

DYNAMIQUES COMMERCIALES

QUARTIERS DE GARE

Novembre 2023

ZOOM SUR LES GARES DE RENNES, LE MANS ET SAINT-MALO

QUELLES ONT ÉTÉ LES DYNAMIQUES COMMERCIALES DANS LES QUARTIERS DE GARE DE RENNES, LE MANS ET SAINT-MALO ?

L'activité commerciale demeure un miroir territorial et un levier aménagiste qui permet de suivre les mutations fonctionnelles des quartiers de gare partagées entre leur mise en tourisme, leurs développements résidentiels et tertiaires (bureaux, équipements publics, services commerciaux). Alors que les processus politiques et opérationnels à l'œuvre, ainsi que les stratégies de multiples acteurs concourent à transformer plus ou moins radicalement la gare et son quartier, la mesure des effets de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de Loire (LGV BPL) à travers le prisme du commerce indique que la valorisation économique des villes observées dans l'ouest de la France apparaît contrastée et différenciée.

Les gares s'ouvrent à la ville et à la vie avec leurs multiples facettes sociales et économiques. Ce métissage entre la gare et la ville répond à un faisceau diversifié mais convergent d'intérêts, portés par les propriétaires des gares, les grands opérateurs de transports (ferroviaires ou urbains) et les acteurs économiques (et plus spécifiquement commerciaux) dont l'ambition est d'en faire de véritables centralités urbaines.



Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire. Source : ESO Le Mans, 2023.

La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire en juillet 2017 semble en effet avoir été un vecteur d'amplification de mouvements de restructuration des gares et quartiers de gare enclenchés dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain d'ampleur variable. Ces mutations à l'œuvre dans les gares et leurs quartiers se sont alors accélérées, enclenchant directement ou indirectement des dynamiques multiformes de régénération commerciale.

Fiche élaborée à partir des travaux d'Arnaud GASNIER, Stanislas CHARPENTIER et Louis-Thibault BURON (laboratoire ESO, Le Mans Université)

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

VERS UN URBANISME DE PROJET OÙ LA GARE DEVIENT MULTIFONCTIONNELLE

Le commerce, par la fonction économique et le levier aménagiste qu'il représente, permet d'approcher les opérations de renouvellement des gares et quartiers de gare par la caractérisation des démarches de régénération appliquées in situ d'une part, et celle des acteurs impliqués dans le cadre d'une nouvelle gouvernance de projet, d'autre part.

La gare et ses abords se muent à la fois en espace multiconnecté et en lieu de vie multifonctionnel dans une logique de projet urbain. Hier simples lieux de transit et de travail (pour les cheminots et les industries manufacturières associées), la gare et ses alentours deviennent peu à peu des lieux de services liés au transport et aujourd'hui de nouveaux espaces marchands. Désormais, voyageurs, chalands et populations résidentes se croisent dans ces lieux hybrides complexifiés.

Ces territoires ferroviaires en transformation impliquent un partenariat public-privé innovant au sein d'une gouvernance nouvellement mise en place dans laquelle de nouveaux cœurs de métiers et de nouveaux savoirs faire apparaissent : l'immobilier de gare doit répondre aux concepts en expérimentation des distributeurs in situ, les enseignes en gare ont besoin de s'adapter aux clientèles de plus en plus diversifiées, à l'hybridation commerciale qui nécessite une vente omnicanale efficace et lisible.



Linéaires commerciaux à proximité de la gare de Rennes.
Source : ESO Le Mans, 2021.



Linéaires commerciaux à proximité de la gare du Mans.
Source : ESO Le Mans, 2021.

DES PROCESSUS DE REVALORISATION ÉCONOMIQUE FAVORABLES AU RENOUVELLEMENT DES GARES

Trois effets, directs et indirects, de la LGV sur le commerce peuvent être identifiés :

- l'effet d'une centralité multiscale en émergence dans ces quartiers, plus ou moins dépendante des gares, renforçant les centres-villes et/ou les centres des quartiers renouvelés par de nouvelles fonctions résidentielles et/ou marchandes ;
- l'effet de requalification urbaine, de montée en gamme des services et d'anomalisation de l'offre commerciale ;
- l'effet d'accessibilité multiscale, optimisé par les stratégies d'implantation des nouveaux formats physiques, numériques et hybrides du commerce et des services marchands ainsi que des nouveaux circuits logistiques de la distribution en gare.

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

DES TYPES DE GARES ET QUARTIERS DE GARES DIFFÉRENCIÉS

Dans le Grand Ouest français, la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Connerré (à 25 km à l'est du Mans) et Rennes, le 2 juillet 2017, a refondé les paramètres d'accessibilité ferroviaire déjà améliorés par la LGV Atlantique en 1989. Si les effets d'une LGV s'avèrent complexes à mesurer, l'approche par le commerce permet toutefois de constater des mutations à l'œuvre dans les gares et leur quartier. Les résultats présentés reposent sur un travail d'identification des mutations commerciales dans les quartiers de gare du Grand Ouest entre 2016 et 2021. L'étude s'appuie sur des analyses cartographiques (BD Ortho© et BD Topo© produites par l'IGN) et sur un référentiel photographique constitué en 2015 et 2021. Le relevé des commerces a été réalisé grâce à la Base Permanente des Équipements (BPE) de l'INSEE et aux enseignes enregistrées dans les Pages Jaunes : les données ont été systématiquement vérifiées sur les terrains d'étude durant ces dix dernières années grâce à la mobilisation du site Google Maps et de son outil StreetView.

Typologie de la répartition des commerces dans les quartiers de gare

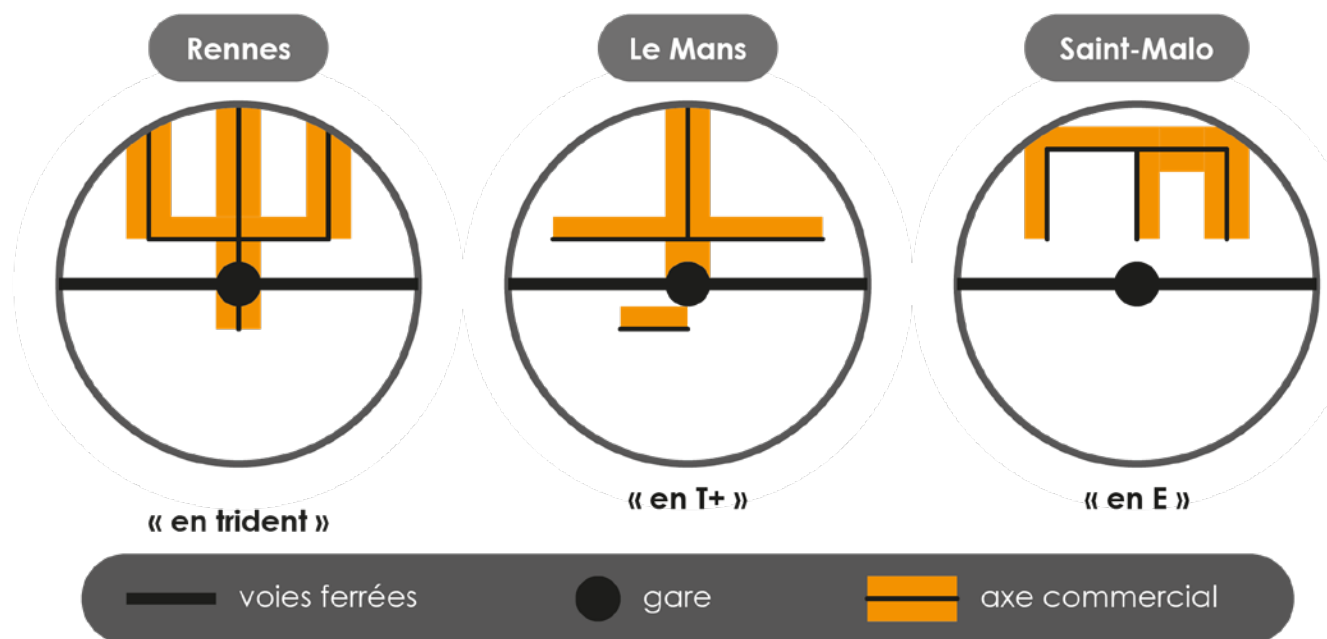


Schéma de la répartition des commerces dans les quartiers de Rennes, Le Mans et Saint-Malo. Source : ESO Le Mans, 2021.

En Bretagne et Pays de la Loire, force est de constater que les mutations à l'œuvre dans les quartiers de gare se sont accélérées à l'occasion de l'ouverture de la LGV BPL, enclenchant directement ou indirectement des dynamiques multiformes de régénération commerciale. C'est le cas dans l'ensemble des villes bretonnes et ligériennes observées dans le cadre de l'Observatoire socio-économique de la LGV BPL (2012 - 2022), dont Rennes, Saint-Malo et Le Mans traduisent des dynamiques singulières de recomposition. Le processus de régénération et de diversification économiques dans les gares et quartiers de gare s'observe malgré un contexte géographique contrasté et un rapport différencié à la Grande Vitesse : Rennes est desservie par le TGV en 1992 puis par la LGV BPL en 2017 ; Saint-Malo accueille des TGV depuis l'électrification de la ligne Rennes - Saint-Malo en 2005 et profite de la mise en service de la LGV BPL depuis l'été 2017 ; Le Mans quant à elle accède à la Grande Vitesse en 1989 grâce au TGV Atlantique.

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

UNE CENTRALITÉ MÉTROPOLITAINE EN CROISSANCE À RENNES

Si Rennes bénéficie d'une desserte TGV ayant conduit à une première requalification de sa gare au début des années 1990, elle n'est raccordée à la Grande Vitesse que depuis la mise en service de la LGV BPL à l'été 2017. En effet dès 1992, la gare de Rennes bénéficie d'importants travaux et intègre surtout des éléments en faveur de la tertiarisation de l'économie axée principalement sur l'immobilier de bureau. Néanmoins, une première réflexion autour de l'aspect multimodal des gares est retenue avec l'intégration d'une ligne de métro réalisée à la fin des années 1990. Cette première génération de gares TGV induit un début de verticalité en raison d'une part, de la hauteur des bâtiments nouvellement construits et d'autre part, de la création d'un passage souterrain permettant de faciliter les flux à l'intérieur de la gare mais également avec les quartiers environnants. En revanche, la part donnée au commerce est alors relativement faible, ce dernier restant limité aux boutiques traditionnelles rencontrées dans les gares et leur quartier (billetterie, presse, commerces populaires...).



Gare de Rennes. Source : ESO Le Mans, 2021.

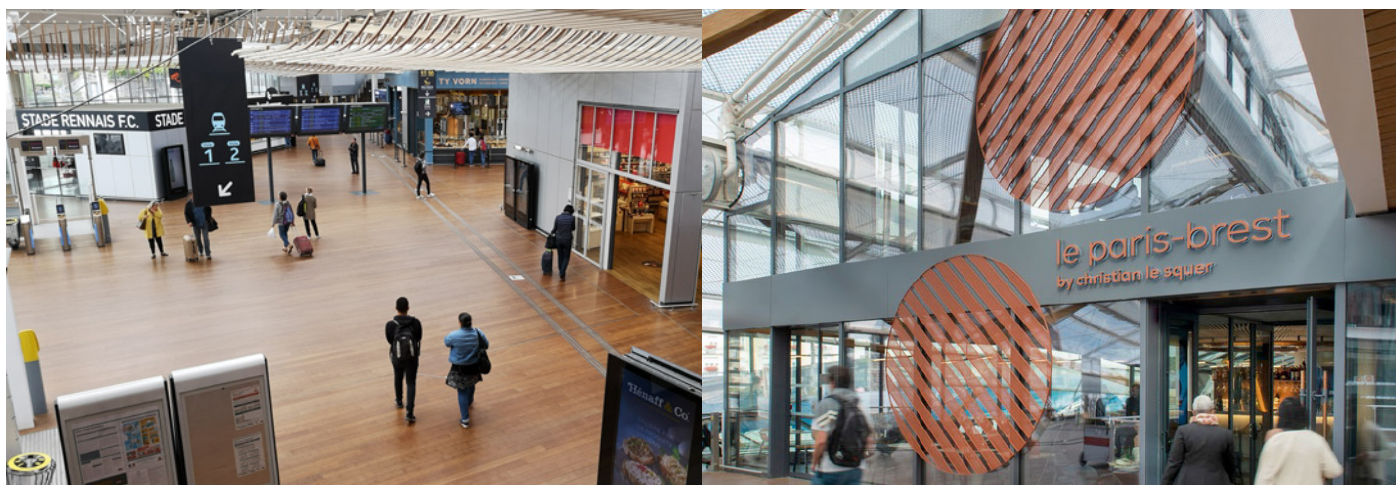
En 2019 au terme de quatre ans de travaux, une gare de Rennes totalement remaniée est inaugurée : elle apporte non seulement plus de verticalité architecturale mais aussi une couture horizontale des circulations nord/sud. Le commerce se renforce dans en gare selon une stratification à plusieurs niveaux accompagnée d'une montée en gamme à mesure que l'on gravit les étages.

Les espaces souterrains sont réservés aux services et aux commerces (billetterie, distributeurs de boissons et de nourriture) reprenant ainsi le modèle de la gare classique. Le rez-de-chaussée est, quant à lui, consacré aux transports de surface (accès au bus, taxi, location de voiture), à la restauration rapide (McDonald's), à des points de collectes (commandes en ligne) et de billetterie. Le niveau supérieur caractérise un changement d'ambiance : le revêtement de sol, plus qualitatif, est soigné. Il souligne des lieux d'attentes plus confortables.

Ces espaces, plus lumineux, dévoilent une galerie marchande proposant des commerces habituellement présents dans les centres-villes et dans les centres commerciaux situés en périphérie des villes (maroquinerie, parfumerie, café, agence bancaire, cafétéria, épicerie fine, etc.). Enfin, le dernier niveau dévoile un restaurant bistrannique du chef étoilé Christian Le Squer (Le Paris-Brest) prenant place sur deux niveaux ainsi que le salon Grand Voyageur.

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

UNE CENTRALITÉ MÉTROPOLITAINE EN CROISSANCE À RENNES



Commerces dans le hall de la gare de Rennes. Source : ESO Le Mans, 2021.

L'architecture de la gare, pensée comme « un paysage construit », renforce le couturage des quartiers nord et sud. L'objectif est d'atténuer la rupture urbaine générée par la présence des voies de chemin de fer et le dénivelé entre les deux rives. Cette conception redonne alors de la perspective paysagère en allégeant le bâtiment de la gare. En effet, ce dernier apparaît épuré en raison de l'absence de mobilier urbain réduit au strict minimum (candélabres stylisés), quand la génération précédente de gare renforçait au contraire la visibilité du bâtiment voyageurs

Plus loin, la redistribution de l'espace public consolide l'approche multimodale et contribue à la rénovation des revêtements des rues adjacentes qui donnent sur la gare ainsi qu'à une réfection des façades des immeubles et maisons de ville de ce quartier. Cette montée en gamme de l'espace public donne un souffle nouveau au commerce en le régénérant et en le confortant : la carte d'évolution des commerces dans le quartier de la gare de Rennes montre la stabilité des commerces depuis 2009 et l'absence quasi-totale de vacance des locaux d'activités en rez-de-chaussée, à proximité du nouveau parvis rennais.

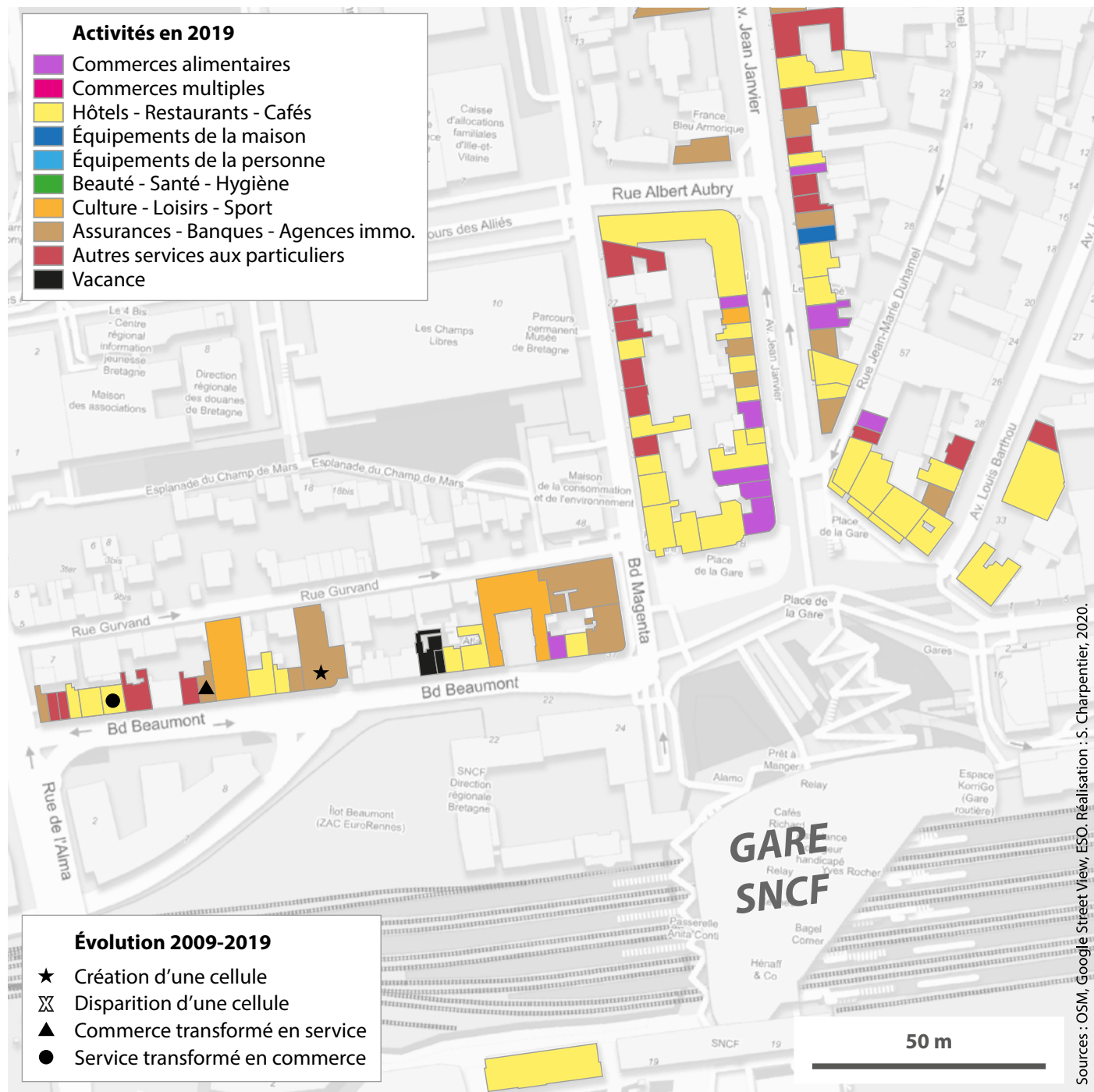


Réfection des façades et rénovation des revêtements à proximité de la gare de Rennes. Source : ESO Le Mans, 2021.

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

ÉVOLUTION DES COMMERCES SUR LE PARVIS NORD DE LA GARE DE RENNES

Sur le parvis nord de la gare rennaise : la carte d'évolution des commerces dans le quartier de la gare de Rennes montre la stabilité des commerces depuis 2009 et l'absence quasi-totale de vacance des locaux d'activités en rez-de-chaussée, à proximité de la nouvelle gare. C'est Boulevard Beaumont que les mutations sont les plus sensibles.



ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

UNE CENTRALITÉ DE VILLE INTERMÉDAIRE RENFORCÉE À LE MANS

La gare du Mans a bénéficié de la Grande Vitesse en 1989 avec la mise en service de la LGV Atlantique entre Paris et Connerré. Le quartier de gare du Mans figure parmi les premiers exemples français d'opérations de requalification urbaine directement adossées à la desserte d'une Ligne à Grande Vitesse (après Lyon au début des années 80).

Dès la fin des années 1980, le réaménagement des abords de la gare TGV traduit l'émergence du nouveau quartier d'affaires Novaxis, édifié au sud de la gare en lieu et place de friches industrielles nombreuses¹. La tertiarisation de l'économie mancelle s'accélère en 1989 par la construction de 7 400 m² de bureaux et 3 140 m² de commerces. Devenu au début des années 90 un lieu d'implantation massive d'entreprises tertiaires (Mutuelles du Mans Assurances, Smith and Nephew, SESAM-Vitale, etc.), le quartier de gare s'érige comme la vitrine d'une ville engagée dans un processus de tertiarisation de son économie longtemps dominée par son tissu industriel.

L'arrivée du tramway au Mans en 2007 marque une deuxième phase de requalification de la gare et de ses abords, même si l'opération Novaxsud lancée en 2006, n'est pas encore achevée. L'élévation du bâti (huit nouveaux bâtiments construits en dix ans) témoigne de l'intensification et de la diversification de l'occupation des sols aux abords sud de la gare. Environ 40 000 m² de bureaux, plus de 1 600 m² de commerces et des centaines d'appartements ont ainsi été aménagés. Côté nord, l'arrivée du tramway a également contribué à la requalification du parvis côté « centre-ville » : ce dernier se compose désormais d'une grande esplanade minérale dévolue prioritairement aux piétons, d'un parking fermé pour vélos, d'une gare routière (inaugurée en juillet 2009) accueillant les cars interurbains de la Sarthe tandis que l'ensemble est desservi par plusieurs arrêts du réseau de transport urbain (tramway, bus à haut niveau de service, bus). Le bâtiment historique de la gare quant à lui s'efface derrière une verrière construite sur la face nord, reliant d'est en ouest la station de tramway, le bâtiment voyageurs ainsi que la gare routière et les taxis.

La mise en service de la LGV BPL en 2017 apporte peu de changement en matière d'aménagement urbain et d'implantation commerciale, sans doute parce que le prolongement de la LGV suscite moins d'enjeux qu'en 1989 : la ville profite de la Grande Vitesse depuis plus de trente ans, son quartier de gare est arrivé à maturité, et le temps de parcours pour rejoindre la gare Montparnasse reste le même (55 minutes).

¹ « Le Mans : Peut-on changer la ville ? », J.R. Bertrand et al., Janvier 2000.

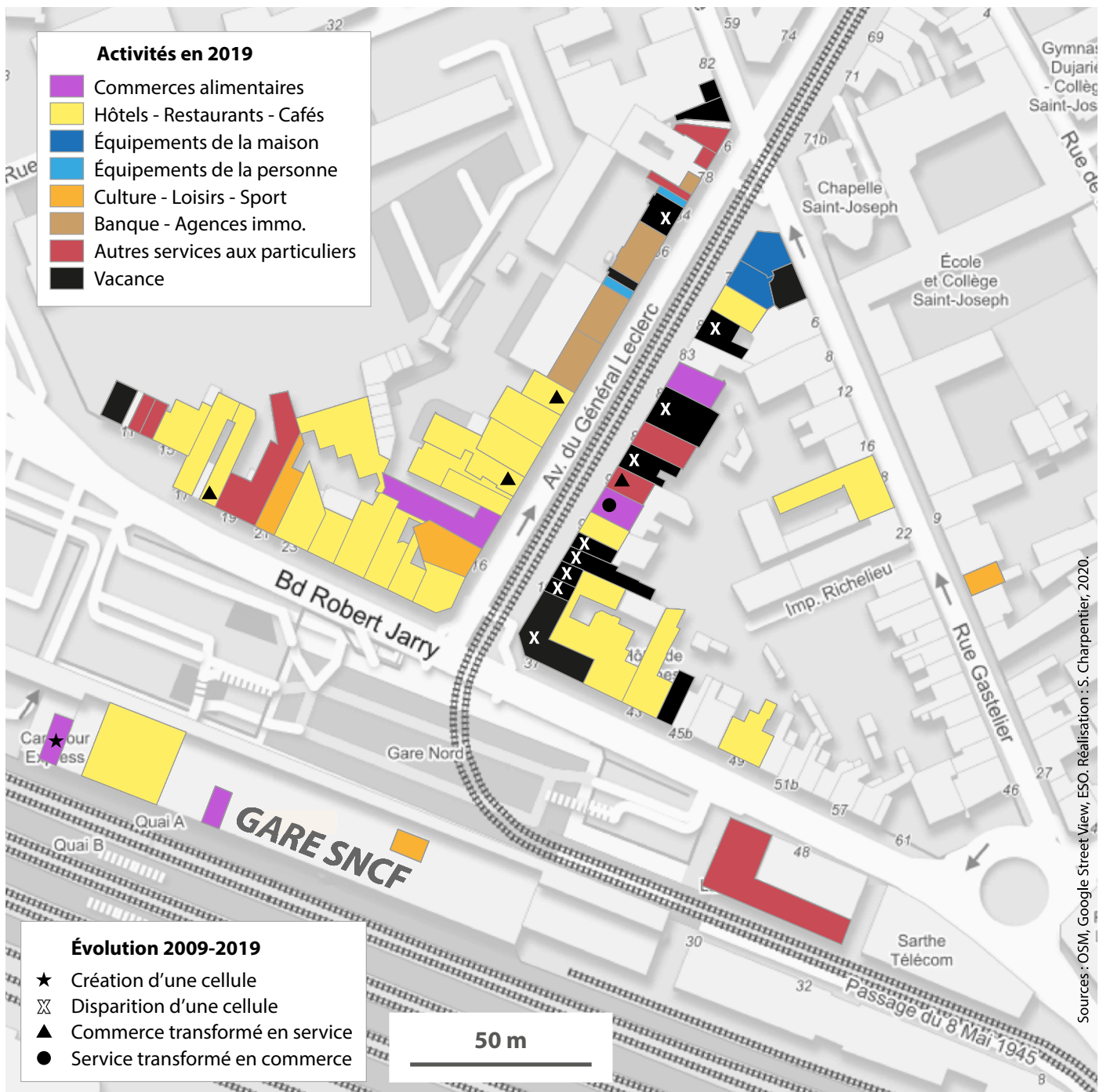


Parvis nord de la gare du Mans et arrivée d'un nouveau commerce dans la gare mancelle. Source : ESO Le Mans, 2023.

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

ÉVOLUTION DES COMMERCES SUR LE PARVIS NORD DE LA GARE DU MANS

Avec ses cinq millions de voyageurs par an en gare, ses fonctions de nœud multimodal, ses commerces, services, emplois et logements, le quartier de gare du Mans s'impose comme un lieu de convergence des flux, de consommation et de vie essentiel pour la ville. À ce jour, les quelques 400 commerces et services recensés dans le périmètre du quartier de gare se répartissent plutôt de manière uniforme (48 % au nord, 52 % au sud). Les équipements historiques présents dans les quartiers de gare (hôtels, cafés et restaurants, petites boutiques) sont plutôt situés au nord, tandis qu'au sud, se localisent davantage les services propres à la finance et au secteur tertiaire (banques, assurances, services aux entreprises). Les commerces de proximité sont également présents au sud-est de la gare, dans un tissu urbain à dominante résidentielle. Les locaux commerciaux situés en front de rue face à la gare sont néanmoins en proie à de la vacance commerciale, tandis que de nouveaux commerces entrent timidement dans la gare à partir de 2021 (Paul, Costa coffee, Carrefour express et Factory & co).



ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

UNE CENTRALITÉ DE VILLE MOYENNE RENFORCÉE À SAINT-MALO

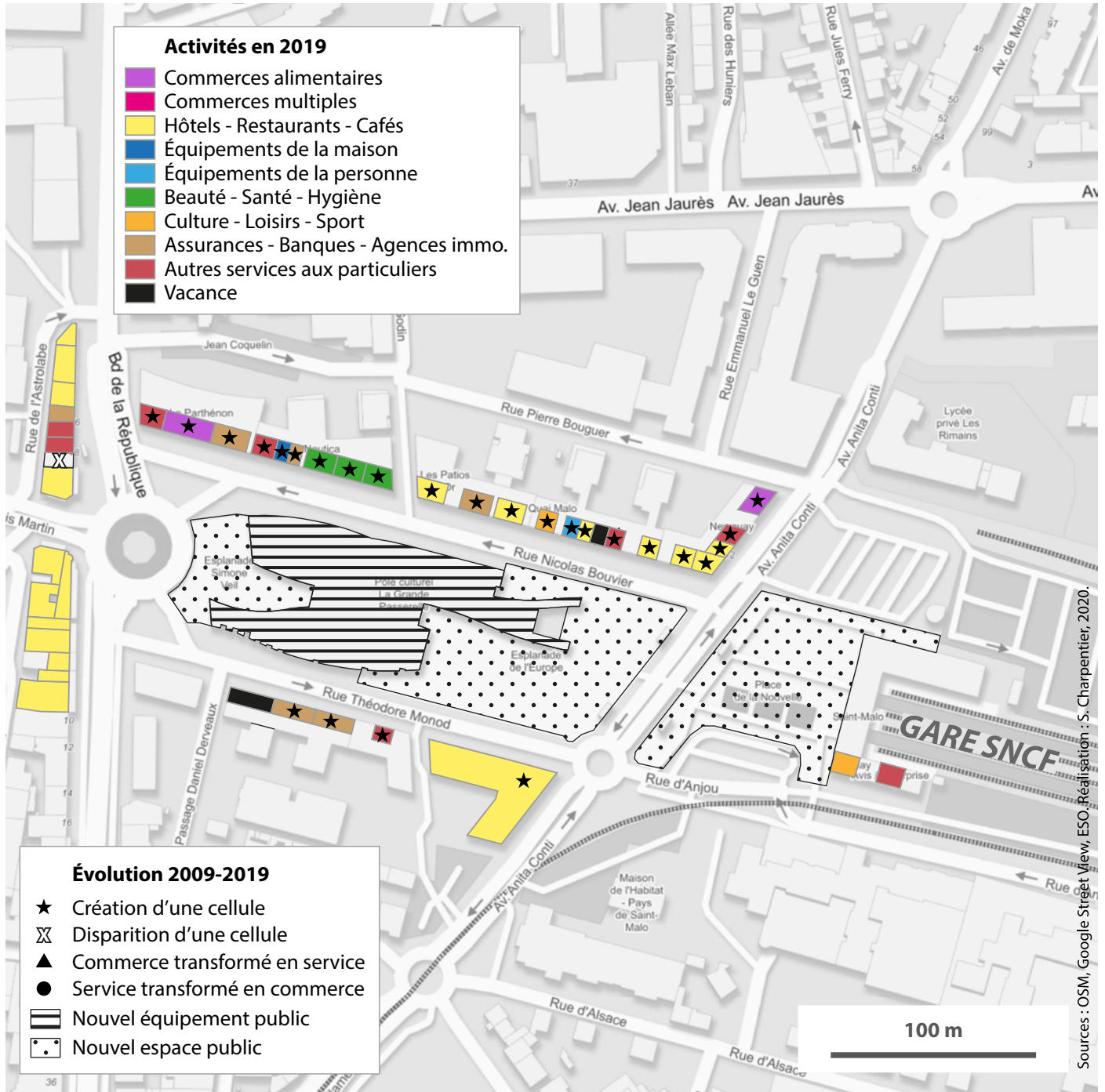
Le cas de Saint-Malo apparaît comme un exemple singulier dans la manière dont la ville a procédé pour renforcer la composante commerciale de son quartier de gare. La cité malouine n'est pas directement concernée par le prolongement de la LGV vers la Bretagne mais bénéficie malgré tout d'une réduction de son temps de parcours de 37 minutes vers ou depuis Paris, via Rennes. Pour autant, la ville n'a pas attendu la mise en service de la LGV BPL pour entamer un projet de renouvellement urbain visant à replacer la gare de Saint-Malo au centre des trois anciennes communes (Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé) aujourd'hui fusionnées. La ville s'est en effet saisie de l'électrification de la ligne Rennes - Saint-Malo en 2005 pour reconstruire sa nouvelle gare 260 mètres en arrière de l'ancienne implantation du bâtiment voyageurs. Ce recul permet de produire ainsi 55 000 m² de foncier pour aménager un nouveau parvis plus étendu et aéré, un PEM (pôle d'échanges multimodal), un Palais de Justice et une médiathèque (La Grande passerelle), ceinturés de 330 logements intégrés dans de petits immeubles collectifs. De plus, la réalisation d'une troisième voie de circulation permet de relier le sud et le nord de la gare de Saint-Malo. L'implantation d'un linéaire de nouveaux commerces en rez-de-chaussée, ouverts sur la place, a également vu le jour sur ce nouveau parvis de la gare, réduisant cette dernière à sa fonction première. L'enseigne de presse (Relay) et le service de location de véhicules (Avis), seuls présents dans la gare de Saint-Malo, contrastent avec les 26 nouveaux commerces présents sur le parvis requalifié de la gare.

L'ancien front de gare historique, matérialisé par la rue Anita Conti, demeure constitué de commerces traditionnels (hôtels, bistros, cafés) aux façades défraîchies. La toponymie encore visible sur site rappelle l'emplacement historique de l'ancienne gare : « Hôtel des voyageurs », « Maison du Peuple », « Union des syndicats », « Hôtel terminus ». Si la gare ne se réduit qu'à sa plus simple expression (un « abri » desservant les quais), le quartier de la gare quant à lui a bénéficié d'une opération de restructuration urbaine volontaire dont le principal objectif est de construire un pôle de centralité d'agglomération. Gare routière et autocars jouxtent également ces récents aménagements et consacrent la gare en tant que pôle d'échanges multimodal.

Le processus de renouvellement du quartier de la gare malouine s'inscrit dans la durée puisque les futurs programmes de réaménagement des espaces publics viseront à améliorer par des liaisons douces, le cheminement entre la gare, la cité intra-muros et le port, consolidant ainsi le rôle de la gare terminus comme porte d'entrée touristique régionale. Aussi, l'aménagement de coulées vertes à proximité de la gare illustre une politique de reconquête des anciennes voies ferroviaires ; l'objectif à terme étant de désenclaver la partie est du quartier.

ANALYSE DYNAMIQUES COMMERCIALES

ÉVOLUTION DES COMMERCES SUR LE PARVIS DE LA GARE DE SAINT-MALO



Avec plus ou moins de vigueur, ces trois études de cas montrent une généralisation des processus de régénération et de diversification économiques des quartiers de gare. Par ailleurs, les dynamiques commerciales observées dans les opérations de renouvellement urbain en cours de ces quartiers révèlent trois types de régénération :

Le type métropolitain (Rennes) confirme les effets directs positifs de la LGV au sein d'une démarche globale opérationnelle de grande ampleur et selon des processus de refonctionnalisation interne et externe à la gare, de recyclage d'espaces et d'intensification des usages notamment liés aux locaux commerciaux créés en gare mais aussi réhabilités (encore ponctuellement) devant le parvis. Les dynamiques commerciales et celles du système d'acteurs en place sont ici très proches de celles des gares parisiennes (effet de hiérarchie urbaine) mais proportionnées à la taille de la ville.

Le type ville moyenne touristique (Saint-Malo) conforte ces effets indirects positifs de la LGV dans une démarche de recul de la gare, d'aménagement d'un nouveau parvis bordé de commerces, logements, d'un équipement culturel et de son retournement vers le centre-ville et d'autres centres de quartiers. La transformation progressive d'une polarité en centralité est en marche. L'implantation de nouvelles activités commerciales sur le parvis en apporte la marque la plus visible. Toutefois, la dynamique opérationnelle reste circonscrite à quelques îlots bordant la nouvelle gare à ce jour, aidée en cela par sa fonction touristique.

Enfin, le type grande ville moyenne contournée (Le Mans) illustre le cas d'une revalorisation ancienne du quartier de gare issue de la première génération du TGV. Sans affirmer que les effets indirects de la LGV soient profondément négatifs, le réaménagement de ce site ferroviaire est lent et discontinu depuis ces 30 dernières années. Le système économique local explique en partie cet état : effets de coupure entre gare et quartiers centraux, baisse de l'attractivité d'entreprises in situ, rétractation commerciale du cœur de ville en défaveur des îlots de quartiers positionnés à proximité du parvis, maintien d'un nombre élevé de locaux commerciaux vacants, etc.

Sur le plan commercial, les effets économiques et urbains de la LGV demeurent contrastés dans les quartiers de gare. Il est à noter une absence de mimétisme parisien complet en raison de contextes géographiques régionaux et locaux singuliers, d'enjeux aménagistes différents et ainsi de déclinaisons variées du modèle de transformation des gares parisiennes. S'ajoutent à cela des effets de temporalité et de génération de la Grande Vitesse Ferroviaire depuis l'ouverture des lignes TGV de « première » et de « seconde » générations.