



Contribution de Jean-Pierre BRANCHEREAU

jeanpierre.branchereau@gmail.com

On ne prend pas le train dans un jardin des plantes

Les gares sont, pour le voyageur qui arrive, le premier contact avec la ville. Certaines, comme Tours ou Limoges ont gardé leur monumentalité des XIXe ou XXe siècle et font partie du patrimoine architectural urbain, tandis que d'autres ont dû être remaniées, réaménagées, voire reconstruites au fil des circonstances historiques (bombardements, faits de guerre) ou de la croissance des villes. Elles sont une part de l'archéologie paysagère de la ville.

La gare de Nantes a connu l'époque des verrières du XIXe siècle, elle a supporté sur son parvis l'affront d'un blockhaus difficilement grignoté par les pelleteuses dans les années 1960 avant de subir un dernier lifting pour accueillir la coupe du monde de football en 1998. Tout en assumant, parfois aux limites de la saturation, sa fonction de connexion avec les différents modes d'accès à la ville : autobus, tramways, taxis, automobiles, deux-roues, et marche piétonne, faisant de la gare un "pôle d'échange multimodal" (PEM).

Quelques années après celle d'Angers (2001), mais comme celle de Rennes, à une échelle comparable, la gare est actuellement l'objet d'un réaménagement complet affirmant l'image métropolitaine des deux villes.

À Rennes comme à Nantes, la reconstruction de la gare ne se limite pas au domaine ferroviaire. Elle s'inscrit dans un projet d'aménagement urbain, à l'échelle du quartier pour Rennes, à celle de toute la ville pour Nantes.

Dans les deux cas, la gare est le pôle central d'un quartier tertiaire en émergence : EuroRennes comme EuroNantes seront à la fois des signaux architecturaux forts pour une métropole et des quartiers de bureaux (35 000 m², 7 000 emplois pour EuroRennes), des pôles commerciaux ou de loisirs (cinéma Art et Essai à Rennes). Comme c'est déjà le cas à Angers, à une échelle plus modeste, avec dans la gare, la présence de quelques commerces dont une pharmacie ouverte sur une grande amplitude horaire.

La gare de Rennes comme celle de Nantes sera œuvre d'architecture. Le chantier largement avancé laisse déjà deviner les courbes d'une colline (armoricaine ?) recouvrant d'une membrane transparente tout l'espace de la gare. Les versants deviendront des espaces verts parcourus de cheminements piétonniers à travers pelouses, bruyères, landes, et gradins de chêne. Comme un discret rappel de l'appartenance armoricaine de la ville. La gare suggérera, à l'échelle du quartier, une certaine idée et une pratique urbaine d'une "nature" recomposée.

Une telle création d'espace vert est évidemment sans objet à Nantes où la gare nord ouvre sur le jardin des plantes et où le projet prévoit même l'extension du jardin vers la gare dans une séduisante transition paysagère. À Nantes, c'est l'idée de nature qui s'avance vers la gare.

Dans les deux cas, les cheminements piétonniers témoignent du souci d'améliorer les liaisons entre la gare-nord et la gare-sud, comme entre les quartiers nord et sud, inévitablement séparés par les infrastructures ferroviaires. À Nantes, le projet s'inscrit dans une opération d'urbanisme à plus large échelle. La gare sera le départ d'un axe paysager permettant, sur l'ancien cours de la Loire, la déambulation jusqu'au centre de la ville et au-delà jusqu'au quai de la Fosse et l'Arbre aux Hérons. La mémoire de la Loire ouvre à Nantes des possibilités d'aération du tissu urbain que ne permettent pas Rennes ou Angers.

La gare de Rennes assurera parfaitement sa fonction d'échange en permettant la connexion du monde ferroviaire à la ville, en sous-sol, par deux lignes de métro, par des lignes d'autobus en surface, et avec la région par une gare routière facilement accessible sur le parvis nord. Un vaste parking souterrain communiquant directement déjà avec les quais facilite l'accès aux trains, en particulier pour le "dépose-minute". La fonction de connexion est au cœur de la conception de la gare et est concentrée sur un espace restreint très largement grâce au métro, quand elle est dissociée à Nantes entre les gares nord et sud.

Le souci esthétique à la nantaise est certes convaincant mais on peut se demander s'il ne pénalise pas trop la part justement encadrée mais incompressible de l'automobile dans la fonction d'échange. Celle-ci est reportée essentiellement sur la gare sud dédiée aux chronobus et aux voitures. En quelque sorte, le tram, les deux-roues et les piétons au nord, les bus et les voitures au sud, un dispositif en distorsion avec la géographie d'une agglomération beaucoup plus développée au nord qu'au sud. Dissociées à Nantes, ces fonctions de connexion sont au contraire, fortement regroupées sous la gare et à côté de la gare, à Rennes.

On peut donc se demander, sans remettre en cause la qualité du projet, si le souci paysager n'estompe pas la fonction d'échange pour une partie de la population, celle qui vient du nord, celle qui ne fait pas un aller-retour quotidien vers Paris avec un simple ordinateur portable comme bagage, mais celle éventuellement vieillissante, chargée d'une valise, qui ne peut accéder à un tram ou à bus surchargé et qui n'a ni la culture ni les moyens du taxi... et qui ne pourra pas prendre le train dans un jardin des plantes.



Gare de Rennes, site Rennes, ville et métropole, 23/03/2018



Gare de Rennes : travaux en février 2018



Gare de Rennes : travaux en février 2018