

Nouvelles urbanités : espace public et mobilités

*« Nous passons d'un espace à un autre sans songer à mesurer, à prendre en compte ce laps d'espace.
Le problème n'est pas d'inventer l'espace, mais de l'interroger, de le lire... »*
Georges Perec, in Espèces d'espaces.

Introduction



Architectes, paysagistes, nous partageons des valeurs communes.
Celles du projet comme lieu d'échange et de production.
Celles du travail en équipe.
Celles de valeurs liées au contexte, à l'usage, à l'habiter, à la mobilité.
Celles du développement durable.

Architectes, paysagistes, nous cultivons nos différences, d'origine, de formation, d'apprentissage.
Pour mieux enrichir les programmes que nous développons.
Pour maîtriser un large champ de compétence autour de nos métiers : urbanisme, architecture, paysage, design.
Autant d'échelles que nous aimons investir, étudier, dessiner.

Nous revendiquons le choix d'être un producteur de l'acte de bâtir, de la ville et des territoires, de l'espace public, le choix de construire des logements, « chair de la ville (1) », des équipements publics, vecteur de lien social, et des programmes hybrides souvent en lien avec la mobilité.

Urbanisme et mobilité durables, voilà la matrice de nos projets qui définit notre approche conceptuelle : habiter, bouger, durer.
Urbaniste, paysagiste, architecte-voyer. Des métiers qui se conjuguent.

Ce livret présente notre savoir-faire, développé en France, en Europe et jusqu'en Amérique du Nord.
Un savoir-faire amorcé dès 1997 avec les deux premières lignes de tramway de l'agglomération lyonnaise.
Savoir-faire en matière d'infrastructure et de maîtrise technique : plate-forme, lignes aériennes, réseaux.
Savoir-faire en matière de projet urbain, d'aménagement, d'espace public.

En 2007, la réalisation du tramway de l'agglomération mulhousienne a été récompensée par le trophée de l'aménagement urbain, prix national décerné par le Moniteur.

Nous proposons ici des projets réalisés ou encore en études ou travaux :

- Réseaux de tramway
- Bus à haut niveau de service (BHNS)
- Aménagement de pôles modaux
- Mobilier de stations



Histoire de l'atelier

- 1993** Création de la S.A Atelier d'Architectes Bruno Dumetier
- 1999** Association de Dominique Gautier
- 2003** Association de Stéphane Conquet
- 2004** Ouverture de l'atelier à Paris XI
Clara Durand-Seidl devient secrétaire général
- 2007** Trophée de l'aménagement urbain du Moniteur pour le tramway de l'agglomération Mulhousienne
- 2008** La S.A. devient Gautier+Conquet et Associés
Dominique Gautier : Directeur Général
Stéphane Conquet : Directeur Général Délégué
Clara Durand-Seidl : Associée
Création de Eco+Construire, société d'économie du projet
- 2011** Philip Murphy, Pascal Hendier et Benoit Scribe sont associés
35 salariés

L'atelier aujourd'hui

L'atelier Gautier+Conquet existe depuis 2008. Huit ans, c'est jeune pour une agence d'architecture. Mais l'atelier ne fait pas son âge, et compter huit ans serait oublier l'expérience à braquets multiples de ses fondateurs. Car avant d'être regroupés sous cette appellation, les intéressés ont eu une vie... et des itinéraires bien différents. Au fil des années professionnelles, les parcours se croisent, les rencontres s'opèrent, chez Jourda et Perraudin, Bruno Dumetier Renzo Piano, ou Michel Corajoud ...

En réalité, le hasard n'est pour rien dans cette volonté constructive de fédérer les énergies et les compétences au sein d'une structure commune : tout comme l'écrivain ethnologue Victor Segalen avait érigé le « divers » au rang d'esthétique, les fondateurs de Gautier+Conquet voient dans cette association de parcours l'opportunité de cumuler les maîtrises : architecturale, urbaine, formelle, fonctionnelle, technique, économique... Au final, la maîtrise globale... de la « maîtrise d'œuvre ».

Atelier recomposé

L'agence actuelle est logée dans les anciens locaux d'un tapissier en plein sixième arrondissement de Lyon, non loin de La Part-Dieu. De la typologie industrielle, ont été conservées les ouvertures, la qualité de la lumière et la volumétrie.

Dominique Gautier a travaillé sept ans chez Jourda et Perraudin, avant de rejoindre en 1997 Bruno Dumetier (AABD) avec

Stéphane Conquet puis, plus tard, Clara Durand Seidl. En 2008, comme il l'avait anticipé près de dix années auparavant, Bruno Dumetier quitte la structure. AABD Architectes devient alors Gautier+Conquet & Associés.

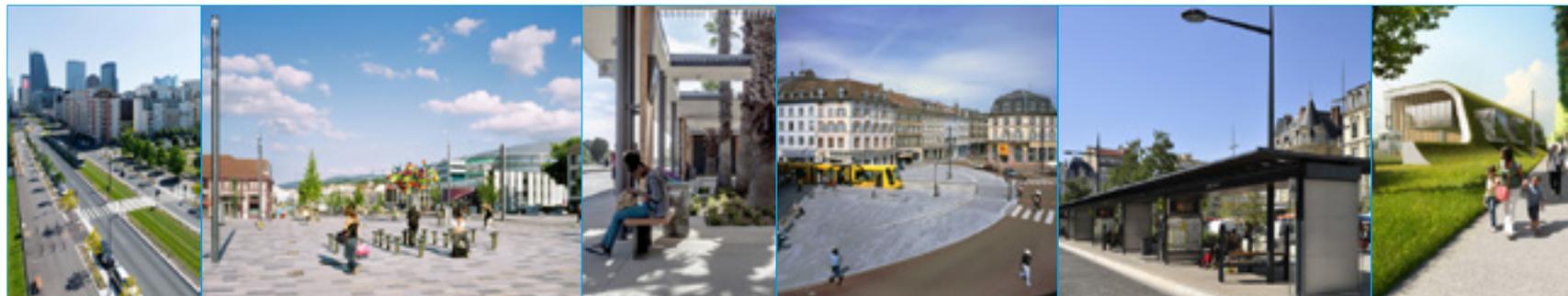
Philip Murphy rencontre Dominique Gautier chez Jourda&Perraudin, après une formation au Canterbury Polytechnic de Londres et un passage chez Manuelle Gautrand. Il rejoint l'atelier en 1998.

Après des études d'architecte d'intérieur (HES à Genève), Pascal Hendier passe 13 ans chez Marc Mimram puis Renzo Piano à Paris où il travaille, notamment, sur le projet de la Cité Internationale de Lyon. Là, il rencontre le paysagiste Benoit Scribe, qui travaille alors chez Claire et Michel Corajoud. Tous deux parisiens et témoins de la très grande complicité qui unit ces deux grands de l'architecture et du paysage, ils choisissent de rester à Lyon après avoir travaillé sur la Cité Internationale, et rejoignent l'atelier en 2006.

Stratégie d'archipel

Ce qui les sépare, c'est ce qui les relie. Chacun des associés, avec son tempérament, son propre système de valeur, est capable de converger vers un projet commun. Pour tous, ces formations et ces pratiques sont une source d'enrichissement mutuel qui vient nourrir les échanges et les discussions.

« A plusieurs, on est meilleur. »



Car Gautier+Conquet, c'est d'abord cette culture partagée qui génère, bien qu'ils s'en défendent, un véritable esprit d'entreprise. Cette culture commune ne naît pas du hasard, mais d'une véritable volonté portée par Dominique Gautier, et largement soutenue par tous.

Aussi l'atelier au grand complet se déplace-t-il chaque année, soit pour visiter un projet de l'agence, à Saint-Etienne sur le site du musée Couriot, à Genève pour découvrir la qualité Made in Suisse, à Valence, où l'agence a aménagé les boulevards, à Nîmes après la mise en service de la ligne de BHNS avec son bâtiment d'exploitation et ses stations... soit à l'occasion d'un voyage d'étude pour comprendre les villes et les territoires et rencontrer architectes et urbanistes locaux. Là encore, à Rennes, Munich, Berlin, Nantes ou Rotterdam, l'objectif poursuivi est le même : échanger, s'instruire, partager et créer une culture commune. Stimulation incessante et synergie constructive, dans tous les sens du terme.

Une démarche globale

Il en va de la taille de l'atelier comme de son âge : les apparences sont trompeuses. Avec plus de 30 personnes dont cinq associés et deux localisations, la taille de l'agence forme avant tout une puissance de travail et de production vis-à-vis des maîtres d'ouvrage, des bureaux d'études et des entreprises, et. Etant ainsi en mesure de peser à armes égales dans le débat et l'acte de faire, Gautier+Conquet peut revendiquer toutes les phases du projet, quel que soit le programme. En effet, désireux de ne pas se cantonner à la construction de bâtiments ou d'équipements (résidence pour étudiants, médiathèques, immeubles de logements, Archives départementales du Rhône, passerelle à Epinal...), l'atelier travaille sur des espaces publics (esplanade du Gros Caillou à Lyon, aménagement de la Place Garibaldi à Nice...) et, en amont de la question des transports, sur des projets urbains (tramway de l'agglomération mulhousienne, place au Havre, pôle modal d'Antibes, gare d'Annemasse...).

Pour Gautier+Conquet & Associés, un projet est un tout, autour duquel se fédèrent les différentes disciplines nécessaires à son élaboration. Soucieux de développer une architecture au service des usagers, l'atelier adopte une attitude de généraliste, car c'est aussi hors-champ que les choses se passent. L'espace est appréhendé dans sa globalité : territoire, enjeux, usage, fonction, forme.

Approche linéaire du projet

A chaque projet, un questionnement systématique de toutes les implications urbaines, une analyse complète du site et du « déjà-là », des échanges, du recul, avec la volonté d'épurer, pour ne pas perdre de vue l'idée essentielle : ce serait quoi, bien construire ici ? Se considérant volontiers comme « producteur » plutôt qu'« auteur », l'atelier ne cherche pas à faire œuvre et refuse l'arrogance d'une architecture spectaculaire. Au bavardage formel et tapageur, il préfère cultiver

la justesse constructive et la simplicité formelle. La présence et l'usage plutôt que l'apparence. La réalité est là, dans des projets sobres et rigoureux - dont on sait quelles richesses ils fécondent-, où l'architecture affiche une clarté structurelle, une disposition rationnelle des fonctions, une vérité des matériaux, un dessin soigné des détails, une précision des assemblages...

Pour ce faire, point de spécialisation : la fabrique des projets est abordée selon une approche linéaire de A à Z : en phase concours, un directeur de projet lit le programme, défriche, oriente, propose des directions, dialogue avec Dominique ou Stéphane, avant de chapeauter un chef de projet qui sera l'interlocuteur quotidien du maître d'ouvrage tout au long du processus. Une manière de former les plus jeunes, de responsabiliser chacun, et d'approcher le métier sous toutes ses facettes. Un moyen également de fidéliser les collaborateurs. Des « Retours de chantiers » créent, là encore, les conditions d'un « bon » partage du projet au sein de l'agence, comme avec les services futurs gestionnaires et/ou les usagers / riverains)...

Dimension artisanale ?

Si la taille est un moyen, l'atelier n'entend pas moins garder sa dimension artisanale... Des artisans de la globalité.

Ainsi Le travail sur maquette est un outil essentiel de la conception, à l'origine de tous les projets, qui renvoie aux notions d'expérimentation, de prototype, de réversibilité de tout ou partie du projet. Car aujourd'hui, la modélisation informatique ne suffit pas: le travail sur maquette constitue, en soi, un véritable espace d'échanges et de réflexions internes qui permet d'affiner les proportions, la forme, les prospects, la volumétrie.

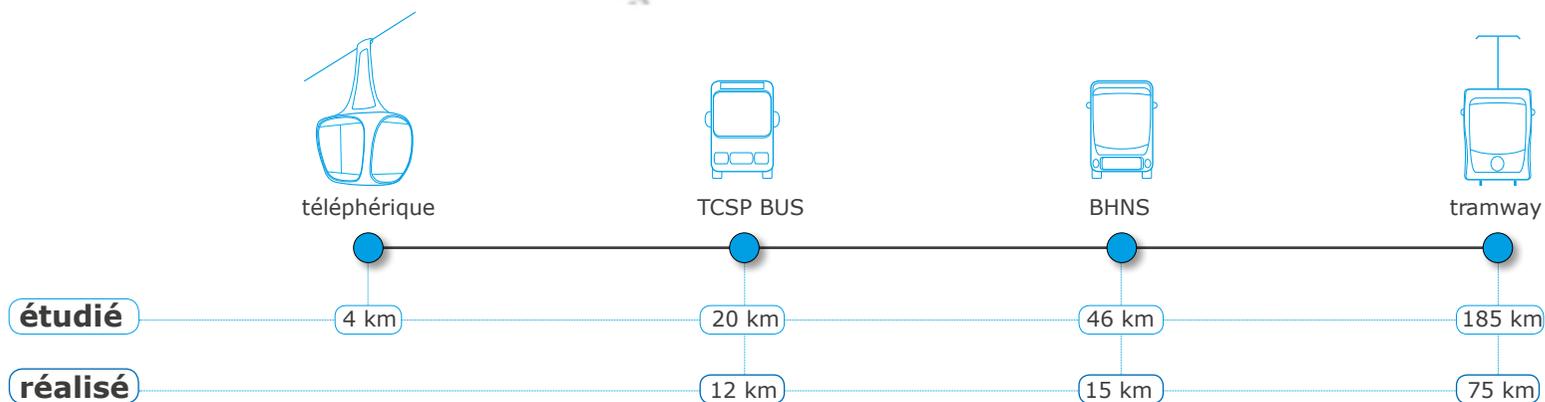
L'atelier maquette dispose d'un espace dédié avec tous les outils et les matériaux nécessaires. En montrant l'essentiel, l'objet physique sert également d'outil de communication auprès des acteurs du projet. Elle permet de se rapprocher des entrepreneurs, renvoyant à l'idée de compagnonnage et de croisement des cultures.

Alors, ce serait quoi, bien construire ? Privilégier le confort d'usage ? Optimiser la matière ? S'adapter à un contexte géographique, social et économique ? Etre en cohérence avec le programme ? Trouver l'équation juste entre économie et construction ? Comme tout ce qui est compliqué à faire, la réponse, simple, sera empruntée à Alvaro Siza: « imaginer l'évidence ».

Aussi, au qualificatif « jeune » du début pourrait-on ajouter : sage. Sage, c'est-à-dire stable, solide, adaptable. Polyvalent. Jeune et sage. On voit par-là que cet oxymore ne saurait se réduire à l'opposition de deux valeurs antagonistes mais qu'il sert, au contraire, une recherche harmonieuse de l'unité que l'on croyait impossible.

Synthèse

Angoulême
Anney
Antibes
Athènes
Bourg-en-Bresse
Cayenne
Clermont-Ferrand
Clichy-Montfermeil
Créteil
Genève
Grenoble
Hauts-de-Seine
Lausanne
Lille
Marseille
la Martinique
Massy-Evry
Mulhouse
Montréal
Nice
Nîmes
Paris
Rennes
La Réunion
Saint-étienne
Stockholm
Toulouse
Valence



et...

7 pôles modaux, 10 P+R, 6 lignes de mobilier urbains, 15.000 arbres plantés...

Sommaire

Mobilités

Pôle modal d'Antibes	3
Pôle modal de la gare de Bourg-en-Bresse	5
Pôle modal à Satolas	7
Quartier de la gare d'Annemasse	9
Passerelle à Epinal	11
Téléphérique à Créteil	13
Couverture du Paillon à Nice	15
Parking Relais (450 places) à Lyon	17

Réseaux de tramway

Tramway à Grenoble	21
Tramway de l'agglomération lyonnaise	23
Tramway La Défense-Bezons	25
Tramway de l'agglomération mulhousienne	27
Tramway T3 à Lyon	29
Tramway de Saint-Etienne	31
Tramway à Clermont	33
Tramway de l'agglomération toulousaine	35
Tramway des Maréchaux à Paris	37
Tramway d'Athènes	39
Tramway à Montréal	41
Tramway Suisse	43
Tram-train T4 à Clichy-Montfermeil	45
Tram-Train de Lille	47
Tram-Train Massy Evry (TTME)	49

Lignes de BHNS

BHNS, stations et P+R à Nîmes	53
BHNS, campus Saint-Jérôme à Marseille	55
"Axe Est-Ouest" et P+R à Rennes	57
Aix-en-Provence, insertion urbaine du BHNS	59
TCSP de Cayenne	61
TCSP, rive ouest du lac d'Annecy	63

Espaces publics

Quai Gillet à Lyon (autour du Pont Schuman)	67
Berges du canal Saint-Denis à Paris	69
Quartier des Pins à Vitrolles	71
Avenue Mermoz à Lyon	73
Les boulevards de Valence	75
Place Garibaldi à Nice	77
Une place au Havre	79
Les places Jutard et Raspail à Lyon	81
L'esplanade du Gros-Caillou	83
Jardin privé en coeur d'îlot à Lyon Vaise	85
ZAC Seine Arche à Nanterre	87
Espaces publics autour du CEVA à Genève	89
Quais de Saône à Chalon sur Saône	91

Mobilier urbain

Mobilier urbain de Nîmes	95
Mobilier urbain de Valence	97
Mobilier urbain de Lyon	99
Tramway à Stockholm	101
Mobilier pour la RATP	103
Espaces de Vie Bus (EVB) pour la RATP	105

Projets urbains

Berges de Loire à Roanne	109
Fort-de-France, Ecoquartier caraïbéen	111
Ecoquartier de Pringy	113
Saint-Julien-en-Genevois, une porte de ville	115
Schéma directeur parc Couriot à Saint-Etienne	117
ZAC Armstrong à Vénissieux	119
Quartier Mermoz à Lyon : schéma directeur	121
Quartier Anatole France à La Trinité	123

Références architecturales

Archives départementales du Rhône	127
Le parc musée de la Mine à Saint-Etienne	129
Médiathèque d'Oullins	131
Institut Français de Civilisation Musulmane à Lyon	133
Logements, quartier Mistral à Grenoble	135
Parc Debrousse à Lyon	137
Logements BBC+ à Bourg-lès-Valence	139
Logements BBC et maisons passives, La Duchère à Lyon	141
Centre d'échanges de Lyon Perrache	143
BHNS et centre de maintenance en Martinique	145
Complexe d'exploitation à Toulon	147
Dépôt Tramways à Orléans	149

Annexe : CV

+ Mobilités

Réalisation du pôle d'échanges au niveau de la gare ferroviaire d'Antibes (06)

Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
Surface : 40 000 m²
Montant des travaux : 12 290 000 euros ht
Étude : 2011
Livraison : 2014

Les Prix de
l'Aménagement
Urbain 2015



+ Un bâtiment paysage

Prix de l'Aménagement Urbain et Paysager Édition 2015

L'ambition du programme consiste à dessiner une gare à deux façades et deux entrées, liées à la position de la gare dans l'agglomération. Cette position en limite, mais hors du centre ville, est un atout, qui en fait bien une gare d'agglomération, afin de :

- Créer un vrai nœud de convergence de l'ensemble des modes de transport.
- Développer une gare de voyageurs à l'échelle du bassin de vie de la Communauté d'Agglomération.
- Organiser les façades urbaines de la gare véritable vitrine de la ville.

Le pôle d'échanges, un site stratégique nécessitant des arbitrages mais avant tout efficace et tourné vers l'utilisateur.

Il devient un maillon des chaînes de déplacements, un équipement vivant en constante évolution avec des enjeux sur des sujets comme l'environnement, l'ergonomie, les rythmes cadencés, les confort d'usages, création de parc relais et liaisons.



Aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare à Bourg-en-Bresse (01)

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération de Bourg-en-Bresse
Surface : 19 500 m² (espaces publics et VRD)
Montant des travaux : 5 000 000 euros ht
Études : 2011
Livraison : 2014



+ Une porte dans la ville

Le projet s'inscrit dans le programme régional des gares (contrat de plan État/Région) dont les objectifs sont de renforcer l'intermodalité et l'accessibilité par une meilleure organisation des flux d'échange pour tous les voyageurs (automobilistes, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, taxis, scolaires, ...), d'améliorer l'accueil et le confort des voyageurs (attente, vente, information, sécurité, ...), de renforcer les fonctions de centralité en prenant en compte les services et les projets urbains environnants, de valoriser le site, le quartier urbain et ses accès et d'organiser les façades urbaines de la gare. Se traduisant par la création d'un grand parvis piétons alliant qualité de traitement minéral et végétal et une fonctionnalité améliorée et sécurisée.



Aménagements des abords des terminaux 2 et 3, du parvis de l'hôtel et ceux du parking et de la gare bus à Satolas (69)

Maître d'ouvrage : Aéroport Lyon Saint-Exupéry
Montant des travaux : 3 900 000 euros ht
Études : 2007
Réalisation : 2009



+ Parvis des terminaux 2 & 3

Nous avons pris le parti d'inscrire l'espace dans la continuité des aménagements des abords du Terminal 2 récemment réalisés. Le désir de maintenir une lecture homogène et identitaire sur l'ensemble du site justifie cette démarche, afin notamment de ne pas perturber les habitudes des différents usagers : identification des espaces piétonniers par un asphalté clair, création d'un mail structurant en lien avec l'entrée principale du terminal, utilisation du même mobilier (notamment pour l'éclairage). Le parti d'aménagement vise également à faire disparaître l'aspect « routier » du schéma d'intention, tout en maintenant l'ensemble des fonctionnalités du projet (cheminements, desserte, stationnements, etc...).



Création d'un pôle modal et d'une gare CEVA - Aménagement du quartier de la gare d'Annemasse (74)

Maître d'ouvrage : Agglomération d'Annemasse
Shon : 40 000 m² - Surface : 32 000 m²
Montant des travaux : périmètre opérationnel 8 500 000 euros ht
Concours : 2012
Livraison : 2019



+ Un quartier de gare pour demain

La gare d'Annemasse sera demain un pôle d'échanges exceptionnel profitant d'une desserte TER + CEVA réunis, du BHNS, de bus urbains, de la gare routière départementale, du tramway proche, et d'un parc-relais en ouvrage de 200 places. Elle est aujourd'hui un site « fonctionnel » ingrat, enclavé, et cerné par des voiries et une circulation automobile complexe, qui par conséquent, n'est pas attractive pour les mobilités douces. On voudrait ici rendre possible l'appropriation, par la ville, de la gare. Ou encore inclure la gare dans la ville, avec comme articulation un espace public ouvert. La ville dense pourra également remonter au-delà de la gare, jusqu'à la rue des frères Tassile.

Au-delà de l'offre de transport élargie, l'objectif ce grand projet urbain est de développer, en lien avec le futur pôle modal, la ville de demain, au cœur d'Annemasse : un centre habité, attractif, qui regroupe logements, activités, commerces.



Réalisation d'une passerelle dans le centre ville d'Épinal (88)

Maître d'ouvrage : Ville d'Épinal
Dimensions : portée : 63 mètres
 largeur : 6 mètres
Montant des travaux : 1 195 000 euros ht
Concours : 2003
Réalisation : 2005

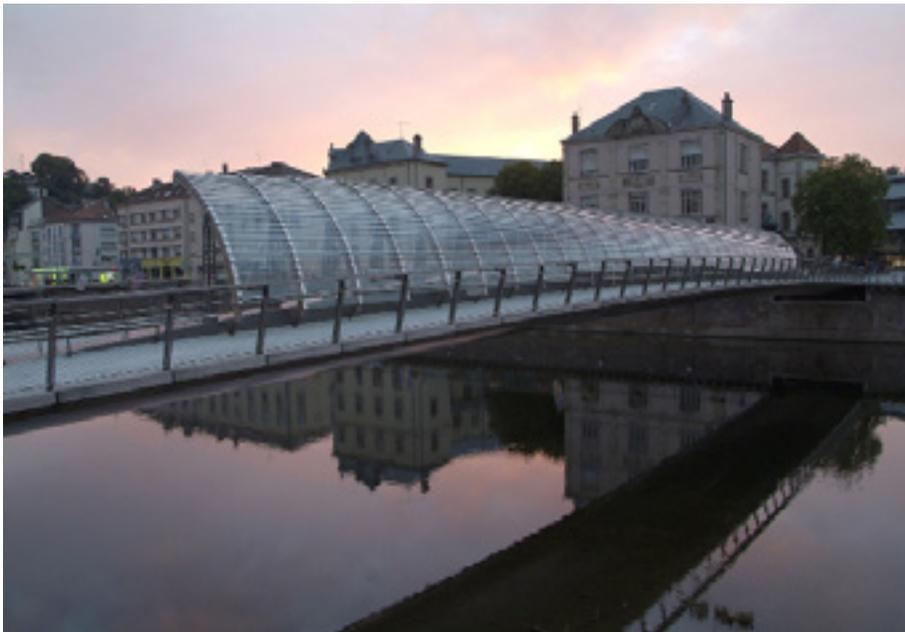


+ Ouvrage d'art et design urbain

La passerelle est de facture contemporaine mais néanmoins discrète pour qu'elle puisse s'intégrer au patrimoine environnant

D'une longueur de 63 m, elle franchit la rivière par une seule travée. Le tablier est une structure multicellulaire en acier, extrêmement élancée et fine pour minimiser les obstructions lors des crues et permettre un accès sans dénivellation.

L'allée aval est protégée des vents dominants par un auvent transparent fixé sur la nervure ; les piétons qui l'emprunteront trouveront sous l'auvent des bancs disposés face à la rivière. L'allée amont, libre de tout mobilier urbain, sera plutôt destinée aux cyclistes.



TELEVAL : Traitement architectural des stations d'une ligne téléphérique à Créteil, Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges (94)

Maître d'ouvrage : Conseil Général 94
Montant des travaux : 70 000 000 euros ht
Etudes : 2012



+ Téléhérique urbain

S'interroger sur la place d'une station le long d'une ligne de transport par câble, c'est chercher « le lieu » qui pourra toucher une part importante de riverains tant d'un point de vue pratique par sa proximité, son accessibilité, ses conditions de desserte, que d'un point de vue symbolique.

Un fil vert guide la conception, le « fonctionnel » suit le « structurel ». La gestion des flux entre le parvis, le quai et la cabine, l'orientation des voyageurs, l'implantation de la signalétique, les dispositifs de secours sont l'ensemble des contraintes qui orientent la conception de la station au sein du volume construit. Chaque site d'implantation sert de guide pour l'écriture architecturale de la station. Ces éléments permettent d'inscrire la station dans son environnement immédiat.

Le projet véhicule une image. Les lieux doivent trouver leur juste place dans la ville tout en étant porteur d'une identité propre. Une identité forte mais juste est un gage important d'appropriation par les



Prolongation de l'axe routier couvert du Paillon et aménagement du boulevard Vérany à Nice (06)

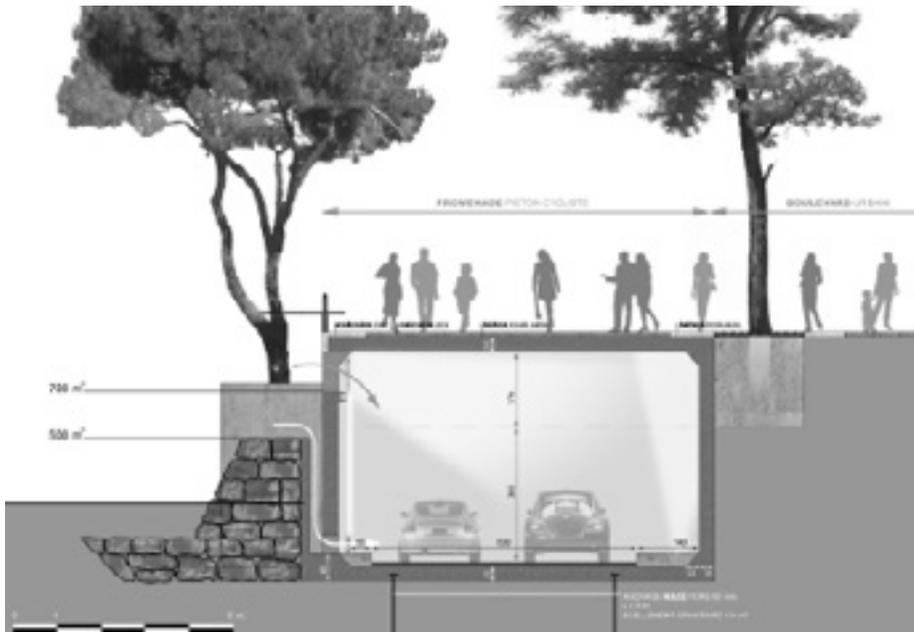
Maître d'ouvrage : Conseil Général des Alpes-Maritimes
Montant des travaux : 13 720 000 euros ht
Surfaces aménagées : 13 100 m²
Concours : 2002
Réalisation : 2008



+ Une promenade sur un ouvrage d'art

La séquence du Paillon à aménager se lit à la fois comme la première (venant du centre ville) et la dernière section (venant des quartiers Est) d'où l'on appréhende les eaux vives du Paillon.

Au Sud, à partir de la promenade des Anglais, après une succession de jardins (Albert 1er, Masséna), on rencontre les principaux équipements (théâtre, MAMAC, Acropolis, Palais des Expositions, future bibliothèque...), de l'agglomération qui rythment et composent la couverture de la rivière.



Parking relais Mermoz – Galeries Lafayette à Bron (69)

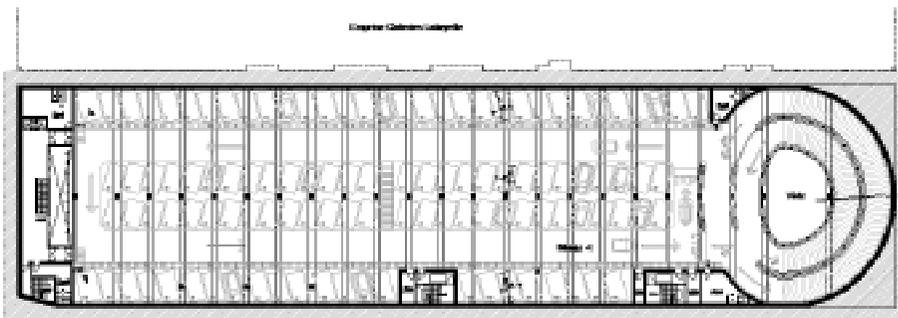
Maître d'ouvrage : Sytral
Shon : 14 700 m² - 400 places
Montant des travaux : 10 000 000 euros ht
Concours : 2012
Livraison : 2015



+ Design et fonction

Notre projet est marqué par la présence de deux failles : deux éléments architecturaux forts qui viennent « encadrer » la zone de stationnement. Une faille est réservée aux connexions verticales pour les piétons, et se situe à l'ouest du projet. Elle est traversée par un escalier encoché et permet la connexion avec le métro. La deuxième faille se situe à l'est et est dédiée aux deux rampes de circulation des véhicules uniquement. Depuis chaque niveau, les failles permettent une lecture des accès piétons comme véhicules. Elles guident les utilisateurs par leur lumière « à part ». Ce sont des « puits de lumière » qui filtrent la lumière du jour et la complètent de lumière artificielle

La double rampe hélicoïdale permet un gain de temps pour les automobilistes et un aménagement optimisé du parking. La rampe extérieure permet de descendre dans les niveaux inférieurs, alors que la rampe intérieure permet la remontée. Du fait du fonctionnement propre à un parking relais, les croisements sont très limités



plan M. 1: 014 places
(2012-2013)



+ Réseaux de tramway

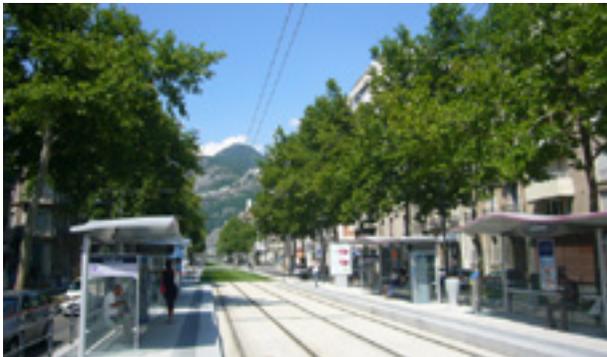
Création d'une ligne de 12 Km de tramway dont 3 Km en zone urbaine dense et 9 Km en périurbain de Grenoble à Fontanil (38)

Maître d'ouvrage : SMTC
Maître d'ouvrage mandataire : Territoire 38
Montant des travaux : 169 000 000 euros ht
Offre lauréate : 2009
Livraison : 2014 (1^{ère} tranche)
2015 (2^e tranche)



+ Urbanisme et transport : un contrat d'axe

La ligne E du tramway grenoblois dessert le territoire nord-ouest de l'agglomération. Les communes desservies sont : Grenoble, par le cours Jean Jaurès, de 42 m. de large, à l'architecture dense et classique, situé entre centre-ville et quartier de la gare, St-martin-le-Vinoux, St-Egrève, le Fontanil, communes périurbaines, à travers un tissu pavillonnaire ponctué de parcs et d'échappées visuelles sur les montagnes. La réalisation de la ligne E est un projet phare pour la métropole et le SMTC. Il s'agit d'appliquer pour la première fois la démarche Urbanisme et Transport (vision globale et cohérente de l'évolution du territoire, lien entre politique d'aménagement et de transport, intensification urbaine autour des lignes de transport).



Aménagements urbains (voirie, plate-forme). Étude et réalisation du mobilier à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise)
Montant des travaux : 91 494 000 euros ht (aménagement urbain et mobilier)
Réalisation : 2000



+ Partager la ville

L'inscription de deux premières lignes de tramway dans la ville a pour objectifs de rendre plus attractif et efficace les transports en commun, d'optimiser le partage de l'espace public, de libérer la ville des pollutions et des engorgements automobiles et de privilégier la continuité des espaces.

Le Plan des Déplacements Urbains souhaite utiliser ce nouveau mode de transport pour participer au rééquilibrage fonctionnel et social des espaces de la mégapole. Le projet du tramway se fonde dans le savoir-faire lyonnais d'une culture urbaine existant depuis longtemps déjà : l'insertion du tramway dans le patrimoine ancien et contemporain du Grand Lyon est le seul moyen de faire la ville à plusieurs.



Prolongement de la ligne T2 de la Défense (92) à Bezons (95)

Maître d'ouvrage : Conseil Général 92, Conseil Général 95
Montant des travaux : 49 615 000 euros ht
Concours : 2004
Livraison : 2012



+ Du centre à la périphérie : un fil vert

L'aménagement de l'extension de la ligne T2 qui dessert 5 communes répond à deux principes forts :

Concentrer l'effort de réaménagement sur quelques sites bien identifiés, en premier lieu les 8 stations, interface entre la ville et le système de transport,

Insérer la plate forme du tramway dans le tissu existant en limitant le réaménagement à quelques interventions ponctuelles.

Les plantations et les aménagements se font ponctuellement et non en linéaire soit à chaque station soit dans des poches libres de construction et pouvant être mises en valeur.



Aménagements urbains du tramway à Mulhouse (68)

en association avec l'Atelier du Paysage-Alsace

Maître d'ouvrage : SITRAM
Montant des travaux : 110 000 000 euros ht
Concours : 1999
Réalisation : 2006

Les Prix de
l'Aménagement
Urbain 2007



+ Révéler la forme de la ville

Trophée de l'aménagement urbain 2007 du Groupe Moniteur

Le projet de la ligne de tramway à Mulhouse s'articule autour d'une problématique d'échelles hiérarchisées, de la région urbaine, d'une séquence (un axe, un quartier), d'un lieu (un carrefour, une place, un square). Les stations, les poteaux de ligne aérienne sont conçus et dessinés pour être un mobilier fixe, identitaire. Ce sont des vecteurs d'un réseau urbain. Mais à l'intérieur de l'agglomération le tracé s'adapte à l'environnement, entre en cohérence avec les usages et les éléments du paysage : alignements, perspectives ou continuités visuelles, mais aussi ambiances diurnes ou nocturnes, faites de matière, de rythmes, de luminosités. Le projet est alors un élément de transformation.



Réalisation de la ligne de tramway T3 entre Part-Dieu et Meyzieu (69)

Maître d'ouvrage : SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise)
Montant des travaux : 33 525 000 euros ht
Concours : 2002
Réalisation : 2006



+ Un tramway hors la ville

LEA a été une opportunité pour créer une nouvelle composition urbaine et paysagère ainsi qu'une image renouvelée de la relation « centre et zones périurbaines ». L'emprise ferroviaire récupérée va servir à deux usages : un site propre pour le tramway et une piste cyclable bi-directionnelle en parallèle.

La plate-forme tramway traverse, de la gare de la Part-Dieu à Lyon, un secteur urbain au tissu dense et diversifié (bâtiments tertiaires et d'habitations, maisons et ateliers...) jusqu'à la gare de Villeurbanne. Puis elle poursuit son parcours au milieu d'un environnement industriel composé de bâtiments et de quelques friches, de zones pavillonnaires, de zones d'activités pour atteindre le terminus à Meyzieu ZI.



**2ème ligne de tramway en site propre entre Châteaueux et la place du Peuple.
Restructuration de la ligne 4 entre les place du Peuple et place Jules Ferry à Saint-Etienne (42)**

Maître d'ouvrage : Saint-Etienne Métropole Ville de Saint-Etienne
Montant des travaux : 72 000 000 euros ht
Réalisation : 2006



+ De la gare au coeur de ville

L'action volontariste qui conduit ici à développer un réseau intégré de transports collectifs à la fois de proximité et d'agglomération, trouve sa cohérence dans la mise en rapport de plusieurs échelles de territoire : celle des riverains et des lieux de la ville, celle de l'agglomération stéphanoise, celle du réseau de ville de Rhône-Alpes et d'Auvergne. Le tramway de l'agglomération de Saint-Etienne est l'un des « dénominateurs communs » de ces échelles de territoire, parce qu'il agit sur la proximité et la vie riveraine comme il assure une fonction de maillon complémentaire de la mobilité dans le réseau TER Rhône-Alpes et Auvergne. Ce projet permet d'étendre le coeur de ville et de développer des pôles de centralités.



Aménagement urbain, conception des places Gaillard, de la Pucelle et parvis des universités à Clermont (63)

Maître d'ouvrage : SMTC (Syndicat Mixte des Transports de Clermont)
Montant des travaux : 17 920 000 euros ht
Réalisation : 2006



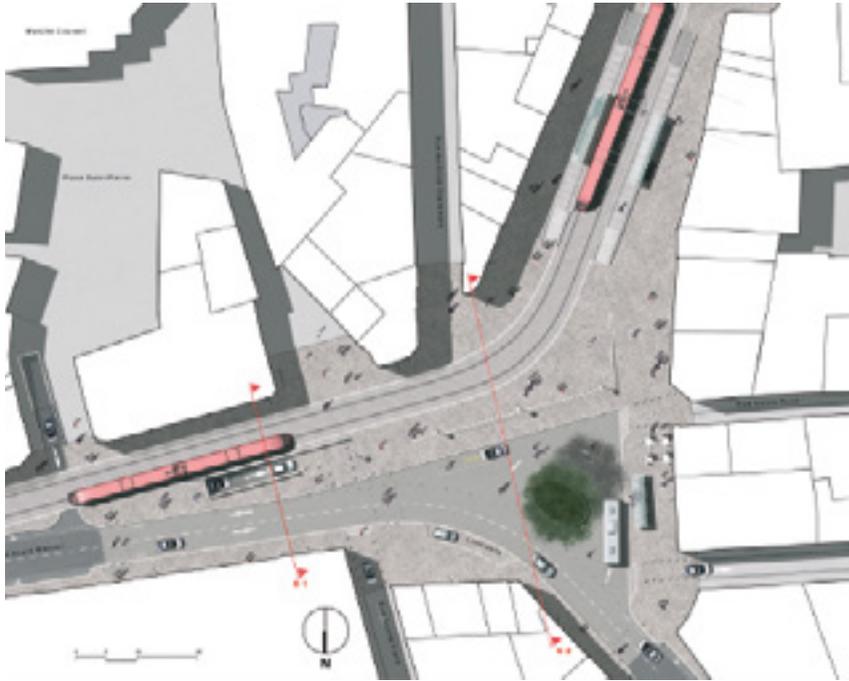
+ Des espaces pour les piétons

Le projet portant sur le secteur du centre-ville est découpé en 3 séquences :

L'entrée sur le centre par les rues Montlosier et Moinier où l'élargissement la voirie donne plus de place aux circulations piétonnes par des trottoirs confortables

La Place Gaillard et l'avenue des Etats-Unis sur lesquelles est proposé un traitement de sol à dominante pavée qui confirme le périmètre de l'hypercentre.

Le parvis des Universités et le boulevard François Mitterrand où le passage en douceur du tramway et l'aménagement gomme la géométrie actuelle du site.



Développement du réseau de tramway de l'agglomération toulousaine : études préliminaires 60 km de tramway à Toulouse (31)

Maître d'ouvrage : SMAT
Études préliminaires : Avril 2010



+ Anticiper les modes de déplacement

Notre mission porte sur la faisabilité de l'insertion urbaine du tramway dans le cadre des études préliminaires pour le réseau de Toulouse à l'horizon 2020. Dans ce cadre nous étudions 13 scénarios sur un linéaire de 80 km traversant 6 communes de l'agglomération toulousaine. La réflexion sur l'insertion est menée en étroite collaboration avec les équipes de modélisation et d'exploitation dans le but de proposer un maillage optimal à l'échelle de l'agglomération. Ce travail a comme objectif de créer une offre de transport en commun, de renforcer les liens par modes doux entre les différentes communes et de créer des nouvelles polarités urbaines autour des stations et des nœuds d'échange.



Études de l'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières à Paris (75)

Maître d'ouvrage : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

Montant des travaux : 166 400 000 euros ht (dont 80 000 000 euros pour aménagement urbain) pour 4,5 km

Études : 2007



+ Prolonger le tram des Maréchaux

L'objet de notre mission était d'étudier la faisabilité du prolongement de la ligne de tramway des Maréchaux, nommée T3, au-delà de son terminus provisoire localisé porte de la Chapelle, dans le cadre du projet d'extension au delà de la porte d'Ivry. L'un des enjeux majeur du projet est d'assurer une continuité dans le traitement des transversales entre Paris et les communes limitrophes afin d'atténuer, voir supprimer, la notion de frontière que peut constituer l'enchaînement Périphérique-Maréchaux. Ce prolongement de ligne de tramway permet de renforcer le maillage des transports en commun, de requalifier les espaces publics et enfin permettre la mutation du tissu urbain par une meilleure accessibilité dans un espace public attractif.



Élaboration d'un cahier des charges architecturales et paysager - Aménagements urbains : plate-forme et stations à Athènes

Maître d'ouvrage : TRAM SA (ATTIKO Metro)
Études : 2001



+ Tramway d'Athènes : desserte du front de mer



Étude de faisabilité et Avant-Projet du tramway de Montréal (Canada)

Maître d'ouvrage : Ville de Montréal
Montant des travaux : 900 000 000 dollars ht
Études : 2009-2011



+ Un tramway en Amérique

Dans le cadre de la mise en application de son Plan de Transport, la Ville de Montréal souhaite mener les études préliminaires pour définir l'organisation du futur réseau de tramway et sa faisabilité, ainsi que l'étude d'avant-projet de la première ligne.

Ainsi, notre travail se décompose en trois phases d'études :

- définir l'organisation du réseau de tramways initial et l'identification des itinéraires potentiels des lignes, notamment la première ligne.

- valider la faisabilité de la première ligne du réseau de tramways en matière d'insertion, d'aménagement, d'équipements, d'exploitation, d'impacts sur la circulation, d'achalandage et de coût de construction et d'exploitation.

- produire un avant-projet définitif, et intégrera les recommandations de l'analyse environnementale, dans tous les domaines concernés.



Étude d'insertion urbaine - Espaces publics - Tramway Plan-les-Ouates - Saint-Julien (Suisse - France)

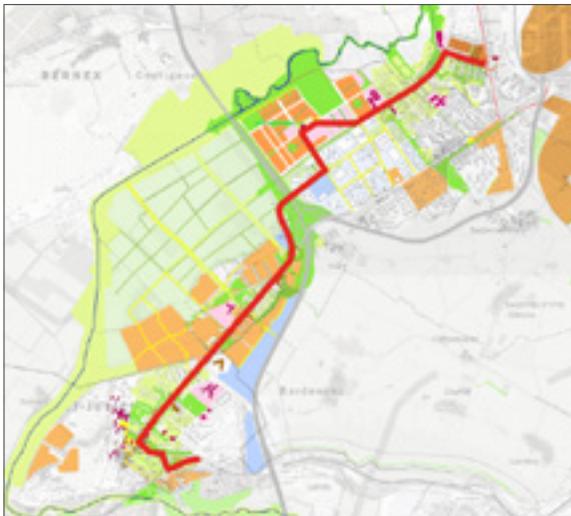
Avec FHY mandataire

Maître d'ouvrage : République et canton de Genève et Communauté de Commune du Genevois
Linéaire : Suisse : 4 550 ml
France : 1 550 ml
Date études : 2011



+ Une agglomération transfrontalière

L'objectif général de cette mission est de faire émerger, pour une ligne de TCSP transfrontalière, une cohérence et une lisibilité, en termes architecturaux et paysagers, mais aussi fonctionnels et de sécurité. Le concept doit permettre une appropriation et une compréhension par chacun (usagers, riverains, automobilistes) du fonctionnement de la ligne et du réseau, mais aussi une insertion qualitative dans le tissu urbain et architectural, en devenant, de l'agglomération, tout en valorisant les identités de chaque commune. Dans ce cadre, nous visons à faire émerger une approche thématique, à différentes échelles, d'un nécessaire projet urbain, dont le vecteur est un réseau de transports public.



Réalisation d'une antenne du Tram-Train T4 desservant le plateau de Clichy-Montfermeil (93)

Maître d'ouvrage : STIF
Montant des travaux : 170 000 000 € ht
Linéaire : 7 km
Études : 2011
Livraison : 2015



+ Un tramway pour faire lien

L'urgence de créer un axe structurant en site propre permettant le désenclavement de Clichy-sous-Bois et Montfermeil se fait sentir après les émeutes urbaines de l'automne 2005.

La desserte des quatre communes traversées est essentielle au développement et à l'attractivité de Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Ces deux villes sont actuellement situées sur un plateau, au bout de la Seine-Saint-Denis à l'écart des modes lourds de transports collectifs de la banlieue parisienne. La ligne de tramway constituera la colonne vertébrale sur laquelle s'appuiera le Projet de Renovation Urbaine (PRU) en vue de favoriser la mutation urbaine et sociale du plateau et de participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains par la requalification des espaces publics associés à la création des infrastructures de transport.



Etudes de faisabilité pour la mise en oeuvre de la 1ère phase d'un réseau tram-train sur le territoire de Lille Métropole (59)

Maître d'ouvrage : Lille Métropole
Montant des travaux : 842 000 000 euros ht
Linéaire : 73 km
Dates études : 2011-2013



+ Dessiner l'espace public de la métropole

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique ambitieuse d'aménagement des espaces publics développée par LMCU concrétisée dans sa charte sur les espaces publics approuvée en 2007.

L'aménagement du réseau tram-train (et des réseaux de transports publics en général) doit être facteur de recomposition urbaine des espaces publics qu'il traverse. Il s'agira ainsi :

- de développer des espaces répondant aux attentes des différents usagers en interaction avec la nouvelle infrastructure ;

- de l'inscrire dans une perspective durable notamment en révélant la nature dans la ville et en prenant en compte son coût global intégrant le coût énergétique ;

- d'y associer un traitement qualitatif favorisant le renouvellement de l'image des espaces urbains et périurbains métropolitains ;

- de garantir le confort de l'espace public lié à son accessibilité et à la sûreté de sa pratique : notamment en traitant avec attention les zones de conflits entre différents usagers de la voirie.

Le réseau tram-train pourra ainsi participer à l'amélioration de la qualité des espaces publics et renforcer l'identité de Lille métropole au travers de son caractère innovant et du traitement des espaces qui y sera associé.



Aménagements et ouvrages d'art liés au Tram-train de Massy-Evry (91)

Maître d'ouvrage : STIF
Montant des travaux : 180 000 000 euros ht
Linéaire : 18 km
Concours : 2013
Livraison : 2018



+ Une ligne en pointillé

Le Tram Train Massy Évry est un événement dans l'espace qu'il parcourt et qu'il fédère. Les aménagements qui lui sont associés doivent porter le projet par la mise en place d'un vocabulaire propre à la ligne, que ce soit par le mobilier, l'aspect architectural des stations mais aussi par le paysage qu'il va générer le long du tracé. Les territoires parcourus sont multiples : vallée de l'Yvette, de l'Orge, parc de Mor-sang-sur-Orge, friches, zones pavillonnaires, autoroute A6, pour finir dans la ville d'Évry. Ainsi, le tram-train doit jouer le rôle de liaison non seulement par sa fonction de transport public mais aussi par son dessin dans l'espace qu'il structure. La création du tram-train est l'opportunité d'apporter une qualité paysagère et une identité fédératrice entre des espaces urbains existants, des espaces en devenir (ZAC et friches) et des espaces plus naturels (parc et canal). Le tracé se compose d'une centaine de modules : les 'chainons paysagers' ceux-ci se succèdent tout au long du projet en laissant passer le territoire initial par des vides traversant. Ils varient selon le paysage qu'ils traversent, allant de la prairie au massif dense. Ces jardins judicieusement plantés participeront à la mise en scène du paysage, seront des fenêtres pour la mise en valeur de lieux remarquables. Ainsi construit, le projet propose un paysage rythmé et varié pour l'usager.



+ Lignes de BHNS

Aménagement urbain des avenues de la Liberté et François Mitterrand à Nîmes (30)

En association avec Michel Corajoud

Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole
Montant des travaux : 27 000 000 euros ht (1ère phase)
Concours : 2008
Livraison : 2012



+ Projet de transport, projet d'aménagement

Nîmes est une belle ville historique. Le site propre modifie la voirie et donc l'image de la ville, il aide à interpréter le sens de ses espaces : il marque les perspectives rythmées par les alignements d'arbres, les espaces verts, les forces typiques et spécifiques de ses quartiers centraux et périphériques, ses étendues et ses espaces de réserve. Il contribue à renforcer et à mettre en valeur l'armature viaire de l'agglomération. Le site propre donne à l'armature urbaine une identité nouvelle. «La ligne» est une entité à elle seule et le citadin se situe par rapport à son parcours. Le BHNS est un facteur d'identification au concept d'agglomération, d'unification de la ville.

Faciliter l'usage du Bus à Haut Niveau de Service c'est veiller à l'excellence de son fonctionnement et de son confort et créer les conditions pour que les entités de la ville où passe ce réseau soient agréables. En arrière plan se dessine la question de l'identité du réseau. Cette identité repose sur :

un matériau clair pour le revêtement des espaces piétons; le design et le traitement des stations et du mobilier. Le dessin est intemporel : c'est un archétype, au dessin épuré.



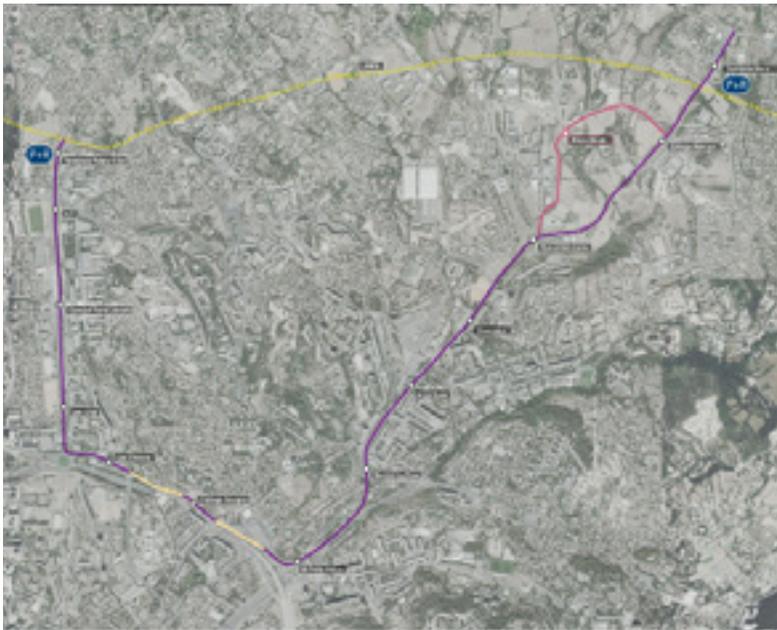
Réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service entre le technopôle de Château-Gombert et l'université Saint-Jérôme et deux parc-relais à Marseille (13)

Maître d'ouvrage : Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
Mandataire : Ingérop Ingénierie
Montant des travaux : 38 000 000 € ht
Études : 2010
Livraison : 2014



+ Desservir les pôles d'activité

La ville de Marseille est une ville « site » où la morphologie urbaine exprime toutes les tensions entre mer et montagne. Le projet d'aménagement de la ligne de BHNS entre Saint-Jérôme et Château-Gombert doit traduire cette singularité. Le BHNS est un objet technique, doté d'une géométrie, d'un dimensionnement et de contraintes spécifiques, dont l'insertion peut entrer en conflit avec les autres fonctions urbaines et le dessin de l'espace public marseillais, caractérisé par sa diversité, sa complexité et son hétérogénéité. L'objectif de notre démarche de projet est de trouver la juste place de ce système lourd et exogène, sans altérer son efficacité mais sans pour autant y assujettir l'ensemble du paysage urbain.



**Transport en Commun en Site Propre : aménagement de la deuxième tranche de l'axe est ouest
section « Lenoir Beaulieu » à Rennes (35)**

Maître d'ouvrage : Rennes Métropole
Montant des travaux : 15 300 000 euros ht
Surface : 120 000 m² - 2,4 km
Concours : 2008
Livraison : 2015



+ Plein cadre sur la Vilaine

Notre projet veut rendre la Vilaine plus urbaine, plus accueillante. Nous souhaitons ainsi démontrer que sa traversée dans la ville n'est pas une coupure, mais bien l'occasion de concevoir des lieux d'échanges, de relation entre les quartiers anciens et nouveaux.

Le principe retenu consiste à placer sur l'axe les véhicules les plus rapides (bus, véhicules de secours, taxis). Ces véhicules sont encadrés par des terre-pleins plantés infranchissables. Ensuite viennent de part et d'autre, par ordre décroissant de vitesse, les VP et les vélos. Et enfin, sur les « rives » extrêmes de l'Axe, les piétons circulent sur les larges trottoirs, quais hauts et chemins de halage qui leurs sont réservés.



Etude d'insertion urbaine et de circulation d'un transport en commun en site propre à Aix-en-Provence (13)

Maître d'ouvrage : communauté du Pays d'Aix
Mandataire : Gautier+Conquet
Montant des travaux : 59 000 000 € ht
Linéaire : 7 km
Études : 2014 - 2015



+ Urbanisme et transport

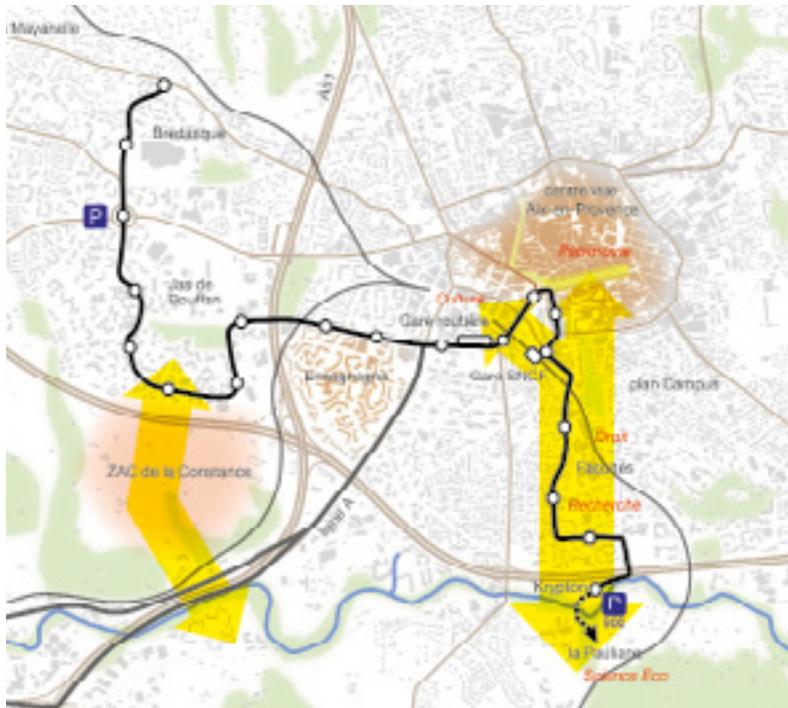
La mission de l'étude est décomposée en 3 phases :

- Une phase de diagnostic, urbain et circulatorie. Cette étape permet de récolter toutes les données pour établir un « état zéro » sur l'ensemble du tracé et ce suivant deux thématiques : la qualité urbaine / paysagère des espaces traversés par le BHNS et les conditions de circulation et de stationnement.

- Une phase de propositions de scénarii d'aménagement urbain et étude de circulation statique associées. Les différentes insertions urbaines possibles sont étudiées en accord avec les conclusions de la phase précédente, et discutées à la fois au niveau technique et au niveau politique.

- Une phase d'aide à la décision et de présentation qui met en jeu la conception de supports de communication destinés à la concertation.

- Une phase de finalisation qui englobe l'étude dynamique du scénario retenu, ainsi que l'optimisation des partis d'aménagement et l'établissement d'un cahier de prescriptions techniques, urbaines et paysagères.



Etude préalable à la constitution d'un réseau de TCSP et à l'aménagement des sites connexes à Cayenne (Guyane)

Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération du Centre Littoral
Mandataire : Systra
Longueur : 17 km de tracé et projets connexes
Date études : 2013



+ Projet urbain et TCSP

La Communauté d'Agglomération du Centre littoral a confié au Groupement SYSTRA - Gautier-Conquet - FCL, une étude préalable visant à :

- définir son projet de TCSP (itinéraire, mode, service, intermodalité...) et vérifier sa faisabilité pour initier son financement,
- identifier une organisation de son réseau TC autour du TCSP pertinente, techniquement et financièrement,
- proposer des principes et projets d'aménagement pour les sites connexes traversés par le TCSP et les interfaces de ces quartiers avec la ligne,
- proposer des principes d'insertion urbaine pour la traversée du centre-ville de Cayenne.

La mission est particulièrement novatrice et s'inscrit dans un objectif affirmé de développement durable de la Communauté d'Agglomération autour du report modal recherché grâce à son infrastructure forte que sera le TCSP et son réseau associé et comprend donc un volet technique TCSP et un volet aménagement urbain sur différentes zones adjacentes au TCSP.



Aménagement d'un TCSP rive ouest du lac d'Annecy entre Annecy et Faverges (74)

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental de Haute Savoie
Mandataire : Systra
Montant des travaux : 35 000 000 € ht
Linéaire : 26 km
Études : 2013



+ Urbanisme et transport

Afin de permettre au maître d'ouvrage d'arrêter le parti d'aménagement d'ensemble de l'ouvrage, l'étude a pour objet :

- de préciser les données et les contraintes physiques, économiques et environnementales de l'aire d'étude, laquelle intègre les communes, les collectivités et si besoin les espaces complémentaires (le lac et la partie nord de la montagne du Semnoz...),

- de présenter une solution décrite dans le présent cahier des charges et une ou plusieurs solutions variantes, d'implantation et d'insertion dans le paysage, ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions,

- d'indiquer les principes de fonctionnement du TCSP et les contraintes de mise en service en voies séparées spécialisées pour tenir compte des arrêts ainsi que des accès riverains,

- de vérifier la faisabilité technique, administrative et juridique de l'opération, et de préciser les procédures applicables,

- d'intégrer les différentes solutions dans l'espace foncier disponible actuellement afin de mesurer les contraintes d'accès des riverains et les acquisitions foncières à réaliser. mme un milieu très urbain sur un linéaire d'environ 10 km.



+ Espaces publics

Aménagement du quai Gillet, du quai de la Gare d'Eau à l'avenue de Birmingham à Lyon 9ème et 4ème (69)

Maître d'ouvrage : Le Grand Lyon
Surfaces aménagées : 71 000 m²
Montant des travaux : 19 000 000 euros ht
Études : 2010-2011
Livraison : 2015



+ Qualifier toute la voirie

Recréer une identité de porte de ville par des aménagements urbains en lien avec la création d'infrastructure, le pont Schuman et le tunnel mode doux de la Croix-Rousse. Développer des continuités «modes doux» Est/Ouest et améliorer l'accessibilité piétonne. Prendre en compte et favoriser les itinéraires de transports en commun.

Accompagner l'aménagement des quais de Saône en cohérence avec le projet rives de Saône et Confluence. Rééquilibrer le trafic sur chacune des deux rives. Valoriser le patrimoine paysager, architectural et fluvial, les vues rapprochées et lointaines et la poétique des lieux.



Aménagement des berges du canal Saint-Denis entre le pont de Stains à Aubervilliers et le carrefour des canaux à Paris

Maître d'ouvrage : La ville de Paris, SEMAVIP, Plaine Commune
Surfaces aménagées : 30 000 m²
Montant des travaux : 10 000 000 euros ht
Études : 2011
Livraison : 2014 (tranche 1 et 2)



+ Laisser venir le vivant

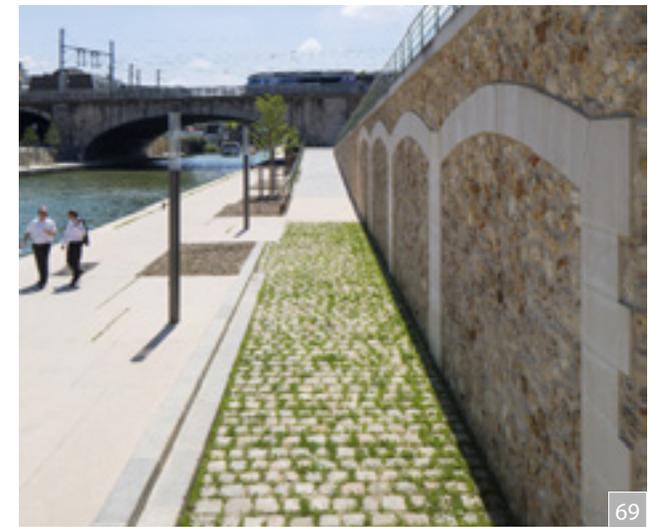
Nos réflexions prolongent et enrichissent les notions « d'horizon-paysage » et de « parc-canal » développés depuis au moins deux décennies sur le canal Saint-Denis. La période actuelle entérine la forte volonté politique d'un dialogue avec l'eau et d'un retournement de la ville vers le canal. Ses berges et les quartiers naissants mitoyens forment un corridor écologique de première importance au sein du vaste territoire du Nord est de Paris. Ainsi, le projet s'attache à concilier maintien des fonctions historiques & industrielles de l'ouvrage (transport fluvial et adduction d'eau), avec des objectifs plus contemporains :

- Accueillir le vivant (strate arborée régénérée, plessis, micro-implantations végétales, lignes flottantes, écosystèmes démultipliés).

- Diversifier les pratiques sociales (accès facilités, continuités cyclables et piétonnes, jeux et sports libres, jardinage...).

- Valoriser le patrimoine et les ressources en place (bassin de Flandres, écluses, mur perré, ouvrages de franchissement).

- Inscrire le canal dans la modernité (scénographie lumineuse soignée, design unitaire, relation aux espaces publics mitoyens...).



+ Dessiner le quotidien

Le Projet de Renouvellement Urbain du quartier des Pins à Vitrolles procède d'une volonté politique forte. Il vise le désenclavement, l'ouverture vers les autres quartiers, la diversification des modes de déplacement, le partage plus équilibré de la voirie jusque là dédié à l'automobile, la restructuration d'une offre commerciale de proximité, une typologie variée de logements.

Une attention quotidienne est portée à la cohésion sociale et à démocratie participative. Notre réflexion sur les espaces publics de la première étape du PRU nommé « Cœur de Projet » se réfère aux horizons – paysages majeurs et identitaires de la ville. Le plateau de l'Arbois et l'étang de Berre. L'avenue des Salyens et le marché forain du vendredi sont réorganisés au profit des transports collectifs et des modes doux de déplacement.

Des circulations internes aux quartiers sont créées à la faveur de vraies rues Est/Ouest et d'une promenade-jardin Nord/Sud, réceptacle de nouveaux usages : stationnement ordonné et généreusement arborée, jeux, jardins partagés etc...



Requalification de l'avenue Mermoz à Lyon (69)

Suppression de l'autopont A43

Maîtres d'ouvrage : DREAL - Le Grand Lyon (DGP)
Montant des travaux : 31 500 000 euros ht
Surface globale : 111 000 m²
Concours : 2004
Livraison : 2012

MOE complète : voirie, suppression de l'autopont - réseaux y compris EXE et OPC (Sitétudes)
G+C mandataire



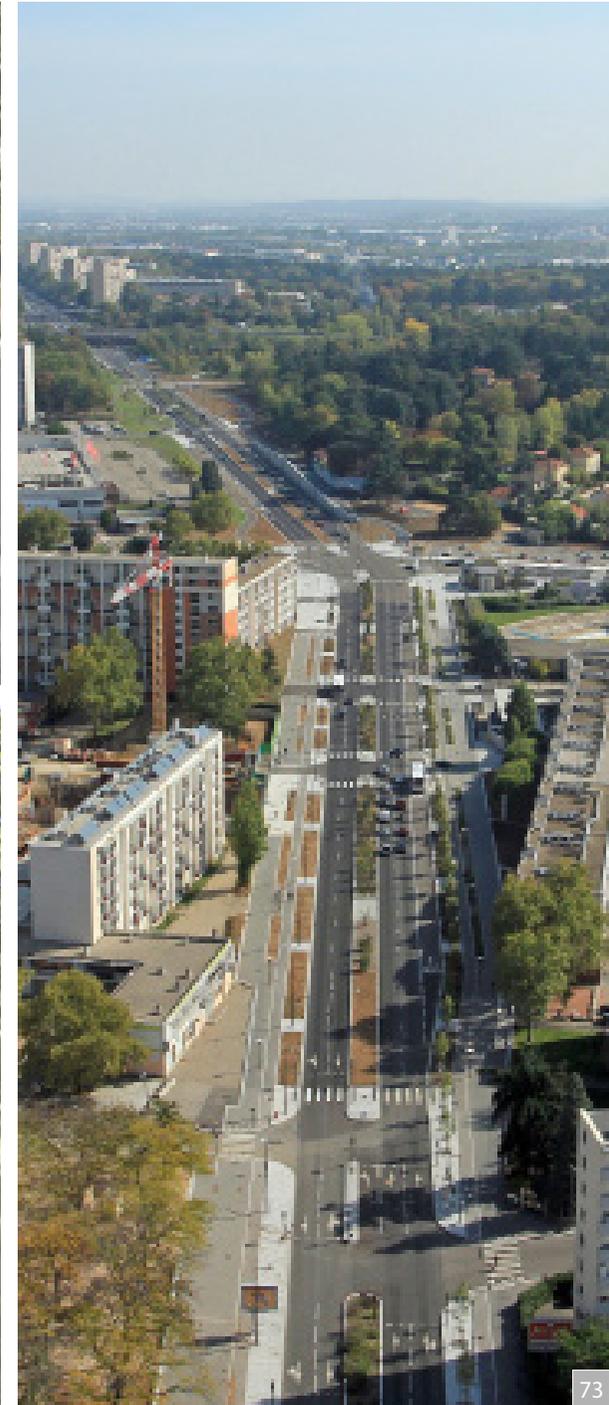
+ Un boulevard urbain : porte Est de Lyon

L'objectif de suppression du viaduc routier permet de :

> Conforter (étirer) depuis les berges du Rhône l'axe historique Berthelot - Mermoz, en prolongeant une avenue longue de 5 kilomètres, au gabarit homogène,

> Repenser la limite Est de la ville en repoussant celle-ci plus à l'Est du boulevard Pinel, afin d'intégrer le quartier des Essarts au pôle commercial et au pôle d'échanges,

> Supprimer, estomper les barrières physiques ou mentales en limite de chaque quartier, par le dessin de la voirie et les continuités piétonnes.



Aménagement des boulevards du centre de Valence (26)

Maître d'ouvrage : Ville de Valence
Surface aménagée : 75 600 m²
Montant des travaux : 24 500 000 euros ht
Concours : 2002
Réalisation : 2010



+ Métamorphose urbaine

Les grands enjeux de ce réaménagement aux- quels répond ce projet sont de passer d'un nœud routier, d'une accumulation de flux de déplacements, à un espace public, ouvert et sécurisé, de passer d'une succession de lieux distendus au partage d'un espace composé, multiple et continu et enfin de passer de l'entre-deux à l'espace du lien.

Nous proposons ici une véritable métamorphose des boulevards, pour permettre d'autres pratiques, donner une identité valorisante de la ville et de son tissu urbain et offrir à travers un espace partagé et confortable, une «politesse des usages».



Aménagement des places Garibaldi & Toja à Nice (06)

Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)
Surface aménagée : 11 000 m²
Montant des travaux : 8 500 000 euros ht
Offre lauréate : 2006
Réalisation : 2008



+ Place Garibaldi : retrouver la ville et ses usages

Le projet architectural et paysager a pour objectif :

- > de refonder la place comme le noyau originel de l'urbanisme niçois,
- > de mettre en valeur son patrimoine architectural et la statue de Garibaldi,
- > d'améliorer sa qualité environnementale,
- > de relier la vieille ville à l'artère commerciale de la rue de la République.

Le projet de déplacement vise à repartager l'espace au profit des piétons, à procéder à une réorganisation radicale des flux routiers, à réussir l'intermodalité. La place accueille le site propre de la 1ère ligne de tramway de Nice.



Aménagement du carrefour du Rond Point et rues M^{re} Joffre et A. Briand au Havre (76)

Maître d'ouvrage : Ville du Havre
Surface aménagée : 3,5 hectares
Montant des travaux : 5 834 000 euros ht

Concours : 2008
Livraison : 2012



+ Dessiner un coeur de quartier

A l'image de l'ancienne place, celle qui fut le lien de centralité de la ville d'après guerre, notre projet tente de redonner une simplicité au Carrefour du Rond Point.

Un large cercle est dessiné dans la continuité des façades Sud, pour donner une géométrie et une unité au lieu.

Le carrefour est aménagé «en croix», de façon urbaine, pour réduire l'emprise des voies de circulation et favoriser les espaces piétonniers.

Un couvert végétal, composé de petites cépées à fleurs et de quelques marronniers existants, souligne l'unité de l'aménagement et apporte une échelle humaine à la place.



Aménagement des places Jutard et Raspail (la Fosse aux Ours) à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : Le Grand Lyon
Surface aménagée : 18 700 m²
Montant des travaux : 4 881 000 euros ht
Concours : 2004
Réalisation : 2007



+ Un lien avec les berges

Nous avons dessiné le site, dans une approche contextuelle, pour révéler l'architecture et le patrimoine paysager existant, en affirmant la beauté du site et des vis-à-vis Fourvière/Presqu'île/Guillotière, en soulignant le cours Gambetta, épine dorsale qui distribue le cœur de ville, en enrichissant la perception et la relation au Rhône, en maintenant dans la mémoire collective, la force symbolique de l'ancienne fosse aux ours, identifiée jusqu'à maintenant par sa géométrie circulaire et en transformant un espace clos et en creux, la fosse, en un espace ouvert et plan, la place.



Aménagement de l'esplanade du Gros Caillou à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : Le Grand Lyon
Surface aménagée : 16 000 m²
Montant des travaux : 4 165 000 euros ht
Concours : 2004
Réalisation : 2008



+ Là-haut sur la colline

La réalisation d'un parking public enterré de 440 places est associée à la réalisation d'un espace public en surface qui devient un lieu de proximité et de promenade, un lieu festif à l'écart de la circulation automobile et un lieu touristique et historique.

Le point de vue sur la ville et le grand paysage est valorisé par des jardins discontinus simplement posés sur la pente enherbée. D'Est en Ouest, on passe du belvédère proprement dit à une large clairière ouverte, puis à un square arboré qui crée un filtre, une transition végétale et visuelle, entre le boulevard urbain et l'esplanade.



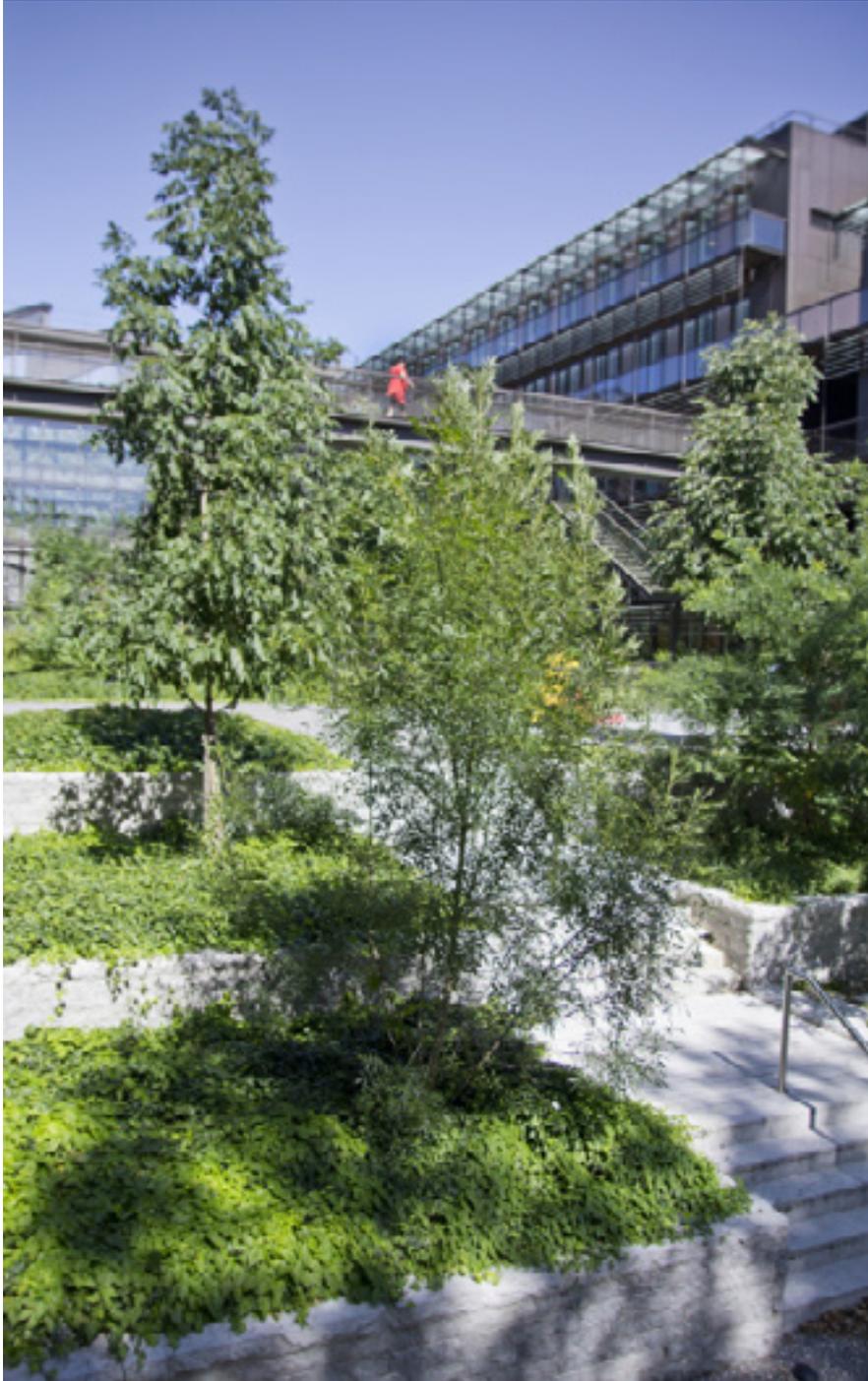
Réalisation d'un jardin en coeur d'îlot d'immeuble de bureaux à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : Sogelym - Steiner
Surface : 1 500 m²
Montant des travaux : 300 000 euros ht
Réalisation : 2012



+ Coeur d'îlot fertile

Le plan des masses architecturales et paysagères du projet API-CIL (ZAC de l'industrie à Vaise) découle de la position **géographique** exceptionnelle de la parcelle dédiée. Entre balme boisée et rive du Val de Saône, la **transparence** de la façade côté rue et la **distribution « en peigne »** des bureaux, largement **ouverts** sur l'eau pour le plus grand nombre, assurent une continuité végétale apaisante. Les essences couramment présentes dans la balme, les érables planes, les érables à feuille de platane, les frênes, merisiers en baliveaux, tiges, cépées, de formes et tailles variées créent **une ambiance fraîche** de sous-bois. Des arbrisseaux et plantes vivaces, petit houx, buis, chèvrefeuille, lierre, pervenche offrent **refuge à une biodiversité** de la faune et de la flore forestière alentours. En dépit de sols majoritairement reconstitués sur dalle, une **fertilité** s'installe peu à peu.



Conception et réalisation des espaces publics du secteur Hoche, ZAC Seine Arche à Nanterre (92)

Maître d'ouvrage : Établissement Public d'Aménagement
Seine Arche (EPASA)
Surface globale : 3 hectares
Montant des travaux : 9 150 000 euros ht
Offre lauréate : 2006
Livraison 1ère tranche : 2010



+ Zac Seine Arche : secteur Hoche : une matrice durable

Lauréat au 13ème Grand Prix de l'environnement des villes d'Ile-de-France

Catégorie : Urbanisme, Patrimoine et développement durable, Gestion environnementale de l'espace urbain

Label national «Ecoquartier» - Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

Une attention particulière portée sur l'aménagement des espaces publics :

- la gestion des eaux pluviales optimisée : phytoremédiation via les noues paysagères, bassins paysagers d'infiltration, bassins de rétention, chaussées réservoirs,
- la gestion différenciée des espaces verts : essences végétales résistantes, utilisation raisonnée des engrais et des pesticides,
- l'imperméabilisation des sols limitée à 40%,
- l'aménagement d'une zone 30.



Espaces publics autour de la halte CEVA à Champel Hôpital à Genève (Suisse)

Maître d'ouvrage : Ville de Genève (Suisse)
Montant des travaux : 15 000 000 Francs suisse ht
Concours : Projet primé en 2012



+ Un plateau pour deux

Desservir la halte et ses services, et recréer un jardin, au cœur du quotidien du plateau de Champel. Un parvis est dessiné à la croisée des chemins. L'ancienne Avenue Bertrand forme un balcon, lieu de la vie locale. Des petites terrasses plantées modèlent accès et chemins pour tous, usager des transports ou riverain. Champel, un plateau pour deux...

Un projet d'éclairage entre ombre et lumière, soulignant la présence lumineuse de la « gare de verre », au cœur du site.



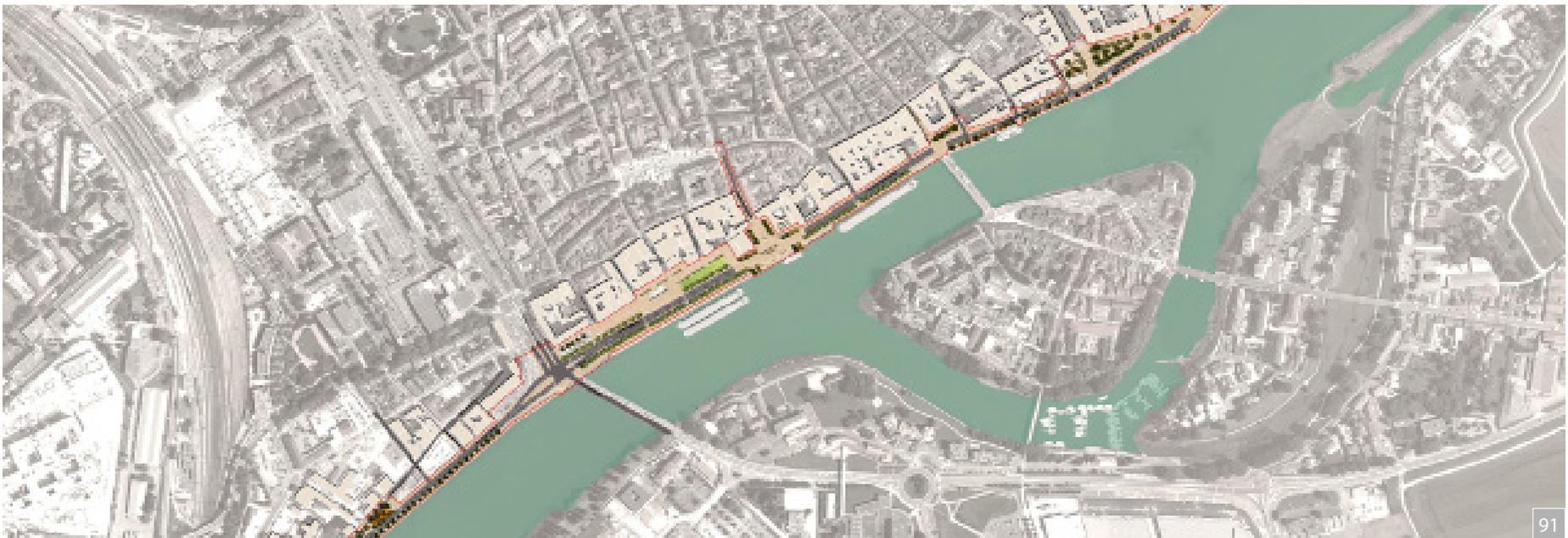
Les quais de Saône à Chalon-sur-Saône (71)

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Chalon Val de Bourgogne
Montant des travaux : 3 400 000 ht
Surface : 124 763 m²
Date offre : 2012



+ La rivière : un espace d'usages retrouvés

Dans le prolongement des aménagements liés à la ligne de bus à haut niveau de service, nouvellement inaugurée, la ville de Chalon et la communauté d'agglomération Chalon Val de Bourgogne mettent en œuvre une politique de transformation urbaine volontariste. Le projet de requalification de l'avenue Niepce, grand axe structurant et la reconquête des quais de Saône sur près de 4 km font partie intégrante de cette stratégie d'ampleur. Notre projet consiste à élaborer un plan guide sur tout le linéaire de l'entrée Sud de la ville jusqu'au pont de Bourgogne afin de garantir une cohérence d'ensemble sur le long terme. L'objectif premier étant d'offrir une mise en scène de la rivière, espace identitaire de l'histoire Chalonnaise, au fort potentiel d'agrément et de détente. Un meilleur équilibre dans le partage de la voirie permet de favoriser les promenades cyclables ou piétonne, de réorganiser l'offre de stationnement, de diversifier l'usage des quais et des espaces de proximité, au droit de la ville historique. Enfin, d'autres propositions facilitent l'organisation de manifestations culturelles ou sportives au bord de l'eau vers le Bastion Sainte-Marie.



+ Mobilier urbain

Mobilier du BHNS de Nîmes (30)

Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole
Montant des travaux : 27 000 000 euros ht (1ère phase) avec infrastructure
Concours : 2008
Livraison : 2012



+ Simple et beau

Nîmes est une belle ville historique. Le site propre modifie la voirie et donc l'image de la ville, il aide à interpréter le sens de ses espaces : il marque les perspectives rythmées par les alignements d'arbres, les espaces verts, les forces typiques et spécifiques de ses quartiers centraux et périphériques, ses étendues et ses espaces de réserve. Il contribue à renforcer et à mettre en valeur l'armature viaire de l'agglomération. Le site propre donne à l'armature urbaine une identité nouvelle. «La ligne» est une entité à elle seule et le citoyen se situe par rapport à son parcours. Le BHNS est un facteur d'identification au concept d'agglomération, d'unification de la ville.

Faciliter l'usage du Bus à Haut Niveau de Service c'est veiller à l'excellence de son fonctionnement et de son confort et créer les conditions pour que les entités de la ville où passe ce réseau soient agréables. En arrière plan se dessine la question de l'identité du réseau. Cette identité repose sur :

un matériau clair pour le revêtement des espaces piétons; le design et le traitement des stations et du mobilier. Le dessin est intemporel : c'est un archétype, au dessin épuré.

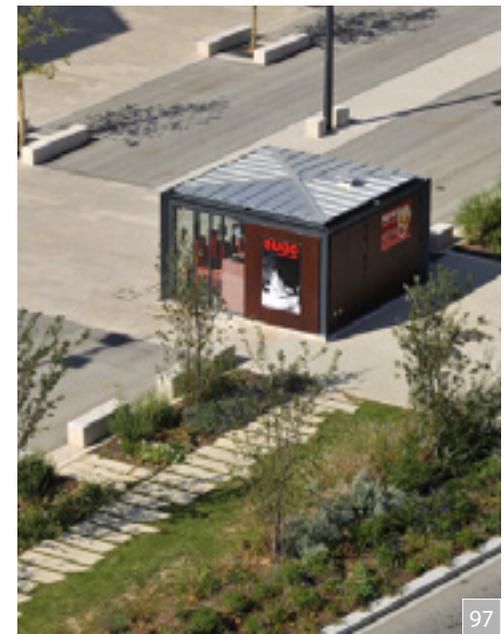


Mobilier des boulevards de Valence (26)

Maître d'ouvrage : Ville de Valence (Direction Développement Urbain)
Surface aménagée : 75 600 m²
Montant des travaux : 24 500 000 euros ht
Concours : 2002
Réalisation : 2007- 2009



+ Mobilier à vivre



Étude et réalisation du mobilier des stations du tramway de l'agglomération lyonnaise

En association avec Jean-Michel Wilmotte

Maitre d'ouvrage : SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise)

Montant des travaux : 91 494 000 euros ht (Aménagement urbain et mobilier)

Études : 1997-1998

Réalisation : 1998-2000



+ Mobilier urbain du tramway

La station est conçue comme un jeu de construction d'éléments indépendants, de petites échelles assemblées en modules dont les aménagements et la longueur varient selon les besoins et les contraintes géométriques des rues. C'est donc un espace qui combine tous les éléments mobiliers et les éléments d'armatures, d'enveloppe et de couverture, en cohérence et en continuité avec la ligne de mobilier du Grand Lyon.

Les stations protègent les personnes des intempéries, donnant le confort des parois et des toits, le verre pour voir et éclairer, le claustra pour vêtir et protéger, le métal pour construire et structurer, le granit pour fonder et relier au sol.



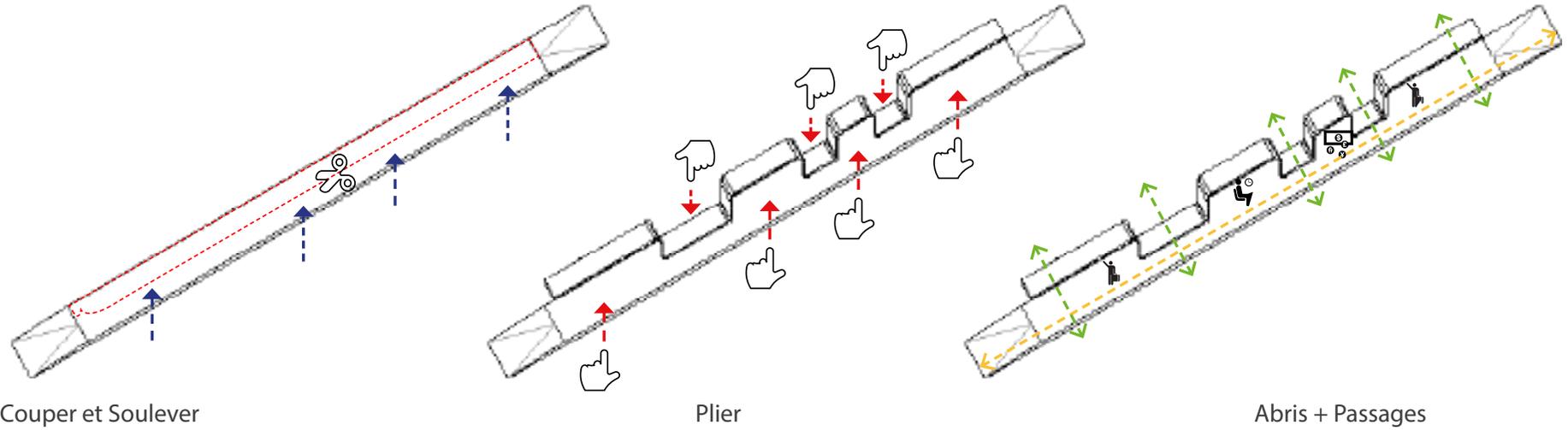
Tramway de Stockholm - Branche Nord à Kista (Suède)

Maître d'ouvrage : Trafikförvaltningen, Stockholm läns lansting (Comité administrant les transports)
Mandataire : SYSTRA
Montant des travaux :
Linéaire : 8,2 km
Concours : 2014
Livraison : 2021



+ Un tramway à la française en Scandinavie

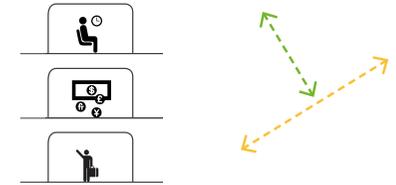
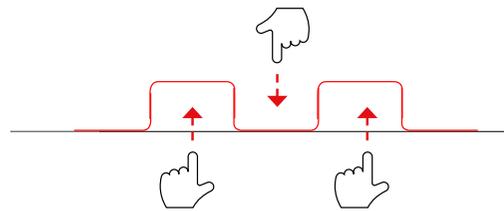
La ligne Kista dessert la périphérie nord-ouest de Stockholm. Long de huit kilomètres, ce débranchement est atypique : il dessert un pôle commercial au cœur même d'un prochain centre-commercial, un aéroport national, un hippodrome, un quartier résidentiel, un futur éco-quartier et un cœur de ville dense et dynamique. Notre conception s'appuie sur la notion d'archipel, chaque lieu desservi est un «îlot» de Stockholm, intégrant une part d'éléments génériques et une part de spécificité. Chacun des îlots est relié par un ouvrage d'art pour s'affranchir des contraintes de topographie et de circulation.



Couper et Soulever

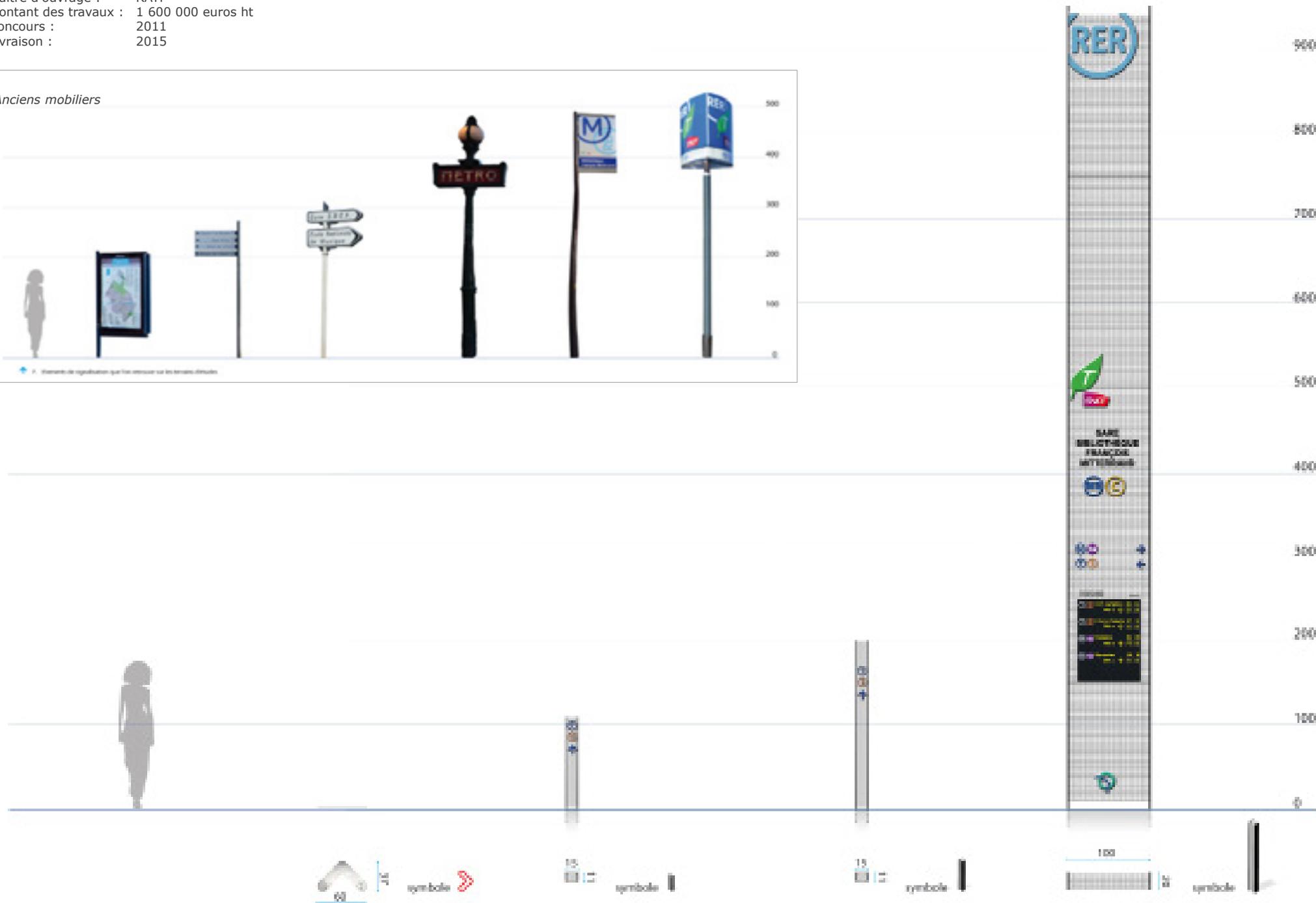
Plier

Abris + Passages



Mobilier RATP : Élaboration d'une charte de conception d'un système générique de correspondances urbaines

Maître d'ouvrage : RATP
 Montant des travaux : 1 600 000 euros ht
 Concours : 2011
 Livraison : 2015



Construction d'Espaces de Vie Bus (EVB) sur la voie publique dans Paris Intra-Muros et des proches banlieue

Maître d'ouvrage : RATP
Montant des travaux : 727 122 € euros ht
Concours non lauréat : 2014



+ Vitrine urbaine

« Il y a deux choses dans un édifice : son usage et sa beauté.

Son usage appartient au propriétaire, sa beauté à tout le monde, à vous, à moi, à nous tous...»

Victor Hugo,

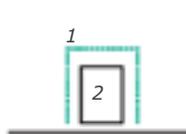
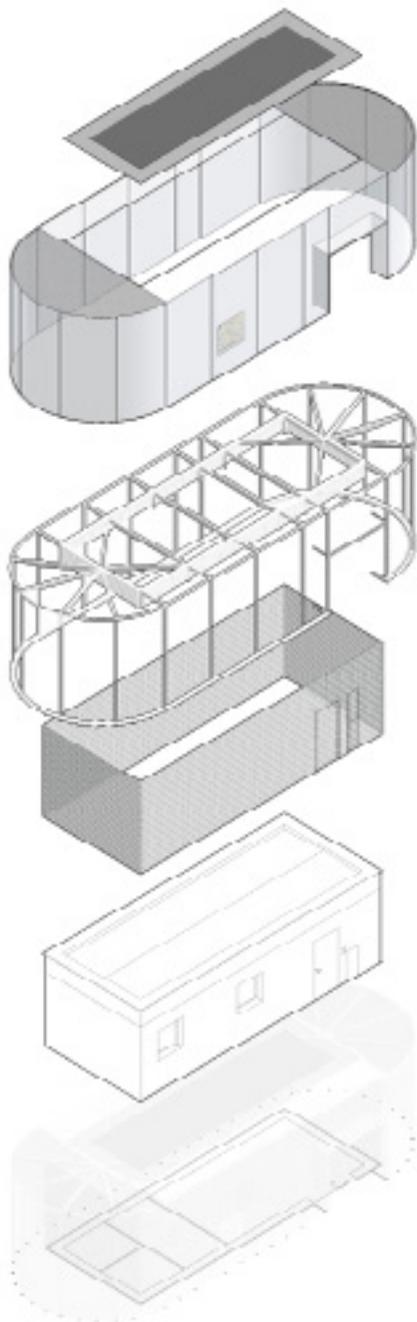
Guerre aux démolisseurs, 1825.

Le parti architectural de la nouvelle génération d'EVB trouve son fondement dans l'histoire de la RATP et dans les spécificités parisiennes.

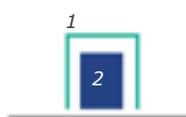
Dimensions et formes sont issues des éléments déjà disponibles, revisités et traités avec une double approche, contemporaine et adaptable aux contextes d'implantation.

Tirant parti de l'étude du patrimoine historique de la RATP, nous avons développé une gamme singulière et restreinte de composants, déclinables à toutes les échelles convergentes de la ville, dont le plus petit dénominateur commun est un pavillon en verre contenant un pavillon en bois.

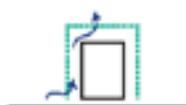
Deux pavillons en un : un pavillon pour la RATP dans un pavillon pour la ville de Paris. Un premier pavillon neutre et répétitif en contact direct avec la ville. Un second pavillon qui abrite les chauffeurs et qui intègre les éléments de différenciation.



1 abri parisien + 2 abri RATP = 2 abris en 1



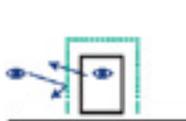
1 Une enveloppe neutre en verre simple et intemporelle
2 Un abri confortable en bois aux façades abstraites et adaptables au site



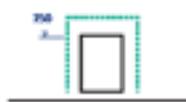
Ventilation naturelle
Fonctionnement bio climatique



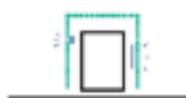
Protection
et énergie solaire



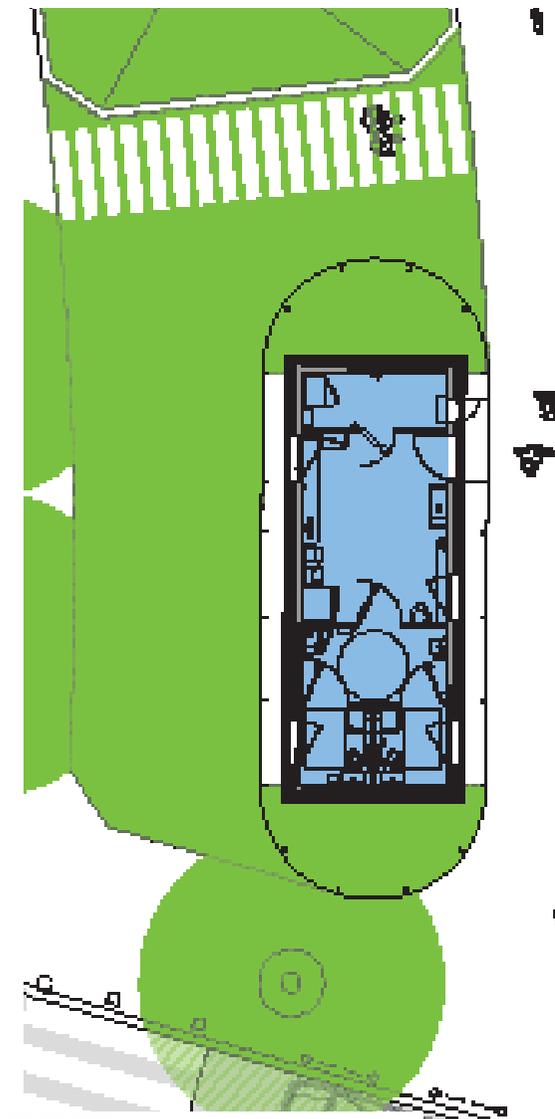
Filtre visuel
Voir sans être vu
Lumière naturelle



Résistance aux agressions
Robuste, simple, facile à nettoyer



Support de signalétique
Affichage et information statique



Projets urbains

Mission d'étude et de programmation urbaine et architecturale pour l'aménagement des Bords de Loire à Roanne (42)

Maître d'ouvrage : Ville de Roanne
Montant des études : 79 125 euros ht
Surface : 19 hectares
Offre : 2014
Etudes : 2014 - 2016



+ Reconquérir un patrimoine fluvial

Les âmes du site Port Canal-berges sont multiples, mais s'essouffent car elles se juxtaposent sans relation. Il s'agit de faire émerger une identité propre au site à partir d'un dialogue entre les différentes entités urbaines et paysagères, en s'étayant sur leurs particularités.

Les Berges de Loire : Continuité et animation, par l'implantation d'activités spécifiques en lien à l'eau, l'aménagement d'une promenade modes doux, la création et la rénovation d'ouvrage afin d'assurer la continuité des cheminements

Place Aristide Briand : Ordonner et créer de l'attraction, par l'implantation d'un équipement culturel, dynamique et identitaire, rotule entre les Berges et la Ville; par l'aménagement d'un espace public paysager - Lieu polyvalent; par l'implantation de logements en terrasse sur l'estuaire et la Loire

Esplanade des Mariniers : Recentrer et valoriser, en structurant l'espace sans le fermer, lieu d'accueil d'activités et d'animations en lien avec le port

Square des Martyrs : Qualifier et relier, par une inscription contemporaine et une ouverture sur le quartier, tout en confirmant sa particularité de lieu de commémoration

Les Berges du Renaison : Continuité et ouverture, par l'aménagement d'une promenade paysagère jusqu'à Fontvallon, par la mise en valeur de l'estuaire, par sa perception et son accès depuis les quartiers adjacents

L'un des enjeux est également de mailler et adoucir les circulations en désenclavant, ordonnant, hiérarchisant le réseau afin d'intégrer les modes doux



Mission d'Architecte en Chef de la ZAC « Bon Air écoquartier caribéen » à Fort-de-France (Martinique)

Maître d'ouvrage : SAS Bon Air
Montant des travaux : Travaux aménagement 7 500 000 euros ht
Surface : 4,5 hectares
Concours lauréat : 2014
Etudes : 2015 - 2016



Principe densité



Principe percée jardin



Principe piéton



Principe esplanade



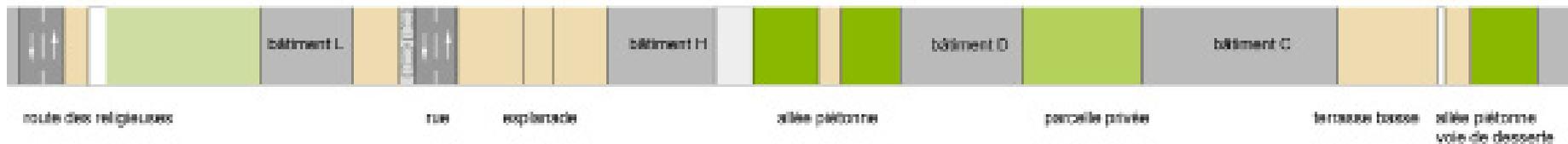
+ Ecoquartier caraïbéen

Le quartier Bon Air, construit il y a une cinquantaine d'années est une copropriété qui, depuis 1987, n'est plus gérée. L'ensemble est aujourd'hui une copropriété dégradée, ceinte d'espaces verts peu qualitatifs, de grandes surfaces imperméabilisées dédiées au stationnement et souffrant d'enclavement. Cette opération est l'occasion de repenser le quartier, tant sur le plan architectural, urbain que social, culturel ou économique.

Les études préalables réalisées ont montré un fort sentiment d'appartenance au quartier chez les occupants. Sa situation dans l'agglomération foyalaïse est un atout : situé sur les pentes d'un morne il bénéficie de vues sur la baie, le quartier est à moins de 500 m de deux arrêts du TCSP et de lignes locales ; il profite de par sa situation d'une ventilation naturelle et d'un cadre attractif.

Le parti d'aménagement répond aux demandes du Maître d'Ouvrage avec la réalisation de 466 logements neufs. Les 4 enjeux stratégiques définis seront ainsi respectés :

- enjeux écologiques en construisant avec le climat et en économisant les ressources ;
- enjeux urbains en créant un espace ouvert sur le centre du quartier et sur la ville ;
- enjeux socio-économiques en renforçant le lien social et en créant de l'emploi ;
- enjeu systémique en faisant participer les habitants et en mettant en synergie les acteurs



Dossier préalable à la création de la ZAC pour l'aménagement d'un éco-quartier à Pringy (74)

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération d'Annecy
Surface : 22 hectares
Programme : 900 logements
Études : 2013-2015
Livraison : 2017

SPD :

Logements : 67 000 m²
Bureaux / Activités : 8 000 m²
Commerces / Services : 3 000 m²
Hôtel : 4 000 m²
Équipements : 5 000 m²
Parc urbain



+ Un parc habité

L'étude a pour vocation de construire un éco-quartier dans toutes ses dimensions : environnementale, économique sociale. Il doit converger vers l'équilibre financier et offrir le cadre et une qualité de vie à tous grâce à des dessertes en modes doux, des transports collectifs, stationnement accès routiers apaisés, parc urbain significatif.

Elle permettra d'accueillir une population diversifiée avec une mixité affirmée, ainsi que la réalisation d'un habitat à haute performance énergétique.

Mettre en valeur les qualités paysagères



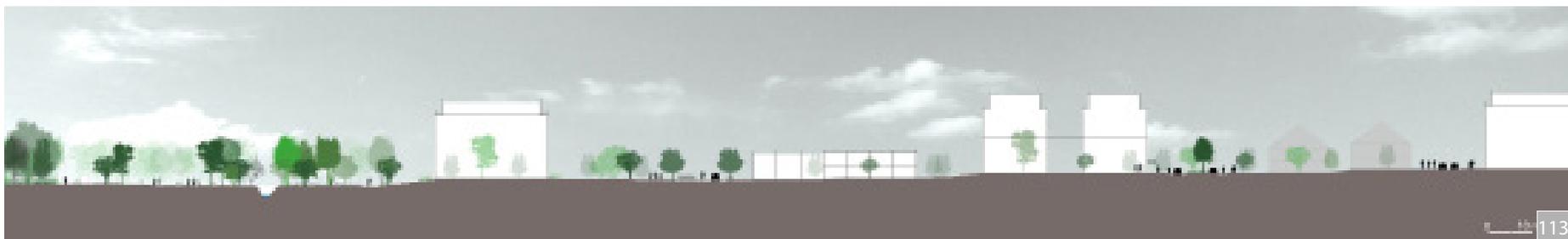
Aménager maillage piéton cohérent et attractif



Qualifier le maillage viaire, le hiérarchiser



Un parcellaire qui met en valeur les continuités végétales



Requalification de l'entrée de ville Sud de Saint-Julien-en-Genevois (74)

Maître d'ouvrage : Ville de Saint-Julien-en-Genevois
Montant de l'accord-cadre : 9 000 000 euros ht
Surface : 50 000 m² (surface perimetre opérationnel)
Offre : 2015
Etudes : 2015 - 2025



+ Une porte de ville

Imaginer et construire un plan guide, projeter une vision d'avenir pour l'entrée sud de Saint-Julien-en-Genevois, implique une nécessaire appropriation des enjeux urbains et une maîtrise des échelles du projet. Cela suppose :

un projet urbain

- À l'échelle de la façade sud de dessiner un projet cohérent sur le long terme :

- Des lignes bâties à affirmer
- Habiter la façade sud avec des typologies variées
- Une activité à consolider, au fil des opportunités de développement

- A l'échelle du périmètre opérationnel : un coeur de ville dilaté et accessible :

- Etendre le centre-ville
- Développer la ville jusqu'à la voie ferrée
- Affirmer le rôle structurant de la Route de Lyon en tant que lien Est / Ouest de la façade sud

un projet paysager

- Créer un socle commun pour la requalification de la façade sud : L'Aire et le Ternier

- Révéler un espace s'ouvrant sur le parc du Ternier et en faire un lieu de rendez-vous en coeur de ville

- Développer corridor paysager structurant
- Préserver un cadre naturel remarquable à valeur environnementale ajoutée

Un projet de mobilité

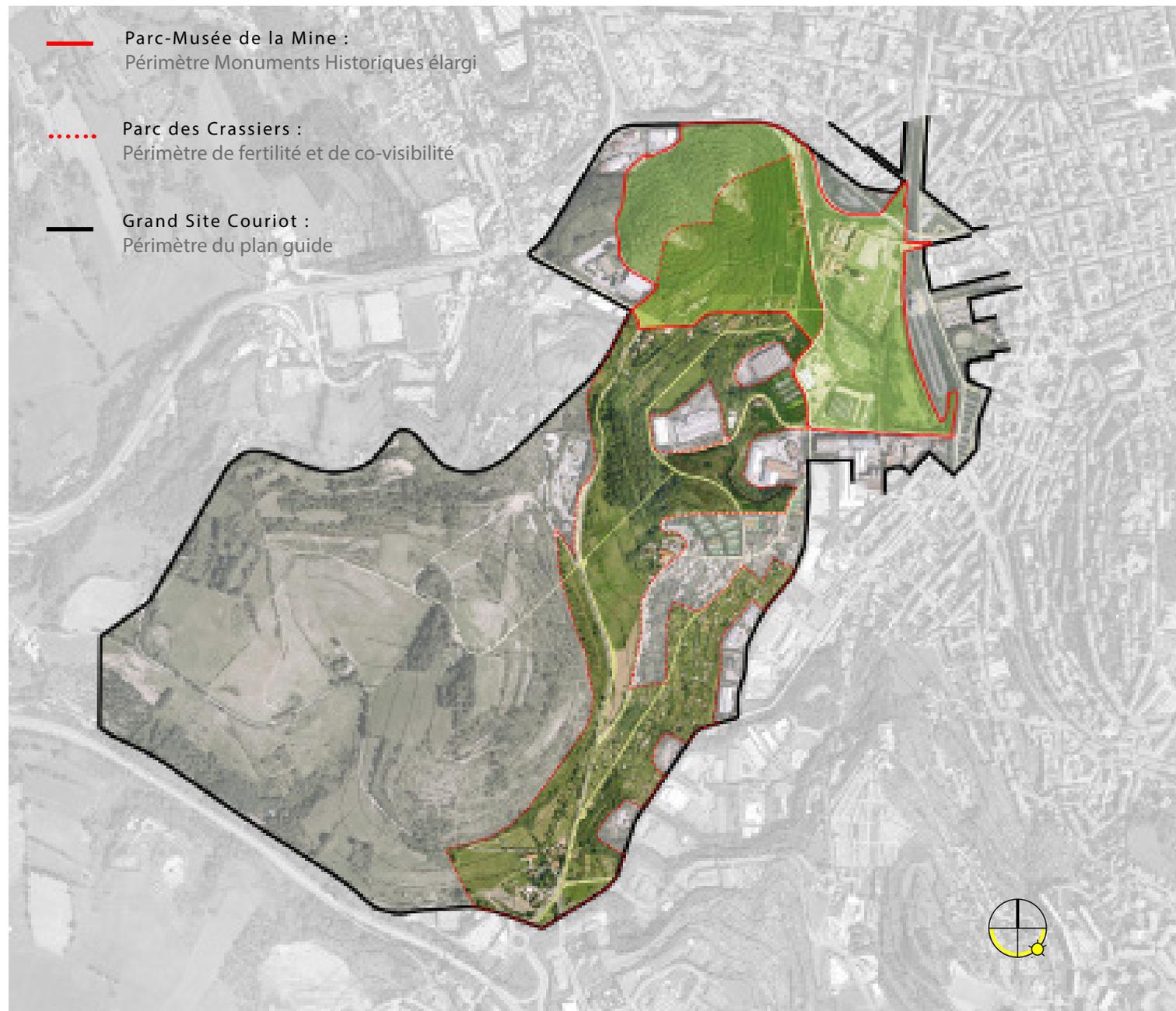
- Mettre en place une stratégie globale de déplacements



Schéma directeur du Parc Musée du puits Couriot à Saint-Etienne (42)

en association avec Michel Corajoud

Maître d'ouvrage : Ville de Saint-Etienne
Études : 2011 - 2014
Mission d'architecte conseil - sur un site de 100 ha



+ Un parc urbain et patrimonial

Un plan guide, ou comment Imaginer le futur d'un site classé.

- Un site culturel et patrimonial, dans et hors d'une ville en mouvement.
- Un site de nature en phase avec un urbanisme qui privilégierait une ville fertile.
- Un site fragile, tant du point de vue des bâtiments conservés que du point de vue du paysage qu'il donne à voir.

Dans l'objectif d'accompagner la régénération et la conservation du site industriel du Puits Couriot, nous proposons d'orienter les actions à l'intérieur d'une assiette paysagère. Nous présentons les périmètres de compréhension du site qui éclairent notre stratégie de gestion du paysage désormais restitué.

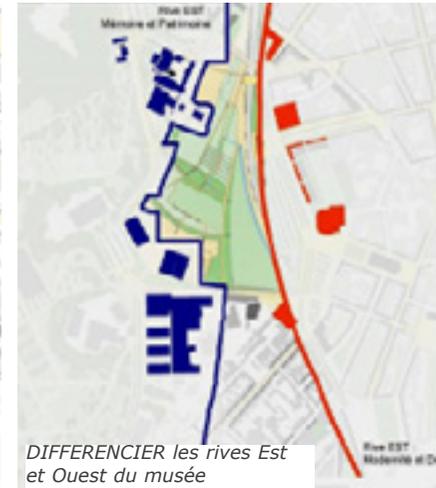
Nous confortons le site pour l'inscrire pleinement dans la ville et les usages de demain.



DÉFINIR une assiette paysagère



FORTIFIER le concept du parc musée



DIFFERENCIER les rives Est et Ouest du musée



REVITALISER les franges urbaines



DIVERSIFIER les usages et les parcours du parc



PRESERVER la fertilité des sols



QUALIFIER les entrées du parc



REEMPLOYER les bâtiments existants

Mission d'architecte en chef de la ZAC Armstrong et maîtrise d'oeuvre des espaces publics à Vénissieux (69)

Maître d'ouvrage : Grand Lyon
Surfaces : 6 hectares, 300 logements réhabilités, 300 logements neufs
Montant des travaux
Espaces publics : 6 100 000 euros ht

Études : 2010-2015
Livraison : Espaces publics : 2013 et 2015
6 lots à bâtir : 2015 - 2017



+ Porosité urbaine

Les enjeux urbains :

> Renouveler l'habitat par la démolition et la réhabilitation des bâtiments existants (405 logements démolis et 300 logements réhabilités).

> Construire des typologies diverses pour favoriser la mixité sociale

> Composer de nouvelles unités résidentielles autour de cœur d'îlot paysager.

> Désenclaver le quartier et l'ouvrir notamment sur l'avenue Jean Cagne et le futur centre de quartier Vénissy.

> Renforcer l'identité urbaine du quartier par la requalification des espaces publics (maillage urbain et mail piétonnier).



Étude d'urbanisme et d'aménagement du quartier Mermoz Nord préalable à la création d'une ZAC, Lyon (69)

Dans le cadre du projet de renouvellement urbain :

228 logements démolis
300 logements construits
270 logements réhabilités

Maître d'ouvrage :
Surface aménagée :
Date études :

Le Grand Lyon
56 500 m²
2006



+ Renouvellement urbain

Le quartier « Mermoz Nord » s'inscrit dans un site stratégique pour l'agglomération Lyonnaise en terme urbain et paysager comme en terme de déplacements.

La démolition du viaduc constitue un levier déterminant à l'échelle de l'agglomération lyonnaise et pour le développement et le désenclavement de ce quartier.

Cela permettra d'engager le renouvellement urbain du quartier avec la création d'un boulevard urbain paysager qui sera la véritable entrée à l'Est de Lyon repoussant ainsi l'autoroute hors de la ville, avec la mise en place d'un maillage de rues favorisant les liaisons piétonnes et automobiles entre le nord et le sud mais aussi avec le reste de la ville, avec des aménagements des espaces publics de qualité offrant ainsi un meilleur cadre de vie.



Le projet renforce la dynamique de développement engagé depuis 20 ans à Mermoz sud afin de l'étendre au nord par l'amélioration de l'habitat en résidentialisant les unités d'habitation et en élaborant un épandage progressif.

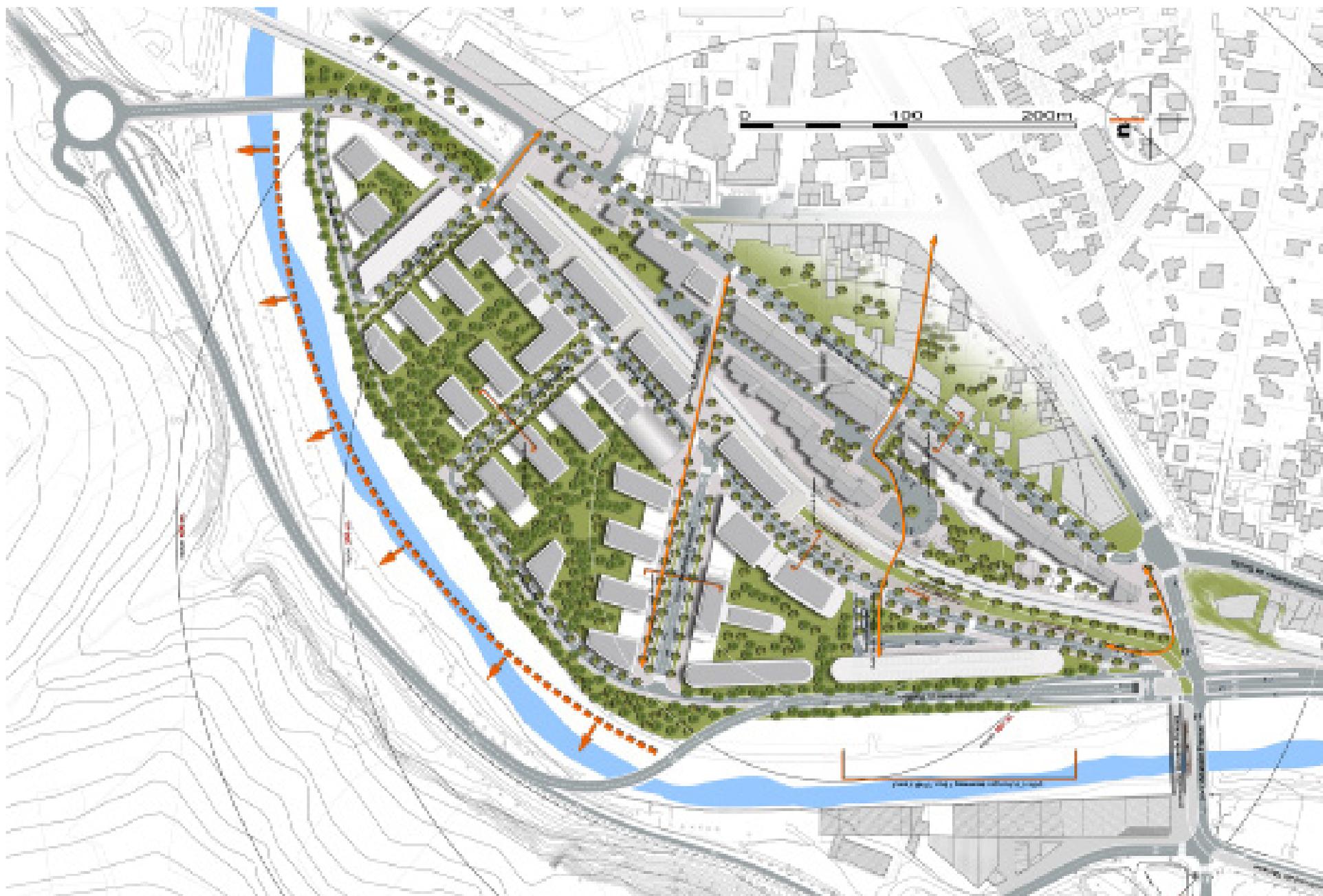
Ainsi 228 logements seront démolis et 300 seront construits en favorisant une diversité de l'offre soit 60 % en logement sociaux et 40 % en logements privés et d'importants travaux de rénovation du parc de logements existants seront réalisés.

Les commerces seront rénovés et renforcés, des immeubles de bureaux construits et les services publics et les équipements culturels et sociaux seront développés.



Aménagement du quartier Anatole France à La Trinité (06)

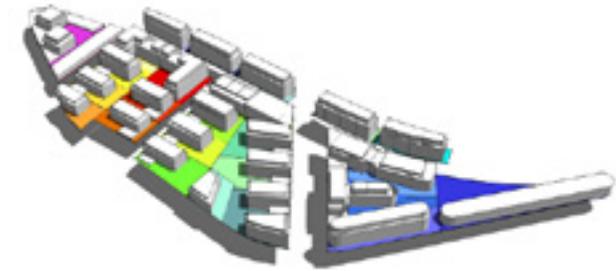
Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur
Surface aménagée : 70 000 m² sur un site de 11 ha
Date études : 2006



+ Quartier Anatole France

Réalisation d'un schéma de principe pour la construction d'une ZAC sur un site pollué (ancienne zone industrielle), en zone inondable et enclavé entre le fleuve une voie ferrée.

Le site a vocation à accueillir le terminus de la première ligne de tramway de l'agglomération niçoise. L'aménagement du quartier Anatole France est la synthèse d'un projet dense, paysager, intégrant un programme mixte et s'appuyant sur une démarche d'éco-quartier (gestion des eaux de ruissellement, collecte pneumatique des ordures ménagère, mode doux et TCSP, ...)



+ Références architecturales

Construction des nouvelles archives départementales du Rhône à Lyon (69)

En association avec Bruno Dumetier et Agence Séquences

Maître d'ouvrage : Conseil Général du Rhône
Shon : 18 200 m²
Montant des travaux : 28 000 000 euros ht
Concours : 2007
Livraison : 2014



+ Archives du Rhône : des boites précieuses et performantes

**Lauréat Archi Design Club
Award - Edition 2015**

La préservation des archives est un travail minutieux et savant de «mise en boîte».

Notre projet, dans un paysage urbain hétérogène, exprime trois «belles boîtes», bien dessinées qui expriment à elles seules la grande valeur de leur contenu. Elles renferment d'autres boîtes, les 54 magasins, protégeant elles-mêmes des petites boîtes, les archives.

L'architecture classique, est composée d'un socle, d'un corps et d'un couronnement.

Les volumes cubiques sont réalisés avec des matériaux précieux et pérennes : socle en pierre, corps principal revêtu de cassettes dorées, alliage d'aluminium et de cuivre embouties lui donnant sa texture. Cet alliage conserve son aspect et sa brillance dans le temps. Cette matière légère s'oppose à la massivité des volumes. Le couronnement est formé d'une double peau vitrée qui éclaire les bureaux.

Le principe constructif et thermique est un volume en béton habillé par une façade légère isolante qui forme un plénum où circule, à vitesse lente, l'air qui balaye les salles d'archives.



Parc musée du Puits Couriot à Saint-Etienne (42)

En association avec Michel Corajoud et Archipat

Maître d'ouvrage : Ville de Saint-Etienne
Surfaces aménagées : Parc : 63 000 m²
Musée de la mine : 3 000 m²
Montant des travaux : 6 600 000 euros ht

Marché de définition : 2009
Livraison : Tranche A : 2014
Tranche B : 2017



+ Construire dans l'existant

Notre intention de conforter l'esprit d'un parc musée, le refus de toute construction neuve sur un site historique classé, s'appuyait sur la (re)mise en valeur des bâtiments existants, de leur histoire. Un des enjeux de l'installation muséographique est de construire une enveloppe qui réponde à des exigences fortes en termes de présentation et de conservation des œuvres muséographiques.

Un ensemble de « boîtes » ou galeries, totalement indépendante de l'enveloppe existante, est installé à l'intérieur du bâtiment et permet l'installation des collections dans des conditions de température et de mise en lumière optimales.

Dès l'entrée dans le bâtiment, nous laissons visible la structure du bâtiment.

Les traces au sol (rails) sont toujours visibles, les murs existant et la charpente restent bruts...et restent visibles depuis les extrémités des galeries.

Notre approche architecturale et muséographique propose ainsi une intervention « dans les murs », sans dénaturer l'identité des bâtiments, tout en apportant une lecture contemporaine par un dialogue entre l'existant et le neuf, entre héritage et modernité.



Médiathèque Secteur Sémard à Oullins (69)

Maître d'ouvrage : Ville d'Oullins
Shon : 2 560 m²
Montant des travaux : 5 500 000 euros ht
Concours : 2006
Réalisation : 2010

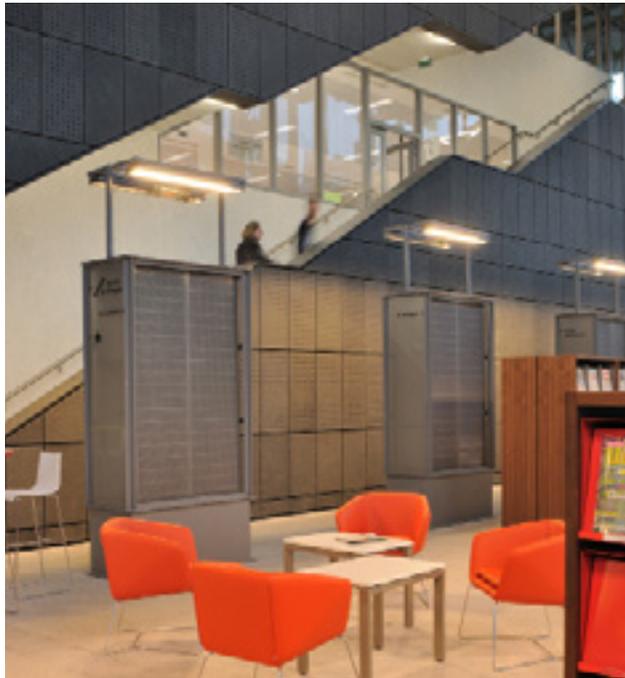


+ Une vitrine culturelle

Rez-de-ville, ouvert et «perméable» à son environnement, la médiathèque est un repère et participe à l'appropriation de ce quartier en mutation.

L'architecture s'exprime à partir de trois matériaux : la pierre pour le sol du parvis et des espaces intérieurs, le bois est utilisé pour toute la structure qui supporte la toiture et les façades vitrées. Le volume de verre s'appuie quant à lui sur le volume de pierre et donne une échelle monumentale à l'ensemble.

Le principe constructif permet de dégager des grands plateaux ouverts aux regards et à la lumière naturelle. Pour autant l'implantation et la distribution de ces plateaux ménagent une échelle et une intimité propices au travail ou à la détente.



Construction de l'Institut Français de Civilisation Musulmane (IFCM) à Lyon 8e (69)

Maître d'ouvrage : SCI Concorde et Lumière
Shon : 2 748 m²
Montant des travaux : 7 400 000,00 euros ht
Etudes : 2015
Livraison : 2017



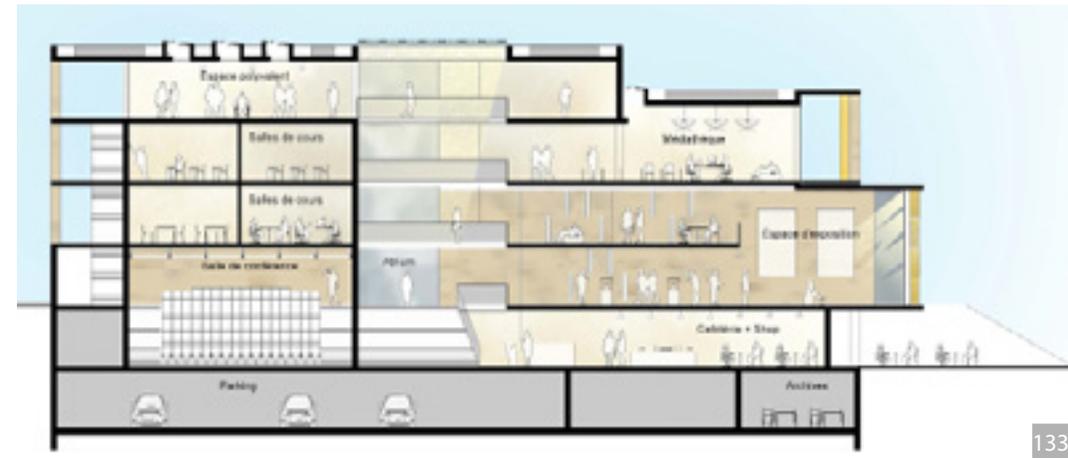
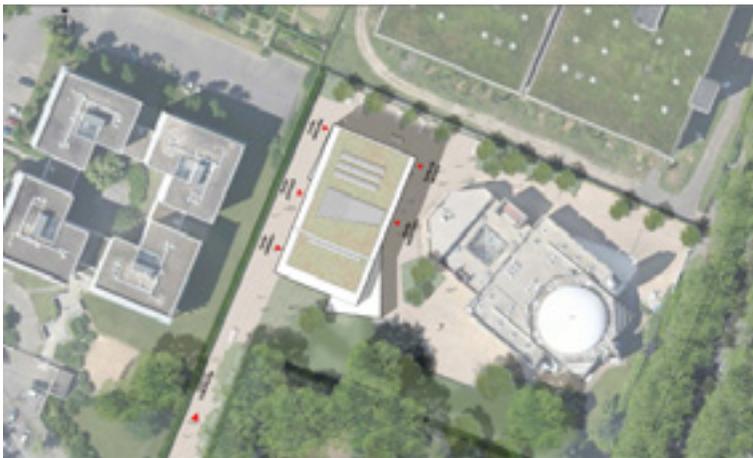
+ Comprendre et partager

Édifice dédié à la culture, à l'enseignement, à la transmission du savoir et à l'organisation d'événement, l'IFCM doit être perçu comme un bâtiment public dont l'aspect général évoque la noblesse de sa mission, tout en rappelant la singularité de sa vocation, celle de la diffusion de la civilisation musulmane.

- Un coeur traversant : le bâtiment est traversé par un atrium, majestueux et lumineux, qui connecte la partie basse et la partie haute, et qui permet une desserte optimale de toutes les fonctions, indépendamment les unes des autres.

- Des volumes clairs et lisibles : chacune des différentes fonctions est clairement identifiable par la simple lecture de l'architecture extérieure.

L'architecture traditionnelle islamique est évoquée ici par la déclinaison des trois matériaux que sont : la pierre, le bois et le métal.



Construction de 35 logements dans le quartier Mistral 3 à Grenoble (38)

Maître d'ouvrage : CIRMAD pour Foncière Logement
Shon : 3 252 m²
Montant des travaux : 5 338 000 euros ht
Concours : 2011
Livraison : 2015



+ S'inscrire dans un projet urbain durable

Le projet urbain Mistral tend à changer l'image de ce quartier de Grenoble en favorisant les liaisons à l'intérieur du quartier, en aménageant un espace public de qualité. Le programme est regroupé en une unique construction autonome ; le bâtiment vient s'appuyer sur le recul d'alignement au nord de la parcelle. Cette implantation singulière est garante de lumière pour la venelle située au nord, mais aussi pour l'ensemble des résidents de l'opération. Le bâti est à forte inertie avec une isolation par l'extérieur afin de garantir un confort thermique optimal en hiver comme en été avec un faible coût d'exploitation. Le jardin intègre un élément de valorisation de la gestion alternative des eaux pluviales par un traitement « pédagogique » lisible et dessiné.



Reconversion du site de l'hôpital Debrousse en logements à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : VINCI immobilier
Shon : 10 548 m²
127 logements accession, parc 4 hectares
Montant des travaux : 19 170 000 euros ht

Concours : 2006
Livraison : 2015



+ Construire dans la pente

La reconversion de l'hôpital Debrousse site emblématique, implanté sur les balmes qui dominent la confluence et la ville de Lyon, nécessite une démarche patrimoniale. Autant le bâtiment ancien émerge, autant les bâtiments neufs proposés ont une volumétrie très compacte et s'enracinent dans le sol car préserver la balme demande de limiter l'emprise du bâti et son épandage.

Le projet continue ainsi le dessin de la façade urbaine au cœur de la balme, et se compose de plots espacés émergents plus ou moins de la masse végétale. L'implantation des plots de logements nous permet d'ouvrir des cônes de vues et d'offrir des cadrages sur le grand paysage.



Construction de 60 logements BBC+ et de locaux d'activité à Bourg-lès-Valence (26)

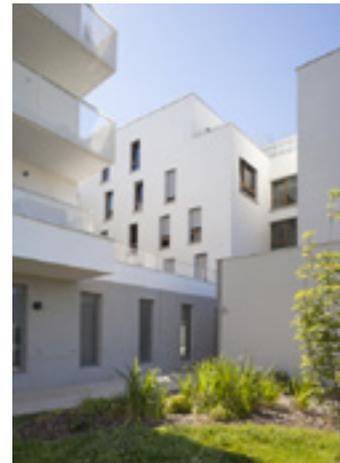
Maître d'ouvrage : Drôme Aménagement Habitat
Shon logements : 5 455 m²
Shon commerces : 1 340 m²
Montant des travaux : 6 585 000 euros ht
Concours : 2010
Livraison : 2014

Label Effinergie BBC+



+ Inscrit dans un nouveau quartier

La composition architecturale est classique : au dessus d'un socle fédérateur, trois corps de bâtiment de couleur claire, sont complétés par un attique discret de même couleur. Les grandes fenêtres des séjours et leurs allèges basses privilégient la vue, la lumière et les apports solaires gratuits, mais aussi l'expression d'une convivialité urbaine, d'un vis-à-vis animé. L'intimité des logements et en particulier des loggias est assurée par des garde-corps translucides, réalisés en verre feuilleté dépoli. La façade Est, est marquée par deux failles qui apportent une transparence vers le cœur d'îlot et accueille des loggias traversantes. En cœur d'îlot, des plantations créent un nécessaire filtre végétal.



Construction de 51 logements BBC dans 2 immeubles et de 3 maisons passives, locaux d'activité en RDC et 59 parkings en sous-sol à la Duchère à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : Grand Lyon Habitat
Surfaces : Îlot 39 : 3 180 m²
Îlots 410 : 1 800 m²
Montant des travaux : 7 570 000 euros ht

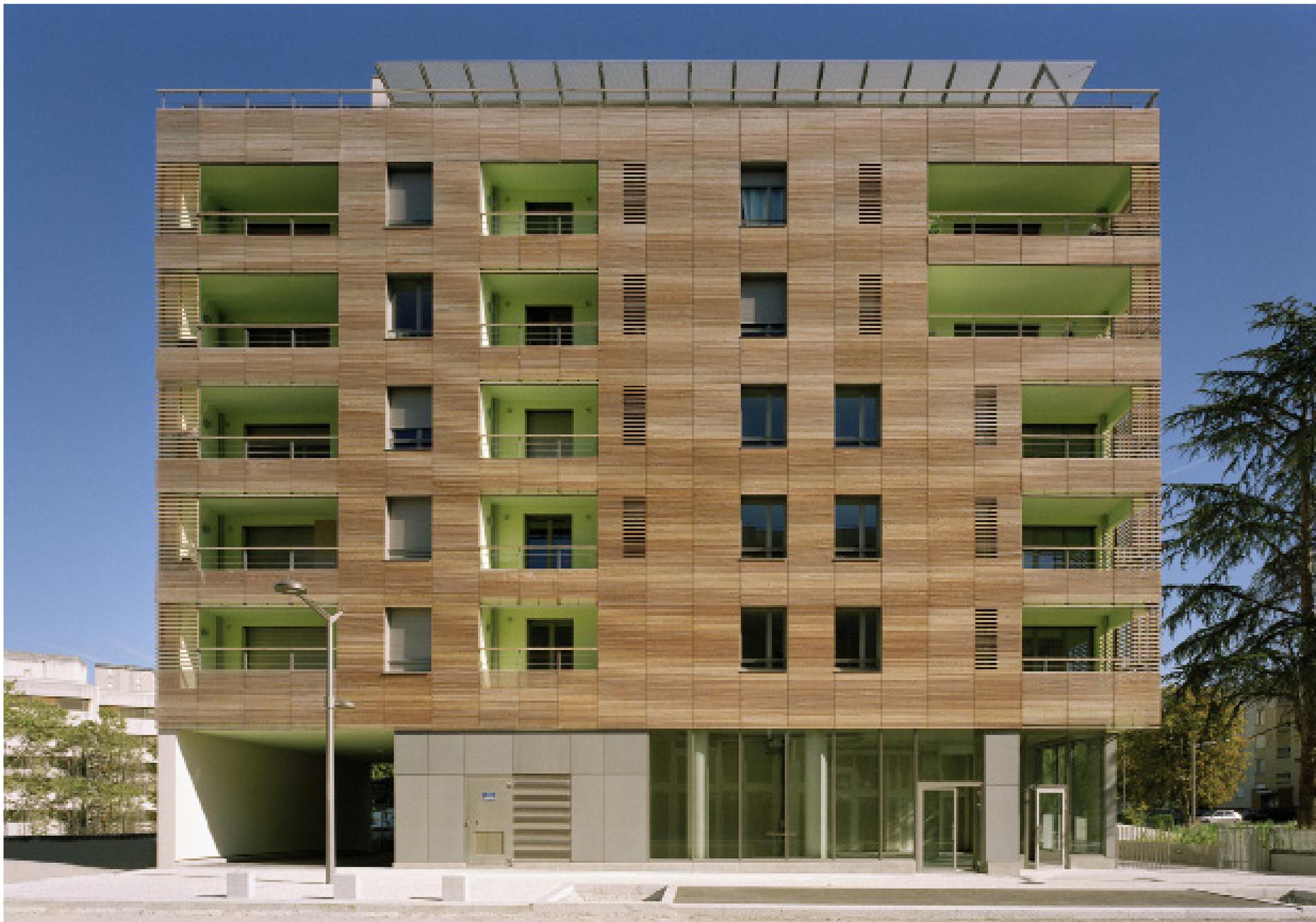
Études : 2010
Livraison : 2013
Mission : Base +EXE

Opération Certifiée H&E, BBC Effinergie

Dans le cadre du GPV de la Duchère, une 2^e tranche est engagée sur le quartier de la Sauvegarde. La réhabilitation de logements existants est prolongée par la construction de logements neufs. Ces logements, traversants, exploitent les qualités du site : orientation nord Sud, rapport urbain avec l'avenue Rosa Parks requalifiée, transparence des accès à RDC.

L'îlot 39, petit immeuble d'angle, constitue un élément de ce puzzle urbain. Les bâtiments sont conçus autour du confort des habitants et d'une réelle performance énergétique et environnementale : basse consommation pour les logements collectifs, standard passif pour les trois maisons de ville.

Le bardage bois illustre le choix de matériaux durables. Il marquera l'entrée du quartier, comme une porte, depuis l'ouest.



+ Logements basse consommation et maisons passives

La compacité des bâtiments permet d'utiliser un système constructif simple et optimisé.

Dans les immeubles collectifs, les voiles et façades sont en béton. L'isolation est faite par l'extérieur, l'objectif étant de réaliser un bâtiment à basse consommation (BBC).

Les maisons individuelles sont, elles, en structure bois.

Les bâtiments sont conçus autour du confort des habitants et d'une réelle performance énergétique et environnementale : basse consommation pour les logements collectifs, standard passif pour les trois maisons de ville.

Le bardage bois illustre le choix de matériaux durables. Il marquera l'entrée du quartier, comme une porte, depuis l'ouest.



Réaménagement du Centre d'Échanges de Lyon Perrache (C.E.L.P) dans le cadre du projet urbain du PEM Perrache à Lyon (69)

Maître d'ouvrage : Grand Lyon Métropole
Montant des travaux : 22 700 000 euros ht
SHON : 35 000 m²
Concours : 2014
Livraison : 2019



+ Une machine à circuler

Le Centre d'échanges de Lyon Perrache, une « machine à circuler » mis en service en 1976.

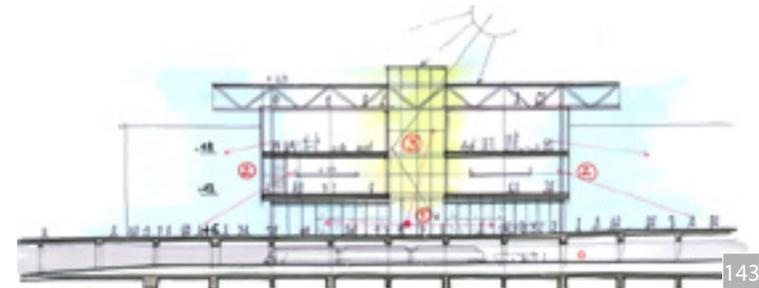
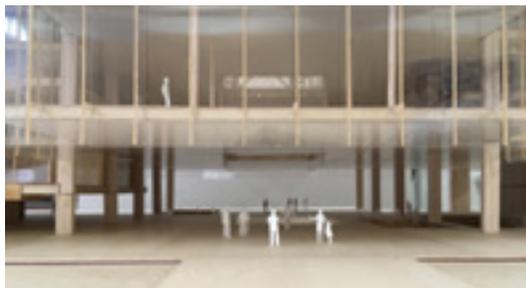
Au-dessus d'une autoroute, entre la gare de Perrache et un espace public majeur, il regroupe :

- 3 gares de bus
- Un parc relais
- 1 gare de métro
- 2 gares de tramway
- 1 galerie de boutiques et restaurant
- Des jardins publics
- Crèche et MJC

Le bâtiment est au cœur d'un projet urbain plus large, l'objectif de fréquentation à l'horizon 2030 est de 200'000 usagers/jour.

Le projet consiste à :

- Libérer le sol de la ville et faciliter les traversées modes doux (niveaux 0m et +6m vers la gare sncf).
- Réorganiser les gares et leurs accès afin d'améliorer le confort des voyageurs.
- Reconfigurer l'ensemble du bâtiment, rendant les différents accès & liaisons, visibles & efficaces : rue verticale, place haute, traversée au-delà des limites du projet....



BHNS comprenant 16 stations, 2 pôles d'échange et 1 centre de maintenance à la Martinique (972)

Maître d'ouvrage : SMTCP MARTINIQUE
Montant des travaux : 85 000 000 € ht
Surface: 44 500 m² pour poile échange Carrère et 23 5500 m² pour Malhault
Études : 2012
Livraison : 2015
Concours non retenu



+ Un projet contextuel

Le projet de BHNS à La Martinique se compose d'un tracé, d'une gare d'un pôle multimodale et d'un bâtiment d'exploitation qui est un signal fort clairement visible, qui affirme son statut de gestion et maîtrise du réseau de BHNS. Le bâtiment est en forme de peigne sur deux étages, avec trois ailes ; nord, centrale et sud. Sa conception a été menée dans le respect des objectifs suivants :

- Assurer une activité optimale des différentes fonctions présentes sur le site.
- Faciliter et sécuriser la circulation des différents véhicules
- Garder une réserve de capacité de remisage, voire de maintenance
- Minimiser les coûts d'entretien du site en limitant et facilitant les interventions de maintenance périodique.

Les stations, autre élément structurant du projet et identitaire, ont une écriture sobre mais contemporaine qui s'appuie sur les lieux, le climat, la culture et les savoirs faire locaux. L'accessibilité et la signalétique y sont également traduites de manière claire et judicieuse.



Construction du complexe d'exploitation de Sainte-Musse avec remisage et maintenance mixte pour les autobus et pour le TCSP, un parking relais de 600 places, un bâtiment d'exploitation et un bâtiment administratif, d'un pôle tertiaire et des parkings à Toulon (83)

Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée
Shon : Phase 1 : 16 794 m²
Montant des travaux : Phase 1 : 38 000 000 euros ht
Concours non retenu : 2009



+ Complexe d'exploitation et de maintenance

Un espace de travail ergonomique, un lieu de vie confortable, où la lumière naturelle, généreuse et contrôlée, met en valeur la charpente en bois et les volumes des ateliers.

Un site modulable et évolutif, pour passer du BHNS au tramway, s'adapter aux évolutions technologiques. Un signal dans l'agglomération, via la tour du PCC et l'envergure de la toiture en panneaux de terre cuite qui apporte inertie thermique et protection solaire. Un bâtiment à basse consommation (BBC) et un site industriel maîtrisé grâce à ses qualités environnementales exemplaires, la pérennité des matériaux (brique, bois, aluminium) et la prise en compte de la maintenance dans la conception des bâtiments: accès aux toitures en shed, simplicité des façades.



Construction d'une station de tramway et d'un parc relais « Rol Tanguy » d'une capacité de 125 places, aménagements urbains et équipements de la seconde ligne de tramway de l'agglomération Orléans (45)

Maître d'ouvrage : Communauté de l'Agglomération Orléans-Val de Loire
Montant des travaux : 3 000 000 euros ht
Concours non retenu : 2006



+ Station tramway & parc relais



+ Annexe : CV

+ Dominique Gautier

Directeur général Associé

Architecte d.p.l.g.
Né le 29 mai 1960



CURSUS

1986 : Diplômé de l'école d'architecture de Lyon
2002 : Certificat HQE (formation ADEME)

ITINÉRAIRE PROFESSIONNEL

1990-1997 : Collaborateur de Jourda et Perraudin Architectes
1997-1999 : Collaborateur à l'atelier d'architectes Bruno Dumetier
1999 : Association avec Bruno Dumetier
2008 : AABD Architectes devient Gautier+Conquet & Associés

*Membre du Conseil d'Administration de la Maison de l'Architecture
Rhône-Alpes depuis 2005
Membre de l'association AMO (Architecture et Maîtres d'Ouvrage)*

PRIX

Prix de l'Aménagement urbain pour le Pôle d'échanges d'Antibes (2015)

Archi Design Club Awards pour les Archives départementales du Rhône (2015)

Trophée de l'aménagement urbain du moniteur pour le tramway
de l'agglomération Mulhousienne (2007)

+ Stéphane Conquet

Directeur général délégué Associé

Architecte d.p.l.g.
Né le 08 avril 1968



CURSUS

1996 : Diplômé de l'école d'architecture de Paris la Villette
2009 : Certificat « Approche Environnementale de l'Urbanisme »
(formation ADEME)

ITINÉRAIRE PROFESSIONNEL

1997 : Collaborateur à l'atelier d'architectes Bruno Dumetier
2003 : Association avec Bruno Dumetier et Dominique Gautier
2004 : Création de l'atelier parisien
2008 : AABD Architectes devient Gautier+Conquet & Associés

PRIX

Prix de l'Aménagement urbain pour le Pôle d'échanges d'Antibes (2015)

Archi Design Club Awards pour les Archives départementales du Rhône (2015)

Trophée de l'aménagement urbain du moniteur pour le tramway
de l'agglomération Mulhousienne (2007)

Lauréat du concours étudiant de logements «Le Zinc dans La Ville»,
organisé par Zinc Vieille Montagne et l'Opac du Grand Lyon.

+ Benoît Scribe

Directeur d'études Associé

Paysagiste d.p.l.g.
Né le 26 mai 1965



CURSUS

1990 : Paysagiste D.P.L.G.
de l'École Nationale Supérieure
du Paysage de Versailles

ITINÉRAIRE PROFESSIONNEL

1992-2006 : Architecte-paysagiste à l'atelier Michel
et Claire Corajoud
Suivi des projets de paysage :
Parc de Gerland, place Perrin,
cité internationale, Avenue Tony Garnier
à Lyon et de la couverture A1, la RN 1,
de la Plaine à Saint-Denis
2006 : Chef de projet chez AABD Architectes
2008 : Directeur d'étude lorsque
AABD Architectes
devient Gautier+Conquet & Associés

Membre de la Fédération Française du Paysage

+ Pascal Hendier

Directeur d'études Associé

Architecte
Né le 16 avril 1966



CURSUS

1986 : Ébéniste, Certificat Fédéral de Capacité
École des Arts et Métiers de Genève
1990 : Architecte HES - Haute Ecole
d'Arts Appliqués de Genève (Suisse)

ITINÉRAIRE PROFESSIONNEL

1990-1993 : Ernst Gisel Architecte, Zürich :
World Trade Center, Zürich
1993-1994 : Renzo Piano Building Workshop, Paris :
Musée Beyeler, Bâle
1995-1996 : Marc Mimram Ingénieur – Architecte, Paris:
Passerelle Solferino et piscine Molitor, Paris
1996-2006 : Renzo Piano Building Workshop, Paris :
Cité Internationale de Lyon,
Filiale de la Maison Hermès à Tokyo
2006 : Chef de projet chez AABD Architectes
2008 : Directeur d'étude lorsque
AABD Architectes
devient Gautier+Conquet & Associés

Enseignant vacataire à l'École d'Architecture de Lyon depuis 2006

+ Philip Murphy

Directeur d'études Associé

Architecte
Né le 19 janvier 1968



CURSUS

« Bachelor of Architecture » Partie II - Canterbury Polytechnic
« BSC Bachelor Sciences » - Partie I - University of Bath

ITINÉRAIRE PROFESSIONNEL

1991 : Agence Renzo Piano Building Workshop :
Usine Thompson
1992 : Agence Manuelle Gautrand
1994-1998 : Agence Jourda et Perraudin :
Palais de Justice de Melun,
centre de formation à Herne
1998 : Chef de projet chez AABD Architectes
2008 : Directeur d'étude lorsque
AABD Architectes
devient Gautier+Conquet & Associés

Gautier+Conquet Associés

Édition février 2016