BUGATTI À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE — LES 15 ANS DE L'ATELIER DE MOLSHEIM

En 2005, Bugatti retourne à son site historique en Alsace. Un lieu toujours magique et unique, chargé de l'histoire de l'automobile.

Lorsque Bugatti reprend le site historique de Molsheim en Alsace, il y a 15 ans, pour y démarrer la production de la Veyron 16.4, une nouvelle ère commence — celle de l'hypersportive de l'époque contemporaine. Mais c'est bien plus que la simple construction d'un nouveau véhicule de tous les superlatifs.

« Avec le bâtiment historique Château St Jean, la Remise sud et la Remise nord, et l'Atelier récemment construit, Bugatti a combiné, il y a 15 ans, la tradition et l'époque actuelle, montrant que l'histoire d'un groupe et son avenir chargé de promesses ne sont pas forcément contradictoires », affirme Stephan Winkelmann, président de Bugatti. « Les bâtiments s'accordent parfaitement avec la philosophie de notre groupe et donnent à nos véhicules une ascendance de haute valeur. En tant que groupe français, nous sommes fiers de ce siège de la marque. »

LA PLANIFICATION REMONTE À 1998

Le plan visant à faire revivre la marque sur le site de Molsheim remonte à 1998. Peu de temps après l'acquisition par Volkswagen des droits de la marque Bugatti sous la présidence de Ferdinant K. Piëch en avril 1998, les premiers entretiens entre ce dernier et l'agence d'architecture Henn ont débuté. Sous le nom de « Projet Molsheim », le groupe achète le terrain et ses trois bâtiments au groupe Messier-Bugatti qui possédait une usine juste à côté. Mais il ne reste pas grand chose du charme ancien du château et des remises. Le Château St Jean, ancien bureau de représentation pour les clients d'Ettore Bugatti, est en mauvais état. « Le nouveau siège du groupe devait être le reflet de son histoire, d'où le choix du site historique de Bugatti à Molsheim », se souvient l'architecte Gunter Henn. En septembre 1999, Bugatti invite ses fans et les responsables de la région à une fête sur sa propriété pour y dévoiler ses projets. L'idée trouve un large écho : plus de 1 000 invités répondent à l'appel, et plus de 200 véhicules Bugatti historiques sont garés dans le domaine.

Peu de temps après, les travaux de rénovation débutent sur le site. Au début de la restauration, il n'est pas encore clair si le montage du véhicule doit se faire à Molsheim — les bâtiments historiques doivent d'abord retrouver leur ancien faste et servir à leur usage premier, la représentation de la célèbre marque. Simultanément, Bugatti acquiert des antiquités et des œuvres d'art de la famille Bugatti. Le fils d'Ettore, Rembrandt, était sculpteur et son père Carlo était architecte et designer.

Ce n'est qu'en 2001 que Bugatti fait savoir, en présentant le premier prototype, que la future hypersportive sera fabriquée à Molsheim. Bugatti achète le terrain voisin et planifie un lieu de production moderne — ce qu'il appellera l'Atelier. Les autorités françaises soutiennent le projet. Non seulement le nouveau véhicule devait être unique, mais aussi son lieu de naissance.

MOLSHEIM, BERCEAU DE LA MARQUE BUGATTI DEPUIS 1909

Molsheim se situe à 25 kilomètres au sud-ouest de Strasbourg, au pied des Vosges. C'est depuis 1909 le berceau de Bugatti. C'est là qu'Ettore Bugatti conçoit et construit, de façon intermittente, ses véhicules d'exception jusqu'en 1947, année de sa mort. En 1928, Ettore Bugatti acquiert le Château St Jean avec son parc de six hectares. La maison de maître avait été bâtie en 1857 par la famille Wangen de Geroldseck sur le terrain d'une ancienne commanderie de l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem datant du 13e siècle. Deux remises datant des années 1788 et 1853 complètent le parc idyllique, la construction la plus ancienne étant une porte d'entrée datant du 15e siècle. Du temps d'Ettore Bugatti, le bâtiment sert de coulisse à ses voitures de luxe et de centre de réception de ses clients. Après la mort d'Ettore Bugatti, son fils poursuit son travail jusqu'à ce que l'entreprise fasse faillite en 1956. L'entreprise artisanale

où ont été fabriqués près de 8 000 véhicules Bugatti met un terme à sa production après 47 a ns.

Lorsque Volkswagen achète les droits à l'appellation Bugatti en 1998, les observateurs sont tout d'abord sceptiques. Car en plus de l'annonce de la construction d'un véhicule de plus de 1 000 ch censé dépasser les 400 km/h, la fabrication doit se faire dans un contexte totalement nouveau. « Le Château St Jean se trouvait dans un triste état et devait être rasé et totalement repensé, les remises devaient être détruites et reconstruites », explique Gunter Henn. Lors de la planification, l'équipe d'architectes se rend à Molsheim pour discuter avec les fans de Bugatti et les anciens collaborateurs. L'équipe voulait se faire une idée de l'atmosphère de l'entreprise et du lieu. « Rapidement, la fascination pour la marque et l'importance de son histoire se sont imposées à nous. Nous voulions absolument conserver cette histoire et créer simultanément un lieu où naîtrait un objet technologique nouveau et hautement complexe », relate Gunter Henn. Bugatti vise sur la haute ingénierie et l'esthétique, deux sources de force incroyable, mais aussi sur sa capacité à aller à l'essentiel, à cultiver l'élégance intemporelle et à concentrer l'énergie. « Tout cela doit se refléter dans les bâtiments », explique Gunter Henne et le chef de projet Ge org Pichler.

RENAISSANCE DU CHÂTEAU ST JEAN

Le Château St Jean avec ses deux étages et son haut toit mansardé est alors vidé de l'intérieur et réagencé. Le bâtiment composé de six petits appartements cède la place à un villa de taille imposante. Avec sa façade structurée en sept axes et son avant-corps rehaussé, le Château de 22 m de long semble encore plus long. Dans la partie inférieure, s'ouvre un espace continu comportant deux corps latéraux concaves de chaque côté, et un escalier dans chaque corps. L'étage intermédiaire repose sur un ovale central qui n'est pas totalement relié aux murs extérieurs et semble ainsi flotter, comme catapulté dans le temps.

Les Remises nord et sud, deux anciennes étables, ont été reconstruites en un an, sous le strict contrôle des services des monuments historiques. Jadis, elles servirent pendant un temps à loger les pèlerins de l'Ordre de Malte sur leur chemin vers St-Jacques-de-Compostelle. Les bâtiments sont mesurés par télémétrie, rasés, puis reconstruits conformément aux originaux, avec réemploi de nombreuses pièces comme les éléments de murs et de bois. La Remise nord de 41 mètres de long héberge aujourd'hui une petite exposition de véhicules historiques et de bureaux. La Remise sud de 33 mètres de long abrite aujourd'hui un Customer Lounge dans lequel les clients configurent leur véhicule, une salle avec cheminée et une bibliothèque. « Malgré leur esthétique particulière, tous les bâtiments remplissent leur objectif et répondent à des considérations fonctionnelles. Ce ne sont pas des œuvres d'art désincarnées, contrairement aux apparences », affirment les architectes.

L'ATELIER, UNE MANUFACTURE MODERNE

En 2001, lorsque la production en série de la Bugatti Veyron 16.4 est décidée, un lieu de fabrication est recherché. En opposition avec les bâtiments historiques, l'architecte Gunter Henn envisage un lieu de montage de véhicules moderne, esthétique et visuellement marquant — l'Atelier. Le vénérable Château et les Remises représentent la longue tradition de la marque, l'Atelier est le symbole de la technique d'aujourd'hui et de demain. Les architectes Gunter Henn et Georg Pichler imaginent diverses atmosphères, comme une plongée dans le passé sans

nostalgie, un chemin à travers la nature en guise d'espace intermédiaire et en accéléré, ainsi qu'une vision technique, clair et libre pour les nouveaux développements. Sur une surface de 84 500 mètres carrés, dont 52 600 mètres carrés de forêt, l'Atelier trouve toute sa place.

En partant du Château, le chemin passe devant la Remise sud et se poursuit jusqu'à l'Atelier, dans un dialogue fascinant entre histoire et modernité. La forêt, où vivent des daims sur une réserve de quatre hectares, abrite des chênes vieux de près de 250 ans. De l'autre côté du mur historique, s'étend le bâtiment le plus moderne : au milieu d'un pré, dans le champ de vision du Château, se dresse une structure ovale en acier qui semble flotter dans l'air sur un socle. Le bâtiment de 76 mètres de long et de 45 mètres de large héberge, au sud, des ateliers de montage, à l'ouest, l'espace de pré-montage des motos, et à l'extrémité est, des bureaux et des salles pour les employés.

Trois modèles d'essai pour la peinture et l'étanchéité dans une construction en béton armé complètent l'ovale côté nord. « C'est une plongée dans un monde moderne. La forme rappelle le macaron de Bugatti, l'emblème de la marque. La taille généreuse, l'abstraction et la distribution de la lumière du hall central vitré et clair font penser à un atelier d'artiste. Fondamentalement, la Veyron et ses successeurs, la Chiron et la Divo sont aussi des œuvres d'art qui, en tant que telles, nécessitent l'espace adéquat », explique Gunter Henn.

Comme autrefois, ce sont les différentes atmosphères lumineuses et les perspectives sur les divers bâtiments qui enthousiasment l'architecte encore aujourd'hui et qui font de ce lieu un site unique. Comme la vue des nombreuses fenêtres du Château sur le parc, c'est la fusion entre tradition et nature qui l'envoûte. La lumière incidente dans la Remise sud de taille plutôt modeste avec le beau travail du bois et l'escalier vers la bibliothèque entretiennent la sensation d'intimité, d'amitié et de famille. La vue sur l'Atelier, puis des fenêtres vers le sud offre au contraire un sentiment d'espace : ouvert, généreux et technique.

Christophe Piochon travaille de façon intermittente depuis 2001 pour Bugatti, et depuis 2013 comme directeur de site à Molsheim et membre de la direction pour la production et la logistique. « Le site accueillant le Château St Jean et les deux Remises, la forêt et toute son histoire est unique dans le monde de l'automobile », affirme Christophe Piochon. À cela s'ajoutent l'art et la manière dont Bugatti produit ses hypersportives — de façon artisanale, avec une fabrication à la main. « Le premier défi de la planification consistait à développer une idée qui nous permettrait, en tant que manufacture, et en partant de zéro, de garantir la qualité extrêmement élevée d'un véhicule très exigeant d'un point de vue technique, avec un très petit nombre de véhicules fabriqués. De là est venue l'idée de l'Atelier avec ses quatre lieux de travail en forme de boxes, dans lesquels les employés montent en cinq jours plus de 2 000 pièces pour fabriquer un exemplaire unique », explique Christophe Piochon. Une méthode de travail unique à ce jour, et qui permet de faire naître en moyenne deux véhicules de très haute qualité dans les variantes Chiron, Chiron Sport, Divo, et bientôt Chiron Pur Sport et Chiron Super Sport 300+[1] par semaine. « Cette ambiance de travail dans un environnement verdoyant et dans l'Atelier aux dimensions généreuses me rend heureux chaque jour, même après 15 ans passés ici », explique Christophe Pio chon.

En l'honneur d'Ettore Bugatti, l'Atelier a été solennellement inauguré le 3 septembre 2005, date proche de l'anniversaire de sa naissance (le 15 septembre 1881). Plusieurs jours durant, les personnes intéressées, les amis de la marque, les fans de Bugatti et les habitants des environs ont pu découvrir ce lieu rénové. Jusqu'en 2015, 450 véhicules Veyron y ont été fabriqués à la main. Depuis 2016, il abrite le montage de la Chiron, et depuis cet été, celui de la Divo.

« Molsheim accueille la tradition, l'époque moderne et l'avenir. C'est un condensé d'éléments temporels et de fonctionnalités qui sont en symbiose parfaite. L'héritage aux côtés du Hightech », résume Stephan Winkelmann. Bugatti Molsheim restera toujours bien plus qu'un simple siège d'entreprise et une unité de production d'automobiles en Alsace. Bugatti Molsheim sera toujours l'emblème de la vision de la marque légendaire Bugatti.