

LA GARE MEZZANINE DE NANTES,

UNE ARCHITECTURE
REMARQUABLE POUR
UNE NOUVELLE
GRANDE GARE EN FRANCE
AU SERVICE D'UNE
MOBILITÉ DURABLE

OUVERTURE LE

20
NOV.
2020



DOSSIER DE PRESSE
JEUDI 19 NOV. 2020



GARE DE NANTES
CIRCULONS MIEUX ECHANGEONS PLUS



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

APRÈS TROIS ANS DE TRAVAUX SOUS MAÎTRISES D'OUVRAGE
SNCF GARES & CONNEXIONS ET SNCF RÉSEAU, SANS AVOIR JAMAIS
INTERROMPU LE TRAFIC FERROVIAIRE, LA NOUVELLE GARE MEZZANINE DE NANTES
S'OUVRE AU GRAND PUBLIC VENDREDI 20 NOVEMBRE 2020.

Avec près de 17 millions de visiteurs annuels, dont près de 12 millions de voyageurs*, la gare de Nantes se situe à la 6^e place des gares les plus fréquentées de France (hors Île-de-France) et à la première de la région des Pays de la Loire. Au cœur d'un territoire dynamique - en termes démographiques et économiques - la gare avait besoin de s'agrandir, de se moderniser, de gagner en confort et en accessibilité pour le plus grand bénéfice des voyageurs et des passants. Ensemble, l'Europe, l'État, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole et le groupe SNCF se sont concertés pour proposer un projet répondant à trois grands enjeux :

Un enjeu d'urbanisme

Signée de l'architecte international Rudy Ricciotti et construite par le pôle Construction de DEMATHIEU BARD dans le cadre d'un groupement interne réunissant l'agence Infrastructures – Génie Civil Ouest et André BTP, la gare de Nantes s'inscrit dans un vaste **projet urbain de transformation de la centralité métropolitaine**. Elle s'intègre de façon harmonieuse dans l'ensemble urbain d'un quartier à la frontière entre le Jardin des plantes et le Nantes historique au Nord et les nouveaux quartiers au Sud. Elle tisse **un nouveau lien** entre ces lieux en proposant un espace aéré et agrémenté de nombreux commerces et services.

Un enjeu capacitaire

Avec plus de **220 trains** en moyenne chaque jour, la gare de Nantes voit sa fréquentation augmenter régulièrement. La modernisation du cœur de gare, centre névralgique des mobilités durables, va permettre d'accompagner ce développement dans des conditions optimisées de sécurité, de confort et de praticité, pour accueillir **un trafic de 25 millions de voyageurs à l'horizon 2030**. L'aménagement du nouveau pôle d'échanges multimodal répond à l'évolution des besoins de déplacement des Nantais et de l'ensemble des habitants des Pays de la Loire.



Un enjeu de fluidité

Une gare performante doit assurer en toute fluidité la transition entre le train et les autres modes de transport. Désormais « multimodale », la gare de Nantes pense le train comme un trait d'union dans **un système global de mobilité**. Avec pour objectif le développement de l'intermodalité pour s'inscrire dans les logiques du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération nantaise, la gare est désormais lisiblement connectée au Nord au tramway, et au Sud à la gare routière (20 lignes autocars régionales Aléop desservent cette gare), la navette aéroport et de nombreuses lignes de bus structurantes. La gare est également très bien équipée en stationnement pour les voitures et pour les vélos. Au service de la multimodalité, elle devient **un véritable atout pour développer des pratiques de mobilité économes en CO₂**. Soucieuse de son environnement, la gare participe au développement durable et équilibré du territoire.

Les objectifs de cette transformation
répondaient à une seule exigence :

Faire de la gare de Nantes une gare efficace, pratique, remarquable et moderne. Ce nouvel ouvrage spectaculaire reliant le Nord et le Sud de la ville offre une vue imprenable sur Nantes et accueille de nouveaux services, espaces d'attente et de travail ainsi que de nombreux commerces. En facilitant grandement l'accès aux quais, il devient le catalyseur de nouveaux usages pour une mobilité plus durable. Il s'intègre dans le projet urbain nantais et favorise le redéploiement des connexions intermodales de la métropole et de la région.

*Chiffres 2018





“Mettre en service une nouvelle gare est un évènement exceptionnel. Le contexte sanitaire ne permet pas de fêter cette réussite à la hauteur de l’exploit technique et humain que ce projet représente. Mais nous avons à cœur d’exploiter une gare désormais plus efficace, plus pratique, plus remarquable, plus moderne et accessible à tous.

Au service des mobilités écoresponsables et conçue comme un lieu de vie, la nouvelle gare mezzanine de Nantes va faciliter le quotidien des voyageurs et des riverains et leur donner « envie de gare » et de train. Cette rénovation de la gare de Nantes est l’aboutissement d’une aventure collective, d’abord avec les partenaires avec lesquels le projet a été pensé, et avec des équipes qui ont travaillé pour mettre en œuvre ce projet. Je souhaite remercier l’État et les collectivités pour leur confiance et féliciter l’ensemble des femmes et des hommes qui ont contribué à la réussite de ce chantier exemplaire.”

Marlène Dolveck, directrice générale de SNCF Gares & Connexions



“Au-delà de l’empreinte architecturale signée Rudy Rucciotti, la nouvelle gare mezzanine de Nantes est bel et bien une gare du XXI^e siècle, qui sera pleine de vie et qui s’intègre parfaitement dans des espaces publics paysagés totalement réaménagés au nord et au sud. Par sa conception, elle répond également aux enjeux sociaux, économiques, écologiques et culturels qui sont les nôtres.

Cette gare a été pensée pour plus de sécurité, plus de confort, plus de services, plus de commerces, plus de fluidité, plus de multimodalité, pour satisfaire des voyageurs toujours plus nombreux. Mais elle permettra également plus de liens, entre les quartiers nantais, entre les communes, les territoires ruraux, périurbains et urbains, tout en confirmant son rôle de point de départ du Grand Ouest vers les grandes régions et métropoles, françaises ou européennes.”

Johanna Rolland, maire de Nantes, présidente de Nantes Métropole



“Une gare est une porte d’entrée sur un territoire. Celle de Nantes, située au cœur du département, une fenêtre sur la Loire-Atlantique. Avec sa mezzanine, elle offre une nouvelle vue sur la ville et une première carte postale aux voyageurs.

La gare de Nantes est aussi un passage obligé pour des milliers d’habitants de Loire-Atlantique qui y transitent pour le travail, les études, des soins, des formalités ou les loisirs. Elle constitue donc un maillon essentiel de l’interdépendance entre nos territoires. Ces milliers de personnes qui s’y croisent chaque jour sont la preuve des liens qui unissent les différents bassins de vie et d’activité de la Loire-Atlantique. C’est pour favoriser ces échanges et les déplacements de nos citoyens que le Département a accompagné l’aménagement du pôle multimodal de la gare de Nantes.”

Philippe Grosvalet, président du Département de Loire-Atlantique



"Remarquable par son architecture, la nouvelle gare de Nantes est aussi le principal nœud ferroviaire du réseau de transport en Pays de la Loire. L'investissement régional de plus de 34 M€ est à la hauteur de l'importance de cet équipement structurant pour notre territoire et répond pleinement aux ambitions portées par la Région, premier financeur des travaux du cœur de gare. L'agrandissement et la modernisation de la gare permettent d'anticiper, dès aujourd'hui, les besoins de mobilité de la population ligérienne en pleine expansion, en facilitant les échanges régionaux, inter-régionaux et nationaux. Avec le nouveau pôle d'échanges multimodal, nous répondrons au défi de la modernisation de nos équipements de transports collectifs, qui est aussi un défi pour la mobilité, pour l'aménagement des territoires, pour l'économie et bien sûr pour la préservation de notre environnement."

Christelle Morançais, présidente de la Région des Pays de la Loire



"La gare de Nantes conserve sa fonction d'origine : être un outil de la mobilité quotidienne. Elle constitue en ce sens l'aboutissement du travail réalisé depuis de nombreuses années par l'État et l'ensemble des partenaires pour rénover l'étoile ferroviaire nantaise, que ce soit en direction des dessertes locales ou en direction de Paris, par l'axe magistral Nantes-Angers-Sablé.

Cette gare s'inscrit également dans un projet de pôle d'échange multimodal, au service d'une mobilité durable. Elle dépasse en ce sens sa vocation ferroviaire originelle pour devenir un nœud intermodal qui permet au voyageur de combiner les différents modes de transport. Ce faisant, la gare de Nantes s'inscrit dans les grandes orientations de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en faveur de la mobilité quotidienne des Français et de la transition écologique des modes de transport. La mezzanine illustre ce pont créé entre les origines ferroviaires de la gare et sa nouvelle vocation multimodale, qui l'ouvre de plus en plus sur les autres modes de mobilité."

Didier Martin, préfet de la Région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique

CHIFFRES CLÉS DE LA GARE MEZZANINE

10 000 t (LE POIDS DE LA MEZZANINE),
4 000 m² DE SURFACE, **55** POUTRES,
18 PILIERS DE BÉTON GÉANTS EN FORME D'ARBRE,
160 m DE LONG, **25 m** DE LARGE,
360° DE VISIBILITÉ,
900 TRIANGLES ACOUSTIQUES,
1 500 m² DE COMMERCES,
RESTAURANTS ET SERVICES,
220 PLACES ASSISES,
12 ESCALATEURS ET **8** ASCENSEURS,
9 QUAIS DE TRAIN

CHIFFRES CLÉS DU PÔLE D'ÉCHANGES (livraison finale en 2025)

6,5 ha D'ESPACES PUBLICS,
1,65 ha D'ESPACES VÉGÉTALISÉS,
3 578 PLACES DE VÉLO,
2 639 PLACES DE PARKING AUTOMOBILE,
200 PLACES DE LOUEURS DE VOITURES,
60 PLACES DE TAXI,
19 PLACES DÉPOSE-MINUTE,
15 QUAIS DE CARS,
3 TRAM ET BUSWAYS,
3 LIGNES DE BUS, **1** NAVETTE AÉROPORT



1 UN NOUVEAU MONUMENT EMBLÉMATIQUE NANTAIS ET LIGÉRIEN

STRUCTURE DE VERRE ET DE BÉTON, LA MEZZANINE DE LA GARE DE NANTES EST UNE NOUVELLE ŒUVRE DE L'ARCHITECTE D'ENVERGURE INTERNATIONALE RUDY RICCIOTTI. ÉDIFICE DE LUMIÈRE AUX PILIERS ARBORESCENTS, ELLE CULMINE À 18 MÈTRES DE HAUTEUR, MESURE 160 MÈTRES DE LONG ET 25 MÈTRES DE LARGE. CETTE MEZZANINE EST LA CLÉ DE VOÛTE DU PROJET DE GARE. TEL UN TRAIT D'UNION, ELLE ENJAMBE LES VOIES FERRÉES RÉAMÉNAGÉES ET OFFRE, À TRAVERS SES PAROIS VITRÉES, UN PANORAMA UNIQUE SUR L'EXTÉRIEUR.



"Le projet de la nouvelle gare de Nantes est d'abord un projet d'invitation à voir différemment le réel. Il s'agit de déplacer le regard habituellement porté sur la ville de Nantes : la ville n'est plus ici regardée en pieds, mais par-dessus. Peut-être par-delà. Le projet porte sur trois univers : les bâtiments voyageurs nord et sud sont polarisés très différemment, à la manière d'un aigle à deux têtes. La mezzanine, avec ses ombrières déployées est-ouest, en compose les ailes.

La gare sud édifée en 1989, était plutôt dans une solitude triste, sans liens avec son environnement. Son hall central a été démoli pour fabriquer des connexions avec la mezzanine ainsi que le parvis sud. La gare nord date de 1968 et répond au centre historique, patrimonial. Nous l'avons préservée presque au sens d'un monument historique. La mezzanine quant à elle, est définie par des structures organiques renvoyant à une vision fictive et interprétée de la nature : la gare est ici exprimée comme étant l'antichambre d'un ailleurs. La gare de Nantes est probablement une gare qui questionne véritablement la notion de voyage."

Rudy Ricciotti, architecte de la gare de Nantes

Une rue suspendue, posée sur 18 arbres géants en béton

18 piliers en forme d'arbres soutiennent la mezzanine. Composés d'une structure métallique, les poteaux ressemblent à des arbres centenaires. Ces arbres dessinés par Rudy Ricciotti et réalisés par l'Atelier Artistique de Béton, sous-traitant de DEMATHIEU BARD, plongent leurs racines au rez-de-chaussée dans les quais

et le hall, conservés et hérités de l'actuelle gare. Cette mezzanine offre, avec la rue souterraine préexistante, un deuxième axe traversant nord-sud.

Un nouveau panorama sur la ville

Les parois vitrées, traitées pour assurer une forte protection contre la chaleur du soleil, offrent un panorama à 360 degrés sur les

trains, sur le Jardin des plantes au nord, le nouveau quartier Euronantes au sud, et sur les monuments emblématiques de la ville : la cathédrale, le château des ducs de Bretagne, la tour Bretagne, la tour Lu ou encore le clocher tors (ou flammé) de la maison des Compagnons du Devoir.

Un lieu de vie pour les voyageurs et les habitants

L'intérieur de la mezzanine, conçu comme un lieu de vie, offre aux voyageurs et riverains :

- **Des espaces d'attente confortables :** avec 220 places assises et un mobilier coordonné et connecté.
 - **Un mobilier conçu sur-mesure :** élégant, respectant l'environnement et l'architecture de la mezzanine, le mobilier propose différentes configurations pour s'adapter aux envies de chacun : tables et tabourets en métal en bordure
- des vitrages, bancs ronds en bois ou canapés et bancs aux assises en cuir, mix de tables en bois avec des bancs en métal et des assises en cuir. Pour leur conception, SNCF a fait appel au cabinet Quadra et à AG Architecture intérieure, basés en région nantaise.
 - **Un grand confort acoustique :** 900 triangles acoustiques sont suspendus pour habiller élégamment la charpente tridimensionnelle de la mezzanine.
 - **Une ventilation naturelle :** elle est assistée pour adapter les températures intérieures et renouveler l'air



16 commerces, supérette et restaurants

L'offre commerciale diversifiée et de qualité conjugue des enseignes locales telles Brison Traiteur ou l'artisan chocolatier Vincent Guerlais, un lieu de restauration et de culture – La Canopée des voyageurs – et des enseignes internationales comme Starbucks et Parfois. La mezzanine doit encore accueillir un commerce de santé/hygiène/beauté.

La gare de Nantes accueillera en tout 16 commerces proposant aux voyageurs et riverains une offre complète et qualitative, des services utiles et facilitateurs du quotidien. En complément des commerces de la mezzanine, on trouvera désormais côté nord : Sushi shop, Factory & co, une pharmacie, Prêt à manger, FNAC, Relay, Monop' Daily (avec la mise en place d'un tout nouveau concept pour plus de flexibilité en magasin). Brioche dorée. Et côté sud : Carrefour express, Relay, Paul, la crêperie nantaise Ker Juliette.

À noter que compte-tenu du contexte sanitaire, certains commerces peuvent faire l'objet de fermeture temporaire.

2 UNE GARE DU XXI^e SIÈCLE, ACCESSIBLE À TOUS

C'EST UNE NOUVELLE EXPÉRIENCE DE VOYAGE QUE PROPOSE CETTE MEZZANINE AVEC ASCENSEURS ET ESCALATORS QUI VIENNENT S'AJOUTER AUX ACCÈS PAR LES ESCALIERS ET RAMPES DE L'ACTUELLE LIAISON PAR LE SOUTERRAIN. LA SIGNALÉTIQUE CLAIRE ET LA CONCEPTION DES ESPACES VONT FACILITER LES DÉPLACEMENTS : MOINS DE STRESS AU DÉPART OU À L'ARRIVÉE, DES PARCOURS PLUS ÉVIDENTS AVEC DES REPÈRES SUR LA VILLE DÈS L'ARRIVÉE DU TRAIN (NOTAMMENT POUR LES VOYAGEURS OCCASIONNELS, LA CLIENTÈLE PROFESSIONNELLE, ET L'ENSEMBLE DES PERSONNES VENANT DÉCOUVRIR LA RÉGION) ET DE NOMBREUX SERVICES TOUT AU LONG DU PARCOURS.

a Une gare accessible à tous

Pour le confort de tous, la mezzanine est desservie par 8 ascenseurs et 12 escaliers mécaniques qui la connectent aux quais et aux parvis. Ces équipements sont complétés par des cheminements avec bandes de guidage et des boucles à induction magnétique pour accompagner les malvoyants et les malentendants. Ce travail d'aménagement a été réalisé en

étroite collaboration avec les associations représentant les personnes en situation de handicap pour valider les différents aménagements.

Côté Sud, un service Assistance aux voyageurs en situation de handicap est proposé pour accompagner les voyageurs jusqu'à leur place dans le train.

CHIFFRE CLÉ :

EN 2019, **22 400**
PERSONNES EN SITUATION
DE HANDICAP ONT BÉNÉFICIÉ
D'UN ACCUEIL PERSONNALISÉ
EN GARE DE NANTES.



b Une signalétique claire

Pour adapter la signalétique aux dimensions exceptionnelles de la nouvelle extension de la gare, **16 écrans 75 pouces "nouvelle génération"** ont été installés dans la rue de la mezzanine. Une multitude d'écrans vient compléter ces informations à destination des voyageurs au niveau

des zones d'attente et des accès aux quais. En complément des écrans, **une signalétique directionnelle**, simple et lisible accompagne les voyageurs dans toutes les étapes de leur cheminement dans la gare.

c Des services pour les voyageurs

Les guichets de la gare de Nantes continuent à accueillir les voyageurs dans la préparation de leur voyage. Ils ont été aménagés dans le bâtiment voyageur au Nord il y a déjà quelques mois et l'ensemble des billets TER, Intercités et TGV peuvent y être achetés.

De plus, des automates de ventes ont été installés sur la mezzanine pour répondre aux besoins de mobilité en dernière minute et permettre ainsi aux voyageurs d'effectuer facilement toutes leurs opérations sur leur parcours d'accès au train.

À l'extrémité nord de la mezzanine, le nouveau salon grands voyageurs offre aux clients SNCF les plus fréquents la possibilité

d'attendre dans un univers confortable. Dans cet espace deux fois plus grand que le précédent (178 m², 50 places assises), les voyageurs auront accès aux services (presse, boissons chaudes, wifi...) dans un cadre avec vue sur le parvis nord et le Jardin des plantes.

Le Wifi gratuit et illimité : adapté à tous les usages. Que l'on parte en voyage, pour un trajet du quotidien, un déplacement professionnel, que l'on soit touriste ou tout simplement de passage dans la gare, cette nouvelle connectivité est utile pour tous !



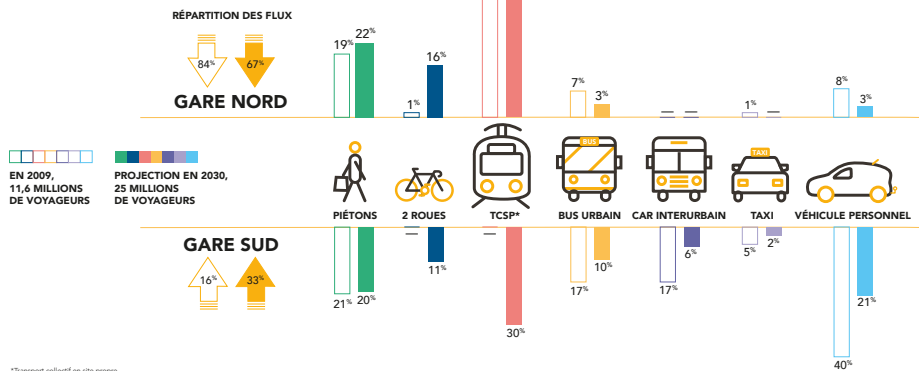
3 LA GARE, CŒUR DU PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

À NANTES ET POUR LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE, LA NOUVELLE GARE FERROVIAIRE DOIT DEVENIR LA PLATE-FORME DE TRANSPORT PRINCIPALE ENTRE LE LOCAL ET L'INTERNATIONAL. AUTOUR DU PROJET DE RUDY RICCIOTTI, LES PARTENAIRES RÉORGANISENT UN VÉRITABLE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM), À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DU CENTRE-VILLE.

De part et d'autre, dans une grande cohérence et proximité de services, tous les espaces publics sont transformés et les moyens de transport interconnectés.

L'objectif de cet aménagement est de faire évoluer les parts modales en privilégiant les transports en commun, la marche à pied et le vélo conformément aux objectifs issus des études de flux réalisées en 2013 au moment du lancement du programme technique détaillé de la gare.

L'INTERMODALITÉ AUJOURD'HUI ET DEMAIN

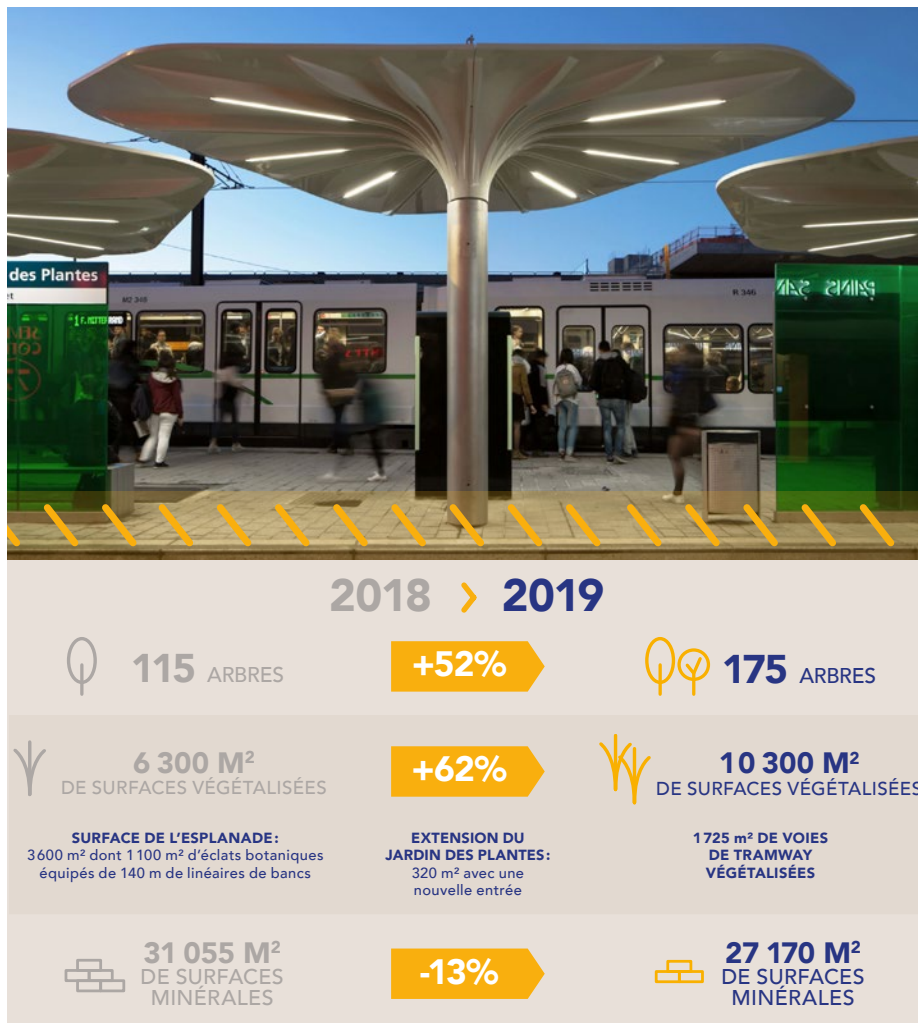


a Côté nord, une nouvelle esplanade botanique et l'accès au centre-ville

Dans le cadre du PEM, 3,5 hectares ont été complètement réaménagés côté nord entre 2017 et 2019. Les voitures devant la gare ont laissé place à une vaste esplanade plantée d'éclats botaniques, offrant une véritable salle d'attente à ciel ouvert. L'ouverture du Jardin des plantes sur le parvis, l'allée Charcot rendue aux piétons, les voies de tramway reconstruites jusqu'au château des ducs de Bretagne, le canal Saint-Félix redécouvert... À pied ou à vélo, c'est le point de départ de la promenade nantaise de la gare à la Loire et de la première branche de l'étoile verte qui s'étendra jusqu'au Jardin extraordinaire.

Une station de tramway de 160 m² : auparavant routières et peu fonctionnelles, les deux places Pierre-Sémard et Charles-Leroux forment aujourd'hui une esplanade continue. Au centre, les voies de liaison ont intégré cette logique de liaison; elles ne sont plus une rupture brutale comme autrefois. Datant de 1984, la station et 600 m de rail ont été reconstruits et modernisés.

Réalisée par Forma6, la station est dotée d'aubettes originales, au design inspiré des feuilles de lotus : elles se composent d'une tige (le poteau) s'ouvrant en une feuille nervurée (l'auvent). Huit feuilles couvrent une surface de 160 m², répartie sur les deux quais. À titre de comparaison, l'ancienne station couvrait 40 m².





La Cyclo Station, un abri-vélo de 698 places en 2021 : la base vie du chantier de la gare ayant libéré les lieux, le parvis nord va pouvoir accueillir son dernier éclat végétal. Le chantier de la Cyclo Station et son toit végétalisé ont débuté en novembre pour une livraison en septembre 2021. Idéalement placée au pied de la nouvelle gare, elle facilitera le passage du train au vélo, du vélo à la marche, de la marche au tramway. L'occasion pour les voyageurs de se mettre en selle, découvrir le centre-ville tout proche et profiter des 600 km de voies cyclables dans la métropole nantaise. Il s'agira aussi d'un atout pour la vie de quartier et ses commerces.

La Cyclo Station viendra parachever la déclinaison botanique du parvis nord. Le parti pris des architectes de Forma6 s'inspire des arbres-piliers de la gare mezzanine et des aubettes de la station de tramway. La Cyclo Station se compose de 18 poteaux en acier surmontés chacun d'une corolle nervurée, venant supporter 720 m² de toit végétalisé. Les paysagistes nantais de Phytolab y prévoient un tapis de Sedums pour rappeler les dunes de l'Atlantique, avec les fleurs blanches de Cistus salviifolius, le feuillage argenté des Cinéraires maritimes, les graminées de Leymus arenarius et des Briza media.

UN ÉQUIPEMENT IMPORTANT POUR LES CYCLISTES :

676 PLACES POUR LES VÉLOS

22 PLACES POUR LES VÉLOS-CARGOS

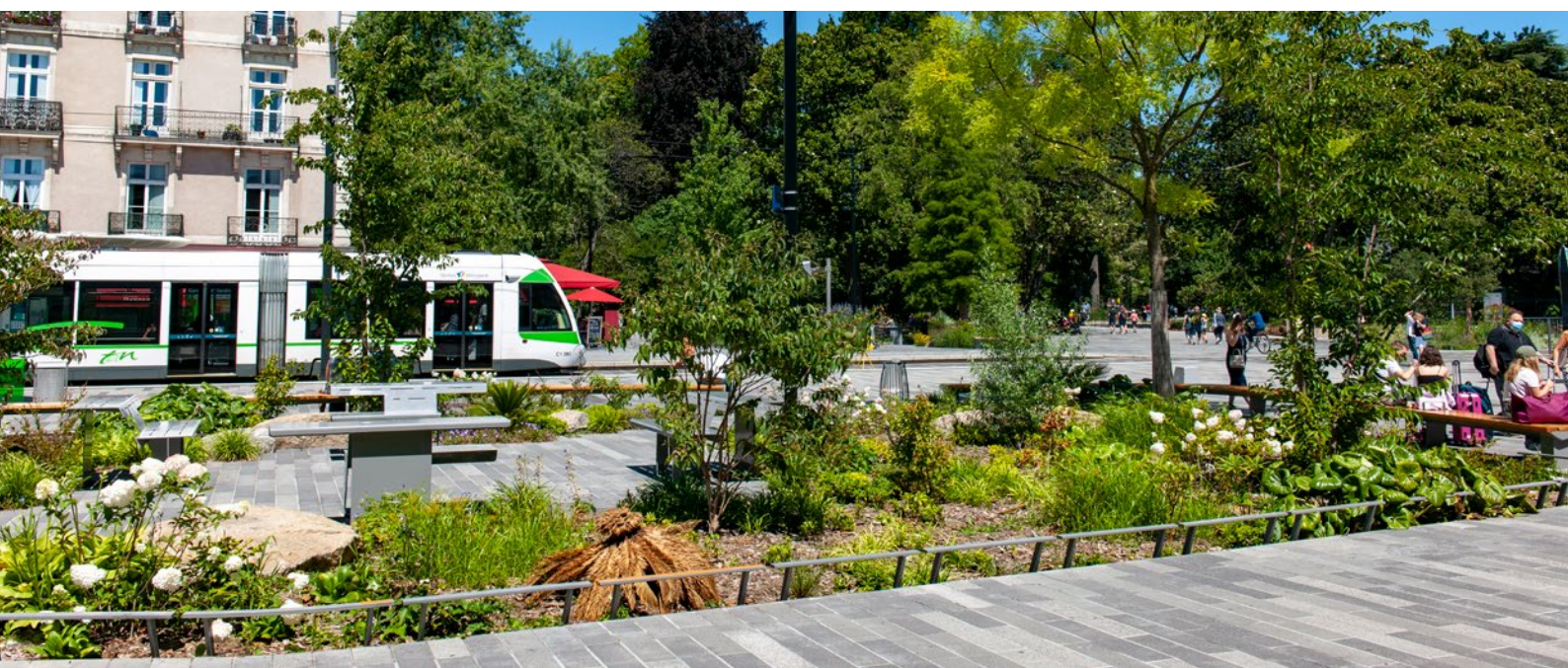
1 SERVICE DE GONFLAGE ET DE RÉPARATION EN ACCÈS LIBRE

40 BORNES BICLOOPLUS

PLUS, À PROXIMITÉ IMMÉDIATE :

222 PLACES ABRITÉES ET

86 PLACES SÉCURISÉES DANS LE PARKING EFFIA GARE-CHÂTEAU





b Côté sud, les correspondances avec tous les moyens de transport et l'accès au quartier d'affaires

En symétrie avec l'esplanade nord, l'accès sud deviendra lui aussi une grande place arborée (3 550 m² d'espaces végétalisés) et dotée de longues banquettes circulaires. L'urbaniste Gérard Penot et Nantes Métropole Aménagement l'ont dessinée comme une place de quartier, interface soignée entre la gare, son pôle d'échange et les quartiers du Pré-Gauchet et de Malakoff qui accueillent le quartier d'affaires Euronantes.

Le chantier d'espace public a démarré fin août pour une livraison en 2022; il se poursuivra jusqu'en 2024 pour accompagner le chantier immobilier du pôle d'échange. Au sud, la vue depuis la gare mezzanine offre des perspectives nouvelles : le boulevard de Berlin, les immeubles de grande hauteur, le clocher tors de la maison des Compagnons du Devoir, la Cité des congrès et le canal Saint-Félix.

Un rééquilibrage des flux de voyageurs au profit du parvis sud : en 2009, 84 % des voyageurs de la gare entraient par le parvis nord, essentiellement grâce au tramway dont la capacité et la fréquence ont été progressivement améliorées. La mise en service de l'esplanade en 2019 et de la Cyclo Station en 2021 vise désormais une augmentation de la part des piétons et des cyclistes. Côté sud, le parvis accueillait en 2009 16 % des voyageurs, essentiellement en voiture grâce aux capacités de stationnement dans le quartier du Pré-Gauchet. L'objectif est qu'en 2030, la répartition des accès à la gare soit de 67 % par le

nord et 33 % par le sud. La fréquentation du parvis sud sera multipliée par 4, notamment par l'amélioration de l'offre en transport collectif, la création de 1 200 places de stationnement vélo sécurisées et la création d'un parvis dédié aux déplacements à pied, à vélo et en transport public. En septembre 2021, la première moitié de la gare routière sera construite et accueillera les cars régionaux Aléop.

Une nouvelle gare routière : à l'issue d'une deuxième phase de travaux, le pôle d'échange multimodal prévoit une nouvelle gare routière dotée de 15 quais. Adossée à la gare ferroviaire et connectée directement depuis le hall sud, le souterrain de la gare et le parvis sud, elle accueillera, d'ici 2024-2025, une vingtaine de lignes régionales du réseau de transport public Aléop, les cars librement organisés (Flixbus, Blablabus...) ainsi que la navette aéroport et la dépose de taxis sous la mezzanine. En 2019, 12 700 cars sont partis de la gare de Nantes.

VÉLOS

2 050 STATIONNEMENTS DONT
370 APPUIS-VÉLOS
380 PLACES OUVERTES
1 200 PLACES SÉCURISÉES
100 BORNES BICLOOPLUS
1 200 PLACES SÉCURISÉES

TRANSPORTS PUBLICS

1 GARE ROUTIÈRE DE **15** QAIS
 POUR ACCUEILLIR
20 LIGNES RÉGIONALES
 DE CAR ALÉOP
1 NAVETTE AÉROPORT
 DES CARS LONGUES DISTANCES
4 LIGNES DE BUS MÉTROPOLITAINS

VOITURES, MOTOS ET SCOOTERS

2 105 STATIONNEMENTS DONT
1 950 PLACES LONGUE DURÉE
 (4 PARKINGS EN OUVRAGE)
7 PLACES DÉPOSE-MINUTE

SERVICES

1 STATION DE TAXI DE 60 PLACES
200 PLACES DE PARKING
 POUR LES LOUEURS DE VOITURES
1 STATION DE PARKING
 EN AUTOPARTAGE

La gare de Nantes, centre névralgique du transport départemental et régional, et un hub du réseau TGV en France

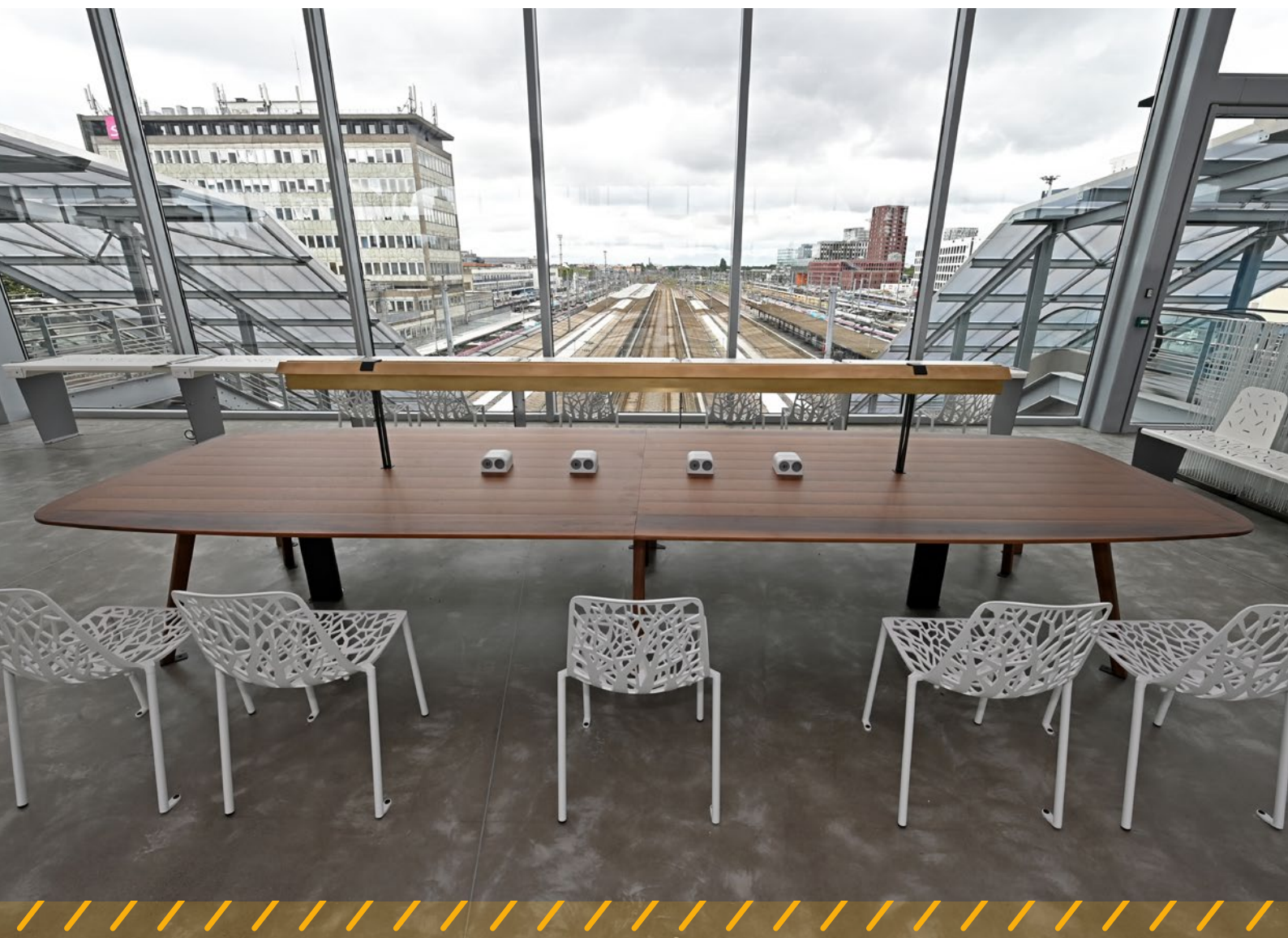
Le développement du pôle d'échanges multimodal de Nantes permet l'accès aux différents moyens de transports collectifs locaux, régionaux et nationaux pour faciliter les déplacements combinés en car, tramway, bus, voiture, et les déplacements actifs (vélo, marche).

L'intermodalité s'appuie sur l'usage des trains express régionaux. Plus de 80 000 TER partent ou arrivent à Nantes chaque année, en irriguant les gares du département de Loire-Atlantique et de la région des Pays de la Loire. Ils concernent 50 % des voyageurs de la gare de Nantes et, sur 19 millions de voyages TER annuels sur le réseau des Pays de la Loire, 1/3 transite par Nantes.

Cette gare est aussi un lieu d'accès au TGV ou de correspondance entre les trains régionaux et le réseau TGV. Chaque jour, la gare de Nantes est desservie par 40 TGV en provenance ou à destination de Paris (36 TGV Inoui et 4 TGV OUIGO) et 20 TGV qui relient Nantes aux autres grandes métropoles françaises (8 relations

directes avec le Sud Est, 4 avec l'Est, 8 vers l'aéroport international de Roissy dont 4 qui desservent aussi Lille). Au total la gare de Nantes bénéficie d'une desserte de 60 TGV par jour en moyenne, ce qui en fait un hub important de la grande vitesse en France.

Faciliter la mobilité des Ligériens et encourager l'usage des transports collectifs sont des enjeux majeurs pour la mobilité en région. Cela passe notamment par le dimensionnement suffisant du réseau de transport ferroviaire en fonction des enjeux d'aujourd'hui et de demain. Dans les 10 ans à venir, la Région a ainsi pour ambition d'augmenter l'offre de transport du réseau TER de 65 %, en renforçant les dessertes périurbaines, le maillage régional et intervilles.



4 UN CHANTIER GIGANTESQUE EN CENTRE-VILLE, UNE PROUESSE DANS UNE GARE EN FONCTIONNEMENT

De la phase de conception à la phase de réalisation, SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage du projet, a coordonné les savoir-faire de nombreux métiers allant de l'ingénierie ferroviaire à l'information des voyageurs en passant par la gestion des flux ou la construction de bâtiments. Le chantier a été mené par le pôle Construction de DEMATHIEU BARD. Tandis que la gare continuait à fonctionner, une attention toute particulière a été apportée aux besoins de l'ensemble des parties prenantes que sont les exploitants de la gare, les transporteurs, les commerçants et les voyageurs pour continuer à garantir la sécurité et la qualité de services attendue tant en matière d'accueil, de vente, que de prise en charge des personnes en situation de handicap.

Le premier défi de ce chantier était de construire au-dessus des voies sans impacter les circulations ferroviaires. Les méthodologies et phasages de construction de la mezzanine ont donc

été pensés de manière à réduire la gêne pour les voyageurs. Ce travail d'ingénierie a été confié à DEMATHIEU BARD en lien avec les équipes du groupe SNCF, afin de développer des méthodes de travail en amont du chantier et de limiter l'impact sur le calendrier. Cela a nécessité une planification minutieuse, préparée 2 ans en amont, pour assurer la réussite du projet. Durant les 3 ans de chantier, 500 nuits de travaux ont été nécessaires pour venir à bout de cet ouvrage. Notamment la réalisation des piles sur les quais ayant occupé les équipes travaux pendant près de 10 mois.

Le deuxième défi de ce projet a été de tenir le budget de 67 M€ fixé par les financeurs pour la gare mezzanine et les travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire, tout en réalisant un projet qui permettra ensuite d'optimiser les coûts de maintenance et d'entretien du bâtiment. Cette conception ingénieuse a par exemple permis d'anticiper le

nettoyage des vitrages, de créer des accès techniques permanents, de laisser l'ensemble des réseaux apparents pour en faciliter la maintenance, ou encore de choisir les matériaux avec l'aide des entreprises en charge du nettoyage pour en faciliter l'entretien.

Le troisième défi de ce chantier a été de s'inscrire dans une démarche de certification HQE (haute qualité environnementale). L'organisme de contrôle Certivea a suivi dans le détail l'ensemble du chantier afin de garantir le niveau des objectifs affichés. La gare a été qualifiée de « très performante » pour son écoconstruction et pour l'écogestion du chantier (en particulier pour sa gestion des déchets d'activité). Le bâtiment en lui-même a été pensé pour minimiser les dépenses énergétiques. Par exemple, la régulation de la température est gérée par des systèmes d'ouverture et fermeture de la ventilation permettant d'accumuler la chaleur du soleil en hiver ou d'aérer en été.

Le groupement de conception / réalisation qui réalise les études et les travaux

+ L'Entreprise Mandataire :

DEMATHIEU BARD, groupe indépendant, acteur des métiers de la Construction (Infrastructures – Génie Civil, Bâtiment, Préfabrication) et de l'Immobilier.

+ L'Architecte :

Rudy Ricciotti associé au cabinet nantais Forma6

+ Les Bureaux d'Études, techniques, regroupant l'ensemble des compétences en bâtiment et ouvrages d'art :

Lamoureux & Ricciotti Ingénierie (structure), BERIM (TCE), AGI2D (HQE), ACOUPHEN (acoustique)

« Ce projet a été l'occasion de mettre en œuvre les synergies de notre Groupe. Les femmes et les hommes de nos équipes ont conjugué leurs compétences, leurs expertises afin que ce chantier soit une totale réussite. Nous sommes fiers d'avoir ainsi contribué à un projet urbain structurant et incontournable au cœur de la ville de Nantes. »

**Christophe Maître, Directeur délégué Infrastructures - Génie Civil France
DEMATHIEU BARD CONSTRUCTION**



CHIFFRES CLÉS

LA MEZZANINE DE **4 000 m²** CULMINANT À **18 m** DE HAUTEUR, **160 m** DE LONG ET **25 m** DE LARGE

18 PILES DE **10 m** DE HAUTEUR EN BÉTON BLANC SUPPORTENT LA STRUCTURE DE LA MEZZANINE

18 POTEAUX ÉVOQUANT DES ARBRES SOUTIENNENT LA CHARPENTE DE LA MEZZANINE

12 ESCALIERS MÉCANIQUES ET **8** ASCENSEURS

GRUTAGE DE **200** POUTRES AU-DESSUS DES VOIES FERRÉES POUR RÉALISER LE TABLIER

DEUX GRUES À TOURS ET DES GRUES MOBILES DE **700 t** ET **400 t**

La gare de Nantes est un ouvrage d'art couvert construit sur des bâtiments existants. Un projet à haute technicité dont la conception réalisation a combiné l'ensemble des expertises et des savoir-faire dans le domaine du Génie Civil et du Bâtiment du groupe DEMATHIEU BARD avec l'appui de sa filiale André BTP. Dès la phase conception, les équipes ont travaillé en synergie pour répondre aux multiples enjeux du projet avec leurs co-traitants : Berim, Lamoureux & Ricciotti Ingénierie.

À savoir :

- La réalisation de travaux en site occupé, avec utilisation de matériel limitant les encombrements ;
- Le respect de l'architecture : choix de bétons clairs ou bétons blancs avec de fortes exigences sur les élévations ;
- La démolition partielle et la restructuration des Bâtiments Voyageurs ;
- La gestion des dimensions hors normes de la charpente métallique et des murs rideaux de la mezzanine ;
- Les déplacements sur les piles arborescentes en béton blanc ;
- Le désamiantage, la gestion du plomb et de la dépollution des sols ;
- La conception sismique d'un bâtiment conçu comme un pont.

Une opération clé du chantier a été la pose des poutres du tablier de la mezzanine. Les équipes du pôle Construction de DEMATHIEU BARD ont procédé à ces opérations durant la nuit, disposant d'une consignation courte de 5 heures.

L'opération, rendue possible par la grande implication des équipes, a mobilisé des moyens impressionnants, en particulier une grue de 700 tonnes sur le chantier permettant la manutention des poutres à une distance de plus de 50 mètres.

Au total, 200 poutres ont été nécessaires pour réaliser la structure de la mezzanine de 4000 m². Les poutres d'une longueur moyenne de 20 mètres et d'un poids de 40 tonnes au maximum pour cette phase ont été acheminées sur le chantier par convoi exceptionnel.

Les objectifs de cette transformation répondaient à une seule exigence : faire de la gare de Nantes une gare efficace, pratique, remarquable et moderne. Pour de nouveaux usages pour une mobilité plus durable. Elle s'intègre dans le projet urbain nantais et favorise le redéploiement des connexions intermodales de la métropole et de la région.

DEMATHIEU BARD sur le plan humain, c'est :

- 36 mois de travaux
- 110000 heures travaillées
- Jusqu'à 60 collaborateurs sur le chantier
- 500 nuits travaillées
- 10 mois de démolition et désamiantage

SNCF Réseau

Des travaux préalables et connexes sans impacter, pendant toute la durée du chantier, la circulation ferroviaire et l'usage de la gare

La contribution de SNCF Réseau dans le projet de la gare de Nantes s'est articulée autour de 3 grands points :

- Étudier la faisabilité technique et globale du projet de gare mezzanine, au regard de l'enjeu du maintien de l'activité en gare pendant les travaux.

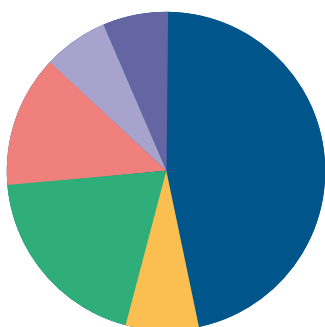
- Apporter, sur la partie ouvrage d'art pour le compte de la maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions, une expertise et une validation des plans techniques. SNCF Réseau disposant d'une ingénierie experte et reconnue dans le domaine (ponts-rails, ponts-routes, gares, etc.), une équipe d'ouvrage d'art s'est constituée en interne. Elle a été chargée de vérifier que les différentes solutions proposées par les groupements étaient réalisables sur le terrain en termes d'infrastructure ferroviaire, d'exploitation et de sécurité de la gare, ainsi qu'en termes de portance, de dimensionnement, de résistance des matériaux, ou encore de consignation des voies.
- Assurer le pilotage et le suivi des travaux connexes d'infrastructure ferroviaire (travaux de voies, de caténaires et de signalisation) nécessitant une grande expertise technique pour permettre la réalisation du chantier en toute sécurité et en maintenant l'exploitation ferroviaire. La construction des 18 piliers a nécessité la programmation rigoureuse des travaux en 10 phases échelonnées de janvier 2017 à septembre 2020, de jour comme de nuit, avec pour chaque phase de travaux une séquence d'essais de signalisation et une reconfiguration du plan de voie pour continuer à accueillir les trains en gare.

5 FINANCEMENT : UN PROJET « CŒUR DE GARE » DE 58 M€

La nouvelle mezzanine de la gare de Nantes est cofinancée par l'Union Européenne, l'État, la Région Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau.

Le projet « cœur de gare » pour un budget de 58M€ s'inscrit dans un projet plus vaste comprenant des aménagements ferroviaires indispensables (dévoisement des caténaires, pose de heurtoirs...) portant le projet à 67 M€. Si l'on tient compte de l'ensemble de l'aménagement des parvis extérieurs en complément, le budget d'aménagement du PEM de Nantes est alors de 132 M€.

CŒUR DE GARE 58 M€



- Région des Pays de la Loire / 28,5 M€
- État / 3,8 M€
- SNCF Gares & Connexions / 14,1 M€
- Nantes Métropole / 7,4 M€
- Département de Loire-Atlantique / 2,1 M€
- Europe (FEDER) / 2,1 M€

Cœur de Gare : 58 M€ dont

14,10 M€ G&C
3,80 M€ État
2,10 M€ Feder
28,50 M€ Région
2,10 M€ Département
7,40 M€ Nantes Métropole

PEM Nantes : 132,50 M€ dont :

14,89 M€ G&C
4,53 M€ Réseau
10,30 M€ État
9,93 M€ Feder
38,95 M€ Région
11,00 M€ Département
42,90 M€ Nantes Métropole

6 LES ÉTAPES CLÉS DE LA CONSTRUCTION DE LA GARE

2015

- **Septembre** : signature du contrat de conception réalisation avec DEMATHIEU BARD
- **Octobre** : engagement des études

2017

- **Mars** : début travaux déménagement à l'intérieur de la gare
- **Été** : travaux préparatoires
- **Octobre** : coulage de la première pile du quai A
- **Décembre** : pose de la première pierre

2018

- **Février** : fin des piles quai B
- **Avril-juillet** : démolition gare sud
- **Juin** : la nuit du 04 au 05 pose au-dessus des voies des premières poutres de la mezzanine avec une grue de 700 t
- **Juillet** : le coulage de la dalle en béton du premier tiers du tablier de la mezzanine
- **Septembre** : pose des parois latérales en verre de la mezzanine et les premiers éléments de la charpente tridimensionnelle
- **Octobre** : premier support de « descente de quais »
Pose de la première ombrière en BFUP (Béton Fibré Ultra Haute Performance)
Descente du quai B terminée
Pose partielle de la toiture opalescente et porte à faux sud en cours

2019

- **Février** : les opérations de pose de poutres du tablier terminées
Place à la charpente, et aux vitrages sur la nouvelle gare Sud
- **Septembre** : arbres installés et le « feuillage » acoustique, Installations des écrans de 75 pouces, et les premiers commerces se dessinent...
- **Décembre** : pose des accès quais C/D/E/mezzanine

2020

- Installations des équipements : mobiliers, signalétique, information voyageurs, vidéosurveillance, distributeurs billets TGV et TER, composteurs, etc. dans la mezzanine
- Mise en place et aménagement des coques commerciales
- **20 novembre** : ouverture au grand public

CALENDRIER DU PROJET

PROCÉDURES

Étude d'impact environnemental

Marché conception réalisation

Enquête publique

Permis de construire

CŒUR DE GARE: construction de la mezzanine et rénovation des bâtiments existants

Déclaration de projet

Travaux préparatoires

Travaux et livraison mezzanine

Travaux bât. sud et nord

Fin des travaux

ESPACES PUBLICS NORD: aménagement du parvis nord

Travaux espaces Nord

Travaux tramway

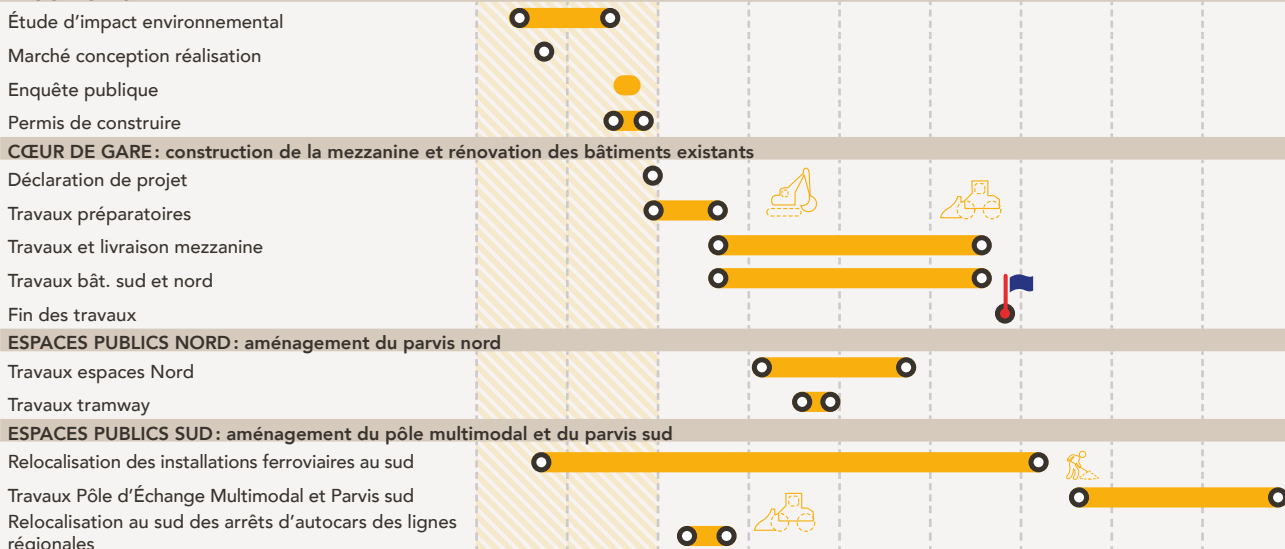
ESPACES PUBLICS SUD: aménagement du pôle multimodal et du parvis sud

Relocalisation des installations ferroviaires au sud

Travaux Pôle d'Échange Multimodal et Parvis sud

Relocalisation au sud des arrêts d'autocars des lignes régionales

2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023



EN PARALLÈLE, LA CONSTRUCTION DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL

- **27 mai 2013** : lancement de la concertation publique préalable
- **5 septembre 2016** : lancement de l'enquête publique réglementaire
- **Mars 2017** : gare nord, démarrage des travaux d'aménagement du parvis
- **7 juillet 2017** : à la Moutonnerie, inauguration des Centre de réparation des engins moteurs (CREM) et Centre voie Pays-de-la-Loire
- **Septembre 2017** : gare nord, installation de la première base de chantier
- **Début 2018** : gare sud, démolition de l'ancien CREM et aménagement de la gare routière provisoire
- **Avril 2018** : gare sud, installation de la seconde base de chantier
- **Août 2018** : gare nord, aménagement de la nouvelle station de tramway « Gare nord – Jardin des plantes »
- **Septembre 2018** : gare nord, démarrage des travaux de réouverture du canal Saint-Félix
- **Décembre 2018** : gare nord, plantation des premiers arbres sur le parvis (eucalyptus de 3 et 7 mètres de haut) et démarrage de la rénovation du parking Gare-Château
- **13 décembre 2018** : gare sud, mise en service du nouveau parking « Gare sud 1 »
- **1er semestre 2019** : gare nord, agrandissement du Jardin des plantes sur le parvis
- **Septembre 2019** : gare nord, piétonnisation du quartier et plantation des éclats botaniques du parvis
- **19 et 20 octobre 2019** : gare nord, week-end inaugural du parvis
- **Fin août 2020** : gare sud, mise en service du nouveau parking « Gare sud 2 », démarrage des travaux d'aménagement du parvis
- **Avril 2021** : gare sud, mise en service du nouveau centre télécom de la SNCF
- **Printemps 2021** : gare sud, démolition des bâtiments des loueurs de voitures et de l'ancien centre télécom
- **Septembre 2021** : gare nord, livraison de la Cyclo Station
- **Rentrée 2021** : gare sud, livraison de la gare routière (phase 1)
- **Rentrée 2022** : gare sud, livraison du parvis réaménagé et mise en service de la station de bus et busway
- **2022-2025** : gare sud, construction des immeubles qui accueilleront le Pôle d'Échange Multimodal et livraison définitive de la gare routière





7 PRÉSENTATION DES PARTENAIRES

NANTES MÉTROPOLE

Représente 24 communes, environ 650 000 habitants et près de 350 000 emplois pour une superficie de plus de 50 000 hectares. Sixième agglomération de France, elle fait partie depuis le 1^{er} janvier 2015, des 15 métropoles instituées par la Loi MAPTAM. Reconnue à l'échelle

internationale, Nantes Métropole a été Capitale verte de l'Europe 2013 et présidé le réseau Eurocities et ses 130 métropoles européennes en 2015-2016. Elle a été élue Capitale européenne de l'innovation en 2019 pour avoir développé de nouvelles méthodes d'élaboration des politiques

publiques, accordant plus de place à la prise en compte de l'expertise citoyenne et à la coconstruction. Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole, est aussi présidente de France Urbaine, l'association des métropoles, agglomérations et grandes villes de France.

RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE

Avec près de 3,8 millions d'habitants, 30 000 nouveaux arrivés chaque année, le 2^e taux de chômage le plus bas de France*, et la visite de 18 millions de touristes par an, les Pays de la Loire sont un territoire dynamique et attractif dans lequel les déplacements intra et hors région sont essentiels. La Région des Pays de la Loire est engagée dans une politique

de soutien à la modernisation des gares, et en particulier des pôles d'échanges multimodaux (PEM), pour favoriser l'intermodalité et le recours aux TER, avec des gares modernes et accessibles à tous. Le développement significatif de l'offre de transport (+10 % depuis 2016) répond à l'ambition régionale de structuration de la mobilité au service des Ligériens des

zones urbaines, périurbaines et rurales qui constituent l'ADN des Pays de la Loire. Comme pour ceux de Laval, Clisson, Redon, Ancenis, Saint-Nazaire, le soutien régional à la modernisation du PEM de Nantes participe à l'évolution des mobilités de demain pour irriguer tous les territoires.

*Source : INSEE 2019



SNCF GARES & CONNEXIONS

SNCF Gares & Connexions est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation, en passant par la commercialisation. Son ambition stratégique consiste à donner envie de gare pour donner envie de train. Avec ses 3000 gares françaises, ses 4700 collaborateurs, SNCF Gares & Connexions

s'engage pour ses 10 millions de voyageurs et visiteurs quotidiens à constamment améliorer la qualité de l'exploitation, inventer de nouveaux services et moderniser son patrimoine.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, SNCF Gares & Connexions est une société anonyme à

capitaux publics, filiale de SNCF Réseau.

Avec ses filiales AREP, SNCF Retail & Connexions, SNCF Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions, SNCF Gares & Connexions a su élaborer des savoir-faire spécifiques au service d'un développement équilibré des territoires.

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Les déplacements sont un enjeu majeur en Loire-Atlantique, qui gagne 17 000 habitants supplémentaires chaque année. Garant des équilibres entre les territoires et des solidarités humaines, le Département développe des politiques publiques destinées à lutter contre les inégalités.

En matière de mobilités, il porte un « Engagement départemental pour des déplacements partagés, sécurisés et durables », soit 25 actions structurantes et une centaine de mesures concrètes autour de deux priorités : le renforcement de la sécurité routière par le partage de la route et le changement de comportement ainsi que la maîtrise de l'artificialisation des sols.

Le Département, qui entretient et modernise 4 300 km de routes départementales, prévoit par ailleurs de porter le réseau cyclable départemental à 770 km d'ici 2027 à travers son plan d'actions « Loire-Atlantique à vélo ».

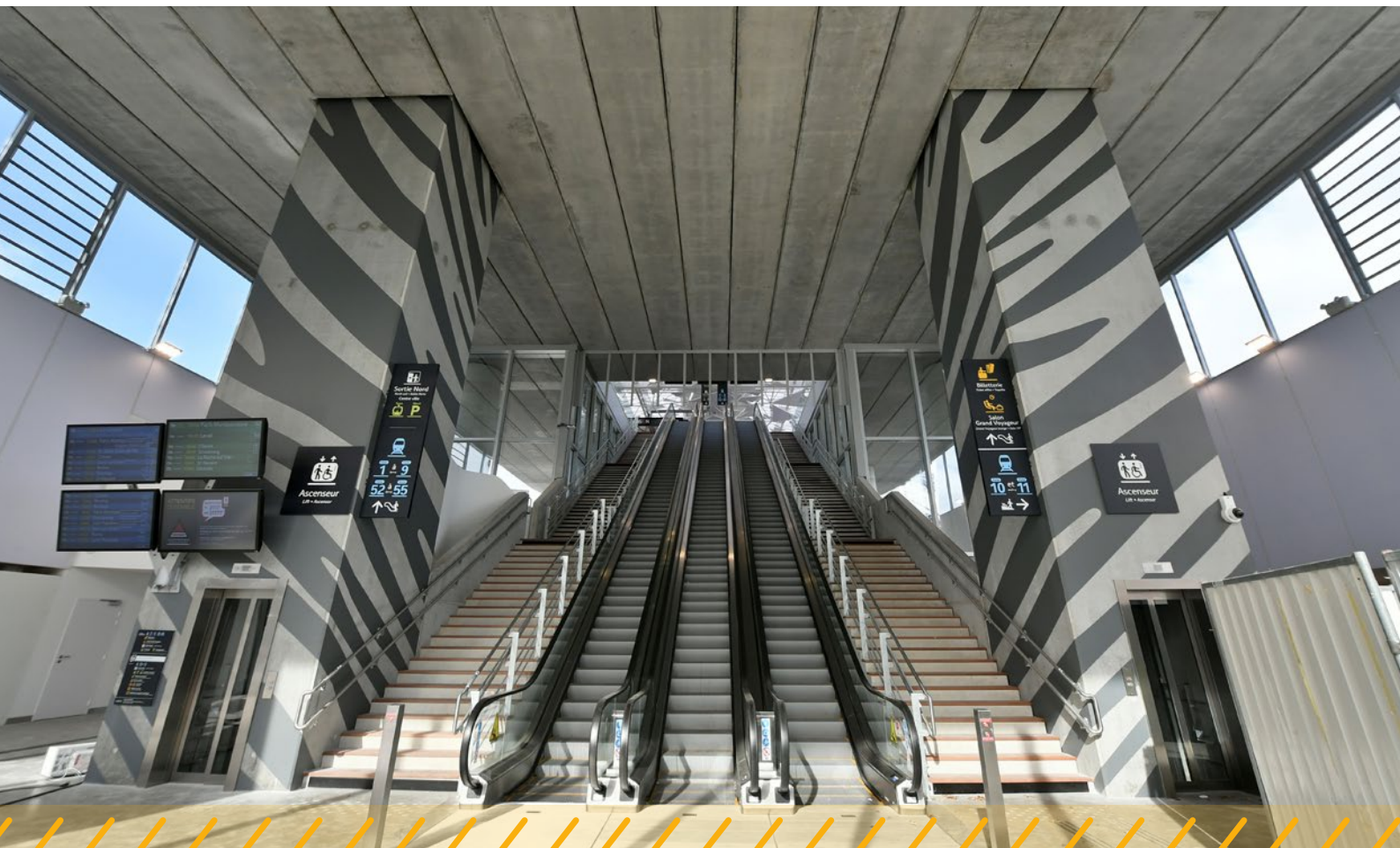
L'ÉTAT

L'État accompagne SNCF et l'ensemble des partenaires sur le projet de la nouvelle gare de Nantes avec comme finalité la volonté d'offrir aux usagers une gare plus moderne et accessible. A la demande des partenaires, l'État assure aussi la présidence de la gouvernance et le suivi financier spécifique mis en place pour mener à bien ce projet complexe.

Il fédère les compétences et garantit la dynamique collective. Ce suivi, à la fois financier et technique, est assuré par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire.

La DREAL Pays de la Loire est un service de l'État placé sous l'autorité du préfet de

région. Elle met en œuvre et coordonne les politiques publiques des ministères de la transition écologique et de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Elle contribue ainsi à promouvoir la dynamique d'un développement durable des Pays de la Loire.



Rudy Ricciotti

Architecte

Grand Prix national d'architecture
Médaille d'or de l'Académie d'architecture
Commandeur de l'Ordre des Arts et des Lettres
Officier de l'Ordre national du Mérite
Chevalier de la Légion d'honneur
Membre de l'Académie des technologies

Né le 22 août 1952 à Alger, Algérie

Diplômes

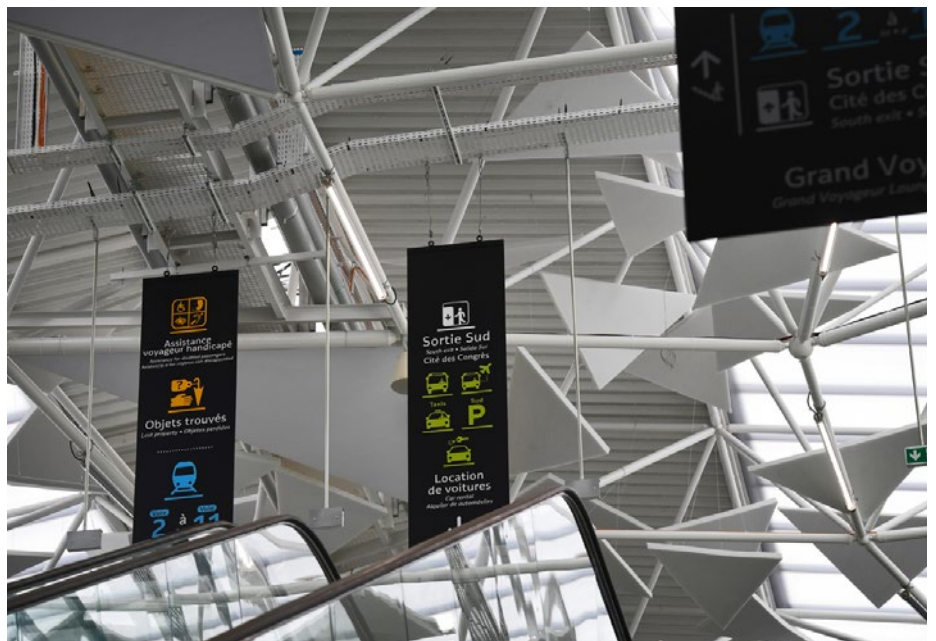
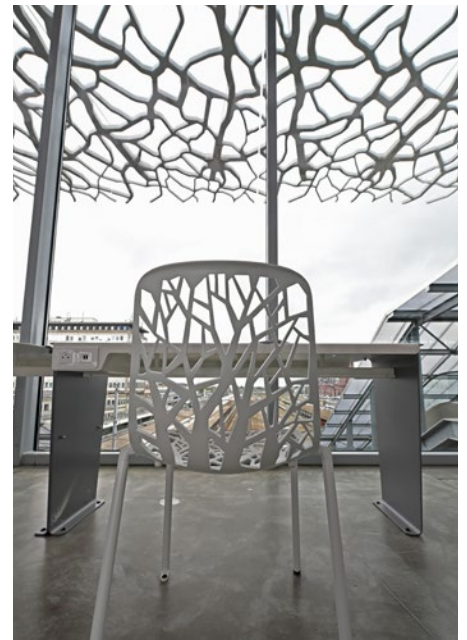
1980 Architecte DPLG – École d'architecture de Marseille, France

1975 Architecte ingénieur – École d'ingénieurs de Genève, Suisse

Architecte et ingénieur, Grand Prix national d'architecture en 2006, Médaille d'or de l'Académie d'architecture, Rudy Ricciotti est représentatif de cette génération d'architectes qui allient puissance de création et véritable culture constructive.

Pionnier et ambassadeur du béton, il sublime les bétons innovants dans des réalisations marquantes telles que le Stadium de Vitrolles – 1994, le Centre Chorégraphique National - Pavillon Noir à Aix-en-Provence – 2006, le Musée Jean Cocteau à Menton – 2011, le Département des Arts de l'Islam au musée du Louvre – 2012, le MuCEM (Musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée) à Marseille – 2013, le Stade Jean Bouin à Paris – 2013, le Pont de la République à Montpellier – 2014, le Mémorial du Camp de Rivesaltes – 2015, ou encore la Bordeaux Métropole Arena et son parking aérien à Floirac – 2017, la Bibliothèque Humaniste à Sélestat – 2018, le Fonds Régional d'Art Contemporain Normandie-Caen – 2019, la Salle des Musiques Actuelles et Contemporaines du pays d'Aix à Aix-en-Provence – 2019, la Gare-PEM de Nantes (2020). Il construit également à l'étranger la Philharmonie Nikolaisaal à Potsdam en Allemagne – 2000, la Passerelle de la Paix à Séoul en Corée du Sud – 2002, le CIAC « La Boverie » (Centre International d'Art et de Culture) à Liège en Belgique – 2016.

Rudy Ricciotti est aussi l'auteur de nombreux ouvrages et pamphlets, parmi lesquels Premières lignes aux éditions Cassis Belli – 2019, L'exil de la beauté aux éditions Textuel – 2019, Je te ressers un pastis ? aux éditions de l'Aube – 2019, Mémorial du Camp de Rivesaltes aux éditions Archibooks – 2016, Le béton en garde à vue aux éditions Lemieux Éditeur – 2015, En vain aux éditions Jannink – 2014, Conversations imaginaires “ou pas” aux éditions un autre Reg'Art – 2014, L'architecture est un sport de combat aux éditions Textuel – 2013, HQE aux éditions Le Gac Press – 2013.





CONTACTS PRESSE

SNCF GARES & CONNEXIONS

WINNIE ROCHAIX
winnie.rochaix@sncf.fr
Tél. : 06 22 89 34 87

NANTES MÉTROPOLE
MAXIME MALETTE
presse@nantesmetropole.fr
Tél. : 06 30 52 49 67

DÉPARTEMENT LOIRE-ATLANTIQUE

GWELTAS MORICE
service.presse@loire-atlantique.fr
Tél. : 02 40 99 11 13

RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE

SOPHIE FERGER
sophie.ferger@paysdelaloire.fr
Tél. : 07 72 21 16 97

PRÉFECTURE DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

**SERVICE RÉGIONAL DE
LA COMMUNICATION INTERMINISTÉRIELLE**
pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr
Tél. : 02 40 41 20 91

DREAL PAYS DE LA LOIRE

FRÉDÉRIQUE FRÉTARD
frederique.fretard@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 02 72 74 73 34

RESSOURCES NUMÉRIQUES ET PHOTOOTHÈQUE

Histoire de la gare de Nantes :

<https://patrimonia.nantes.fr/home/actualites/exposition-la-gare-de-nantes.html>

Time lapse de la construction de la gare :

<https://www.garesetconnexions.sncf.fr/actualites/timelapse-retour-images-transformation-nouvelle-gare-nantes>

Photothèque et vidéothèque :

<https://1drv.ms/u/s!AowgD8g-nPyWagVMTxwjln8x14?e=lwyytG>



GARE DE NANTES
CIRCULONS MIEUX ÉCHANGÉONS PLUS



CE PROJET EST COFINANCÉ PAR
LE FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

