

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 remède 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 / JERMAHEU BARD

RICCIOTTI / FORMA / JERMAHEU BARD

(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. ■

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.

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.