



1625. RENNES — Gare de l'Ouest

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

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

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



TEXTE > **BENJAMIN SABATIER**

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

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

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

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

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





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

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

Une « porte de la cité industrielle » sans majesté

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

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

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

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

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

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

Une avenue peu courue pendant longtemps

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nouvelles rues, nouveaux équipements

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

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

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

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

Des logements plutôt confortables grâce à la loi Loucheur

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

Saint-Hélier est resté longtemps à l'écart

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

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

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

Les premières habitations à bon marché

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

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

8. Archives Municipales de Rennes, 1788 W 43.

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

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

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

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

et 1933 aux limites sud de la voie ferrée.

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

Une crise du logement permanente

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

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

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

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



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

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

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

