

Monuments historiques

-----

Périmètres

Délimités des Abords

-----

RENNES – Poste central de la gare  
ferroviaire (ancien)

BE-AUA

Mai MELACCA Paysagiste

# SOMMAIRE

Introduction

## **Partie 1 : Etude patrimoniale et paysagère**

### **1.1 - Bâti ancien du secteur d'étude**

1.1.2 - Synthèse cartographique du bâti présentant un intérêt patrimonial

### **1.2 – Étude paysagère**

1.2.1 - Perspectives d'approches

1.2.2 - Vues vers et depuis le monument

## **Partie 2 : Proposition de périmètre délimité des abords**

2.1 - Critères retenus pour la délimitation du périmètre délimité des abords

2.1.1 - Croquis explicitant les critères et enjeux à retenir

2.1.2 - Pertinence du périmètre proposé

## **Introduction**

### **Objectifs et contenu de l'étude du PDA**

L'étude vise à définir la servitude de protection (AC1) du monument historique en recherchant un périmètre de protection adapté de façon à désigner les ensembles d'immeubles, bâtis ou non, qui participent de l'environnement du monument proposé pour l'inscription au titre des monuments historiques, pour en préserver le caractère ou contribuer à en améliorer la qualité, conformément aux dispositions de l'article L.621-30 du code du patrimoine.

Ce périmètre propose ainsi d'adapter le périmètre déterminé par une distance de 500 mètres du monument en l'adaptant à la réalité du terrain, notamment du parcellaire, pour une application cohérente de la servitude et moins sujette à interprétation.

L'étude portera, dans un premier temps, sur le bâti et les formes urbaines qui participent de l'histoire et de l'écrit du monument.

Dans un second temps, le paysage sera considéré pour repérer les immeubles situés dans le champ de visibilité tel que défini par l'article L.621-30 du code du patrimoine, en s'affranchissant de la distance de 500 mètres, et déterminer les secteurs qui contribuent à la mise en valeur du monument.

Il sera repéré tout immeuble nu ou bâti visible du monument ainsi que tout immeuble nu ou bâti visible en même temps que le monument depuis un point de vue qui pourra être à une distance supérieure aux 500 mètres.

Rappel de l'article L.621-30 du code du patrimoine

I. – Les immeubles ou ensembles d'immeubles qui forment avec un monument historique un ensemble cohérent ou qui sont susceptibles de contribuer à sa conservation ou à sa mise en valeur sont protégés au titre des abords.

La protection au titre des abords a le caractère de servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols dans un but de protection, de conservation et de mise en valeur du patrimoine culturel.

II. – La protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, situé dans un périmètre délimité par l'autorité administrative dans les conditions fixées à l'article L. 621-31. Ce périmètre peut être commun à plusieurs monuments historiques.

En l'absence de périmètre délimité, la protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, visible du monument historique ou visible en même temps que lui et situé à moins de cinq cents mètres de celui-ci.

La protection au titre des abords s'applique à toute partie non protégée au titre des monuments historiques d'un immeuble partiellement protégé.

La protection au titre des abords n'est pas applicable aux immeubles ou parties d'immeubles protégés au titre des monuments historiques ou situés dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable classé en application des articles L. 631-1 et L. 631-2.

Les servitudes d'utilité publique instituées en application de l'article L. 341-1 du code de l'environnement ne sont pas applicables aux immeubles protégés au titre des abords.

Rappel de l'article L.621-31 du code du patrimoine

Le périmètre délimité des abords prévu au premier alinéa du II de l'article L. 621-30 est créé par décision de l'autorité administrative, sur proposition de l'architecte des Bâtiments de France, après enquête publique, consultation du propriétaire ou de l'affectataire domaniale du monument historique et, le cas échéant, de la ou des communes concernées et accord de l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme, de document en tenant lieu ou de carte communale.

A défaut d'accord de l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme, de document en tenant lieu ou de carte communale, la décision est prise soit par l'autorité administrative, après avis de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture, lorsque le périmètre ne dépasse pas la distance de cinq cents mètres à partir d'un monument historique, soit par décret en Conseil d'Etat, après avis de la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture, lorsque le périmètre dépasse la distance de cinq cents mètres à partir d'un monument historique.

Lorsque le projet de périmètre délimité des abords est instruit conjointement à l'élaboration, à la révision ou à la modification du plan local d'urbanisme, du document d'urbanisme en tenant lieu ou de la carte communale, l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme, de document en tenant lieu ou de carte communale diligente une enquête publique unique portant à la fois sur le projet de document d'urbanisme et sur le projet de périmètre délimité des abords.

Les enquêtes publiques conduites pour l'application du présent article sont réalisées dans les formes prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Le périmètre délimité des abords peut être modifié dans les mêmes conditions.

# Rennes : Poste central de la gare de Rennes

Poste central de Rennes - Bérangère Bredoux et Rails et histoire, décembre 2016

**Le chemin de fer arrive à Rennes en 1857.** Le bâtiment du poste donne sur le quai numéro 1 de la gare.

Le poste central de Rennes est le dernier poste d'aiguillage de la Société Mors à avoir été installé en 1941, et à avoir fonctionné jusqu'en 2018.

La gare de Rennes est installée au sud de la Vilaine en 1857. Le bâtiment des voyageurs est dessiné par l'architecte Victor-Benoît Lenoir (1805-1863) qui travaille pour la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. La gare est alors de style néoclassique ; simple et sobre, elle suit le modèle des gares des villes de taille moyenne. Le bâtiment est conçu en « U », sa façade est animée par un jeu d'arcades. Le site ferroviaire s'étend très rapidement autour de la gare avec les constructions des ateliers et de voies de triage. Le site et son activité entraînent par ailleurs le développement d'un quartier autour de la gare habité par les cheminots.

Comme l'ensemble du site ferroviaire, le bâtiment des voyageurs connaît des modifications et agrandissements au cours des années. Le bâtiment subit des bombardements en 1943 et est reconstruit à « l'identique ».

Une nouvelle gare est aménagée pour accompagner l'arrivée, en 1989, du TGV Atlantique, elle est achevée en 1992 et est l'œuvre collective de trois agences rennaises : Archipole (Thierry Le Berrel), BNR (Brajon Nicolas Ressaussière) et Aria (Jean-Luc Le Trionnaire).

Avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse en 2017, la gare est entièrement rénovée.

Le poste central de Rennes est installé en 1941 dans le cadre du plan de modernisation de la gare. De vastes hangars en bois jouxtant le buffet (1913) sont détruits pour pouvoir construire le poste central. **Le bâtiment lui-même est construit en 1939, mais le poste Mors à leviers particuliers d'itinéraires n'est en fonctionnement qu'à partir de 1941.** Le poste comprenait 80 leviers d'itinéraires en 1964.

Afin de répondre à l'augmentation du trafic le poste est modifié au cours des années 60. Le combinateur a fait peau neuve, dorénavant vert clair, mais surtout le poste est équipé de nouveaux leviers, de 80 il passe à 138 leviers. Deux tables annexes sont installées : une pour la commande des signaux et des annotateurs de zones, l'autre pour l'alimentation et la protection des caténaires. Une table de travail est aménagée avec une platine téléphonique. Le bâtiment est rénové, sa façade est réenduite en blanc et à l'intérieur les murs et le sol sont rénovés au goût du jour.

Le poste central a fait l'objet de travaux de d'agrandissement dans les années 1990. Ces travaux ont notamment une incidence sur la façade du bâtiment. La courside est en partie supprimée par l'agrandissement de la salle du combinateur. Pour cela des profils métalliques viennent renforcer l'ancienne courside. De nouvelles fenêtres sont installées. Aujourd'hui ce poste comprend 254 itinéraires.

**Le poste est déclassé en 2018.**

### **Le développement des principaux postes d'aiguillage**

Un poste d'aiguillage regroupe les leviers permettant de commander tous les appareils nécessaires pour faire suivre un itinéraire prescrit à un train s'arrêtant ou non dans la gare. Ces appareils sont les appareils de voie, qui guident mécaniquement le train (le conducteur du train n'a pas de maîtrise de sa direction), et les signaux. À ce poste, un aiguilleur en charge des aiguilles et signaux doit assurer convenablement leur commande tout en respectant les multiples règles de sécurité exigées par l'exploitation ferroviaire.

Dans un nœud ferroviaire donné, chaque poste est désigné par un numéro ou par une lettre. Ce système de désignation a pu varier en fonction des compagnies jusqu'à la création de la SNCF. Depuis lors, un poste associé à un chiffre commande des voies principales de circulation (pour Rennes le poste central et le poste 2), alors que les postes associés à une lettre sont chargés des voies secondaires et de triage (pour Rennes le poste A et le poste E).

Au début du développement du chemin de fer, les aiguilles, qui permettent de dévier la voie et d'assurer bifurcations et croisements, sont manoeuvrées à pied d'œuvre à proximité de leur emplacement. Avec le développement du réseau, les leviers éparpillés en bordure de voies sont regroupés sous un même bâti ou à proximité immédiate d'un bâtiment pour abriter l'aiguilleur : c'est la naissance du « poste d'aiguillage ». En France seules les gares importantes sont équipées de poste d'aiguillage. Pour les gares moins importantes les leviers peuvent se trouver dans le bâtiment des voyageurs.

### **La Société Mors**

Louis Mors (1855-1917) est ingénieur centralien. Avec son frère Émile (1859-1952), ils sont particulièrement intéressés par les nouvelles techniques en rapport avec le chemin de fer, l'électricité ou l'automobile. À la fin du XIXe siècle Louis Mors prend la succession de l'entreprise de P. Prud'homme qui a produit les premiers appareils électro-sémaphoriques pour la Compagnie du Nord. Il crée à partir de celle-ci la Société d'électricité Mors. Sa société produit des moteurs de signal, des postes d'aiguillages à leviers d'itinéraires ou leviers individuels. Elle a une importante production de relais et de verrous électromécaniques. Dans sa première période d'expansion la société a surtout produit pour les réseaux de l'Ouest-Etat, du Nord et de l'Est.

La société Mors a développé deux types de postes à leviers d'itinéraires :

- le poste à leviers curseurs entre 1922 et 1930 ;
- le poste à leviers particuliers d'itinéraires après 1930.

Les postes Mors à leviers particuliers d'itinéraires ont équipé des nœuds importants du réseau de l'État. Chaque levier correspond alors à un itinéraire et ils se déplacent horizontalement (voir ci-dessous description technique). En France, six postes furent installés à partir de 1932 : Versailles-Chantiers Central (1932-1976), Caen Central (1936-1964), Porchefontaine (1937-1976), Clamart (1937-1987), Le Mans Central (1938-1969) et Rennes Central (1941-2018).

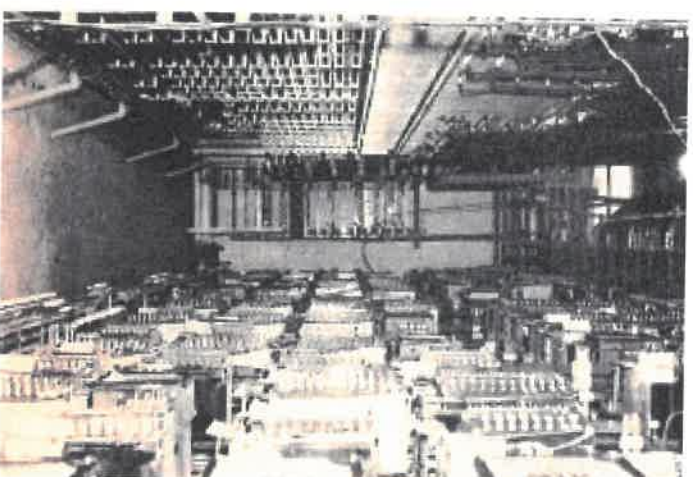
Ainsi, le poste central de Rennes est le dernier poste d'aiguillage de la Société Mors à avoir été installé et avoir perduré aussi tardivement.

## Le système Mors

Le poste d'aiguillage central de la gare de Rennes est l'exemplaire unique d'un poste de type Mors encore en état de fonctionnement.

**Dernier poste de ce type encore en place en France, c'est aussi le dernier en Europe.** Ce poste Mors est donc un équipement technique rare, il présente en tant que tel un intérêt majeur du point de vue du patrimoine scientifique et technique comme de celui du patrimoine ferroviaire.

Le bâtiment et l'équipement technique ne peuvent pas être dissociés, l'architecture étant conçue en fonction de et pour le poste d'aiguillage.



Un couloir de la salle des relais avec à gauche les barres d'entablement, 1965  
Source : La Vie du Rail

**Le poste MORS au poste Central :** Ce poste a été conçu spécialement pour la gare de Rennes par Alsthom à la demande du réseau des Chemins de Fer de l'Etat, puis livré à la SNCF 5 ans plus tard. Cette technique de poste à leviers d'itinéraires est un concept français qui a ensuite été repris par les réseaux du monde entier, sous des approches techniques différentes. Six postes de ce type ont été installés sur le réseau national, celui de Rennes est le dernier en service. Il fait partie des premières séries de poste à commande d'itinéraire (technique électromécanique)\*Le poste central est un poste à leviers particuliers d'itinéraire de technique « MORS », dit « poste à pouvoir » (dans le sens ou les effets mécaniques se substituaient à la force directe de l'aiguilleur pour manoeuvrer plusieurs aiguilles simultanément). Il comprend 250 possibilités d'itinéraires différents.

(source – [www.amispatrimoinerenneais.org](http://www.amispatrimoinerenneais.org))

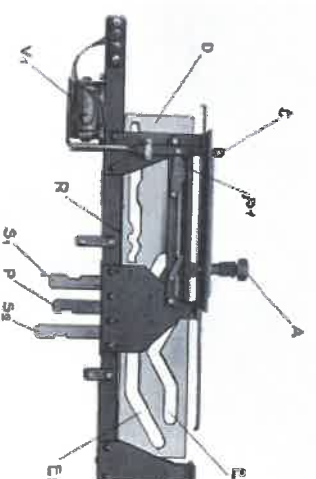


Fig. 6. — Levier monté

Schéma d'un levier monté d'un combinateur Mors pour les postes à leviers d'itinéraires  
Source : Notice Mors n° 160 : Table Mors à leviers particuliers d'itinéraires

## Extraits du dossier demande de protection Poste central de Rennes - Bérandère Bredoux et Rails et histoire, déc. 2016

### Le bâtiment du poste

Le poste central se trouve à l'intérieur de la gare de Rennes. Contrairement à beaucoup de postes, il se présente en dehors des voies et est accessible depuis le quai n° 1, mais aussi depuis le bd de Beaumont. Situé à l'ouest du bâtiment des voyageurs, il est entouré du buffet de 1913 à l'est et du bâtiment de la direction régionale de la SNCF au nord et à l'ouest.

Le bâtiment suit un plan relativement simple. Son style épuré est typique des postes d'aiguillages construits par la SNCF. La cabine de l'aiguilleur est surélevée. Le bâtiment est conçu pour accueillir le poste de type Mors qui nécessite un bâtiment à plusieurs niveaux (deux étages) pour son fonctionnement. Ainsi chaque niveau a une ou plusieurs destinations précises.

En termes de volumétrie, le bâtiment se compose de quatre volumes parallélépipédiques : deux volumes principaux qui forment un " T " et s'élèvent sur trois niveaux. À ce volume viennent se coller deux volumes parallélépipédiques (plus petits) pour former quasiment un rectangle.

Le toit est en grande partie un toit terrasse mais avec une légère pente sur les débords de toit (datant des derniers travaux début des années 1990). Une visière en béton débord de l'édifice de façon dissymétrique, sur la façade principale et une partie des 2 façades latérales couvrant une coursive au 2e étage. Une bande bleue vient marquer visuellement ce débord. Il permet d'abriter la cabine de l'aiguilleur du rayonnement direct du soleil.

Le bâtiment est construit en béton. Les façades sont recouvertes d'un enduit de couleur claire. L'enduit est lisse, seul le soulèvement en saillie souligné par de fins bandeaux (formant trois lignes) vient rythmer horizontalement la façade du bâtiment. Le bâtiment a probablement toujours été enduit.



Photo des quais pendant les travaux de la gare en 1989  
source archives SNCF, GARES ET CONNEXIONS



Face côté quai après 1939  
source archives SNCF, GARES ET CONNEXIONS



La façade principale du bâtiment donne sur les quais et porte en grande lettres capitales bleues le nom de la ville de Rennes. Le premier niveau est éclairé par une grande baie grillagée. Le second niveau comporte des petites baies hautes. Le dernier niveau en encorbellement est entièrement vitré et équipé d'une coursive en partie condamnée (suite aux travaux d'agrandissement de 1991). La présence des vitres sur la façade principale et en retour sur les deux autres faces du bâtiment permettent à l'aiguilleur de garder un œil directement sur les voies. Cette configuration est caractéristique de l'architecture des postes d'aiguillage.

Un bâtiment préfabriqué d'un seul niveau jouxte la façade du côté de Brest. Ce bâtiment communique par une porte avec le bâtiment du poste central. Au dernier niveau une passerelle permet un accès direct entre la cabine de l'aiguilleur et le bâtiment de la Direction régionale.

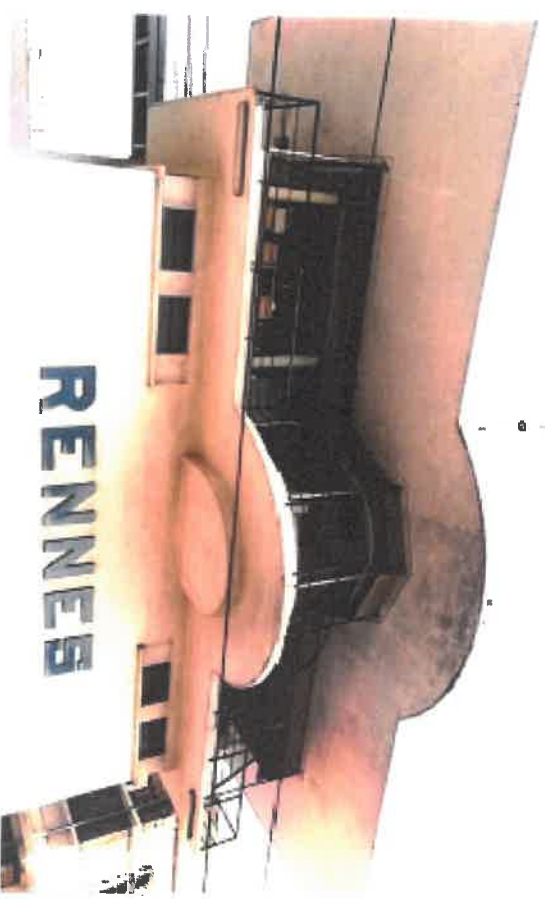
La façade arrière du bâtiment, côté cour, présente au centre une double porte dans un léger renfoncement. Cette porte permet d'accéder au hall d'entrée et à l'escalier qui dessert le bâtiment. Elle est surmontée d'une seconde porte au 1er étage qui pour sa part permet d'accéder à une coursive. Dans le même axe une grande fenêtre éclaira le dernier étage. Un escalier démarre au pied du bâtiment et continue sur la façade latérale (côté Paris).

Cette façade était symétrique à sa construction, un volume (côté Brest) a été surélevé d'un étage dans les travaux d'agrandissement des années 1990.

La façade côté Paris présente un aspect similaire à celle initialement dessiné côté Brest. Un escalier courant dans la largeur permet un accès direct depuis l'extérieur à la cabine de l'aiguilleur. La façade est agrémentée de deux portes, l'une au rez-de-chaussée et la seconde au 1er étage accessible par une échelle fixée dans le mur.



Photo des quais, pendant les travaux de la gare en 1989, source archives SNCF, GARES ET CONNEXIONS



source archives SNCF, GARES ET CONNEXIONS

## Extraits du dossier demande de protection Poste central de Rennes - Bérandère Bredoux et Rails et histoire, déc. 2016

L'intérieur du bâtiment a connu différentes modifications au cours des phases de rénovation. Cependant la distribution des pièces et le fonctionnement du bâtiment sont restés sensiblement les mêmes.

**Le rez-de-chaussée** est occupé par un hall d'entrée donnant accès aux différentes pièces et à un escalier qui dessert les deux étages du bâtiment. Cet escalier en béton est équipé d'une rambarde en fonte au dessin simple et élégant.

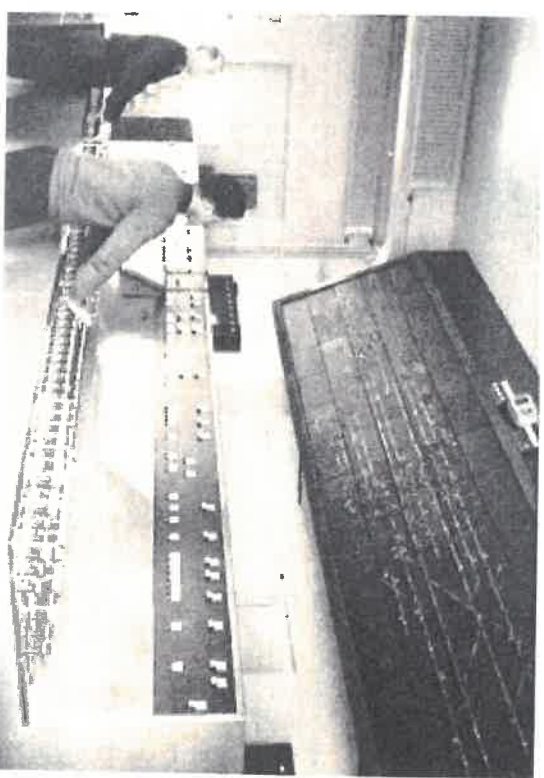
Sur le palier de chaque étage se trouvent de petites pièces destinées aux aiguilleurs et personnes qui travaillent dans le poste (sanitaires, réfectoire).

**Au 1er étage** se trouve la **salle des relais** qui occupe très largement cet étage. Cette salle est le cœur ou le centre nerveux du poste. D'étroits couloirs permettent de traverser la pièce dans sa largeur et sa longueur. Ces couloirs sont formés par les nombreux relais qui reposent sur une structure en métal et la table à enclenchements du poste Mors. Les relais occupent cette structure du sol au plafond. Depuis la salle des relais il est possible d'accéder à la courserie qui mène à une seconde pièce aux dimensions réduites.

**La cabine de l'aiguilleur** (salle de commande des aiguilles) se situe dans le **2e étage**. Le 2e étage est occupé par le **combinateur Mors** et sa table horizontale présentant les nombreux leviers. La table est munie d'une partie supérieure verticale comportant les commutateurs de fermeture d'urgence des carrés, les boutons des annulateurs d'enclenchement, les boutons de test d'aiguille comme de test de zone ou encore les boutons poussoir d'annulation de protection de sections élémentaires. De part et d'autre du combinateur se trouvent une table annexes d'annulateur de zone (à droite) et un poste PRS contrôlant la bifurcation de Port-Cahours (à gauche).

Deux portes de chaque côté de la salle permettent d'accéder à deux balcons.

Le bâtiment a globalement conservé son architecture et esthétique initiale. Cependant il a fait l'objet de deux grandes campagnes de travaux, dont la dernière au début des années 1990 qui a notamment modifié une partie des façades extérieures. Pour la façade principale, les vitrages en partie haute ont été changés pour laisser place à de grandes baies à châssis en métal peint de couleur bleue. Ce changement est aussi dû à l'agrandissement de la cabine qui débordait maintenant sur une partie de la courserie initiale. À l'inverse, certains éléments semble ne pas avoir changé depuis la construction du bâtiment (portes, ouvertures, escaliers, etc.).



Les chefs aiguilleurs devant le combinateur et le TCO du poste central en 1965 – Source : La Vie du Rail



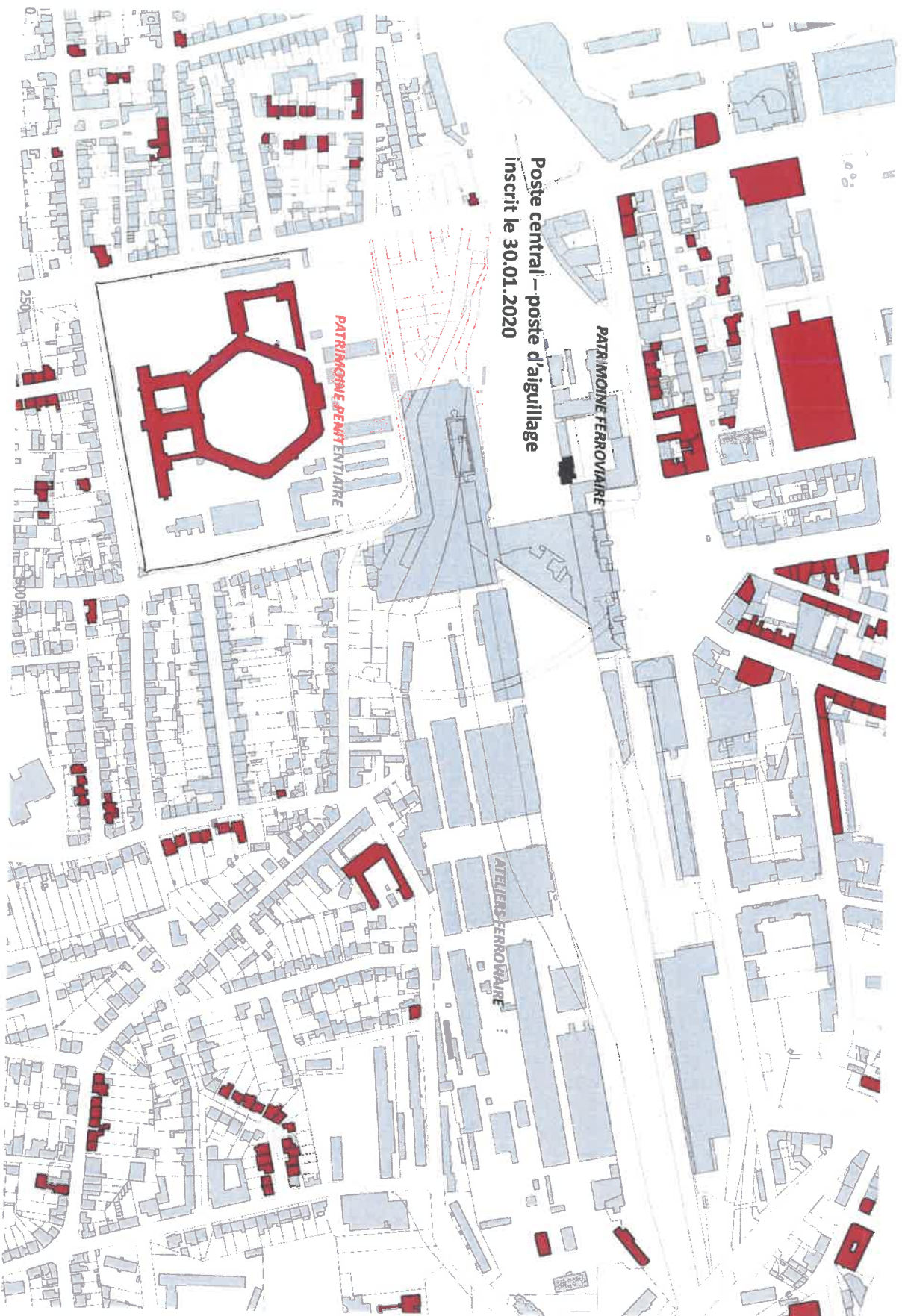
Photo des travaux de la nouvelle gare – Rennes Métropole 2016

L'inscription le 30 janvier 2020 au titre des monuments historiques du poste central de Rennes vient en appui au projet de valorisation envisagé pour le site. Contrairement à de nombreux postes d'aiguillage, le poste central de Rennes ne se trouve pas en pleine voie, mais il a l'avantage d'être accessible depuis le quai n° 1 et peut donc, sous la réserve d'aménagements, accueillir du public. La protection, en encourageant son maintien en état d'usage, sans démontage, permet sa conservation au titre d'élément de patrimoine dont la médiation est envisagée.

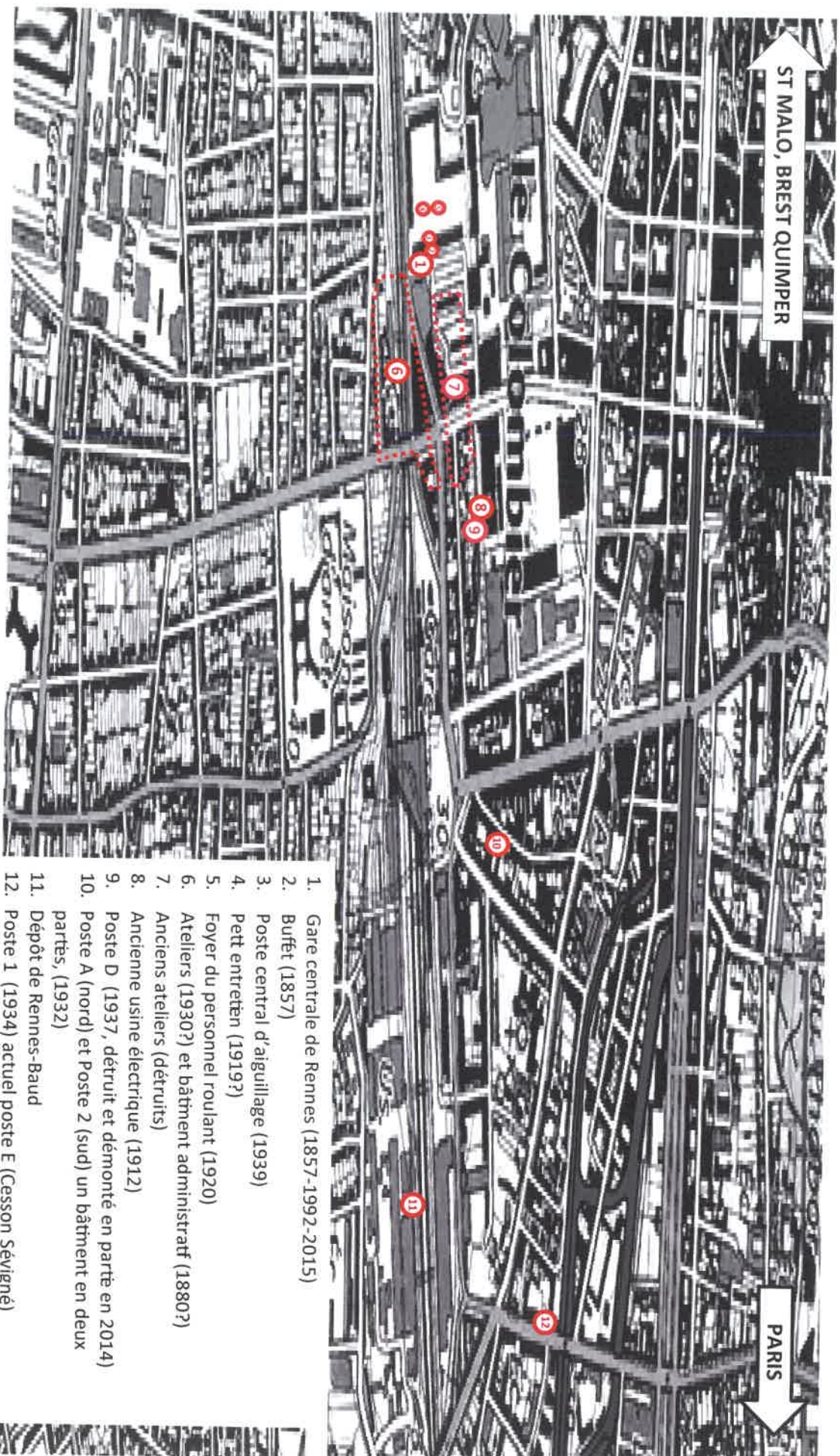
## **Partie 1 : Etude patrimoniale et paysagère**

## 1.1 - Bâti ancien du secteur d'étude

### 1.1.1 - Synthèse cartographique du bâti présentant un intérêt patrimonial



 **Éléments patrimoniaux identifiés au PLUi**



1. Gare centrale de Rennes (1857-1992-2015)
  2. Buffet (1857)
  3. Poste central d'aiguillage (1939)
  4. Petit entrepôt (1919?)
  5. Foyer du personnel roulant (1920)
  6. Ateliers (1930?) et bâtiment administratif (1880?)
  7. Anciens ateliers (détruits)
  8. Ancienne usine électrique (1912)
  9. Poste D (1937, détruit et démonté en partie en 2014)
  10. Poste A (nord) et Poste 2 (sud) un bâtiment en deux parties, (1932)
  11. Dépôt de Rennes-Baud
  12. Poste 1 (1934) actuel poste E (Cesson Sévigné)
- D'après « LE SITE FERROVIAIRE DE RENNES » et « LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS »



Esplanade sud de la gare, on aperçoit la casquette du poste central d'aiguillage entre les 2 immeubles, à droite l'hôtel Ibis.  
Secteur en cours d'aménagement avec des gradins en bois donnant sur les voies, le poste de tri et la gare. 15

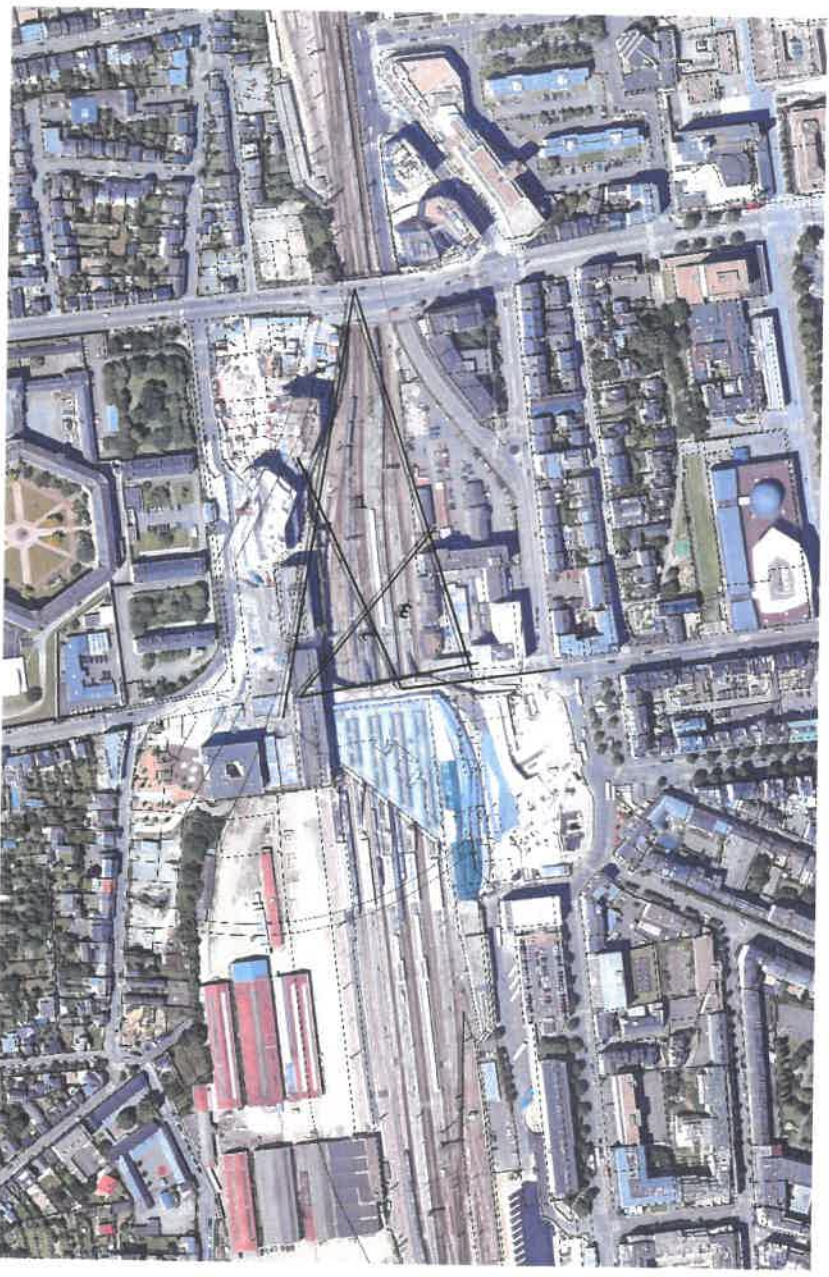
## 1.2 – Étude paysagère

### 1.2.1 - Perspectives d'approches

**Le Poste d'aiguillage de la Gare de Rennes (Poste central)** se situe à l'Ouest du bâtiment principal de la Gare centrale de Rennes, à l'angle Sud-Ouest de la Place de la gare, le long des voies, côté Nord. Il surplombe les voies ferrées vers lesquelles il est tourné. La gare est située au point kilomètre 373,351 de la ligne Paris-Brest.

**Les vues lointaines sur le poste d'aiguillage** permettent d'apprécier très partiellement le bâtiment dans son contexte urbain ferroviaire, notamment sa toiture au liseré bleu. Le bâtiment est très peu visible depuis l'Ouest, depuis le pont de l'Alma qui franchit les voies ferrées. Cette vue (N°1) offre une perception très lointaine du poste d'aiguillage depuis l'Ouest, qui paraît bien petit en comparaison aux hauts immeubles qui l'entourent. Il n'y a pas de vue sur le bâtiment depuis le Nord, il est masqué par les autres édifices de son îlot (Rue Raoul Dautry, Bd de Beaumont, Place de la Gare).

La vue N°2 permet de voir le bâtiment depuis le Sud, sa façade principale tournée vers les voies. La vue N°3 est une vue panoramique sur le poste d'aiguillage central et sur les voies.



0

250 m



Vues sur le poste d'aiguillage



1

Poste d'aiguillage central



2



3



## 1.2.2 - Vues vers et depuis le monument



Le poste central d'aiguillage est visible depuis les escaliers d'accès aux quais, côté ouest de la gare



L'arrière du poste central d'aiguillage depuis l'intérieur de l'îlot bordant la gare à l'ouest



La casquette du poste central d'aiguillage depuis l'intérieur de la gare



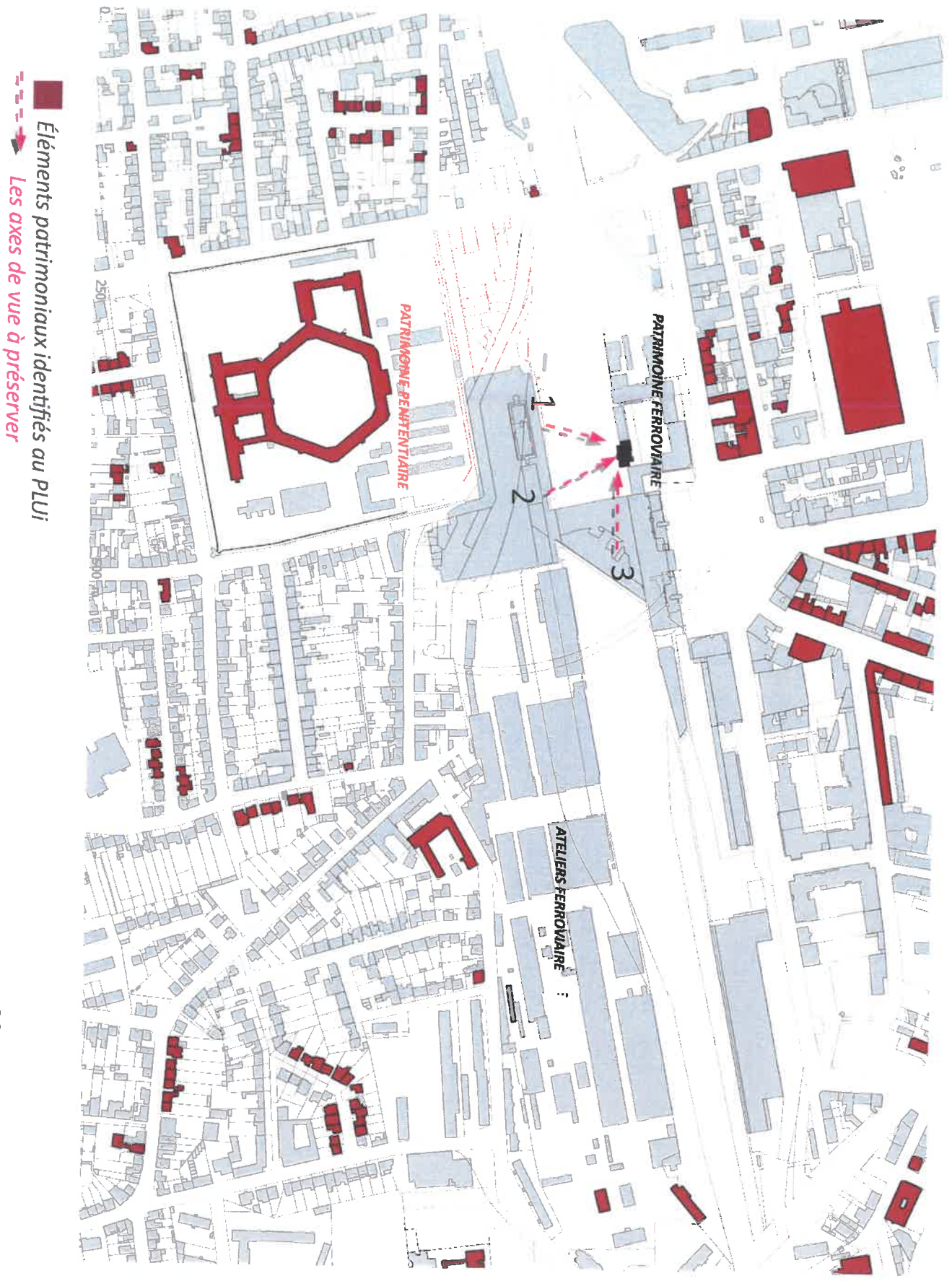
Le poste central d'aiguillage depuis le pont rue de l'Alma est peu perceptible sans zoomer



## **Partie 2 : Proposition de périmètre délimité des abords**

## 2.1 - Critères retenus pour la délimitation du périmètre délimité des abords

### 2.1.1 - Croquis explicatif des critères et enjeux à retenir





## 2.1.2 - Pertinence du périmètre proposé

Les enjeux du futur PDA :

1. Conservation des perceptions et de l'environnement immédiat du poste central
  - Préservation du bâtiment dans son tissu « ferroviaire » rapproché au nord des voies
  - Préservation des vues « cadrées » sur le monument depuis la Gare, les passerelles, les surplombs au dessus des voies.
2. Projet Eurorennes
  - Intégration du projet Eurorennes dans la limite sud du PDA : appuie sur la limite de la corniche et du saut de loup récemment réalisés.