du port, j'y tiens. Il faut que Saint-Malo reste un port actif ». D'autant plus que cette zone portuaire, propriété de la chambre de commerce, échappe aux compétences de la commune... Si proches et si lointains, le moderne quartier de la gare et l'historique intra-muros risquent encore de se toiser longtemps, de part et d'autre des grues et des entrepôts. ■