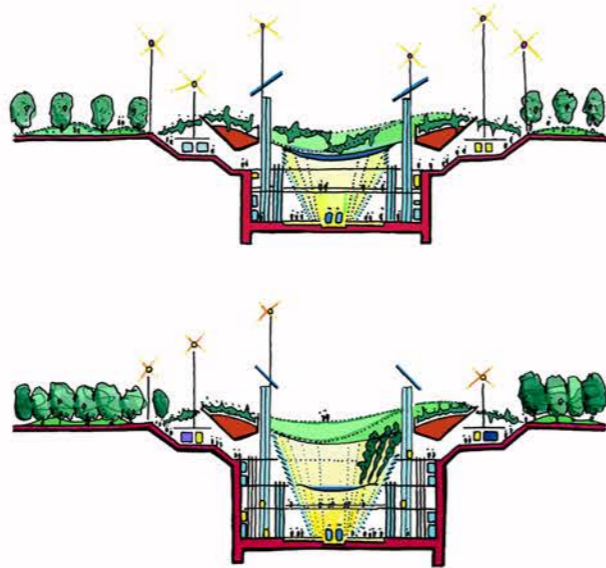


#### PATIO - SERRE CENTRALE

Le dessin d'un jardin en forme de cône inversé situé au-dessus d'une station apporterait une très forte identité à la ligne.  
Les parcours seraient différenciés et le plaisir de descendre par étapes successives avec un niveau intermédiaire actif donnerait à la ligne une forte identité. La lumière naturelle permettrait aux usagers de sentir la profondeur et de se sentir proche de la nature du lieu.



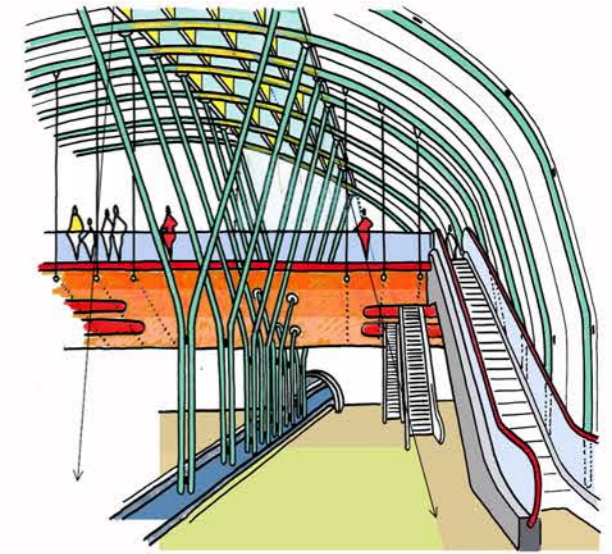
#### COUPES PATIO SERRE CENTRALES - 2 profondeurs

Un projet de station en forme de volcan végétalisé avec un niveau intermédiaire actif permettrait de multiples parcours et un éclairage zénithal central. Cette morphologie permettra aussi une structure parallélépipédique avec un centre conique ou deux cônes aux deux bouts de la station.  
A noter que le ou les volumes usines de ventilation des tunnels pourraient aussi devenir des cylindres paysagés aux bouts de la station.



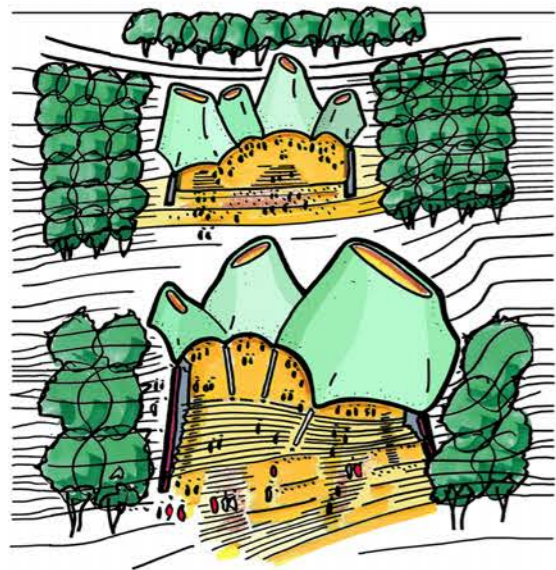
#### PARCOURS VARIÉS ET VIVANTS

On pourrait dans les stations... en particulier dans celle qui sera très profonde rythmer la descente et la montée par des dalles de transition mettant en valeur les niveaux successifs et les axes de vues.  
Le parcours deviendra alors dynamique et vivace grâce aux transitions spatiales.  
Rien n'empêchera de planter des espèces végétales particulières demandant très peu d'entretien avec un éclairage spécifique.



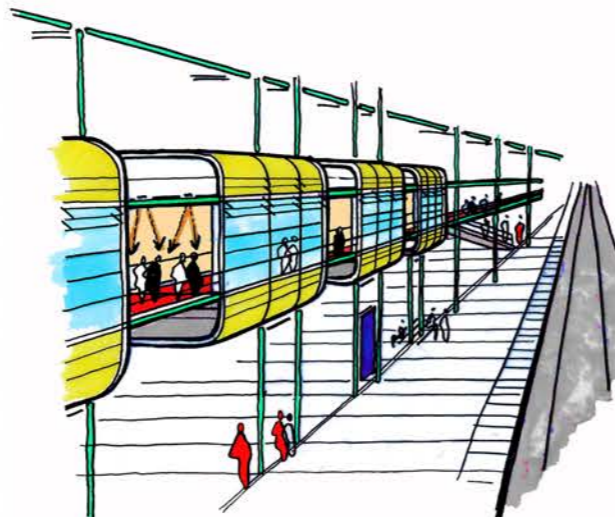
#### COUPE STATION AVEC MEZZANINE TRAVERSANTE

Mise en valeur d'une structure végétale élancée intégrant un éclairage zénithal (naturel + artificiel) permettant par ailleurs un désenfumage naturel complémentaire.  
La passerelle traversante permet des vues directes sur les quais. Les escaliers intégrés dans le volume mettent en valeur les usagers et sécurisent leurs parcours.  
Des Wall Washers à leds éclairent les voûtes.



#### STATIONS EN VENTILATION HYBRIDE

Un bâti paysagé en superstructure permettrait de développer des volumes de ventilation / désenfumage efficaces et affirmés. Des bâtiments hybrides de nouvelle génération se développent actuellement avec des systèmes de tirage d'air très performants.  
Une assistante électrique s'ajoute afin de pouvoir répondre à certains cas limite, à la nécessité de proposer des solutions face aux normes très restrictives.



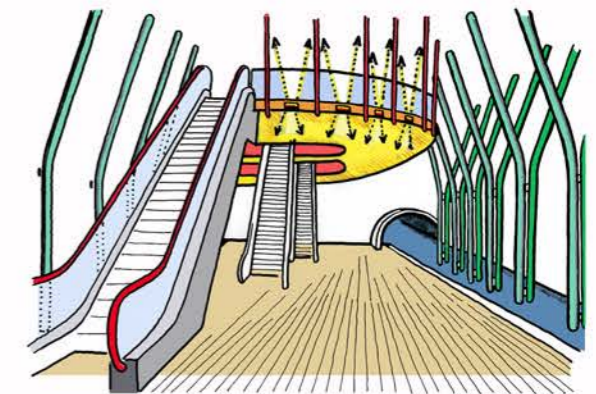
#### UNE STATION AVEC QUAI CENTRAL ET MEZZANINE

Imaginer un parcours continu avec des salons successifs au-dessus des voies serait surprenant. On pourrait laisser les fenêtres ouvertes et traiter avec une acoustique très absorbante. Le métro deviendrait alors un lieu de vie unique permettant des moments de partage. Ce dessin présente un monde imaginaire improbable mais on ne peut imaginer de tels investissements sans prendre en compte les nouveaux modes de vie, ceux des nouvelles générations.



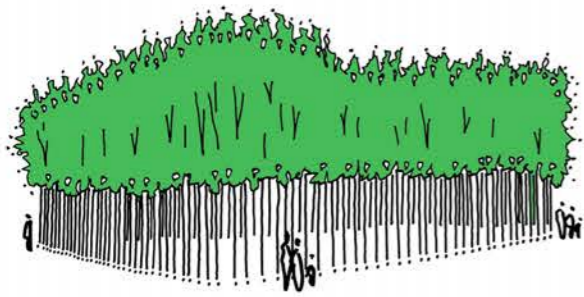
#### UNE STATION COQUE AVEC MEZZANINE LINEAIRE

Les projets de station pourraient intégrer une image paysagère et naturelle étendue à l'ensemble de la charte. Une passerelle centrale permettrait dans certaines stations profondes de passer dans son sol et en plafond les réseaux de ventilation des tunnels.  
La passerelle serait support de équipements d'éclairage. Les escaliers seraient évidemment intégrés dans le volume de la station.



#### DES STATIONS ET UNE CHARTE « NATURE »

Une mezzanine véritable occupe au maximum 50 % de la surface au sol de la station. Elle permet une sécurisation des espaces et des parcours de grande qualité et résout de nombreux problèmes avec les pompiers.  
Elle permettra aussi un retour d'image et d'identification de la ligne puis des projets de métro de Lyon.  
La charte devrait logiquement se décliner à tous niveaux dans cette vision environnementale de STATION NATURE.



#### DES JARDINS CONTEMPORAINS ET SENSIBLES

De petits jardins à sensations rythment le paysage autour de chaque station de nature.

Prendre le métro devient une découverte provoquant de multiples sensations.

Ce jardin inspiré d'un projet du paysagiste jardinier Pascal Cribier cultive la surprise. On pourra s'y installer ou simplement le regarder en espérant avoir le temps un jour de pouvoir se glisser entre deux troncs.

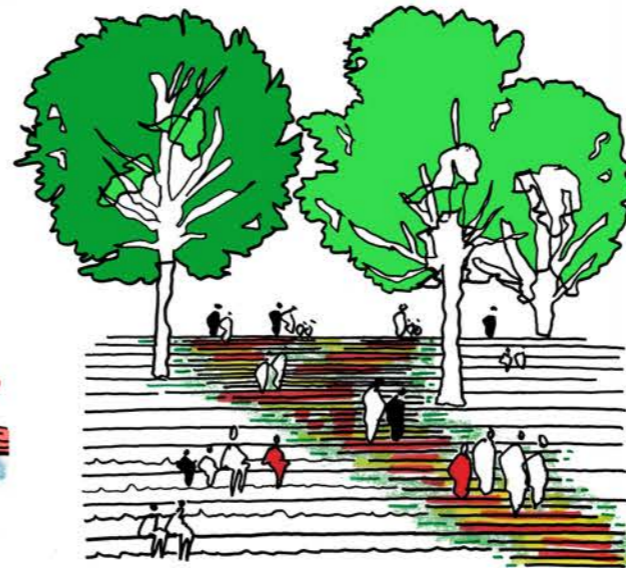


#### DES JARDINS ZEN POUR DE MINI-LIEUX DE VIE

Les mini commerces pourraient être disposés au niveau paysager à moins de 6 mètres comme des annexes ou périscoopes de commerces existants.

On pourrait y adosser des petits jardins d'agrément visibles depuis les parcours d'accès à la station.

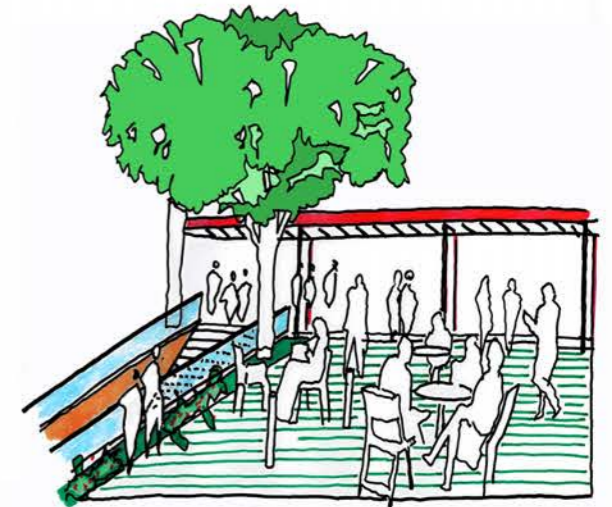
A noter que ces espaces de services, mini commerces ou locaux associatifs devraient avoir des horaires décalés afin de sécuriser la station le soir.



#### UN PARCOURS PAYSAGE POUR CHAQUE STATION

Descendre les gradins pour retrouver le niveau de référence de sécurité de la station paysagée... un rez de jardin actif et vivace qui réduit fortement le parcours sous-terrain.

Placer de petites fonctions commerciales ou de services connectés avec les nécessités du quartier sans le concurrencer, des périscoopes ou des extensions utiles.

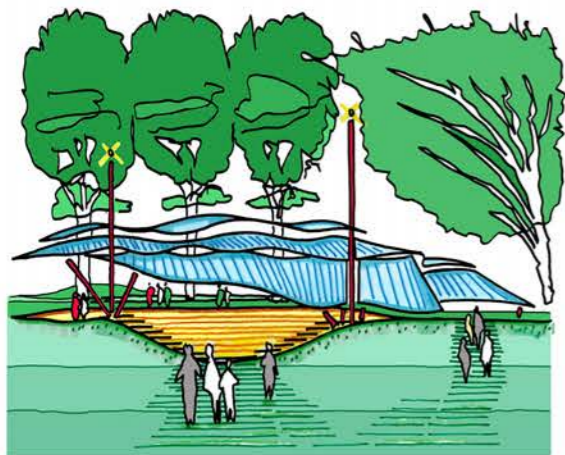


#### LA PRESENCE DE MINI-COMMERCE ET SERVICES

Un métro inter-générationnel permettant de créer des liens directs entre tous les usagers.

On pourra greffer des espaces de convivialité peu coûteux en gestion, des périscoopes ou annexes de commerces actuels du quartier.

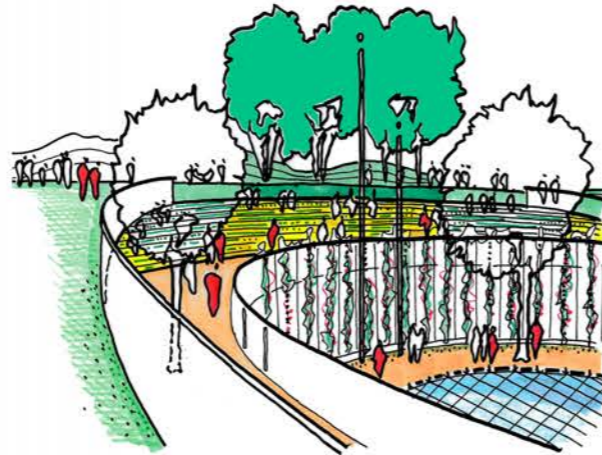
Cela changera l'atmosphère du métro et le stress des usagers.



#### UNE STATION PAYSAGÉE ET VERNACULAIRE

Certains architectes paysagistes savent développer une architecture d'inspiration vernaculaire comme Francis Kéré. Ils savent d'ailleurs construire à des coûts raisonnables du fait de leur expérience en auto-construction.

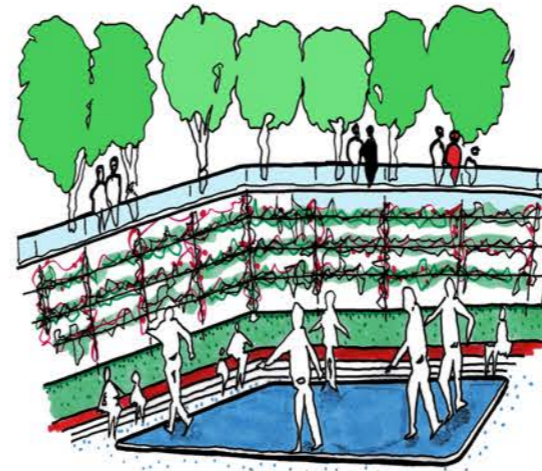
Si une des stations nécessite un abri en superstructure au-dessus des quais, on peut imaginer une volumétrie simple et très riche qui favoriserait la ventilation naturelle traversante. La station nature se nicherait alors sous une toiture paysagée.



#### UNE STATION AVEC PATIO-SERRE EN CONTREBAS

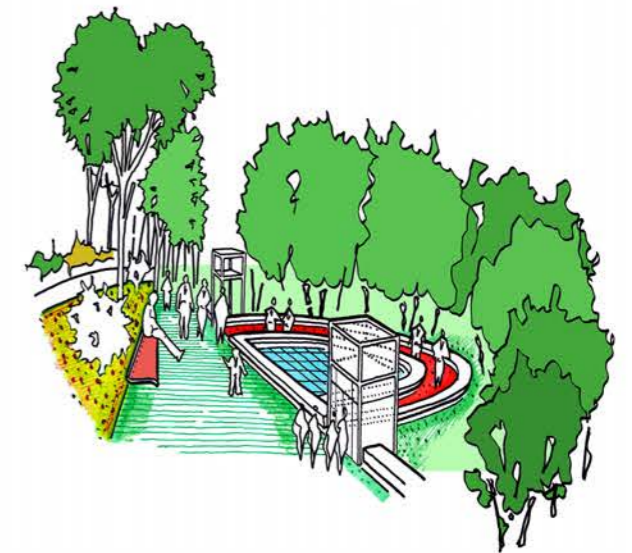
Comment valoriser une première étape dans le parcours sensible des usagers. Le projet devient à la fois un projet architectural, paysager et technique. La verrière permettra d'amener la lumière naturelle dans la station (au besoin mixée avec la lumière artificielle) et permettra un désenfumage naturel en appoint. Des escaliers gradins et des rampes PMR, des ascenseurs vitrés 2 faces en vis à vis permettront des parcours différenciés.

Alaï deviendra une ligne tournée vers le bien-être.



#### UN PARCOURS SPORTIF VERS LA STATION

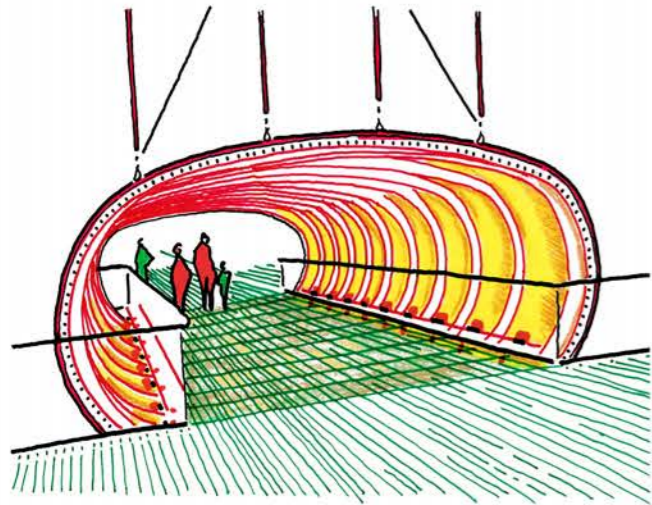
Les différences de niveaux vers le Rez-de-douve permettront l'intégration de petits espaces de recueillement ou de sport en liaison avec le quartier. L'analyse sur place des besoins sera primordiale mais ces mini placettes trouveront des utilisateurs s'ils sont bien orientés et protégés des vents dominants d'hiver. Les plantations grimpantes (potagers ou fleurs odorantes) seront choisies avec soin avec les services et des associations de quartier.



#### UNE STATION A Puits de Lumière Central

Chaque station nature devrait être conçue par une équipe de Maîtrise d'Oeuvre Architecte / Paysagiste avec des missions équilibrées entre eux.

Un thermicien passif de nouvelle génération serait bienvenu pour favoriser une vision environnementale, la Ventilation naturelle régulée et un désenfumage mixte. Les parcours sensibles permettront l'identification architecturale et paysagère de la ligne Alaï.

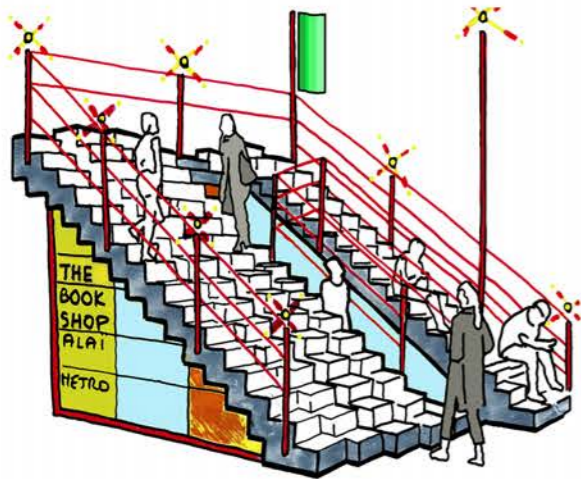


Ces dessins ont été proposés au début des études de la charte GC, ceci afin de libérer les équipes en place et de promouvoir des stations de métro vertueuses et sensibles, de nouvelle génération.

Ils sont donc destinés à ouvrir la voie d'une conception inventive, innovante, partagée avec des usagers dont les modes de vie seront très différents en 2030.

#### DES PARCOURS LUMINEUX, DOUX ET VARIABLES

La luminothérapie est désormais peu coûteuse à mettre en œuvre grâce aux leds. On peut de fait imaginer des espaces de transition variables en intensité de lumière et en couleurs... en fonction des jours et des heures de chaque semaine et des saisons. Le parcours devient alors un plaisir. Les enfants participent aussi à cette découverte sensitive. Chaque station pourrait être équipée de ce sas d'entrée traité aussi acoustiquement. La notion de seuil d'entrée est extrêmement importante...



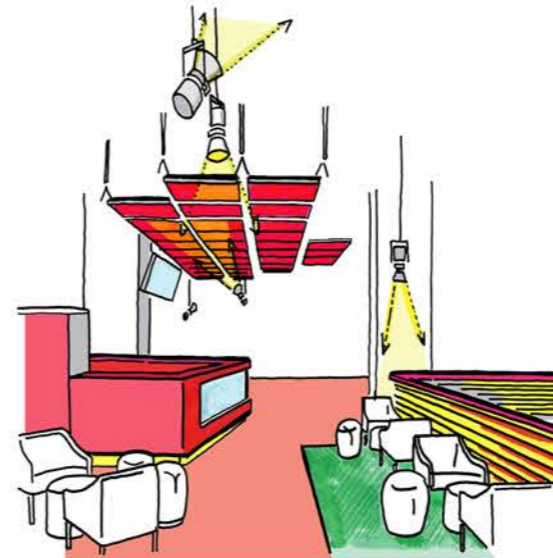
#### INVENTER UN MOBILIER LOW-COST à 2 faces :

Un local multi usagers flexible qui pourra aussi servir pour des associations... et des gradins permettant la vue sur la ville ou sur les jardins autour de la station. Lieu de rencontre inter-générationnel peu coûteux, adapté aux nouvelles pratiques culturelles. Peut être déplacé et transporté avec un simple camion. Du coup ne nécessite pas d'études de marché mais un recensement des acteurs culturels ou sociaux intéressés.



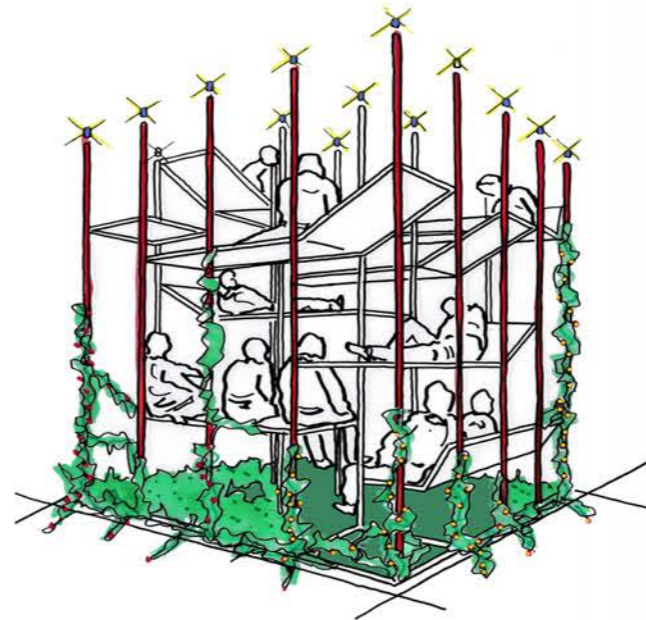
#### UN MOBILIER TRANSPARENT COMMUNICANT

Le personnel technique habite la station de façon à la sécuriser et créer des liens essentiels avec les usagers. Les portes ouvrent à 270 degrés de façon à pouvoir ouvrir le volume sur une face complète. La sécurisation de la ligne de métro Alai viendra de cette présence humaine : quelques espaces techniques, services, mini commerces positionnés à des endroits stratégiques avec des liaisons de sécurité.



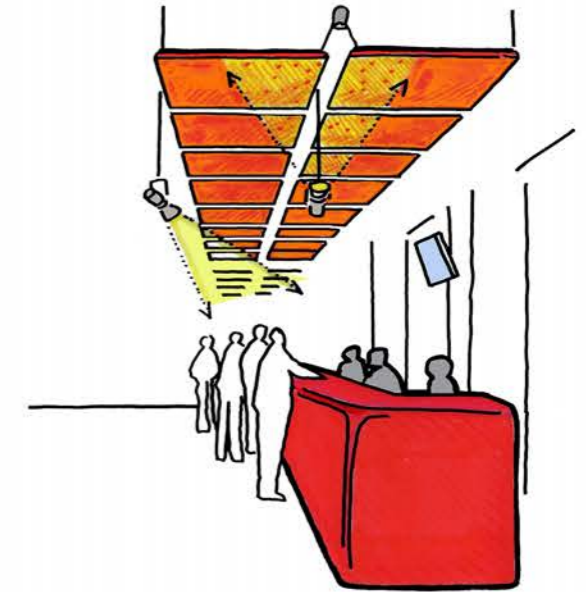
#### UN MOBILIER ACCUEILLANT ET COLORE

Les ambiances, les atmosphères devraient être plus accueillantes, plus domestiques. Avec les nouveaux matériaux, les laques résines très haute résistance cuits au four, on peut très bien laver ce mobilier vivant, coloré au karcher. La lumière leds permet désormais une gestion évolutive avec les jours et les heures. On peut laver les murs,



#### UN MOBILIER LUDIQUE ET CONVIVAL

Toute une gamme de mobilier se développe en particulier de petits volumes acoustique mais ouverts pour les espaces en paysager. Pour l'extérieur un mobilier sportif très solide se retrouve dans des parcs ou des jardins. Enfin des artistes proposent un mobilier ludique en contournant les normes très restrictives grâce à leur statut d'artistes. Cet exemple montre que le Nord de l'Europe propose un mobilier partagé entre les habitants.



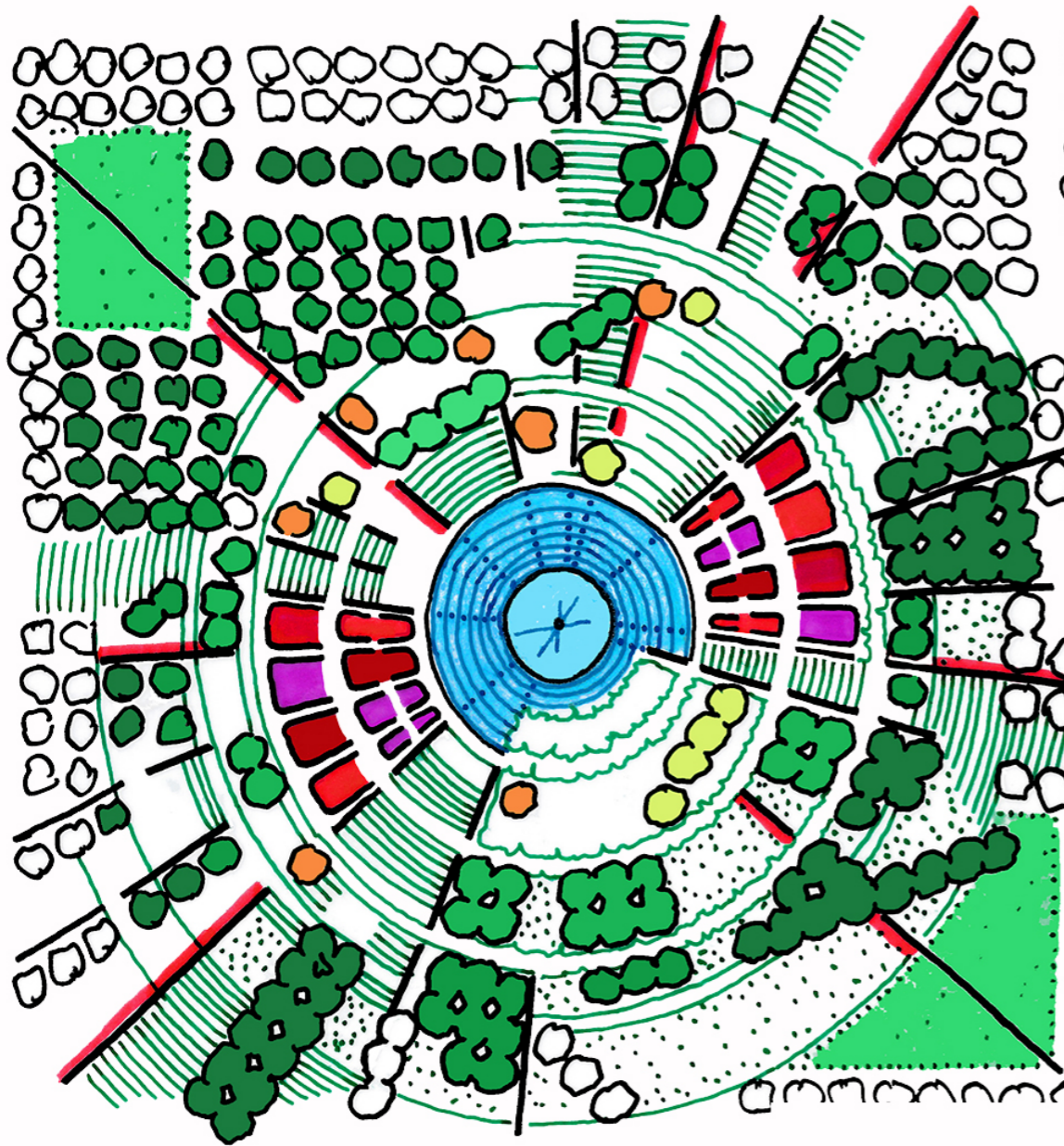
#### PROPOSER UN CATALOGUE CONSTRUCTIF JOYEUX

Une station heureuse, colorée, pratique qui permettra de rendre le temps de transport et d'attente beaucoup plus agréable. De nouvelles pratiques qui permettront aux usagers de multiples services. On pose ainsi la question de la possibilité de voyager en ville sans tristesse dans la joie. Le mobilier est vissé au sol mais déplaçable. Les matériaux utilisés résistent au karcher avec des peintures granuleuses industrielles.



#### DES MATIERES COLOREES LUMINESCENTES

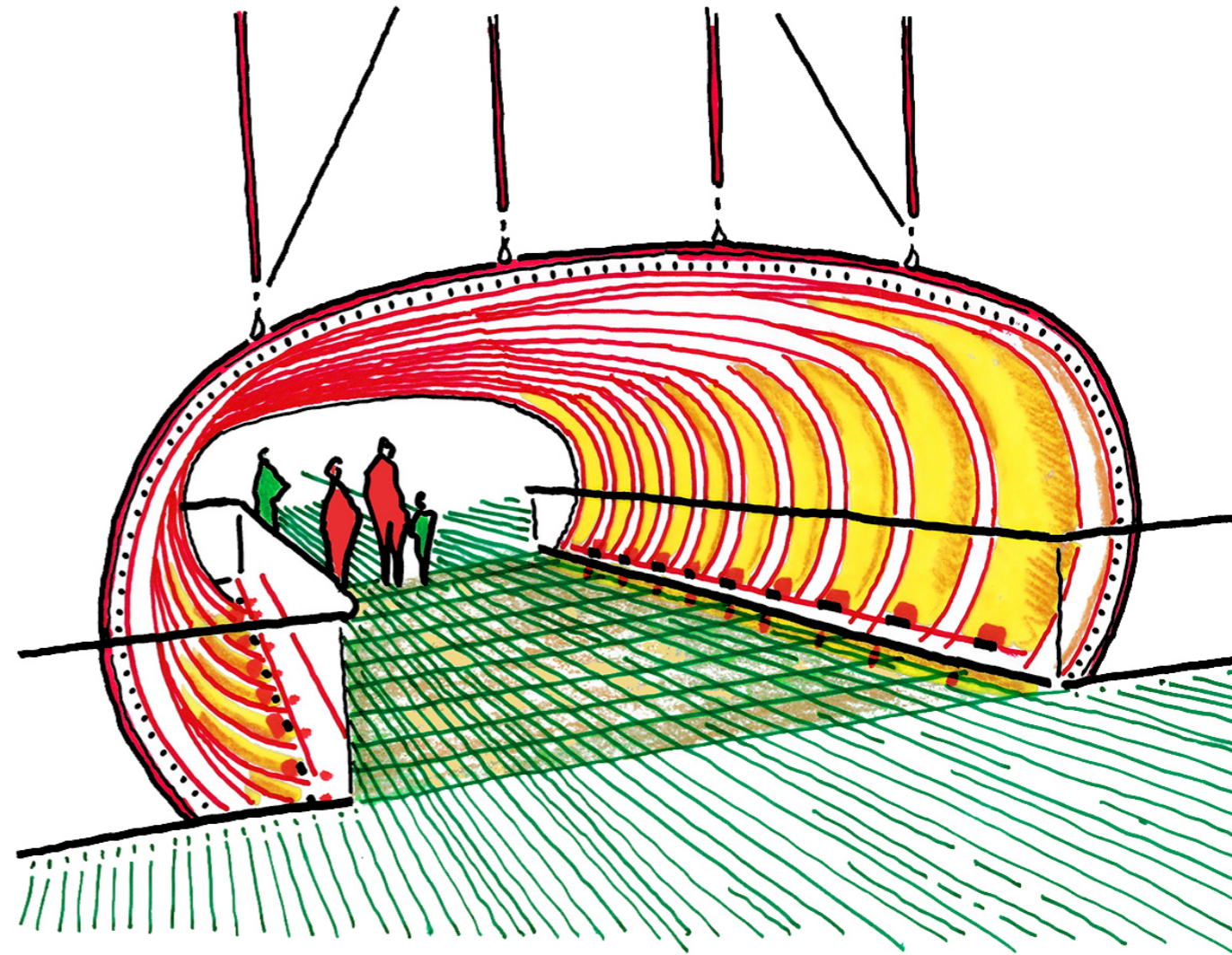
Certaines zones de chaque station pourraient être des œuvres lumineuses dédiées à de jeunes artistes de la lumière vivante. Au niveau entretien, il suffira de positionner ces œuvres dans des niches vitrées comme d'immenses tableaux de vie avec un texte expliquant chaque œuvre. Elles pourront être remplacées tous les ans sous forme de concours dans des écoles d'art avec des budgets raisonnables.



### PATIO - SERRE CENTRALE

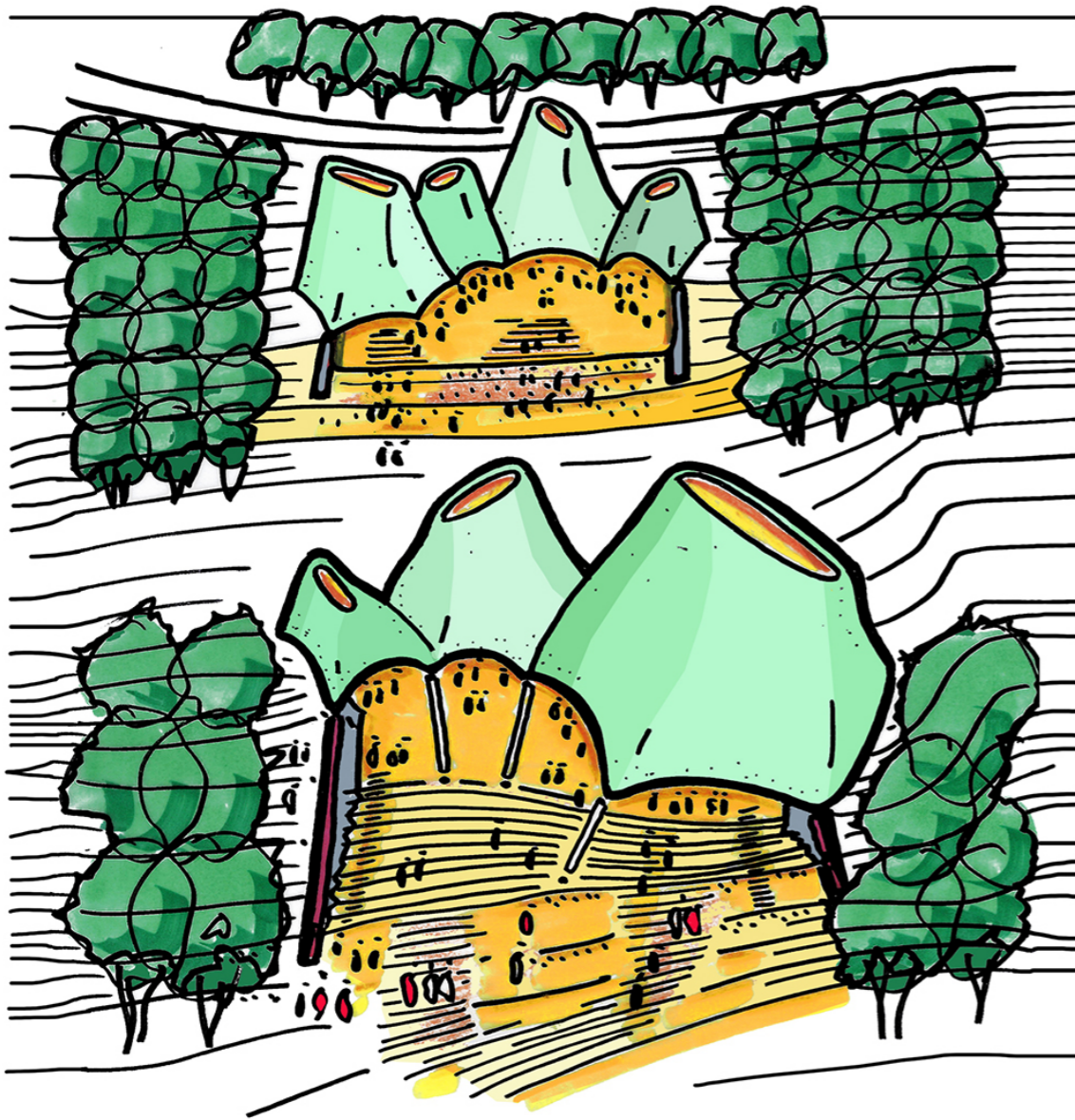
Le dessin d'un jardin en forme de cône inversé situé au-dessus d'une station apporterait une très forte identité à la ligne.

Les parcours seraient différenciés et le plaisir de descendre par étapes successives avec un niveau intermédiaire actif donnerait à la ligne une forte identité. La lumière naturelle permettrait aux usagers de sentir la profondeur et de se sentir proche de la nature du lieu.



### DES PARCOURS LUMINEUX, DOUX ET VARIABLES

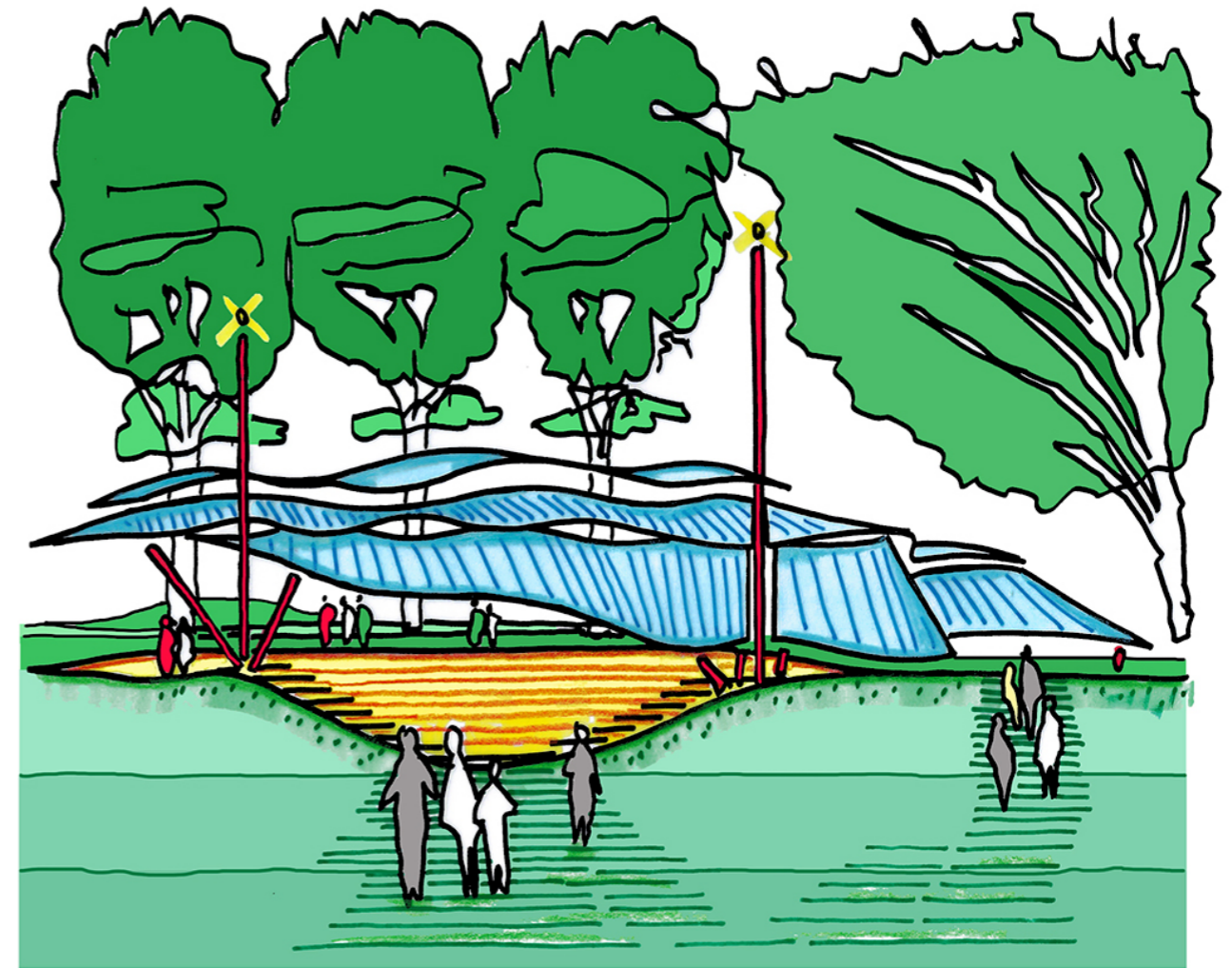
La luminothérapie est désormais peu coûteuse à mettre en œuvre grâce aux leds. On peut de fait imaginer des espaces de transition variables en intensité de lumière et en couleurs... en fonction des jours et des heures de chaque semaine et des saisons. Le parcours devient alors un plaisir. Les enfants participent aussi à cette découverte sensitive. Chaque station pourrait être équipée de ce sas d'entrée traité aussi acoustiquement. La notion de seuil d'entrée est extrêmement importante...



### STATIONS EN VENTILATION HYBRIDE

Un bâti paysagé en superstructure permettrait de développer des volumes de ventilation / désenfumage efficaces et affirmés. Des bâtiments hybrides de nouvelle génération se développent actuellement avec des systèmes de tirage d'air très performants.

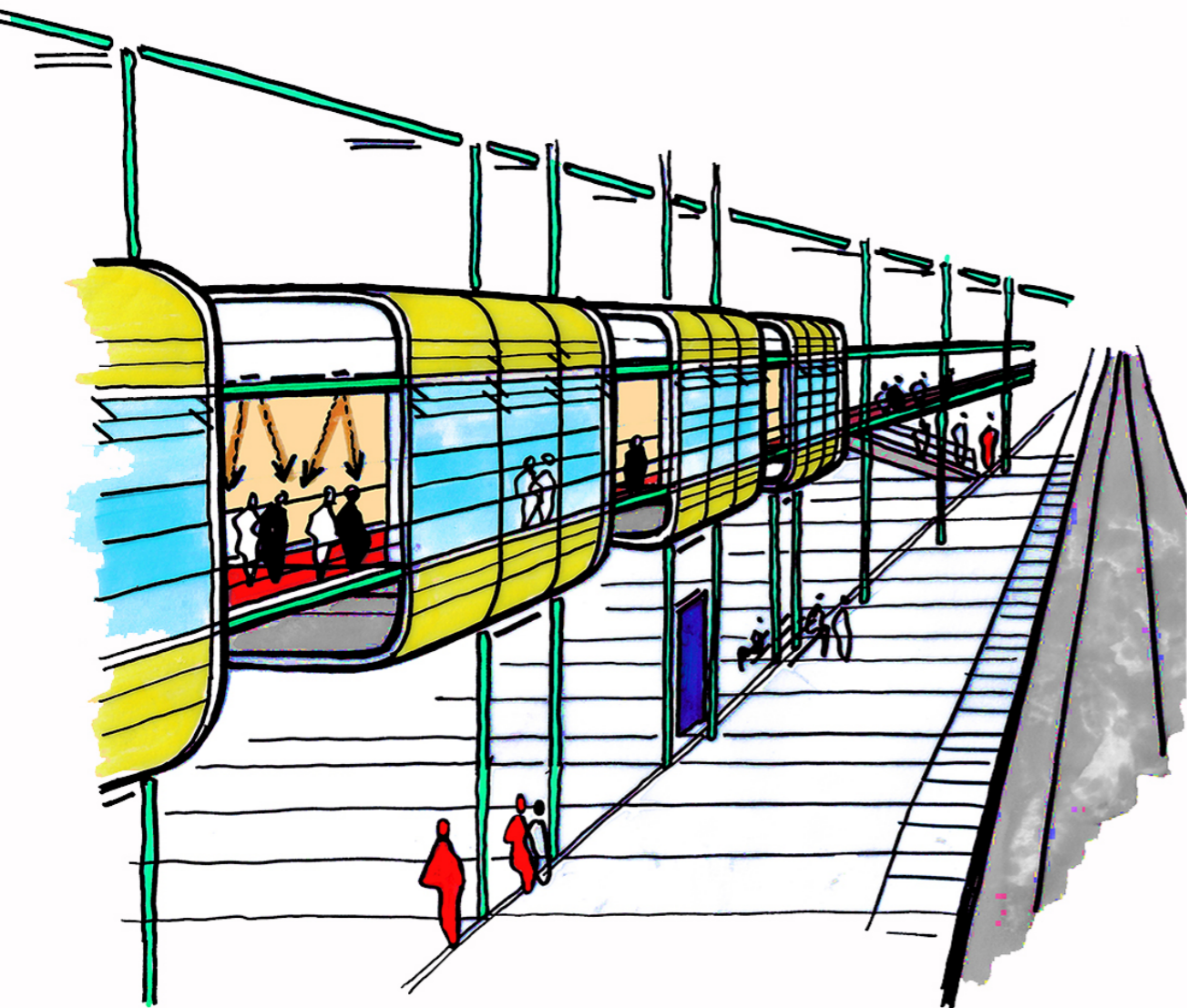
Une assistante électrique s'ajoute afin de pouvoir répondre à certains cas limite, à la nécessité de proposer des solutions face aux normes très restrictives.



### UNE STATION PAYSAGÉE ET VERNACULAIRE

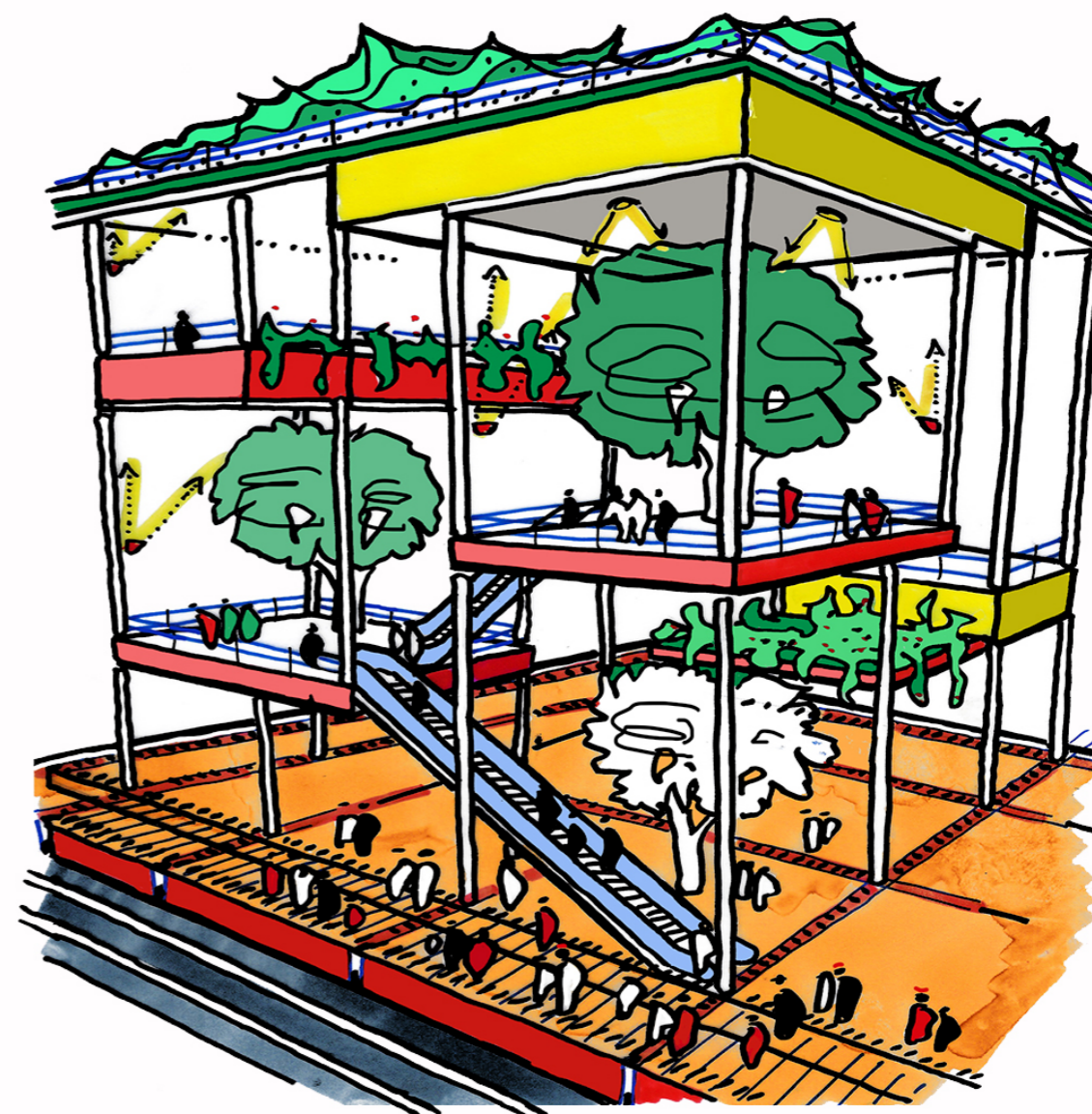
Certains architectes paysagistes savent développer une architecture d'inspiration vernaculaire comme Francis Kéré. Ils savent d'ailleurs construire à des coûts raisonnables du fait de leur expérience en auto-construction.

Si une des stations nécessite un abri en superstructure au-dessus des quais, on peut imaginer une volumétrie simple et très riche qui favoriserait la ventilation naturelle traversante. La station nature se nicherait alors sous une toiture paysagée.



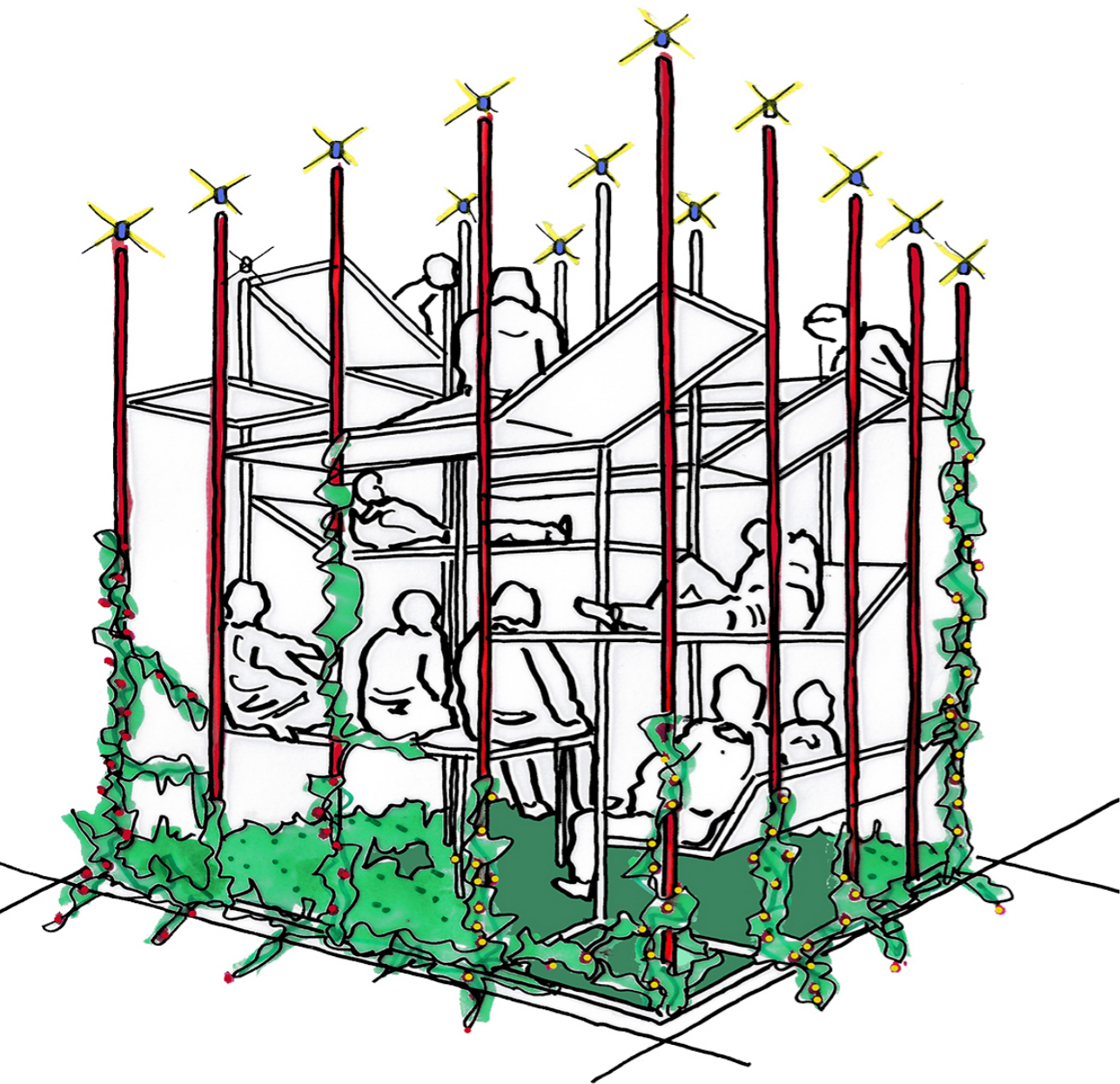
### UNE STATION AVEC QUAI CENTRAL ET MEZZANINE

Imaginer un parcours continu avec des salons successifs au-dessus des voies serait surprenant. On pourrait laisser les fenêtres ouvertes et traiter avec une acoustique très absorbante. Le métro deviendrait alors un lieu de vie unique permettant des moments de partage. Ce dessin présente un monde imaginaire improbable mais on ne peut imaginer de tels investissements sans prendre en compte les nouveaux modes de vie, ceux des nouvelles générations.



### PARCOURS VARIÉS ET VIVANTS

On pourrait dans les stations... en particulier dans celle qui sera très profonde rythmer la descente et la montée par des dalles de transition mettant en valeur les niveaux successifs et les axes de vues. Le parcours deviendra alors dynamique et vivace grâce aux transitions spatiales. Rien n'empêchera de planter des espèces végétales particulières demandant très peu d'entretien avec un éclairage spécifique.



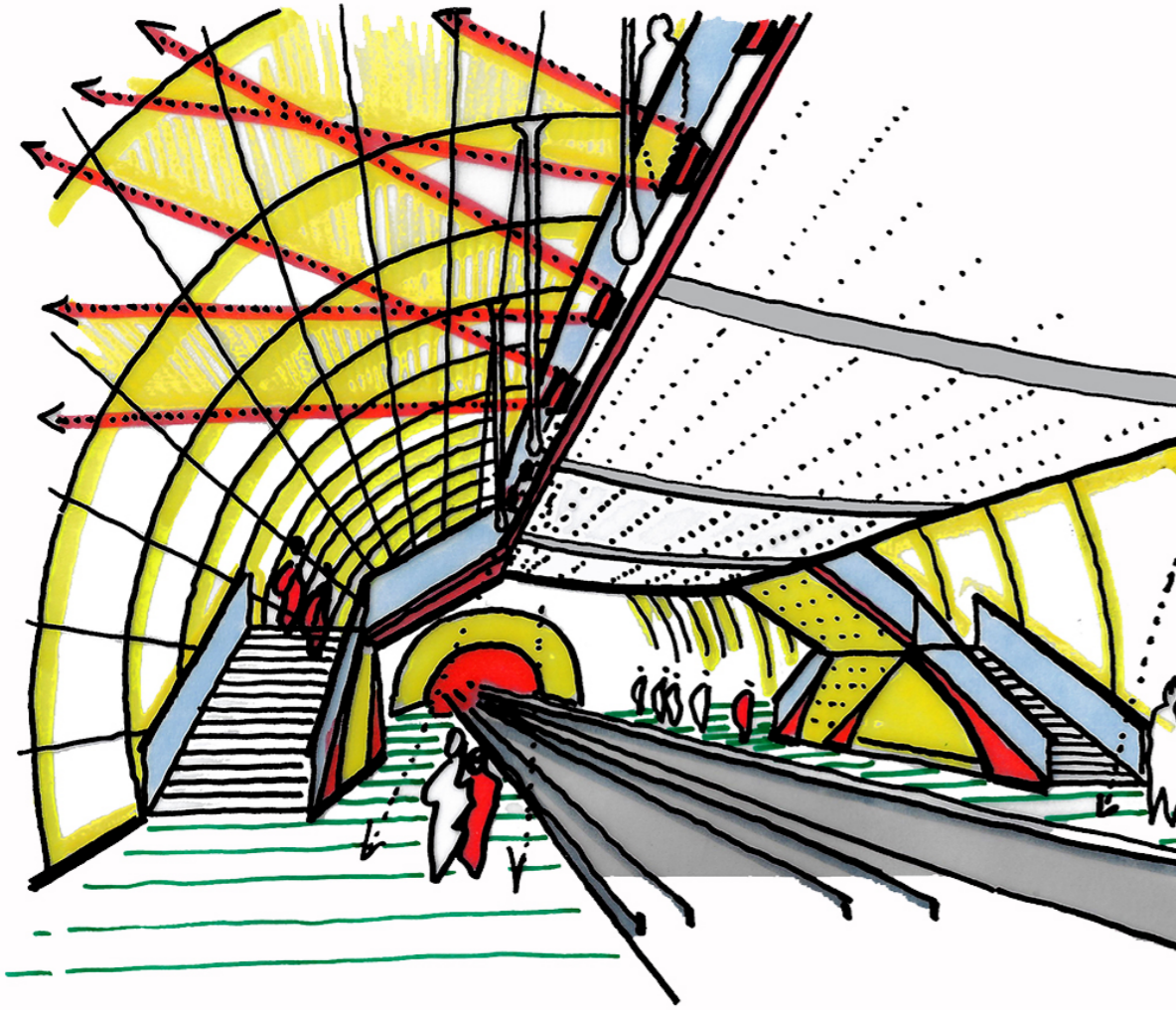
### **UN MOBILIER LUDIQUÉ ET CONVIVIAL**

Toute une gamme de mobilier se développe en particulier de petits volumes acoustique mais ouverts pour les espaces en paysager. Pour l'extérieur un mobilier sportif très solide se retrouve dans des parcs ou des jardins. Enfin des artistes proposent un mobilier ludique en contournant les normes très restrictives grâce à leur statut d'artistes. Cet exemple montre que le Nord de l'Europe propose un mobilier partagé entre les habitants.



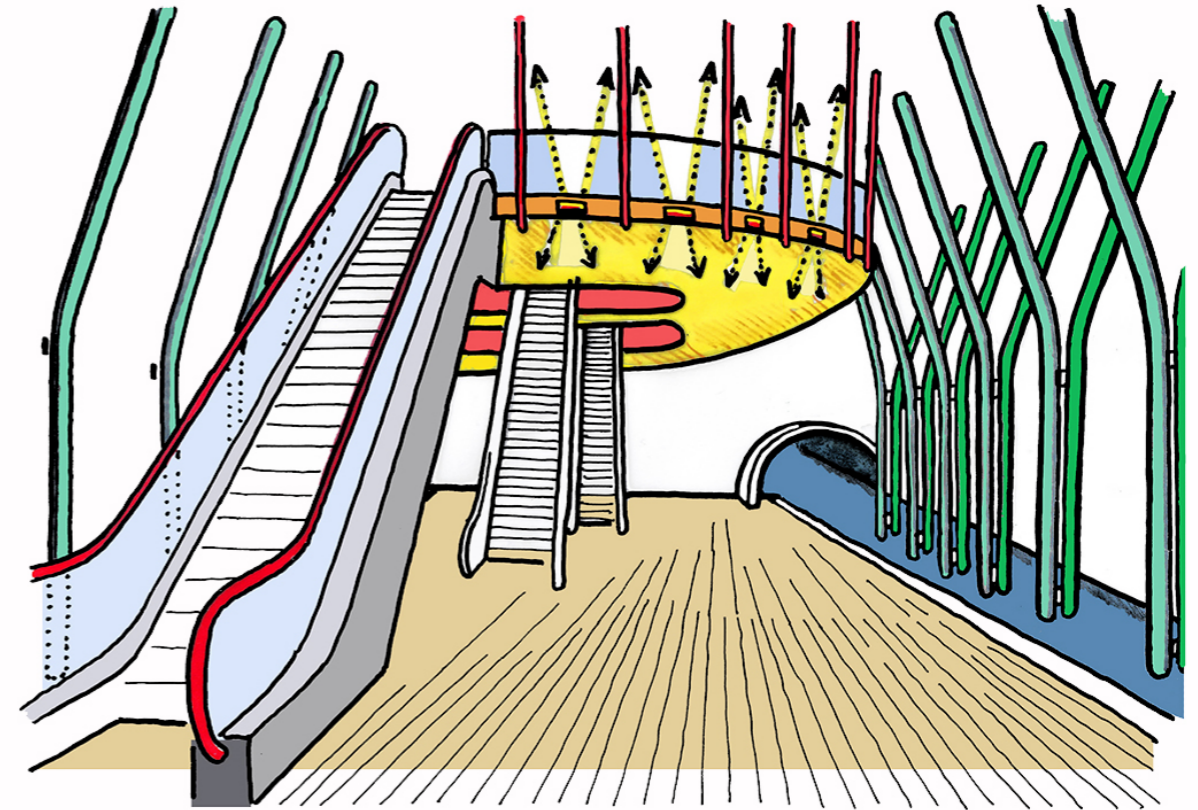
### **UNE STATION A PUIS DE LUMIERE CENTRAL**

Chaque station nature devrait être conçue par une équipe de Maîtrise d'Oeuvre Architecte / Paysagiste avec des missions équilibrées entre eux. Un thermicien passif de nouvelle génération serait bienvenu pour favoriser une vision environnementale, la Ventilation naturelle régulée et un désenfumage mixte. Les parcours sensibles permettront l'identification architecturale et paysagère de la ligne Alai.



### **UNE STATION COQUE AVEC MEZZANINE LINEAIRE**

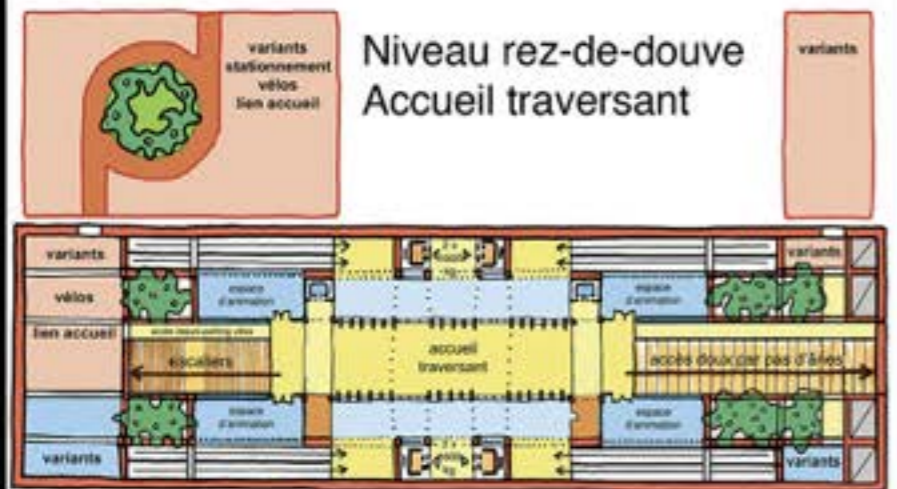
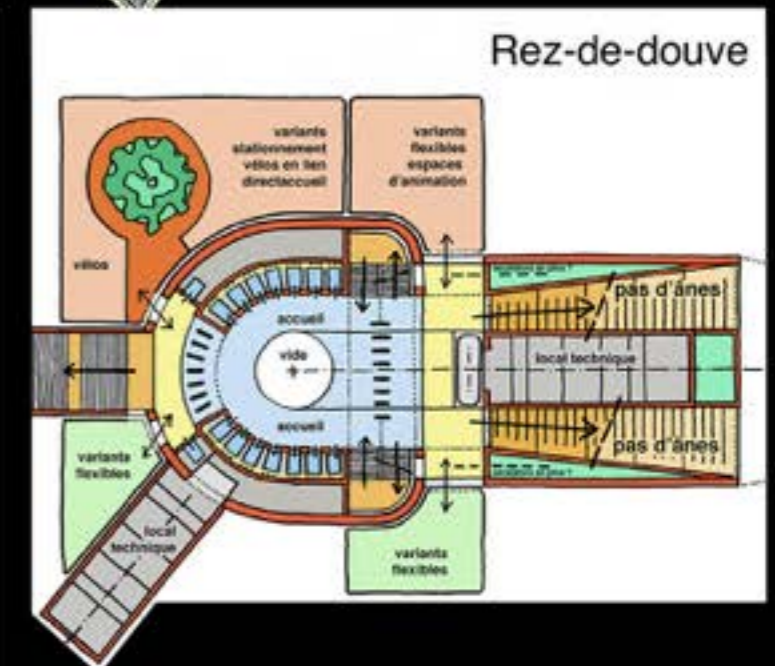
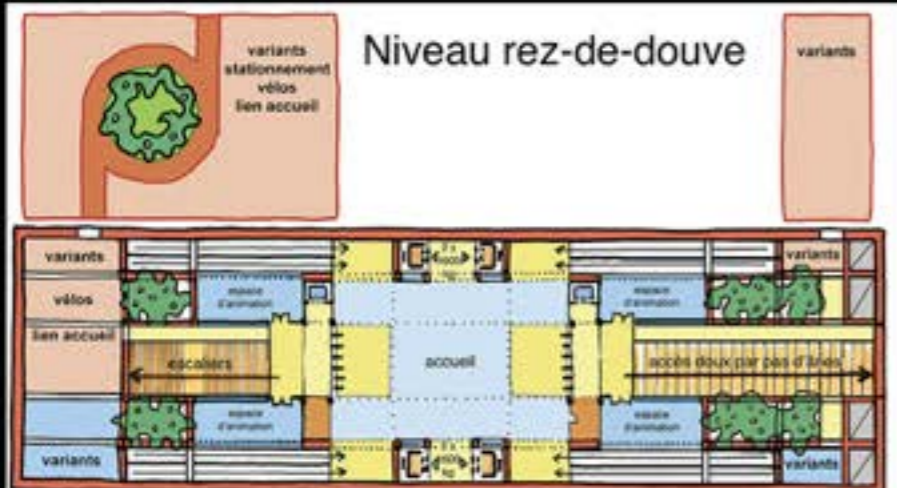
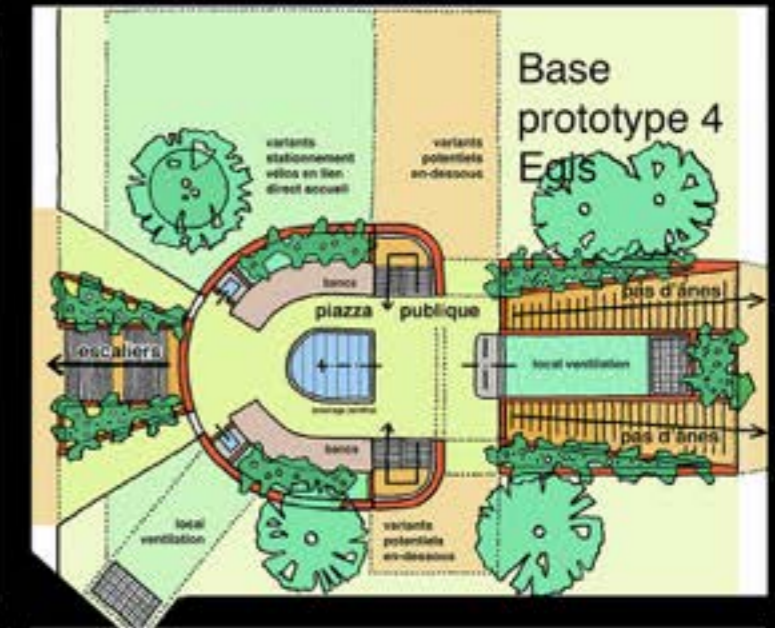
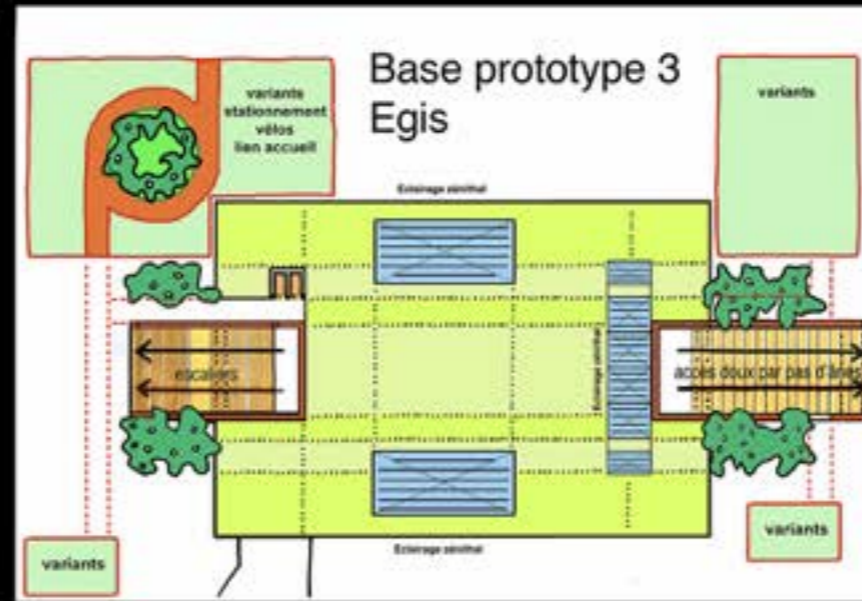
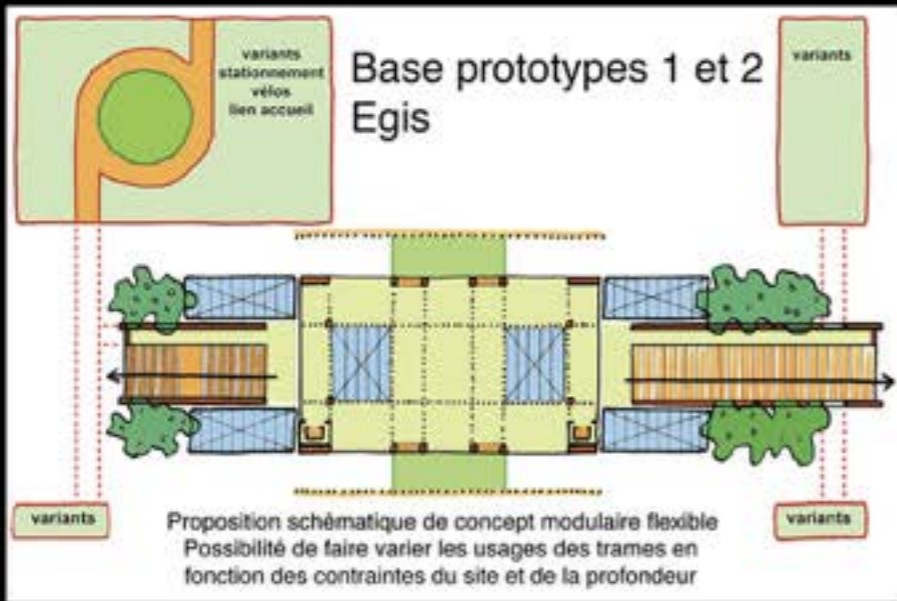
Les projets de station pourraient intégrer une image paysagère et naturelle étendue à l'ensemble de la charte. Une passerelle centrale permettrait dans certaines stations profondes de passer dans son sol et en plafond les réseaux de ventilation des tunnels. La passerelle serait support de équipements d'éclairage. Les escaliers seraient évidemment intégrés dans le volume de la station.



### **DES STATIONS ET UNE CHARTE « NATURE »**

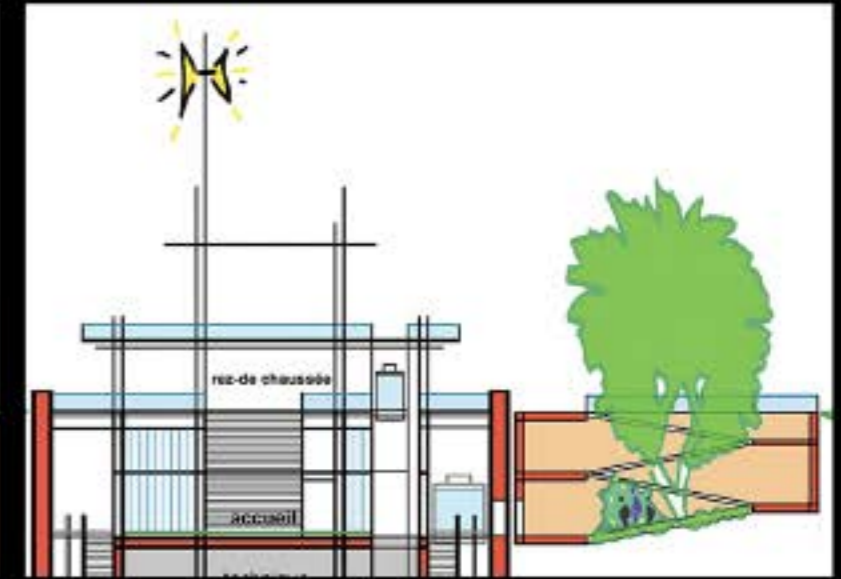
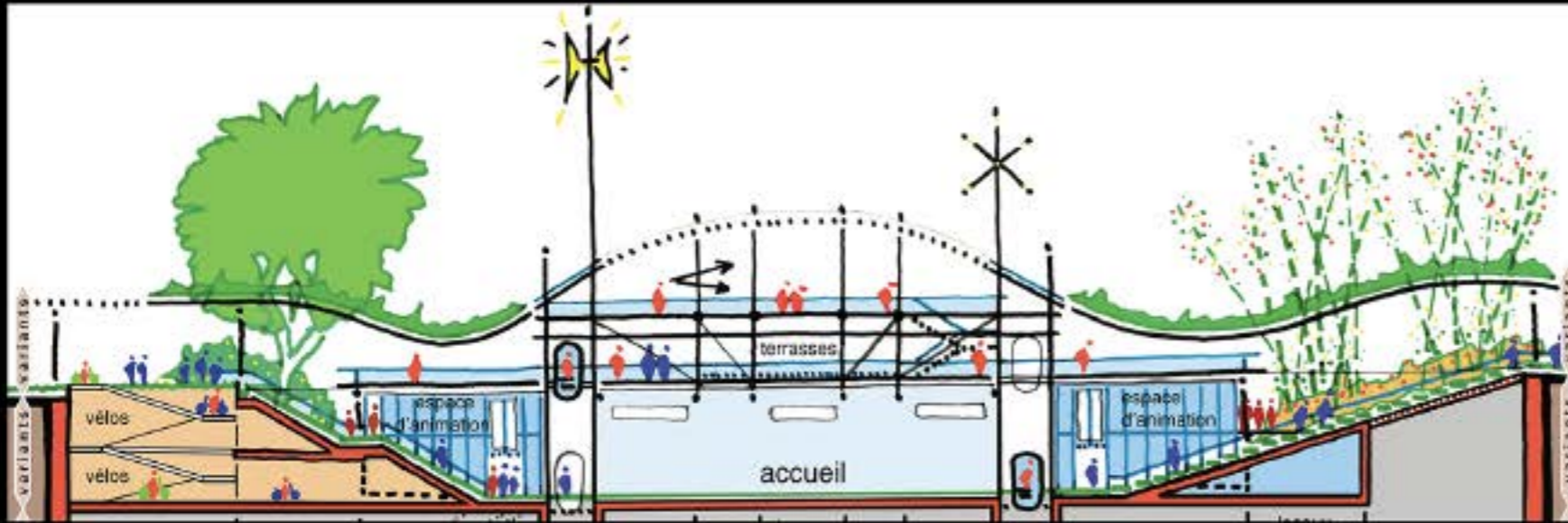
Une mezzanine véritable occupe au maximum 50 % de la surface au sol de la station. Elle permet une sécurisation des espaces et des parcours de grande qualité et résout de nombreux problèmes avec les pompiers. Elle permettra aussi un retour d'image et d'identification de la ligne puis des projets de métro de Lyon. La charte devrait logiquement se décliner à tous niveaux dans cette vision environnementale de STATION NATURE.



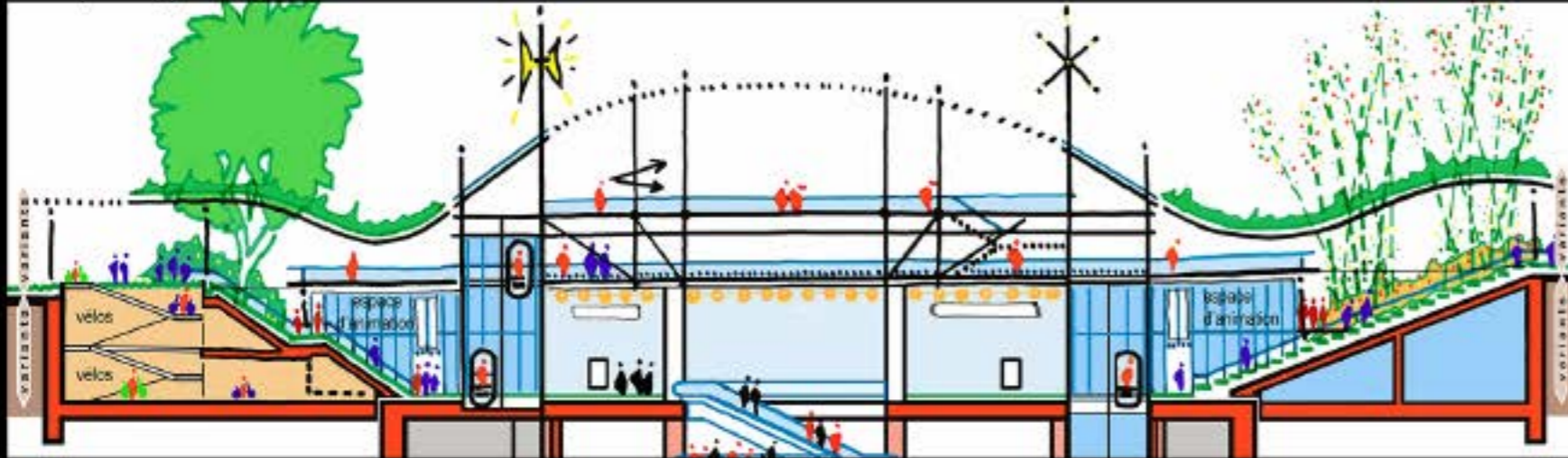


La présence d'un paysagiste sera indispensable dans chaque équipe de Maîtrise d'Oeuvre de façon à proposer un aménagement en parfaite continuité avec l'espace public. Cette continuité donnera une identité vertueuse très forte à la ligne Alaï.

Base prototypes 1 et 2 Egis



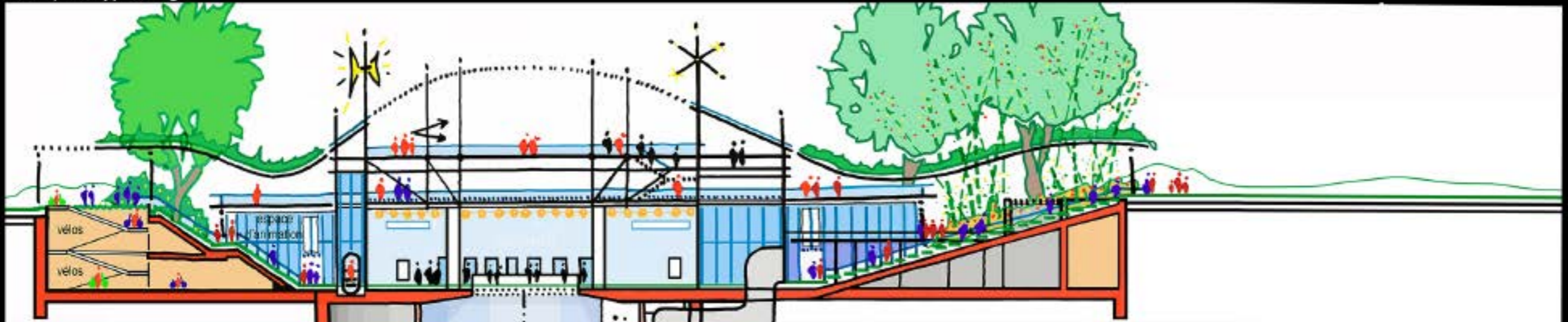
Base prototype 3 Egis

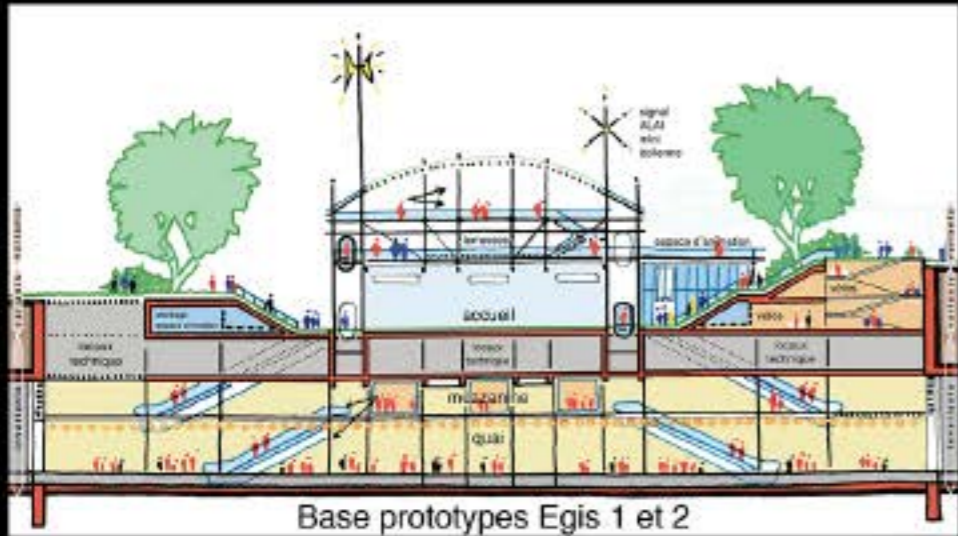


Chaque quartier descend doucement, le plus naturellement possible dans la station avec un respect de la nature du lieu, des usages et des habitants.

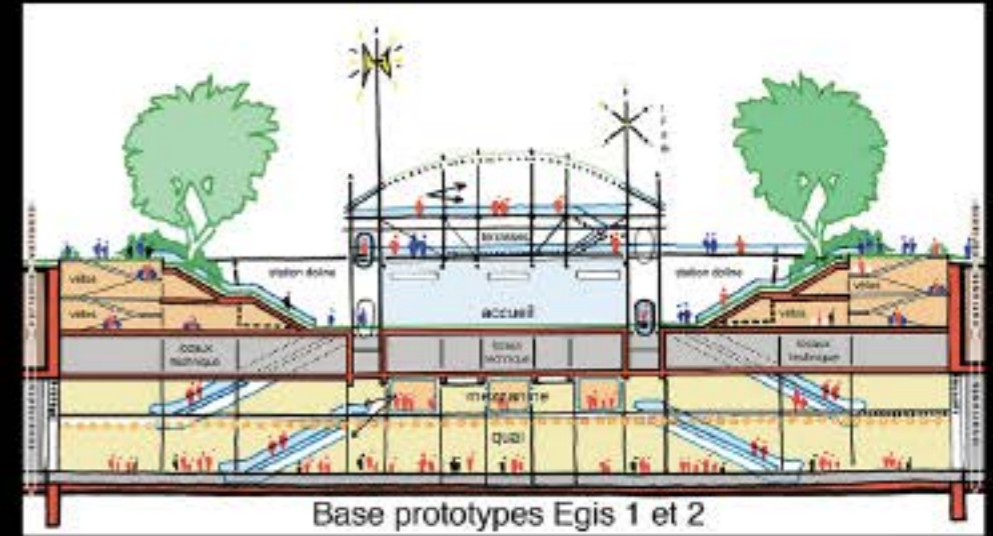
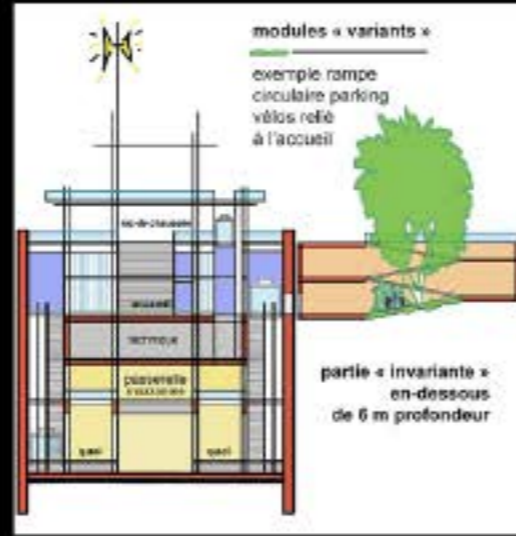
Cette descente douce au niveau rez-de-douze permettra de réduire le sentiment de profondeur en créant de nouveaux parcours variés et sensibles. Le métro s'intègre ainsi dans chaque site.

Base prototype 4 Egis

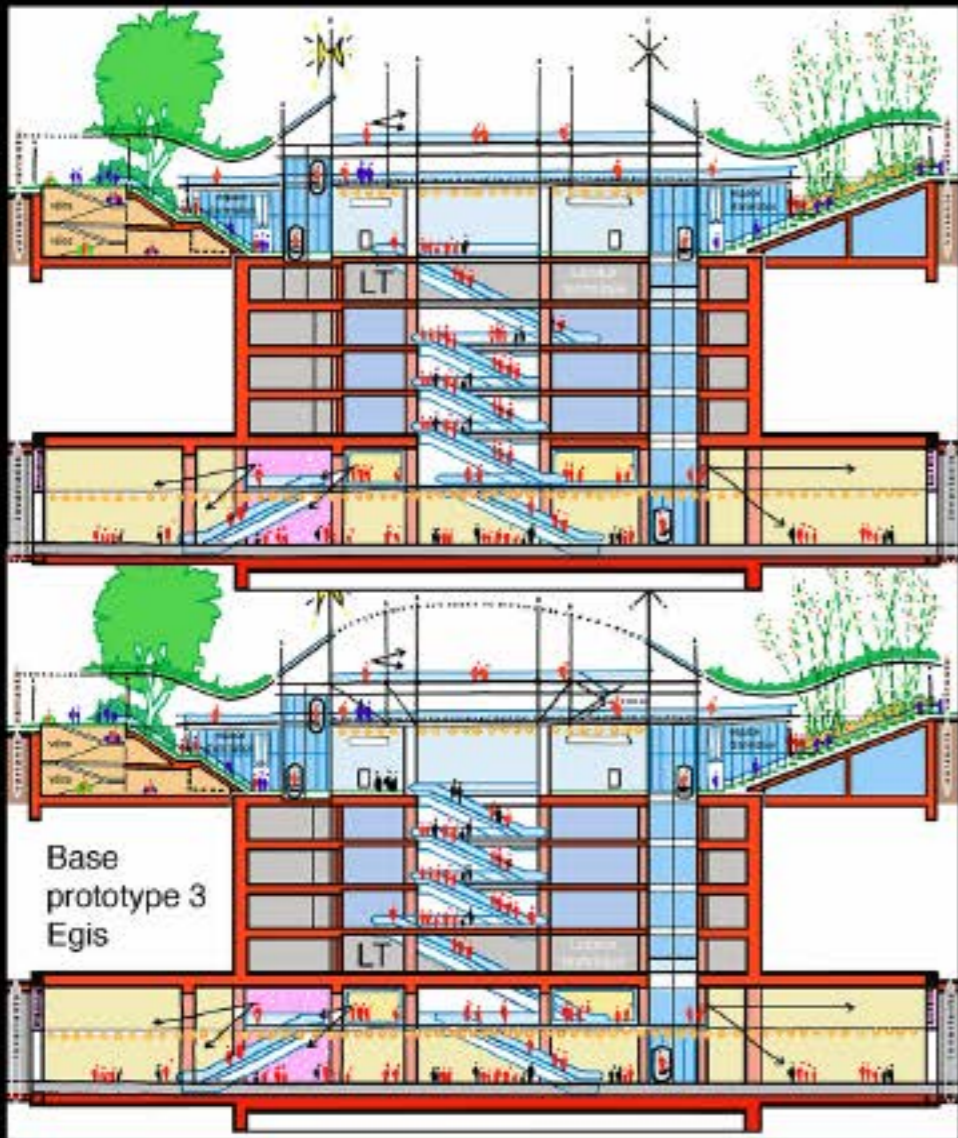




Base prototypes Egis 1 et 2

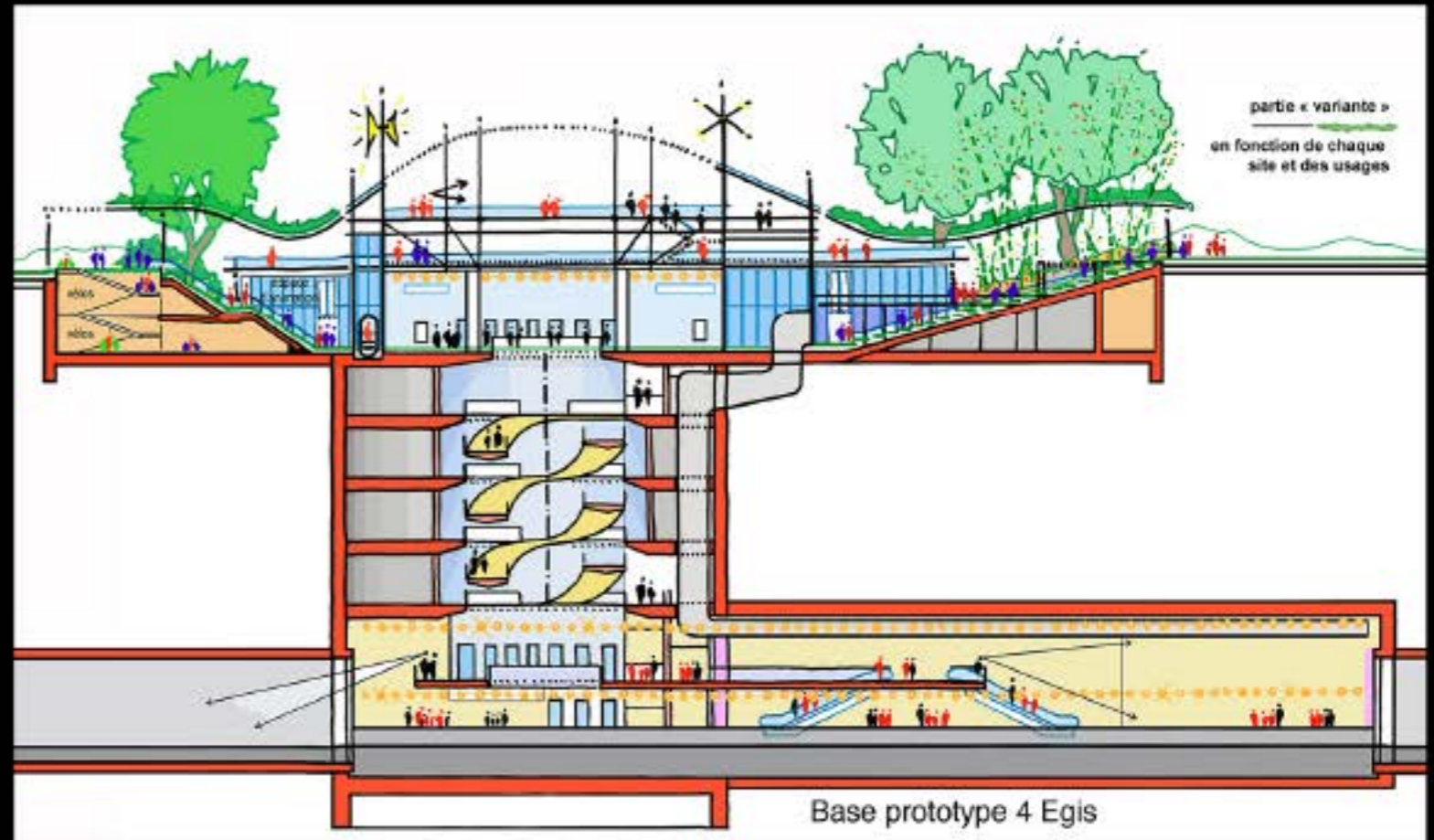


Base prototypes Egis 1 et 2

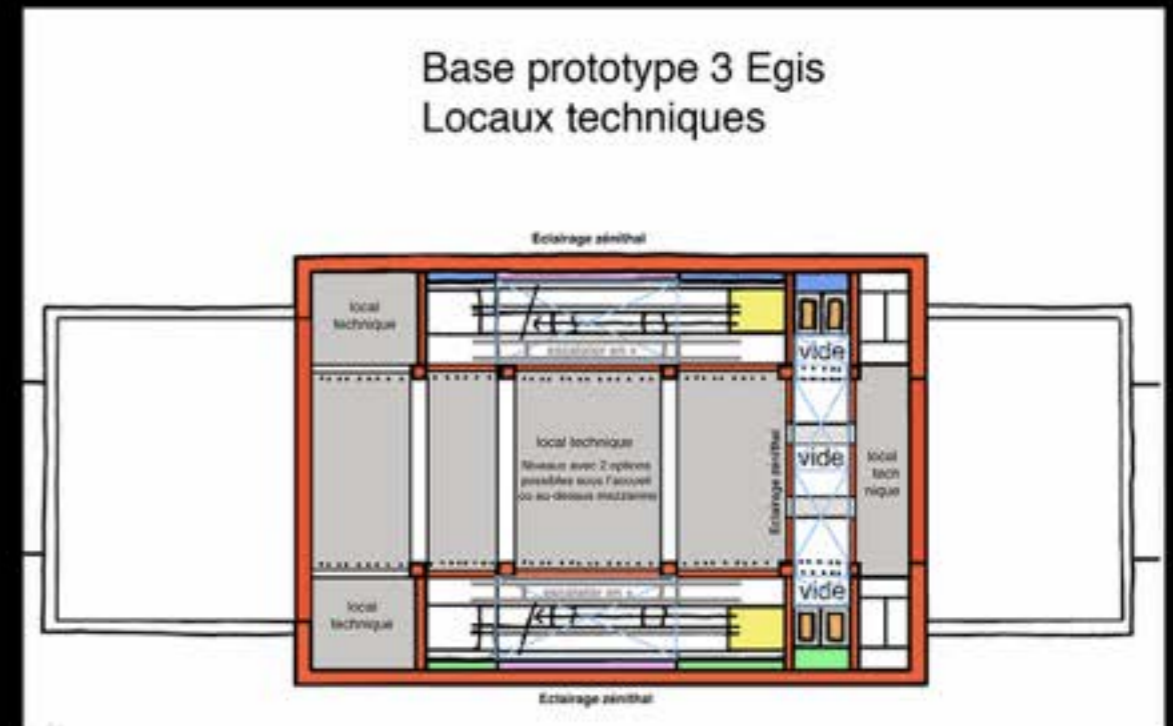
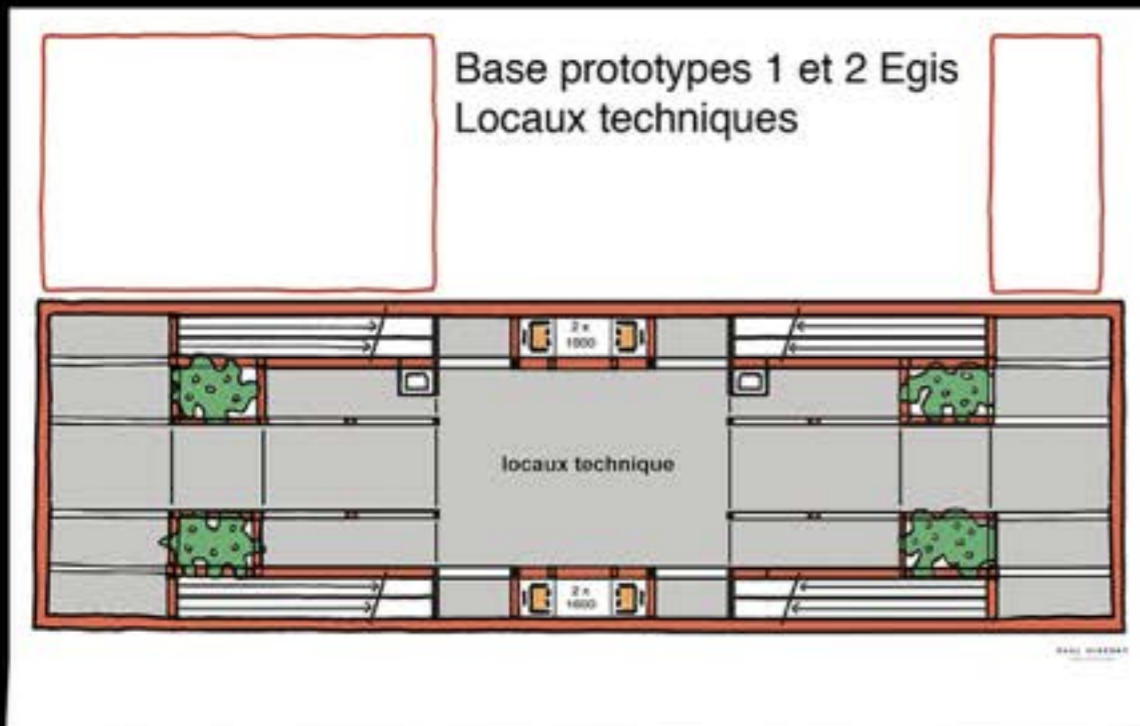


Base prototype 3 Egis

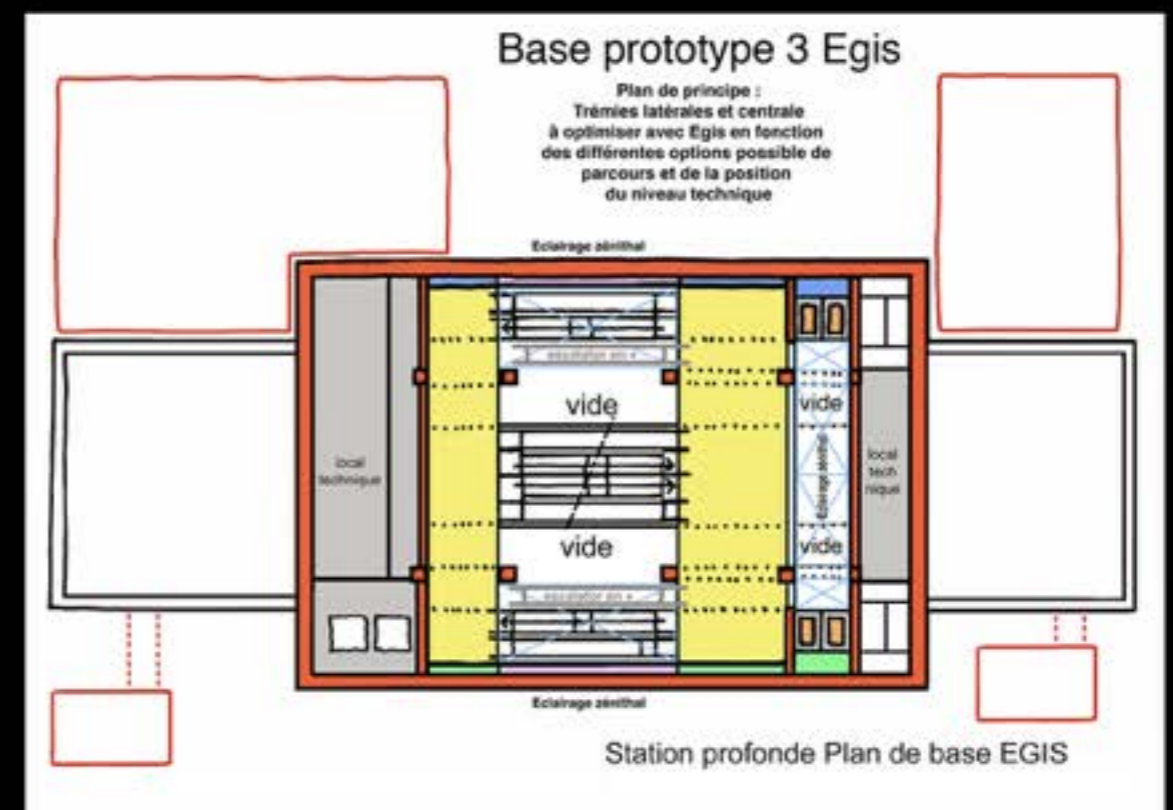
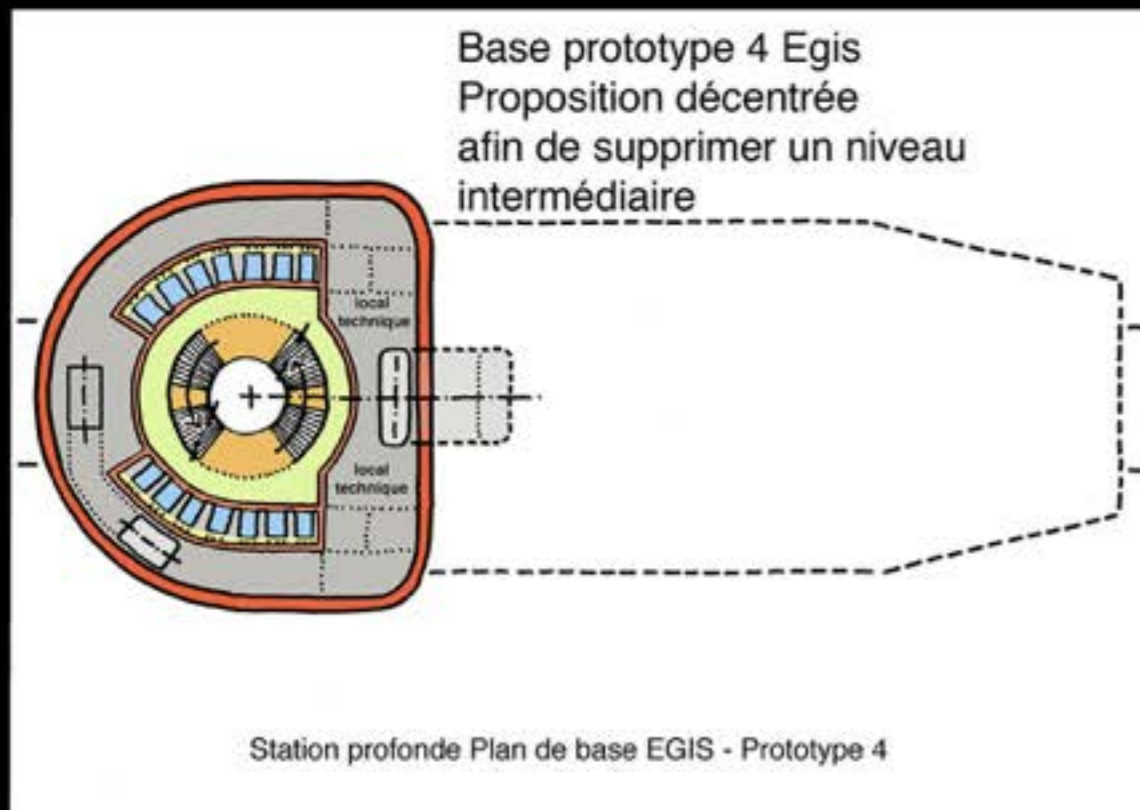
La charte commence par une identité claire, des fondements architecturaux permettant des « usages heureux », ceci pour toutes les générations. Il s'agit aussi de s'adapter aux contraintes environnementales, sociétales et aux nouvelles pratiques. Chaque quartier doit aussi pouvoir s'exprimer à travers les « espaces variants ».



Base prototype 4 Egis



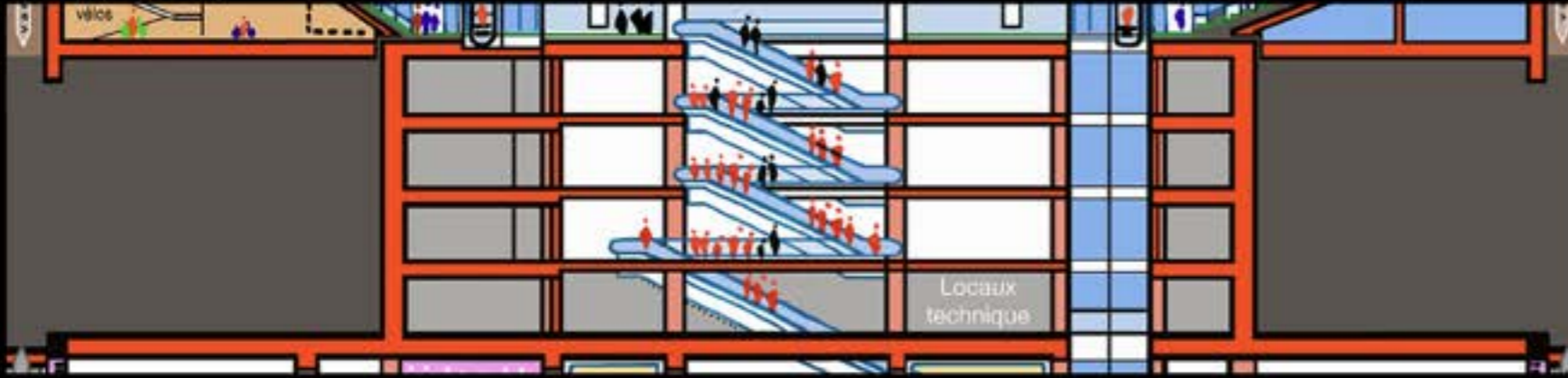
La position des locaux techniques est fondamentale et elle est conditionnée par l'identité architecturale...comme la position des ascenseurs, escalators et escaliers et de tous les réseaux. On peut parler de scénographie des composants technique afin de proposer une identité soft et des compositions, des axes de vues, des découvertes pour le plaisir des voyageurs.



### Base prototypes 1 et 2 Egis



### Base prototype 3 Egis



### Base prototype 4 Egis

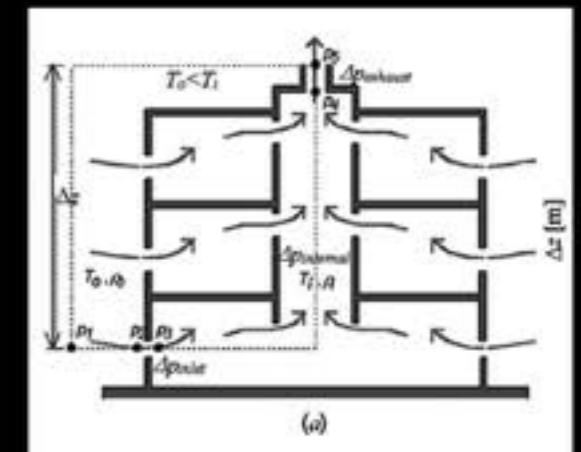
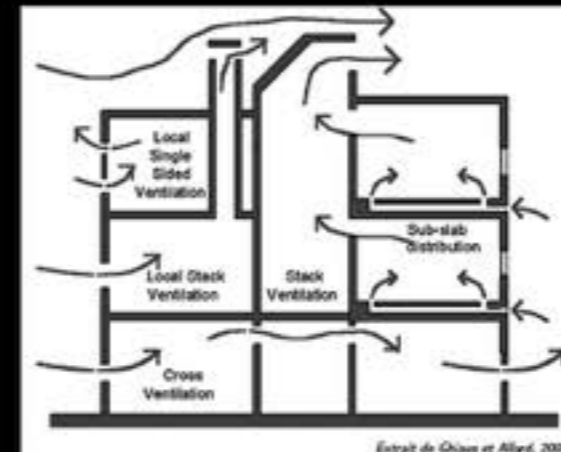
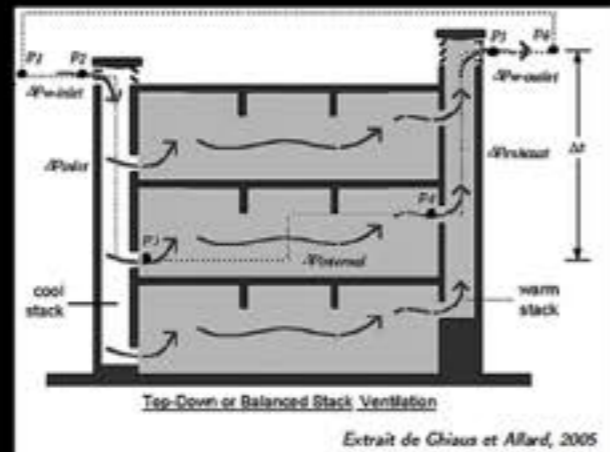
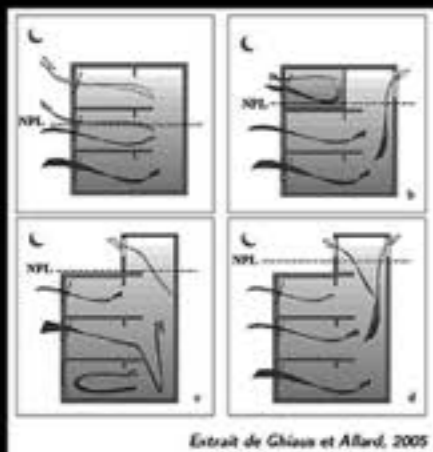


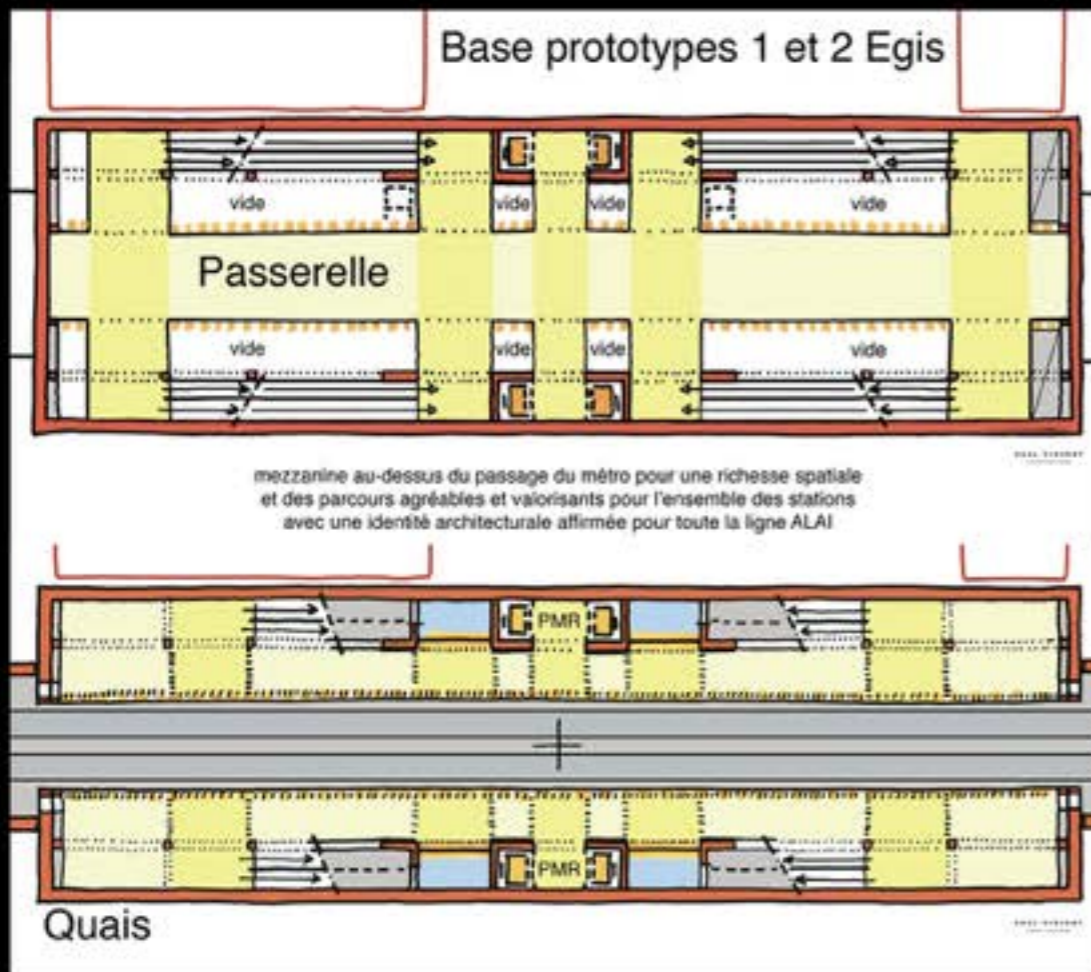
La mise en scène des parcours verticaux va permettre de créer des sensations différentes par espaces, ceci dans tous les domaines... que ce soit au niveau des matières, des couleurs, de la lumière naturelle, artificielle, d'un éclairage chronobiologique, des températures de couleurs, des effets sonores plus ou moins absorbants. Permettons aux voyageurs de choisir leurs parcours en fonction de leur rythmes de vie...

Le projet devrait aussi permettre une prise de conscience environnementale avec la mise en oeuvre de solutions hybrides au niveau du rez-de-douze et des parcours verticaux... peut-être même du volume passerelle + quais. Les experts vont nourrir la charte de leur savoir-faire dans le but d'offrir un confort ressenti optimal aux usagers et de proposer des solutions vertueuses avec des consommations réduites

Des principes de ventilation naturelle asservie existent depuis des siècles.

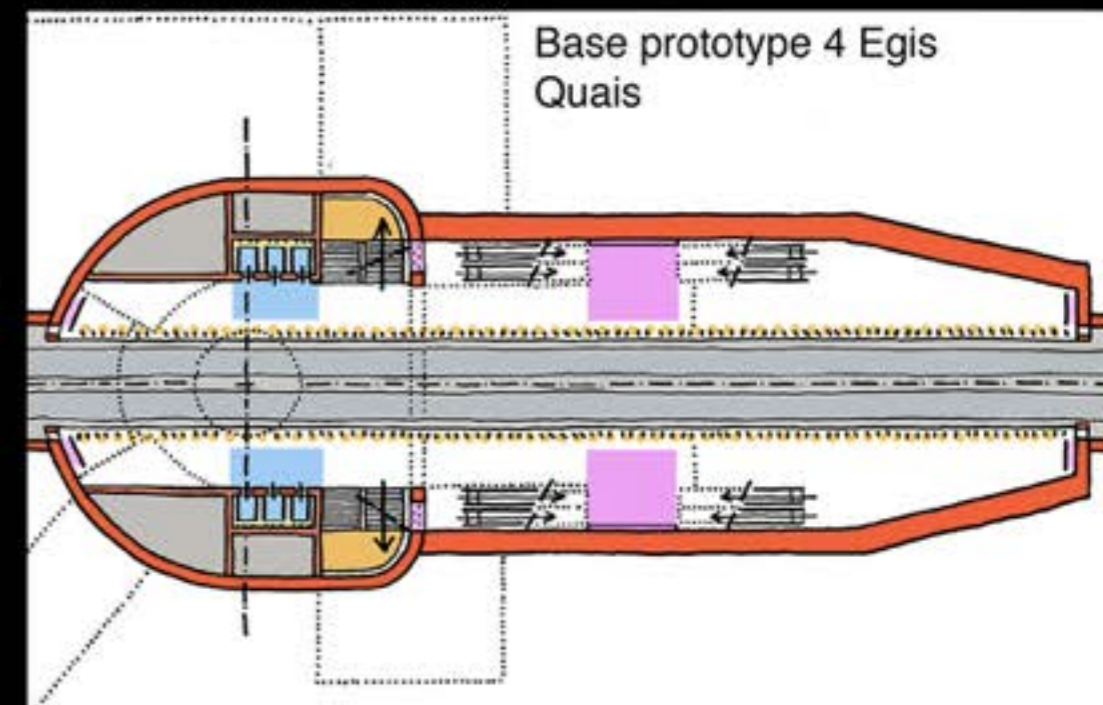
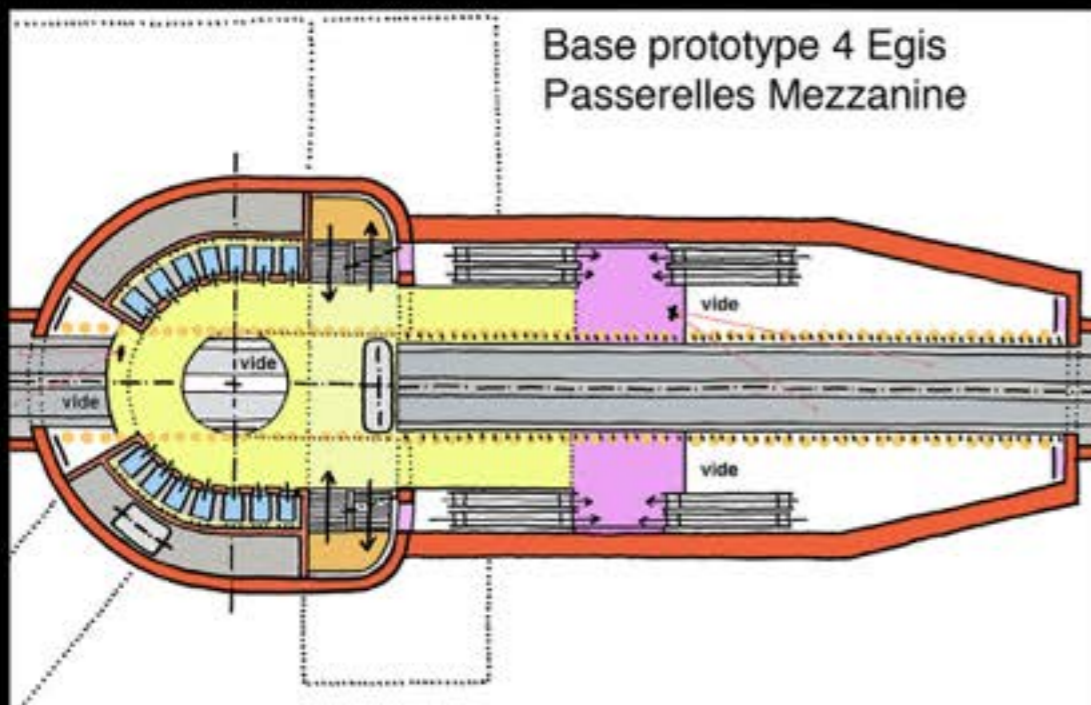
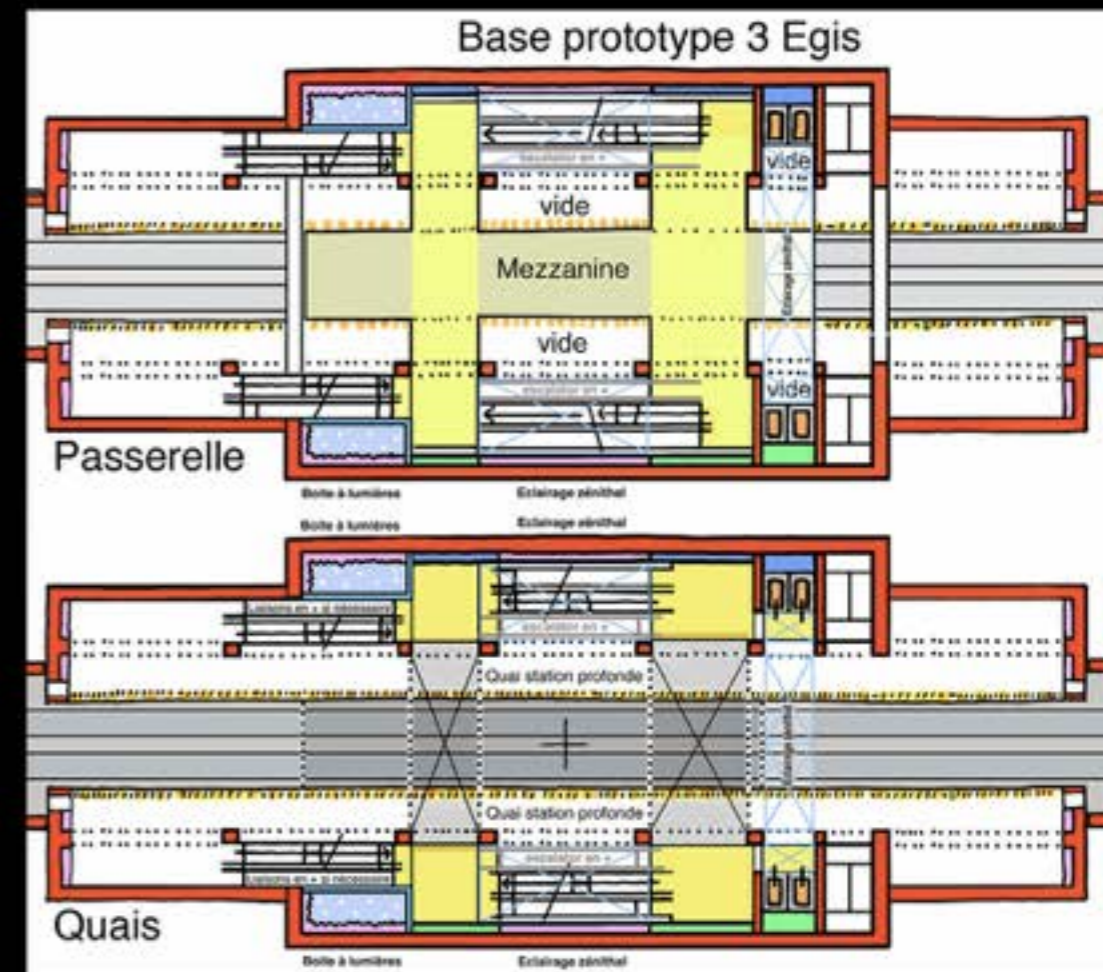
Ils permettent un confort optimal de 1 à 1,5 m/s sur les usagers.





La notion de parcours vivant, de découvertes spatiales est le point de départ de l'identité architecturale...

de fait le point de départ de la charte qui va ensuite pouvoir se développer par des actions concrètes ayant du sens.

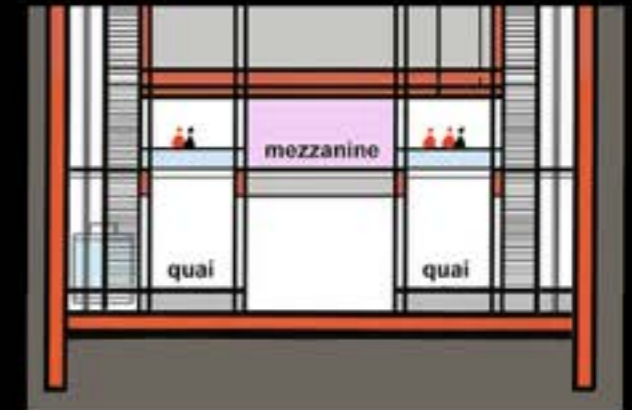


Y compris avec les 5 spécialistes qui ont validé cette richesse : anthropologues, thermicien passif, éclairagiste, acousticien, aménageur / signaléticien...

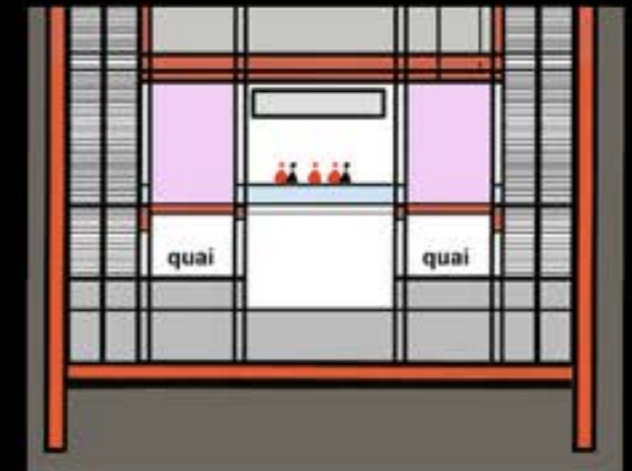
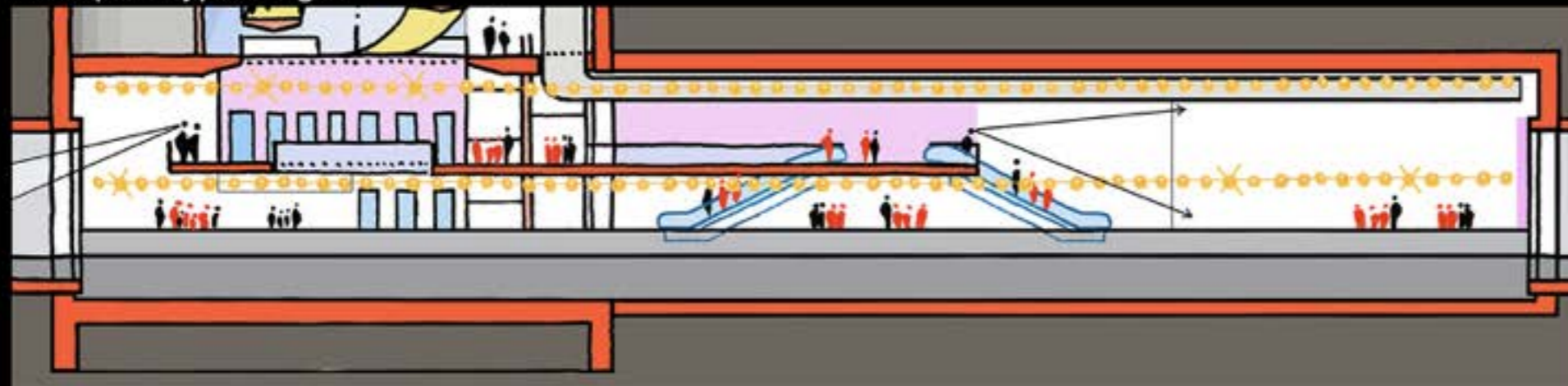
Base prototypes 1 et 2 Egis



Base prototype 3 Egis



Base prototype 4 Egis



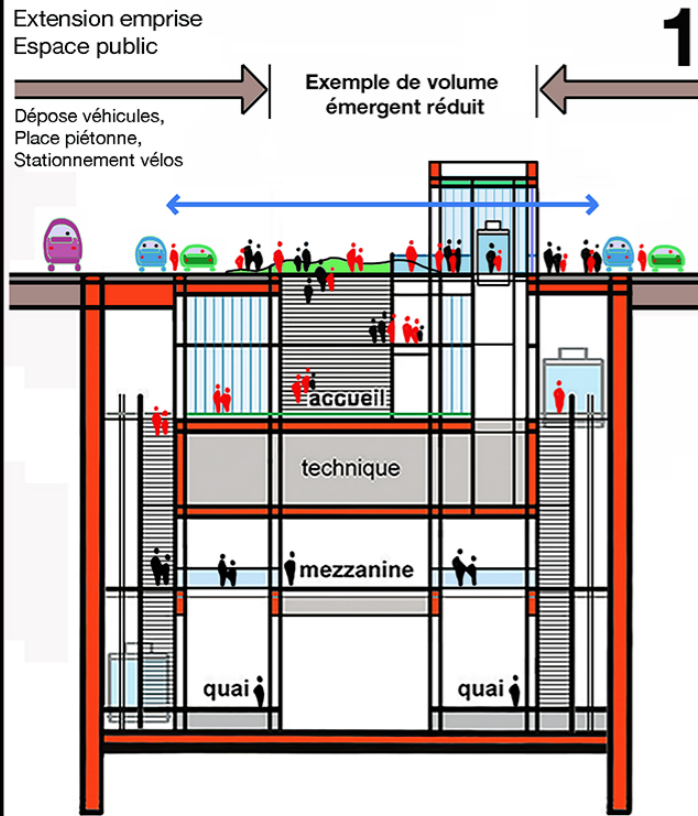
La sensation de bien-être est en premier lieu due à une volumétrie généreuse qui permet de respirer, de ne pas se sentir confiné dans des espaces restreints. Le fait de descendre en sous-sol, profondément, accentue très fortement l'oppression. Du coup le double volume et la passerelle qui surplombe les quais assurera à la fois le confort ressenti, un éclairage plus diffus et la sécurité des stations.

La passerelle va en effet permettre la surveillance des quais et la sensation de ne pas être enfermé dans un grand couloir.

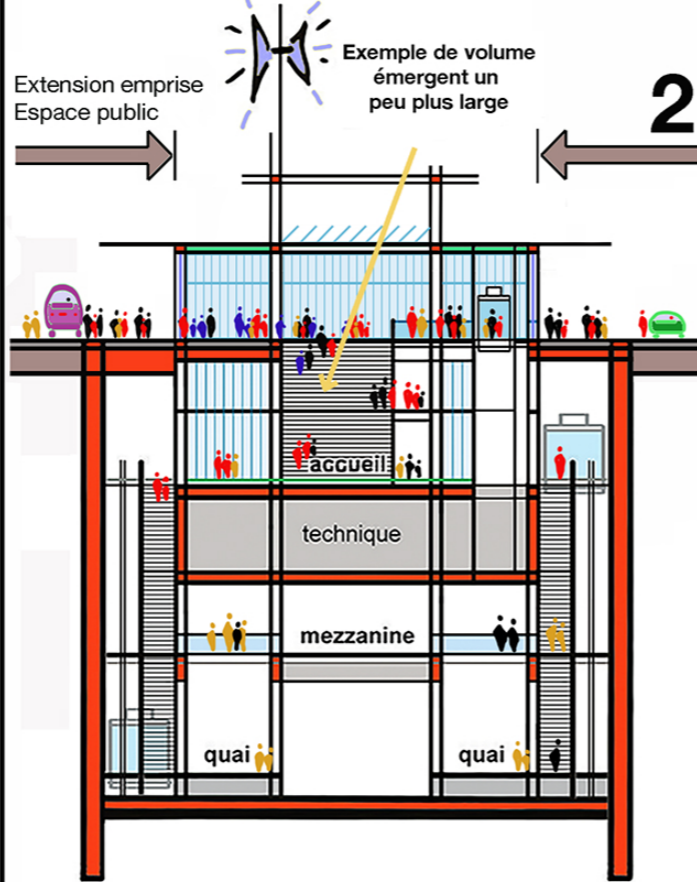
Le fait de pouvoir descendre à plusieurs jusqu'à la passerelle puis de se séparer va évidemment ajouter la convivialité recherchée et cette sécurité nécessaire... ainsi partagée par tous.

L'investissement est aussi valorisé par cette qualité spatiale qui fait partie des invariants de la charte architecturale.

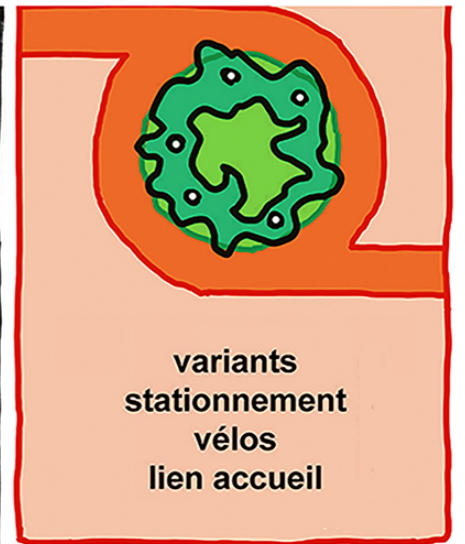
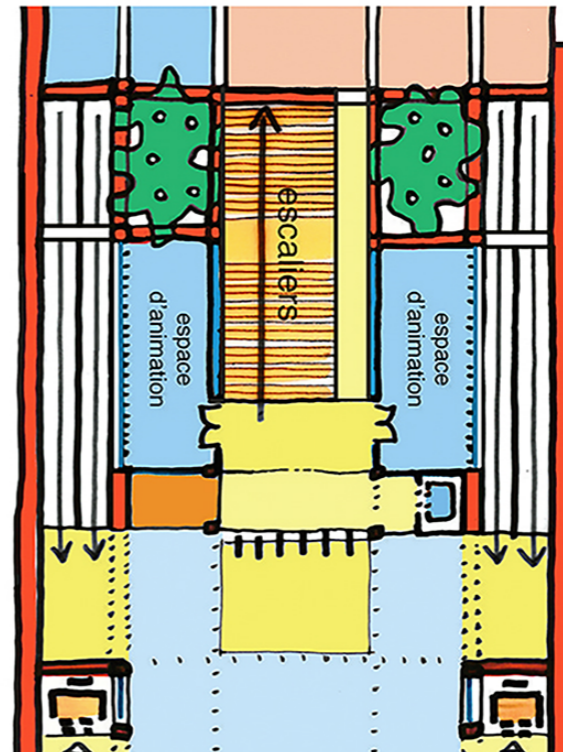
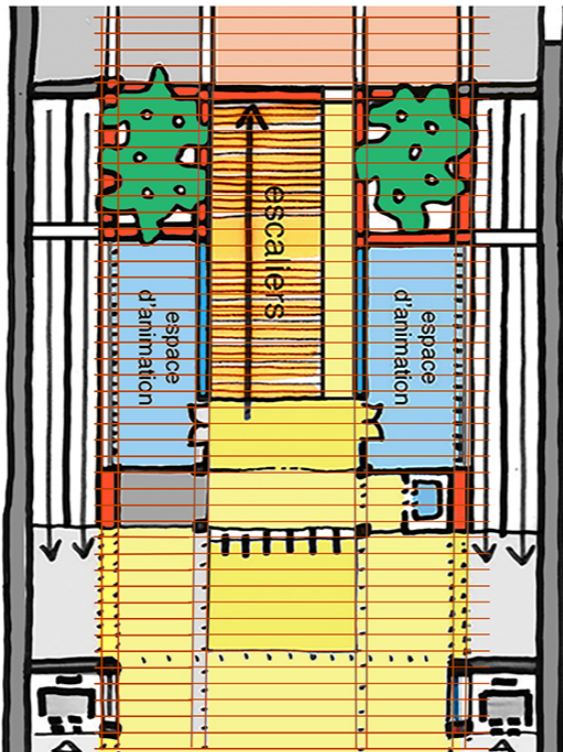
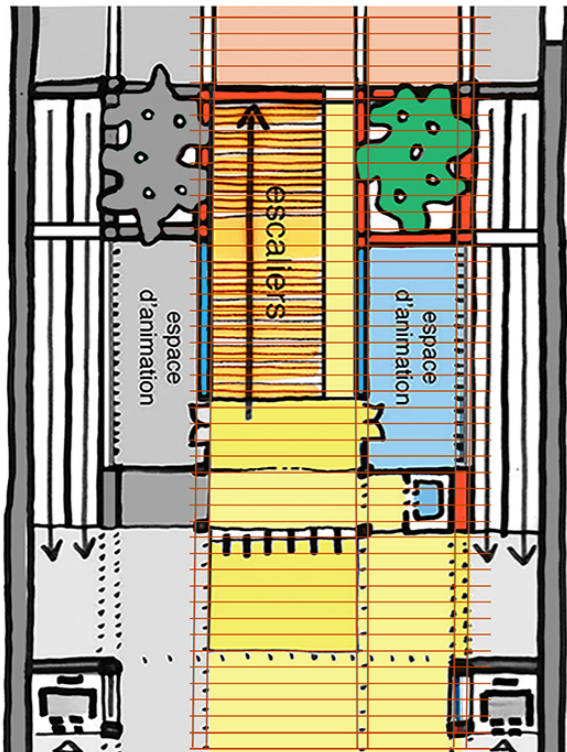
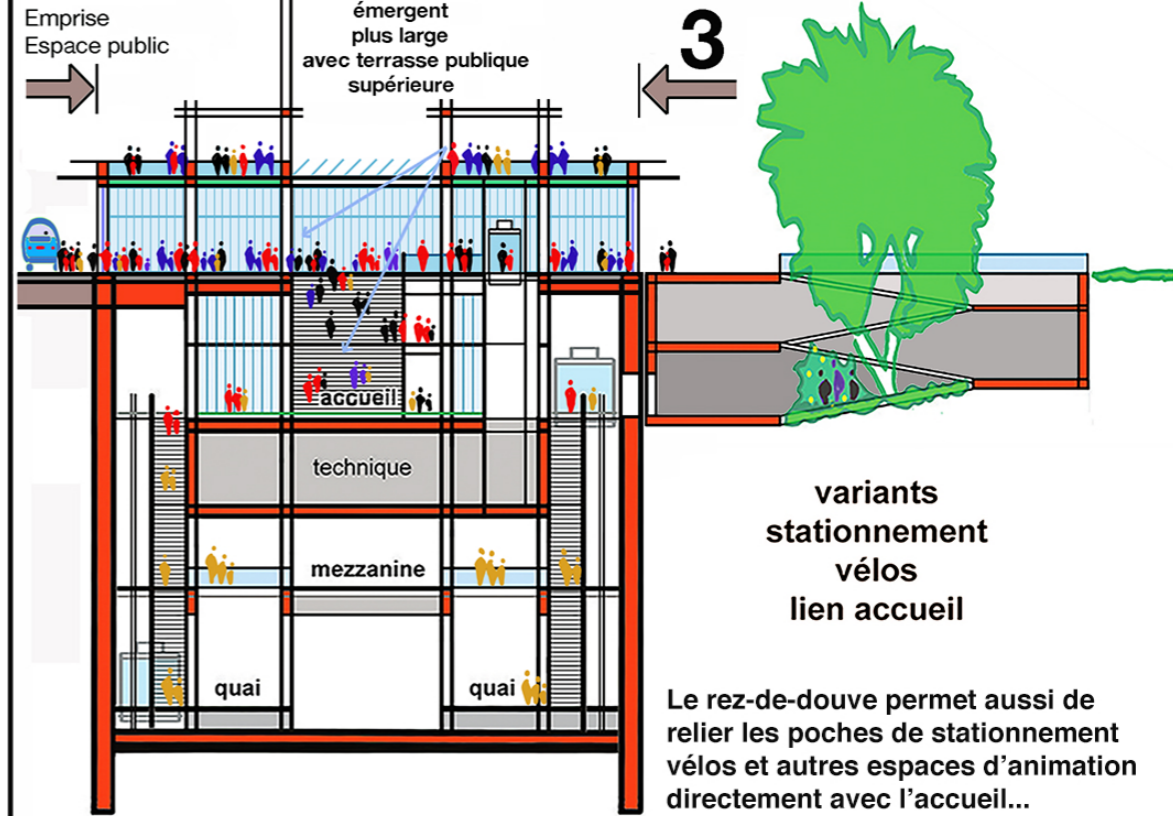
Le rez-de-douve favorise fortement les projets d'insertion urbaine... en libérant les emprises des rez de chaussée en faveur de projets d'espaces publics et paysagers vertueux. Il permet aussi l'intégration de multiples contraintes techniques en complément de tous les avantages développés dans la charte.



La charte favorise les projets vertueux au service des usagers... en anticipant la nécessité d'une architecture HEUREUSE ouverte aux nouveaux usages et en privilégiant une relation harmonieuse entre les espaces publics et paysagers et les stations.



L'application de la RT 2020 et du label E+ C- va entrer en vigueur au plus tard fin 2020. La volonté des habitants de participer désormais aux grands projets publics devient évidente. La charte permet donc d'anticiper et de proposer une démarche qui va devenir une évidence pour tous les concepteurs dans les années 2020 / 2030.



**COUPES d'INSERTION**



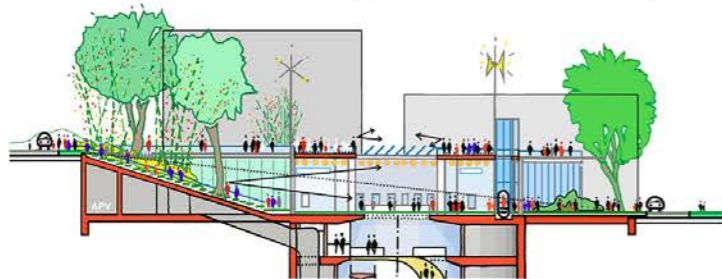
**Préambule :** Ces simulations, corrigées suite à la réunion du 4 septembre, démontrent la nécessité de lier toute intervention avec son cadre urbain. Elles ne sont en rien des certitudes, simplement une approche urbaine, environnementale et sociétale. Elles sont donc des outils de réflexion qui permettent d'être ensuite forces de propositions vertueuses et heureuses pour les usagers donc pour le Sytral. Elles sont aussi une application graphique facilement compréhensible de la charte GC en cours. Enfin elles permettent d'anticiper sur une application de la RT 2020 et des labels E+ C- indispensables.

**Concept :** Cette simulation propose de rendre le coeur d'îlot piétonnier afin de valoriser un patrimoine fabuleux. La ligne E pourrait de fait être, dans chaque implantation, l'occasion unique de re-dessiner la Ville et chaque quartier avec tous les acteurs concernés et de mettre les usagers au centre des projets d'implantation.

La pente est dans le cas présent une forte contrainte mais elle est aussi une chance de pouvoir tirer profit de la station pour inventer un coeur d'îlot vivant, végétalisé, adapté aux piétons. On ne parle plus alors de compétences purement techniques mais bien d'urbanité et de co-conception. Dans ce cas, le rez-de-douze, baigné de nouveau de lumière traversante et zénithale, montre ses capacités d'adaptation avec une des entrées directement de plain-pied et un belvédère public en toiture.

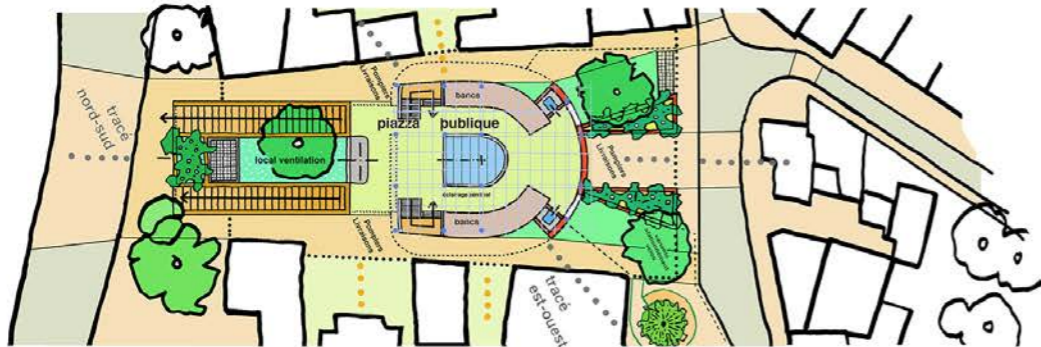
**Aspects positifs :** Les contraintes de voisinage sont là aussi multiples mais le projet permettrait de réduire fortement les nuisances sonores, la pollution en coeur d'îlot et d'offrir un cadre de vie beaucoup plus serein. Le patrimoine actuel serait évidemment mis en valeur... ceci grâce au Métro.

Nota : les simulations présentées sont support d'une multitude d'options à discuter collectivement.

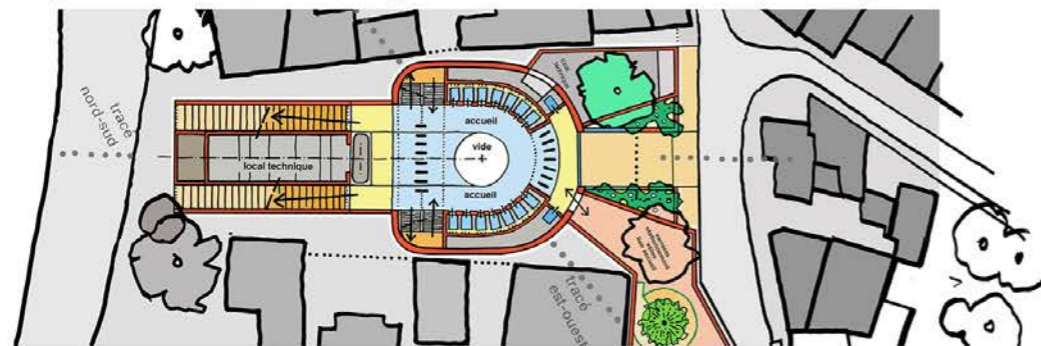


04/09/2019 - SYTRAL Mod 19/09/2019

Place Sainte-Irénée



Intervention globale sur l'espace public - Eclairage naturel traversant et zénithal - Base plan Prototype 04 EGIS + GC / APV / TdA



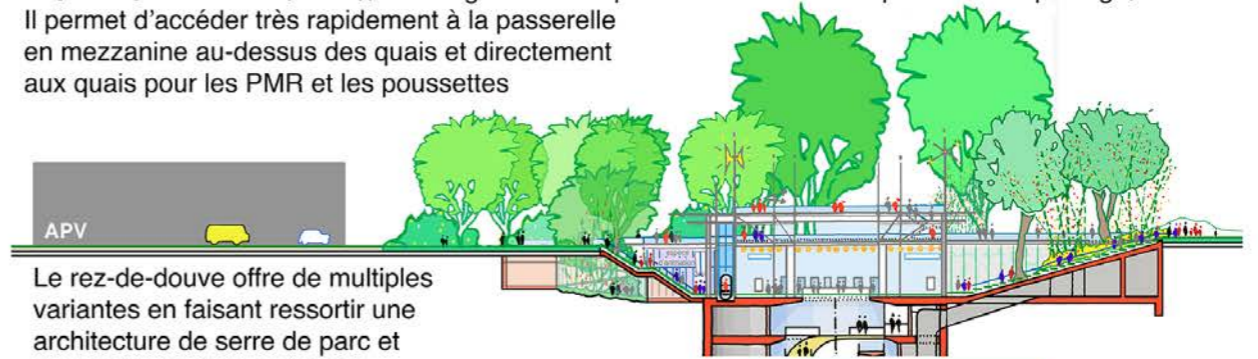
### Proposition - Test 4 - Station Sainte-Irénée - Place Sainte Irénée

Simulation d'une implantation d'une station intégrée au niveau environnemental répondant à la charte GC-APV-Tda+Team ingénierie avec un rez-de-douze traversant

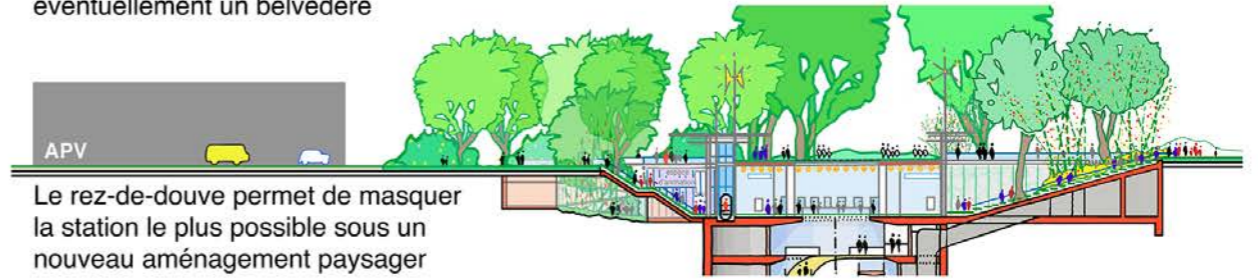
**Concept :** La place de la Mairie permet de développer de nombreuses options en relation avec le Parc et de le valoriser en créant des axes de vues vers la Mairie. Cette première option est située dans l'angle. Elle conserve le plus possible les cheminements et la végétation existantes. Le rez-de-douze traversant, baigné de lumière naturelle permet ensuite une multitude de variantes au niveau perception de la station...

la masquer le plus possible en la conservant au niveau du sol du Parc ou la faire apparaître avec discrétion ou éventuellement accéder à un belvédère qui permettra des vues superbes sur le Parc.

**Aspects positifs :** Le prototype 4 d'Egis amélioré par nos soins a un fort potentiel morphologique. Il permet d'accéder très rapidement à la passerelle en mezzanine au-dessus des quais et directement aux quais pour les PMR et les poussettes



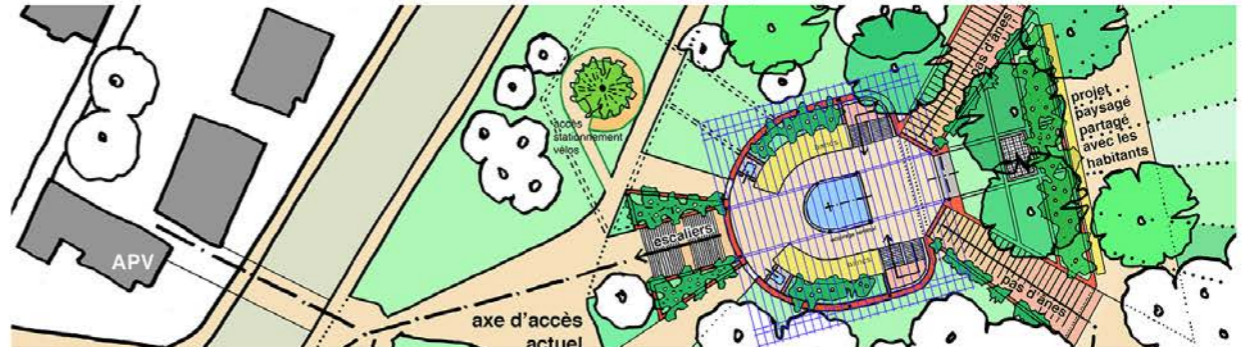
Le rez-de-douze offre de multiples variantes en faisant ressortir une architecture de serre de parc et éventuellement un belvédère



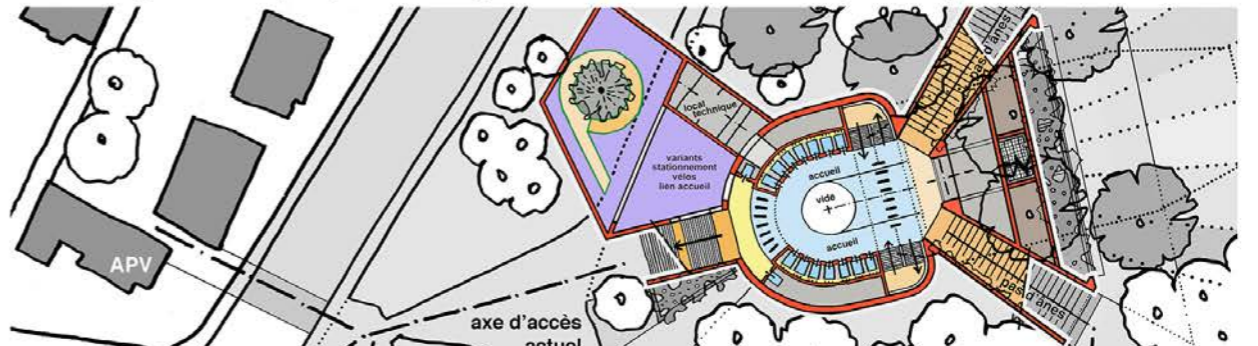
Le rez-de-douze permet de masquer la station le plus possible sous un nouveau aménagement paysager

04/09/2019 - SYTRAL Mod 19/09/2019

Point du jour - Place de la Mairie



Intervention globale sur l'espace public - Eclairage naturel traversant et zénithal - Base plan Prototype 04 EGIS + GC / APV / TdA



### Proposition - Test 2A - Point du jour - Place de la Mairie

Simulation d'une implantation d'une station intégrée au niveau environnemental répondant à la charte GC-APV-Tda+Team ingénierie avec un rez-de-douze traversant

**Concept :** La place Bénédicte Tessier pose un grave problème d'insertion du fait du superbe mail de plantations qui la dessine et des usages actuels. Implanter une station de métro à cet emplacement sera vécu par les habitants du quartier comme une simple provocation.

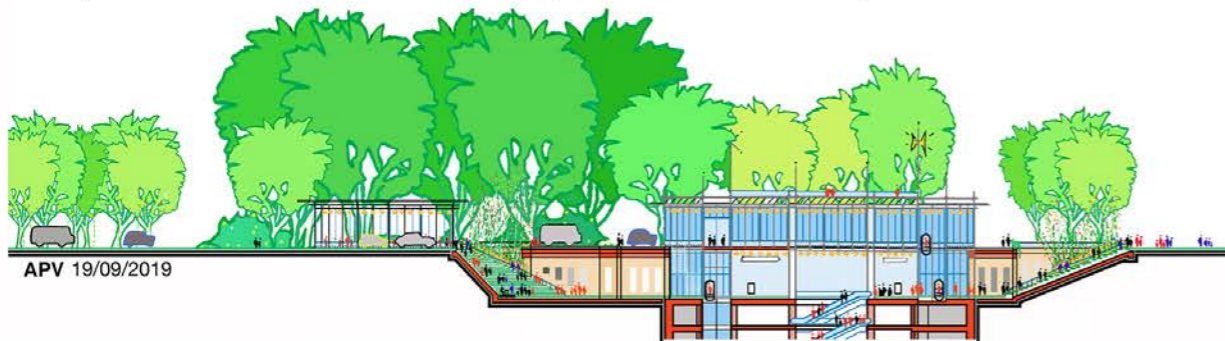
La perte de ce poumon d'oxygène mobilisera des forces vives, aura certainement une portée politique nuisible pour tous les élus et les acteurs du projet.

Nous ne pouvons donc envisager une telle option et nous proposons une alternative beaucoup plus sage en implantant la station en rez-de-douze place des compagnons de la chanson et en la liant par une placette active sous la voirie avec l'angle de la place Bénédicte Tessier.

**Aspects positifs :** Le prototype 3 d'Egis amélioré par nos soins rentre parfaitement sous la place Bénédicte Tessier. Le concept traversant du rez-de-douze permet d'intégrer une station bien connectée au quartier, abondamment éclairée avec un demi-volume identifiable, une serre de nouvelle génération. Les deux entrées principales permettent de desservir la station naturellement avec la vision environnementale prévue dans la charte.

Le rez-de-douze montre tout son potentiel en permettant une identification claire, la capacité de se relier de part et d'autre avec le bâti existant en valorisant tous les espaces publics périphériques. Deux petits volumes vitrés pourront accompagner cette insertion heureuse.

Une petite mezzanine au-dessus de l'accueil permet un accès direct depuis la rue au niveau 0.



04/09/2019 - SYTRAL Place Bénédicte Tessier Place des compagnons de la chanson



Intervention globale sur l'espace public - Eclairage naturel traversant et zénithal - Base plan Prototype 03 EGIS + GC / APV / TdA



**Proposition - Test 1 - Place des compagnons de la chanson et Place Bénédicte Tessier**

Simulation d'une implantation d'une station intégrée au niveau environnemental répondant à la charte GC-APV-Tda+Team ingénierie avec un rez-de-douze traversant

**Concept :** Cette station Sainte-Irénée pose des problèmes d'insertion en lien avec 2 co-propriétés. Le rez-de-douze permettra en tout cas de positionner un accès principal en façade sous un grand auvent et des accès secondaires de part et d'autre du projet en fonction de ces contraintes de voisinage. Dans tous les cas, une valorisation des espaces publics semble possible qu'elle que soit la solution retenue au niveau de ces accès.

Le grand canopy de dépôt en facacade rue du Commandant Charcot peut proposer une image valorisante pour le Sytral et pour le quartier, très pratique pour les usagers.

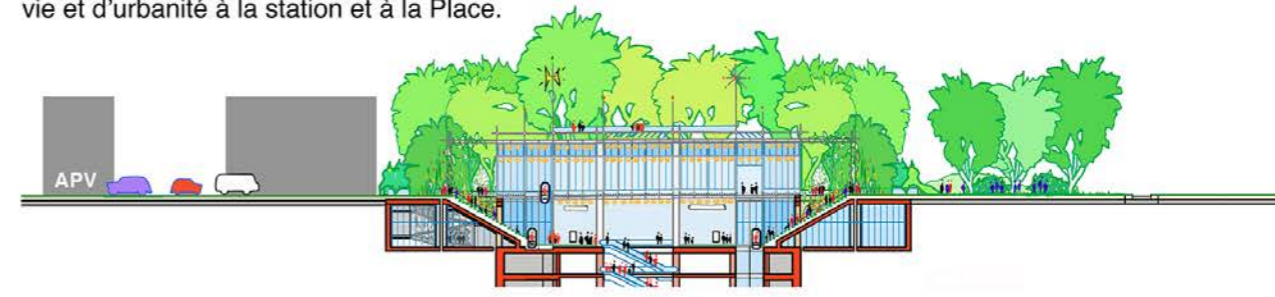
Le rez-de-douze permet dans tous les cas de baigner de lumière directe et zénithale l'espace d'accueil et de décider de la hauteur de la station en fonction des échelles urbaines, des mitoyens et de l'identité architecturale recherchée pour l'ensemble de la Ligne E du Métro.

La charte GC peut s'appliquer facilement avec ce type d'insertion.

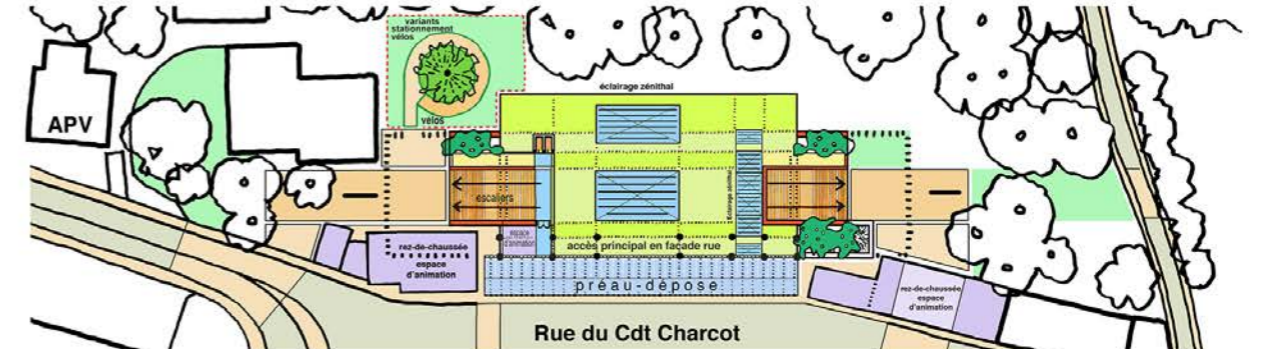
**Aspects positifs :** Les contraintes de voisinage sont multiples et des choix devront être fait mais le concept du rez-de-douze permet de multiples variantes, y compris, si nécessaire, celle de ne trouver sur rue qu'un grand canopy de dépôt et de liaisons verticales avec l'accueil et le rez-de-douze.

A noter que la facade rue du Commandant Charcot peut vraiment valoriser le quartier et l'image du Métro car elle est frontale, continue et elle dessine donc un front bâti valorisant.

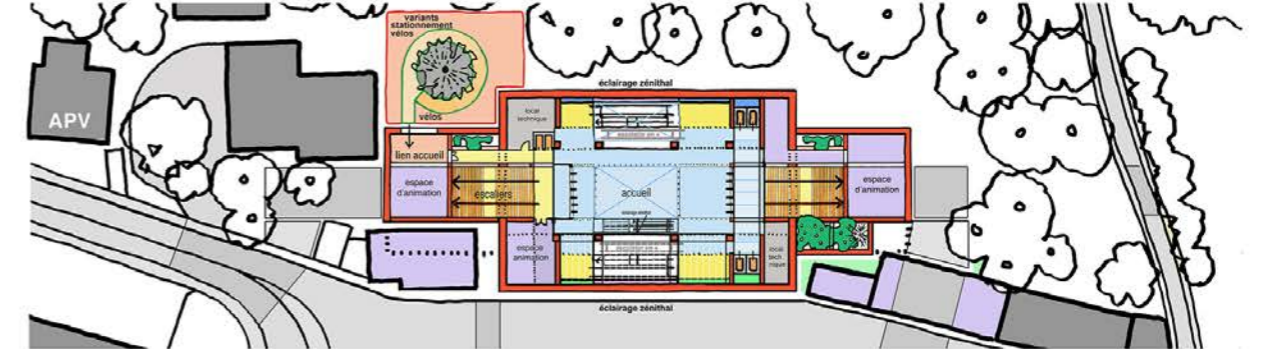
Il serait intéressant, au niveau urbain, de pouvoir récupérer au moins les rez-de-chaussée des deux petits bâtiments mitoyens. Des espaces d'animation pourront y être intégrés, apportant ainsi plus de vie et d'urbanité à la station et à la Place.



04/09/2019 - SYTRAL Mod 19/09/2019 Station Sainte-Irénée - Croix Blanche



Intervention globale sur l'espace public - Eclairage naturel traversant et zénithal - Base plan Prototype 03 EGIS + GC / APV / T



**Proposition - Test 3 - Station Sainte-Irénée - Croix Blanche**

Simulation d'une implantation d'une station intégrée au niveau environnemental répondant à la charte GC-APV-Tda+Team ingénierie avec un rez-de-douze traversant

