

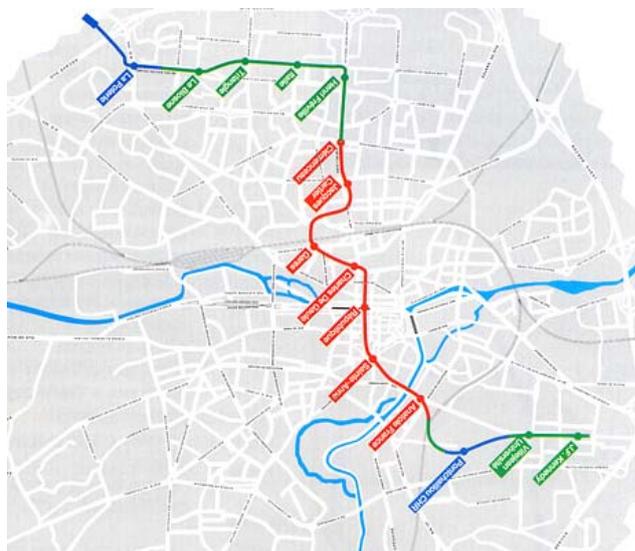
LE VAL ET LA CENTRALITE

La desserte de la gare SNCF et de la gare routière, établie par Pellerin et Golhen sur le boulevard Solferino, à proximité de la première, s'est enrichie de la construction et de l'ouverture en mars 2002 du nouveau métro, appelé VAL pour « Véhicule Automatique Léger ». La décision arbitrant en faveur de ce nouveau mode, ainsi que son exécution se sont produites dans un contexte de débat contradictoire, et parfois railleur puisqu'il s'est fait des gorges chaudes de la position que prenait Rennes comme plus petite ville au monde à disposer d'un métro. Le sujet mérite d'être approfondi, sans souci de polémique, d'autant qu'il trouve toute sa place dans la présente étude.

L'opportunité d'un TCSP (transport en commun en site propre)

De par la structure de l'agglomération et de son mode de développement, la part de l'automobile dans les déplacements urbains est particulièrement élevée, s'établissant à 76%, et un bon quart des circulations en voiture particulière s'effectue sur les 0,3% de la surface urbaine que représente la ville centre.

Le VAL a été conçu en prenant en compte toutes les composantes de l'intermodalité, et surtout son tracé emprunte le parcours le plus encombré et le plus fréquenté de l'agglomération. Il dessert en effet l'Université, les hôpitaux, les gares ferroviaire et routière, le centre-ville et les grands quartiers périphériques du Blosne et de Villejean, contribuant à leur revalorisation. En fait, 86 000 habitants et 49 000 emplois sont recensés le long de la ligne dont le parcours s'étend à quelque chose près en « Z » du nord au sud.



*Le dessin de la ligne de VAL est au centre ville un trait d'union nord-sud
(Source : District Info)*

Complété d'un axe bus est-ouest, en site propre en majeure partie, le système de transports en commun permettra de mieux gérer les 500 000 déplacements effectués chaque jour et se faisant vers ou à partir du centre ville dans l'espace de la Communauté d'Agglomération.

En dix ans, les flux de circulation vers ou depuis le centre ont progressé de 40%, et le rythme de croissance de l'agglomération laisse attendre 60 000 habitants supplémentaires d'ici aux dix prochaines années, avec la prévision de 20% d'augmentation des déplacements. Tout cela fait naturellement obligation de trouver une réponse au risque de congestion automobile généralisée du centre, tout en offrant une occasion de repenser toute l'offre intermodale de la métropole.

Les études entreprises prennent pour hypothèse l'objectif d'une augmentation de 70% des déplacements en transports en commun et la stabilisation sinon le recul de la part automobile des trafics.

L'opportunité du métro

L'essentiel des critiques portait sur le choix du métro par rapport à l'introduction d'un tramway ou d'un tramway sur pneus, dit « tram-bus » qui faisait là aussi son apparition. Sans entrer dans le détail technique, le maillage serré de rues étroites interdit toute solution de tramway de surface qui défigurerait les quartiers historiques et remettrait en cause le succès du plateau piétonnier, vaste restitution du centre-ville ancien à la marche et à la flânerie, réalisée dans l'hostilité générale mais dont tout le monde se félicite aujourd'hui. De même, la desserte de la gare SNCF située sur un dénivelé important nécessite également un passage en souterrain, soit le creusement d'au moins trois kilomètres de tunnel qui auraient donc dans tous les cas considérablement alourdi le budget d'un tramway.

La station « Gares »

Les choix architecturaux, empreints de style high-tech, d'avant-gardisme et d'un certain hygiénisme ici comme dans l'ensemble de l'aménagement du VAL, cherchent délibérément à gommer les ressentis d'inconfort et d'insécurité qui freinent considérablement le développement des échanges intermodaux.

Le VAL dans le Projet Urbain

La réalisation du VAL crée l'opportunité d'un projet d'ensemble pour le centre de Rennes, en décroissant les quartiers historiques, celui de la gare et par extension le quartier sud gare, marqués pour les deux premiers par l'orientation est-ouest et pour le dernier par l'inexistence à l'échelle urbaine.

Les quartiers du centre historique, de la gare, du Sud-Gare, du Colombier qui maintiennent des vies voisines mais autonomes, se voient progressivement réunifiés par le réaménagement des espaces publics, de la place du Général De Gaulle à la recomposition du quartier de la gare, de la requalification de la rue de l'Alma à la création d'un pôle de quartier aux abords de la station Jacques Cartier.

Les premiers retours

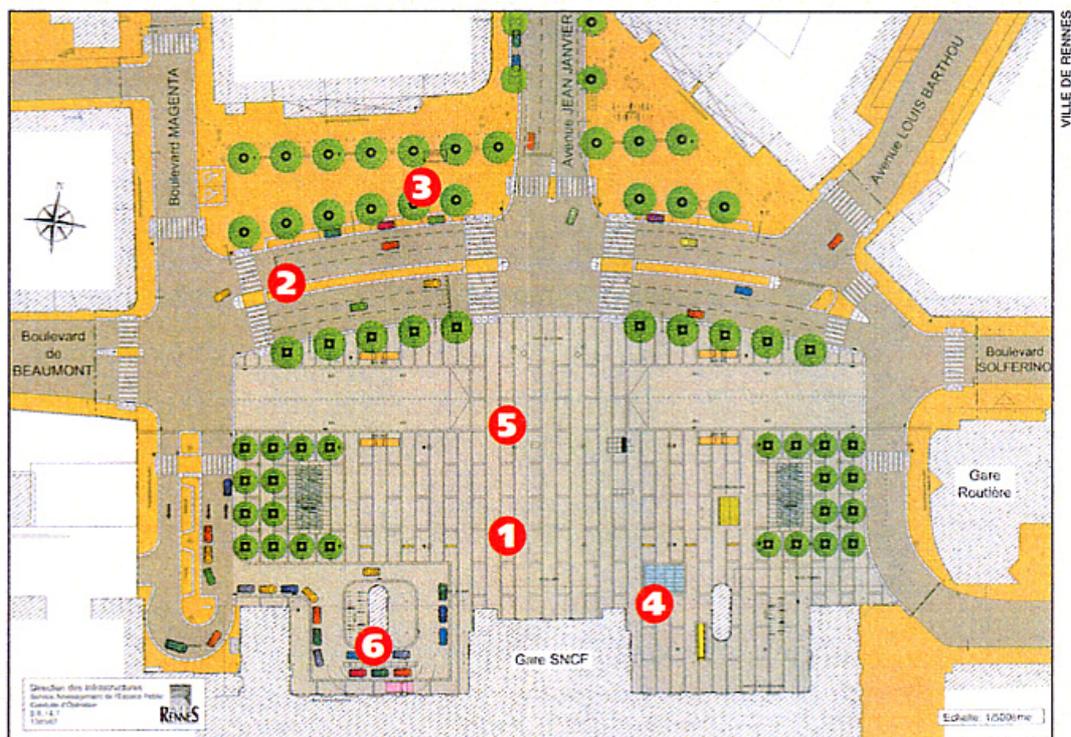
Inauguré le 15 mars 2002, le VAL voit ses trajets quotidiens, au bout de quatre mois d'exploitation, s'établir entre 75 000 et 85 000 déplacements, ce qui dépasse toutes les prévisions. Surtout, l'intermodalité n'est plus un vœu pieu et d'une part, les parcs-relais permettent à de nombreux usagers des communes périphériques et des grands quartiers d'habitat social de gagner un temps considérable en évitant tous les secteurs embouteillés aux heures de pointe, mais les cars et les bus desservant la périphérie n'ont, avec 10 à 15% d'augmentation de leur fréquentation, jamais été aussi remplis. La Société des Transports Urbains Rennais, ou STUR, estime à 30 000 les personnes ayant renoncé à la voiture au profit des transports en commun, soulageant considérablement la congestion habituelle de l'hypercentre.

Le quartier de la gare recomposé

Là où le plateau de la gare permet de traverser l'importante coupure provoquée par les voies et les installations de la SNCF, la mise en service du VAL offre une couture beaucoup plus profonde et large de la ville nord et de la ville sud, opérée aux niveaux du centre ancien et des gares, de façon complémentaire et non concurrentielle.

Le concours de concepteurs pour le réaménagement de la place de la gare au nord a été décidé en relation avec le projet urbain, de façon à répondre à la nouvelle configuration introduite par le VAL, et à connaître le périmètre de l'éventuel quartier de la gare et ses articulations avec les quartiers avoisinants.

Cette recherche urbaine a conduit aux projets de recomposition de l'espace public au nord comme au sud. Le nouveau parvis de la gare nord, qui sera livré fin 2003 par Bruno Fortier, rendra de larges emprises au piéton et aux transports en commun, et courbera les chaussées pour ralentir la circulation automobile.

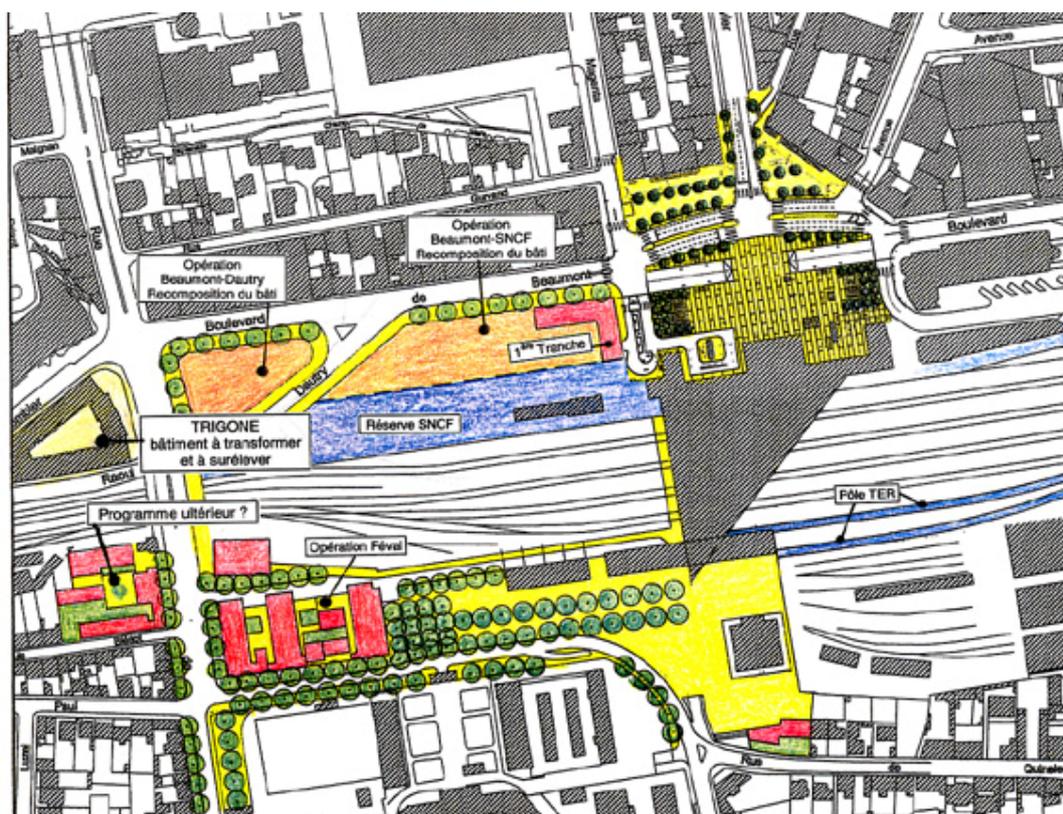


Le projet de Bruno Fortier, exempt de grandes gesticulations architecturales, reprend le dispositif symétrique par rapport à l'avenue Janvier qu'impose la nouvelle gare et restitue un espace public partagé entre les différents modes. (Source : District info)

Le déploiement de l'activité au sud de la gare

Au sud, la constitution de la future ZAC Féval-Beaumont garantira la continuité du pôle tertiaire de la ZAC Gare, dont le programme est à présent réalisé. Le partage de l'espace et la qualité du traitement veulent ici favoriser l'identification et l'appropriation des centres d'activité et de rencontre.

A l'étude aujourd'hui, la restructuration partielle des emprises SNCF peut permettre aux activités urbaines et circulatoires de gagner en efficacité. La volonté est à la fois de faire émerger de nouveaux services ferroviaires et de poursuivre le développement du pôle tertiaire par la suture des quartiers nord et sud de la gare.



Un récapitulatif des opérations prométhéennes envisagées autour de la gare SNCF. On distingue, en bleu, au nord et au sud, les emprises du futur pôle TER (source : DAFU)

Les évolutions des services ferroviaires

Consciente de l'évolution de la population dans la zone péri-urbaine de Rennes avec, en corollaire, une progression constante des flux pendulaires entre la ville centre et la périphérie, la SNCF propose dès à présent une alternative à la saturation en augmentant la desserte de l'étoile ferroviaire rennaise, en direction notamment de Redon, Saint-Brieuc, Saint Malo, Vitré, et Châteaubriant.

La SNCF et la ville

L'incitation tarifaire, dite multimodale, est programmée également avec la mise en place d'un titre de transport permettant d'utiliser indifféremment le bus, le VAL, le train SNCF ou le car, appelé Ticket Unipass. « Toutes les synergies des différents modes de transports collectifs (VAL, bus urbains, interurbains, trains...) seront recherchées », nous précise le PDU, impliquant aussi des efforts techniques, informatifs ou prospectif. Mais ces efforts ne vont pas sans contrepartie, et la SNCF est, pour le géographe Rémy Allain d'autant plus vigilante sur l'usage de ses installations que le trafic s'amplifie, alors que la ville quant à elle, regarde d'autant plus les opportunités foncières de la SNCF qu'elle se sent à l'étroit.

Les emprises

Les ateliers couvrent huit hectares de bâtiments frappés d'obsolescence et n'emploient plus que 570 agents entretenant du matériel roulant venu de toute la France. Cependant, ils fonctionnent en usine autonome et en centre de profit pour la SNCF, répondant à des commandes parfois internationales. Lorsqu'ils finiront par fermer, c'est paradoxalement leur héritage, leur descendance en quelque sorte, à savoir l'ensemble du sud de Rennes, qui leur succédera en avalant leurs emprises.

Les études SNCF en trois points :

Alors qu'une nouvelle ligne TGV en section rapide est prévue entre Le Mans et Rennes au schéma directeur national, la concertation avec Rennes Métropole et la Ville envisage trois projets d'importance. Le recul du mur de soutènement côté sud des voies rectifie une partie du faisceau ferroviaire pour autoriser le passage de certains TGV à 120 km/h. En second lieu, le pôle TER au nord et au sud des voies, respectivement vers St-Malo St-Brieuc et vers Châteaubriant Laval, est prévu sur des espaces appartenant aux ateliers et à la direction régionale. Enfin, le déplacement de ces services vers les anciennes emprises de la SERNAM permettra de recomposer toute la frange urbaine cernée par l'îlot Beaumont, le boulevard, la gare et enfin le futur pôle TER.

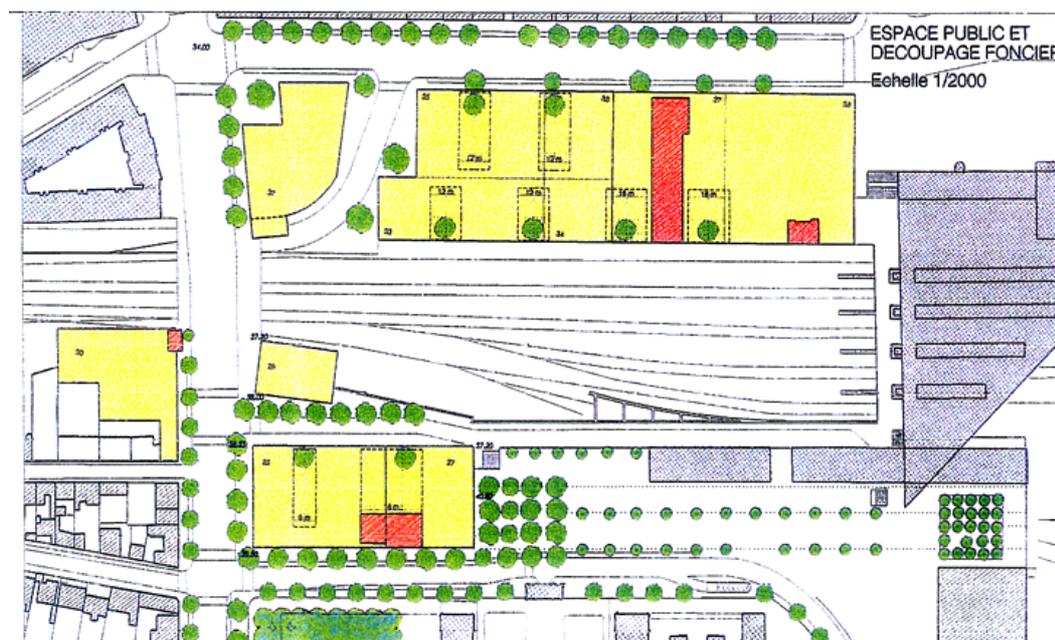
Le nouveau pôle tertiaire

Programmé avec la ZAC Gare, concurrencé par les implantations périurbaines mieux desservies, le pôle tertiaire est demeuré un lieu de transit et non d'activités. Des logements étudiants se substituent à certaines opérations tertiaires. C'est l'incendie du Parlement de Bretagne en 1994 (comme en 1720...), dont les services vont investir le principal ensemble de bureaux, qui met au pôle tertiaire le pied à l'étrier et bientôt suscite des projets d'implantation à proximité.

Complétées par l'hôtel Ibis avec 155 chambres, les surfaces de bureaux de la ZAC Gare sont maintenant occupées et tous les programmes réalisés. Tant et si bien que les projets de requalification du secteur de l'Alma et d'embellissement tablent à présent sur une ZAC d'activité étendant le pôle tertiaire.

La ZAC Beaumont Féval

La création envisagée de la ZAC Féval-Beaumont vers fin 2003, devra permettre à la fois de poursuivre le développement du pôle tertiaire et de procurer la liaison urbaine entre le quartier Sud-Gare et le centre-ville.



ZAC Beaumont Féval (Source : DAFU)

Aux abords du pont de l'Alma, à proximité immédiate de la gare, à la frontière naturelle entre les quartiers sud-gare et nord-gare, trois îlots desservis par le métro, la SNCF et la gare routière, bénéficient d'une position idéale pour l'extension du centre d'affaires. Cet ensemble, est dominé par la présence des infrastructures ferroviaires et de la voirie routière qui constituent autant de coupures difficilement franchissables, au milieu d'un environnement bâti hétérogène : dégradé, friches urbaines, délaissés, le rendant d'autant plus favorables à l'implantation d'activités économiques.

Le projet de programme pour 39000m² d'activités tertiaires et de services suivant la composition urbaine proposée par Patrick Germe, a été acté par délibération du Conseil Municipal du 10 septembre 2001. Il comprend la constitution de têtes de pont bâties de chaque côté des voies ferrées formant porte d'accès au centre-ville, en relation avec les mutations de la rue de l'Alma et l'achèvement de la place sud de la gare. La recomposition de l'îlot Beaumont grâce au pôle TER veut améliorer le dispositif actuel, où un boulevard parallèle aux voies de chemin de fer crée une rupture de sens catastrophique et freine l'insertion urbaine de la gare.

Une couverture en jardins et zones piétonnes d'une partie de la trémie des voies permet de lier un boulevard Beaumont bordé d'immeubles et de plantations et une place entre les voies et la rue de Châtillon. Les restructurations des espaces publics visent à recoudre la trame urbaine par des traitements d'échelle adaptée et à gommer les aspects les plus laids entre la gare au sud et la rue de l'Alma, objet de la plus importante opération de recomposition de la ville dans le quartier Sud-Gare.

La requalification de la rue de l'Alma

La rue de l'Alma et la rue de Châtillon, qui assurent un rôle structurant d'axe de circulation vers et depuis la route de Nantes jusqu'à la gare sur laquelle elles prennent originellement appui, sont abandonnées à la circulation, avec une image désastreuse d'espaces couloirs, insécures et bruyants. La première, jouxtant le mur aveugle de la prison, encore plus large, encore plus rectiligne, aux franges bâties fermées et sans caractère, est même selon l'expression de Rémy Allain, un égout à voitures.



La rue de l'Alma, « égout à voitures »

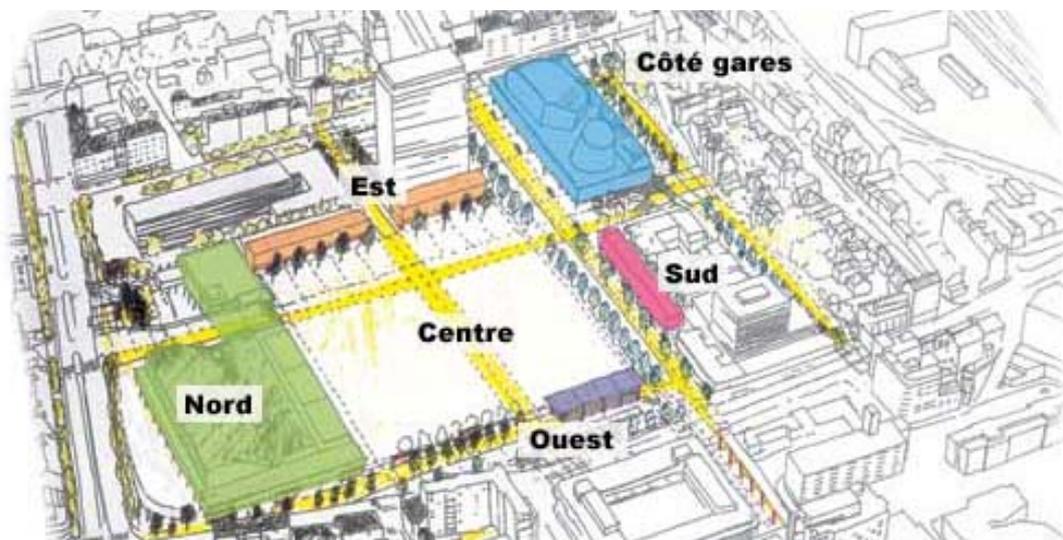
La création de trois stations VAL sur la rue allège le trafic local, supprime la plupart des bus, et autorise la restitution du double sens automobile des rues de l'Alma et de Châtillon et donc l'alternative de déplacement qui réduit des vitesses endémiques. Le réaménagement en avenue urbaine plantée d'arbres, avec le projet collatéral de s'enraciner dans les quartiers voisins de Sainte-Thérèse et de Villeneuve, crée une hiérarchie viaire et insiste sur la porosité des quartiers, la qualité de l'espace public et des programmes architecturaux.

Ainsi l'élargissement de 16 à 27 mètres de la rue de l'Alma, rendu possible grâce au droit de préemption renforcé institué sur ces secteurs, permettra la réalisation d'un projet architectural de qualité, en termes d'alignement et de cohérence de la façade urbaine. Les plantations et le VAL pour moelle épinière donneront à la rue un nouveau vocabulaire urbain et entameront les rééquilibrages, voire la tertiarisation avec de nouveaux services, commerces et équipements d'accueil. Signe des temps, l'hôtel de Rennes-Métropole, de Patrick Berger, au sein de la future ZAC Clemenceau s'implante entre le quartier sud-gare et la ZUP Sud, en bordure de la rue de l'Alma au droit de la station VAL. En quelque sorte, le général part ainsi au devant de ses troupes...

Ces transformations rappellent en quelque sorte la ZAC Madeleine-Champs de Mars à Nantes, qui est aussi la métamorphose d'un ancien quartier d'entrée de ville en extension du centre-ville, par une politique volontaire et concertée requalifiant un axe majeur de l'agglomération.

L'esplanade du Général De Gaulle et le NEC

Autour de l'esplanade du Général de Gaulle devenue un immense parking, le Restaurant Universitaire, le Palais des Sports, les centres administratifs, le centre commercial et autres équipements se sont implantés successivement au cours des années soixante et soixante-dix. Le problème dominant, bien avant les questions d'échelle et de style, est l'absence de traitement d'ensemble. Les vides ont été occupés progressivement, tout en conservant l'espace central affecté au stationnement et à l'accueil de manifestations occasionnelles...



Un schéma de principe des recompositions à venir. Au centre, une place paysagère remplace le parking, et tout autour, des objets architecturaux viennent s'inscrire dans la dynamique du projet urbain, parmi lesquels, en bleu, le NEC (source : maville.com)

La capacité de l'esplanade à accueillir de grandes manifestations en plein cœur de Rennes, à deux pas de la gare, du Colombier et du centre historique, avec une excellente desserte des transports en commun, est selon la Direction de l'Urbanisme un atout indéniable. La conservation de cette fonction, tout en redonnant cohérence à cet espace majeur du centre ville, la plus grande place de Rennes, demande le maintien d'un espace ouvert qui devienne un véritable lieu de vie. Il doit aussi accueillir l'art dans la ville et s'inscrire dans la continuité des cheminements piétons qui confluent depuis les pôles voisins. C'est un projet global, le plus important de la présente mandature en termes d'aménagement urbain.

Le centre-ville a déjà quelque peu glissé vers cet espace à travers ses fonctions et sa fréquentation, sans toutefois rejoindre la gare toute proche. L'enchaînement de transformations de ce quartier a réellement commencé avec le VAL puisqu'il met à une station d'écart l'esplanade et la gare.

Anticipant la création du parking souterrain, qui dégage les actuels espaces enrobés pour créer un jardin et la réfection des espaces publics du centre Colombier, intervient ici le plus ambitieux événement architectural de la décennie, comprenant comme on va le découvrir un important volet urbain puisqu'il concrétise une nouvelle lecture du centre ville.

Connu des Rennais sous le nom de NEC (Nouvel Equipement Culturel) car au moment d'écrire ces lignes, aucun autre nom ne lui a été donné, cet ensemble monumental de 20 000 m² vient remplacer sur la totalité de sa parcelle l'ancienne gare routière des années trente, elle-même relocalisée au côté de la gare SNCF.



*Un image de synthèse du NEC, « l'OVNI culturel » de Christian de Portzamparc.
(Source : Christian Bricé)*

Sa portée régionale voire nationale, par le rayonnement de ses expositions, lui confère une implantation naturelle aux franges du système multimodal de la ZAC Gare. Cet emplacement le rend profondément stratégique au niveau urbain car il vient constituer la rotule manquante entre le quartier des gares et celui de l'esplanade. Bien plus qu'une simple substitution d'un équipement par un autre, il permet de desceller une perspective, jusqu'ici mineure, du parvis de la gare vers le nord de la ville. A la fois pôle d'attraction pour les visiteurs, et à la fois lieu de transit pacifié et urbain depuis la ville historique vers la ville ferroviaire, il fait basculer le centre de gravité du système rennais de façon décisive.

Le dispositif autrefois axé sur l'avenue Janvier de la gare à la Vilaine, s'était doublé en parallèle de la rue de l'Alma, descendant le long du Colombier. L'activité et le foisonnement s'était limité aux deux rues sans jamais envahir les espaces interstitiels, le parking et la vieille gare routière formant césure. Avec le NEC et la station VAL, la ville s'approprie la diagonale gares – esplanade et la poursuit jusqu'à la place de la République. L'ensemble crée un nouvel équilibre commercial et fonctionnel, une nouvelle centralité ainsi qu'une autre approche, multimodale et attractive, des gares routière et ferroviaire par le nord-ouest.

Un programme d'aménagements publics complets s'est nourri de cette réflexion en vue d'améliorer le caractère architectural de ces espaces et de développer les flux piétons entre les différents équipements, la place et les gares, tout en maintenant l'écoulement du trafic automobile.

C'est ainsi que le Cours des Alliés revêtira une typologie de mail végétalisé, accompagné de larges trottoirs et d'un vaste parvis piétons, devant le NEC sur sa façade nord. Conjointement à la relance du pôle tertiaire, le NEC et ses abords confirment le glissement progressif du centre-ville vers la gare.

Les autres ZAC

Il est très ardu, sinon inenvisageable, à Rennes de dissocier un secteur d'étude des quartiers de ville qui l'entourent, tant les politiques opérationnelles sont globalisatrices et se répondent mutuellement.

Étudiées à l'origine par Dominique Alba, les ZAC Saint-Hélier et Alphonse Guérin, à dominante de logement, sont une occasion de recomposer la ville et de réaménager trois kilomètres de berges de la Vilaine en lien direct avec le quartier de la gare nord. Leurs 16 hectares se relient au triangle des fonctions centrales de l'agglomération et développent le centre-ville vers l'est. Le projet urbain prévoit de « renforcer le réseau des boulevard structurants afin de protéger le centre ville », c'est-à-dire de rabattre la circulation sur les boulevards existants alors que le transport en commun sur l'axe lourd est-ouest longe également les deux quartiers.

SYNTHESE GARE DE RENNES

La gare de Rennes, contrairement à celle de Nantes, s'implante loin de l'activité et en position non terminale. Elle donne lieu à une césure importante, parallèlement à celle historiquement constituée par la Vilaine, et celle-ci s'interprète aussi bien au niveau géographique qu'aux niveaux politique et urbain.

Deux extensions

Il apparaît autour du faisceau des voies deux types d'urbanisation, l'une mise en scène par les volontés municipale, avec un système de boulevards classiques bordés d'immeubles et de perspectives haussmanniennes, l'autre spontanée et délaissée constituée de maisons avec jardins disposées de manière agrégative sur une trame de rues approximative.

Réaction et inaction

Après guerre, dans la même logique, le quartier nord-gare se densifie, avec de grandes opérations telles le Colombier et ses centres commerciaux, programmes géants de conquête d'emprises délaissées. Le quartier sud-gare quant à lui se trouve comprimé entre les rails et la ZUP du Blosne qui le limite au Sud, et les voies routières ouvertes à son travers le ferment, le confinent et n'y pénètrent pas. Aucune densification ne s'y produit et il commence à vieillir dans son jus.



Contraste Rennais : deux vues prises à cinq minutes à pied de la gare : vers le nord à gauche, vers le sud à droite.

La gare et la multimodalité

Les limites du tout-automobile trouvent réponse en la programmation à l'échelle urbaine du VAL qui va, selon Morgan Hamon, «par un rétrécissement soudain de l'espace, profondément bouleverser la géographie de la cité», et à l'échelle inter-urbaine et nationale par le développement du TGV et des TER, qui préfigurent les transformations de l'espace gare.

Dans le cadre de la ZAC, celle-ci se remodèle en franchissant les voies, s'adjoint un pôle tertiaire, améliore les dessertes par taxis et bus. La gare routière plus proche, la réalisation de la station du VAL, de parkings souterrains pour les usagers et d'un autre parking taxis sous la gare créent une mobilité médiatrice.

La gare et la ville

Aujourd'hui, signes du renouvellement de la gare en tant que centre urbain et pôle d'échange, les mutations s'opèrent en elle, autour d'elle ou à cause d'elle, avec le VAL et la mobilité urbaine et inter-urbaine pour pierre d'achoppement.

Au lieu de périlcliter dans ses emprises, dans un système de concurrence avec la centralité historique, la gare a choisi de s'ouvrir à la ville qui en contrepartie l'investit, dans une synergie complète des fonctions et des usages. Il n'y a plus dualité mais complémentarité.

Les points de suture

Ainsi au nord, les dernières emprises disponibles permettent de coudre le grand quartier du Colombier, la ville ancienne et le quartier de la Gare grâce à des objets singuliers tels le NEC. Du nord au sud, le pôle tertiaire poursuit son phagocytage des délaissés et soude le quartier Sud Gare à celui de la Gare. Partout, dans les secteurs observés, les transformations de l'espace public traduisent l'irruption et les enjeux de la ville-centre. L'opération de la rue de l'Alma est un exemple caractéristique de la recomposition de la ville sur elle-même, laquelle demande le plus de finesse et de transversalité, le plus de temps et de permanence dans la volonté publique.

La centralité

Désormais liés entre eux par d'opportunes opérations conduites au sein d'un projet urbain global, situés au centre d'une aire périurbaine de 30 kilomètres de rayon, dont la population a triplé depuis la guerre, les secteurs du Colombier et du pôle d'échange sont rejoints par la centralité rennaise qui s'apprête à franchir les voies ferrées pour intégrer celui, de faible densité, du Sud-gare qui lui procure un puissant appel d'air.

SYNTHESE GARES

Les caractères communs aux secteurs de la gare d'Orléans à Nantes et de la gare de Rennes permettent de distinguer quelques réflexions de fond et de forme. Celles-ci concernent bien sûr l'évolution du site de la gare et de ses interfaces avec les espaces urbains et architecturaux qui la côtoient. Mais la transformation des chemins de fer en tant que mode devrait aussi participer d'un nouvel équilibre entre le mouvement des hommes et le fait urbain.

LES ENJEUX MODAUX

Dans un contexte très différent de celui du demi-siècle précédent, en termes de mutations sociales, de décentralisation et de transversalité de la réflexion sur les transports, le rôle de la SNCF est appelé à considérablement évoluer. Dans la perspective d'un développement ferroviaire durable, ce sont toutes les composantes du transport ferroviaire qui deviennent un enjeu régional : infrastructures et installations de fret et de transport combiné, desserte ferroviaire des ports et aéroports, Grandes Lignes, dessertes interrégionales, investissements de capacité des infrastructures.

Ainsi, pendant longtemps les services régionaux ont été assimilés aux « omnibus » et « michelines », restés dans la mémoire collective, ayant vocation à desservir toutes les gares, à diffuser le train dans les campagnes, dans une société à dominante rurale où la motorisation des ménages était inexistante. Cette représentation empreinte de nostalgie ne correspond plus à la réalité contemporaine. Les caractéristiques des utilisateurs actuels du TER montrent bien la nature de l'utilité de ces services et leur dynamique actuelle de développement. 97% des utilisateurs résident dans des aires urbaines telles que l'INSEE les définit, 70% utilisent le TER pour des déplacements de type quotidien, domicile-travail ou scolaire, 25% font des déplacements de type péri-urbain et 75% des déplacements interville, enfin 56% des utilisateurs ont moins de 26 ans. Loin de correspondre à un usage ancré dans le passé, les TER s'inscrivent au contraire dans les évolutions les plus contemporaines de la société, et donnent un jalon supplémentaire à l'intégration de la mobilité et de l'urbanité, à travers la dynamique du pôle d'échanges.

LES ENJEUX URBAINS

Une forme centrale

Les secteurs de gares nous amènent à déchiffrer une forme centrale, polaire. Les caractères de la mobilité sont ici lisibles à travers la convergence de tous les modes de transport, l'interruption de la vitesse et la mixité des échelles.

Une progression

Initialement le train est pris comme simple moyen de transport est on le pose à côté de la ville. Cent quarante ans plus tard, le TGV pense et réalise services et surtout intermodalité et accroissement de la portée du voyageur. Le pôle d'échange ouvre l'âge troisième du secteur de la gare et pense fonctions et interpénétration de la ville et de la gare, synergie ultime en contradiction radicale avec l'exclusion mutuelle voulue lors de l'arrivée du chemin de fer.

Des espaces identifiables et uniques

Les nœuds de la mobilité tels les gares ou les aéroports, où extérieur et intérieur échangent sans trahison, traduisent volontairement dans leurs espaces les ruptures d'échelle, de charge, de temps et de vitesse. La forme architecturale déployée est la transparence, laquelle favorise la turgescence de la ville et de la gare et confère d'autant mieux à cette dernière le caractère de centralité qui la singularise dans l'ensemble urbain.

L'implication sociale

En matière de prospective, la mutation de la gare en lieu de vie bouleverse également le rapport de celle-ci à son environnement. Originellement conçue au début, au bout ou autour des voies ferrées, elle se retourne à présent vers la ville, qui en contrepartie y entre et la traverse, une tendance accentuée par la diversité et l'imbrication des emplois du temps individuels.

Le pôle d'échanges, régulateur ultime

Le pôle d'échanges sera l'aboutissement de ces tendances, et il a pour ébauches la gare de Nantes et celle de Rennes, qui en portent les germes sans en être encore des exemples parfaitement convaincants. D'après l'étude « Auscultation et diagnostic urbain » menée par la SNCF et la RATP, le pôle d'échanges doit s'ouvrir sur toutes les circulations et les temporalités en les fédérant et les hiérarchisant, en offrant aux multitudes qui les pratiquent la panoplie de toutes les fonctions familières des lieux de vie.

En créant des liens fonctionnels et visuels entre différents fragments de la ville, il doit articuler tous les lieux où les gens passent d'un mode de déplacement à un autre, et établir des liens entre l'espace du pôle et d'autres espaces porteurs d'une mémoire de la ville.

A travers le passage d'une échelle à une autre, le pôle d'échanges permet l'irruption dans un morceau du centre-ville de la Région, de la France, voire de l'Europe. Il régule le mouvement et la vie sociale par la liaison de toutes les échelles de distance et de temps.

PROSPECTIVES

Dans certaines gares en projet, telles « Porta Susa » de Turin, l'espace de la gare est entièrement ouvert, pensé par ses concepteurs, les architectes D'Ascia et Magnaghi et le bureau d'étude SNCF Arep, comme une vaste rue en pente, bordée de commerces, de services, où les flux sont gérés rationnellement avec passage du train au métro directement sur le quai, couvert d'une vaste verrière, et complété d'une tour de bureaux et d'hôtels. Le vocabulaire de la ville et de l'urbanité sont ici clairement repris pour la création d'un pôle d'échanges.

ENTREES DE VILLES

PREAMBULE

Durant le XX^{ème} siècle, qui vit l'avènement de la grande vitesse collective et individuelle, on a construit beaucoup, très vite et partout. On a produit et reproduit en un temps record nombre de choses, bâtiments, banlieues et aussi non-lieux. Particulièrement, entre 1945 et 1975, nous avons créé plus de logements, d'équipements publics, d'usines et de bureaux qu'en plusieurs siècles, au point que sur les vingt millions de logements habités aujourd'hui, onze ont été construits après 1945. (Belmont, 1989)

A la fin des années 1940 et dans les années 1950, les transports en commun ne sont pas la priorité des pouvoirs publics, les crédits leur sont chichement mesurés et, dans l'esprit des élus et décideurs, c'est à terme la voiture particulière qui assurera les déplacements. Les vieux tramways désuets, lents, souvent ferrailant, aux voies usées et souvent mal tracées, sont dévalorisés aux yeux de l'opinion, tandis que l'autobus et le trolleybus neufs apparaissent comme la matérialisation du progrès. Tandis que l'usage de la voiture particulière est encouragé par un urbanisme fondé sur les autoroutes urbaines, les pénétrantes, les voies express et autres voies sur berges, le transport public, le vélo, la marche à pied sont réduits à la portion congrue au profit de l'écoulement et du stationnement de quantités de voitures toujours plus importantes.

L'urbanisme de l'automobile s'illustre par l'abondance des parkings désormais planifiés avec les logements et les bassins d'emploi et d'activités. Les opérations monumentales d'extensions urbaines d'activités ou de logement, de création de ville ex-nihilo avec ou sans programme, qu'elles soient ou non compatibles avec le centre vernaculaire, sont rattrapées par la ville et son projet, amenées à réexaminer leurs raisons d'être, leur essence et leur forme. Sans pour autant se banaliser, elles mènent aujourd'hui leur mutation du statut de « hors la ville » à celui de « tranches de villes ».



Le secteur des Thébaudières sur la route de Vannes, à Nantes, est un bon exemple de la « méga-soupe » urbaine des entrées de ville. De initiatives sont, comme on le verra, en cours pour faire évoluer la situation.

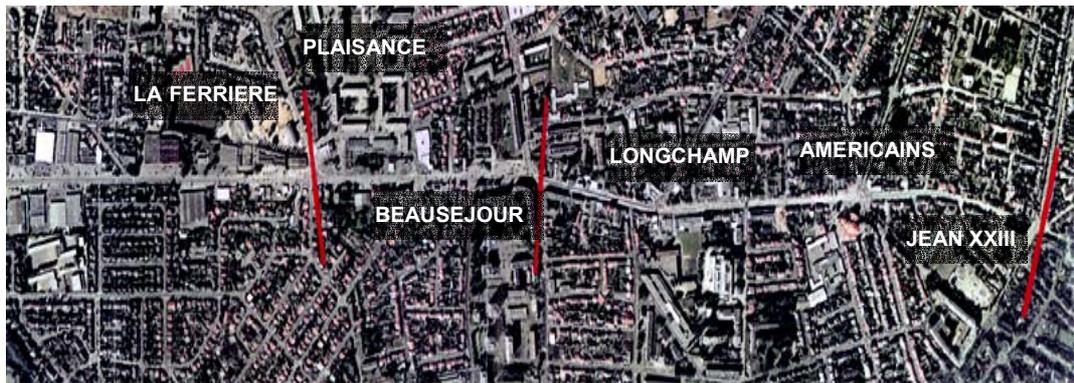
LA ROUTE DE VANNES A NANTES

INTRODUCTION

Porte de l'Ouest depuis les temps reculés de la via romaine, confirmée plus tard par l'usage et les volontés du Prince, la « route de Vannes » s'étire sur la ligne de crête du plateau Nantes-Sautron. Elle prend source au cœur de Nantes puis borde la frontière entre Orvault et Saint-Herblain, avant de confluer avec l'autoroute pour filer vers Saint-Nazaire et le Morbihan.

Son parcours est jalonné de transitions statutaires, depuis le sentier moyenâgeux du centre ancien jusqu'au profil autoroutier de la Route Nationale 165 fendant les extensions péri-urbaines. Il illustre à chaque tableau les pensées, les politiques croisées de la mobilité et de l'urbanité, dont parfois aussi elle stigmatise les abandons et les laisser-faire...

Pour cerner notre analyse et notre problématique, nous limiterons notre secteur d'étude aux séquences comprises entre les boulevards de première ceinture et le périphérique de l'agglomération puisque les sections plus proche du cœur historique sont assimilables au quartier de la gare, et celles plus éloignées ne présentent plus suffisamment de caractère urbain.



La route de Vannes de La Ferrière au rond-point de Vannes (Source : Philippe Sousa)



La route de Vannes de l'Espérance à Beauséjour (coin en bas à droite)(source Tetrarc)

Un parcours chronologique de la seconde partie du XXème siècle permet, en éclairant certaines notions urbaines à travers les orientations et les politiques de la ville, d'introduire l'analyse typologique des séquences étudiées.

CHRONOLOGIE

Les prémisses des transformations

Avant 1950, le secteur dans son ensemble présente deux transitions simples entre faubourgs et habitat pavillonnaire, puis entre ce dernier et la campagne, le long d'une route nationale typée.

On assiste de 1950 à 1960 aux premières transformations, à l'aune des variations d'échelle des programmes immobiliers, dont la sédimentation augure de l'extension urbaine à l'extérieur de la petite ceinture. L'automobile devient en ces temps objet de consommation de masse, la démocratisation de la mobilité individuelle, couplée à la création de schémas directeurs dits « stratégiques », en charge du corps des ponts et chaussées à partir de 1958, et arbitrant radicalement en faveur de la voirie rapide, embraye la chaîne de transfigurations qui se poursuit aujourd'hui encore.

Les temps des pénétrantes

De 1960 à 1980 se concrétisent les grands projets infrastructurels de l'aménagement du territoire, des liaisons routières rapides aux vastes extensions péri-urbaines juxtaposant grands ensembles et ville traditionnelle, en passant par les lignes à très haute tension et le programme nucléaire civil. C'est alors l'avènement des schémas d'orientation adaptant la ville à l'automobile, répondant à la montée en flèche de la mobilité, c'est l'âge d'or du zoning et le début de la conquête commerciale des entrées de ville. A Nantes, la Route de Vannes se voit attribuer de facto le statut de pôle commerçant mono fonctionnel à prédominance de surfaces spécialisées.

En l'absence de toute volonté politique en faveur de la cohérence de l'aménagement et de l'espace public, la programmation de logements se poursuit en recul de la route elle-même et sans intégration. Entérinant par action et par omission la tendance naissante, le SDAAM, Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine de Nantes-Saint-Nazaire, étudié en 1970, dénonce le développement de la ville en tâche d'huile et cherche à favoriser le développement linéaire des deux agglomérations, dont la route de Vannes est la colonne vertébrale. La prédominance de la politique des transports sur celle de l'aménagement, et parfois le conflit larvé les paralysant, deviennent manifestes au long de ces décennies.

L'absorption de la route par la ville

De 1980 à 1998, la transformation se poursuit, avec la confirmation et la réalisation de grands réseaux d'échelle métropolitaine. On citera le bouclage du périphérique en 1991 par la mise en service du franchissement Ouest de la Loire, le pont de Cheviré, l'introduction du tramway « moderne » dès 1985, ou encore l'apparition de nouveaux pôles commerciaux dans l'agglomération, tels notamment Atlantis, faisant contrepoids à la Route de Vannes. Son statut de Route Nationale décroît au profit des transits inter quartiers, tandis que sa vocation marchande jamais contredite se renforce encore, totalisant de nos jours plus de 130 000 m² de surfaces commerciales sur les 660 000 m² que compte l'agglomération.

Trafic routier autour de la route de Vannes



(Source : Communauté Urbaine de Nantes)

Par le décret du 11 juin 1998, la préfecture de Loire-Atlantique acte le déclassement de la RN 165 de Beauséjour à la porte de Sautron, giratoire-échangeur avec le périphérique. C'est l'étape initiatrice de la mutation de cet axe en boulevard urbain requalifiant profondément le caractère et la perception de notre secteur d'étude. Le premier jalon en est posé début septembre 2000 avec l'inauguration de la troisième ligne de tramway reliant le centre historique au quartier Plaisance, concernant pour le présent chapitre les séquences allant du Boulevard Jean XXIII à l'avenue de la Ferrière. La redéfinition du partage de l'espace public, de la hiérarchisation de la voirie et plus généralement du système de déplacements de la ville, s'accompagne de réaménagements urbains ambitieux des quartiers, boulevards, places et pôles, à présent liaisonnés par la nouvelle alternative de déplacements.

Enfin, et pour les années à venir, le tracé du prolongement de cette ligne de tramway depuis son terminus actuel vers le Sillon de Bretagne s'écarte parfois sensiblement de la Route de Vannes mais, combiné au réaménagement complet de celle-ci, opérera selon ses concepteurs, l'équipe Tetrarc, la recouture du tissu urbain entre Orvault et Saint-Herblain.

VISITE TYPOLOGIQUE

Sortie de ville en sept séquences

En se livrant au parcours centrifuge de la Route de Vannes, on reprendra les phases historiques distinguées plus haut à travers l'analyse typologique des quartiers rencontrés. Sept séquences urbaines illustreront la transition très progressive observée par Jacques Floch, depuis le visage fondamentalement urbain du boulevard Jean XXIII jusqu'au caractère commercial d'entrée de ville, à travers l'élargissement des emprises, l'éloignement de l'habitat, la mise en évidence de la fonction commerciale par l'effet vitrine, ou encore les aléas du paysagement.

1 – De Jean XXIII à Beauséjour : Permanence de la forme traditionnelle

Tout d'abord, le Boulevard Jean XXIII puis la « route de Vannes », prise ici dans son acception de Nationale traditionnelle jusqu'à Beauséjour, sont des axes urbains bordés de maisons, de collectifs et de pavillons « début de siècle » où les commerces de proximité de part et d'autre de la voirie participent de la vie de quartier. Compte tenu des faibles emprises entre façades, les alignements de platanes nés de « l'embellissement » au sens haussmanien du terme ont hélas disparu lors de l'aménagement du tramway. Mais un partage homogène de l'espace public et la réintroduction du double-sens automobile a en contrepartie réduit la vitesse des transits sur ces axes.



Le paysage sur cette séquence reste faubourien, dans l'esprit de son état dans la première moitié du XX^{ème}

L'alignement, la mitoyenneté et le langage vernaculaire de l'écriture architecturale sont ici de rigueur si l'on fait abstraction, parce qu'ils ont caractère d'exception, de quelques immeubles monumentaux de logements collectifs posés çà et là, en bordure des axes principaux, durant les années soixante. La voirie règle l'îlot ancien, lisible et praticable, où le bâti à proportion des emprises publiques masque les fonds de parcelles et garde l'échelle du piéton. A l'approche du quartier Beauséjour, où les voies se donnent un peu plus d'importance, apparaît la fonction commerciale spécialisée, de statut déjà métropolitain. Localisée, on pourrait lire confinée, dans des surfaces de taille raisonnable, l'activité est contrainte au développement par optimisation de la parcelle et non par son extension comme lors de séquences ultérieures.

2 - De Beauséjour à Plaisance : Requalification récente

Entre Beauséjour et Plaisance, on vit un glissement progressif de la ville à l'« entrée de ville », notion dont l'énoncé même dénote la perte partielle d'urbanité qui caractérise ces espaces. A Beauséjour notamment, qui marque la transition entre l'ancien et le plus récent, la Route de Vannes croise le Boulevard du Massacre, dernière transversalité importante avant l'immense étendue linéaire nous séparant du périphérique nantais.

L'ancien carrefour doté d'une plate-forme de correspondance de bus, qui marquait traditionnellement le départ de la route de Vannes en section rapide, a laissé place avec l'introduction du tramway à un giratoire et à un pôle multimodal liant automobile, transport en site propre, bus et cars.



*Le pôle multimodal
Beauséjour*

Les emprises s'élargissent mais si l'alignement en tant qu'ordre architectural n'est plus patent, l'habitat, collectif ou non, souvent hétéroclite, encore prédominant, se maintient en bordure de voie et tourné vers celle-ci. La fonction commerciale se renforce jusqu'à former un front bâti continu, de taille modeste à moyenne, interrompu par le quartier Plaisance.

Des phénomènes parasites, dus aux réaménagements « pinçant » la partie automobile de la Route de Vannes, tendent à donner aux rues parallèles un statut de contre-allées, forçant là encore la mise en œuvre de dispositifs de réduction de la vitesse, tels des chicanes, écluses, mini-giratoires et autres haricots.

3 - Jusqu'à la Ferrière : le boulevard urbain phagocyte la pénétrante.

Le quartier Plaisance déploie un grand ensemble de logement jusqu'à l'avenue de la Ferrière, séparé de la Route de Vannes par une galerie commerciale sans caractère faisant face à une juxtaposition de pavillons, de petits collectifs et de commerces. L'habitat rejette progressivement la route, l'écriture imparable du quartier qui comme d'autres grands ensembles rejette la rue, l'îlot et la parcelle, entraîne une dilution des espaces. Seule se lit l'unité du bâtiment, devenu statuaire à force de minimalisme formel.



A plaisance, des « machins en morceaux de sucre », suivant l'expression de Roland Castro, s'assemblent pour former un quartier

Le modèle de la tour et de la barre dans le quartier moderne, rémanence de la charte d'Athènes, n'est d'ailleurs pas seulement la négation du modèle de la ville traditionnelle, il en est le négatif, avec la rue à l'intérieur, la cour à l'extérieur. Un exemple paroxystique est donné par la Maison Radieuse dont un exemplaire fut érigé par Le Corbusier à Rezé, en banlieue nantaise.

Il résulte de cette disposition une architecture du vide, du parking, de l'engazonnement où ne s'identifient plus le privé et le public, où rien ne s'approprie, une zone dédiée à l'automobile où pourtant elle constitue une gêne, où ordinairement la vitesse des automobilistes s'accélérait à la faveur de la rupture d'échelle. Contre-pied de cette césure urbaine, le tramway a produit l'apaisement des circulations et l'alternative de déplacement, avant de bifurquer vers un simple quai et un abri signalant son terminus provisoire sur l'avenue de la Ferrière.

4 - De la Ferrière aux Thébaudières : brusque plongée dans la pénétrante

Là s'opère la transition entre le milieu urbain et la vaste zone commerciale, et là le boulevard interrompt sa reconquête de la pénétrante alors que celle-ci avait autrefois recouvert la route ancienne pour donner son omnipotence définitive à l'automobile. On bascule d'une chaussée de six à huit mètres aux trottoirs bitumés, équitablement partagée entre des pistes cyclables, deux voies de tramway et une voie automobile dans chaque sens, à un long ruban à deux fois deux voies et plus, au profil résolument routier, aux accotements stabilisés et sans séparation centrale, typique des pénétrantes des années soixante.



Le boulevard urbain s'arrête aujourd'hui à ce rond-point, d'où l'on voit la pénétrante filer jusqu'à l'horizon.

Perception d'un monde automobiliste

A partir de cette rupture à la Ferrière, la vitesse croît brutalement de 50 à 80 km/h en moyenne, en réponse à l'élongation du tissu urbain. Pourtant, le trafic routier demeure équivalent à celui de la séquence précédente, s'établissant à 22 600 véhicules par jour en charge maximale et en cumulant les deux sens de circulation. L'échelle s'amplifie suivant une seule direction et, après un long mur aveugle formant corridor et accélérateur naturel, la Route de Vannes se dote de contre-allées qui sinueront à son côté jusqu'au Croisy, hors du secteur d'étude, entre le périphérique et l'échangeur autoroutier de l'Espérance. Celles-ci, au départ peu lisibles et diluées dans les parkings, ensuite progressivement plus structurées, accompagnent les immenses surfaces commerciales alignées au long de la pénétrante et permettent de les desservir à vitesse plus réduite, en voiture ou à pieds.

Développement « inflammatoire » de la zone commerciale

L'espace s'est ainsi organisé empiriquement depuis Plaisance jusqu'aux Thébaudières, où le caractère commercial est le plus significatif, comme un couloir de chalandise où la route fait priorité à la circulation et forme une coupure entre les deux façades commerciales. Les accotements sont peu traités, laissant place à des espaces indéfinis où stationnement sauvage et cheminement piéton s'expriment de manière aléatoire et souvent insécure. Les façades sur rue sont de grands panneaux publicitaires à destination de l'automobiliste, plaqués sur des structures purement fonctionnelles. Révélateurs des volontés publiques, les espaces de transition, parkings, trottoirs, contre-allées, occupent parfois des surfaces immenses entre les bâtiments, rarement mitoyens, et sont hétérogènes sur l'ensemble du linéaire. Toutes formes d'enseignes, coffrets, totems, bornes, drapeaux et expositions de produits et matériaux s'intercalent dans les espaces de la zone non-aedificandi, encombrant et emmurent le prétendu libre de construction, la signalisation et l'éclairage.

La vitesse et la forme

La priorité donnée aux critères de flux, stationnement et renforcement de l'image de marque a ainsi produit l'anarchie qui caractérise aujourd'hui l'aménagement de cette entrée de ville. Ces formes architecturales et urbaines, chaotiques pour l'observateur fixe, sont aussi une traduction naturelle de la mobilité au sens de vitesse et de mono-modalité automobile, puisqu'il se perçoit lors du parcours, nous y reviendrons, une forme d'unité de l'ensemble, lisible uniquement lors d'un déplacement rapide.

5 - Le carrefour des Thébaudières

Aux Thébaudières, le tramway desservira les plus volumineuses surfaces, dont notamment l'un des principaux hypermarchés de l'agglomération, et le Sillon de Bretagne, immeuble tentaculaire abritant bureaux, commerces et logements disposé en étoile à trois branches qui totalisent plus d'un kilomètre de long et sont étagées en escaliers jusqu'à vingt huit niveaux au point culminant. On note sur le site les prémisses d'une transversalité qu'un grand pôle et le tramway viendront renforcer et confirmer. La porosité inter-quartiers est, partout ailleurs au long de la zone, empêchée par l'urbanisation au coup par coup qui a prévalu durant l'appropriation et l'aménagement des franges, et par le total rejet que réservent encore à cette zone les communes, au sens d'entités urbaines et non de municipalités, de Saint-Herblain et Orvault.



Aux Thébaudières, la mégastructure du Sillon de Bretagne et du centre commercial a été le moteur de l'aménagement de la route de Vannes et en reste le signal le plus marquant, complété du parking aérien récemment créé, qui se double au moment d'écrire ces lignes d'un deuxième étage.

6 - Des Thébaudières au carrefour de Lions

Plus avant, les séquences poursuivent leur étirement, la voirie est encore plus large et adopte un vocabulaire définitivement routier avec ses fossés, ses glissières, et ses grands itinéraires. Les surfaces commerciales, bien que puissamment présentes, ne sont plus mitoyennes, se dispersent, et le lien avec la route de Vannes, au travers des accès, des contre-allées, du nivellement ou encore de l'éclairage, n'est plus du tout traité. La circulation sur la Route est principalement celle des transits inter quartiers et inter métropolitains, la vitesse est endémique et la vie piétonne inenvisageable.



Dans cette séquence, tous les espaces et les messages sont dédiés à l'automobile et l'automobiliste

7 - Des Lions à la porte de Sautron : l'échelle de la vitesse

Ici les commerces forment progressivement un nouveau front bâti continu à l'approche du Forum, giratoire surdimensionné et dangereux échangeur avec le périphérique qui file par-dessous, dans un large décaissement. Vers ce dernier, progressivement et sans volonté construite, l'emprise commerciale commence à se retourner et à former un front bâti en haut de talus, une frise décorative et publicitaire, enfilade expressionniste de façades-enseignes venant en couronnement des hautes pentes végétalisées formées par les accotements du périphérique. Il se crée une sorte de carrefour macroscopique et coloré de rues et d'îlots géants, proportionné à l'échelle des volumes et des vitesses pratiquées.

Un peu plus loin

Après la porte de Sautron, c'est-à-dire hors de notre secteur d'étude, se maintient jusqu'au Croisy un profil similaire à celui de la dernière séquence, avant la sortie de l'agglomération où le tronçon résolument routier, aboutissant à l'accès aux liaisons nationales vers Brest et Saint-Nazaire, est bordé de vastes emprises peu ou pas aménagées disparaissant sur l'échangeur de l'Espérance - RN 165.

Le trafic

Le bouclage du périphérique, pris ici comme un maillage à l'échelle de l'agglomération, et l'aménagement des autres pénétrantes depuis le Nord et l'Ouest n'ont pas fait fléchir les trafics de nos séquences. Celles-ci ont simplement perdu une partie de leur rôle de pénétrante, et les trafics se concentrent à la fois sur le transit intra-urbain vers l'hyper centre et la desserte de la zone commerciale ou de quelques secteurs d'habitat.

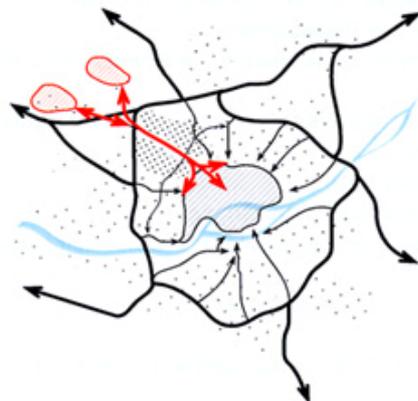
Une fonction de transit interurbain entre le littoral et le centre de Nantes



Une fonction de transit intra-agglomération



Une fonction de liaison intercommunale



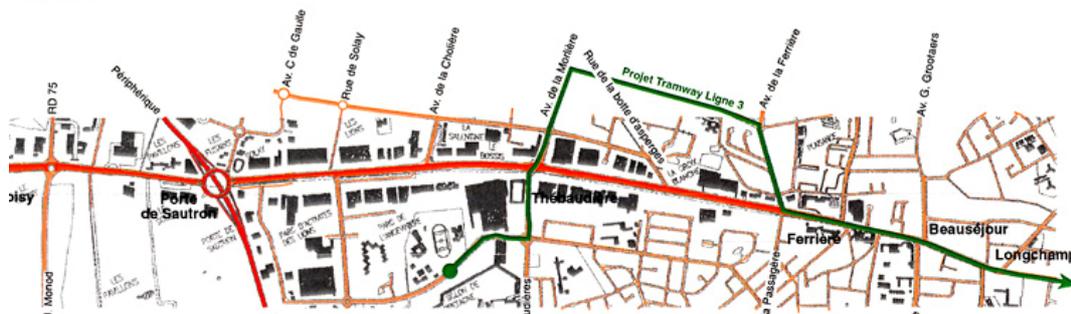
Une fonction commerciale régionale et d'agglomération



(Source : Communauté Urbaine de Nantes)

Le projet de TCSP et le boulevard urbain

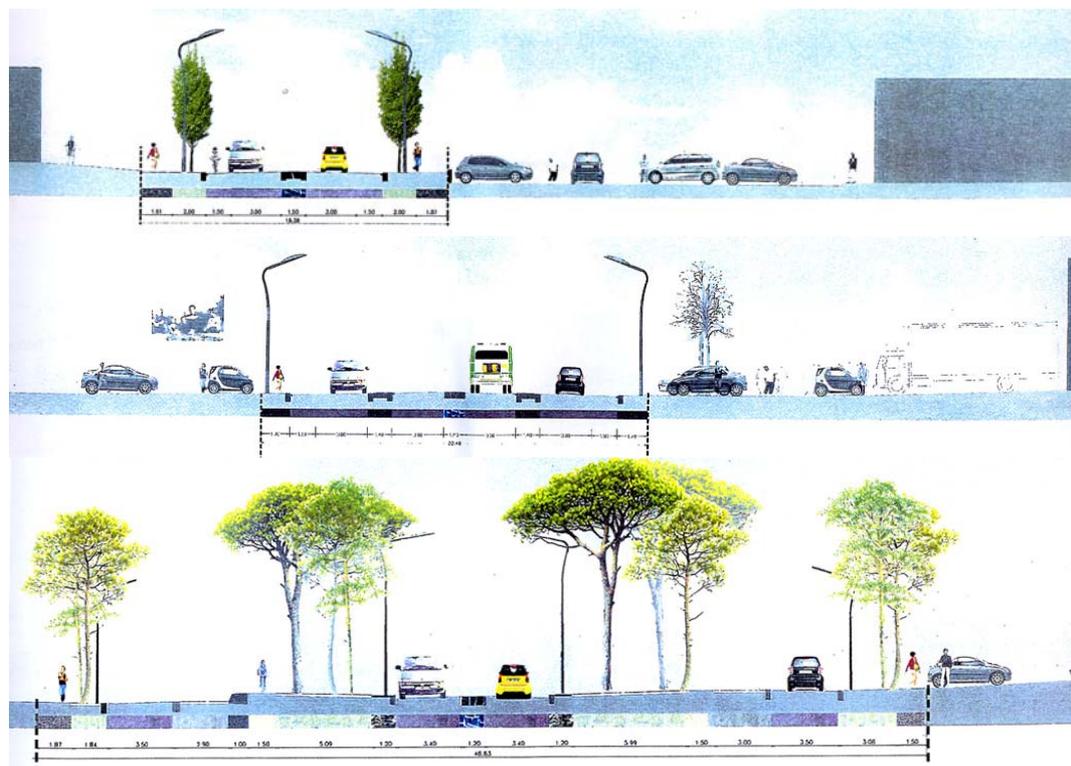
La réalisation imminente d'un transport collectif en site propre, renforcé par le retraitement de l'axe de l'actuelle pénétrante, est une réponse fort appropriée à cette diversification des types de déplacements. Elle va inciter au réaménagement et à l'adaptation du réseau entier de voirie, avec un vocabulaire architectural contemporain et homogène, et une urbanité recomposée.



En vert, la ligne de tramway, existante et future, et en rouge les sections de la Route de Vannes dont la requalification en boulevard urbain a déjà commencé.

La pression des acteurs, véhiculant et répandant parfois une certaine crainte du changement, a amené les services de l'Etat à retarder depuis près de quinze ans ces nécessaires transformations, qui ont donc attendu le déclassement du secteur d'étude au profit des communes pour voir le jour. Le boulevard urbain dont la mise en œuvre a démarré, représente les préoccupations de partage de l'emprise publique et d'alternative de déplacement. Il réintègre l'axe principal dans le tissu urbain en restituant des possibilités de changement de direction, de retournement, d'arrêt, et en établissant un respect tacite entre les différents mode de transport par la réduction de la vitesse.

Tout ceci permet de faire évoluer le rapport entre la voie et les constructions alentours, ce qui devrait se traduire par des mutations de la forme bâtie elle-même, comme nous le verrons au troisième chapitre de cette étude.



Trois séquences du projet de boulevard urbain de Tetrarc. En haut, de la Ferrière à Thébautières. Au milieu, où l'on observe un bus en site propre, jusqu'au carrefour des Lions, et en bas, les séquences ultérieures.

Les associations de « riverains » qui s'opposent au projet parce qu'il réduit la chaussée à deux fois une voie automobile, qui selon eux provoquerait l'engorgement du système, oublient que les principales congestions sont imputables à l'absence de porosité ou de possibilités de retournement.

Vers une seconde extension ?

Pôle concurrent majeur de l'hyper centre, le secteur de la Route de Vannes est actuellement emmené par plusieurs grands centres commerciaux, autour desquels vont dans un futur proche, grâce à la pacification des flux, pouvoir se greffer services, loisirs, logements et pourquoi pas centres d'affaires ou technopoles. La localisation de cette nouvelle variété de l'offre pourra se traduire par un encouragement de la péri urbanisation qui voit, pour paraphraser Alphonse Allais, « la ville se construire à la campagne, où l'air est plus pur ».

Le logement dans les lotissements périurbain est une « demeure » connectée au bout de tous les réseaux, de transports, d'énergie comme de télécommunications, extrême sac à air terminant le réseau de bronches et de bronchioles du gigantesque poumon urbain. Dans ce contexte de dédensification, corrélée comme on sait à l'usage impératif de l'automobile, l'échelle du quartier en tant que terrain d'appropriation disparaît.

Le lien social s'effectuant aujourd'hui davantage par connexité que par proximité, comme l'ont dit certains, le quartier se lit plus comme une aire d'influence et de liaison socio-économique et peut s'apparenter à une étoile ou un filament autant qu'à un « pâté » de bâtiments, voies et jardins de localisation commune.

L'exception se situe dans certains grands ensembles de la banlieue, recroquevillés sur leurs systèmes d'impasses que l'on sait exclus de la mobilité, ou « mal-mobiles » comme d'autres peuvent être mal nourris ou mal aimés...

Pour répondre aux problématiques de la ville-archipel, agglomération de ces extensions périurbaines, quel principe du développement sera-t-il appliqué ? Va-t-on poursuivre sur les kilomètres qui suivent les mutations que le secteur d'étude de la route de Vannes a connu depuis quarante ans ?

SYNTHESE ROUTE DE VANNES

Une forme linéaire

Nous avons assisté au développé historique puis géographique de cet espace façonné par la linéarité, la mobilité humaine et le transport, où se rencontrent séquence après séquence toutes les typologies allant du faubourg au péri-urbain, en passant par la banlieue et l'immense zone commerciale d'entrée de ville.

Des logiques spatiales empilées sans cohérence

Durant les années soixante et soixante-dix, les politiques en vigueur encourageaient l'aménagement de pénétrantes autoroutières permettant d'accéder ou de traverser directement le centre-ville. Elles ont induit naturellement les grands investisseurs commerciaux et tertiaires, soucieux d'une offre foncière importante, de coût modéré, bien desservie et doublée d'un puissant « effet-vitrine », à envahir les franges de ces axes. Les pensées urbaines et politiques initiales se doublent donc de la pression foncière des acteurs du commerce et de l'habitat pour entretenir une demande forte d'infrastructures routières.

Le hangar décoré

Enfin, nous avons perçu l'évolution de l'échelle du visible, conditionnée par la mobilité, accentuant ainsi les ruptures architecturales. D'une part l'immobile et l'utile sont en arrière, peu traités architecturalement et livrés à l'efficacité, d'autre part un décor est plaqué sur cette structure, à l'attention du mobile, du flux et de la vitesse, et se lit en relation avec les mutations sociologiques, économiques ou politiques de l'aménagement du territoire. Le hangar décoré révélé par Venturi s'en trouve exalté, réminiscence du front de palais vénitien sur la piazza, ou de la façade de saloon au Far-West...

La tension aux franges

On découvre ainsi la proportionnalité entre la vitesse pratiquée et la « tension » existant aux franges entre le caché et le montré. Si le fixe et l'intérieur sont du domaine de l'appropriation, du particulier, au contraire le mobile, la bordure, la façade, sont du domaine de l'ensemble urbain et soumis aux accélérations des vitesses de la ville. Les notions de vitesse, qui sous-tendent les changements d'échelle des hangars décorés, se sont doublées de la propagation de messages, de promotions, masquant le fonctionnel, traduites par le foisonnement des symboles explicites et des signaux à destination des nomades.

Le regard se portant ponctuellement, c'est-à-dire à l'allure du piéton ou même du cycliste, sur l'expression, le bâti et les éléments fonctionnels, ne saisit qu'un chaos amorphe d'intentions hétérogènes. Mais c'est dans la diversité, la multiplication du message, de la symbolique, et surtout par la vitesse, que le mélange s'opère et confère sa richesse aux formes architecturales issues de cette forme de mobilité.

Ce phénomène est identifiable à celui qui prévaut par exemple sur le Las Vegas Strip. La recomposition et la recherche d'une requalification pour les plus banales de ces zones issues du seul besoin d'investir n'est pas exclue mais la « ville partout », pressentie ici ou dans l'extension péri-urbaine, subvertit dorénavant les concepts cartésiens de la bonne composition urbaine.

La macro-ville

A l'échelle du secteur d'étude dans son ensemble, l'effet tunnel généré par des infrastructures herculéennes telles la Route de Vannes ou le périphérique nantais, et accentué par la vitesse et parfois les dispositifs de réduction des nuisances tels que merlons, murs anti-bruits ou décaissement de la chaussée, rend paradoxalement certains quartiers inaccessibles et stigmatise la césure urbaine, la discontinuité de la métropole.

Les rythmes sont alors transfigurés, et la constitution d'une forme de rue géante perceptible uniquement à travers le déplacement rapide prend effet. Avec des parcelles à la taille d'îlots du centre historique, réceptacles d'immenses bâtiments qui se longent en voiture avec le temps qu'il faut pour parcourir à pieds la façade de la maison urbaine, avec des formes d'îlots de dimensions métropolitaines, l'unité de l'ensemble ne se lit que par la vitesse et qu'en vitesse...