



HAL
open science

Les stratégies de positionnement des concepteurs au regard d'un concours d'architecture : le cas de la nouvelle gare de Nantes réalisée par Rudy Ricciotti

Wissam Bousouf

► To cite this version:

Wissam Bousouf. Les stratégies de positionnement des concepteurs au regard d'un concours d'architecture : le cas de la nouvelle gare de Nantes réalisée par Rudy Ricciotti. Architecture, aménagement de l'espace. 2020. dumas-03137864

HAL Id: dumas-03137864

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03137864v1>

Submitted on 10 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

École Nationale Supérieure d'architecture de Nantes



Présentée par Wissam Bousouf
Sous la direction de M. Jean-Louis Violeau

2019-2020



Fig 1. Chantier en cours, été 2020

LES STRATEGIES DE POSITIONNEMENT DES
CONCEPTEURS AU REGARD D'UN CONCOURS
D'ARCHITECTURE

Le cas de la nouvelle Gare de Nantes réalisée par Rudy Ricciotti

Présentée par Wissam Bousouf
Sous la direction de M. Jean-Louis Violeau

2019-2020

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier M. Jean-Louis Violeau pour ses précieux conseils et pour m'avoir si bien guidé tout au long de ce travail,

Merci à l'agence Forma6, Richez Associés et M. Philippe Gallot d'avoir pris le temps de répondre à mes questions,

Aussi, je tiens à remercier mes parents, car ce travail symbolise un aboutissement de mes études à l'école d'architecture et je n'en serais pas arrivée là sans eux,

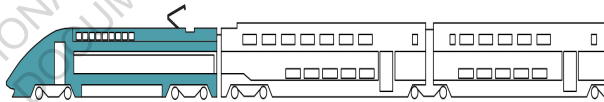
Mes soeurs également qui ont su me soutenir avec leurs encouragements et leur positivité sans faille,

A toi, Joseph, car tu as toujours cru en moi sous couvert de sarcasme et d'humour.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
I - LE PROJET DE LA GARE DE NANTES : FIGURE SYMBOLIQUE DE PRÉOCCUPATIONS URBAINES	11
1.1) Le projet de la gare : un projet urbain	13
1.2) Retour en arrière : une gare en mouvement perpétuel, héritière des haltes ferroviaires	17
1.3) La nouvelle gare, un pôle d'échanges multimodal, promesse d'une union entre le centre-ville historique et le quartier Malakoff / Pré-Gauchet	22
II - LE CONCOURS D'ARCHITECTURE ET LES CONCEPTEURS	25
2.1) Le marché de conception-réalisation : définition	26
2.2) La procédure de concours	28
2.3) Des candidatures aux imaginaires variés	31
2.4) Mise en lumière de Marc Barani, en finale, face à Rudy Ricciotti	37
III - RUDY RICCIOTTI, FIGURE PAR EXCELLENCE DE L'ARCHITECTE-DÉMIURGE	42
3.1) Rudy Ricciotti : entre une architecture coup de poing et coup de maître	43
3.2) La gare de Nantes : un imaginaire inspiré du Jardin des Plantes	52
3.3) Rudy Ricciotti : un « starchitecte » comme les autres ?	61
CONCLUSION	63
ANNEXES	67
Bibliographie / Médiagraphie / Illustrations/ Entretiens	

INTRODUCTION



On peut penser que traverser une gare est quelque chose d'anodin. Souvent, on la traverse beaucoup plus qu'on la regarde. On s'y attarde souvent à contrecœur, par contrainte : un train en retard par exemple, ou du fait d'y être trop en avance. Le fait qu'on ne s'y dirige pas pour y rester mais plutôt pour en partir en est une raison. Et même quand elle devient un espace d'arrivée, cela ne l'est que pour un court instant. Pourtant, on observe aujourd'hui, du moins dans les gares de France, que tout nous pousse à y prolonger notre séjour. L'activité commerciale augmente, les espaces de café et d'attente aussi. Cela semble logique puisque les flux de voyageurs se multiplient sans cesse. Touristes, cadres, étudiants, familles, chacun est amené à voyager et à emprunter les trains ou TGV, que cela soit pour atteindre une destination finale ou emprunter encore un autre mode de transport.

Quand on se retrouve dans une gare, on se retrouve happé dans ces flux, dans ces vies, dans ce flot continu qui jamais ne semble s'arrêter. Ainsi, qui de mieux qu'un architecte pour envisager les espaces, les usages, de ce lieu transitoire ? Lui qui constamment est amené à s'interroger sur la durabilité, la stabilité conjointement à des notions d'évolution, de temporalité ou de diversité d'usages ? C'est ainsi, que je me suis tourné vers l'étude de ce lieu, finalement si singulier, et notamment la Gare de Nantes que je traverse régulièrement.

Une gare marquée par une scission nette au niveau architectural entre sa gare sud et sa gare nord. Il semblait évident qu'elle allait devoir faire l'objet de travaux et d'une réhabilitation dans un futur proche. Sixième gare française, le projet s'inscrit de façon plus globale dans les grands projets urbains de la métropole Nantes St-Nazaire. De par l'importance du projet, il fallait donc, un meneur de taille.

Le concours est donc lancé, plusieurs équipes y répondent dont l'équipe finalement lauréate : Rudy Ricciotti, associé à l'agence locale Forma 6, forte de trente ans d'expérience. Rudy Ricciotti, le célèbre architecte du MUCEM (Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée) de Marseille n'est plus à présenter. Toutefois, si un raccourci pourrait conduire à penser que sa notoriété seule, est à l'origine de la victoire du concours, il semblerait que la situation soit plus complexe, et la stratégie plus ingénieuse. Dans ce mémoire, nous traiterons justement, du thème de l'auteur au regard du concours d'architecture.

De quelle façon ce type de projet se différencie des projets précédents des candidats ? Comment ces derniers communiquent-ils face à un commanditaire tel que Nantes Métropole ? Et surtout sur quels critères est désigné le lauréat ?

Le projet de la Gare de Nantes est d'abord un projet urbain. Située à quelques minutes du Château des Ducs de Bretagne, la gare bénéficie d'une position remarquable notamment pour sa proximité d'avec le cœur de centre-ville. Au-delà donc, de répondre à l'augmentation des flux, c'est aussi l'image de la ville qui entre en jeu. D'où l'importance de recourir, dans le cas précis, aux architectes.

Comment symboliser l'identité de la ville si ce n'est au moyen de l'architecture offerte à la vue de tous ? L'architecture, même si elle peut être amenée à s'altérer ou tomber en ruines, reste ancrée dans les mémoires de ceux qui l'ont regardé, admiré ou détesté.

En allant en vacances à La Rochelle cet été, j'ai le souvenir marquant du vieux Port, des tours caractéristiques de la ville et de la pierre blanche des bâtiments. Je me souviens aussi qu'en arrivant, j'ai tout d'abord été impressionné par l'édifice de la Gare. Celui-ci fait véritablement office de monument avec son grand hall, ses mosaïques et sa marquise. La Gare de la Rochelle fait en l'occurrence partie des plus belles gares de France. Ainsi, un projet de gare n'est pas insignifiant puisque cette construction se présente en premier lieu aux yeux des touristes et des visiteurs.

Depuis des millénaires, et à travers toutes les civilisations, l'architecture devait impressionner celui qui venait s'aventurer en terre étrangère. L'aspect monumental des édifices mayas par exemple et les représentations imagées inscrites sur les constructions avaient pour but de rendre compte du pouvoir de la dynastie. Procédé que l'on retrouve sur les temples égyptiens aux dimensions colossales où les victoires de Pharaon sont restées gravées dans la pierre. On se rend bien compte de l'importance de l'architecte qui avait pour devoir de réaliser un bâtiment à nul autre pareil. D'où les légendes, comme celle du Taj Mahal, construit pour l'épouse de l'empereur moghol Shah Jahan, qui dit-on, aurait ordonné de couper les mains de l'architecte et des artisans, de façon à ne pas reproduire un tel chef-d'œuvre. Impressionner, étonner, saisir le regard, créer des émotions, c'est le leitmotiv de l'architecture. Aussi, c'est le témoin d'une époque,

d'idées, de convictions, de tendances. On le voit avec la Gare de Nantes, et sa division entre la Gare Nord marquée par son aspect brutaliste, significative de l'architecture moderne des années 70 et la Gare Sud avec son esthétique des années 80. Cela a d'ailleurs été un défi pour les candidats au concours.

En effet, comment prendre en compte les deux Gares dans le nouveau projet ? L'une doit-elle être mise en avant au détriment de l'autre ? Et comment faire avec l'existant ? Faut-il préserver ou détruire ?

Par ailleurs, quelle architecture est la plus à même d'entrer en cohérence avec le contexte présent ? Doit-elle être sobre ou au contraire éclatante ?

Toutefois, ces questionnements ne doivent pas laisser penser qu'il y aurait une réponse architecturale supérieure à d'autres. Il faut tenir compte des aspects politiques et financiers, des critères définis par le jury et des néophytes en la matière que sont les élus et le public et qui pourtant ont également leur mot à dire.

Dans ce mémoire, nous traiterons donc de la Gare SNCF de Nantes et de son projet de réhabilitation. Nous tenterons de comprendre, plus précisément, les stratégies de positionnement des concepteurs au regard d'un concours d'architecture. Il sera d'abord pertinent de débiter par une analyse du projet, depuis ses prémices et des acteurs ayant participé à sa concrétisation. Ensuite, nous étudierons les candidatures au projet et en particulier celle portée par l'architecte Marc Barani puisque celui-ci s'est retrouvé au coude à coude avec Rudy Ricciotti. C'est à la suite de ces présentations que nous porterons l'attention sur le projet lauréat et les aspects du projet ayant séduit le jury.

Nous examinerons les candidatures par le biais d'articles de presse, de publications ayant trait aux projets et de documents de communication de Nantes Métropole. L'idée sera de mettre en exergue les différents discours et de tenter de démêler ce qui relève de la publicité du projet et de ses réalités. Notre travail se basera aussi sur des ouvrages et des articles ayant trait à l'histoire de la Gare de Nantes, aux gares de façon plus globale, aux espaces d'attente, aux projets urbains, aux candidats, au système des concours entre autres.

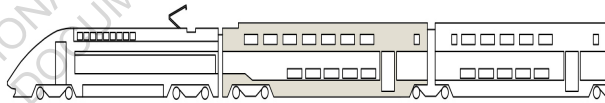
À la suite de ce travail de documentation et de dépouillement, il sera intéressant de se confronter à la réalité concrète du terrain. L'objectif étant de réaliser des entretiens avec des acteurs du projet urbain (Nantes Métropole), architecturale (les candidats) mais aussi du jury de concours. Par ailleurs, une visite du chantier permettrait de s'apercevoir de l'ampleur du projet et de son avancement.

Différents questionnements nous porterons tout au long de ce travail de mémoire. Qu'est ce qui a amené le jury à choisir la proposition de Rudy Ricciotti plutôt qu'une autre ? Est-ce la renommée de l'architecte, le fait de s'être associé à une agence locale, l'aspect formel du projet, la communication ou encore la question financière qui a joué ? Aussi la question de l'imaginaire (la cabane, le bateau...) invoqué par les concepteurs ont-ils un impact auprès du public et du commanditaire ? Comment le jury détermine-t-il les critères principaux ?

À ce moment, il sera utile de se tourner, également, vers l'étude des réalisations précédentes de Rudy Ricciotti. Et précisément celles ayant un commanditaire de même statut, voir différent, de façon à comprendre si des stratégies peuvent se répéter d'un projet à l'autre. Parallèlement à ces thématiques, il sera question d'approfondir le sujet du concours d'architecture et l'organisation de ce type d'appel d'offre, afin d'en saisir au mieux les enjeux.

En somme, nous nous demanderons en quoi le choix de Rudy Ricciotti est-il autant celui d'une « figure » que celui d'un projet ?

LE PROJET DE LA GARE DE NANTES, FIGURE SYMBOLIQUE DE PRÉOCCUPATIONS URBAINES



Selon la définition d'Alain Avitabile¹ le projet urbain est ce que l'on peut appeler « *une démarche d'initiative publique qui a pour objet de définir un cadre et une stratégie d'action en vue d'induire des dynamiques urbaines (ou un processus de mutation urbaine) en prenant en compte les logiques des agents et les jeux d'acteurs et en articulant les différents registres d'action aux différentes échelles inférant sur ses conditions de concrétisation* ». Une démarche d'initiative publique c'est ce qui a été le cas pour le projet de réhabilitation de la Gare de Nantes. Débuté le 6 décembre 2017 avec la pose de la première pierre, le chantier de la Gare démarre en janvier 2018, avec l'ambition d'ouvrir la nouvelle gare au public en mai 2020. Outre un besoin lié à l'augmentation considérable du trafic, le projet s'inscrit dans les grands projets urbains de la métropole Nantes St Nazaire. Créer des dynamiques urbaines, c'est aussi l'un des buts du projet : s'insérer de façon cohérente dans le grand territoire tout en participant activement à son économie.

En effet, les conséquences fructueuses de ce réaménagement bénéficieront autant à la SNCF, à la ville ou à la région. On comprend mieux les sommes faramineuses engagées par tous les acteurs du projet. Les maîtres d'ouvrage que sont la SNCF et la métropole nantaise engagent à eux deux, 18,1 millions d'euros. Derrière, les partenaires sont nombreux : l'Europe, la Région des Pays de la Loire et le Département de Loire-Atlantique. Ce dernier apportant la majeure partie du budget avec 29,4 millions d'euros de fonds sur la table. Par ailleurs, ce projet est aussi un projet urbain de par son envergure. Le projet concerne, certes, la rénovation des bâtiments, et la création d'une mezzanine au-dessus des voies, mais aussi pour objectif le réaménagement des espaces publics alentours.

Le projet entre également en résonance avec celui du quartier EuroNantes Gare. Ce projet qui s'étend depuis le Nouveau Malakoff jusque l'île de Nantes, se caractérise par le développement croissant de son marché immobilier. A proximité des réseaux de transport (gare, aéroport), la métropole souhaite donner à ce nouveau quartier une dimension européenne. D'où l'importance d'une gare contemporaine, et suffisamment importante pour accueillir des flux futurs.

¹ AVITABILE Alain, *La mise en scène du projet urbain, pour une structuration des démarches*, 2005

Au-delà d'un simple projet de gare qui serait situé en périphérie d'une ville (comme dans le cas de la gare du Creusot et de Vendôme par exemple) le projet de la Gare de Nantes prend place au coeur d'un espace complexe.

Située dans le centre-ville de Nantes, à quelques minutes à peine du château des Ducs de Bretagne et de la place Commerce, elle détient une place de choix. Ainsi, avant même d'entrer dans le vif du sujet architectural, il convient de prendre en compte l'histoire du lieu et la dimension urbaine dans laquelle s'inscrit cette gare. Cela est même indispensable afin de comprendre le projet dans sa globalité, ses nécessités, ses contraintes et ses enjeux.

1.1) Le projet de la gare : un projet urbain

Située à cheval entre le quartier historique du centre-ville et le quartier Malakoff Pré-Gauchet, l'ambivalence de la Gare de Nantes est marquée physiquement par ses deux accès phares : gare nord et gare sud. Au Nord, le célèbre Jardin des Plantes avec ses 7 hectares de verdure, qui s'ouvre sur le boulevard Stalingrad, le long duquel se cotoient restaurants et hôtels. C'est ici que passe la ligne numéro 1 du tramway déposant directement devant la gare. À l'ouest de la gare sud, donc à proximité immédiate, séparé par le canal St-Félix, on retrouve le fameux quartier Madeleine Champs de Mars. Celui-ci a fait l'objet d'une régénération², dans les années 1990, qui a transformé cet ancien quartier industriel en un quartier où l'habitat ancien côtoie les résidences de haut standing et les activités tertiaires. C'est dans ce quartier que l'on retrouve des monuments importants tels que le Lieu Unique (ancienne biscuiterie LU) et la Cité des Congrès. C'est effectivement, à partir des années 1990 et avec l'arrivée notamment du TGV, que Nantes commence à voir son paysage changer, en particulier celui du secteur central.

Pour ce qui est du quartier encore plus proche qu'est Malakoff, ce dernier est principalement marqué par l'habitat social. Sa superficie totale est de 164 hectares. Le quartier est d'abord connu pour sa célèbre cité HLM, construite dans les années 1970 et marquée par ses 11 tours et ses 5 barres courbes. Coincé entre les voies ferrées et la Loire, le quartier est victime de son emplacement.

² CHASSERIAU Aude, *La Loire. Sociétés, risques, paysages, environnement n°192*, 2004

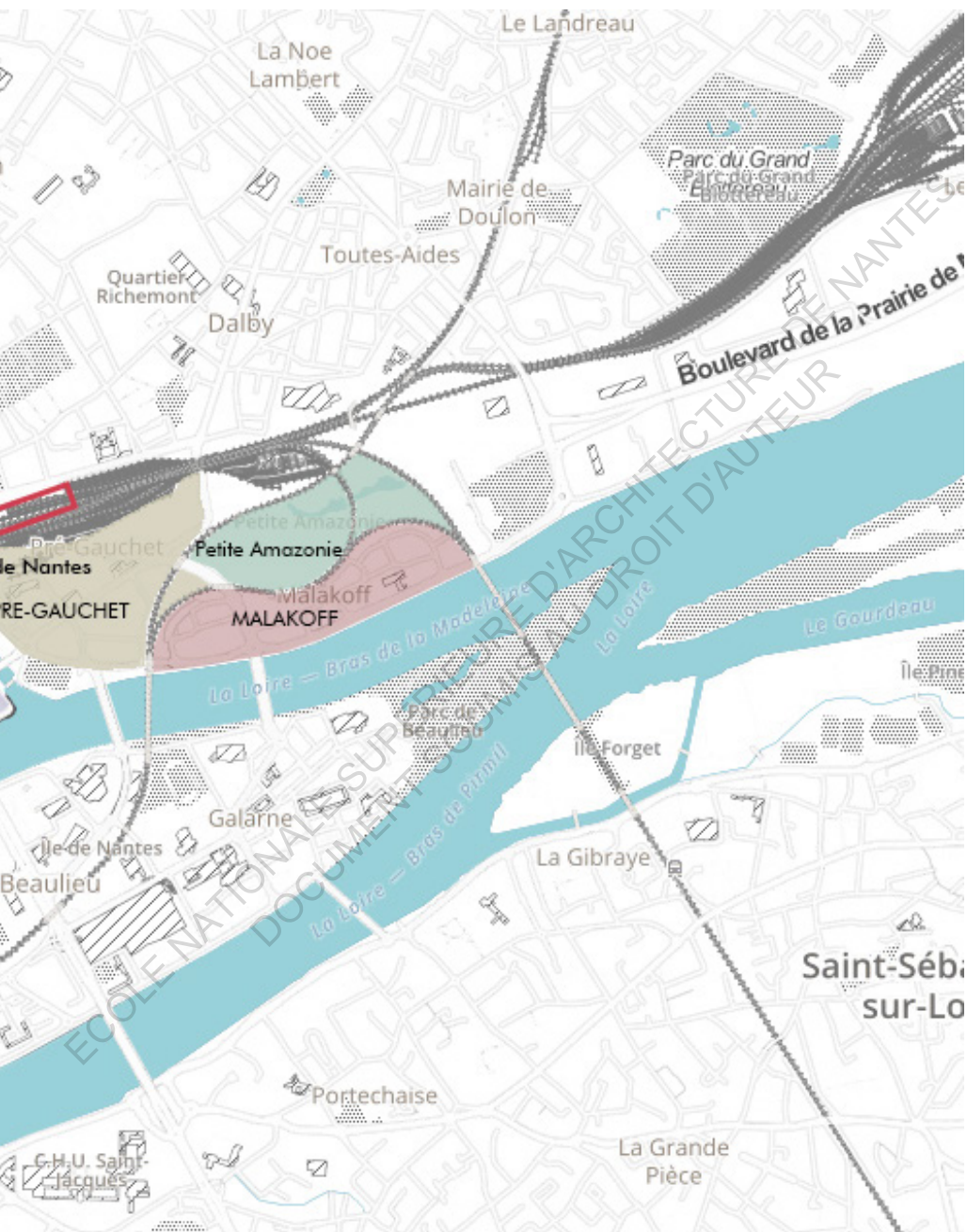


Fig 2. Situation de la gare de Nantes et quartiers importants

Depuis les années 1990, également, le quartier est l'objet majeur de la politique de renouvellement³ urbain engagé par la Ville afin d'y créer une nouvelle dynamique car le quartier est marqué par un chômage fort et des situations sociales précaires. En effet, classé en 1993 comme étant une ZUS (Zone Urbaine Sensible), il est classé en 2000 comme Grand Projet de Ville, sous l'appellation Malakoff Pré-Gauchet, les acteurs étant l'Etat, la Région Pays de la Loire, le département Loire-Atlantique, les bailleurs sociaux évidemment ainsi que la Communauté Urbaine et la Ville de Nantes. La zone concerne à la fois le quartier d'habitat social Malakoff et le secteur de la gare.

L'objectif principal induit par ces actions successives est de désenclaver et d'intégrer ce quartier en crise qui bénéficie pourtant d'atouts. C'est ce que m'a souligné M. Philippe Gallot, *directeur de l'espace public et chef du projet du chantier Gare de Nantes*, lors de notre entretien⁴ : « Il y a un quartier d'habitat social très important qui s'appelle Malakoff et qui est aujourd'hui en fait un point fort entre la Loire et tout le faisceau ferroviaire et avec des connections notamment à pied et à vélo pour les habitants du quartier Malakoff vers le centre-ville. »

Malakoff, a effectivement vu, depuis le début des opérations menés par la ville dans les années 1990, le développement de son réseau de transports en commun, avec par exemple la ligne du Chronobus C5 qui dessert le quartier, et qui a aussi été un aménagement important dans le projet urbain de l'Île de Nantes. En 2011, également, le quartier a vu la construction du pont Eric-Tabarly réalisé par Marc Barani (un des candidats et finalistes au projet récent de la gare de Nantes). Ce pont a été réalisé, dans le but, surtout, d'améliorer le trafic routier et raccorder le quartier à celui de l'Île de Nantes. Il est caractérisé par sa capacité multi-fonctionnelle grâce à ses voies destinées aux piétons, aux vélos et aux transports en commun. Le travail sur les réseaux viaires (Boulevard de l'Europe), la circulation et les bords de Loire (aménagement d'une promenade piétonnière) dans ce quartier toujours en construction a permis déjà de le rendre moins enclavé en l'ouvrant sur le reste de la ville.

Le Grand Projet de Ville c'est aussi le futur quartier d'affaires EuroNantes Gare. D'une superficie de 35 ha, le quartier a pour vocation d'accueillir les activités tertiaires, des logements et des équipements variés.

3 ANDRIEU Dominique et DUMONT Marc, *Géosymbole, écologie, renouvellement urbain, modélisation n°198*, 2006

4 Entretien téléphonique du 20 mars 2020

Avec 180 000 m² de bureaux prévus et un programme d'habitat mixte, le quartier n'est qu'une partie de l'ensemble de ce qu'on peut appeler le futur « triangle d'affaires »⁵ de la Métropole composé de la ZAC Madeleine Champs de Mars et du Tripode. Le projet a déjà débuté depuis 2006, avec la création des premiers espaces publics. C'est aussi cette année que les trois tours Malakoff sont démolis et la piscine de la Petite Amazonie voit le jour. Sans équivoque, on comprend pourquoi la métropole tient à développer ce secteur comme un futur pôle, voir même une entrée sur la ville nantaise. Il présente des atouts indéniables : la proximité avec le centre-ville, la diversité des transports en commun, l'aéroport à un quart d'heure, une programmation future qui se veut mixte, et la présence d'espaces verts en plein coeur de ville (la Petite Amazonie).

C'est pourquoi le projet de la Gare de Nantes est si important. Il dépasse le simple questionnement architectural. Celui-ci est en effet au coeur même des interrogations et du Grand Projet de Ville déjà engagé. C'est bien l'image de la ville qui est en jeu, car tous ceux qui arriveront à Nantes, en tout cas par la voie ferrée, verront d'abord la Gare de Nantes se dessiner sous leurs yeux.

Mais qu'en était-il donc de la gare avant que les travaux de réhabilitation ne débutent en 2017 ? Que prenait forme sous les yeux des nantais et des touristes quand ils arrivaient devant l'édifice ? Aussi, si l'on remonte quelques années en arrière dans le souvenir collectif, y trouverons nous la gare de Nantes située à cet emplacement précis de la métropole ? Quel est donc son histoire ?

1.2) Retour en arrière : une gare en mouvement perpétuel, héritière des haltes ferroviaires

Afin de mieux comprendre comment la gare actuelle a pris l'aspect qu'on lui connaissait avant le début de sa réhabilitation, il convient, en premier lieu, de retracer son histoire. Une histoire, encore une fois, intrinsèquement liée à l'histoire urbaine de la petite Venise de l'Ouest.

⁵ ANDRIEU Dominique et DUMONT Marc, *Géosymbole, écologie, renouvellement urbain, modélisation n°198*, 2006

L'histoire du train à Nantes remonte à la moitié du XIX^{ème} siècle lorsque celui-ci arrive finalement dans la ville le 17 août 1851, précisément. La ligne de chemin de fer traverse alors la ville, avec de nombreuses haltes ferroviaires qui se multiplient. La ville ne compte pas alors une, mais plusieurs gares : la gare Nantes-Orléans, la gare de Nantes-État (dont le nom est resté et désigne aujourd'hui un arrêt sur la ligne de bus C5), et les autres plus locales que sont : les gares de la Bourse, de Nantes-Légé, de Doulon, de Saint-de-Portricq, de Pont-Rousseau, et les gares maritimes de Salorges et Chantenay. Neuf gares au total qui en font un noeud ferroviaire complexe. Comme l'explique Samuel Delziani⁶, auteur de « La France des gares perdus et journaliste à « La Vie du rail », les stations ou haltes n'ont pas de temps d'arrêt définit, et ne sont pas marquées par des bâtiments voyageurs par souci d'économie et de par le trafic peu important des zones dans lesquelles elles sont implantées. Bien souvent, continue-t-il, les gares terminus deviennent un fleuron d'architecture, dessinés par un architecte spécifique à chaque compagnie.

A Nantes, le choix de l'emplacement de la gare terminus par la compagnie Paris-Orléans se porte sur un terrain à l'Est de la ville, pas très loin du fameux Château des Ducs de Bretagne. Le site qu'est « la Prairie de Mauves » est un site compliqué car inondable, ce qui implique la mise en place d'un canal secondaire de façon à assécher le terrain en question. Cette grande ligne ferroviaire coupant la ville de l'Est vers l'Ouest, rendra très difficile la circulation en ville, ce qu'on appellera « la saignée ».

Ainsi, la gare historique, ancêtre de la gare actuelle voit le jour en 1853. Baptisée gare Prairie de Mauves, elle ne prendra le nom de Gare d'Orléans qu'en 1887. Son architecture, est somme toute, similaire à de nombreuses autres que l'on peut trouver sur le territoire français. Dans un ouvrage écrit par Aurélien et Michelle Fayet⁷, les auteurs expliquent qu'à cette époque « les bâtiments voyageurs sont érigés sur le modèle de la gare de l'Est à Paris et sont les vitrines de la modernisation » (*permise par la révolution industrielle*). La Gare d'Orléans n'y échappe pas, de tendance classique, elle se constitue d'un grand hall encadré par deux pavillons symétriques, on retrouve à l'Est et à l'Ouest deux pignons majestueux, celui de l'Ouest, en pierre de taille faisant office de porte monumentale. Cette façade est percée de trois arcades fermées de verrières métalliques.

6 Émission « La nuit des gares » sur France Culture

7 FAYET Aurélien et Michelle, « Le Grand Livre de l'Histoire de France », 2014

À l'intérieur, dans le cours des voyageurs, le métal est plus présent, de par les fins poteaux métallique soutenant des auvents opaques.

L'aspect local de l'édifice est signifié par les trois sculptures réalisées par Amédée Ménard, artiste nantais, qui représentent Nantes, la Loire et l'Océan.

Cet aspect industriel des gares est bien souligné par Wolfgang Schivelbusch⁸. Il explique que dans les années 1850, le caractère industriel des gares est très marqué, la structure est très souvent bipartite, avec une halle ferroviaire en verre ou en fer et un bâtiment d'accueil en pierre. Avant, les années 1840 et le développement du réseau de voies ferrées, les gares étaient de taille plus modeste avec un unique quai et une construction généralement en bois.

A partir de 1949, la gare est progressivement démantelée suite aux bombardements successifs durant la 2nd Guerre mondiale. La grande halle est ainsi démolie, la verrière démontée et les quais allongés de 400 m. C'est aux architectes Madelain et Lefol qu'est confié le projet de reconstruction à partir de 1966. Ceux-ci doivent réaliser la nouvelle tout en démolissant l'ancienne afin d'éviter d'impacter le trafic ferroviaire. Madelain réalise le pignon nord de la tour de bureaux en pâte de verre, aveugle et concave. La volumétrie des locaux est significative du modernisme des années 1970, le bâtiment pour les voyageurs est fin et bas, et le second fin et haut pour la tour de bureaux (30 m de haut). Les façades sont évidemment en béton bouchardé. Les deux confrères étaient notamment intervenus sur le bâtiment voyageurs de la gare d'Angers. La gare d'Orléans prend officiellement son nom de gare de Nantes en 1972. C'est à partir de ce moment que va progressivement se dessiner cette scission architecturale bien connu entre la gare nord et la gare sud. Effectivement, afin d'accueillir le TGV, en 1989, et désencombrer la gare nord, un nouveau bâtiment est construit au sud.

Au sud, réalisée par Jean-Marie Duthilleul, cette construction est nettement plus moderne, du moins pour l'époque. Le hall est vitré, les coupoles sont en toile translucides (en polyester) et posés sur des tours en pierres.

⁸ SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, 1990

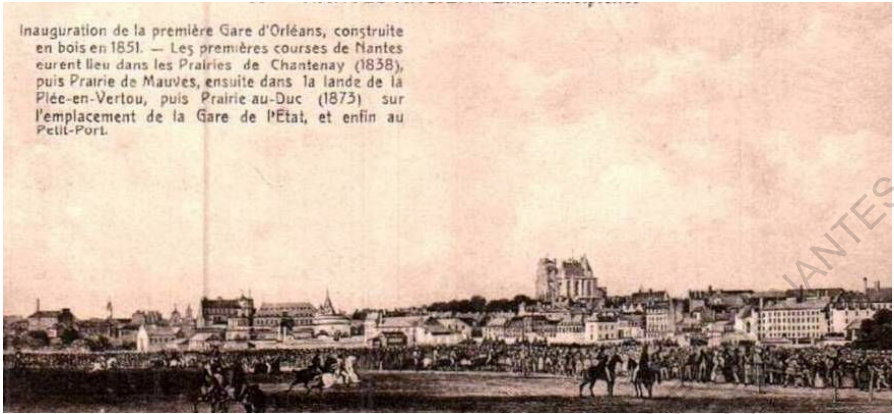


Fig 3. Inauguration de la première Gare d'Orléans, construite en bois en 1851

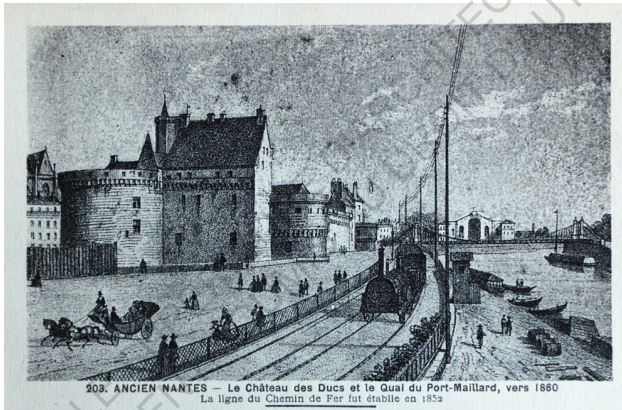


Fig 4. Gare de Nantes du Paris-Orléans en 1860



Fig 5. Vue de la gare, le parking et de l'esplanade Pierre Sémard en 1972



Fig 6. Gare de Nantes du Paris-Orléans en 1912



Fig 7. Gare de Nantes Sud en 2012



Fig 8. La Gare Nord, avant le début des travaux

L'année 1998 voit encore une fois la gare évoluer. Celle située au nord est réaménagée pour accueillir la Coupe mondiale de football.

Afin de maximiser la luminosité intérieure de grandes baies vitrées sont créées en façade. Le sol en marbre vert des Alpes est prolongé partout. L'ensemble est rendu plus « esthétique » avec l'introduction de matériaux plus nobles (verre feuilleté, bois de hêtre...etc).

Ainsi, ayant pris place dans des lieux différents de Nantes avant de s'établir près du Château, la gare de Nantes est à l'image même de la machine qu'elle abrite, de par son aspect ambulancier et inconstant. Toutefois, la gare des années 1970, n'est plus adaptée au trafic actuel, au mode de vie et à son environnement. La ville ayant évolué de façon significative ces dernières années. La future gare ne sera donc pas une simple gare mais bien un pôle d'échanges multimodal qui doit pouvoir faire face aux enjeux de l'intermodalité et faciliter les échanges. C'est encore une fois le passage d'une époque à une autre.

1.3) La nouvelle gare, un pôle d'échanges multimodal, promesse d'une union entre le centre-ville historique et le quartier Malakoff / Pré-Gauchet

La nouvelle gare de Nantes doit répondre à des objectifs précis très bien soulignés par les documents de communication réalisés par Nantes Métropole et la SNCF, objectifs que l'on retrouve à foison dans tous les articles de presse présentant le projet.

Sixième gare de France (hors gares parisiennes), la gare actuelle accueille près de 11,6 millions de voyageurs chaque année. Les espaces de la gare arrivent peu à peu à saturation, à l'horizon 2030, la gare accueillera effectivement le double de voyageurs. Cette nouvelle gare doit donc non seulement augmenter sa capacité d'accueil de manière considérable mais aussi, car elle est située au cœur de l'étoile ferroviaire desservant la région, mettre en valeur l'image de la métropole et renforcer son attractivité. Ce symbolisme de porte d'entrée, Johanna Rolland, maire (PS) de Nantes et présidente de l'agglomération entend bien en jouer pour cette future gare.

Dans un article du Figaro⁹, elle explique : « *La gare, c'est un élément déterminant, parce qu'une gare et ses abords, c'est souvent la première*

image que les visiteurs ont d'une ville ».

Indéniablement, nous ne sommes plus dans le schéma que définit Wolfgang Schivelbusch¹⁰ où les « *gares infestés par l'industrie* » prennent place dans des « *quartiers de gare* ». La gare de Nantes et son espace ferroviaire, comme nous avons pu le voir précédemment, font partie intégrante de l'espace urbain. Autrefois boudé de par la difficulté de son intégration, aujourd'hui la gare est perçue comme un véritable atout, un élément clé dans la ville. Patrick Ropert Directeur général de la SNCF Gares&Connexions en fait le sujet majeur de son livre, *City Booster*¹¹, *les gares à l'aube d'une révolution*. Il explique que la gare est « *la plateforme immédiatement disponible à partir de laquelle on peut tisser la ville de demain.* »

Tisser des liens c'est ce que tente de faire ce projet en réunissant le parvis Nord et Sud de façon continue et ainsi réduire la fracture entre le centre-ville historique et le quartier Malakoff Pré-Gauchet. Nous avons pu le voir avant, depuis ses débuts la ligne ferroviaire a créé une coupure indéniable dans la ville faisant du quartier Malakoff un quartier enclavé qui l'était déjà socialement de par, entre autres, son activité monofonctionnelle. L'ambition de la ville de créer un trait d'union entre ces deux zones semble très clair. À travers toutes mes lectures des documents de communications de Nantes métropole, de la SNCF, des articles de presse, et venant de la bouche même des acteurs du projet, cette expression ne cesse de revenir. Il suffit même de taper dans n'importe quel moteur de recherche : trait d'union nouvelle gare de Nantes et cela saute aux yeux. En terme de communication marketing, la métropole a atteint son but.

Mais qu'en est-il de la réalité ? Suffit-il d'une gare flambant neuve et de quelques bureaux disséminés ici et là pour régler des problèmes sociaux qui semblent persister depuis de nombreuses années ? Effectivement, les décisions urbaines de conception prises à l'origine ont forcément des conséquences mais n'est-ce pas réducteur de penser que cela serait résolu par la position d'un volume parallélépipédique de 123 millions d'euros reliant deux ensembles ? Évidemment, le jeu des concepteurs ici est de produire surtout un effet de répétition comme on a l'habitude d'en croiser dans la publicité par exemple. A force de le marteler, on est amené à le croire.

10 SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, 1990

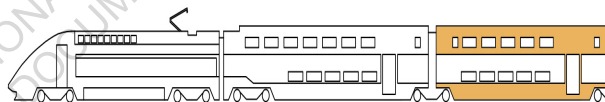
11 ROPERT Patrick, *CityBooster, Les gares à l'aube d'une révolution*, 2017

Je suis consciente que l'architecture peut être un moyen de résoudre des problèmes sociaux et urbains, en tout cas je l'espère fortement du fait de mon choix de carrière. Toutefois, il est ridicule d'en faire le Saint Graal. Pour reprendre les mots de Gregorio Carboni Maestri¹² : « *le problème de la ville n'est pas lié - seulement - à l'architecture* », aussi, il énonce : je dis qu'une « *bonne architecture* » est une architecture bien pensée, s'insérant de manière sensible dans le tissu urbain, qui construit l'avenir au travers d'une construction responsable, flexible d'un point de vue fonctionnel, contribuant au plaisir des yeux et de l'intellect, participant à la construction d'une société meilleure, se nourrissant des apprentissages du passé. ».

Une construction responsable, flexible, pouvons-nous par exemple décrire ainsi la nouvelle gare de Nantes ? Au-delà de son importance fonctionnelle, respecte-t-elle l'environnement dans lequel elle s'insère, saura-t-elle anticiper et répondre aux futures catastrophes naturelles, physiques ou encore médicales dont nous observons les prémices actuellement ? Comment ses concepteurs se positionnent face à ces questions inévitables que pose toute architecture ? Nous tenterons d'obtenir quelques réponses à ces questions par la suite, lors de notre étude sur les diverses candidatures et celle retenue par le jury. Comme nous l'avons défini dans le titre de cette sous-partie, la nouvelle gare n'est pour l'instant qu'une « promesse d'union », seul l'avenir nous dira comment sa réalisation impactera la ville. Effectivement, sur le plan fonctionnel, il semblait nécessaire de créer une connexion fluide entre les deux entrées, le tout devenant obsolète. Cependant, sur un plan symbolique le concept « d'union », de « lien » doit être pris avec des pincettes et ne pas répondre à des problèmes sociétaux de façon superficielle.

La nouvelle gare de Nantes s'inscrit finalement dans des problématiques aussi bien architecturales, urbaines que sociétales. De son emplacement complexe jusqu'à sa réhabilitation c'est un projet qui soulève maintes questions. Il est primordial, à ce stade de notre réflexion, de nous pencher sur la manière dont le lauréat a été désigné à travers un système de concours d'architecture que nous nous emploierons à comprendre.

LE CONCOURS D'ARCHITECTURE ET LES CONCEPTEURS



2.1) Le marché de conception-réalisation : définition

Le droit de la construction publique en France est encadré par la loi MOP n° 85-704 du 12 juillet 1985. Celle-ci dissocie la mission de maîtrise d'œuvre de celle de l'entrepreneur pour la réalisation des ouvrages publics. Toutefois, dans un cas en particulier, c'est-à-dire, pour la réalisation d'ouvrages d'une technicité particulière, il est possible, dès les premières phases du projet d'associer l'entreprise et le concepteur. Cette dérogation est notamment permise par la procédure dérogatoire qu'est le marché de travaux de conception-réalisation.

Il est défini comme suit dans le Code de la commande publique¹³ : « *Le marché de conception-réalisation est un marché de travaux permettant à l'acheteur de confier à un opérateur économique une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux, lorsque des motifs d'ordre technique ou d'engagement contractuel sur un niveau d'amélioration de l'efficacité énergétique rendent nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage. Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa en modifiant, en tant que de besoin, pour les personnes publiques régies par le code des marchés publics, les dispositions de ce code.* »

Il est donc nécessaire de recourir à ce type de marché, notamment lorsque des motifs d'ordre technique liés à la mise en oeuvre de l'ouvrage mais aussi à l'amélioration de sa performance énergétique, impliquent l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage. Pour ce qui est de ce dernier motif cela est permis depuis la loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010. A la suite de la définition d'un programme précis (ou cahier des charges) réalisé par le maître d'ouvrage public, il est possible d'établir la consultation des candidats. Ce travail de programmation doit être une véritable investigation (collecte de données, enquêtes...). Il doit comporter notamment : les données et contraintes du site, les attentes culturelles, sociales, urbanistiques, les besoins en terme de fonctions, les délais, les phasages de l'opération mais aussi le coût et l'enveloppe financière.

Puis, par la suite, la procédure de passation est mise en place, celle-ci est fonction des seuils de passation, ce seuil est estimé selon plusieurs points (voir *Marchés publics de maîtrise d'oeuvre : le mini-guide pour bien choisir*

13 article L2171-2, créé par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018-art.)

l'architecte et son équipe, Conseil national de l'Ordre des architectes).

Quatre procédures de passations existent : l'appel d'offres, la procédure négociée avec mise en concurrence préalable, le dialogue compétitif et la procédure concurrentielle avec négociation. Cette dernière procédure a par exemple été choisit pour la conception-réalisation de la ZAC EuroNantes Gare.

En 2014, dans le cadre des travaux du Pôle d'échanges multimodal et de la réalisation du nouveau coeur de gare de Nantes, il a été mis en place un marché de conception-réalisation par le biais de la CAI Atlantique (centrale d'achats interrégionale) de la SNCF.

Dans le cas de la gare de Nantes, le marché est public, ce qui signifie que l'acheteur en question doit respecter un cadre légal spécifique (contrairement à la commande privée qui n'est pas encadrée). Ce cadre légal est défini selon la valeur du projet et l'objet du marché public. A partir de là, il est possible pour l'acheteur de choisir entre quatre procédures de passations. Ici, puisque le marché est important et qu'il est supérieur à 214 000 € HT, l'acheteur a choisit la procédure concurrentielle avec négociation. Il convient de noter que pour ce projet les candidats n'ont pas été sélectionnés préalablement par l'acheteur.

Le marché public de la réhabilitation de la Gare de Nantes, encore accessible sur certains sites internet comme *lacentraledesmarchés.com*, définit clairement la programmation attendue par la SNCF. Dès le départ, l'idée de réaliser une gare en mezzanine, positionné à + de 7 m 50 est énoncé dans la programmation. Sa surface aussi doit être, « *environ, d'une surface minimale de 2500 m²* ». L'accent est également mis, en particulier, sur l'importance de la mise en place d'accès mécanisé afin d'accéder aux quais avec une prise en compte des PMR (personnes à mobilité réduite).

Puis, sont présentés les modifications souhaités concernant les bâtiments voyageurs nord et sud. On y retrouve encore une fois l'importance des accès mécanisés mais aussi des spécifités pour chacun. Pour les deux, « *la mezzanine doit être intégrée au bâtiment existant avec un impact limité sur structure* ». L'accueil au sud et au nord, et les espaces de vente côté nord sont conservés mais les RDC sont reconfigurés.

Côté nord, le bâtiment affichera « une extension ouest à R+1 d'environ 1250 m » et une « restructuration partie ouest à R+1 d'environ 1500 m ».

2.2 La procédure de concours

Comme indiqué précédemment, le montant du projet de la gare de Nantes dépasse le seuil autorisé de 214 000 € HT. Il s'agit du montant au-delà duquel les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics ainsi que les organismes privés d'habitation à loyer modéré, les établissements publics de santé et les EPIC de l'État ont l'obligation de réaliser un concours ou une procédure formalisée obligatoire.

Toutefois, il convient de noter que ces maîtres d'ouvrages ne sont pas tenus d'organiser des concours dans les cas suivants :

- réutilisation ou réhabilitation d'un ouvrage existant (ou réalisation d'un projet urbain ou paysager)
- ouvrage réalisé à titre de recherche, essai ou expérimentation
- marché sans mission de conception
- ouvrages d'infrastructure
- ouvrages de bâtiments réalisés par des bailleurs sociaux, des SEM pour leur activité agréée et des CROUS

Ainsi, pour le projet de la gare de Nantes, qui est un projet de réhabilitation de bâtiments déjà existants, le concours a été un choix de la part du maître d'ouvrage. Effectivement, ce choix semble logique quand on observe les différents enjeux, urbains, architecturaux, techniques que traitent ce projet. Au premier abord, le concours semble être une solution pertinente. On suppose qu'ainsi les propositions seront diversifiées, que cela amènera plus de transparence et de qualité grâce à l'émulation créative et intellectuelle créée.

Effectivement, depuis le milieu des années 80, le concours est devenu une obligation dans le domaine de la maîtrise d'oeuvre publique, et ce, afin d'améliorer la qualité architecturale et élargir l'accès à la commande publique.

À l'article 38 du code des marchés publics, le concours est défini comme étant : « la procédure par laquelle le pouvoir adjudicateur choisit, après mise

en concurrence et avis d'un jury, « un plan ou un projet, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'architecture et de l'ingénierie, ou des traitements de données, avant d'attribuer à l'un des lauréats du concours un marché. »

Cependant, il existe une différence majeure entre le concours de marché-réalisation, cas qui nous intéresse ici, et le concours de maîtrise d'oeuvre publique. En effet, le premier n'est pas soumis à l'anonymat.

C'est ce que m'a expliqué l'un des salariés de l'agence Forma 6 (l'agence alliée à celle de Rudy Ricciotti) lors de notre entretien du 27 mars 2019 : *« Et donc dans la conception-réalisation, on est plus anonyme du tout. Contrairement à la loi MOP y a pas d'oral, c'est avec des planches concours et des A4 de dossiers techniques etc. »*

Le fait que ce type de concours ne soit pas anonyme pose ainsi question. En effet, il est possible que cela soit au bénéfice de la maîtrise d'ouvrage qui peut alors choisir parmi des architectes expérimentés voir des architectes de renom. Les marchés de conception-réalisation excluent donc, dans les faits, les jeunes architectes. Souvent, cela profite aux grandes entreprises de BTP. Il suffit de voir les entreprises mandataires pour le concours de la Gare de Nantes, pour ne citer que : Bouygues Construction, Demathieu Bard ou encore GTM construction. L'un des objectifs de ce type de marché est de favoriser l'innovation technologique. Toutefois, peut-on réellement innover, lorsque ce sont les mêmes entreprises, groupements qui répondent à ces concours ? Étant suffisamment important économiquement pour faire face à un projet d'envergure (123 millions d'euros pour la Gare de Nantes).

Cela peut-être sécurisant pour l'architecte qui devenant co-traitant n'est plus seul responsable de la construction et partage la responsabilité avec l'entreprise mandataire. Cependant, c'est là qu'est la limite puisqu'il devient facile pour l'entreprise de faire pression sur le concepteur. Si l'agence d'architecture ne s'impose suffisamment, le côté pratique et économique peut facilement prendre le pas sur la qualité architecturale.

Autre différence avec le marché classique de maîtrise d'oeuvre c'est, comme on a pu le voir précédemment, le fait que l'entreprise soit présente dès les études de conception. L'expertise de l'entreprise rassure

les architectes notamment quand le projet concerne un bâtiment aussi technique qu'une gare.

« Par exemple, sur la gare c'était un enjeu technique, il fallait vraiment maîtriser le chantier. Il y a de grosses contraintes de chantier au niveau de ce qui est ferroviaire. Il y a des caténaires, des lignes à hautes tension qui passent au-dessus des voies. » (Entretien avec Forma 6)

Ce type de marché propose donc un dialogue nouveau entre les concepteurs et les entreprises. Les deux intervenants se retrouvent à partager leurs compétences, leurs outils, leurs connaissances. L'économie du projet est ainsi plus maîtrisée, plus rationnelle. Certaines erreurs financières peuvent être ainsi évitées. Aussi, l'architecte bénéficie du poids économique non négligeable de l'entreprise.

Si en théorie cette nouvelle organisation du marché semble apporter des avantages aux concepteurs et faciliter la procédure du concours, la réalité est parfois toute autre, en tous cas pour certains.

À ma question sur la façon dont s'est déroulé la procédure de concours, l'agence Richez Associé¹⁴, candidate au concours, m'a répondu : *« Procédure assez longue, menée par la SNCF en plusieurs tours, avec un budget très serré. Grande inquiétude de l'entreprise, amenée à s'engager sur un prix dans un contexte très complexe, avec un niveau d'études techniques extrêmement limité, et beaucoup d'incertitudes. »*

Thomas Richez souligne ici le délai très court propre aux marchés de conception-réalisation. Après la remise des candidatures, en réponse à l'avis d'appel public, sont remis aux candidats sélectionnés par le jury des dossiers de consultation (DSE). Le délai est en effet restreint, un minimum de 40 jours et seulement trois mois pour les opérations d'envergure.

Ce délai est considéré comme court notamment pour des projets dont la complexité est conséquente comme la gare de Nantes. L'entreprise doit aussi définir un coût rapidement, qui est le critère de sélection majeur.

On lit dans l'avis d'appel public que le critère d'attribution est *« l'offre économiquement la plus avantageuse, appréciée en fonction des critères suivants des critères énoncés dans le cahier des charges, dans l'invitation à confirmer l'intérêt ou dans l'invitation à présenter une offre ou à négocier. »*

14 Entretien réalisé par e-mail

Le marché de conception-réalisation, même s'il présente à première vue des avantages, possède ses limites. La qualité architecturale peut vite être mise de côté si le rapport de forces entre les entreprises et les architectes n'est plus maîtrisé. Aussi, l'aspect économique prend une place si importante, et on peut le comprendre, que des candidatures de qualité peuvent être mises de côté. Sans oublier que l'anonymat n'existant pas, il est alléchant pour la maîtrise d'ouvrage de choisir une agence d'architecture renommée, forte d'expériences précédentes variées et réussies. Comme nous avons pu le voir en première partie, cette nouvelle gare dépasse son enjeu architectural. Elle est au coeur des enjeux urbains et se doit de mettre en avant le développement de la métropole nantaise.

2.3) Des candidatures aux imaginaires variés

On se rend compte ici, de l'utilité d'un architecte de renom, quand pour communiquer et vendre le projet, Nantes Métropole Aménagement écrit sur la plaquette EuroNantes Gare: « *la gare achèvera sa mue en pôle d'échanges multimodal ultramoderne dessiné par l'architecte du MuCEM Rudy Ricciotti.* » Rudy Ricciotti, toujours présenté par le bâtiment qui a fait sa renommée. Toutefois, Rudy Ricciotti n'a pas été le seul architecte de renom à se présenter au concours de la Gare. A un projet d'envergure, des candidats de taille, aussi bien français qu'internationaux.

Ainsi, quatre agences ont présenté en 2015 leurs propositions. Tout d'abord, citons Rudy Ricciotti associé à l'agence locale Forma 6. L'agence Richez Associés et Lavigne Cheron Architecte, également, puis Enia Architectes associée à l'agence GMP Architekten (société internationale d'architecture basé à Hambourg), l'architecte autrichien Dietmar Feichtinger et enfin l'Atelier Marc Barani. Chacune des agences a tenté de répondre de façon spécifique à la demande avec pour maître mot la question de la mezzanine.

L'agence Richez Associés et Lavigne Cheron Architecte, par exemple, a proposé une mezzanine au verre sérigraphié qui rappelle les gravures des éditions Hetzel de Jules Vernes.

À ma question concernant l'imaginaire mis en place dans cette proposition, Thomas Richez¹⁵ a souligné la référence au voyage, il dit :

15 Entretien réalisé par e-mail

« Référence à Jules Verne, enfant de Nantes, à son imaginaire du voyage et il s'agit vraiment d'un imaginaire, il n'avait jamais voyagé avant de faire fortune avec sa production littéraire ».

Toutefois, cette proposition entre en dissonance avec les autres dans sa façon d'intervenir sur les deux accès. L'accès nord est réhabilité de manière beaucoup plus importante, au détriment de l'accès sud. Le choix étant de faire de l'accès Nord la porte d'entrée de la Gare. Un choix qui peut sembler plutôt curieux puisque, la Gare de Nantes a cette possibilité, par ses accès, de s'affirmer sur le Nord et le Sud, les voyageurs empruntant autant l'une que l'autre comme entrée. Cependant, pour Richez Associés cette tension a un sens, cette ambivalence de traitement est expliquée selon l'architecte par le contraste entre les deux bâtiments : *« Le bâtiment pont nouveau s'articule avec des bâtiments existants différents, en deux lieux différents, avec deux modes d'approche différents : il est donc naturel qu'il présente deux extrémités différentes »*

Sur le plan architectural, le volume de la mezzanine est simple, épurée, la toiture est végétalisée contribuant selon les mots utilisés sur leur site internet à « la trame verte ». La nuit, la gare laisse passer la lumière au travers du verre. Le projet offrait une surface totale de 13 000 m², pour un coût de 36 millions d'euros.

Concernant leurs références dans le domaine du transport, cette agence n'en manque pas : lignes de tramway, centres de maintenance, stations, gares, la liste est longue. À Paris, l'agence conçoit la future gare de Massy-Palaiseau pour la ligne 18 du Grand Paris Express. À 1h à peine de Nantes, à Angers, l'agence réalise la ligne B du tramway qui s'étend sur 10 km.

Enia Architectes et l'agence GMP Architekten eux, font projet autour de la « jetée ». Un bâtiment tout en verre, faisant lien entre l'accès nord et sud. Les bâtiments nord et sud sont détruits en partie de manière à créer un fonctionnement et de nouveaux espaces en concordance avec leur « jetée. »

Les circulations verticales sont quant à elles rejetés sur les côtés de la galerie de façon à faciliter les déplacements. Pour une surface de 13 500 m², le projet représenterait un coût de 35 millions d'euros, soit un million d'euros en moins que le projet de Richez Associés. Quand on regarde les projets de l'agence sur le thème du transport, on retrouve principalement des projets d'aéroport ou d'aérogares dessinés pour des concours ou

réalisés dans le monde entier. Citons notamment la construction d'une station de métro aérien au croisement de deux lignes de métro dans le quartier de Zero Mile, à Nagpur en Inde actuellement en cours. Aussi, ils participent à l'élaboration de la métropole du Grand Paris, par la réalisation d'un pôle logistique à Bercy Charenton.

L'architecte autrichien Dietmar Feichtinger, s'inscrit aussi, dans la volonté de travailler sur l'existant avec un réaménagement des deux bâtiments déjà présent. Dans la même optique que certaines des propositions, le bâtiment est vitré de façon à donner à voir aussi bien sur la ville que sur les espaces intérieurs de la nouvelle Gare. Par l'utilisation d'une structure mixte bois-acier-béton, il crée une imposante plateforme qui vient franchir les voies. Dietmar Feichtinger, rappelle dans cette proposition, le côté marin de la ville nantaise, en évoquant l'intérieur des bateaux. L'agence a quelques références dans le milieu du transport. En 2018, l'agence avait conçu une gare à Oostende, en Belgique. À Paris, la nouvelle gare Versailles Chantiers, sera réalisée par l'agence dans le cadre du projet Grand Paris Express, tout comme les deux agences citées précédemment.

Il est intéressant de noter que toutes les agences en lice pour le concours de la gare de Nantes, sont des agences de taille très importante, aux références nombreuses que cela soit dans le domaine du transport ou autre. Aussi, il semblerait que ces agences candidatent à de nombreux concours, se retrouvant souvent finalistes ou lauréates et participent à des projets d'envergure dans plusieurs métropoles françaises. Certes, leurs expertises sont indéniables mais n'est-ce pas restreindre le concours d'architecture à des agences dont la capacité économique est considérable ? Les petites agences peuvent-elles se permettre de rentrer en concurrence avec de tels acteurs, rôlés au système de concours ? N'y a-t-il pas un réseau qui se met en place lorsque par exemple Lavigne Chéron associé à Richez Associé réalise les principaux ponts d'Angers ou que Richez Associés se retrouve mandataire du projet de la ligne B du tramway à Angers ou que Dietmar Feichtinger réalise le pont de la gare TGV d'Angers St Laud ? En tout cas, il faut avoir à l'esprit que ces concours dépassent le sujet architectural, les projets représentent souvent des points importants de développement économiques, sociaux ou culturels pour les métropoles.



Fig 9.



Fig 10.



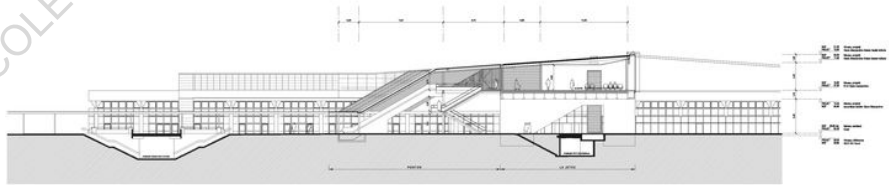
Fig 11.



Fig 12.



Fig 13.



Gare Mezzanine - Coupe EE Transversale

Fig 14.



Fig 15.



Fig 16.



Fig 17.

2.4) Mise en lumière de Marc Barani, en finale face à Rudy Ricciotti (Est-il l'alter-ego de Rudy Ricciotti ?)

C'est toutefois la candidature de l'architecte Marc Barani qui se retrouvera en final face à celle de Rudy Ricciotti. Cependant, cette situation n'est pas anodine. Est-ce un hasard si tous deux sont des architectes de renom, récompensés, entre autres, par le Grand Prix National d'Architecture ? En réalité, il semble évident que pour ce projet on souhaitait un auteur, en est la preuve, la citation précédente extraite de la plaquette EuroNantes Gare. Les finalistes ont ainsi en commun le fait qu'ils sont le reflet même de la figure archétypale de l'architecte. Nous allons nous pencher d'abord sur la proposition de Marc Barani avant d'entrer en profondeur dans celle de Rudy Ricciotti.

Marc Barani est un architecte français, né en 1957, à Menton. Il est diplômé de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille en 1983. En 1989, il crée son agence à Nice. Un an après, il est diplômé en scénographie à la Villa Arson. Son premier chantier public, celui de l'extension du cimetière Saint Pancrace, en 1992, est celui qui le fera connaître. C'est le cimetière où est enterré un des maîtres de l'architecture, amoureux inconditionnel du béton, Le Corbusier. On imagine donc, l'importance symbolique du projet aux yeux du maître d'œuvre. C'est donc cette commande publique qui lance la carrière de Marc Barani.

Des commandes publiques Marc Barani, en décrochera de nombreuses. Le pôle multimodal de l'agglomération de Nice lui vaudra d'ailleurs l'Équerre d'Argent en 2008, de par sa complexité et les nombreuses difficultés qui se sont présentées. Un titre si convoité que même Rudy Ricciotti ne peut se vanter de détenir. Marc Barani c'est aussi divers projets culturels (musée, centre, institut). Citons ainsi le Palais des Congrès de Nancy, par exemple, réalisé en 2014. Il réalise également des ponts, à proximité de la Gare de Nantes, il construit le Pont Eric-Tabarly, inauguré en juin 2011. Comme Rudy Ricciotti, la proposition de Marc Barani n'effectue pas de différence flagrante entre la Gare Nord et la Gare Sud. C'est un projet sobre, qui accepte l'état existant, et vient poser une mezzanine sur les volumes initiaux de la Gare. Marc Barani, ici, ne cherche ni à unifier, ni à uniformiser. Son objectif ? Laisser apparaître l'histoire du bâtiment et même l'assumer.

Ce troisième volume offre une vue imprenable de par ses baies (la façade étant libérée de par l'alignement des blocs de circulation verticales). Toutefois, il en impose par l'épaisseur de sa dalle et sa toiture.

Ce volume est destiné à accueillir des commerces et des espaces d'attente, similitude avec le projet de Rudy Ricciotti que nous étudierons par la suite. Lors de mon entretien avec M. Philippe Gallot, Directeur de l'espace public et chef du projet Gare de Nantes, celui-ci m'a donné ses impressions sur le projet, ou en tout cas sur ce qui a fait que c'est Rudy Ricciotti qui a remporté le concours. Il explique : « *Le projet de Marc Barani était aussi symétrique comme celui de Rudy Ricciotti par exemple, peut-être avec moins d'égards dessus. C'est vrai qu'il lui manquait une forme de force, de choix tranché au niveau architectural, je sais pas, qu'il y a davantage chez Rudy Ricciotti. Marc Barani c'est quelqu'un qui est très estimé ici à Nantes. Dans ce projet disons, il a plus été dans la sobriété.* »

On retrouve ici les ambitions portées par la ville. La future gare de Nantes doit être ambitieuse, afficher le développement de la métropole et son attractivité. Si elle se renouvelle, alors le geste architectural doit transcrire cet élan et ce renouveau. La gare proposée par Rudy Ricciotti est alors probablement plus contemporaine et attire le passant avec sa maille ajourée fascinante et ses imposants poteaux-arbres. Là où Rudy Ricciotti choisit de ne conserver que ce qui est utile de l'ancienne gare, Marc Barani affiche une sobriété voulue et la volonté d'accepter le passé tel qu'il est, en se posant sur l'existant avec douceur. Tranchés, leurs architectures le sont toutes les deux, mais plus qu'une architecture, c'est une vision que ce concours cherchait à mettre en évidence.

Presque un début de réponse à l'éternelle question : comment l'architecte contemporain se place-t-il face à son histoire ? La rejette-t-il totalement, partiellement ? ou fait-il symbiose avec elle ?

Sur la place des architectes dans la construction de la ville, Marc Barani développe un point de vue intéressant. Il exprime l'ambivalence entre la notoriété que peut avoir un architecte et son réel pouvoir d'intervention sur des enjeux urbains. Comme si finalement ce concepteur d'espace ne serait qu'un pantin aux mains des acteurs économiques et répondant à des exigences qui le dépassent...

Il répond à Xavier Girard dans l'ouvrage *Construire sur l'horizon* :

« ... réduire l'architecture à quelques bons architectes capables de faire

de très beaux bâtiments, c'est un peu court pour fabriquer notre cadre de vie. On peut observer aussi un phénomène tout à fait troublant aujourd'hui : plus les architectes sont médiatisés, moins ils ont de pouvoir sur la fabrication de la ville et des territoires ; la connaissance que le grand public a des architectes est inversement proportionnelle à leur pouvoir d'intervention sur la ville. »

Dans leur relation à la métropole nantaise, on observe des aspects similaires entre les deux architectes. Si Marc Barani peut se targuer d'une construction sur le sol de la métropole, Rudy Ricciotti, également. En effet, ce dernier, a réalisé en 2018, le HEP Campus et le nouveau magasin du chocolatier Debotté sur l'île de Nantes. En collaboration avec Eiffage, l'architecte a signé une fois encore un bâtiment en béton. Par ailleurs, en plus de ce campus et de la Gare, Rudy Ricciotti a livré en 2016, l'Auditorium de Rezé, une construction cette fois-ci en bois.

Situation surprenante, sans doute, ce n'est également pas la première fois que Marc Barani et Rudy Ricciotti se retrouvent face à face sur un concours public. L'année précédente, en 2014, les deux avaient candidatés pour le concours de l'Ecole Nationale Supérieure de photographie d'Arles. Et c'était finalement Marc Barani, qui avait terminé lauréat.

Les deux confrères, donc, partagent de nombreuses similitudes sur le plan professionnel. Tous les deux originaires du sud de la France, ils sont également diplômés de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille. Les deux hommes semblent donc toujours graviter à proximité l'un de l'autre. Quand l'un gagne le projet de l'Ecole de photographie d'Arles, le second se retrouve lauréat de la Gare de Nantes.

Marc Barani serait-il finalement une sorte d'alter-ego de Rudy Ricciotti ? Représenterait-il une face cachée, plus sobre, plus élégante ? Moins grande gueule que Rudy Ricciotti, certes, mais tout aussi nécessaire au monde architectural ?

Représenterait-il une face cachée, plus sobre, plus élégante ? Moins grande gueule que Rudy Ricciotti, certes, mais tout aussi nécessaire au monde architectural ? Une dualité marquée, mais comme deux pans indispensables d'une identité complexe, à l'image d'un Docteur Jekyll et M. Hyde ?

Finalement, on se rend compte à présent de la complexité du système de concours, dont les enjeux ne sont pas seulement esthétiques, architecturaux ou sociaux. Le concours tend ainsi de plus en plus vers la concurrence économique et celle des notoriétés. La sphère politique, également, gravitant autour, garde comme toujours la main mise sur la fabrication de la ville. S'il ne fallait juger les candidatures que sur la question architecturale, peut-être que les résultats seraient tout autre. Mais il est évident que l'architecture n'est pas qu'une abstraction esthétique, elle traite de façon intrinsèque la question politique et pour en revenir à son étymologie originelle, celle du citoyen. N'en déplaise à ceux qui la souhaiterait réservé à une *nomenklatura* imbue de son pouvoir...

Dans ce contexte riche en paradoxes, que signifie le choix d'un lauréat ? Quel place Rudy Ricciotti occupe-t-il dans ce remue-ménage ? Qu'exprime son architecture et de façon plus large quelle figure incarne-t-il ? C'est ce que nous tenterons de mettre en exergue dans la partie qui suit et qui viendra clôturer notre réflexion.



Fig 18.



Fig 19.

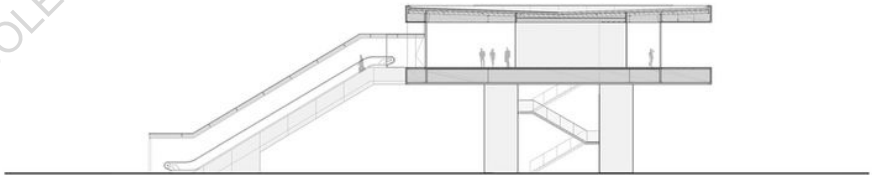
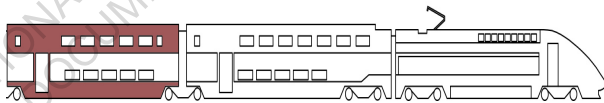


Fig 20.

RUDY RICCIOTTI, FIGURE PAR EXCELLENCE DE L'ARCHITECTE-DÉMIURGE



Lauréat du concours pour la Gare de Nantes, Rudy Ricciotti est un architecte de renommée internationale. Né en 1952 à Kouba en Algérie, il est diplômé de l'École d'Ingénieurs de Genève en 1974 puis de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille en 1980, lui donnant la double casquette d'architecte-ingénieur. Rudy Ricciotti et Marc Barani possèdent donc tous deux une double compétence, l'un en ingénierie le second en scénographie. Rudy Ricciotti fonde son agence dans sa villa à Bandol, en 1980.

3.1) Rudy Ricciotti : entre une architecture coup de poing et coup de maître

L'architecte fort de réalisations en France comme à l'international est surtout connu pour le MUCEM (le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée), un musée destiné aux cultures de la Méditerranée. Plus largement, ce musée se répartit sur trois sites, comprend le bâtiment J4 réalisé par Rudy Ricciotti, le Fort Saint-Jean, ancien fort militaire. Ces deux bâtiments situés en bord de mer, sont reliés tous deux par une passerelle conçue par Rudy Ricciotti. Enfin, le troisième site du musée est le CCR (Centre de Conservation et de Ressources du Mucem), bâti par l'agence d'architecture Corinne Vezzoni et associés. Le MUCEM est donc inauguré par le Président François Hollande, le 7 juin 2013,

Le J4, bâtiment emblématique du MUCEM construit par Rudy Ricciotti est tout d'abord le fruit d'un concours lancé en octobre 2002, par le Ministère de la Culture et de la Communication. Il remporte ce concours devant de grands noms qui y participent, pour ne citer que Zaha Hadid ou encore Rem Koolhaas. De nombreux « starchitectes » comme le dit lui-même : *« J'ai remporté l'appel d'offres devant des stars internationales de l'architecture et j'ai construit ce musée dans l'anxiété, dans l'angoisse de l'erreur. »*



Fig 21.



Fig 22.



Fig 23.



Fig 24.

Étonnamment, son projet était le plus petit, c'est ici explique-t-il sa différence d'avec les autres candidats qui eux voulaient exprimer dans ce bâtiment leur grandiloquence : *« De tous les projets proposés dans l'appel d'offres, le mien était le plus petit. Les autres étaient marqués par une emphase de pouvoir, par cette curieuse volonté de vouloir le célébrer à travers ce bâtiment. »*

Dans cet édifice, Rudy Ricciotti, utilise allègrement le béton, son matériau de prédilection, mais plus particulièrement un béton innovant, le BFUP (Béton Fibré à Ultra hautes Performances) qui va lui permettre de constituer les principaux éléments de la structure.

Le cube de 16 500 m que représente le bâtiment J4 est notamment caractérisé par une résille en béton BFUP. Cette fameuse résille deviendra sa marque de fabrique. Du MUCEM, au stade Jean Bouin, jusqu'à la Gare de Nantes, la résille de Rudy Ricciotti revient sans cesse comme le leitmotiv de sa pratique. Au début cette résille était seulement sensé évoquer l'univers marin et la mer méditerranée pour le projet du MUCEM comme il l'explique : *« Pour les pièces de la résille, par exemple, je suis allé chercher l'inspiration au fond de l'eau. Si on les prend une par une, ça ne marche pas, c'est l'ensemble qui trouve son sens et sa poésie ».*

Au-delà de l'enveloppe du bâtiment, le volume cubique n'est pas sans rappeler son fameux stade de Vitrolles, construit en 1994. Posé au-dessus de l'autoroute D9, le projet est construit sur un site pollué et jonché d'ordures. Le volume noir de 21 m de large sur 60 m de long, parsemé de triangles rouges en façade, contraste vivement avec le sol de boues rouges. Cet édifice très contemporain pour son époque, est vivement critiqué même dans la profession. Dans une interview réalisé par la Librairie Mollat, l'architecte explique qu'avant l'engouement récent pour le bâtiment, il a lui-même pâtit de son avant-gardisme, il dit :

« Pendant dix ans, j'ai crevé la dalle à cause de ce bâtiment, il faut l'imaginer »

Le Stadium de Vitrolles c'est aussi le travail des ingénieurs avec lequel l'architecte travaille et dont il salue le « génie ». En effet, ces derniers trouvent des solutions techniques pour contrer le mouvement horizontal

produit par les efforts du vent sur le bâtiment. Ce dernier est posé sur 90 colonnes, travaillant en pointe et qui descendent jusqu'à 18 m de profondeur.

« Ce que nous faisons est particulièrement savant sur le plan structurel. Les relations avec les ingénieurs sont très poussées. Les architectes qui ne font pas ce travail technique se tiennent loin de la part obscure du raisonnement constructif. Loin de la matière en somme » 29 mars 2013, Interview accordé à Catherine Tricot, pour le magazine Regards.

Après de nombreuses compétitions sportives, des spectacles et des événements musicaux qui ont eu lieu entre ses murs, le Stadium tombe peu à peu en ruines. Suite à l'arrêt des subventions de la ville, le bâtiment est saccagé, pillé. Par le coup du sort et le jeu des politiques, « ce carré noir sur fond rouge »¹⁶ n'a pas eu le succès de son homologue, le MUCEM.

Cet édifice finalement, c'est tout Rudy Ricciotti. Porté à l'époque par les idées néo-modernistes, il incarne le radicalisme qui a fait tout le succès de l'architecte. À son image, fustigé de toutes parts, détesté ou apprécié, le mérite lui revient de créer du renouveau dans la pensée, dans l'architecture et de ne pas céder à l'uniformisation des idées. C'est une architecture qui déjà en 1990 symbolisait ce qu'il aime à définir aujourd'hui comme une « architecture de combat. »

Travaillant toujours avec sa matière de prédilection qu'est le béton, qu'il pousse jusque ses retranchements, il a dessiné récemment l'Argo, qui sera livré en 2020. Cet immeuble-objet, construit à l'image d'un paquebot, accueillera 74 logements sociaux. Plus connu pour ses bâtiments culturels, Rudy Ricciotti continue de surprendre, il dessine ici un bâtiment qu'il souhaite « luxueux, sophistiquée » dont l'esthétique peut étonner.

Il exprime sa virtuosité, ici encore et décroche au passage les labels EcoCité et Qualitel BBC Habitat Environnement Profil A.

N'en déplaise à ceux qui le critiquent pour son utilisation abusive du béton, et ses relations avec les grandes entreprises du BTP, Rudy Ricciotti continue de surprendre, choquer, et refuse tout moralisme.

16 SENS Jeanne-Marie, *Rudy Ricciotti : pièces à conviction : les interviews vitriol d'un sudiste* : 1993/1997, janvier 1999



Fig 25.



Fig 26.



Fig 27.



Fig 28.

N'en déplaise à ceux qui le critiquent pour son utilisation abusive du béton, et ses relations avec les grandes entreprises du BTP, Rudy Ricciotti continue de surprendre, choquer, et refuse tout moralisme.

Finalement même si les quelques réalisations que nous venons de citer semblent proches sur la matière, la volumétrie ou l'esthétique les unes des autres, Rudy Ricciotti se défend : « *Tous les projets que je fais sont tous très différents.* » Effectivement c'est là où réside tout son talent, l'architecte s'emploie à créer des imaginaires variés avec un seul matériau. Le MUCEM ce n'est pas le Musée Jean Cocteau, la gare de Nantes ou plus récemment encore la Manufacture de la Mode (Ateliers Chanel)...

3.2) La gare de Nantes : un imaginaire inspiré du Jardin des Plantes

L'architecte ne serait-il pas devenu, toutefois, l'esclave de sa propre renommée ? Cédant à ceux qui souhaitent voir « du Rudy Ricciotti », symbolisant la figure même de l'auteur en puissance. Sa pratique en venant à se confondre avec son nom. Pour la Gare de Nantes, il réemploie tout de même des procédés qui lui sont chers. Sa mezzanine de 160 mètres de long sur 25 mètres de large et 18 mètres de hauteur est réalisée en BFUP. Le volume de la mezzanine est posé sur les deux gares, et le porte-à-faux est le même des deux côtés, de façon à homogénéiser la Gare. Le Hall de la Gare Sud est détruit et remplacé par un volume similaire à celui du nord.

L'originalité de cette candidature est qu'elle propose des surfaces supplémentaires. Le R+1 de la Gare Nord étant conservé, cela lui permet de réaliser des économies qui permettent de dimensionner plus largement la mezzanine qui accueillera des commerces. Ce coup de maître lui a sans doute valu la préférence du jury. Le fait de s'allier à l'agence locale Forma 6 aussi était une manière de prendre en compte le savoir-faire local nantais.

L'ensemble de la structure est marquée par les fameux 18 poteaux en forme d'arbres qui n'est pas sans rappeler la nature verdoyante à quelques

pas de la gare. Le Jardin des Plantes a sans doute été le lieu de l'inspiration, le même qui inspire Phytolab, l'agence de paysagisme nantais, pour le réaménagement des espaces publics au Nord de la Gare. Pour ce qui est de l'intérieur de la gare, la nature artificiel, d'un blanc immaculé offre un paysage poétique. Les branches des « poteaux - arbres » rejoignent la voûte ajourée. Ici, le travail de Rudy Ricciotti me rappelle celui de Junya Ishigami sur l'édifice des studios du Kanagawa Institute of Technology et ses 305 colonnes. Dans celui-ci, l'architecte japonais joue sur la métaphore de la forêt et sa structure isostatique qui lui permet de créer une ambiance qui brouille l'espace. Qui aurait cru que l'architecte du Stadium de Vitrolles serait également capable de faire dans la dentelle ?

Dans cette future gare, plus particulièrement dans la mezzanine, le voyageur sera d'abord amené à consommer grâce aux nombreuses enseignes commerciales qui lui sont proposées : Starbucks, La Brioche dorée, Big Fernand, Sushi Shop et Carrefour Express, Eat et Ker Juliette. Pour ne citer que quelques noms parmi les 17 magasins que comptera la future gare. À l'image d'un centre commercial, la gare du XXI^{ème} siècle semble devenir un temple dédié à la consommation. La SNCF semble s'inspirer allégrement des aéroports. Dans son article consacré à la gare de Nantes, Jean-Louis Violeau explique : *« il faut dire aussi que la SNCF elle-même s'est mise ces derniers temps à plus souvent parler de « clients » que « d'usagers ». En cela, les gares n'ont fait qu'emprunter la piste tracée il y a près de quarante ans par les aéroports ».*

On le voit aussi nettement avec le débat créé par le projet de la Gare du Nord à Paris où les commerces sont multipliés. Intéressante dissonance entre l'injonction économique portée par la SNCF, et la volonté du concepteur d'offrir avant tout des espaces pour les usagers, des espaces créant l'émotion.

Dans un article de Mediapart, publié en 2017, Rudy Ricciotti expliquait au journaliste Pierre Alain Gourion *« J'essaie de faire en sorte que mes réalisations soient portées par une sensibilité qui échappe au regard rationaliste. J'essaie de faire en sorte qu'elles produisent de l'émotion, du sens. Mais qu'elles produisent aussi du surréel, c'est à dire qu'elles déclenchent dans le public une lecture du monde un peu différente ».*

Toujours dans ce registre de la sensibilité, la gare de Nantes, est conçue, selon l'architecte comme une gare qui tend la main aux enfants.

Sa mezzanine, les jeux d'hauteur et d'espace, tout nous fait ouvrir grand les yeux. Il explique :

« Plutôt qu'une gare souterraine, nous avons fait le choix stratégique d'une gare-pont, précise Rudy Ricciotti. Elle permet de voir les trains du dessus, d'être émerveillé par la hauteur sous plafond et tout simplement de tendre la main aux enfants, petits et grands. Moi je trouve ça beau, tout simplement ».

En tant que concepteur, Rudy Ricciotti puise ses inspirations de toutes parts. Plus jeune l'art et le théâtre l'ont toujours porté. Il dit lui-même : *« L'architecture ne m'intéresse pas. Elle ne m'intéresse pas d'avantage aujourd'hui ».* Il disait aussi : *« Pour moi l'architecture était incarné par la scène théâtrale ».*

Les espaces qu'ils créent sont peut-être donc comme des scènes de théâtre. Les individus sont portés par l'illusion de ces décors qui créent en eux des émotions, des rêves et les amènent à regarder au-dessus d'eux. Dans la gare de Nantes, les jeux de hauteur, de transparence, de blancheur sort de leur torpeur les voyageurs, de leur précipitation pendant un instant. À la manière du théâtre, donc, qui par l'illusion, le décor et le jeu des acteurs permet aux spectateurs de s'évader de la finitude de leurs existences, comme un moment hors du temps.



Fig 29.

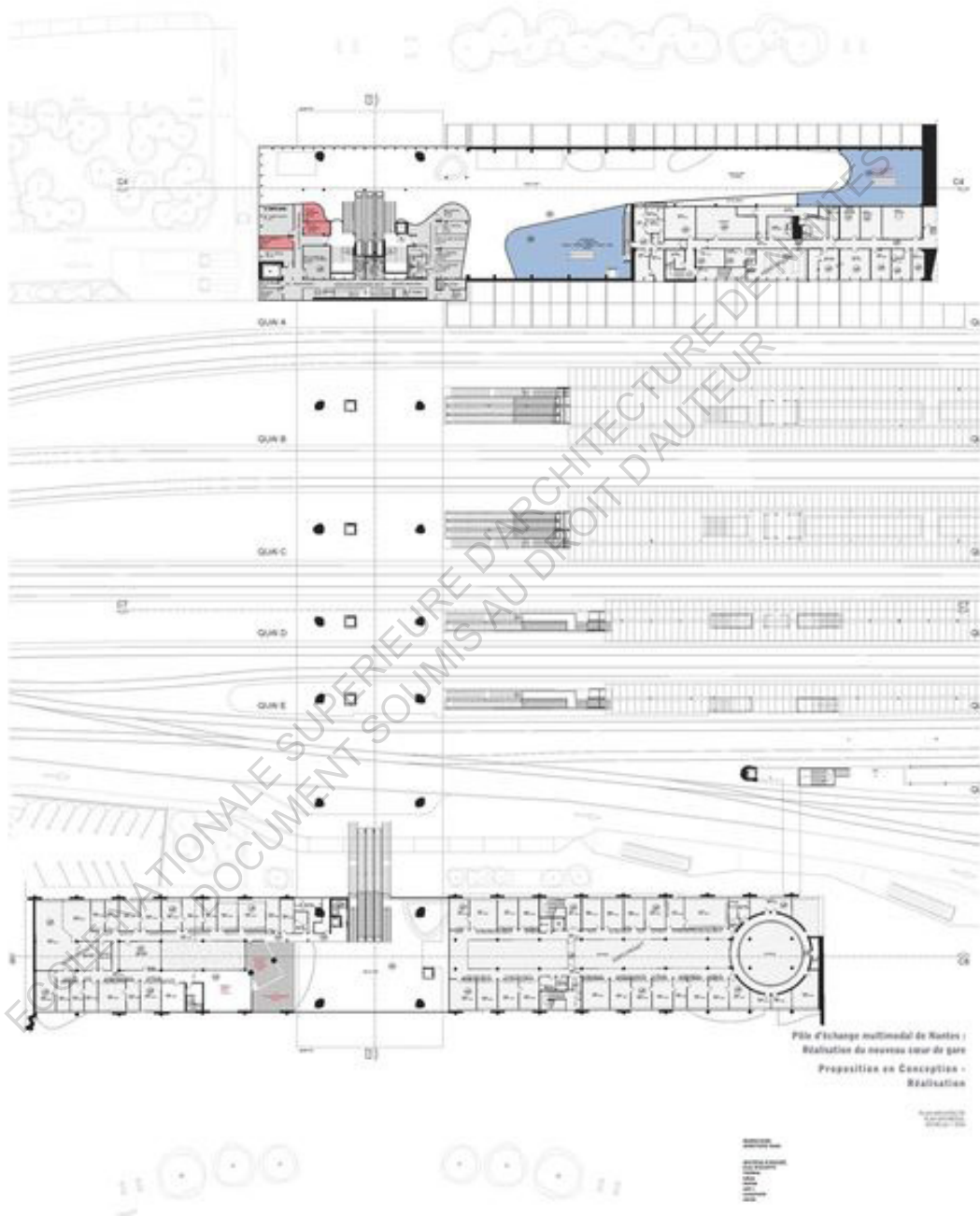


Fig 30;

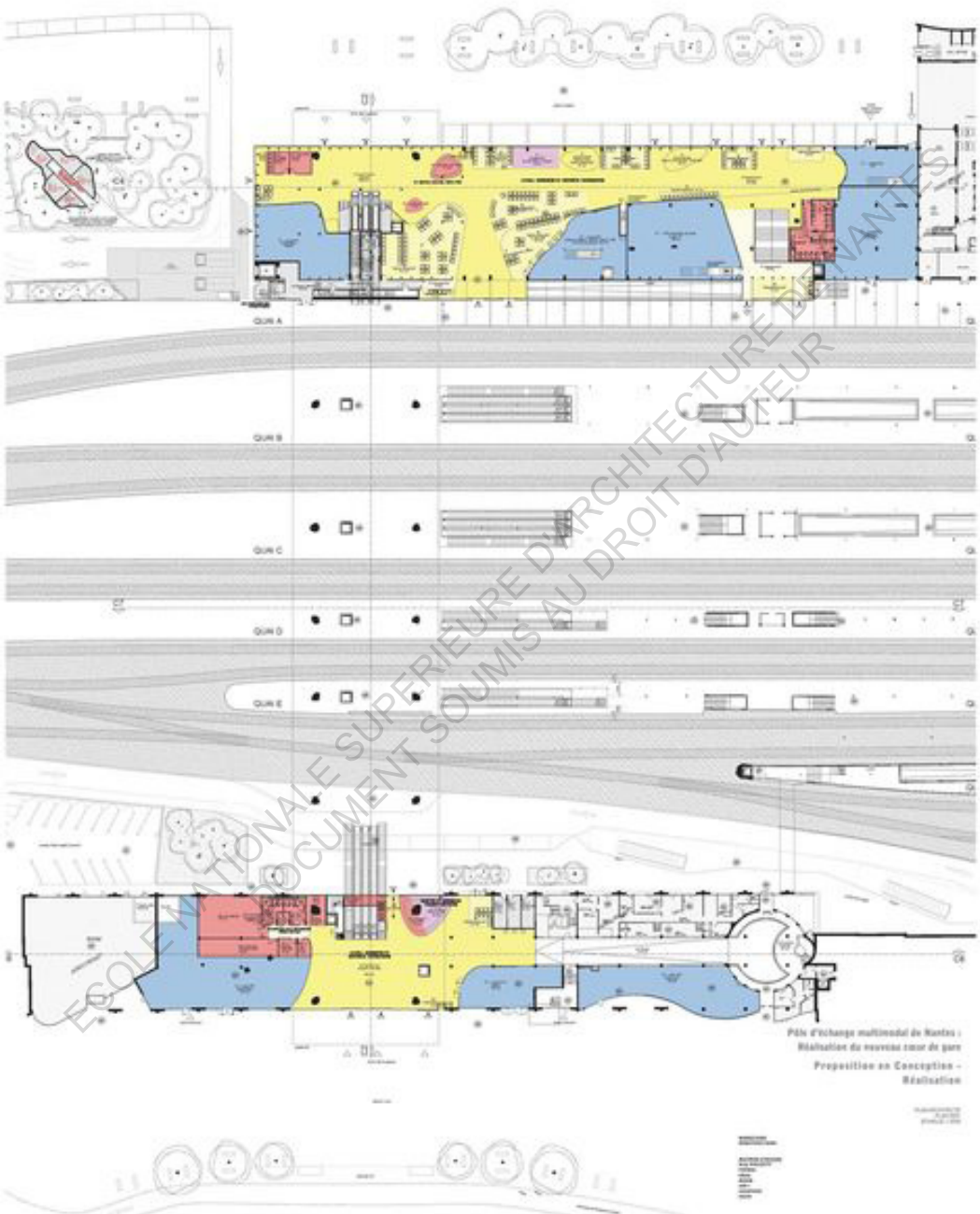


Fig 31



Fig 32.

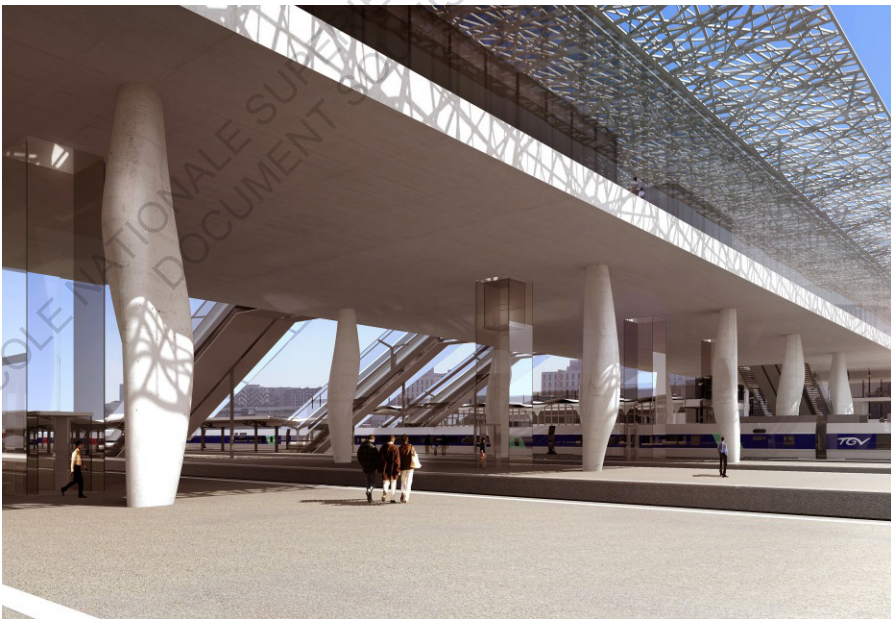


Fig 33.



Fig 34.



Fig 35.



Fig 36.



Fig 37.



Fig 38.

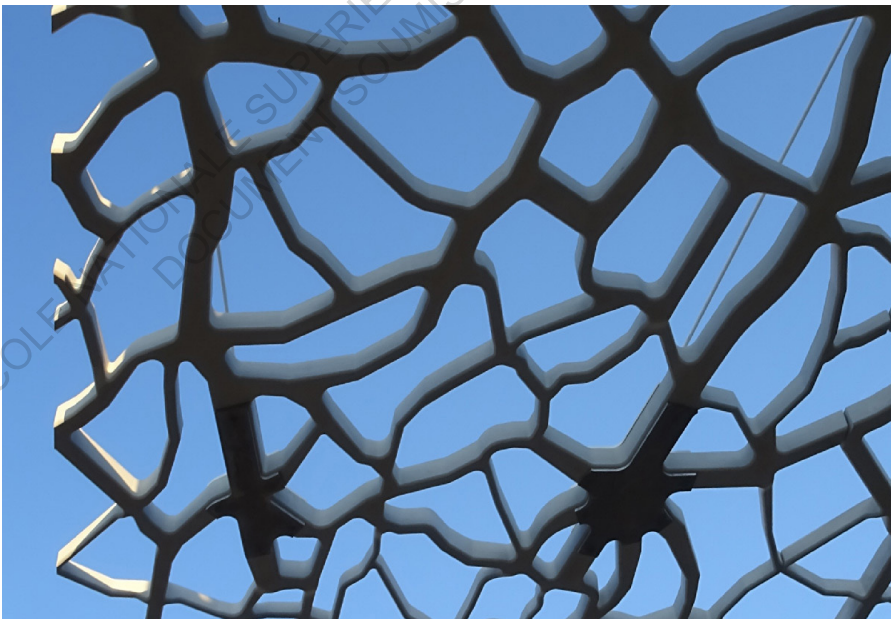


Fig 39.

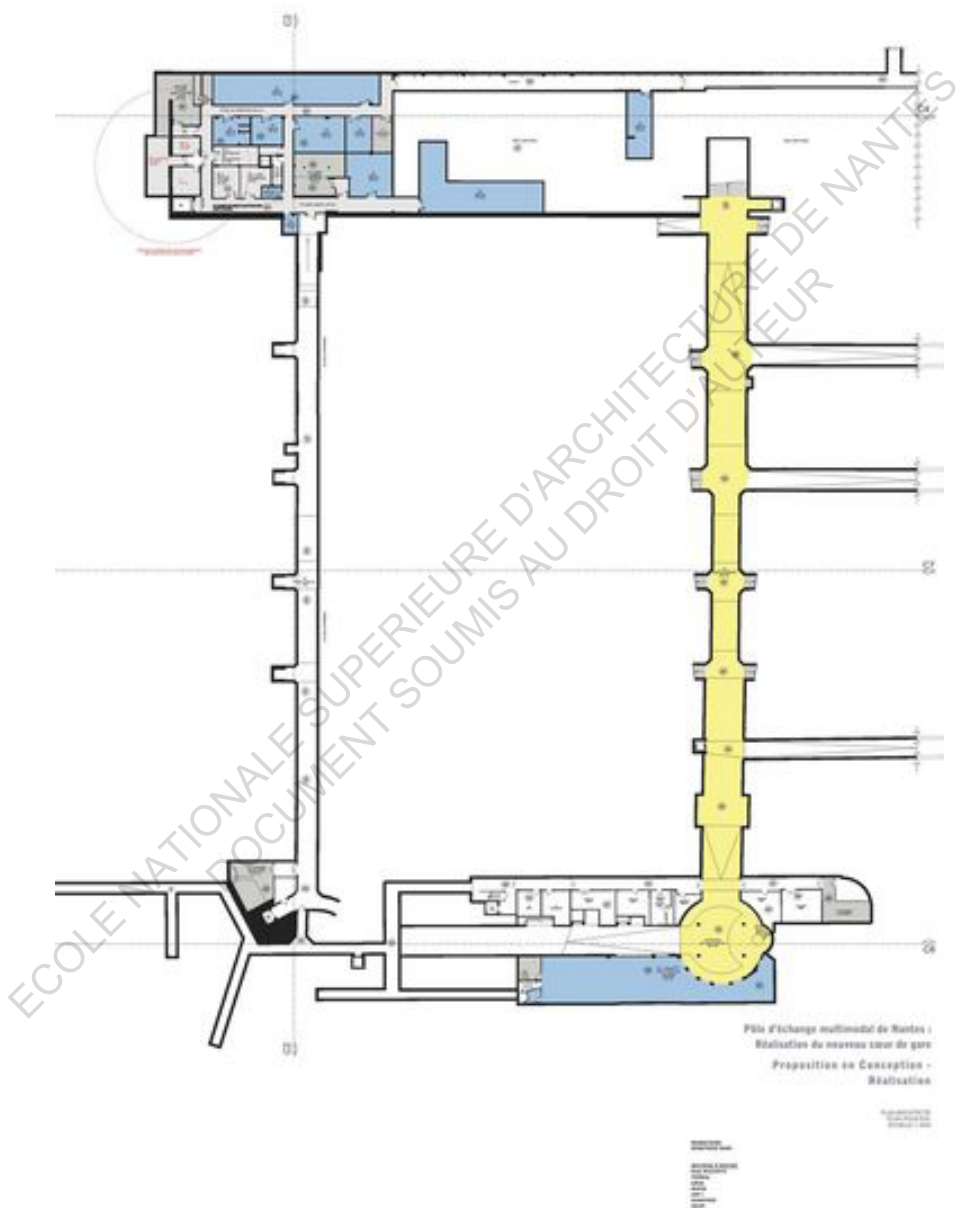


Fig 40.

3.3) Rudy Ricciotti : un starchitecte comme les autres ?

Qu'est ce qui rend Rudy Ricciotti si différent de ses pairs ? Qu'est ce qui fascine autant chez cet architecte « méditerranéen » ou comme celui qui est né à Kouba en Algérie se définit lui-même : « transméditerranéen » ? Sa pratique architecturale, tout d'abord, brut, pure produit du terroir, de sa chère Camargue. Aussi, et sans conteste ce qui a fait sa réputation dans la profession et hors, son franc-parler, sans langue de bois, Rudy Ricciotti parle, écrit, produit. C'est un « architecte-intellectuel » comme le définit Jean-Louis Violeau dans un article pour la revue 303. À son actif, une trentaine de bouquins et des édifices à foison.

Que ce soit le Stadium de Vitrolles, le MUCEM, le Pavillon noir à Aix, les arts de l'islam au Louvre, le stade Jean-Bouin [à Paris], le Musée Jean Cocteau à Menton, le mémorial du camp de Rivesaltes ou encore le Pavillon Noir à Aix-en-Provence, pour ne citer que quelques bâtiments publics qu'il a réalisés, son architecture en impose, émerveille, fascine, se déploie comme les facettes d'un kaléidoscope et fait parler autant que lui. Tout sauf discret, l'architecte sait tirer profit de sa notoriété pour faire passer son message. Des interviews, des reportages sur sa personne on en trouve à la pelle. A chaque fois, toujours la même rengaine, sa radicalité, sa vulgarité, il les assument pleinement. Il déteste le moralisme, le politiquement correct, la bien-pensance. Là où on lui érige des limites, Rudy Ricciotti les dépasse. Celui qui ne croit pas au talent mais à « *la culture de l'effort* », travaille « *anxieusement* », dans « *la peur de l'erreur* ».

Dans la conception du MUCEM, par exemple, il explique: « *Quand j'ai dessiné le MuCEM, il y a onze ans, je ne savais pas le construire. Je n'avais jamais utilisé le béton fibré à cette échelle. Marc Mimram, qui était dans le jury du concours, m'avait dit : «Ton truc, c'est infaisable, tu mettras des poteaux métalliques comme tout le monde.» Nous sommes finalement arrivés à ce que nous voulions. Je dis «nous» parce que je ne suis pas seul.*»

Cet anecdote m'a tout de suite rappelé l'histoire du Musée Guggenheim à Bilbao, conçu par Frank Gehry. Le dessin et ses fameuses courbes qu'il réalise du musée est si complexe que cela l'amène à utiliser un logiciel, CATIA, à l'origine utilisé par l'industrie aérospatiale. Ainsi, il pousse son imagination et la forme architectural jusqu'à ses retranchements. Frank

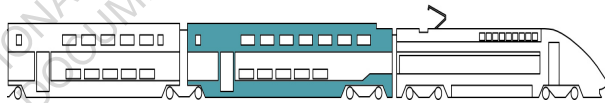
Gehry et Rudy Ricciotti ont en commun cette assurance de la réussite et l'effort d'entreprendre. En cela, ils figurent ce que les célèbres architectes ont en commun : la croyance en la matière, en l'architecture, l'ingénierie, en la rationalité de la construction. N'est-ce pas d'ailleurs le propre des « starchitectes » ? des personnalités qui fascinent de par la virtuosité de leurs constructions et la confiance dans les matériaux qu'ils utilisent jusqu'au bout et maîtrisent dans leur globalité ?

C'est aussi, en partie, ce qui a fasciné dans la proposition de Rudy Ricciotti, pour la Gare de Nantes. Il utilise encore une fois son béton BFUP, un béton aux performances techniques élevés qui lui permet de réaliser des prouesses techniques. Avec un matériau souvent considéré comme brutal, froid il arrive à créer une atmosphère qui contraste entre grandeur et subtilité. L'enveloppe de la future gare, de presque 9 km, sera faite de brise-soleil en BFUP blanc, dont les formes ondulent, et semblent évoquer le fond de l'eau. Sans aucun doute, sa canopée nous transporte déjà dans un monde féérique.

Également, l'image que s'est construit Rudy Ricciotti, sa personnalité lui permettent de séduire. C'est un architecte qui sait autant projeter que présenter. Les mots, le langage, qu'il utilise pour parler de ses oeuvres transportent. Assurément, c'est ce qui a séduit autant au concours pour la gare de Nantes qu'ailleurs. Et puis, Rudy Ricciotti détient aussi dans son portefeuille des références des bâtiments très techniques dont il a su maîtriser les contraintes et le chantier. Ce qui était aussi un pré-requis important dans le cadre de la gare de Nantes.

Celui qui se considère comme un architecte français, local, est plus souvent dans sa villa de Cassis que voyageant de pays en pays, de conférence en workshop. Intéressant pour un personnage dont la notoriété dépasse les frontières. Même s'il refuse d'être considéré comme un « starchitecte », Rudy Ricciotti partage quelques similitudes avec ces noms célèbres que chaque étudiant en architecture peut citer. Le fait d'être né dans le milieu de la construction tout d'abord, son oeuvre papier, sa personnalité très particulière et original, son usage d'un matériau qu'il maîtrise jusqu'au bout, son rapport à l'art qu'il admire, et surtout la haine et l'admiration qu'il produit sur les autres.

CONCLUSION



Ce mémoire avait pour ambition de comprendre les stratégies de positionnement des concepteurs au regard d'un concours d'architecture. Ainsi, nous nous sommes penchés sur l'étude du concours pour la nouvelle gare de Nantes. Nous avons analysé le contexte, le projet, le marché mis en place, la procédure de concours, les candidatures, puis enfin la candidature lauréate et son architecte. Par le biais d'articles de presse, d'ouvrages sur le sujet, mais aussi d'entretiens avec des acteurs intervenant sur le projet de la gare de Nantes, nous avons pu mieux appréhender les enjeux divers qui s'y opèrent.

Des enjeux, il y'en a de multiples, sociétaux d'abord, mais aussi urbains, architecturaux, esthétiques et politiques.

Ces diverses sphères s'entrechoquent, se meuvent parfois ensemble mais jamais tout à fait en harmonie. Le choix d'une proposition architecturale pour la construction d'un bâtiment public n'est pas chose aisée. Les élus doivent choisir le meilleur projet à la fois économiquement, esthétiquement, fonctionnellement, respectant et évoluant avec son environnement. Ici, il fallait aussi un édifice qui puisse afficher le développement futur de la ville. Autant de critères difficiles à contenir dans une seule proposition. Ce sont d'ailleurs toutes les thématiques que cherche, de manière générale, à englober un projet d'architecture.

Ici, toutefois, les questions politiques et économiques sont essentielles. Nous l'avons vu avec l'évolution des lois sur la maîtrise d'ouvrage publique. De nouveaux marchés sont mis en place. Nous avons étudié ici le marché de conception-réalisation, qui détient de nombreux avantages mais pourrait aussi mettre en danger la profession. Aussi, l'anonymat dans ce marché n'existe pas. La facilité y est grande de choisir un architecte, une agence, fortes d'années d'expériences, dont la réputation est importante.

C'est d'ailleurs cette idée qui nous a amené à nous questionner sur le choix du lauréat qui est Rudy Ricciotti. Ce dernier incarne bien la figure d'un architecte-démiurge, dont la notoriété et le travail ne sont plus à présenter.

Face à lui des agences importantes dont le très célèbre aussi Marc Barani. Toutefois, c'est Rudy Ricciotti qui a été choisit. On comprend maintenant qu'à la fois sa radicalité architecturale, qu'il a mis en avant dans d'autres projets, sa maîtrise du programme, les diverses stratégies mises en place,

l'expérience qu'il détient dans le domaine du concours, et par-dessus tout sa réputation qui le précède et son verbe aussi bien que sa personnalité lui ont certainement permis de séduire le jury du concours. Le choix de la proposition d'un architecte tel que Rudy Ricciotti n'est donc pas anodin. Il transcrit la volonté, à la fois de la SNCF mais aussi de la métropole, de positionner à la tête des projets d'envergure des concepteurs illustres et réputés.

Toutefois, cela pose et soulève d'importantes questions. Qu'en est-il des agences d'architectures plus jeunes, plus faibles économiquement mais dont le travail, le savoir-faire pourraient apporter des aspects positifs à ce type de projet ? Les commandes publiques sont-elles condamnées à tomber dans les mains des grandes agences et entreprises ? Est-il inconcevable d'imaginer des anonymes, discrets accéder à ce type de commande comme on a pu le voir avec l'Arche de la Défense à Paris ? La maîtrise d'ouvrage publique s'orientent-elle inéluctablement vers l'adoration des « dieux de l'architecture » ? Il semblerait que le fossé se creuse petit à petit entre les architectes du quotidien et les génies adulés de la profession...

Certes, ces derniers ont tout le mérite qui leur revient, et sont d'ailleurs parfois respectés dans la profession, voir pris en modèle. Cependant, si l'on veut que l'architecture se renouvelle, que de nouvelles esthétiques soient prises en compte, que des innovations se produisent, il serait intéressant que le système de concours puisse s'adapter aussi. Ainsi, nous aurions peut-être un retour de la beauté, ou du moins d'une beauté novatrice.

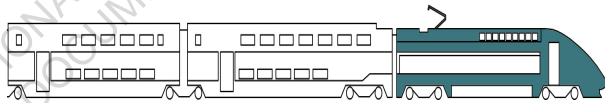


Fig 41. Au loin, la mezzanine se dessine au-dessus du bâtiment, été 2020

« Evidemment, s'il n'y a rien en toi, tu fais seulement un exercice de style.
La synthèse dont on parlait t'échappe.
J'aime beaucoup cette image d'une architecture-iceberg dont la partie visible est minuscule par rapport à tout ce que tu y mets pour la faire émerger : l'attention aux choses et aux réalités sociales. »

**Renzo Piano, La désobéissance de l'architecte,
éd. Arléa, 2009**

ANNEXES



BIBLIOGRAPHIE

ANDRIEU Dominique et DUMONT Marc, *Géosymbole, écologie, renouvellement urbain, modélisation n°198*, Qualité urbaine et ville durable à l'épreuve du renouvellement urbain. L'exemple du Grand Projet de Ville Malakoff Pré Gauchet à Nantes, 2006, 92 p.

AVITABILE Alain, *La mise en scène du projet urbain, pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan Villes et Entreprises, 2005, 336 p.

BARTHEL Pierre-Arnaud, Nantes : Le « Nouveau Malakoff » à l'école du développement durable, *Urbanisme n° 360 - Chroniques de la rénovation urbaine*, (mai-juin 2008)

BARON Nacima et ROSEAU Nathalie, *Flux n°103-104*, Les gares au miroir de l'urbain, 2016, p 1 à 8.

CHASSERIAU Aude, *La Loire. Sociétés, risques, paysages, environnement n°192*, Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet, 2004, 148 p.

CEREMA, *Développer des services dans les gares TER : Premiers enseignements d'expériences locales*, Edition Cerema, Collection Expériences & pratiques, 2017, 83 p.

FAYET Aurélien et Michelle, *Le grand livre de l'histoire de France : La chronologie et les faits, La société et la culture, Les hommes et les femmes*, mai 2014, Edition Eyrolles, 532 p.

GIRARD Xavier, *Construire sur l'horizon*, éditions La pensée de midi, 2006

RAGON Michel, *Architecture (L') des gares : naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris, Denoël, 1984, 108 p.

ROPERT Patrick, *CityBooster, Les gares à l'aube d'une révolution*, 12/10/2017, Debats Publics Editions, 198 p.

SAVARY LOU, *L'architecte en conception-réalisation, Le tandem architecte / entreprise mandataire*, Formation HMONP, 2017-2018

SENS Jeanne-Marie, *Rudy Ricciotti : pièces à conviction : les interviews vitriol d'un sudiste : 1993/1997*, Sens Et Tonka Eds, janvier 1999, 96 p.

SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, 264 p.

« Atelier Marc Barani », *Revue En blanco*, n°17, 2015

Marc Barani Setec-Tpi / Nantes Métropole, *Pont Eric-Tabarly*, édition

Archibook-Sautereau, 2011, Paris, 120 p.

Revue Place Publique. Nantes/Saint-Nazaire, la revue urbaine, n°55, janvier-février 2016.

SITOGRAPHIE

Conseil national de l'Ordre des architectes, *Marchés publics de maîtrise d'œuvre, le mini-guide pour bien choisir l'architecte et son équipe*, édition mai 2016, mise à jour janvier 2020

Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, *Conception-réalisation : recommandations pour un bon usage du processus*, 24/12/2010, www.lemoniteur.fr

A.F., *Le paquebot de logements de Rudy Ricciotti chahuté*, 24/03/2015, www.batiactu.com

ATTAR, Michèle, «*Pourquoi des concours d'architecture?*», 13/03/2018, www.architectes.org

BADIE Jérôme, Rudy Ricciotti : « *Un chantier, c'est du temps social, du temps d'emploi* », 02/05/2016, www.lemonde.fr

CARPENTIER Laurent, *Un château de sable avec Rudy Ricciotti : « Je suis un ingénieur d'opérette mais un architecte de combat »*, 28/07/2019, www.lemonde.fr

CARBONI MAESTRI Gregorio « *L'architecture peut-elle sauver le monde ?* » www.theconversation.com

CHABAS Sébastien, Rudy Ricciotti imagine une nouvelle gare à Nantes, *batiactu*, 07/10/2015, www.batiactu.com

BRENON Frédéric, Nantes: La nouvelle gare SNCF sera fin prête en 2019, *20 minutes*, 10/04/2015, www.20minutes.fr

BRENON Frédéric, Nantes: Les premières images de la nouvelle gare de Nantes, *20 minutes*, 07/10/2015, www.20minutes.fr

BRENON Frédéric, Nantes: La spectaculaire métamorphose annoncée du quartier de la gare, *20 minutes*, 15/03/2017, www.20minutes.fr

CHABAS Sébastien, *Rudy Ricciotti, le comédien au service du béton*, 22/04/2015, www.batiactu.com

DALMAZ Véronique, *Dans la foulée du MUCEM, le retour des dentelles d'architecture*, 06/12/2016, www.francetvinfo.fr

GODGENGER Maximilien, *Les marchés de conception-réalisation : point de vue du maître d'ouvrage*, 09/09/2011, www.darchitectures.com

J. -P. D., La rue aérienne de la future gare prend forme, *Le Moniteur*, 15/02/2019, www.lemoniteur.fr

LAGANIER Vincent, Nouvelle gare de Nantes de Rudy Ricciotti et Forma6, 14/05/2019, www.lightzoomlumiere.fr

LE GAC Christophe et GILLIER Aurélien, *On se boit un pastis ? Ou l'arrogance en guise d'attitude*, 02/06/2006, www.pca-stream.com

LITZLER, Jean-Bernard. « À Nantes, Rudy Ricciotti veut une gare qui *tend la main aux enfants* », 17/10/18, www.immobilier.lefigaro.fr

M.D. *Concours pour la gare de Nantes*, 03/12/2015, www.amc-archi.com

RICCIOTTI Rudy, *TRIBUNE : Rudy Ricciotti*, mai 2017, www.archistorm.com

PACHEN-LEFEVRE Marie-Hélène , *Dossier : États des lieux de la maîtrise d'œuvre*, janvier 2017, www.seban-associes.avocat.fr

TRICOT Catherine, *Rudy Ricciotti, architecte radical*, 23/03/2013, <http://www.regards.fr/>

URBACH Julie, Nantes: Les gros travaux de construction de la gare démarrent, ce qui est prévu pour éviter le bazar, 07/12/2017, www.20minutes.fr

VERAN Cyrille, « *La procédure négociée plutôt que le concours* », 11/06/2015, www.amc-archi.com

WANAVERBECQ Christiane, *A Vitrolles, le Stadium de Ricciotti s'expose*, 29/11/2018, www.lemoniteur.fr

SNCF. Découvrez la future gare de Nantes en 2019 [Photos], *Ouest France*, 15/03/2017 www.ouestfrance.fr

L'architecte Rudy Ricciotti va transformer la gare de Nantes, *Le Figaro Immobilier*, 08/10/2015, www.immobilier.lefigaro.fr

VIDEO. La nouvelle gare de Nantes dévoile son premier arbre, *Ouest France*, 06/12/2017, www.ouestfrance.fr

Revue 303, arts, recherches, créations, Gares, réseaux et voies ferré, janvier 2020, 96 p.

Histoire de l'île de Nantes : d'hier à aujourd'hui, www.iledenantes.com

Histoire de la Gare, 9/03/2015, www.garesetconnexions.sncf
www.richezassocies.com

www.enia.fr

www.feichtingerarchitectes.com

www.gmp.de

www.forma6.net

www.rudyricciotti.com

VIDÉOGRAPHIE

Quotidien avec Yann Barthès, Invité : l'architecte Rudy Ricciotti, pour «*L'exil de la beauté*», 23/05/2019, Youtube

Librairie Mollat, *Le Stadium*, Rudy Ricciotti, 08/06/2020, Youtube

SALAME Léa, Stupéfiant !, *L'interview de Rudy Ricciotti*, 10/04/2018, Youtube

RADIOGRAPHIE

DELZIANI Samuel, (auteur de «*La France des gares perdus* » et journaliste à «*La Vie du rail* »), invité dans l'émission «*La nuit des gares* » sur France Culture

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- Fig. 1 : Photo personnelle, *Photo prise depuis le parvis nord*, août 2020.
- Fig. 2 : Carte personnelle, *Situation de la gare de Nantes et quartiers importants*, août 2020.
- Fig. 3 : *Inauguration de la première Gare d'Orléans, construite en bois en 1851*,
Auteur inconnu
- Fig. 4 : SNCF - SARDO - Centre National des Archives Historiques
Gare de Nantes du Paris-Orléans en 1860 - F.Chapeau, éditeur,
Nantes © Droits réservés
- Fig. 5 : *Vue de la gare, le parking et de l'esplanade Pierre Sépard, 1972*
Auteur inconnu
- Fig. 6 : SNCF - SARDO- Centre National des Archives Historiques
Gare de Nantes du Paris-Orléans en 1912 © Droits réservés
- Fig. 7 : SNCF - AREP *Gare de Nantes Sud en 2012* © Claude Le Breton
- Fig. 8 : Photo de la gare de Nantes, de Marc Ryckaert - CC BY-SA
- Fig. 9 : *Vue intérieure de la future gare de Nantes* © Richez_Associés
- Fig. 10 : *Vue sur la façade de la Gare Nord* © Richez_Associés
- Fig. 11 : *Coupe* © Richez_Associés
- Fig. 12 : *Vue d'ensemble de la future gare de Nantes* © Enia Architectes
- Fig. 13 : *Vue sur la façade de la Gare Nord* © Enia Architectes
- Fig. 14 : *Coupe* © Enia Architectes

- Fig. 15 : *Coupe* © Dietmar Feichtinger Architectes
- Fig. 16 : *Vue d'ensemble* © Dietmar Feichtinger Architectes
- Fig. 17 : *Coupe* © Dietmar Feichtinger Architectes
- Fig. 18 : *Vue intérieure* © Marc Barani
- Fig. 19 : *Vue sur la mezzanine* © Marc Barani
- Fig. 20 : *Coupe transversale* © Marc Barani
- Fig. 21 : *MuCEM, Rudy Ricciotti / Marseille Provence 2013* - © © Lisa Ricciotti / Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 22 : *Photo intérieure 2013* © Lisa Ricciotti, Ventilo, DR / Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 23 : *Photo intérieure 2013* © Lisa Ricciotti, Ventilo, DR / Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 24 : *Photo sur le MUCEM et sa passerelle*, Auteur inconnu
- Fig. 25 : *Stadium, perspective de concours, décembre 1990*
© Charles-Auburtin
- Fig. 26 : *Le Stadium de Vitrolles* © Lisa Ricciotti
- Fig. 27 : *Stadium, 2004* © Valérie Jouve
- Fig. 28 : *Le Stadium de Vitrolles, construit dans les années 90, subit l'abandon le plus total depuis près de 20 ans* © Lisa Ricciotti
- Fig. 29 : *Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, Plan de la mezzanine*, © Agence Rudy Ricciotti

- Fig. 30 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Plan de l'entresol*, © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 31 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Plan du rez-de-chaussée*, © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 32 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Vue sur la façade de la Gare Nord*, 2015 © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 33 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Sous la mezzanine*, 2015 © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 34 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Vue intérieure*, 2015 © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 35 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Vue d'ensemble*, 2015 © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 36 : *Passerelle de la future gare de Nantes en construction*
© Vincent Laganier
- Fig. 37 : *Sculpture des arbres en béton* © Julien Beaucourt
- Fig. 38 : *Façade de la future gare de Nantes en construction*
© Vincent Laganier
- Fig. 39 : *Brise-soleil en béton BFUP* © Vincent Laganier
- Fig. 40 : Projet lauréat du concours de la gare de Nantes, *Plan du sous-sol* © Agence Rudy Ricciotti
- Fig. 41 : Photo personnelle, *Au loin, la mezzanine se dessine au-dessus du bâtiment*, été 2020

ENTRETIENS

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

QUESTIONS À L'AGENCE FORMA6

27 mars 2019

C'était un concours. Il y a différents types de concours. Les principaux concours en loi MOP, c'est inventé dans les années 80, faudra retrouver la date exacte. En fait, c'était pas cadré les concours avant, donc la loi MOP définit tout ce qui est concours de marché public. Donc, l'anonymat, la gestion...ça a été fait avant tout pour mettre en avant une certaine qualité architecturale. Donc, en fait, par exemple, quand on est jugé en loi MOP, on est jugé anonymement pour éviter les « copinages ». On est jugé aussi sur le prix architectural au débat, il y a aussi, minimum 30% d'architectes, enfin de pairs plus la maîtrise d'ouvrage, usagers, techniciens...etc. Il faut au moins 30% de sachants. Et ensuite, ils votent, ils élisent le meilleur projet, souvent c'est entre trois et cinq projets. Et sur ces projets-là, on ne parle pas d'argent, ils décachètent les honoraires et le montant estimé des travaux donc en phase esquisse ou APS. Et à ce moment-là, il peut y avoir une négociation, ils peuvent choisir les deux premiers mais ce n'est pas fréquent, ça arrive. Et la conception-réalisation c'est quelque chose qui est apparu récemment, pareil, faudra retrouver la date. En fait, y a de nouveaux marchés qui sont apparus, les marchés partenariats privé-public, les marchés conception-réalisation...etc. Et les entretiens-maintenance, c'est de la conception réalisation dont il y a la maintenance pour l'exploitation d'un bâtiment entre dix et vingt ans. Et donc dans la conception-réalisation, on est plus anonyme du tout. Contrairement à la loi MOP y a pas d'oral, c'est avec des planches concours et des A4 de dossiers techniques etc. Là on est en conception-réalisation, ça a été développé pour ce qui est plus « technique », donc c'est pour...il faut qu'il y ait un enjeu technique important. Par exemple, sur la gare c'était un enjeu technique, il fallait vraiment maîtriser le chantier. Il y a de grosses contraintes de chantier au niveau de ce qui est ferroviaire. Il y a des caténaires, des lignes à hautes tension qui passent au-dessus des voies. Et en plus il doit pas y avoir d'éléments de chantier qui tombent sur les voies, enfin, ça peut paraître évident, sauf que si jamais ça arrive c'est beaucoup plus impactant : parce que y a des lignes à hautes tension, y a des trains qui passent très vite. Et en plus ça peut perturber tout un circuit, tout le réseau ferroviaire.

Du coup ça veut dire que les candidats devaient à chaque fois présenter des éléments de solution par rapport à la maîtrise du chantier ?

Oui, je peux peut-être vous envoyer deux, trois documents. En fait, ça c'était une grosse partie qui devait être réalisé par l'entreprise. Au stade concours, en fait, c'était surtout des intentions, des intentions assez définies, sur APS, il me semble. Donc, oui c'est ça. Et donc, ils ont défini, à chaque éléments assez remarquable, des choses assez complexes : la pose des menuiseries, l'entretien des menuiseries, la pose du tablier...etc Ils devaient définir une méthodologie, relativement succincte, ça devait faire une page à peu près. Et avec le type de machine à mettre en œuvre. Et en plus, il devait y avoir un planning serré, ils devaient proposer un planning avec un enjeu assez important aussi. Parce qu'en fait au-dessus des voies c'est réservé à la SNCF plus d'un an à l'avance. Le jour où ils vont faire des travaux c'est réservé un an à l'avance pour la gestion de tout ce qui est ferroviaire. Donc le planning était très important, ça a été revu entre la phase...euh...y a eu plusieurs...la phase concours et la phase chantier. Et voilà. Donc conception-réalisation. Nous on est parti avec Demathieu & Bard qui est donc mandataire, euh, sur le projet. Et donc qu'a formé un peu son équipe, qu'a contacté Ricciotti, qui nous a contacté, voilà, pour former une équipe.

C'est eux qui sont à l'origine de la candidature en fait.

En fait, souvent c'est le mandataire qui...euh...ça dépend un peu. Comme l'entreprise est mandataire, l'archi doit aussi forcément trouver une entreprise. Donc que ce soit dans un sens ou dans l'autre...En tout cas, après c'est...Ricciotti a l'habitude de travailler avec eux, un peu. Ils ont fait quelques dossiers ensemble. Enfin assez récents, je ne crois pas que ce soit sorti de terre. Là récemment, ils ont fait un collège à Paris avec Demathieu. Et ils ont fait un concours de piscine. Y a d'autres dossiers que je ne connais pas. Avec BERIM qui est le Bureau d'études fluides, et avec qui Demathieu était déjà parti. Et donc nous on était un peu les archis locaux, parce que Demathieu est assez bien implanté dans l'ouest de la France et voulait accentuer sur une entreprise local, et donc des archis locaux aussi.

D'accord.

Nous on était là pour ça et mettre une sensibilité plus locale. Et donc le concours, les conceptions-réalisations se présentent en plusieurs phases : y a...je ne sais plus exactement le nombre de phases qu'il y avait, mais y a au moins deux phases. Y a une offre intermédiaire et une offre finale. L'offre intermédiaire, c'est à minima, je crois, y en avait peut-être un autre entre les deux. Donc l'offre intermédiaire qui présente le dossier avec l'estime et à ce moment-là la maîtrise d'ouvrage fait des commentaires. Donne ses premiers ressentis, donc là à l'époque, il y avait quatre agences il me semble.

Oui, c'était quatre agences.

Et donc, l'offre intermédiaire, ils disent est-ce que ça peut être un peu moins cher, est-ce qu'on peut faire des ajustements ? Est-ce que tel volumétrie on peut la revoir un peu ? Est-ce que tel accès peut être revu ? Enfin voilà, des généralités, leurs besoins d'usagers quoi. Donc, on a revu un peu la copie, pas tellement à l'époque, la mezzanine à proprement parler. En fait au niveau de la gare de Nantes, les typologies, c'est la mezzanine c'est pour définir le bâtiment qui enjambe les voies. Ensuite, il y a le tablier, c'est comme un pont, c'est la dalle, ça marche comme un pont. Après, y a les piles pour les grandes colonnes, voilà c'est au cas où j'utilise...Donc la mezzanine il y a eu peu de modifications entre ces deux phases. C'était surtout un peu gare Nord et gare Sud, y a eu un peu des modifications, des ajustements, parce que c'était un peu plus complexe, y avait de la réhabilitation, c'était un peu plus « chirurgical ». Y avait pleins de petits locaux à intégrer dans ces bâtiments, c'était déjà assez dense. Parce qu'un des partis pris de l'agence Ricciotti ça a été de directement...en fait il manquait des surfaces un peu plus services et ça a été de dire que dans gare Nord y avait besoin d'une extension. Ils voulaient absolument affirmer le volume simple qu'est la mezzanine, qui est posé sur deux bâtiments existants et ne pas ajouter une complexité, une petite extension qui est relativement petite. Après on a été contraints, on a fait une petite extension derrière la gare Nord.

En fait, ils ont essayé d'optimiser les budgets surtout pour la mezzanine, entre les deux, avec des optimisations de structure, architecturales. Visuellement ça a peu changé, à l'époque c'était vert. Y a un ou deux candidats je crois, qui a fait un prolongement dans l'un des deux bâtiments. Donc c'est vraiment mis derrière le quai, sur le quai, en prolongement

d'une marquise et de la rampe qui est derrière. Euh, voilà. Et donc au niveau conception à proprement parler, nous en fait, à priori ce qui était pressenti c'était que y avait deux candidats qui ressortaient, que les maîtres d'ouvrage aimaient bien, c'était Barani et Ricciotti. Et donc voilà, ils ont un peu hésité entre les deux. Y avait pas mal de similitudes entre les deux.

Sur quel plan ?

Y a un article qui a été pas mal fait par le prof de l'école d'archi

Ah oui, Jean-Louis Violleau, c'est mon professeur.

Donc en fait, je pourrais vous donner le programme. Donc au programme, y a des programmistes qui ont fait une étude de faisabilité, de flux etc sur la gare. Et donc, dans l'étude de faisabilité la mezzanine était en triangle, en forme de losange, presque un triangle. Et donc, ils ne cassaient pas le hall de gare Sud avec les dômes. Et donc je pense que les deux autres, ils ont gardé cette forme en losange et Barani et Ricciotti, ils ont vraiment affiché directement une simplicité. Donc une barre, les proportions devaient être assez similaires, je ne sais pas exactement quels étaient les proportions. La forme était donc un rectangle très allongé. Nous on est 160 m sur 25 m de long. Et les deux rasaient, ont eu la même intuition en rasant le hall de gare Sud. Ricciotti, lui pour lui, c'était clair, il trouvait que ça faisait trop chaotique et pas assez construit. Donc, c'est pour ça qu'il a jamais trop hésité à enlever ce hall pour recréer quelque chose de bien plus simple : réafficher la nouvelle liaison gare Nord et gare Sud. Parce que du coup, avoir le même traitement, le même porte-à-faux à peu près équivalent qui varie à peu près de 6 à 7 m. 6,50 de l'un et 6,70 de l'autre, je crois. Avoir le même appel, la même entrée, gare Nord et gare Sud. Et Barani avait fait à peu près la même chose, il avait enlevé le hall Sud et par contre à la différence, y avait un porte-à-faux gare Sud mais pas gare Nord. Et après le dessin était un peu différent, plus minimaliste, plus affirmé avec des pilonnes carrés dans lesquels il y avait les ascenseurs et les escaliers, avec de grandes lignes horizontales.

Et en fait je me demandais, dans ce genre de concours, comment sont partagés les rôles entre l'architecte mandataire et ... ?

(Interruption de l'entretien pour changement de salle)

Donc voilà c'est Ricciotti qui a gagné, à la fois pour deux raisons, parce que du coup il a, niveau architectural, il a...c'est un ressentit. Parce que je me suis pas vraiment présenté mais moi je suis architecte salarié de l'agence Forma 6. Je travaille depuis l'APD, donc depuis le concours. J'ai un peu suivi de loin et donc c'est surtout Catherine (?) qui a échangé avec l'agence Ricciotti et puis Demathieu et Bard. Et donc moi j'ai commencé à l'APD, toutes les phases études jusque-là au chantier avec mon collègue Hervé. Et donc au concours, je pense que ce qui a fait beaucoup basculé ce qui tient aussi à cœur la maîtrise d'ouvrage, c'est d'avoir contrairement à Marc Barani il me semble, la mezzanine, qu'on appelle aussi rue intérieure. Euh...elle est très lumineuse aussi, parce qu'au concours y avait un etafe (?) maintenant y a un polycarbonate, qui apporte vraiment beaucoup de lumière. Des contraintes thermiques on a du minimiser l'apport de lumière pour éviter l'effet de serre. Et on a essayé d'apporter autant qu'on pouvait de luminosité et d'avoir une lumière très diffuse qui sort de la toiture. Et ce que n'avait pas Marc Barani. Donc c'est un environnement, c'est pour s'approcher le plus d'un sentiment de rue effectivement d'un espace un peu extérieur...etc. De rue un peu couverte quoi, qui rappelle aussi à la fois les gares de XIXème et puis les grandes rues commerciales aussi du XIXème...etc. De toitures couvertes et de structures métalliques assez travaillées. Et donc l'autre point qui était assez, qui a plus aussi, c'est l'insertion assez sensible. Donc y a eu plus variantes évidemment, enfin avant d'en arriver là. Les colonnes ont évoluées, avant y avait une résille un peu, une structure résille qui était plus sur la façade en fait. Et ça s'est un peu recentré, ça s'est un peu « simplifié » vraiment en se concentrant sur une espèce de « halle-rue » porté par des éléments arbres qui traversent le tablier et qui ressort pour finir en structure maintenant métallique, à l'époque, c'était une (?). Et donc en fait c'était aussi en rapport avec le jardin des plantes. Donc Forma 6 était aussi sur l'urba, sur le parvis. Donc le parti pris par Phytolab et Forma 6 c'était vraiment de faire ressortir le jardin des plantes pour avoir des éclats qui se dispersent progressivement.

Donc d'où cette figure des pylônes-arbres en fait.

Ouais, donc après c'était un peu concomitant. C'est pas dit comme ça mais après je pense qu'ils ont eu la même intention, même cohérence globale finalement. Parce que ça a pas toujours été des arbres, ces éléments-là. Et bon y a eu des essais un peu farfelus et mais les arbres sont assez

vites apparus. Parce que je pense il y a eu la même sensibilité à l'égard du jardin des plantes. Donc, et puis après, y a cette allégorie de l'arbre structure. Et voilà, et donc on a gagné. Euh, et donc parce que c'est plus sur le concours, donc je m'arrête au concours.

J'avais des questions aussi sur...je me demandais comment s'étaient partagés les rôles entre Forma 6 et l'agence mandataire.

Euh, alors pour être très clair, principalement ce que je veux expliquer c'est l'agence Ricciotti qui a vraiment pris la conception, donc au niveau du concours. Et nous envoyait des images à nous architectes associés et à...enfin des images, des plans, d'esquisses, euh et à Demathieu Bard, l'entreprise. Et sur laquelle nous on répondait, Catherine faisait des suggestions. Donc Catherine Malleret, qui a travaillé sur le dossier. Et donc voilà, ça a été des échanges, elle donnait son point de vue, elle donnait aussi des petites orientations, des indications, sur des petits sujets mais aussi sur des sujets...Mais par contre c'est vraiment Ricciotti au niveau du concours en tant que mandataire qui a vraiment fait la conception à proprement parler. Après, nous c'était vraiment une aide à la conception si on veut.

Mais du coup maintenant c'est vous qui gérez le chantier ?

Et donc ça c'est après au concours, pour tout ce qui était conception c'était eux vraiment qui ont eu une plus grosse part. Après, nous pour simplifier un peu les rôles, en conception, en études, ce qu'on a fait c'est que, pour être plus efficaces, on s'est réparti les rôles. Eux, ils ont avant tout travaillé sur la mezzanine, et nous on a plus travaillé dans la réhabilitation, donc gare nord et gare sud. Qui à l'époque était un peu plus grande, maintenant c'est réduit, euh gare nord. Avant on faisait tout le bâtiment, gare nord. Et maintenant on fait juste un bâtiment au droit de la mezzanine, à l'aplomb plutôt de la mezzanine. Et donc nous c'était plus notre coeur de sujet mais on fait, y avait à peu près une réunion toute les semaines je pense, tous les quinze jours avec Romain Bouchier, nous chez Forma6, et l'entreprise Demathieu Bard et aussi les ingénieurs, Berim, qui est fluides, qui j'oublie ? Y avait un acousticien. Après, ils étaient pas là, à chaque fois mais selon les besoins qu'on avait pour la thématique de la réunion. Y avait un environnementaliste aussi.

Et donc tout ça, ça a duré combien de temps ?

Les études ? Donc, on a gagné en 2014, il me semble. Enfin, on a fait le concours en 2014, et ... je sais pas trop. Je crois qu'on a démarré deux mois après, deux, trois mois après. Je crois que le résultat c'était en 2015 si je me trompe pas, faudra vérifier. Et moi, j'ai du commencer en 2015, 2016, je sais plus exactement. Donc un chantier c'est un an et demi, ça fera presque deux ans cet été. Si je dis pas de bêtises, j'ai un peu du mal avec les dates.

Non mais c'était juste pour savoir si vous aviez l'impression que ça a été un temps long ou plutôt classique pour ce genre de projet ?

Euh, non c'était un peu plus long parce que les études ont été un peu, y avait quand même des sujets relativement compliqué, complexe. Après, c'est temps un peu plus long, ça dépend des projets, des fois c'est entre, ça varie entre une petite année et un an et demi, disons d'habitude.

Je me demandais aussi, pour revenir à la question du concours, est-ce que d'habitude la référence c'est quelque chose d'important ... ?

(? interruption de l'interlocuteur)

Ah oui il est 10h, vous me dites et on peu raccourcir.

On a bientôt finit j'imagine ?

Oui. C'était juste pour savoir, euh je me souviens plus, euh c'était...ah je me suis perdue.

Bon je pense que je vais revenir par rapport au système de concours en architecture. Si y a un côté juste, injuste, justement la question de la référence. Enfin, je pensais que c'était quelque chose d'important et pourtant, je crois que l'agence Rudy Ricciotti n'a pas conçu de gare.

Euh ouais. Donc c'est un concours un peu particulier, donc c'est plus les concours à l'international, donc là ça ne l'était pas, enfin je crois que y en avait un qui était hollandais. Au moins national disons. Donc là c'était plus des personnalités des l'architecture comme Marc Barani. Il me semble qu'il n'a pas fait de projet de gare non plus.

Au niveau de la référence, donc ça c'est un peu particulier parce que c'est pas toujours, enfin la référence est plutôt importante dans la plupart des concours, c'est une grosse partie du dossier de candidature. Et là comme je disais, les marchés de conception-réalisation c'est vraiment un système vraiment à part. Euh nous, on en a fait quelques un, récemment, ça s'est pas mal développé. Et, ça fait des fois un peu polémique, dans disons, surtout pour nous architecte. C'est que c'est compliqué d'avoir ... parce que nous à la base notre métier, c'est d'avoir, d'être un relai si on veut entre les personnes non sachantes et la maîtrise d'ouvrage et les entreprises qui sont là pour réaliser une chose. Et tirer la meilleure partie d'un programme et des capacités des entreprises quoi. Et là, donc notre rôle dans la conception-réalisation, c'est un peu plus compliqué, parce que c'est l'entreprise qui est mandataire et donc l'interlocuteur privilégié. Donc nous on plus entre l'entreprise et la maîtrise d'ouvrage, on fait plus euh...on fait partie d'une équipe du groupement on appelle ça, dont l'entreprise fait partie. Et donc, c'est pas toujours évident. Enfin, là ça s'est très bien passé, au niveau de la Gare. Y a eu une assez grande transparence à ce niveau-là. Mais c'est vrai que c'est pas toujours évident d'être porteur de certains points de vue que l'entreprise a qui sont pas toujours raccord avec ce que nous on peut défendre. Là ça a pas été le cas mais c'est quand même compliqué la conception-réalisation de ce point de vue là. C'est pour ça que normalement c'est sensé être limité. Enfin, y en a de plus en plus mais c'est normalement que pour les cas où y a une technicité importante demandée.

D'accord

Mais sinon en loi MOP, c'est vraiment très cadré. Après, y a une difficulté d'accès à la commande, où y a beaucoup de candidatures. Y a, à peu près, souvent c'est entre 60 et 200 dossiers de candidatures. Donc, ils en sélectionnent entre 3 et 5. À la suite on est indemnisé, on a le jury qui va sélectionner un projet et là c'est vraiment très très cadré comme je disais.

D'accord, merci beaucoup.

(rires)

Après, si vous avez d'autres questions vous pouvez m'appeler.

Fin de l'entretien (coupure de l'enregistrement)

QUESTIONS à M. Philippe Gallot, Directeur de l'espace public et Chef de projet du chantier Gare de Nantes

20 mars 2020

Donc en fait voilà, moi je suis étudiante en 5e année, euh, je fais un mémoire sur la figure de l'auteur en architecture et je m'intéresse particulièrement au positionnement des concepteurs vis-à-vis du concours d'architecture. Et donc j'ai choisis la Gare de Nantes avec cette étude sur le concours d'architecture, voilà. Donc, tout d'abord j'aimerais savoir quelles sont vos missions et votre rôle par rapport au projet. J'ai lu sur internet que vous êtes Directeur de l'espace public et chef de projet du chantier Gare de Nantes. Est-ce que c'est exact ?

C'est bien ça, peut-être, en préalable je ne sais pas quelle connaissance vous avez du sujet mais le projet Gare de Nantes le terme est un peu réducteur, pour nous c'est un projet de pôle d'échange multimodal. Un projet partenarial, dans la mesure où il a trois dimensions complémentaires ce qui explique l'engagement de plusieurs partenaires. Donc la première dimension, la plus évidente, c'est celle qui nous intéresse le plus c'est de créer, de développer, en tout cas, le territoire nantais d'une nouvelle gare plus moderne, plus attractive que ce qu'on avait jusqu'à présent. Et puis y a deux autres dimensions a ce projet partenarial c'est la dimension urbaine qui est d'accompagner la mutation, on va dire, des abords de cette gare. Au nord, avec un enjeu plutôt de requalification des espaces publics parce que le tissu urbain est déjà bien constitué ... Pas de projet de construction ou de déconstruction important mais par contre des espaces publics qui étaient très vieillissants pas du tout à la hauteur des abords d'une gare dans une ville comme Nantes. Donc ça c'est d'ailleurs ce qui est terminé, ce qui a été livré fin 2019. Donc côté Sud par contre le projet urbain est beaucoup plus ambitieux, il s'agit de libérer beaucoup d'espace qui sont des espaces a usage ferroviaires, industriels et pas très qualifiés, et ces fonctions-là, liées à la gare de les repositionner dans un projet urbain global, dans un nouveau bout de l'île, qui soit un bout de l'île qui soit lui aussi moderne avec une mixite d'usage, du logement, du tertiaire. Qui montre sa capacité à réintégrer dans ce nouveau quartier les fonctions ferroviaires. Donc, quand je parle des fonctions ferroviaires,

je parle des fonctions de stationnement, beaucoup. On avait au début du projet des grandes nappes de stationnements en surface, maintenant ces stationnements on les trouve plus dans des parkings dans des immeubles qui servent a autre chose en général. Donc on a quelques étages pour du parking public, au-dessus on a du bureau par exemple. On a dans ces fonctions ferroviaires, des fonctions très techniques SNCF, y avait un centre d'entretien des wagons. Celui-là on l'a reconstruit plus loin pour libérer du foncier auprès de la gare et construire des activités ou des logements mieux en rapport avec le centre-ville. On a des activités, des centres de télécommunication de la SNCF, même chose on le réintègre dans un nouveau bâtiment ou il y a a la fois du logement, du stationnement public. Voilà, c'est ça aussi les objectifs.

D'accord

On va dire que c'est faire en sorte qu'un nouveau projet urbain prenne la place des anciens espaces ferroviaires un petit peu médiocres qu'il y avait la pour qu'on soit dans un réaménagement du centre-ville et qu'on soit en plus avec des espaces a forte valeur ajoutées. Et troisième volet de ce projet partenarial donc y a la gare, y a une dimension urbaine et y a une dimension intermodalité et limiter les déplacements et comment ce projet permet d'atteindre les objectifs (...) en assurant de manière beaucoup plus efficace et confortable qu'aujourd'hui les interconnexions entre le train, les cars pilotés par la région des Pays de la Loire, les trams, les bus de l'agglomération nantaise, les cyclistes, les piétons, les loueurs de voiture, les taxis...etc

D'accord

Toutes les intermodalités possibles et prépondérantes pour les rendre beaucoup plus fluides, plus efficaces, plus performantes au niveau de la Gare de manière a ce qu'on est effectivement une alternative a la voiture individuelle. Donc c'est ca les trois dimensions. Donc du coup ça va répondre à votre question initiale. Comme ca concerne beaucoup de sujet et beaucoup de partenaires potentiels euh bah on s'est réunis pour définir un petit peu ... et surtout définir la maitrise d'ouvrage des différentes dimensions du projet. Ce qui était convenu c'est que évidemment la SNCF allait assurer la maitrise d'ouvrage de la construction de la Gare par

contre Nantes Métropole serait sur la maîtrise d'ouvrage du volet urbain et dans l'intermodalité. Donc pour ce faire on s'est repartis les tâches on va dire, en ce qui concerne Nantes Métropole, la direction de projet, à la fois en interface avec la SNCF pour ce qui concerne la construction de la Gare et plus directement avec des collègues de Nantes Métropole en ce qui concerne les dimensions urbaines des intermodalités. En ce moment, on est sur celui-là, à la fois des interfaces de la SNCF pour ce qui concerne Nantes Métropole sur la nouvelle Gare et à la fois en pilotage direct avec d'autres collègues pour les dimensions urbaines des intermodalités.

D'accord, très bien, et donc par rapport à ce projet urbain que vous avez décrit, comment ce projet urbain entre en rapport avec le projet architectural de la Gare de Nantes et qu'est ce qui a amené finalement au choix de cette architecture en particulier et finalement moins des autres?

Vous soulevez un élément important c'est que lorsqu'on a regardé avec la SNCF le programme de la nouvelle Gare on avait regardé un peu comment la gare actuelle fonctionnait. La Gare actuelle elle avait un déséquilibre important entre l'immense majorité des usages ... arrivait par le nord, très peu par le sud. C'est comme ça parce que lorsqu'on regarde le territoire de la ville de Nantes bah il est beaucoup plus positionné au nord de la Gare qu'au sud parce que le point d'oscillation notamment nantais est plutôt au nord, et qu'en plus on avait le tramway alors qu'au sud on avait des espaces un peu médiocres du coup pas très bien desservis en terme de transport collectif notamment. Donc on avait aussi dans le cadre de ce projet-là, c'est qu'on savait que notre évolution de transport, des modes de transport des nantais et des habitants de l'agglomération nantaise, on allait avoir un développement très important du nombre d'usagers de la gare. Il fallait aussi qu'on arrive à rééquilibrer les choses, donc on avait cette ambition là d'un rééquilibrage, demain beaucoup plus de monde allait arriver par le sud et plus et un peu moins plus par le nord. Et donc pour autant on avait fait le constat que de toute façon, à la fin de notre projet même si on arrivait à rééquilibrer les choses, on serait encore dans un rapport de 60-40 côté nord 60 côté sud 40 parce que notamment le poids du tramway est très fort dans la desserte de la gare. Et donc on avait mis dans le programme que le bâtiment de gare de ce fait-là pouvait être dissymétrique parce que y avait plus de ? au nord moins au sud. Donc on pouvait avoir un bâtiment avec des capacités d'accueil plus importantes

au nord qu'au sud. Pour autant on avait l'intention aussi de développer un nouveau quartier au sud comme je vous l'ai expliqué et on a en plus ... c'est que au-delà de ce quartier pour les ? y a un quartier d'habitat social très important qui s'appelle Malakoff et qui est aujourd'hui en fait point fort (8:00) entre la Loire et tout le faisceau ferroviaire et avec des connections notamment à pied et à vélo pour les habitants du quartier Malakoff vers le centre-ville. Ils sont très peu nombreux, soit par un pont souterrain, le pont de la Moutonnerie qui n'est pas très agréable. Soit par un passage supérieure côté Cité des Congrès qui n'est pas terrible non plus. Et donc on avait l'enjeu aussi de cette nouvelle gare qu'on posait au-dessus des voies soit une forme de trait d'union supplémentaire entre ce quartier d'habitat social et le centre-ville. Et ce que Rudy Ricciotti a bien compris dans son offre ce qui n'était pas le cas de toutes les candidatures c'est qu'en fait cette attention particulière qu'on portait au sud à la fois pour ce quartier d'habitat social et à la fois pour rééquilibrer les flux ça pouvait conduire à ce qu'on ait un bâtiment qui soit complètement dissymétrique. Et bien que le programme ait prévu plutôt d'un point de vue fonctionnel des capacités plus importantes (...) au nord qu'au sud. Rudy Ricciotti (...) il a proposé un bâtiment totalement symétrique qui traite avec le même égard, ça s'était plutôt le seul à le faire, qui traite avec le même égard le nord et le sud. Les élus de l'agglomération nantaise et la Présidente en particulier y ont été très sensibles. Après, (...) Rudy Ricciotti au-delà de son aura et de sa réputation, c'est qu'il a tout de suite conçu le bâtiment, comme une..., je parlais à l'instant de trait d'union, comme une rue perchée donc très très vitrée. Le projet initial était vitrée sur cinq façades, donc quelque chose d'extrêmement transparent. Pour aller au bout de cette logique de rue, il a choisi d'avoir des poteaux supports de charpentes qui soient sous forme d'arbres. Et puis il a considéré que pour répondre aux objectifs de surfaces commerciales, qui étaient prescrits par la SNCF, dans cette nouvelle gare, \ a positionné les boutiques dans cette rue perchée. Donc il est vraiment allé au bout de la logique du trait d'union de la rue qui relie le nord et le sud. Et jusque dans le dessin de sa structure de charpente et jusque dans le positionnement des surfaces commerciales il a recrée cette ambiance de rue. Ca a séduit aussi beaucoup le jury, qui voit à quel point il a anticipé un argument qui porte aussi (...) d'aujourd'hui sur le côté végétal. Donc il a bien intégré le fait que cette gare elle allait être au contact direct au nord avec le Jardin des Plantes qui est un élément important pour les nantais et un élément un peu symbolique. Donc le fait

d'aller chercher cette architecture un peu végétal donc en connexion avec le Jardin des Plantes ça aussi c'était quelque chose qui a beaucoup plus et qu'on a d'ailleurs retrouvé dans l'aménagement du parvis de la gare nord où on a aussi (...) par des (...) botaniques qu'on a fait sortir du Jardin des Plantes d'aller au bout de ce raisonnement (...) passerelle arborée. C'est pour ces trois raisons-là que le projet a beaucoup séduit.

D'accord, et je me demandais aussi, par rapport au fait que son agence se soit allié avec Forma 6 qui est une agence locale, est-ce que ça a pu jouer aussi auprès du jury, ce lien avec le local ? Ce que les autres, peut-être n'avaient pas mis en valeur.

(...) C'est difficile parce que ça a pas été exprimé comme tel au moment du jury. (...) C'est pas forcément comme ça que ça se passe. Euh, donc je ne suis pas non plus dans la tête des élus pour savoir si pour eux ça a été quelque chose de déterminant. Ce qui est sûr c'est que c'est plutôt habile. C'est que même en phase de réalisation, en phase de compréhension du contexte, en phase de construction, le fait d'avoir une équipe qui connaît très bien le contexte de Nantes évidemment c'est un atout. (...) Je ne sais pas si ça a été déterminant. Je pense que le choix architectural qu'avait fait Rudy Ricciotti (...) c'était plutôt habile et je pense que ça a été inclut dans la candidature.

D'accord, donc vous parliez tout à l'heure de sa notoriété, donc certes au-delà de sa notoriété on comprend bien que son projet était particulier et que du coup cela a séduit le jury mais est-ce que cette notoriété permet également de servir la communication du projet à l'échelle nationale ou régionale ?

Ça pour le coup oui je pense qu'on peut le dire avec certitude. C'est un avis personnel mais l'histoire nantaise a toujours été dans une approche, une recherche de compromis on va dire, en permanence entre des tas de sujets. Si je compare l'urbanisme nantais avec l'urbanisme de Montpellier par exemple, on voit bien qu'il y a eu des choix très fort au niveau architectural mené par un homme avec un leadership très fort. A Nantes on n'est pas dans cette logique là, il suffit de regarder les quartiers, au Nord et aux abords de la gare côté Sud. On voit bien qu'on est plus dans quelque chose qui est dans une recherche de cohérence globale que dans la recherche de (?). Pour autant comme du coup on a pas forcément

à Nantes beaucoup de bâtiments qui marquent vraiment le paysage architectural, le fait d'avoir la signature d'un architecte aussi emblématique aussi médiatique avec un choix marqué dans son architecture que Rudy Ricciotti, oui je pense que ça a beaucoup joué et que les élus ont aussi besoin d'avoir de temps en temps des projets comme ça qui peuvent parler en bien du territoire, sur le niveau architectural aussi. Ici, c'est pas ce que l'on recherche en priorité à Nantes. Vous voyez bien qu'on essaie pas forcément d'avoir des immeubles à l'allure extraordinaire, plutôt des ouvrages qui fonctionnent bien qui répondent aux besoins. Et pour autant, de temps en temps, (...) ça a sûrement plu aux élus de l'ouvrir à un architecte comme celui-là.

D'accord peut-être aussi expliquer le fait que ce soit si j'ai bien compris, d'après mes recherches, que se soient retrouvés en finale Rudy Ricciotti et Marc Barani qui exprime également cette image de l'architecte, qui a également réalisé des projets à Nantes avec le Pont Eric Tabarly.

Après là encore...dans le projet de Marc Barani avait (...) puisqu'il était aussi symétrique comme celui de Rudy Ricciotti par exemple, peut-être avec moins d'égards dessus. C'est vrai qu'il lui manquait une forme de force, de choix tranché au niveau architectural, je sais pas, qu'il y a davantage chez Rudy Ricciotti. Marc Barani c'est quelqu'un qui est très estimé ici à Nantes, il avait travaillé sur le pont Éric Tabarly. Dans ce projet disons, il a plus été dans la sobriété.

Et justement ce que recherchait peut-être euh l'ambition du projet c'était également de s'afficher comme une gare forte, peut-être avec cette idée que, dans le futur ce serait un gare attractive et qu'il fallait un geste fort architectural.

Exactement

D'accord, et par rapport à l'évolution du projet depuis ses débuts. Est-ce que vous pourriez m'en dire un peu plus. Comment a-t-il évolué ? Est-ce qu'il y a eu des modifications majeures ? depuis vraiment la finale du concours et aujourd'hui quoi.

Bah après là aussi faut avoir un avis sur la question, c'est un peu subjectif.

Disons quand même, le concours lorsque le choix a été fait, c'était sur la base d'une esquisse. Donc un dessin, évidemment en conception-réalisation. (...) il y avait des dimensions techniques évidemment qui étaient nécessaires. (...) donc c'était bien sur la base d'une esquisse. Donc, après tout le jeu a été de faire en sorte qu'au fil de l'avancement, ce dessin qui a été montré, qui n'était pas beaucoup plus qu'un dessin soit le plus possible respecté. Y a eu quelques évolutions significatives. On s'est beaucoup basé sur la métropole, parce qu'ils ont financé la métropole que le projet était bien respecté. Ça a pu à un certain moment un peu moins bien tourner car quand il a fallu remettre un peu d'argent pour (...) il a fallu batailler.

(...)

La SNCF a eu un moment de gros doutes sur la capacité à gérer les thermiques, sur la maintenance durable, à passer en plafond tous les câbles nécessaires au fonctionnement de la mezzanine.

Problème technique, interruption de l'enregistrement avant la fin (environ 10 mins en moins)..

QUESTIONS À L'AGENCE D'ARCHITECTURE RICHEZ ASSOCIÉS

31 juillet 2020

Pourquoi avoir candidaté pour le concours de la Gare de Nantes ?

Richez_Associés a grand plaisir a travailler depuis des années sur les thèmes de la mobilité : le sujet nous intéressait donc au plus haut point. Ce concours était organisé en conception-réalisation, et un bureau d'études avec lequel nous travaillons régulièrement nous a proposé de se joindre à l'entreprise qu'il avait approchée : une candidature pouvait aboutir, et méritait donc d'être formulée !

Comment envisagiez-vous la place de cette nouvelle gare dans le paysage nantais ?

La gare nouvelle n'est qu'un nouveau dispositif dans un complexe ferroviaire existant, mais elle a la particularité de franchir le faisceau de voies, ce qui la place dans une situation toute particulière, avec une relation aux horizons, une présence plus forte dans le paysage bâti, et en fait potentiellement un support de parcours d'un côté des voies à l'autre. Elle est par ailleurs à proximité d'un des jardins principaux de Nantes, et s'installent en fait quasiment dans un ancien lit de la Loire, qu'elle franchit et donne à voir.

Êtes-vous familier de la ville de Nantes ?

Oui : lieu de passage régulier vers la Bretagne Sud, de plusieurs offres, et aujourd'hui mission sur extension de tramway.

Quels étaient les principales idées que vous souhaitiez défendre dans ce concours pour la Gare de Nantes ?

Voir ci-dessus, sur la position dans la Ville et dans le site. Travail d'articulation avec les deux bâtiments existants, et place du végétal dans le site à mettre en valeur.

Quel est l'imaginaire mis en place dans cette architecture ?

Référence à Jules Verne, enfant de Nantes, à son imaginaire du voyage (et il s'agit vraiment d'un imaginaire, il n'avait jamais voyagé avant d'avoir fait fortune avec sa production littéraire !)

Pourquoi avoir choisi de traiter le côté Nord et Sud de façon différente ?
Le bâtiment pont nouveau s'articule avec des bâtiments existants différents, en deux lieux différents, avec deux modes d'approche différents : il est donc naturel qu'il présente deux extrémités différentes.

Y a-t-il un rapport de proximité esthétique entre cette Gare et vos précédentes réalisations ?

Certainement, mais le concepteur n'est pas le premier à le voir !

Pourquoi avoir choisi de vous allier avec l'agence Lavigne Cheron Architecte et pas une autre ?

Le franchissement des voies est un exercice structurel, et de mise en œuvre en territoire ferroviaire en exploitation, tout à fait spécifique, qui demande l'intervention d'un spécialiste. Lavigne-Cheron avait été identifié par le bet à l'origine de la composition du groupement.

Participez-vous à de nombreux concours de ce type ?

Aussi souvent que possible, mais il y a peu de concours de gare dans notre beau pays...

Pouvez-vous m'éclairer sur la façon dont s'est déroulé la procédure de concours et les critères de sélection du jury ?

Procédure assez longue, menée par la SNCF en plusieurs tours, avec un budget très serré. Grande inquiétude de l'entreprise, amenée à s'engager sur un prix dans un contexte très complexe, avec un niveau d'études techniques extrêmement limité, et beaucoup d'incertitudes (état de l'existant, nécessité ou pas de reprises notamment sur les fondations, poids énorme de la réhabilitation de l'existant dans le projet, très mal définie...). Le moment décisif a cependant clairement été l'oral avec les élus Nantais, qui a été le moment de décision, celui à l'occasion duquel l'architecte lauréat a séduit.

La gare est un espace de transit, nous la traversons, y attendons un instant puis nous reprenons notre trajet. De plus en plus, les concepteurs veulent en faire un espace privilégié, confortable, proposant de nombreux services. Elle devient le symbole de l'entrée sur la ville. Dans le cas de la nouvelle gare de Nantes, la commande a été attribuée sur concours à une agence d'architecture. Système complexe, le concours d'architecture est une manière de choisir parmi des propositions variées. Ce mémoire entreprend d'explorer les rouages du concours d'architecture et la façon dont le lauréat, ici le fameux architecte Rudy Ricciotti, a été désigné.

2019 - 2020
Bousouf Wissam

Mémoire de Master
Sous la direction de Jean-Louis Violeau
Séminaire : « L'auteur en architecture : qui est-ce ? »

École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes