Parc relais et gare de bus : par-delà la fonction

Mars 2025

Conçu par ateliers o-s architectes, le pôle multimodal Cesson-Viasilva situé à la périphérie de Rennes marque une étape clé dans la transformation du territoire breton.

Le pôle multimodal superpose deux programmes clairement identifiés en façade : une gare de bus en rez-de-chaussée et un parking dans les étages.

Le pôle multimodal de Cesson-Sévigné s'inscrit dans un contexte élargi : celui de la transformation progressive des infrastructures de transport en France, visant à favoriser des déplacements plus fluides et écologiques. Situé à 6 km de Rennes, le projet marque une étape clé dans la redynamisation du territoire breton tout en répondant aux besoins de mobilité croissants de ses habitants. En parallèle, il s'agissait de libérer les rues du centre-ville de l'emprise automobile. Rennes Métropole a ainsi mis en place une politique engagée où l'architecture de la mobilité tient un rôle majeur. Tout est pensé pour favoriser les déplacements moins polluants et complémentaires : transports en commun, pistes cyclables et voies piétonnes s'entrelacent efficacement.

L'édifice s'inscrit dans un nouveau quartier reposant sur des principes de gestion urbaine durable.

Symbole de cette ambition, la nouvelle ligne de métro B, traversant la ville d'est en ouest, est jalonnée de trois pôles multimodaux, implantés stratégiquement. Pour les usagers munis d'un titre de transport en commun – métro ou bus – il est possible d'y stationner gratuitement leur véhicule. À l'extrémité est du réseau, le parc relais et la gare de bus Cesson-Viasilva, entièrement façonnés de **béton**, accueillent le terminus de cette ligne. Ce lieu n'est pas qu'un simple arrêt : il est une porte d'entrée vers la zone d'aménagement concerté (ZAC) Atalante, signée par l'architecte et urbaniste Christian Devillers.

Les puissantes piles de béton du rez-de-chaussée ont été coulées en place.

Une monumentalité tranquille

Le programme est de taille : un parking de 815 places, dont quarante sont équipées de bornes de recharge électrique, une gare de bus avec douze quais, un espace sécurisé pour une centaine de vélos, et même des locaux pour le personnel, comme les conducteurs et les gardiens.

L'espace de la gare est totalement dégagé grâce à l'intégration de tous les équipements techniques.

L'intégration d'un tel géant au cœur de la ville n'était pas sans risque. Le défi est relevé avec brio par l'agence ateliers o-s architectes qui a su « *transformer l'usage d'un parking et d'une gare en une expérience positive*», explique Guillaume Colboc, l'un des trois fondateurs de l'agence, avec Vincent Baur et Gaël Le Nouëne.

Conçu avec rigueur, l'édifice titanesque – une structure de**béton** de 144 m de longueur sur 45 m de largeur – s'élève avec une assurance sereine. « *Les calculs nécessaires à une telle structure ne sont, en fin de compte, que des chiffres. Toutefois la monumentalité doit être traitée comme une architecture en soi* », précise encore Guillaume Colboc.

Un pavillon autonome, abritant une rampe d'accès voitures, marque l'entrée dans le parking, accessible après la traversée d'une passerelle suspendue.

Dès le parvis public, au pied de la station de métro aérienne, le bâtiment signal affiche sa monumentalité tranquille, sans être oppressant, dévoilant dès le premier regard sa rationalité expressive. Tout y est limpide, sans aucune interférence visuelle due aux éléments techniques, rappelant davantage une cathédrale moderne de la mobilité ou les contours d'un cirque romain antique. En effet, le bâtiment, étiré et oblong, se creuse en son cœur, laissant la lumière naturelle le transpercer et l'animer.

Un fonctionnement limpide

La clarté prévaut aussi dans le fonctionnement des lieux, orchestrée par une distinction entre deux registres architecturaux : au rez-de-chaussée, ouvert sur l'espace public, de puissants piliers en **béton** marquent l'entrée de la gare routière. Au-dessus, un ruban de lames de verre opalescent entoure les étages de stationnement. Ce matériau inhabituel confère une noblesse inattendue à la structure. Ces façades permettent non seulement de ventiler naturellement les étages, mais aussi de masquer élégamment les véhicules à la vue des passants.



Pour accéder au stationnement, un pavillon d'accueil indépendant a été érigé en bordure du boulevard qui dessert le site. Ce petit édifice, un triangle aux angles subtilement arrondis, permet aux voitures de monter vers le parc relais par une rampe puis une passerelle, contribuant à singulariser cette typologie architecturale. Habillée de fins tasseaux d'aluminium verticaux agencés avec précision, la construction accueille aussi un local à vélos spacieux. Quant aux piétons, leur parcours commence à l'un des trois noyaux de circulation verticale, disposés de manière stratégique pour être facilement repérables.

Le pavillon d'accès est protégé par une façade ajourée en lames d'aluminium posées verticalement.

Déambulation architecturale

À l'intérieur de ce vaste vaisseau de stationnement aux bétons soigneusement travaillés, où l'air circule librement sous de hauts plafonds, la déambulation – qu'elle soit piétonne ou motorisée – prend des allures de promenade architecturale. À chaque détour, des panoramas s'offrent sur la ville ou, à l'occasion, sur une collection de voitures en cours de recharge électrique. Le confort de cet espace est le **fruit** d'une fluidité bien pensée : des voies d'accès et de sortie à sens unique, de 6 m de largeur, facilitent les manœuvres de stationnement. La montée se fait en douceur au fil des plateaux légèrement inclinés, tandis qu'une rampe spécifique permet une évacuation rapide. La gare de bus, tout aussi accueillante, baigne dans une abondante lumière naturelle, offrant des vues sur l'espace public alentour, notamment vers le large parvis piétonnier permettant aux usagers de rejoindre facilement le terminus du métro. Elle s'organise autour d'un quai central où un abri et des bancs, dessinés par les architectes, peaufinent l'hospitalité des lieux.

Rien ici ne vient perturber la pureté architecturale : «*Nous avons réalisé un travail minutieux de synthèse pour intégrer tous les éléments techniques* », précise Vincent Baur. Les installations sonores, les caméras de surveillance et même les boîtiers de secours sont intégrés aux piliers. Les évacuations pluviales se dissimulent également derrière ces derniers, tandis que dans la gare les luminaires sont encastrés dans un plafond revêtu de lattes de pin douglas.

Le plan du bâtiment, structuré autour d'un vide central, favorise l'aération des parkings et diffuse la lumière naturelle jusque dans les moindres recoins.

Infrastructure sublimée

Conçue tel un viaduc, la structure imposante de la gare soutient avecforce les quatre niveaux de parking qui s'élèvent au-dessus d'elle. La superposition de deux trames de portées différentes représentait un défi technique qui a exigé la réalisation d'épais portiques en **béton** et de dalles post-contraintes, coulés sur place. Ces dalles, renforcées par des torons d'acier glissés entre les **armatures** métalliques du béton, assurent à l'ensemble la contrainte de la surcharge de poids, très importante pour un tel programme. « *Ce système est habituellement utilisé pour les infrastructures et la réalisation des poteaux de la gare. Il a nécessité des coffrages spécifiques dans lesquels étaient glissés des mannequins en bois leur donnant leur forme en biseau* », expose encore Guillaume Colboc qui conclut : « *L'enjeu était d'obtenir des bétons uniformes, entre les éléments coulés sur place et ceux préfabriqués qui composent les rives des plateaux de parking.* »

Le stationnement est aisément repérable grâce à la clarté du plan et à un code couleur attribué à chaque niveau.

Au final, avec son parcours en boucle et son design épuré qui réinvente les codes de l'architecture de la mobilité, cette infrastructure dépasse largement son rôle de gare et de parking.

Loin d'être un banal équipement, elle n'est pas sans rappeler l'ancien site industriel automobile Lingotto de Turin, conçu par l'équipe de l'architecte-ingénieur italien Giacomo Matté-Trucco (1869-1934), inauguré en 1923 et que Fiat fit transformer par

Renzo Piano en centre commercial et musée dans les années 1990. A Cesson-Viasilva, ateliers o-s architectes a façonné un espace public évolutif, capable de s'adapter à de futurs usages. Ici, les fonctionnalités d'aujourd'hui ne sont qu'un point de départ, laissant entrevoir un avenir riche de potentialités insoupçonnées.

Reportage photo : © Cyrille Weiner

Fiche technique

- **Maître d'ouvrage :** Trajectoires (ex-SEMTCAR), Rennes métropole
- **Maître d'œuvre :** ateliers o-s architectes (mandataire)
- **BET :** EVP Ingénierie (structure), Fondasol (fondations)
- **Entreprises :** NGE Bâtiment (gros œuvre, charpente, second œuvre) ; Freyssinet (préfabrication)
- **Surfaces :** 26 000 m^2 parking + 6 200 m^2 gare de bus
- **Coût :** 21,1 M€ HT
- **Programme :** parc relais de 815 places dont 17 PMR et 40 avec recharge électrique, gare de bus de 12 arrêts, pavillon d'accueil avec local gardien et parc vélos de 100 places. Nominé au Trophée béton pro 2024.

Auteur

Sophie Trelcat

Retrouvez tout l'univers de la revue Construction Moderne sur constructionmoderne.com

Consultez les derniers projets publiés
Accédez à toutes les archives de la revue
Abonnez-vous et gérez vos préférences
Soumettez votre projet

Article imprimé le 26/11/2026 © ConstructionModerne