

architecture^[s] élémentaire^[s]

TRANSIT 2025

æ **[S]⁵**

S

Sommaire

Découvrez le site architectureselementaires.com	04
Présentation du concours	06
Espaces publics contemporains : aménager et expérimenter la temporalité par Sante Consiglio	08
Du module à l'espace conceptualisé : l'infini des possibles est en chemin, par Alexis Hupin.....	10
De la mécanique au corps, par François Bellanger.....	12
Préface de Christophe Lamoine	15
Les lauréats du concours :	
Running City - 1 ^{er} Prix du jury.....	16
Alge-Co - 2 ^{ème} Prix du jury.....	22
Shelter - 3 ^{ème} Prix du jury.....	28
Chrono-Rail - Mention Spéciale du jury.....	34
Les projets sélectionnés pour l'édition :	
Pluriels	40
Neuronas	46
Module Air	52
Algeco®-lo	58
Des aéroports et des Algeco®	64
Algeco® World-Box	70
Bit-Box	76
Connecter les modules	82
Connected Green Breath	88
Time in Progress	94
Une Maison - un Village	100
Les bases vie – Nouvelle Manière de Voyager	106
Etincelle Algeco®	112
Les membres du jury - les crédits	120

LES LAURÉATS DE LA 4ÈME ÉDITION



LA CÉRÉMONIE DE LA 4ÈME ÉDITION



LES LAURÉATS - QUE SONT-ILS DEVENUS ?



LES CONCOURS PRÉCÉDENTS

WORKSHOP ARCHITECTURE[S]
ÉLÉMENTAIRE[S]
2002

VOIR LES PROJETS VOIR LA CÉRÉMONIE

HABITAT INDIVIDUEL,
INDUSTRIE & CUSTOMIZING
2004

VOIR LES PROJETS VOIR LA CÉRÉMONIE



Retrouvez toutes les informations et les éditions précédentes du concours Algeco® «architecture[s] élémentaire[s]» sur :

www.architectureselementaires.com

Présentation du concours

UNE MUTATION DES MODES DE VIE

Nous sommes tous mobiles et connectés et c'est une vraie révolution urbaine. La mobilité touche nos façons de manger, de travailler, de consommer, de penser. Le numérique nous permet de tout faire quand on veut, où on veut. Nous sommes en train de passer d'une époque dans laquelle chaque lieu avait une spécialité, une identité claire et propre, à un grand mixage des temps, des lieux et des identités. Avec le digital, tout lieu devient multifonctions et tout le monde va être impacté. Les anciens lieux ne disparaissent pas, mais ils vont être obligés de se transformer, de muter et de changer de nature. C'est quoi un bureau quand 30% des actifs européens passent plus du quart de leur temps en dehors de ce qui est défini comme leur poste de travail ?

Cette nouvelle condition urbaine fondée sur la mobilité et la connectivité permanente va appeler de nouvelles réponses et notamment de nouveaux lieux pour accueillir ces pratiques nomades. On voit pour chacun se multiplier de nouvelles escales et de nouveaux lieux de transit parfois appelés tiers lieux. Ces lieux de transit se sont insensiblement glissés dans l'actualité de nos comportements. Et en même temps ils ont dû évoluer. Ils ne sont plus des lieux uniquement dédiés aux transports, mais des lieux de services, de travail, de repos, de commerces. De lieux de flux, ils sont devenus lieux de vie de plus en plus multifonctionnels. Aucun lieu n'est épargné : les parkings se transforment ainsi en hypermarchés drive.

De lieux de flux, ils sont devenus lieux de vie de plus en plus multifonctionnels.

TRANSIT 2025 : C'EST QUOI UN LIEU DE TRANSIT DANS 10 ANS ?

L'OBJET DU CONCOURS

C'est pour réfléchir à l'évolution de ces lieux de transit qui ponctuent le quotidien de millions de personnes dans le monde, qu'Algeco® lance une nouvelle édition de son concours autour du thème « Transit 2025 : c'est quoi un lieu de transit dans 10 ans ? »

L'objectif de ce concours est de réfléchir de façon prospective - l'horizon 2025 - aux manières dont le modulaire peut aider ces lieux à évoluer pour mieux répondre aux changements de plus en plus rapides des modes de vie, des modes de consommation, des façons de travailler et de se divertir.

LES LIEUX DE TRANSIT CONCERNÉS PAR CETTE RÉFLEXION SONT :

- Les Gares
- Les Aéroports
- Les Hôtels
- Les Stations-service
- Les Aires d'autoroute
- Les Gares Maritimes
- Les Parkings dont ceux des Centres Commerciaux
- Les Stations de Métro
- Les Arrêts de Bus et de Tramways
- Les Stations de Vélos et de Voitures libre-service

Espaces publics contemporains : aménager et expérimenter la temporalité

CES PROJETS NOUS SUGGÈRENT DES RÉPONSES INTÉRESSANTES AUX QUESTIONS QUE NOUS NOUS POSONS CHAQUE JOUR QUAND NOUS TENTONS DE FAIRE

LA VILLE. NOUS CHERCHONS À PROVOQUER DES ÉVOLUTIONS PAR L'AMÉNAGEMENT, MAIS CERTAINS BESOINS CHANGENT PLUS RAPIDEMENT QU'UNE VILLE SAIT ADAPTER SES ESPACES. L'EXPÉRIMENTATION - UNE POSSIBLE RÉPONSE À CES CHANGEMENTS SI RAPIDES - SEMBLE DIFFICILE À METTRE EN PLACE DANS LES MOUVEMENTS CONTINUS DE LA VILLE.

Or, il me semble que certains parmi ces jeunes concepteurs se sont approprié ce concept en l'appliquant de façon pertinente à l'aménagement de la ville: la temporalité (Algeco® n'est-il pas rentré dans le langage commun pour indiquer

une présence temporaire?) permet l'expérimentation, donne à peu de frais l'envie d'en faire plus, si ça fonctionne, ou l'envie d'oublier, si ça ne fonctionne pas. La temporalité maîtrisée laisse une place à l'erreur et à sa réparation éventuelle, dans une démarche vertueuse - et rare en milieu urbain - de réversibilité.

J'ai retrouvé, dans le sillage des nouveaux réseaux de services (comme les Vélib', par exemple), RUNNING CITY qui laisse penser qu'une station peut être le point de départ d'un service maillé, à proximité des circuits quotidiens. Il surgit en quelques jours, il "s'installe" ou se déplace ailleurs où la demande est plus forte, et se multiplie peut-être: il est part d'un réseau évolutif. C'est une expérimentation à grande échelle qui peut s'élargir, ou se replier sans presque laisser de trace.

Elle peut aussi accompagner l'utilisateur en transit, se déplacer et changer d'échelle, dans une sorte de portabilité: CHRONO-RAIL permet d'emmener une expérience d'usage avec soi (ou de se faire transporter... dans tous les sens), la commencer à Paris et la terminer à Marseille, où d'autres pourront embarquer, et d'autres encore pourront l'attendre à l'arrivée.

Une autre idée fascinante est celle d'un point de transit vers un ailleurs virtuel, rêvé peut-être, ou futur, un aperçu du mouvement ou du changement à venir: une porte ouverte vers un voyage en solitaire, le temps d'une pause silencieuse dans un refuge (SHELTER...) posé, immobile au beau milieu du mouvement. Mais aussi un passage vers une autre latitude: et si via une WORLD BOX on pouvait se retrouver au milieu d'une foule

à Tokyo, entrer dans une taqueria à Mexico ou dîner dans un drive-in américain? C'est peut-être un point d'accès augmenté, un partage de l'espace public avec une dimension supplémentaire, bien qu'éphémère, celle du choix de la destination, et donc du retour. Jusqu'à la prochaine expérimentation... à la prochaine expérience. ●



« La temporalité (...) permet l'expérimentation, donne à peu de frais l'envie d'en faire plus, si ça fonctionne, ou l'envie d'oublier, si ça ne fonctionne pas. La temporalité maîtrisée laisse une place à l'erreur et à sa réparation éventuelle, dans une démarche vertueuse - et rare en milieu urbain - de réversibilité. »

Du module à l'espace conceptualisé : l'infini des possibles est en chemin...

NOUS VIVONS UNE TRANSFORMATION PROFONDE DES MODES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION QUI IMPACTE NOS MODES DE VIE ET NOS VALEURS. LA TEMPORALITÉ N'EST PLUS LA MÊME ET CHANGE NOS ASPIRATIONS. LE VIRTUEL PREND DE PLUS EN PLUS SOUVENT LE PAS SUR LE PHYSIQUE, LE CONCRET, LA RÉALITÉ...

LA CONCEPTION ARCHITECTURALE DEVRA S'ADAPTER ET L'ENSEMBLE DES OPÉRATEURS DE L'ACTE DE CONSTRUIRE SERA PEUT-ÊTRE DEMAIN TOUT AUTRE. PERSONNE AUJOURD'HUI N'EST APTE À EN DÉFINIR TOUTES LES CONSÉQUENCES.

Parallèlement nos villes sont en évolution permanente. Marquées des influences qui les ont successivement habitées, elles sont pour la plupart un puzzle façonné

au fil des siècles, pour répondre aux besoins et défis des époques qu'elles ont traversées. Aujourd'hui en pleine révolution digitale, elles se cherchent une nouvelle identité, elles doivent repenser l'espace public pour répondre au brusque changement des modes de vie et de travail, en trouvant le juste compromis entre évolution nécessaire, plutôt que subie, et préservation de l'environnement et de la qualité de vie.

Les concepts tels que : mobilité, flux, connexion, numérique, digital, multifonctions, mutation entre autres s'imposent dorénavant dans toute nouvelle réflexion sur l'urbain et les lieux de vie de demain. Mais quelles réponses pertinentes et justes peuvent être apportées sans compromettre ou effacer l'humain dans cette « inter-connectivité » généralisée ?

Le concours lancé par Algeco® trouve ici une nouvelle perspective : réfléchir à l'évolution des

lieux de transit qui ponctuent le quotidien de millions de personnes dans le monde. «Transit 2025 : c'est quoi un lieu de transit dans 10 ans» ?

Les réponses apportées par l'ensemble des participants, tant par les étudiants que les jeunes architectes connaissant la vie professionnelle, traduisent un vrai problème de société : l'humain vit et va mal. Elles se rejoignent toutes dans l'envie de vivre mieux, dans un corps et un environnement sains, en privilégiant le partage et le lien social.

Cela s'est exprimé souvent par un rejet : que ce soit celui de la voiture, réelle pollution sonore, visuelle et olfactive (respiratoire) en proposant une réappropriation de cette part importante de la ville dédiée à la communication et au partage que sont nos rues et espaces publics, ou plus simplement un rejet temporaire du monde qui nous entoure en créant

une architecture-parenthèse hors du temps permettant de se ressourcer et de se retrouver.

Beaucoup ont choisi une démarche plus ancrée dans « l'environnemental »

amenant lien social, échanges intergénérationnels, démarche volontaire, tout en intégrant des espaces végétalisés, plantés et variés améliorant en un sens notre cadre de vie. D'autres projets sont conçus dans l'air du temps comme des outils ponctuels, à l'image des applications de nos smartphones. Ils proposent des espaces facilitant et agrémentant nos déplacements, ou bien de manière plus futile, une valeur ajoutée ou un intérêt culturel, social... au temps d'attente parfois interminable.

Toutes ces réponses ont pour essence « le module Algeco® ». Il est déjà une architecture en soi.

SEUL, IL PORTE DÉJÀ SA FONCTION ET SON ESTHÉTIQUE TEL UN MONOLITHE HABITÉ.

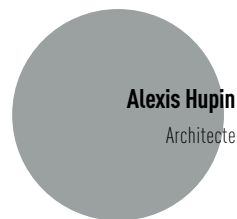
L'architecture de l'élément unique mis en valeur comme un accident de la nature (et donc remarquable), est la base du travail de l'Homme pour créer un espace singulier, reconnaissable et identifiable par tous, comme par exemple les dolmens. De simples pierres retournées, alignées ou bien encore superposées renvoient

immédiatement à une image mentale commune, une empreinte laissée par l'homme permettant de s'exprimer, de communiquer, d'habiter, de vivre... l'espace ainsi créé prend la dimension qu'on lui octroie tout en préservant une part aléatoire d'interprétation amenée par l'imaginaire de chacun.

Cette analogie entre la pierre ou bien la brique d'un édifice et le module Algeco®, est la première problématique portée par le concours. Les projets soumis en sont la preuve, car comme dans toute conception architecturale, les proportions, les rythmes, l'enchaînement et la poésie de l'espace, créés par la combinaison d'un même élément, donnent naissance à une multitude de possibles et à un imaginaire sans limites. Certains se sont approprié ce module comme élément unique et itinérant, quand d'autres l'ont désossé et assemblé pour créer des projets passant de l'allée suspendue piétonne à des espaces évolutifs ouverts (tels des lieux de repos se transformant en salle de sport suivant les heures de la journée) prenant place et légitimité au sein de lieux de transit. Le module en tant que tel et dans sa finalité première tend à disparaître pour laisser place à l'expression poétique d'un espace au service des mutations en cours.

C'est indéniablement dans la répétition et la combinaison du module qu'apparaît un environnement conçu, un milieu, un entre-deux, une partition de musique. C'est aussi dans l'accident, le décalage, l'inversion, que naît une architecture contemporaine bousculée par l'accélération du progrès technologique, adoucie par les aspirations de ceux qui la vivront.

L'imaginaire initié par le concours a permis de faire évoluer la représentation des lieux de transit de demain. Mais si l'ensemble des projets nous permet d'acquérir une vision plus globale d'un éventail de possibles, un seul a inventé de toute pièce un nouveau lieu de transit où la ville est la scène et dont nous sommes tous les acteurs : RUNNING CITY... ●



De la mécanique au corps

LONGTEMPS, LA PENSÉE SUR LA MOBILITÉ URBAINE A ÉTÉ TRUSTÉE PAR LES ACTEURS DU TRANSPORT.

Quand on parlait mobilité, les « spécialistes » nous répondaient « voiture », « train », « métro », « moto », éventuellement « vélo », mais rien de plus. Dans les enquêtes transports, la marche apparaissait en déclin. Bref, la mobilité urbaine a longtemps été quelque chose d'associé à un truc mécanique, à un truc d'ingénieur.

Quand au début des années 70, sous l'influence d'une marque comme Nike, apparaît le jogging dans les rues des grandes villes, les ingénieurs des transports ne comprennent pas que c'est le début d'une révolution. Ils s'imaginent que le jogging c'est juste un sport, et qu'en aucun cas la « chaussure de sport » a vocation à devenir une référence du confort et de la mode trente ans plus tard.

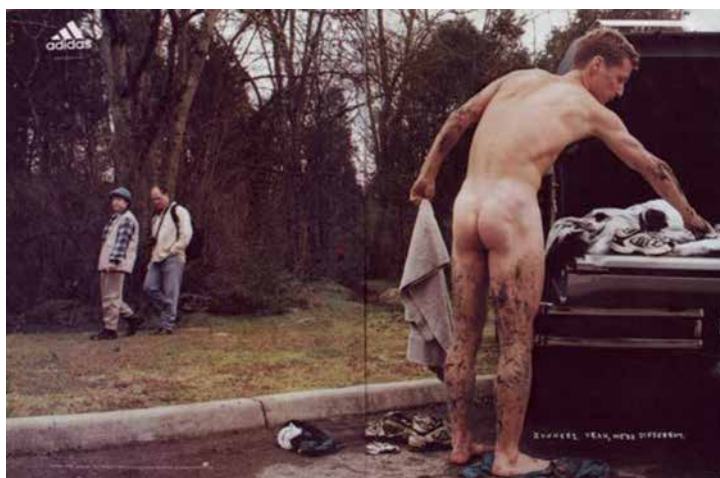
Quand à la fin des années 70, Sony lance le premier walk-

man, les ingénieurs des transports ne comprennent pas que c'est le début d'une révolution.

Ils s'imaginent que le walkman c'est juste un truc pour écouter de la musique, alors que c'est le début de la découverte pour beaucoup de monde que certaines activités qui se faisaient de façon fixe - en l'occurrence, écouter de la musique - peuvent se faire en situation de mobilité.

Quand au milieu des années 90, se banalise le téléphone mobile, le piéton change de nature et prend de nouveaux pouvoirs.

Avec ce nouvel engin, il peut faire de plus en plus de choses. Avec le couple « basket = smart phone », les références culturelles basculent. La modernité ce n'est plus la technique, c'est le corps en mouvement. N'en déplaise aux opérateurs de transport public et aux constructeurs automobiles, ce sont désormais les Google, Nike, Apple et autres Samsung qui, en surfant sur les thèmes de la fluidité et de l'autonomie, sont devenus



les univers de référence en matière de mobilité.

En l'espace de quelques années, ces marques se sont accaparé les valeurs de « mouvement » et ont profondément modifié la façon d'envisager les déplacements en ville. À tel point que ce sont elles qui réinventent aujourd'hui la mobilité urbaine : dans l'imaginaire des jeunes, se déplacer signifie désormais chausser sa paire de basket, avoir son smartphone à la main et les écouteurs sur les oreilles. C'est cette mutation que nous raconte le concours Algeco® « Transit 2025 ».

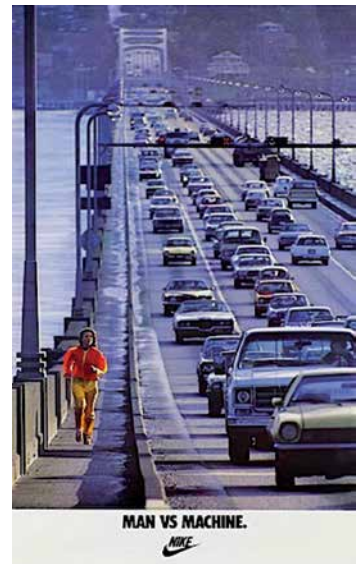
Interrogés sur les lieux de transit, beaucoup ont répondu « corps », « bien-être, « sport » ... bref, ils ont pour beaucoup mis « le souci du corps » avant l'architecture et la technique.

Les lauréats du concours sont à cet égard exemplaires avec leur projet RUNNING CITY.

Dans une société où le sport est devenu une référence culturelle majeure et où la course à pied est devenue un moyen de déplacement ordinaire dans des villes devenues des stades, ils ont fait le constat évident que rien n'était fait pour les coureurs dans la ville. Ils ont fait le constat que si chaque moyen de transport avait un lieu de transit associé (train/gare, voiture/station-service, avion/aéroport ...) aucun lieu de « transit » n'était dédié aux coureurs.

Reste maintenant à mettre en place ces nouvelles escales urbaines au cœur des villes. Ça serait l'occasion idéale pour les élus et les autres grands acteurs de la ville de montrer qu'ils ont

compris l'une des grandes mutations de ce début du XXI^e siècle. Si les XIX^e et XX^e siècles ont été les siècles du fixe et de la mécanique, le XXI^e siècle sera celui du mobile et du corps. ●



P

Préface

CHAQUE SIÈCLE EST MARQUÉ PAR DES ÉVÉNEMENTS ET DES INNOVATIONS, QUI ENTRAÎNENT DANS LEURS SILLONS DES MUTATIONS SOCIÉTALES PROFONDES. LE 19ÈME SIÈCLE FUT CELUI DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE, LE 20ÈME, CELUI DE L'INDUSTRIALISATION, DE LA CRISE FINANCIÈRE, PUIS DE LA GUERRE MONDIALE. LE 21ÈME EST SANS AUCUN DOUTE CELUI DU NOMADISME ET DE L'ULTRA-CONNECTIVITÉ.

Nomadisme des peuples qui se déplacent sur le globe, au gré des changements climatiques et des crises politiques, nomadisme professionnel aussi, facilité par les nouvelles technologies de l'information. À l'heure où les frontières spatiaux-temporelles de nos villes, de nos pays et de nos espaces de vie ont été entièrement redéfinies par les technologies de l'informa-

tion, nous sommes en mouvement permanent, dans un monde ultra-connecté, qui évolue au rythme des innovations technologiques.

Ces transformations de notre société se reflètent aussi dans les espaces urbains et les lieux publics, dans lesquels transitent en permanence des millions de personnes en mouvance. Les espaces doivent être toujours plus modulaires, adaptables et intelligents pour répondre à l'incessante évolution de nos besoins.

Cette année, pour la 5ème édition d'Architecture(s) Élémentaire(s), de jeunes talents ont planché sur une nouvelle thématique :

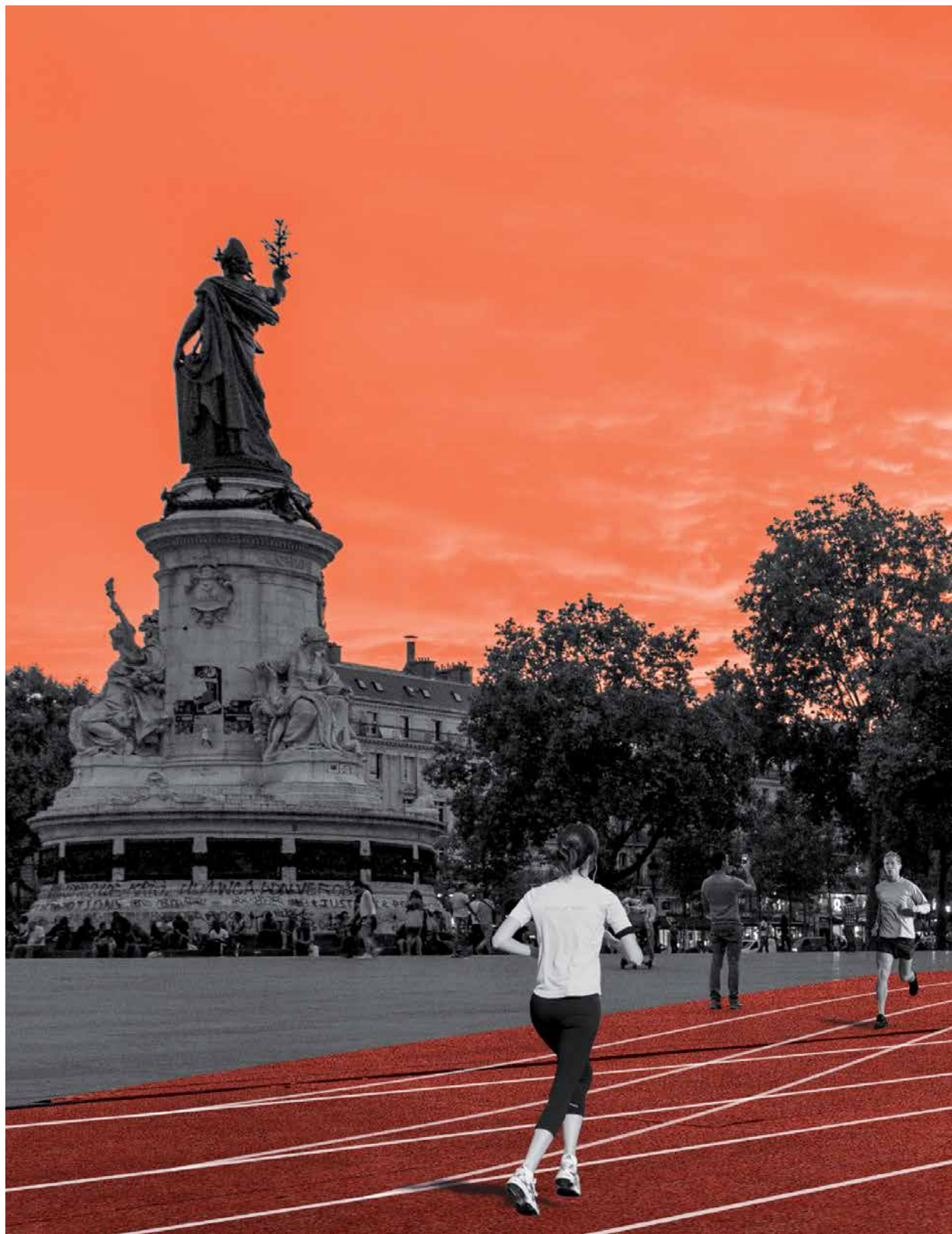
«Transit 2025 : c'est quoi un lieu de transit dans 10 ans» ?

Dans leurs propositions se reflètent les problématiques architecturales de notre siècle. Comment réconcilier urbanité et nature ? Comment

inviter le calme et la sérénité, dans des espaces ultra-connectés ? Comment concilier mobilité, productivité et détente, dans un même lieu ? Toutes pourraient se résumer ainsi : comment réconcilier le mouvement avec l'instant ?

Nous avons trouvé toutes leurs propositions, à la fois pertinentes et enthousiasmantes. Et cette année encore, nous sommes fiers de proposer, grâce à ces jeunes talents de l'architecture, une vision de ce que pourraient devenir les espaces urbains et professionnels de demain. ●

Christophe Lamoine
Président Algeco® SAS



Running City by Algeco®

1er
Prix du jury

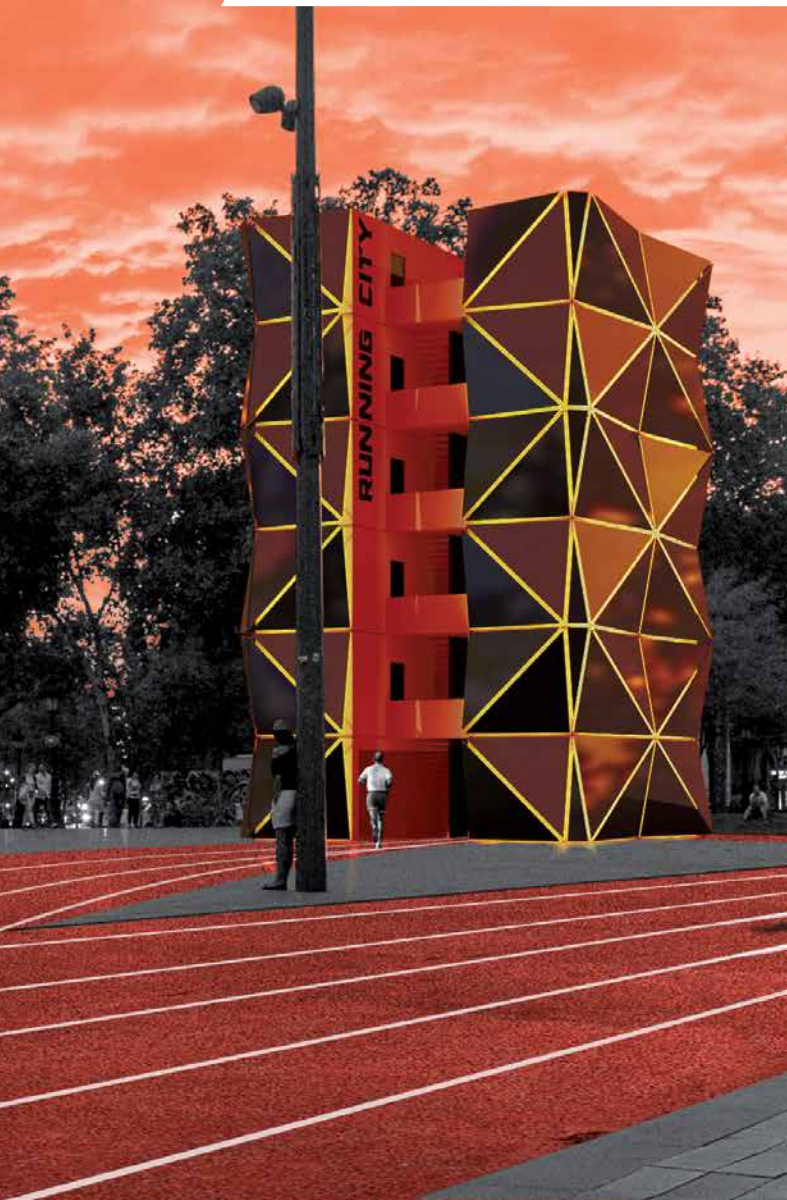
Le vestiaire d'une
ville qui court...

Benoit Sallé

Architecte
Ingénieur Génie Civil et Urbain

Ronan Thomas

Architecte
Ingénieur Génie Civil et Urbain





ET SI TOUT LE MONDE ALLAIT TRAVAILLER EN COURANT ?



VERS DE NOUVEAUX LIEUX DE TRANSIT

Les modes de transport ont peu à peu façonné la ville contemporaine. Du chemin de fer à la voiture, les formes urbaines ont évolué en intégrant les infrastructures liées aux déplacements de leurs habitants. Gares, stations de métro, mais aussi parkings et routes composent les paysages urbains que nous connaissons aujourd'hui. Mais à l'heure des défis écologiques, les modes de transport de notre quotidien sont questionnés. La montée

inexorable des prix du baril nous rappelle que notre forte dépendance au pétrole ne peut constituer un modèle d'avenir. Notre approche se base sur cette problématique. Demain, un nouveau choc pétrolier sera sans conteste l'élément déclencheur d'une vaste remise en question de nos transports quotidiens. Alors, quelles sont les actions que nous souhaitons mener aujourd'hui pour accompagner les alternatives de

demain ? Inonder le territoire de transports en commun ? Accélérer la recherche sur les moteurs d'avenir ? Développer le télétravail en anticipation d'une sédentarité forcée ? Toutes ces alternatives s'attachent à inventer un nouveau modèle inédit. Running City fait le pari d'en adopter un datant de la préhistoire : et si tout le monde allait travailler en courant ?

À l'heure où les initiatives en faveur d'une meilleure santé fleurissent à chaque coin de rue, avec nombre de salles de sport et de magasins bio, échanger 30 minutes de métro ou de voiture contre 40 minutes de course est une proposition réaliste. Ce serait l'occasion d'allier les déplacements quotidiens aux séances de sport, dans un monde où chacun essaie de suivre un agenda souvent trop chargé.

La course peut ainsi modifier le paysage de la ville. Moins de voitures, moins de scooters, des rues plus calmes animées au rythme des foulées. Sans intervention majeure, les infrastructures urbaines sont capables d'accueillir ces nouvelles pratiques. Mais qui dit

nouveau mode de déplacement, dit nouveau lieu de transit. Si le chemin de fer a créé les gares, le running souffre à ce jour de l'absence de lieu de transit associé. Son utilité semble pourtant évidente en observant les pratiques actuelles : le vélo, la trottinette ou la course à pied constituent autant de moyens de transport domicile / travail envisageables à condition de trouver une douche à l'arrivée. Et en ce qui concerne les bureaux, cela relève encore aujourd'hui de l'exception. Qu'à cela ne tienne : les automobilistes ont leur station-service, les runners auront leur douche.

LES AUTOMOBILISTES ONT LEUR STATION-SERVICE, LES RUNNERS AURONT LEUR DOUCHE.



ENTRE UN RUN ET LE TRAVAIL, UN PASSAGE AU VESTIAIRE

Running City vient combler ce vide et devient l'espace de transit de demain. C'est un événement dans la ville, un nouveau lieu d'intensité urbaine, à la croisée des flux de coureurs / travailleurs. Ce totem urbain donne la possibilité à chacun d'accéder à un vestiaire en pleine ville et d'échanger chaussures de sport et short contre une chemise propre.

Implanté dans les lieux majeurs d'une ville, Running City crée le maillage de la course comme moyen de transport. Un abonnement permet à chaque coureur d'accéder au vestiaire le plus proche de son lieu de travail. Il y arrive le matin, prend une douche et lave ses vêtements. Son casier réservé lui permet de laisser sécher ses affaires dans la journée. Le soir, en sortant du travail, un nouveau

passage au vestiaire et notre coureur est prêt. Il rentre chez lui en évitant les bouchons et en profitant des derniers rayons de soleil, tout en admirant la ville qu'il se réapproprie à la force des jambes. Si les kilomètres matinaux l'ont trop épuisé, il peut simplement rentrer chez lui par un autre moyen de transport et retrouver ses affaires le lendemain. L'Homme de demain est multimodal, ne l'oublions pas.

Les cyclistes connaissent le vélotaf (aller au travail en pédalant), les coureurs ont le run commute, synonyme de meilleure santé et d'économies. Terminés les pleins d'essence ou les abonnements aux transports collectifs. Se pose alors la question du financement : il est évident que les entreprises de transport ou les collectivités auront peu à gagner de l'essor de la course.

Les nouveaux acteurs des transports ne sont ainsi pas ceux habituellement rencontrés. Running City offre une visibilité sans égale et bénéficie d'une clientèle ciblée, une aubaine pour les équipementiers sportifs... En leur offrant une surface commerciale au rez-de-chaussée, Nike, Adidas ou Asics deviennent dès demain les acteurs économiques de la mobilité urbaine.

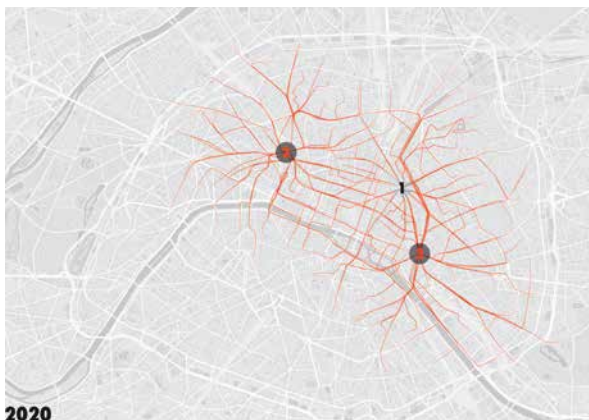
IL SUFFIT D'UNE DIZAINE DE SITES POUR IRRADIER TOTALEMENT LA VILLE DE PARIS.

Running City dans Paris



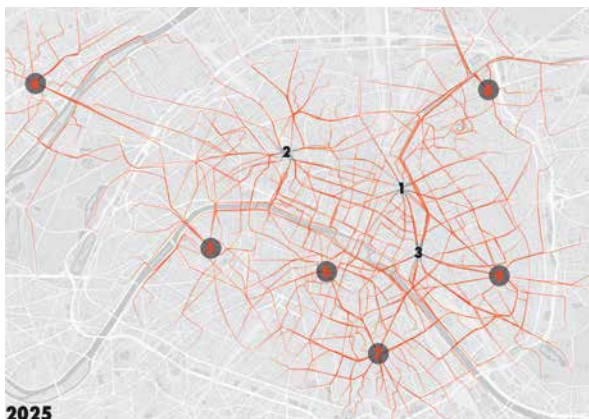
2015

1 - République



2020

2 - Saint-Lazare / 3 - Bastille



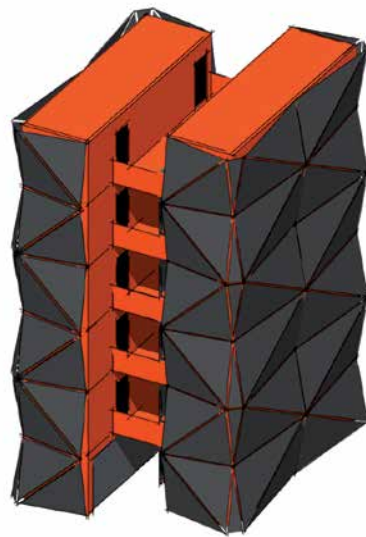
2025

4 - La Défense / 5 - Champ de Mars / 6 - Odéon / 7 - Italie / 8 - La Villette / 9 - Nation

UN NOUVEAU MAILLAGE

Le running comme moyen de transport étant pour le moment peu répandu, nous avons choisi de travailler sur trois horizons. Nous proposons ainsi une projection concrète de Running City sur la ville de Paris en 2015, 2020 et 2025. Avec une aire d'influence de trois kilomètres, soit entre 15 et 20 minutes de course, il suffit d'une dizaine de sites pour irradier totalement la ville de Paris.

Running City s'implante sur les grands lieux d'intensité de la capitale française. La place de la République en 2015 constitue une première implantation stratégique. Ce lieu majeur est une vitrine et pose la première pierre d'un projet qui, à long terme, s'inscrit dans le paysage parisien : Saint-Lazare, Bastille, La Défense, Champ de Mars, Odéon, Italie, La Villette, Nation. Tout Paris est accessible en courant, la ville ne sent plus les pots d'échappement ni la sueur, mais retrouve les douces touches du parfum déposé sur une peau lavée.



**RUNNING CITY OFFRE UNE VISIBILITÉ
SANS ÉGALE, UNE AUBAINE POUR LES
ÉQUIPEMENTIERS SPORTIFS.**

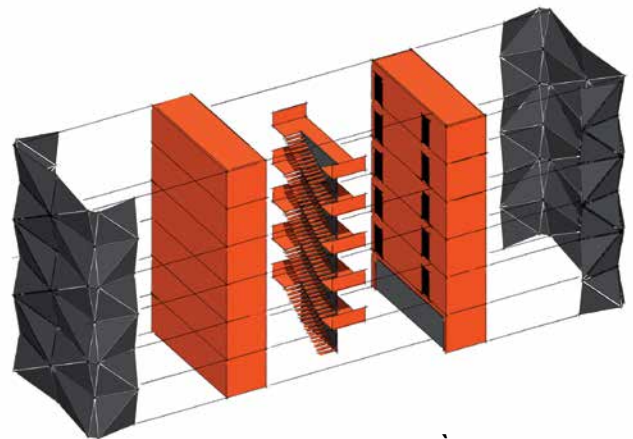
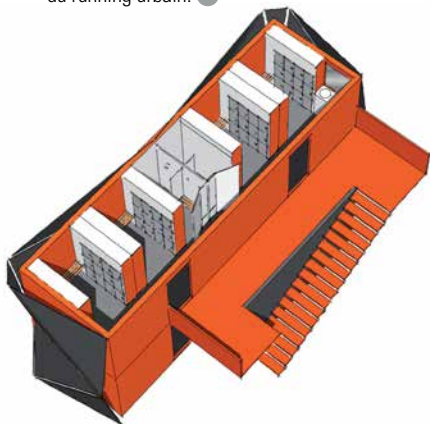
UN TOTEM URBAIN

L'architecture de ces bains publics du XXI^{ème} siècle doit refléter la philosophie du running comme alternative à la voiture : légèreté, souplesse, flexibilité... Autant de notions qui définissent également la force d'Algeco®. En ce sens, le running est à la voiture ce que l'architecture modulaire est à la construction traditionnelle. De plus, l'unité spatiale d'un module est particulièrement bien adaptée à l'aménagement de vestiaires, savoir-faire historique de la construction modulaire.

L'articulation de notre totem se veut donc aussi simple et modeste qu'une course à pied : une circulation verticale centrale, encadrée par deux empilements de modules Algeco® PROGRESS de 30m², habillés par une peau composite, semblable à des plis de papier. Par cette écriture en origami, l'architecture fait écho à la légèreté et à la rythmique de la foulée. La faille centrale invite à la découverte de cette nouvelle pratique mystérieuse et le léger glissement qui semble s'amorcer entre les deux moitiés du bâtiment annonce le nouveau mouvement en marche.

Enfin, grâce à la logique d'empilement des blocs modulaires, la quantité de vestiaires est facilement adaptable en fonction de la fréquentation.

Ainsi, la souplesse d'Algeco® rejoint celle du running urbain. ●



LE RUNNING EST À LA VOITURE CE QUE L'ARCHITECTURE MODULAIRE EST À LA CONSTRUCTION TRADITIONNELLE.





Alge-co

2^{ème}
Prix du jury

Alge-co,
comme :
co-nnecting
co-Cooking
co-Working
co-Cooning
co-Playing
ou encore
Express & co-

Mylène Grolleau

Architecte
HMONP

Fadwa Asbar

Architecte
HMONP

inandoutarchi.wix.com/architecture

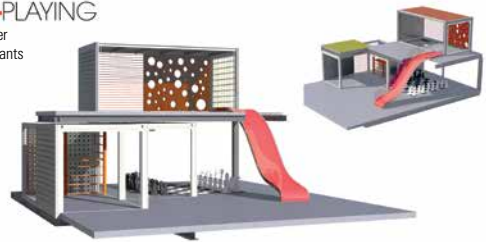
CO-COONING

Se reposer
Rêver
Admirer
Faire la sieste
Patienter



CO-PLAYING

S'amuser
Jeux géants
Jouer



CO-WORKING

Travailler
Échanger
Collectif
Coopératif
Convivialité



CO-NNECTING

Se connecter
Recharger
S'informer
S'orienter



CO-COOKING

S'alimenter
Préparer
Jardiner
Cultiver
Récueillir



EXPRESS & CO-

Cirer ses chaussures
Repasser sa chemise
Se faire les ongles
Se coiffer
Se connecter
Se réchauffer



LA MOBILITÉ ET LA CONNECTIVITÉ SONT DEUX NOUVEAUX PARAMÈTRES IMPORTANTS DANS L'ÉVOLUTION URBAINE. ILS INFLUENCENT FORTEMENT LA CONFIGURATION DES ESPACES PUBLICS ACTUELS ET SONT AU CENTRE DES RÉFLEXIONS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX DES INDIVIDUS.

Aujourd'hui l'hyperconnectivité crée une barrière notable entre les individus qui

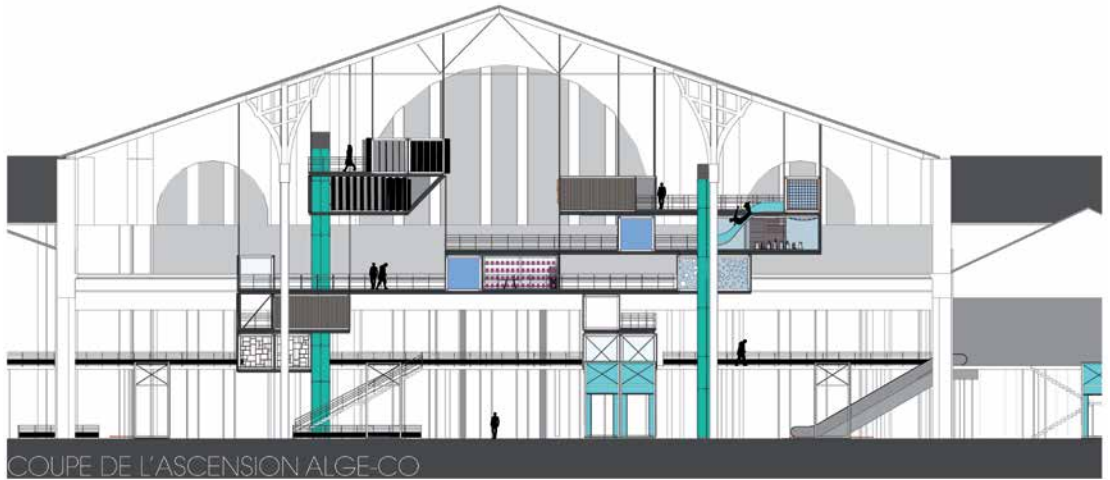
cherchent à se ressourcer : toucher la terre, cuisiner ensemble... etc. Une notion du « comme avant » qui semble être rassurante dans un monde individualiste, où le contact humain devient difficilement accessible. Réfléchir sur un lieu de transit permet de contextualiser des besoins élémentaires, souvent en express, d'usagers et de voyageurs en quête de divers types de connectivité.

Que souhaitons-nous faire pendant un temps d'attente lors d'un transit qu'il soit court ou long ? Comment un élément modulaire,

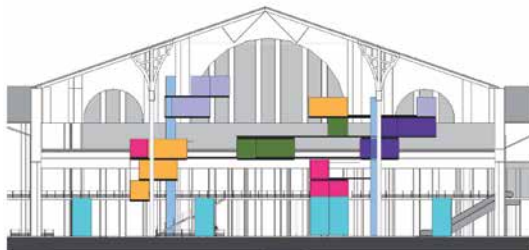
transformable, transportable, démontable et remontable peut contribuer à rendre les espaces de transit et d'attente en espaces évolutifs, dynamiques en cohérence avec les besoins d'aujourd'hui.

UN LIEU, UNE GARE

La gare du Nord, une des plus importantes gares d'Europe en trafic et en flux de voyageurs. Un lieu de transit par excellence où les usagers patientent, attendent, s'occupent, se nourrissent, se divertissent...

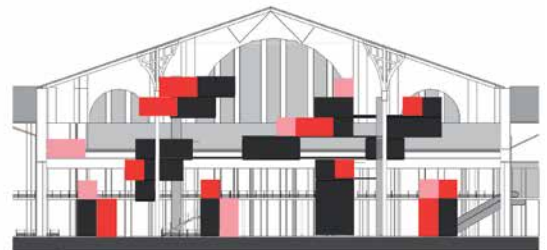


COUPE DE L'ASCENSION ALGE-CO



- | | |
|---|---|
| ■ CO-COONING | ■ CO-PLAYING |
| ■ CO-WORKING | ■ CO-COOKING |
| ■ CO-CONNECTING | ■ EXPRESS & CO- |

DIAGRAMME PROGRAMMATIQUE



- | |
|--|
| ■ ALGE-CO |
| ■ PREMIÈRE ÉVOLUTION |
| ■ DEUXIÈME ÉVOLUTION |

EVOLUTION POSSIBLE DU DISPOSITIF...

En 2015, nous observons la naissance d'initiatives locales pour dynamiser ces tiers lieux et rendre l'expérience d'attente plus agréable, telle que l'installation de pianos et de vélos générateurs d'énergie pour rechargement de smartphones et de tablettes. La gare du Nord est un hub urbain organisé sur plusieurs niveaux : niveau RER/métro, quai trains grandes lignes et mezzanine Eurostar. C'est une organisation verticale noyée dans une mégastructure. Une verticalité pouvant être développée sous la majestueuse halle de la gare du Nord pour

dégager, désengorger et laisser respirer au maximum la plateforme et les quais. ALGE-CO est une ascension d'éléments de la gamme Progress Algeco®. Une composition tout en hauteur marquant l'arrière-façade de la gare du Nord et offrant une vue en hauteur sur les chemins de fer filant vers de multiples destinations. Sous cette élégante halle, l'ALGE-CO offre des points de vue poétiques rappelant l'histoire du voyage et l'envie d'évasion comme une source d'inspiration entre impressionnisme et futurisme.

TRANSITER C'EST ...

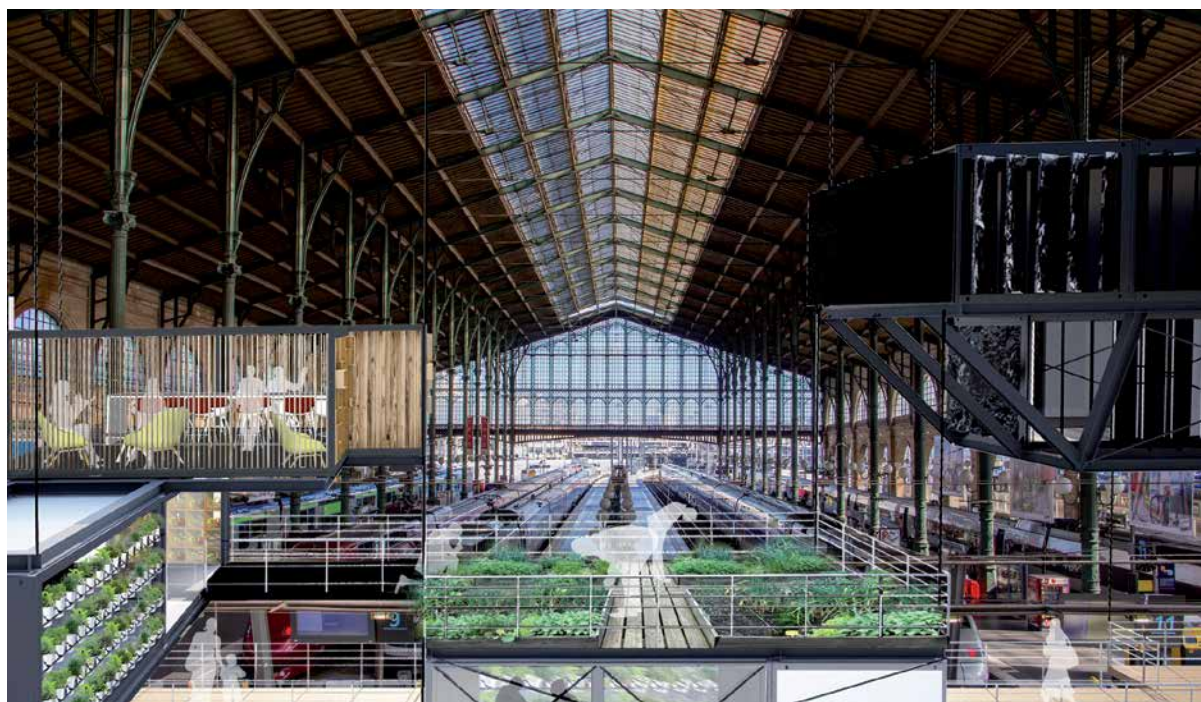
ALGE-CO, « CO » pour dire ENSEMBLE. Un lieu de transit est surtout l'occasion d'être ensemble et de partager, échanger, se connecter au monde. Malgré la banalisation du voyage aujourd'hui, il est nécessaire de trouver une proximité sociale au seuil d'un départ. L'ALGE-CO vient renforcer l'interactivité et la connectivité entre les usagers, surfer ensemble par le biais d'activités communes ou individuelles.



DES CONNEXIONS ?

VOULOIR SE CONNECTER ENTRE DEUX TRAINS, C'EST VOULOIR DÉDIER CE TEMPS À UNE ACTIVITÉ NÉCESSAIRE (RÉSERVATIONS, E-SHOPPING, E-TRAVAIL...), MAIS AUSSI VOULOIR SE DIVERTIR, SE DÉVELOPPER, SE CULTIVER, DISCUTER...

LA CONNEXION N'EST TOUTEFOIS PAS QUE VIRTUELLE. COMMENT LE MODULE ALGECO® PEUT CONTRIBUER À L'ÉVOLUTION DES MODES DE « CONNEXION » ? NE DOIT-IL PAS SE CONNECTER LUI-MÊME POUR CRÉER DES LIENS ? UNE ENVIE DE SE CONNECTER À QUOI ? COMMENT ?



Connexion inter - Algeco® :

Algeco® interconnecté par le biais d'une structure offrant des passerelles et des espaces extérieurs sous forme de terrasses. Ces espaces extérieurs font la continuité programmatique du module Algeco® et peuvent accueillir plusieurs types d'activités.

Connexion Algeco® - Environnement :

À l'instar de la gare du Nord organisée sur plusieurs niveaux, L'ALGE-CO s'insère dans la même idée de stratification. Ceci, en exploitant la hauteur sous la halle, en s'accrochant et en s'appuyant sur les structures existantes.

Connexion Algeco® - Usagers :

Les programmes interconnectés d'ALGE-CO permettent aux usagers de profiter du temps de transit avec des activités qui peuvent évoluer grâce à la modularité et la transformabilité du module Algeco®. Les ALGE-CO génèrent des lieux multifonctionnels, tous reliés les uns aux autres. Par exemple Un CO-Worker peut s'installer au CO-Cooking pour travailler sur tablette en mangeant.

Grâce aux matériaux intelligents et interactifs en 2025, l'ALGE-CO se transforme, réagit au toucher, à la température, au bruit. La connexion des lieux à nos faits et gestes et à nos besoins primaires sera possible.

Connexion Environnement- Algeco® - Usagers :

L'ALGE-CO, un lieu nouveau exploitant un espace jusque là inaccessible dans la gare du Nord.

L'utilisateur sera connecté à la gare de manière émotionnelle, ceci par le biais de lieux de partages, de lieux de vie, de CO-Activités. Encore une fois en 2025, le module Algeco® pourra être un support accueillant, par des systèmes de fixations simples et discrets, des matériaux intelligents et innovants. Ces derniers produisent de l'énergie, absorbent la pollution et réagissent à leur environnement de manière positive. Ainsi, il est tout à fait envisageable que le projet soit auto-suffisant. ●





Shelter

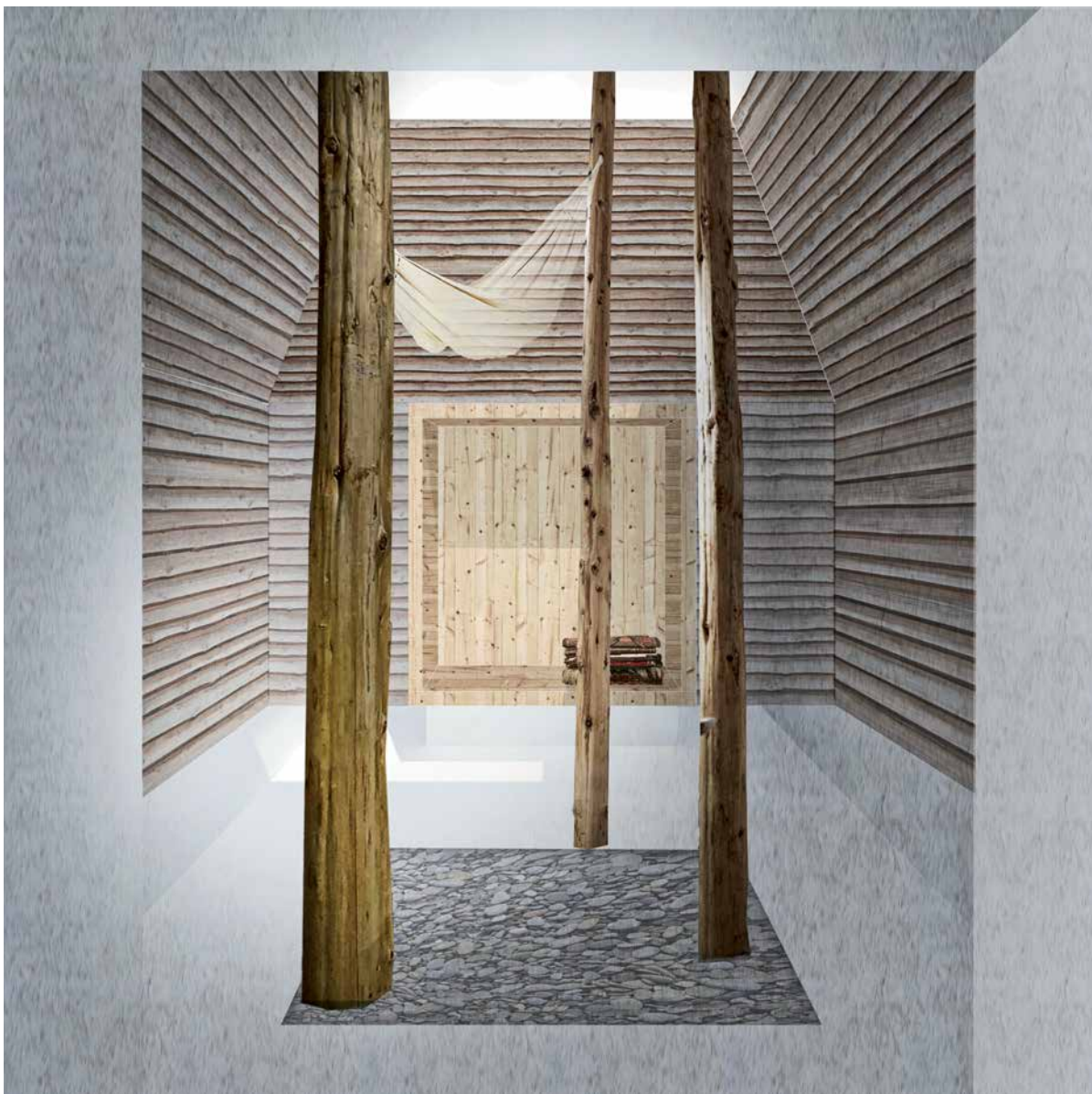
3^{ème}
Prix du jury

Prendre
conscience

Méline Ferré

Architecte ADE HMO
MFA - méline ferré architecture

contact@melaineferre.com
www.melaineferre.com

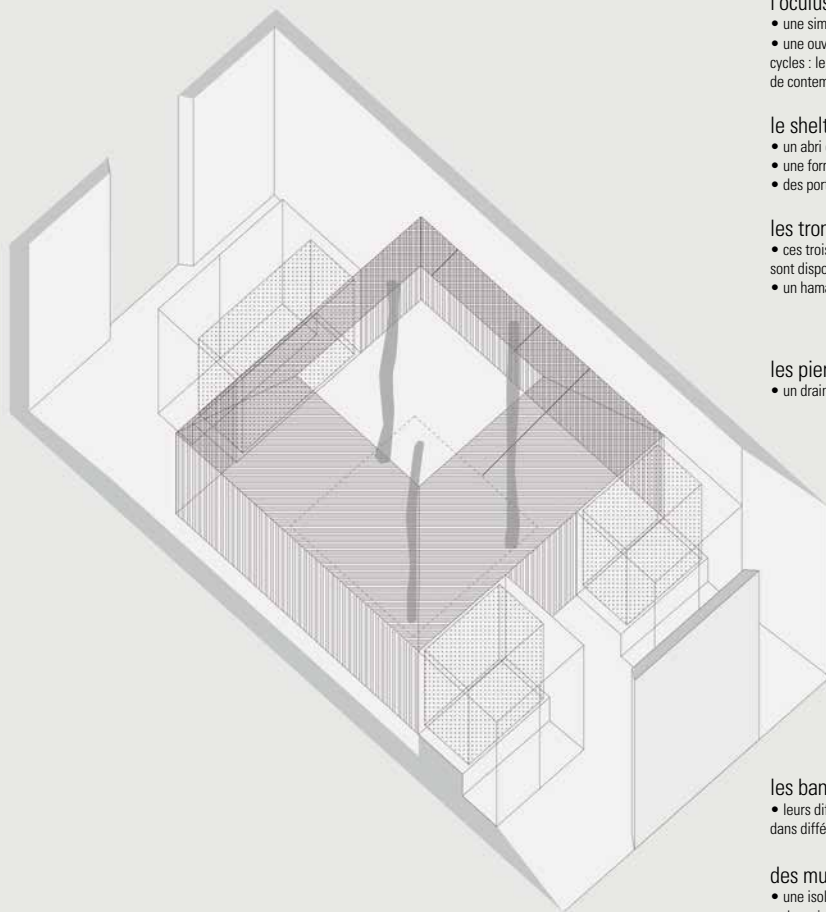


PRENDRE CONSCIENCE

Le monde est devenu une infrastructure au transit permanent. Des biens aux personnes ceux-ci sont mouvement. Par voies terrestre, maritime ou aérienne, ils subissent l'accélération permanente : mouvements pendulaires (semaine/weekend, jour/nuit, travail/congés), mouvements réguliers et mouvements brusques (climat de guerre, guerre de climat).

Complémentaires à cette infrastructure excitée et excitante : la gare, l'aéroport, l'aire d'autoroute ne sont qu'un seul et même parking générique, lieu d'arrêt, lieu de transit, transfert, stockage, attente. Ce parking générique est un lieu triste, sombre, angoissant... Que l'on soit dans l'infrastructure ou sur le parking, la connexion est permanente ;

chacun s'échappe de la réalité de son transit, en perd la raison, le sens. Les réseaux sociaux permettent une mise en relation permanente, les notepads une lecture instantanée, les applications des nouvelles omniprésentes, les imprimantes 3D une production simplifiée. Le shelter* est un lieu débranché qui donne à l'individu de s'isoler pour



l'oculus

- une simple découpe dans le ciel sans protection
- une ouverture pour reprendre conscience des cycles : le jour et la nuit ou la pluie et le soleil, ou de contempler les formes des nuages,

le shelter

- un abri de bois en lévitation
- une forme aux proportions rassurantes et reposantes
- des portes dérobées se cachent dans ses parois

les troncs

- ces trois troncs et les autres éléments d'origine naturelle sont disposés afin de renouer avec l'être
- un hamac tendu entre deux troncs permet de s'allonger

les pierres

- un drainage simple au pied de l'oculus

les banquettes

- leurs différentes formes permettent de se reposer dans différentes positions assises

des murs-miroirs

- une isolation acoustique performante
- des miroirs à l'extérieur pour refléter l'environnement

l'anti-chambre

- une transition pour arriver dans un espace de densité

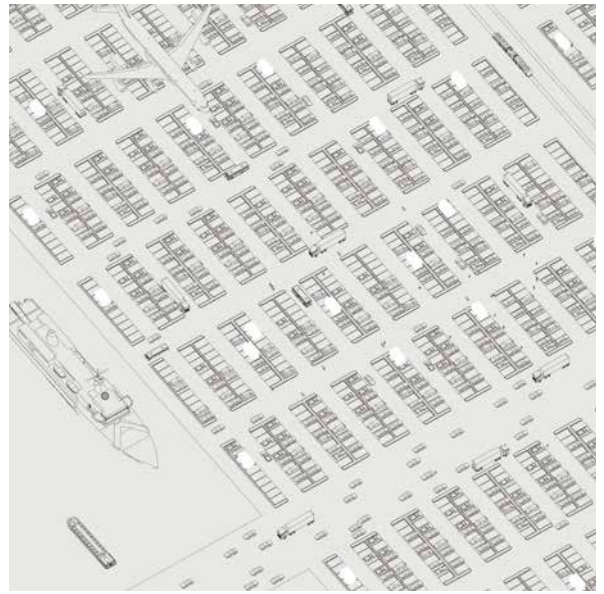
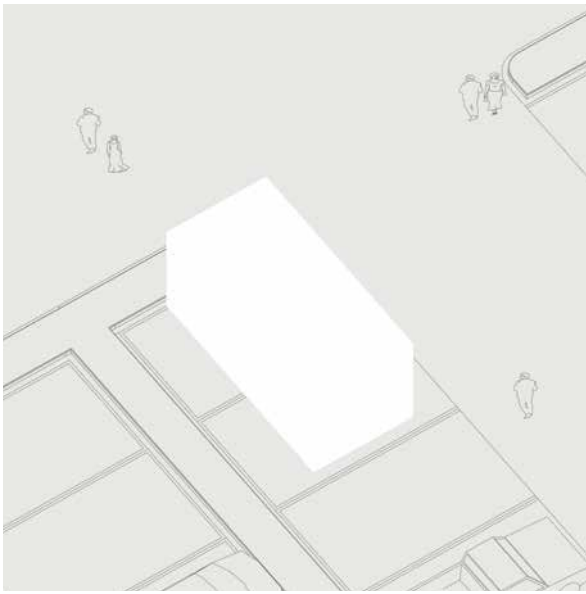
le locker

- un casier pour y laisser tous les objets "connectés" (portable, tablettes...), ils y seront en sécurité

s'abandonner au temps, à l'être, à l'attente, à l'ennui, à la pensée. À l'extérieur, il reflète l'environnement qui l'entoure, à l'intérieur, la solitude est totale, aucune perturbation n'est possible [objets connectés désactivés]. Seuls le jour et la nuit, le soleil et la pluie font irruption. Disponible à volonté, en tout lieu, le shelter* est d'une dimension apaisante

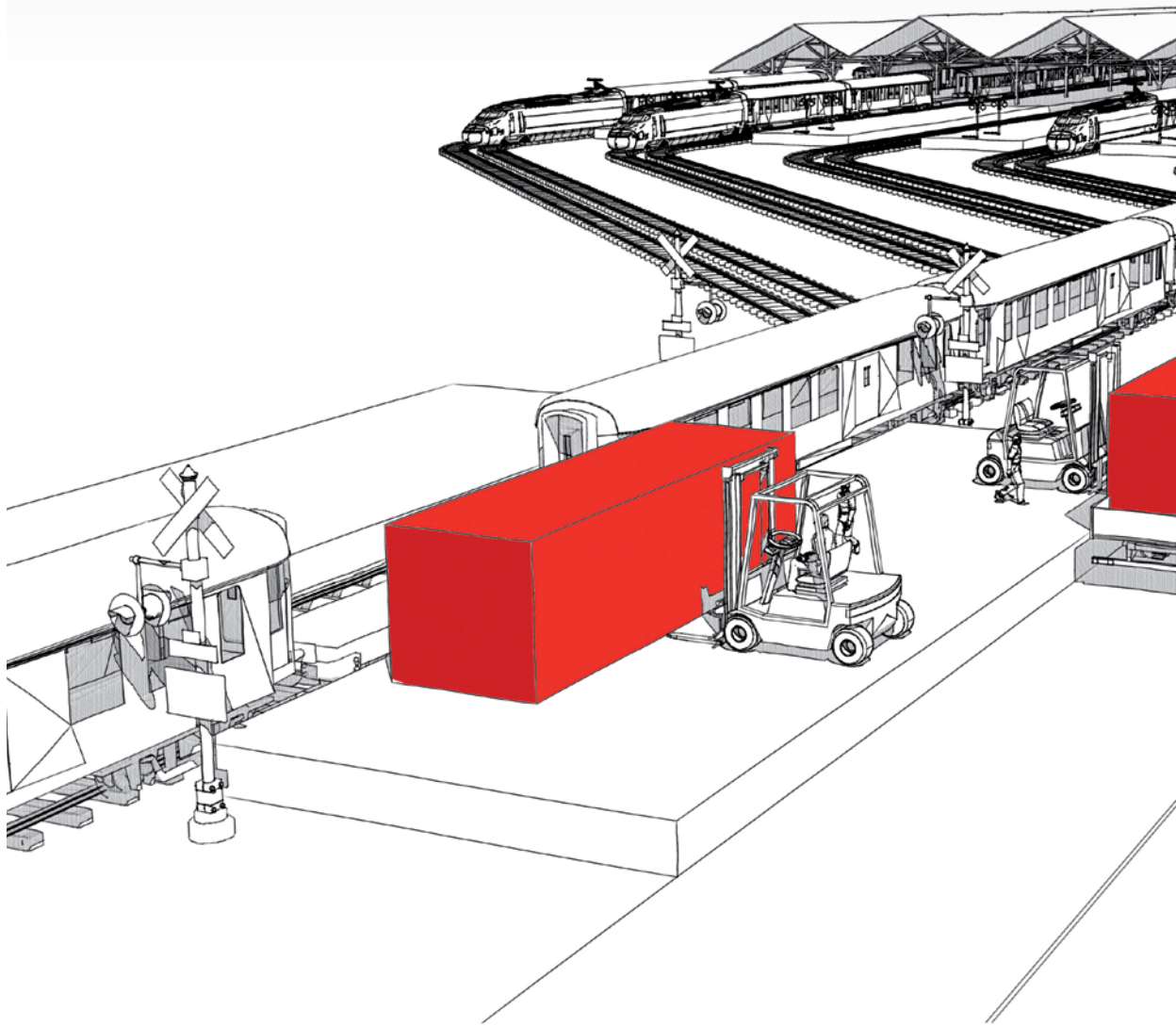
(9 m²), sans aucune ouverture sauf l'oculus vers le ciel. Il est accessible par des sas de part et d'autre, transition en douceur vers l'intérieur et vers l'extérieur. Une fois passée la porte, envahi par la simplicité du lieu, le shelter* enveloppe. L'architecture, ici, a le bon goût de souvenirs ancestraux oubliés. L'expérience de shelter* est totale.





MODE D'EMPLOI

- L'utilisation du shelter* est soumise à la pleine responsabilité de l'utilisateur.
- Il est strictement interdit d'utiliser toutes technologies, en particulier celles nécessitant une connexion à l'internet au sein du shelter*. Seules les technologies vitales sont autorisées (pacemaker...).
- L'usage du shelter* est exclusivement personnel. La jauge maximale du shelter* est donc d'une personne.
- L'utilisation du shelter* peut être faite par toute personne le désirant (homme ou femme, majeure ou mineure...).
- Les animaux domestiques y sont autorisés.
- La réservation n'est pas nécessaire vu que le nombre de shelter* disponibles est régulé en temps réel en fonction de la demande.
- La durée de séjour minimale dans le shelter* est d'une demi-journée et il est vivement conseillé de le réserver au minimum pour une journée.
- Il est largement autorisé d'utiliser toute matière inflammable à l'intérieur du shelter* : encens, feu de bois... Il est toléré de fumer, de boire, de manger, même si cela est déconseillé.
- En cas d'ennui, ce qui est plutôt bon signe, il est conseillé de s'endormir, voire de changer de position, ou de lire un livre palpitant.
- Tout retard est autorisé, et vous sera pardonné.
- Aucun matériel n'étant mis à disposition, il n'est pas besoin d'en prendre soin, ni de les rendre propres et ni même en bon état de fonctionnement. ●



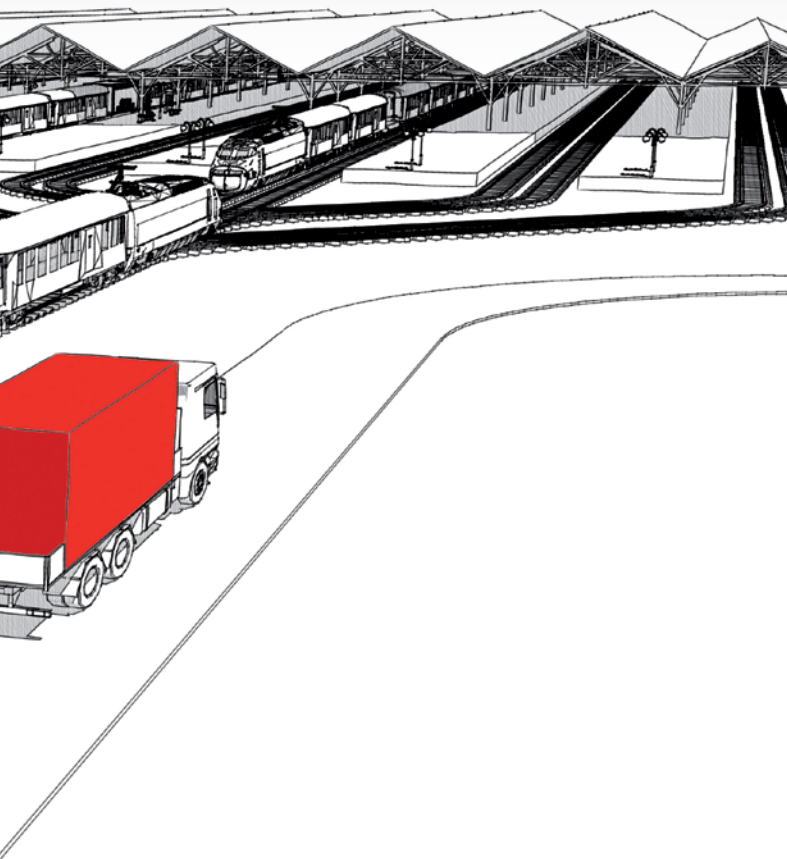
Chrono-Rail

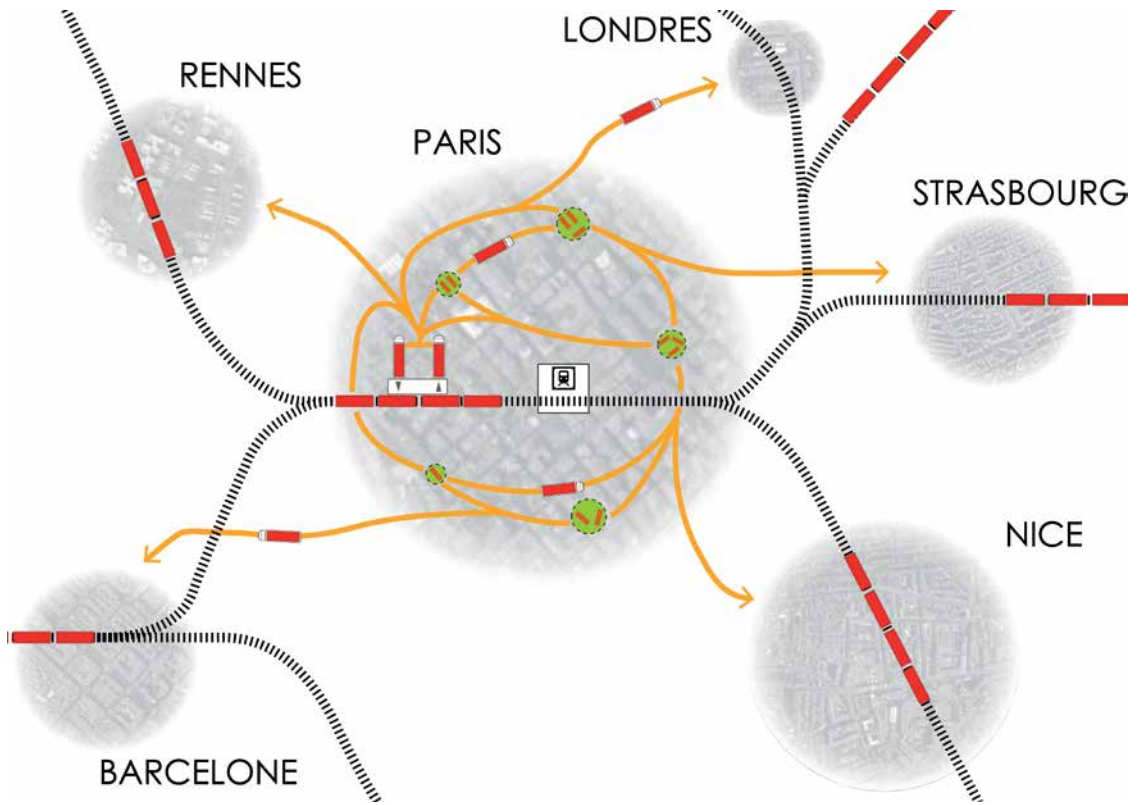
MENTION
SPÉCIALE
Prix du jury

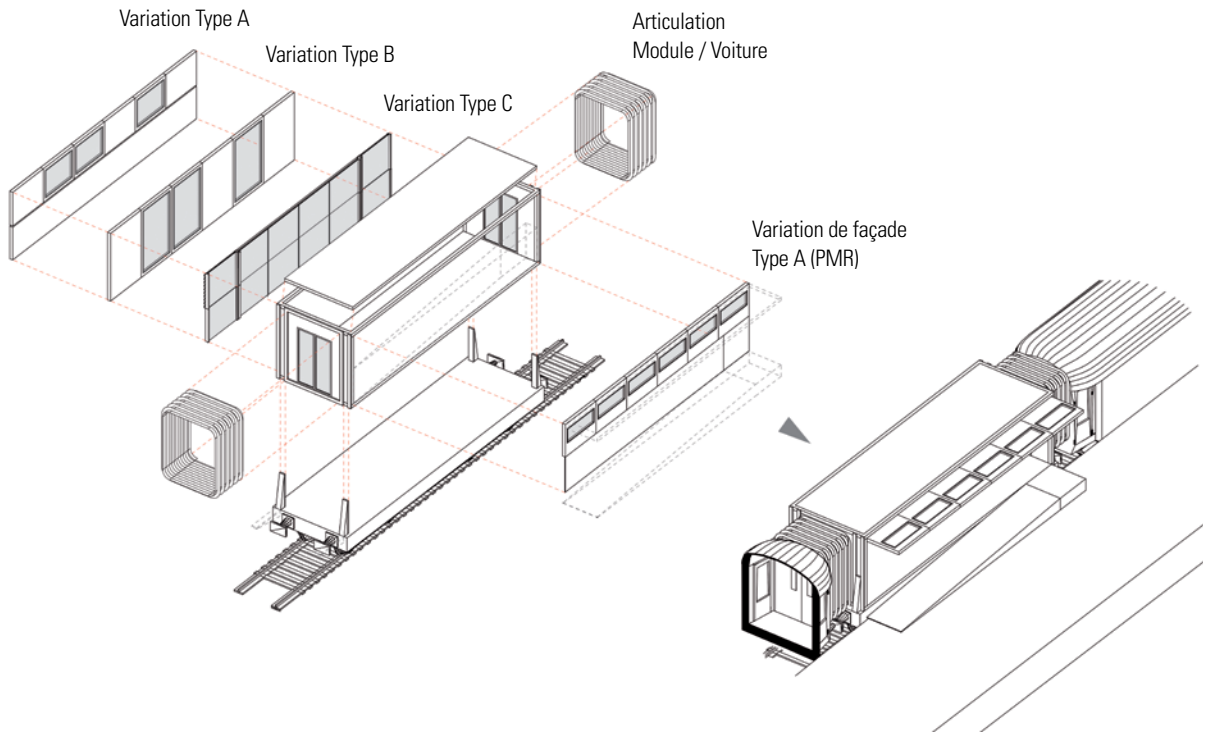
Un temps
de déplacement
de détente

Marc Bergeal
Architecte

Alexandre Zouein
Architecte







UN LIEU DE TRANSIT EST GÉNÉRALEMENT UN ENTRE-DEUX : ENTRE UNE ATTENTE DU MOUVEMENT ET UNE IMPOSSIBILITÉ DE SE POSER. ON LE DÉFINIT COMME UNE PÉRIODE QUI SÉPARE DES MOMENTS DE VIE : DU LIEU DE TRAVAIL AU FOYER EN PASSANT PAR LES ESPACES DE LOISIRS.

Entre l'étalement urbain qui éloigne de plus en plus le citadin de son lieu de travail et l'intensification des voyages touristiques et d'affaires à travers les pays et régions, le temps passé dans les transports augmente.

L'idée est de permettre à chaque individu d'utiliser ce temps pour soi ; et pour cela nous proposons de mixer le déplacement avec une notion de détente et de loisirs propre à chacun.

Le volume d'un module Algeco® se prête parfaitement à cet exercice de par sa mobilité et son caractère modulaire.

Nous avons donc recoupé ces facteurs (mobilité et modularité) et sommes parvenus à cette idée de module itinérant.

Le volume du module Algeco® permet son transport par train comme par camion et pourrait accueillir le temps d'un voyage une fonction nouvelle ; une respiration dans le quotidien des usagers du train.

L'aspect modulaire du module Algeco® offre la possibilité de changer la fonction et la forme pour s'adapter aux modes de vie en constantes mutations. Au lieu de laisser simplement ces individus assis dans leurs fauteuils, ces modules pourront accueillir tantôt un petit restaurant, une boutique, un spa, une salle de sport ou encore une petite salle de cinéma.

Autant de fonctions qui permettront d'utiliser ces temps de déplacement à bon escient.

Techniquement, le module itinérant vient se connecter entre deux voitures de train et repose sur une plate-forme ferroviaire standard. Ses accès sont alors traités sur

les pignons, ou ponctuellement en façade selon la fonction du module proposé. La notion de transit concerne aussi bien le voyageur que la marchandise. Le module itinérant, en plus d'être un espace de loisirs pour le voyageur, est une marchandise pour son bailleur. Elle utilise les voies ferrées pour être acheminée vers une destination où elle servira de point de vente ou de communication.

Arrivé en gare, le module pourra être redistribué dans la ville par transport routier. Il pourrait ponctuellement être disposé sur des places publiques à la manière des « food trucks » ou des stands événementiels (marchés, expositions, mobiliers urbains, festivals) qui se multiplient déjà dans les grandes métropoles européennes. ●



Boutique de luxe



Spa et détente



Salle de sport



Restaurant Japonais



An architectural rendering of a modern train station entrance. The building is a historic structure with large, multi-paned arched windows. The entrance is a large, open space with a white wall and a black sign that reads "RUE DE BERCY". To the left, there is a modern wooden reception desk with a woman standing behind it. In the foreground, a man and a woman are walking away from the camera, each pulling a black suitcase. The man is wearing a dark suit and the woman is wearing a dark jacket and skirt. The overall scene is brightly lit, suggesting daytime.

Pluriels

Des services
innovants
dans une gare
historique.

Laura Mauti
Architecte

Audrey Yaacouli
Architecte



PLURIELS

des services innovants dans une gare historique

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSIT SONT STRUCTURANTES DANS LA VILLE ET À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE.

ARCHITECTURALEMENT ET SPATIALEMENT FIGÉES, ELLES ACCUEILLENENT DES USAGERS ET DES VOYAGEURS EN CONSTANT MOUVEMENT.

COMMENT ADAPTER CES LIEUX DE TRANSIT AU NOMADISME CROISSANT ET À LA MULTIPLICITÉ DES BESOINS ?

La Gare de Lyon fait partie du patrimoine français, elle est l'une des plus anciennes de France et témoigne aujourd'hui du passé. Elle est empruntée quotidiennement tant par des touristes de passage, que par des travailleurs franciliens ou venant du Sud-Est de la France. Le site doit pouvoir s'adapter à de nouveaux usages et demeurer en constante évolution. La gamme Algeco® permet d'apporter une solution d'adaptabilité de la gare aux nouveaux enjeux de mobilité pour 2025.

Une gare plurielle qui incarne l'Histoire, elle est le reflet d'une architecture et d'une époque tout en représentant le présent. La gamme Algeco® permet de lier ces temps par une greffe adaptable, évolutive et réversible. Les modules s'insèrent dans la trame actuelle de la gare et l'Histoire peut ainsi se poursuivre...

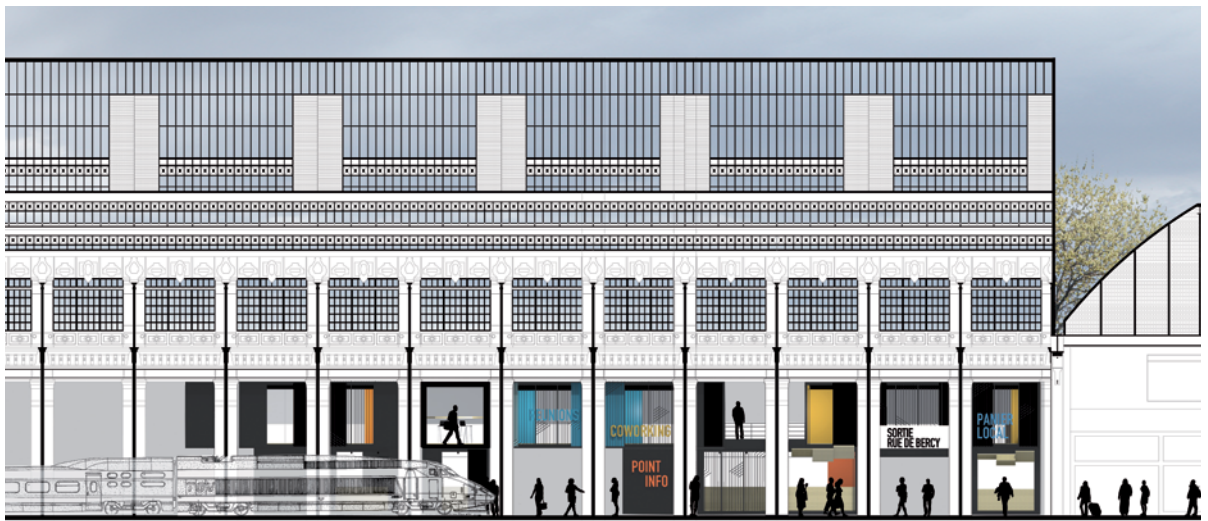
Des services pluriels et de plus en plus diversifiés se développent dans la gare de demain, la modularité de la gamme Algeco® Progress 2 permet de tous les accueillir, offrant plusieurs échelles de modules et une riche possibilité d'assemblage.

Des voyageurs pluriels, qu'ils soient de passage ou habitués, pressés ou en avance, curieux ou stressés, les usagers ont tous

besoin d'être guidés dans ce vaste espace de flux. L'information tient alors un rôle essentiel, Algeco® permet de structurer l'espace et d'être support de la signalétique.

Des mobilités plurielles marquant différents temps d'affluence, en cela aussi Algeco® répond à l'attente de ces lieux de transit, grâce à son caractère empilable, la gamme permet de conserver un maximum de mètres carrés au sol en proposant de dériver certaines fonctions en hauteur telles que le stockage ou les attentes longues, elle permet de profiter de l'important volume de la gare.

La gamme Algeco® Progress 2 permet ainsi de requalifier une partie de la gare actuellement peu mise en valeur. Elle devient alors une entrée identifiable tout en se diversifiant en services adaptés aux besoins de demain. Elle permet à ce site exceptionnel de s'adapter à l'évolution de nos modes de vie.



CRÉER UNE NOUVELLE FAÇADE INTÉRIEURE DANS LA GARE

Coupe sur la façade intérieure de la gare et élévation du projet



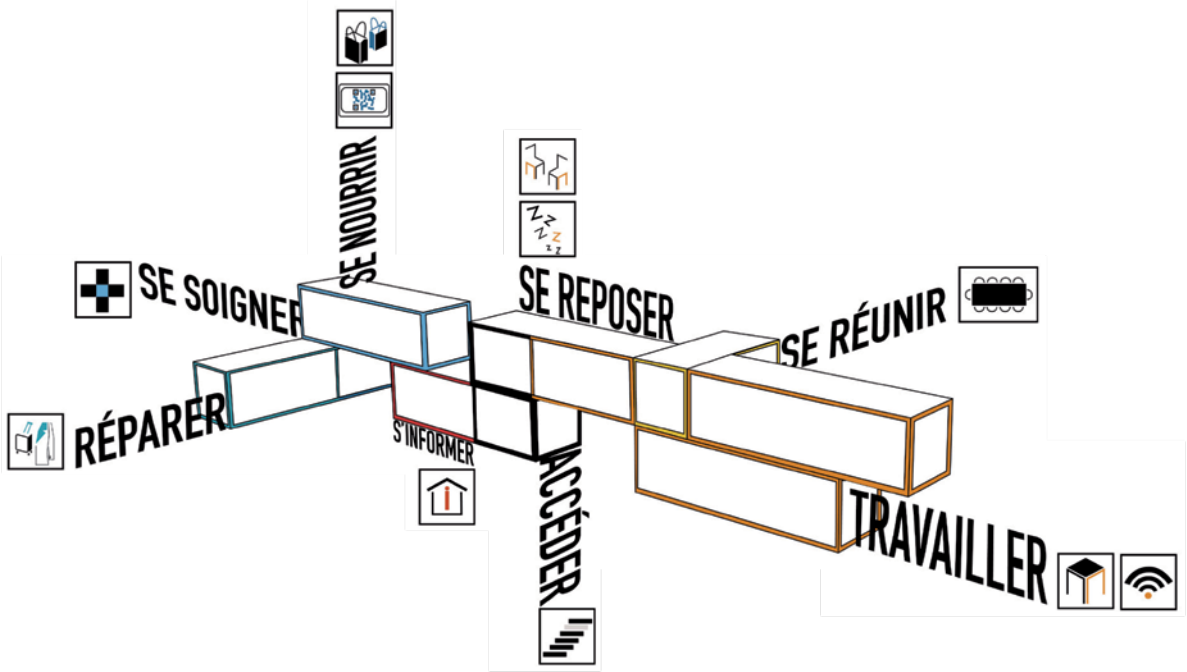
Coupe transversale



**SE GREFFER
À L'ARCHITECTURE EXISTANTE,
CONCEVOIR AVEC LES
DIMENSIONS DE LA GAMME
PROGRESS D'ALGECO® ET LA
STRUCTURE DE LA GARE.**

Le projet consiste en une couture architecturale autour de la structure de la Gare de Lyon. L'entraxe entre les poteaux de la gare est de 3,05m, elle permet d'accueillir les modules Algeco® et de recréer une façade intérieure. La modularité de la gamme permet

de réellement de s'intégrer à la gare tant du point de vue structurel qu'esthétique avec une reprise des rythmes et de la trame de l'architecture industrielle de la Gare de Lyon.



RÉUNIR DES USAGERS ET DES FONCTIONS MULTIPLES

Un centre médical

Mise en place d'un centre médical pour des consultations rapides, des prises de sang. Il ne s'agit pas d'un cabinet médical classique, mais plutôt d'un espace pour les soins de base sur le trajet des voyageurs. La santé étant aussi à prendre en compte lorsque l'on pense à la mobilité en 2025.

Faire ses courses localement

Le projet propose d'offrir aux voyageurs et aux travailleurs en transit un espace de retrait d'un panier local. Faire ses courses est difficile lorsque l'on est toujours mobile. Le voyageur pourra commander grâce à une application et viendra chercher son panier dans la gare, à ce point relais. Il s'agit de mettre en avant l'agriculture et la culture locales.

Un espace de repos

Cet espace permet d'attendre son train tout en étant au calme et connecté. On peut y lire ses mails, se reposer ou discuter en retrait de l'agitation de la gare.

Faire des réunions

Le projet propose une salle de réunion pour les voyageurs en transit et leurs clients. La gare devient une extension du bureau. Un espace de coworking de plus en plus présent dans les lieux de transit, il est important de penser la mobilité en 2025 en prenant en compte le nomadisme des travailleurs toujours plus important et leur offrir un espace de travail calme.

Accès vertical

L'accès est placé au centre du projet entre la sortie rue de Bercy, les quais des trains et le Hall principal pour faciliter les flux et permettre l'accès aux trains aisément.

Un accueil

Pour guider les voyageurs, les informer en temps et en heure dans une gare, il est important d'offrir au sein du projet un espace d'accueil pour l'information. Une conciergerie dans le passage vers la rue de Bercy, on met à disposition des voyageurs une conciergerie pour qu'ils déposent leurs affaires avant le voyage et qu'ils puissent les récupérer réparés à leur retour. Dans un avenir où les travailleurs se déplaceront toujours plus, offrir des services de proximité dans un lieu de transit est un enjeu important.

DÉCLINER LE MODULE EN COMBINAISONS MULTIPLES

Toiture ajourée

Placée sous la verrière de la Gare de Lyon, la toiture des éléments Algeco® est fendue pour créer une verrière et permettre à la lumière naturelle de passer.

Structure acier

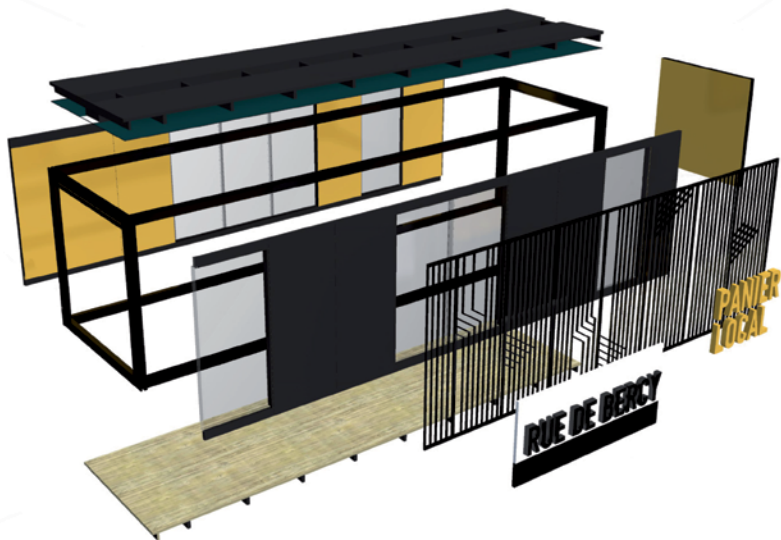
La structure du module Algeco® permet une combinaison et une mise en oeuvre facile pour restructurer un centre de gare. Le module peut ainsi se décliner pour évoluer avec les besoins des voyageurs.

Modulable

La modularité de la gamme Algeco® permet de créer un projet dynamique sur le plan architectural, évolutif et s'intégrant à l'architecture de la gare.

Panneau vitré

Le calepinage de la façade se compose d'une trame d'acier, mais aussi de verre pour apporter de la lumière aux voyageurs en pause et permettre une vue sur les trains à l'approche.



Plancher bois

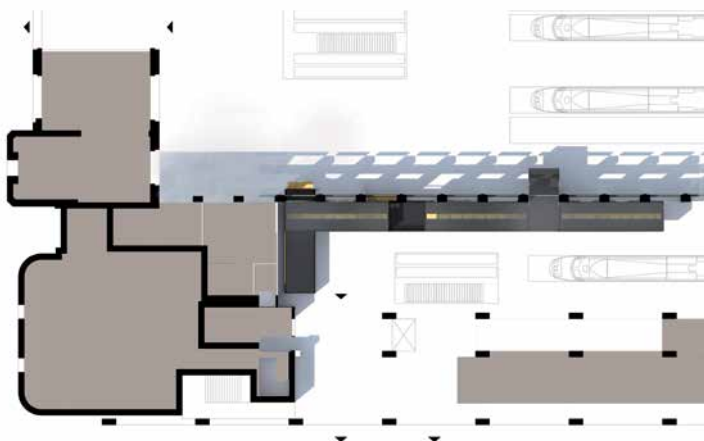
L'ensemble du projet conserve les caractéristiques acier qui correspondent à la gare industrielle qu'est la Gare de Lyon. Cependant, pour rompre le choix du plancher s'est porté sur un bois clair. Panneaux préfabriqués acier. La façade du projet reprend la gamme Algeco® Progress. Un gris sombre est choisi pour l'extérieur et des couleurs vives pour l'intérieur. Par transparence on reconnaît l'identité des usagers grâce aux touches de couleurs.

Acier découpé

Des plaques d'acier perforées sont ajoutées aux modules de façade pour la dynamiser et correspondre à l'historique industriel de la gare.

Signalétique intégrée

Les modules Algeco® permettent de venir apporter une signalétique nécessaire au sein de la gare tout en structurant l'espace.



Plan masse du projet inscrit dans la Gare de Lyon



An architectural rendering of a public square. In the foreground, several people are silhouetted against a bright, overexposed background. They appear to be standing and talking. The ground is paved with large, light-colored tiles. In the middle ground, there is a modern structure with a flat roof supported by thin columns. The background features several multi-story buildings with balconies and windows. The sky is bright and clear.

Neuronas

L'individu se verra proposer un lieu de détente, d'échange et de remise en question

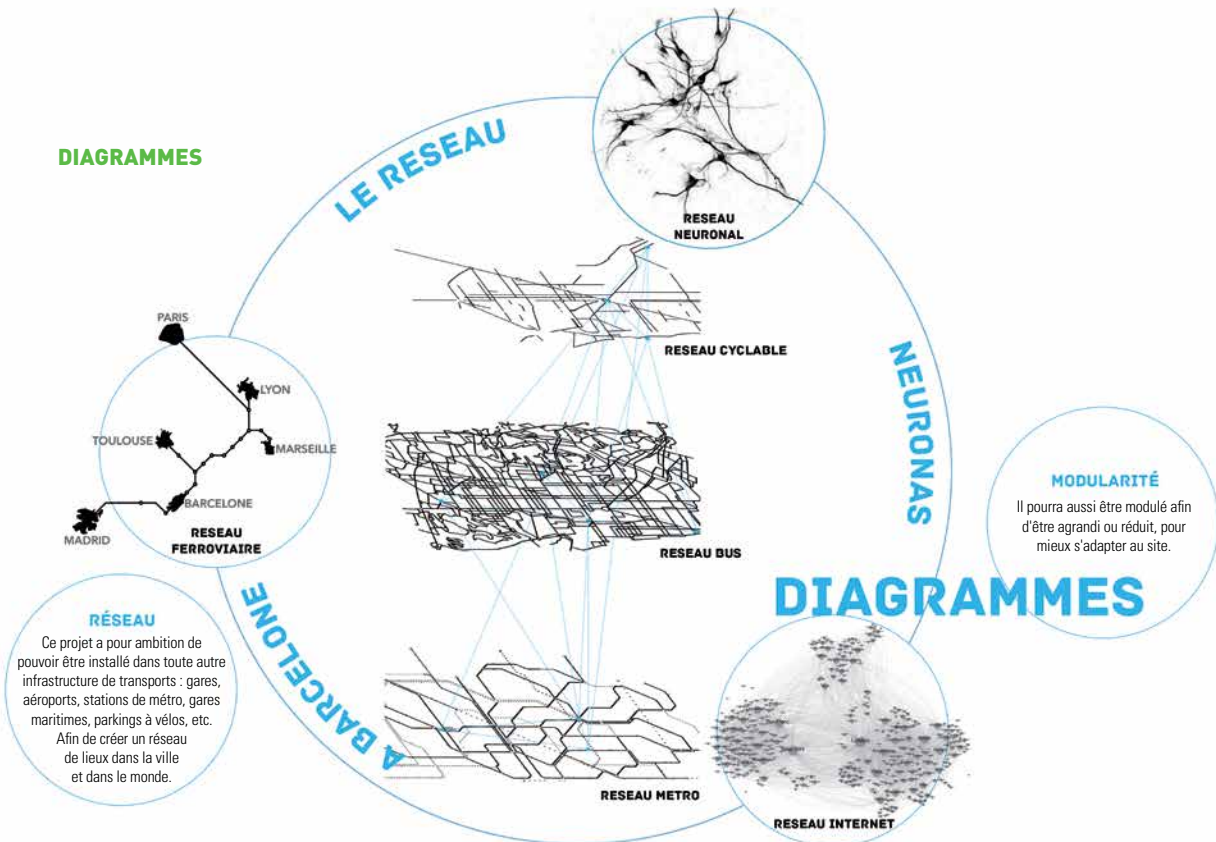
Anna Vermot-Desroches

Architecte DE
Diplômée de l'ENSA Strasbourg

Antoine Saint-Maxin

Architecte DE
Diplômé de l'ENSA Strasbourg

DIAGRAMMES



CONCEPT

L'espace public contemporain peut aujourd'hui se définir par le mouvement. On se croise et on se déplace sans arrêt, avec des escaliers mécaniques, des tapis roulants ou des trottinettes. Pourtant, nous n'avons jamais autant voyagé que depuis que nous sommes connectés au réseau numérique. Puisque nous avons accès à tout depuis la maison, nous perdons tout besoin de profiter des espaces publics, d'échanger. L'architecture peut jouer un rôle important dans des lieux publics neutres tels que les gares, les aéroports ou les stations de métro.

Ces espaces insaisissables peuvent devenir des lieux si on leur donne un contenu, une possibilité de faire une expérience, de créer une histoire ou d'échanger avec d'autres individus. Asphyxiés entre deux réseaux principaux - le flux de transport et le flux numérique - l'individu se verra proposer un lieu de détente, d'échange et de remise en question. Il va pouvoir, pour un instant donné, être le lien entre ces deux flux, et impacter directement sur eux en laissant une trace visible de son passage...

Une chanson, une photographie, une vidéo, un mot, etc. Il pourra transformer cette partie de lui en un neurone virtuel et le transférer sur le miroir-écran NEURONAS. Ainsi, les personnes qui visiteront ce lieu pourront profiter de son talent. Miroir, car il reflète l'image réelle de l'Homme et non son avatar. Écran, car il présente un réseau que l'on oublie bien souvent : celui créé par les neurones de notre cerveau.

ÉCLATÉ

Une façade en plastique qui danse sous le contact du vent.
Translucide, elle laisse apparaître les lumières du monde virtuel.

Une référence :
Jesus Rafael Soto, The Houston penetrable

Aménagement de sofas dans l'espace virtuel

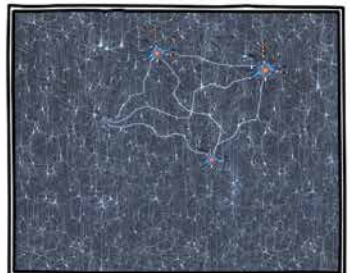
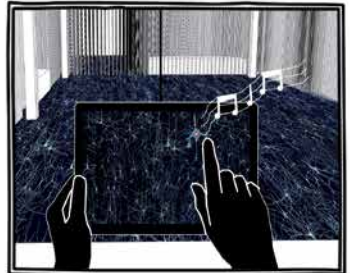
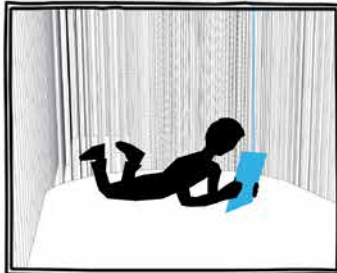
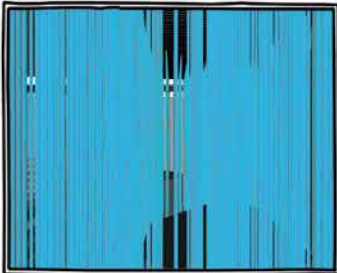
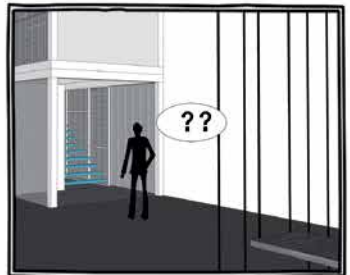
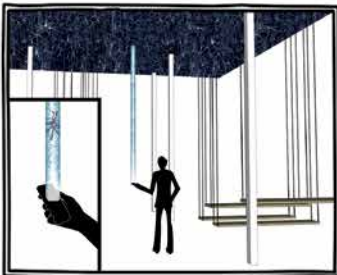
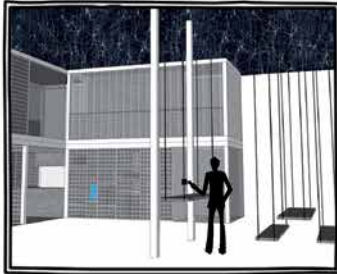
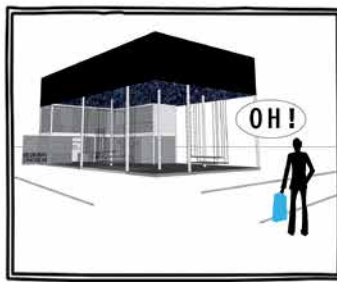
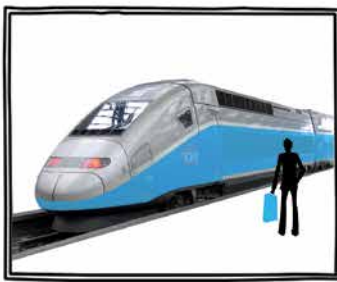
Le miroir écran

Deux modules Algeco® superposés pour la distribution verticale et un espace de rangement pour les bagages

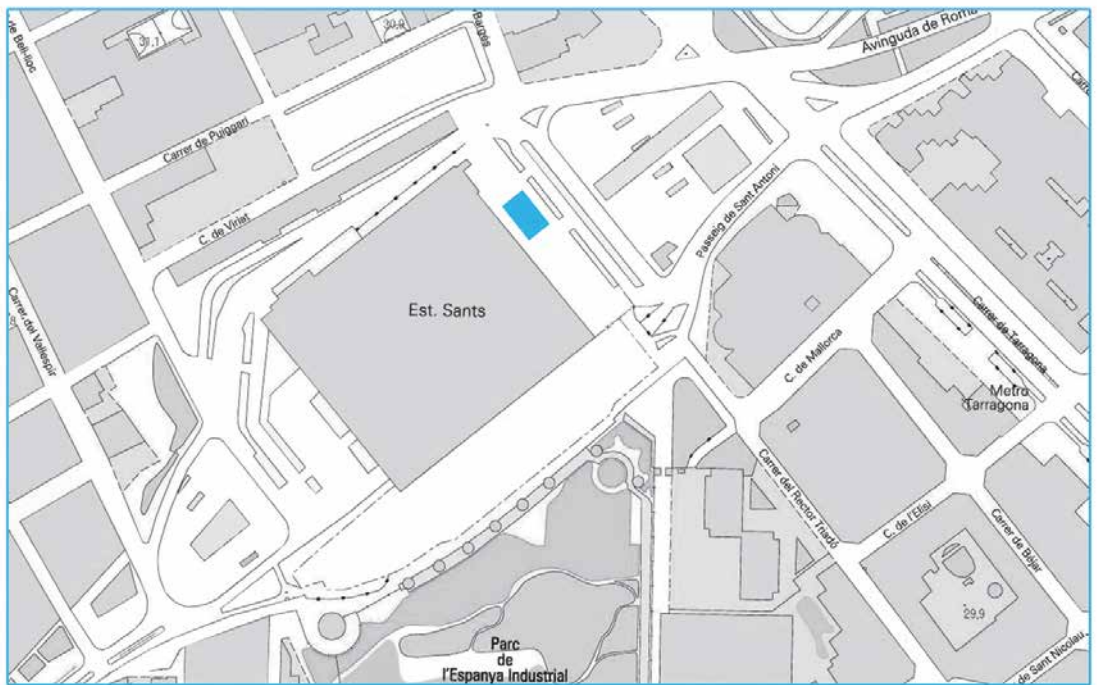
Vitres interactives.
Les enfants grimpent sur les tabourets,
dessinent puis enregistrent leurs créations
pour les transformer en neurones.
L'espace peut être ouvert grâce à des parties
de façades coulissantes en métal

Un café et une librairie entourés de façades
transparentes en métal perforé. Mobilier en bois

Mobilier urbain suspendu aux modules Algeco®



SCÉNARIO



SITE

Le projet d'architecture proposé ici est situé à la gare de Sants à Barcelone. L'extension a été annulée pour des raisons financières et le site comporte une immense place déposée de toute fonction.

MODULES ALGECO®

- Le module Algeco® fait partie intégrante du concept même de l'architecture de flux : ce module qui peut se construire et se déconstruire suivant le cheminement de ses voyages.
- Complètement adaptable, il nous permettra ici de proposer des modules libres en façades avec des matériaux fluides et transparents.
- Dans son contraire, il nous oblige, grâce à son ossature régulière visible, à ne pas oublier le monde réel dans lequel nous vivons : il devient l'exacerbation de la structure du réel. ●





Module Air

La compagnie
d'Algeco®

Quentin Philizot
Architecte



LE XXIE SIÈCLE, LE SIÈCLE DE MOBILITÉ

L'un des plus grands bouleversements dans l'histoire des échanges et des rencontres humaines se distingue dans la démocratisation des échanges aériens. Aujourd'hui les compagnies aériennes se multiplient et se font concurrence. La valeur des billets d'avion baisse et les longs voyages autour du globe deviennent accessibles à tous. Souvent éloignés des villes, certains aéroports deviennent les terres d'escales des voyageurs, des lieux où l'on se pose quelques heures ou plus... des lieux inopinés dans lesquels on n'avait pas prévu de s'attarder, des lieux très vastes qui grouillent de monde où attendre son avion devient très inconfortable et pénible. Ces aéroports symboles de l'importance des échanges humains à travers le monde deviennent des endroits subis et non vécus. Ici c'est bien le sur-dimensionnement des

aéroports et l'extravagance des espaces qui ne répondent pas aux besoins humains à différentes échelles.

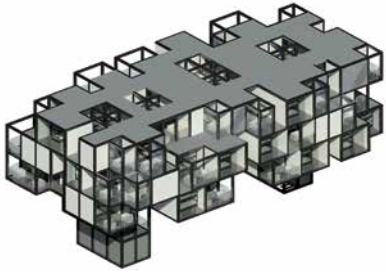
PERSPECTIVE

Le projet a pour objectif de restreindre l'espace interne de l'aéroport en créant des sous-lieux ergonomiques et propices aux échanges humains. Il établit un système de progression des espaces, de la vie publique jusqu'à l'intimité de chacun. Les espaces créés regroupent les fonctions de détente, de belvédère, de chambres de repos et de terrasse.

LE PROJET

Le parti-pris du projet est d'utiliser les grandes hauteurs sous plafond qui caractérisent les aéroports afin d'y fabriquer

une nappe de module Algeco® surplombant les salles d'attente ou les terrasses de café. L'intervention comprend une série de chambres allant d'une à six personnes avec ou sans terrasse. Celles-ci sont tournées vers l'extérieur du volume et ne disposent d'aucun vis-à-vis entre elles. Grâce à un système de carte d'accès, le voyageur pourra bénéficier d'un temps de repos entre ses correspondances où lorsque son avion a du retard. Les espaces entre les chambres délimitent des lieux semi-publics de détente, où il est possible d'observer l'espace aérien, de se rencontrer, de se brancher au courant ou encore d'attendre son avion dans des conditions plus confortables. Des casiers à bagages sont aménagés au rez-de-chaussée.



Plan R+4



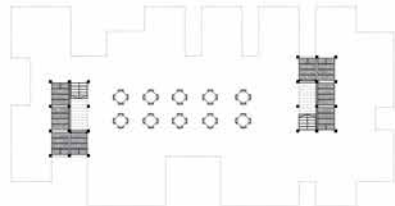
Plan R+3



Plan R+2



Plan R+1



Plan Rdc



MODULARITÉ ET STRUCTURE

Le projet se construit autour d'un module de base qui génère un squelette structurel stable. Ce module est dimensionné par rapport à l'espace minimum dans lequel on peut aménager une chambre pour une personne. Afin de s'isoler du bruit incessant des aéroports, la structure est habillée de panneaux avec isolation acoustique.

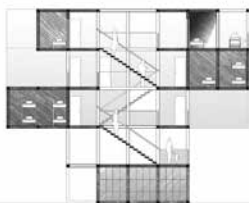
Le projet permet également de s'adapter aux différentes spatialités des aéroports en

agencant les modules d'une autre façon (plus fin, moins haut, plus long). De plus, les parois intérieures peuvent elles aussi être modulées afin de créer des chambres ou des espaces de détente plus ou moins grands.

« MODULE AIR » D'ALGECO®

La compagnie «MODULE AIR» d'Algeco® a la prétention d'améliorer la qualité de vie et les besoins humains dans les aéroports.

Elle permet à tout à chacun de trouver le rythme de vie qui lui convient sur les terres d'escapes de nos voyages. À mi-chemin entre une sleepbox et un hôtel, le «MODULE AIR» propose, aux voyageurs en escale, une solution adéquate et économique pour se détendre à l'aéroport. ●



Coupe Transversale



Coupe Longitudinale



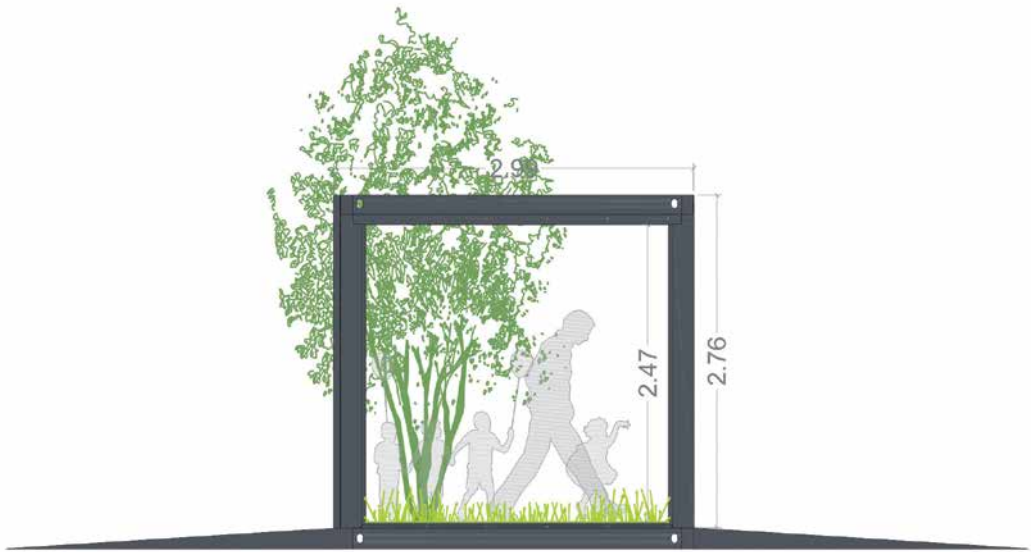


Algeco®-lo

Algeco®-lo est un « poumon » dans des espaces de plus en plus connectés et de moins en moins « lieux de rencontre ».

Richie Marudai
Marine Faisandier

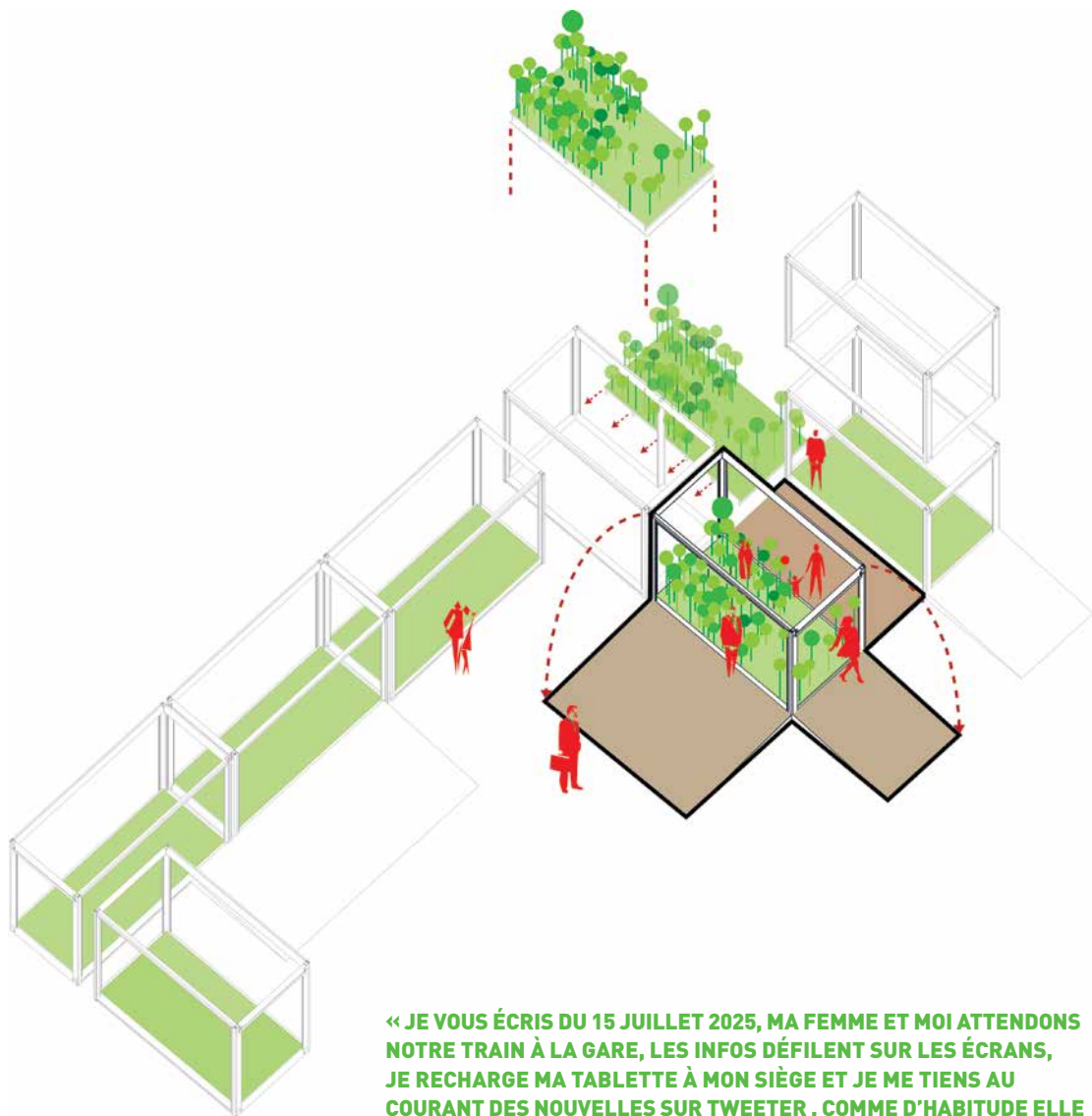
Architectes
Atelier Maziné
www.ateliermazine.fr



Coupe détail



Coupe Transversale



« JE VOUS ÉCRIS DU 15 JUILLET 2025, MA FEMME ET MOI ATTENDONS NOTRE TRAIN À LA GARE, LES INFOS DÉFILENT SUR LES ÉCRANS, JE RECHARGE MA TABLETTE À MON SIÈGE ET JE ME TIENS AU COURANT DES NOUVELLES SUR TWEETER . COMME D'HABITUDE ELLE PROFITE DE CE LAPSE DE TEMPS POUR SE FAIRE FAIRE UN BRUSHING DE DERNIÈRE MINUTE ET COMMANDER LES COURSES DE LA SEMAINE SUR LES APPLIS DISPONIBLES CHEZ LE COIFFEUR.

MALGRÉ LA CLIMATISATION, L'AIR EST CHAUD, IL FAIT LOURD ET JE SENS L'ARRIVÉE D'UNE MIGRAINE.

#HATEDETREENVACANCES #BESOINDEVERDURE #RESPIRER #COQUELICOT »





ALGECO®-LO EST LE RÉSULTAT D'UNE CONSTATATION DE L'ÉVOLUTION DE NOS ESPACES.

Nos lieux se mélangent de plus en plus, la mixité n'est plus un fantôme pour les architectes, elle est partout, elle est physique, mais aussi invisible. Internet nous permet aujourd'hui d'être connectés où que nous nous trouvions et le phénomène n'ira qu'en s'accroissant. Dans ce contexte nous avons souhaité répondre différemment à ce concours. Nous aurions pu proposer un espace hyper connecté offrant des services inimaginables avec des technologies futu-

ristes, nous aurions pu établir un schéma directeur avec un module adaptable à chaque besoin et à chaque moment. Mais là n'était pas notre intention.

Algeco®-lo est un « poumon » dans des espaces de plus en plus connectés et de moins en moins « lieux de rencontre ».

Ce bout de verdure est à la fois couloir, espace d'attente, point de rendez-vous ou tout simplement un espace offrant un bol d'air. Algeco®-lo offre un instant. Ce bloc de vert, facilement modulable, nous permet de disposer au gré des espaces et des envies d'un bout de nature dans des lieux de tran-

sit d'aujourd'hui et de demain hyper connectés où l'espace vert est, et ne devrait plus être, un luxe.

MISE EN OEUVRE

Un module PROGRESS Algeco® évidé. Les parois se transforment en rampe d'accès et un plancher technique est mis en place afin d'accueillir des arbustes vivaces, des sièges ainsi que des plantes dépolluantes. Le module PROGRESS Algeco® se transforme en jardin à un ou deux modules ou en parc itinérant selon les envies. ●





Des aéroports et des Algeco®

Chemin de grue :
Infrastructure
en constante
évolution

Paul Piquemal
Architecte



Parmi les espaces de transits, les aéroports font partie de ceux qui développent des réseaux les plus diversifiés de l'international à la ville et sa région. Ils sont sensibles à toutes innovations, aux conditions économiques et politiques.

Les évolutions et tendances des statistiques montrent des fréquentations de plus en plus importantes, remettant en question les capacités des infrastructures en 2025. Aussi, dans cette augmentation des fréquentations, on note des pics du simple au double, correspondant à l'effet « saisonnier ». Dans le cas d'étude de Bordeaux, selon les saisons, l'aéroport est une ville accueillant de 300 000 à 500 000 passagers par mois. En 2025, ce sera de 400 000 à 650 000 passagers par

mois. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac devra prendre en compte un contexte de flux/transport sans cesse conditionné par les énergies et les innovations. Par exemple, nous pouvons désormais imaginer la possibilité d'utiliser très prochainement des avions électriques pour le transport des passagers. Ou encore, adapter des aéroports pour les vols spatiaux. Dans le fonctionnement de l'aéroport, si c'est en partie les conditions bioclimatiques qui influenceront l'écriture architecturale, les modes de transport et de dessertes influenceront les espaces extérieurs.

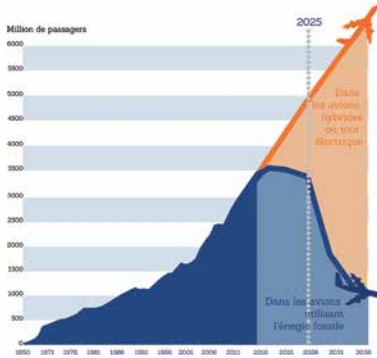
Par exemple, pour 2025, nous pouvons imaginer l'arrivée en tramway de Bordeaux jusqu'au pied de l'aéroport. Ceci reconfigurera l'étendue du parking qui devra s'adapter au plus grand nombre de dessertes en bus et une augmentation de l'utilisation de véhicules électriques ou circulations douces. D'un point de vue urbain, la position de l'aéroport dans un pôle économique se démarquera

en se mettant en relation plus directe avec les entreprises grâce à des espaces urbains requalifiés pour les connexions. Par internationalisation et diversification des modes de travail, les start-up et holding rythmeront des occupations de locaux de plus en plus courtes ou une évolution rapide de leurs infrastructures.

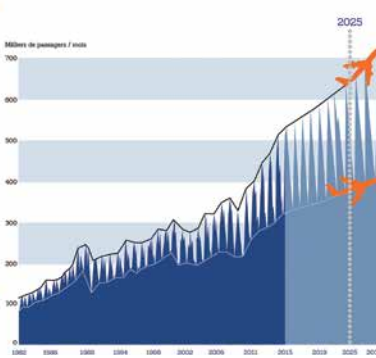
La capacité des modules Algeco® répond parfaitement à ces conditions d'expansion et accélérations des modes d'exploitation. En imaginant un très grand nombre de modules, nous pourrions optimiser les assemblages et la rapidité d'exécution.

Dans ce projet, un chemin de grue est expérimenté pour composer les modules Algeco® dans une longueur qui offre une plus grande densité qu'une architecture verticale. L'axe du chemin est orienté par rapport aux flux, et donc par rapport aux espaces extérieurs.

Évolution et tendances du nombre de passagers aériens source : « ICAO »



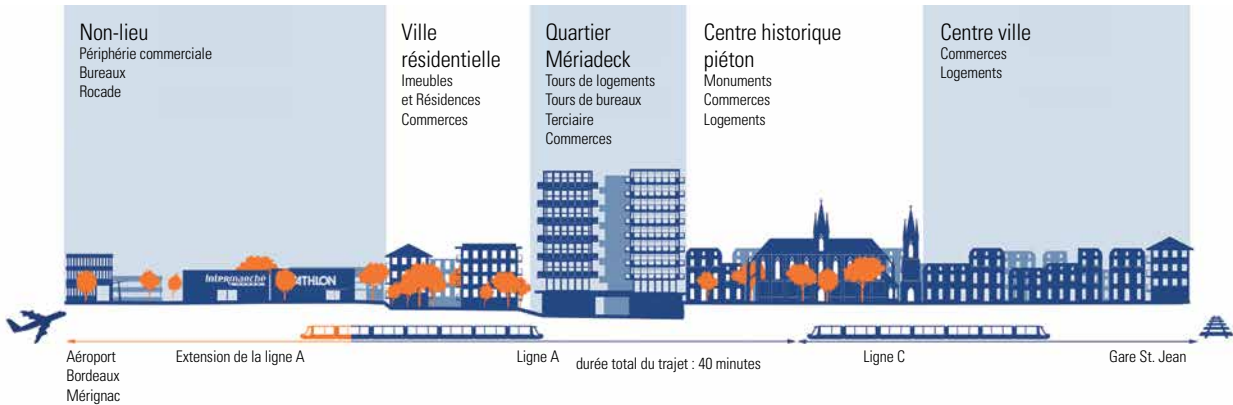
Évolution et tendances du nombre de passagers aériens traversant l'aéroport de Mérignac - source : « INSEE »



Lignes de tramways du Grand Bordeaux : existant et plan des futures extensions source : « Sud Ouest »



De la gare à l'aéroport : Traverser les paysages urbains de Bordeaux



Aéroport de Bordeaux-Mérignac
Vue aérienne de l'existant
Implantation de la future ligne de tramway



Vue aérienne volumétrique
Implantation par rapport à la future ligne de tramway et les circulations douces



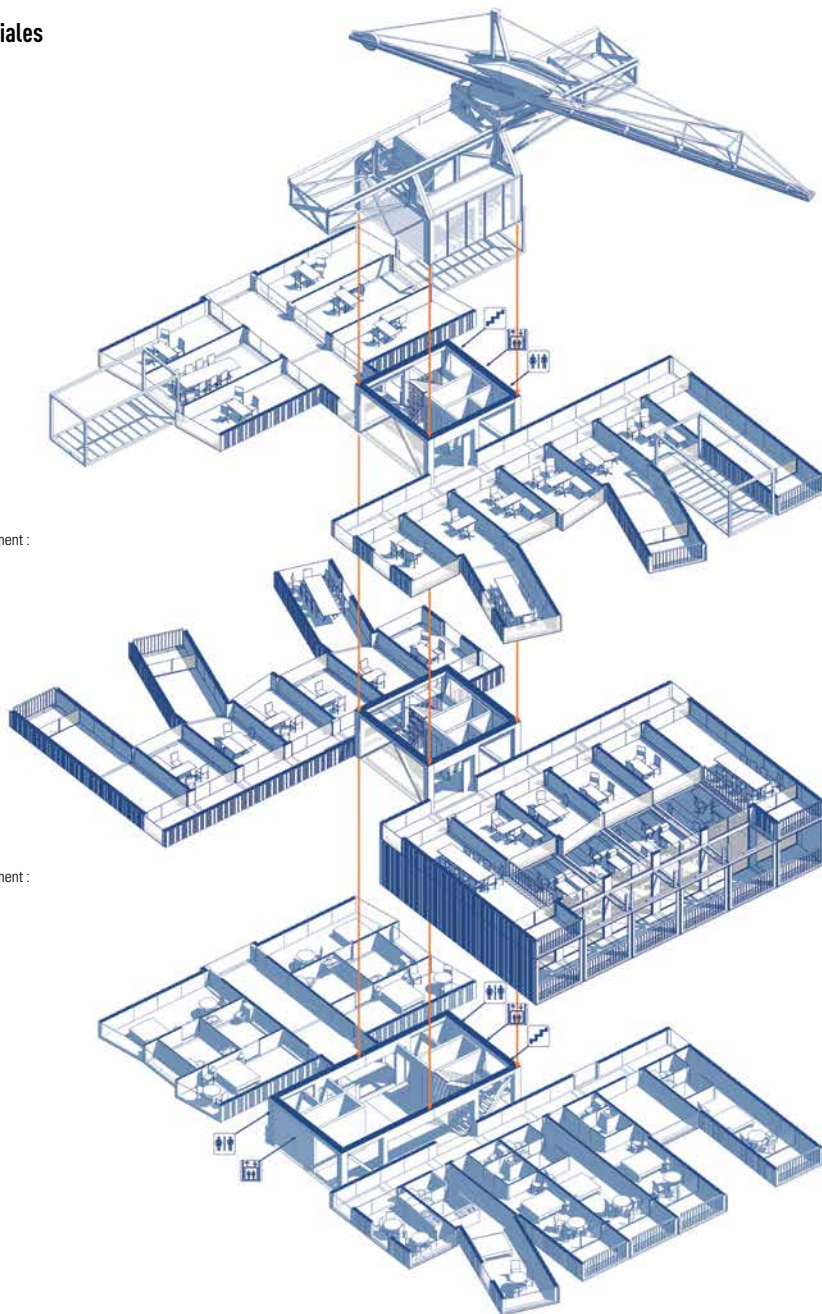
Axonométrie :
Fonctions et partitions spatiales
Des libertés de composition

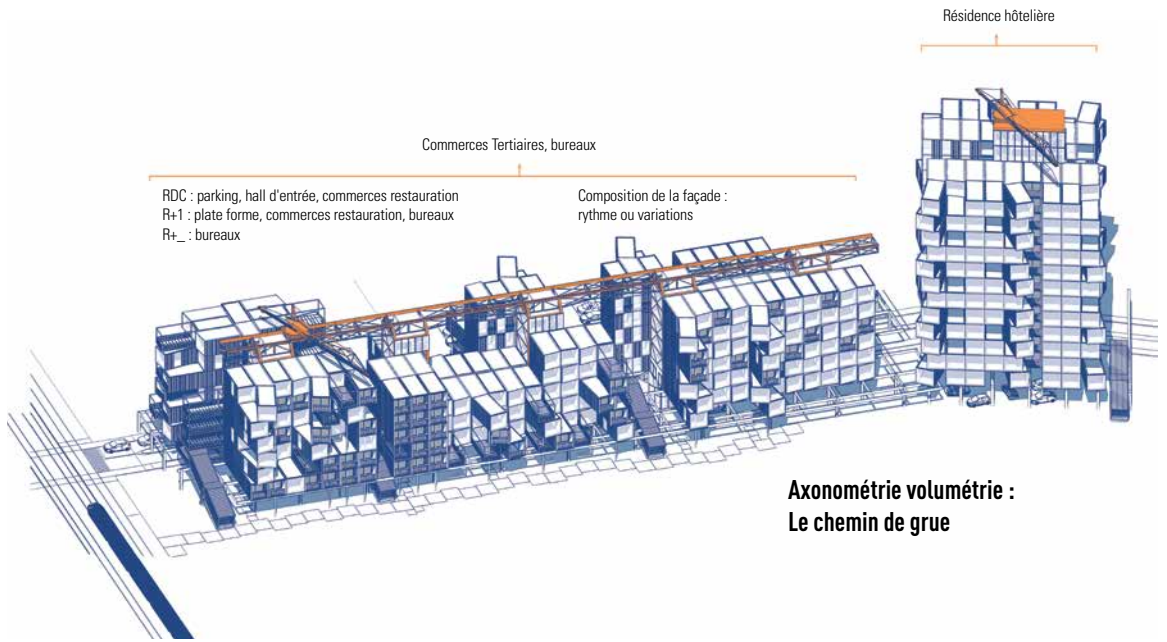
La grue sur ses rails

Une des nombreuses possibilités d'agencement :
Bureaux ou coworking ou open space

Une des nombreuses possibilités d'agencement :
Bureaux ou coworking ou open space

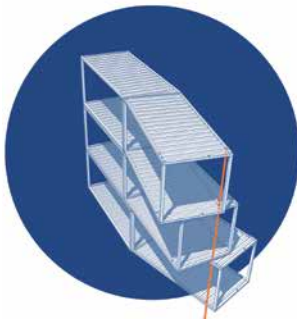
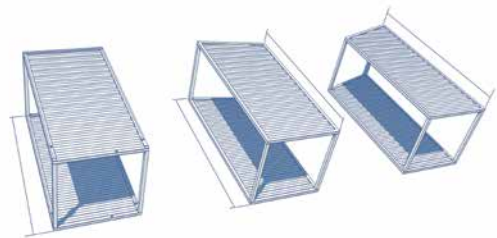
Organisation pour des hôtels
ou résidences hôtelières



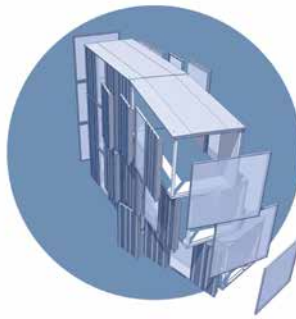


**Axonométrie volumétrique :
Le chemin de grue**

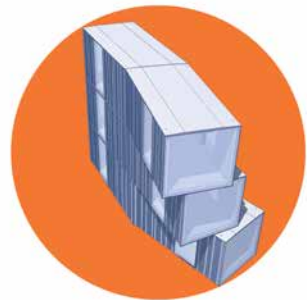
Pour cette expérience, sont utilisées les ossatures de la gamme PROGRESS 6m30. Pour varier les jeux d'assemblage, deux autres ossatures se différencient en s'agrandissant pour incliner légèrement les modules horizontalement. Cette inclinaison dans le plan permet non seulement un jeu de façade, mais oriente les vues et l'accès au soleil pour les apports thermiques en hivers. ●



Accroche mécanique et descente des charges



Panneaux préfabriqués et habillage modulable



Composition de la façade : rythme ou variations





Algeco® World-Box

Une boîte où le
voyage virtuel va
parfois plus loin
que le voyage réel.

Carole Pouly

Architecte
Atelier Vous



Terminal de bus à Riyad en Arabie Saoudite : Une touriste se rafraîchit avec vue sur le paysage.

MODULARITÉ ET STRUCTURE

L'humain n'a jamais autant voyagé. Les distances auparavant infinies se réduisent, les mondes se rapprochent et on passe d'une capitale à l'autre en un instant.

Trains souterrains, métros aériens, voies maritimes et avions de ligne, les moyens de se mouvoir à la surface du globe n'ont jamais été aussi diversifiés.

Pour les connecter, d'immenses hubs, gares et stations sont construits, isolant le voyageur dans un microcosme à l'écart du lieu, hors de l'espace.

Le voyageur qui transite n'a aucun lien avec le territoire qu'il traverse, dérivant entre son départ et son arrivée.

Dans ces lieux du voyage, la World Box oriente la vue et la fait connaître, cadrant l'espace à la manière d'un tableau, avec son paysage et ses personnages. Ces tableaux, dont les voyageurs font partie, sont diffusés dans les World Box du monde entier par des écrans.

Ce réseau international met virtuellement face à face deux lieux et ne cesse de changer :

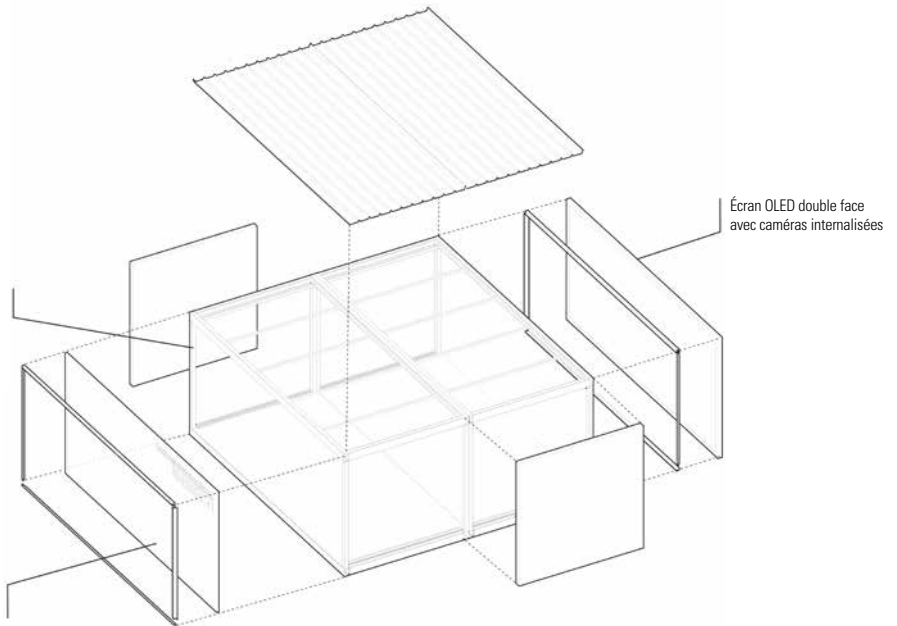
un programme connecte aléatoirement deux espaces de transit, et varie les destinations toutes les poignées de secondes. Isolée, mais connectée, la World Box retranscrit l'ici du côté vitre, l'ailleurs côté écran. Les caméras internes capturent la vue et ses occupants, et les présentent à d'autres. Des étrangers se dévisagent, s'observent à travers les fuseaux horaires, le jour, la nuit et les continents. Une boîte où le voyage virtuel va parfois plus loin que le voyage réel. ●



Station service Oil Spring aux États-Unis : un couple fait une pause pendant leur route de nuit avec des passagers de l'aéroport Madrid-Barajas en Espagne

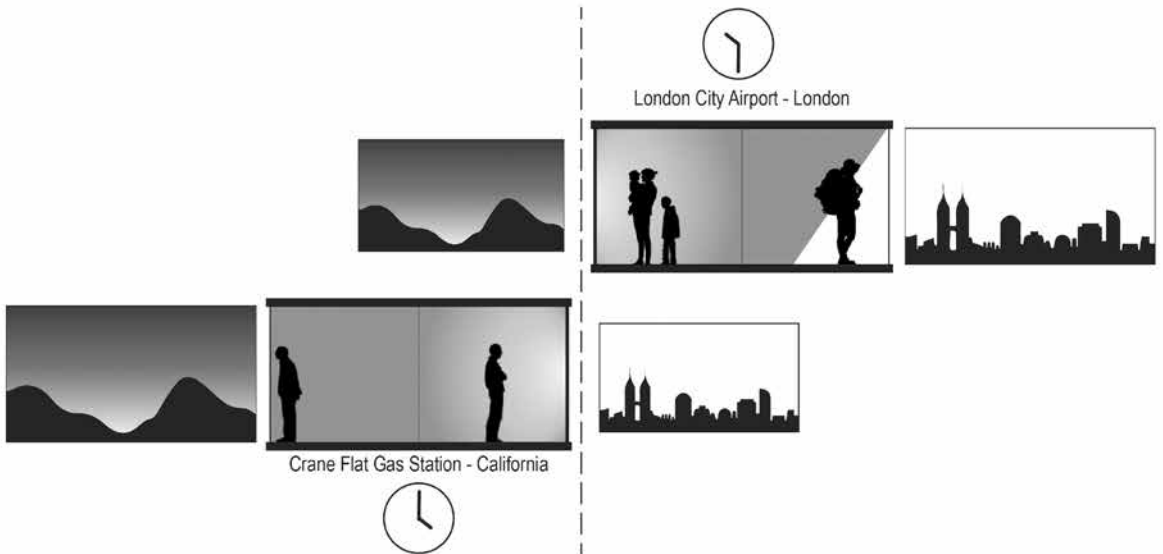
Structure primaire
du module Algeco®

Simple vitrage sérigraphié au
nom du lieu de transit et du pays



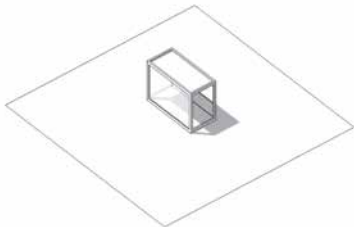


Gare centrale de Berlin en Allemagne : des passagers profitent du lever de soleil sur la station-service Oil Spring dans l'Illinois

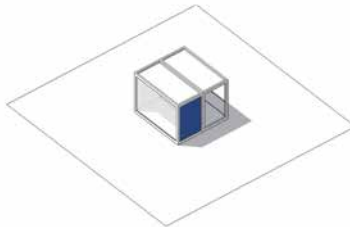




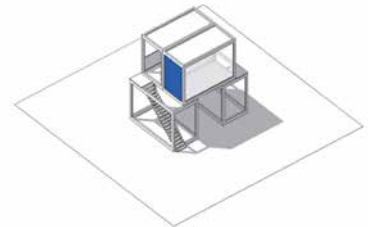
Gare maritime d'Istanbul en Turquie : entre deux ferries, des passagers s'immergent dans la gare centrale de Berlin en Allemagne



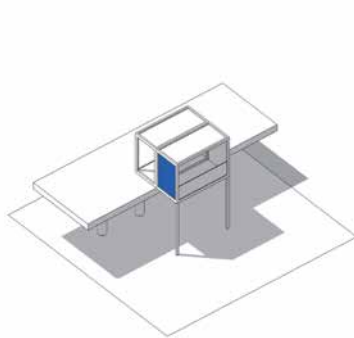
Config. A: Module Simple



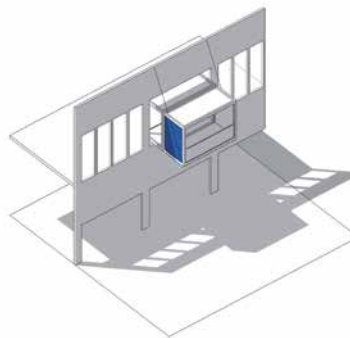
Config. B: Module Double



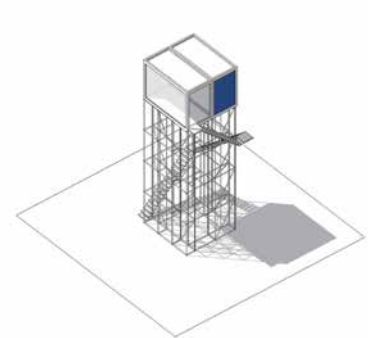
Config. C: Module Surélevé



Config. D: Module En Porte-à-Faux



Config. E: Module Suspendu



Config. F: Module Signal





Bit-Box

La définition
du transit :
passer par un lieu
sur son itinéraire
sans y séjourner

Florent Merlos

Étudiant en 5^{ème} année à l'École Nationale
d'Architecture de Marseille (ENSAM)

Romain Napoli

Étudiant en 5^{ème} année à l'École Nationale
d'Architecture de Marseille (ENSAM)



Cellule chambre/ bureau



Cellule jardinage

C'EST QUOI UN LIEU DE TRANSIT EN 2025 ?

Plus vite, plus loin. L'avancée technologique permet déjà aujourd'hui de parcourir de plus grandes distances, de plus en plus rapidement. Les lieux de transit sont les spectateurs de ces flux, où des millions de personnes passent chaque jour, mais ne font que se croiser. C'est d'ailleurs l'essence de la définition du transit : passer par un lieu sur son itinéraire sans y séjourner.

L'ensemble de cette population en transit, passe, attend et souvent s'impatiente dans ces lieux. Et tout cela seul. L'individualisme, qui prend de plus en plus d'ampleur dans la société actuelle, tend à se renforcer dans les prochaines années.

Il n'existe actuellement qu'un très faible rapport social entre les voyageurs. Le but est de se parler le moins possible, de rentabiliser son temps, de se dépêcher.

Le temps, n'est-ce pas la donnée primordiale qui organise nos vies ? Thierry Paquot analyse cette question du temps dans son ouvrage « Le quotidien urbain ». La réponse que nous

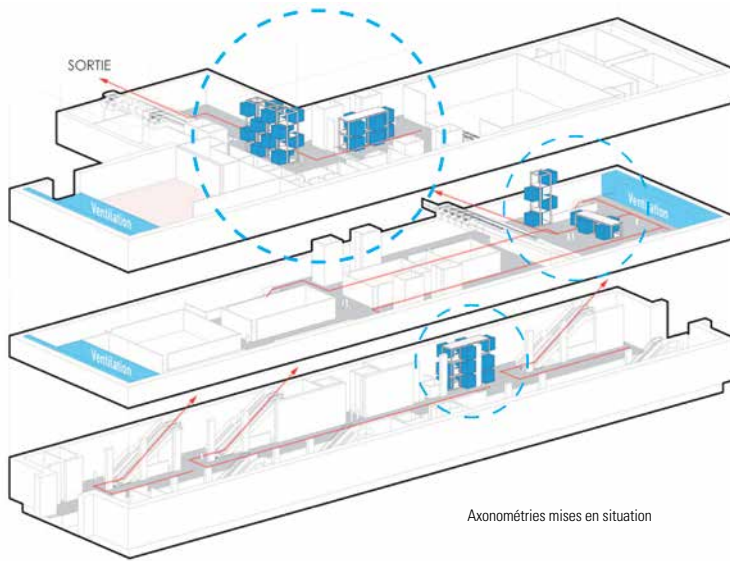
apportons, commence par un questionnement sur ce rapport social, sur ce temps passé dans les lieux de transit, considérés comme perdus par les voyageurs. Il s'agit d'interroger aussi ce rapport au temps, que l'on essaie de compresser pour qu'il n'en reste rien, mis à part du stress et de la nervosité.

Dans 10 ans, et grâce à la solution Bit-Box®, le voyageur sera amené à prolonger le temps passé dans un lieu de transit, d'une heure à une nuit. Il n'est plus question de compresser ce temps, mais de l'étirer pour en profiter le plus longtemps possible.

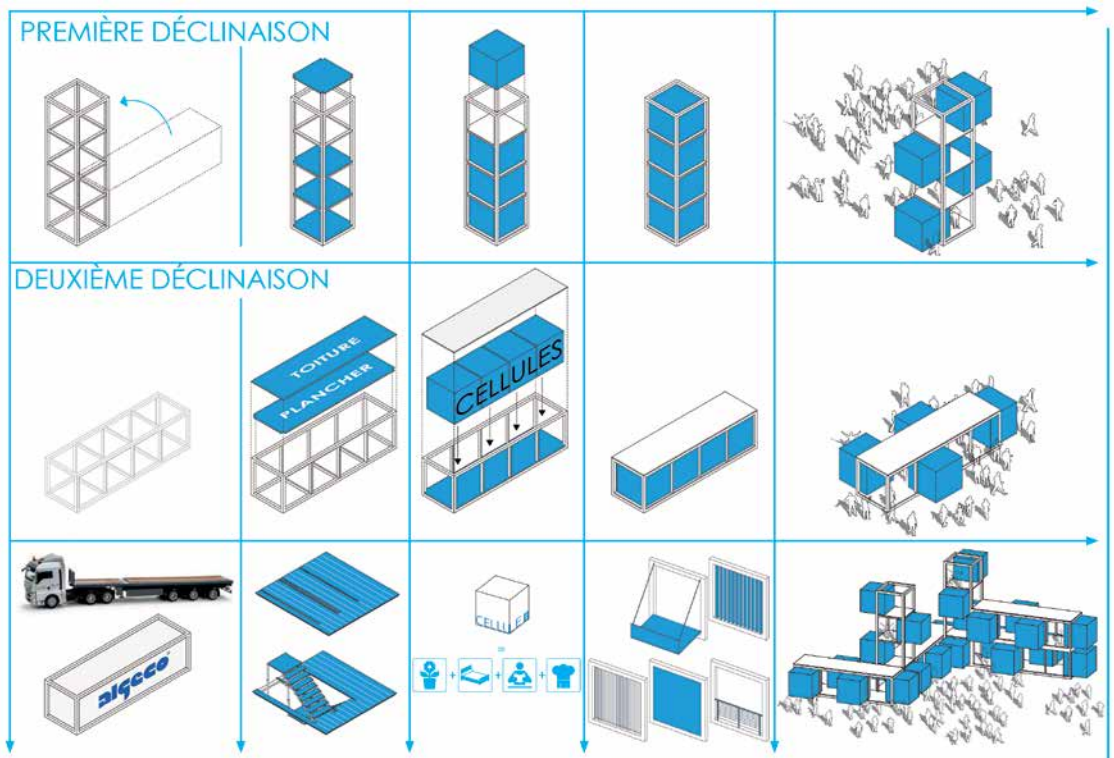
C'est aussi le temps du partage, de l'échange qui est permis ici, alors qu'il disparaît ailleurs. Dans un monde de flux, qui s'intensifie d'année en année, toute personne devient voyageur par défaut. Un trajet en voiture, en vélo ou en transport en commun équivaut à un flux; tout le monde se déplace et de plus en plus.

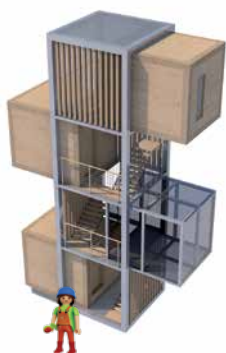
Notre souhait est de lutter contre cette organisation qui contraint nos vies, où le temps

du plaisir et du social s'éteint. Pour cela, Bit-Box® intègre au sein même de ces lieux de transit des espaces de partage, mais aussi de divertissement. Rassembler dans un même lieu des fonctions différentes permet d'améliorer à la fois la pratique de ces espaces, mais aussi l'équilibre vital des voyageurs. Plus qu'un lieu de transit, dans 10 ans ils deviendront des lieux de vie à part entière, ce qui correspond aussi à une solution d'organisation urbaine sans coupures.



Axonométries mises en situation





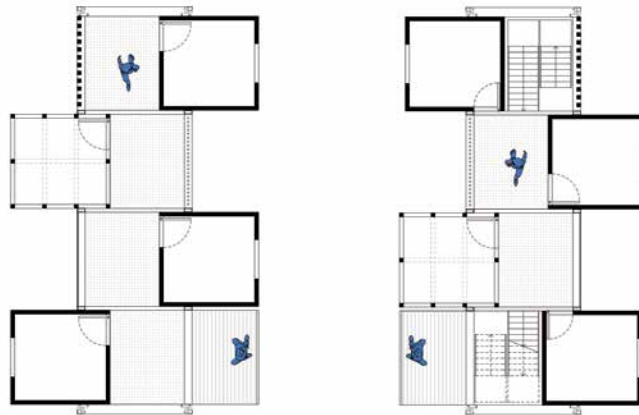
Modules à la verticale: seuls ou assemblés



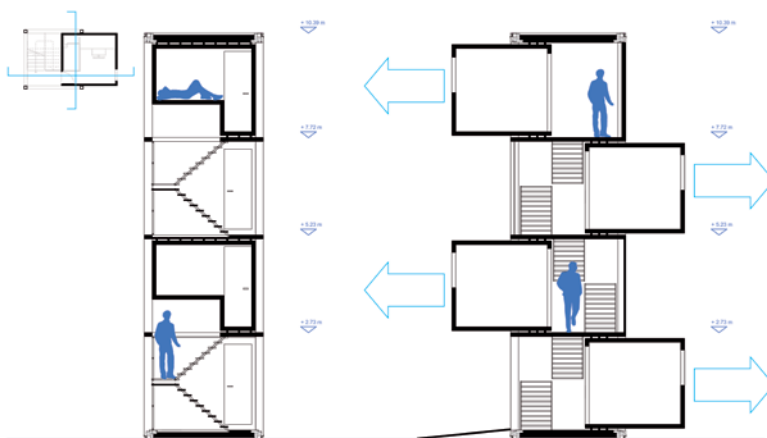
Modules à l'horizontale: superposés ou seuls

De multiples modes
d'assemblage sont possibles
avec la solution **011-003**.
À vous de jouer!

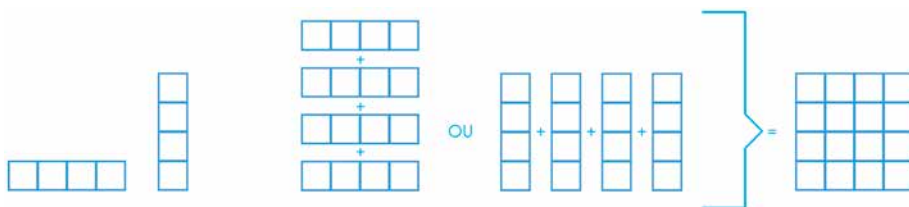




Plans du module horizontal



Plans du module vertical




La solution Bit-Box® offre une modularité exceptionnelle pour tous les lieux de transit. Sa conception modulaire permet à la fois de choisir des matériaux, des organisations et des fonctions variés. La multiplicité des dispositions possibles permet d'adapter la

solution dans chaque espace, qu'il soit étroit ou haut : accolés ou superposés, les modules peuvent prendre toutes les formes. Afin de faciliter leur transport et de réduire leur emprise au sol, chaque module est conçu afin de prendre le moins de place possible.

En effet l'ensemble du programme est contenu dans la structure primaire du module Algeco® Progress PL30.

Une fois installé, il se déploie afin d'offrir le maximum de fonctions telles que des espaces de travail, de repos, et de divertissement. ●



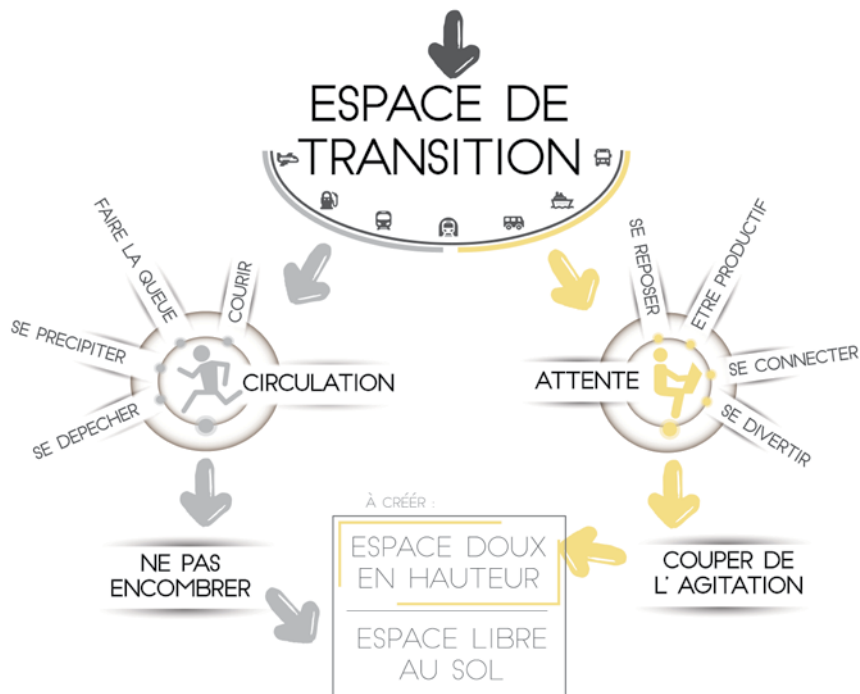


Connecter les modules

Un utilisateur qui s'ennuie sur un lieu de transit cherche aujourd'hui à trouver du réseau, à recharger ses batteries, et subit en chemin un battage publicitaire constant.

Geoffrey Marchand

Architecte-Ingénieur
INSA Strasbourg

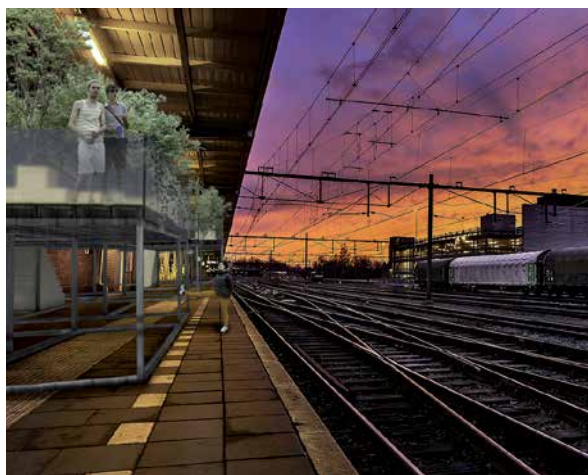
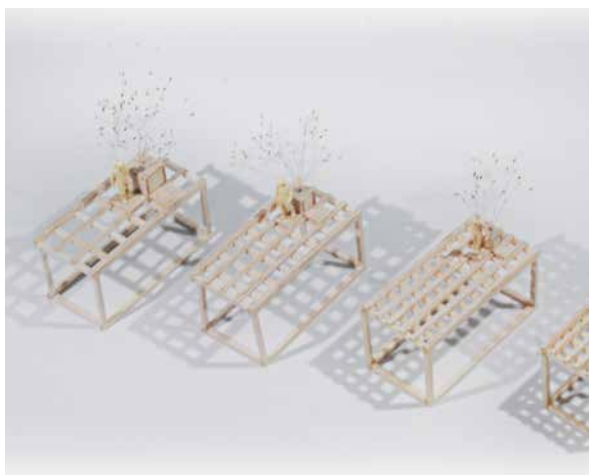


RÉFLEXION

Le travail des espaces de transition et l'apport qui peut leur être fait, commence par l'étude des moyens de transport qui y sont liés. Le comportement utilisateur moyen se regroupe en deux catégories : dans un espace de transit, un homme circule ou attend. Ainsi, apporter un renouvellement

à ces lieux de vie nécessite la conservation et la protection de leur fonction première : le déplacement. Tout voyageur, pressé ou non, doit pouvoir circuler librement. Pour ce faire, le niveau du sol de chaque module se veut vide. Le travail d'apport se fait en hauteur, permettant ainsi également à

l'utilisateur de s'évincer du stress du niveau du sol, tout en conservant sa capacité à entendre des annonces ou voir des trams, trains (etc.) arriver. L'apport de l'espace se divise en trois parties complémentaires.



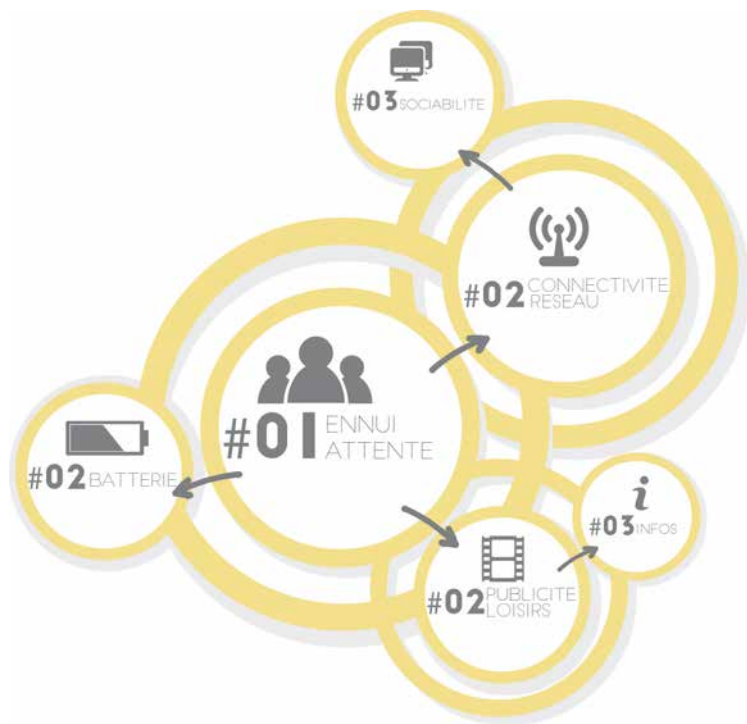


DESIGN

L'espace en hauteur est un espace calme, à la fois isolé de l'agitation et connecté aux annonces audio et visuelles.

Il propose plusieurs activités en lien avec l'attente et la décontraction, dans un environnement stimulant, aux fonctions libres.





TYPLOGIE

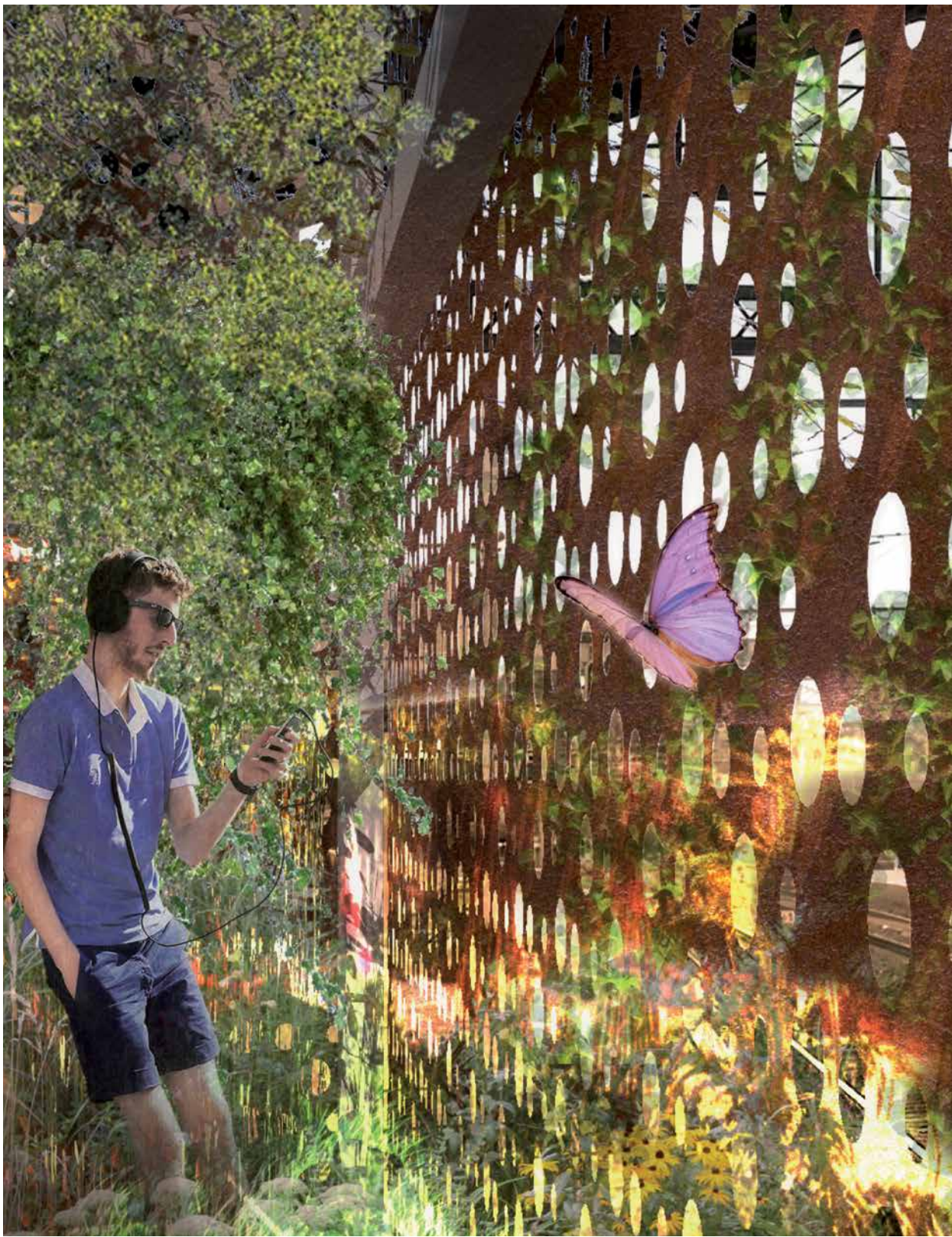
Un travail de design ne suffit cependant pas à apporter un renouveau aux espaces de transition. Pour répondre aux mutations, le module des lieux de transit doit proposer un lien avec l'évolution des modes de vie. L'idée est ici d'utiliser la connectivité, les réseaux sociaux et la montée en puissance des smartphones, tablettes et ordinateurs portables, pour mettre en lien les trois acteurs récurrents des zones de transition : le voyageur, l'institution de voyage et la publicité.

À la base de cette réflexion, le besoin de se connecter, déjà visible sur ces photos de 1955 et 2013. Un utilisateur qui s'ennuie sur un lieu de transit cherche aujourd'hui à trouver du réseau, à recharger ses batteries, et subit en chemin un battage publicitaire constant.

Proposer une amélioration du mode de vie « en transit » passe par la mise en relation de chacun de ces acteurs via un réseau wifi intégré aux modules.

La monétisation des données personnelles à fins publicitaires est en plein essor en France. Encore très mal perçue par les utilisateurs, sa collecte est notamment présente sur smartphones, dont les utilisateurs font usage dans 54% des cas sur des lieux de transition. (Source : IDC/Bouygues Telecom) L'idée est ici de rendre cette collecte prolifique aux trois acteurs des espaces de transition, à savoir : l'utilisateur, la marque qui se publicise et le lieu de transit où l'utilisateur attend.







Connected Green Breath

Créer une pause
verte dans un
monde dynamisé
et urbanisé

Amélie Lauret
Architecte HMONP

Margaux Mary
Architecte HMONP

Adrien Girard
Architecte HMONP



CONTEXTE

La mobilité étant devenue un mode de vie, nous sommes devenus des individus mobiles et connectés. Ceci touche notre façon de manger, consommer, travailler et même penser. Nous assistons à une nouvelle identité urbaine.

L'urbanisation à laquelle nous assistons, non que cette notion soit nouvelle, voit son développement se transformer avec le tout connecté. On se connecte à tout instant, en tout lieu. Ce qui caractérise de nouveaux espaces urbains. L'urbain est désormais numérique.

Intéressons-nous donc aux lieux de transit, à savoir de passage, devenant des lieux de mobilité et de vitesse qui transforment notre perception de l'espace, du temps, et du rapport aux autres. Ces espaces sont façonnés, que ce soit dans les gares, les aéroports,

les stations-service, les centres commerciaux, etc., afin de favoriser les échanges et les interactions.

Ces lieux tentent de s'adapter selon le temps consacré et la vitesse adoptée, selon les usages proposés. Ils deviennent des espaces de vie. Pour certains, il est nécessaire d'y trouver un temps utile (travailler), pour d'autres un temps de détente (jeux, restauration...), pour beaucoup un temps de communication (connectivité).

On peut se poser la question des liens sociaux qui s'y opèrent. Comment faire de ces espaces des lieux d'échanges, de sociabilité, de partage?

Dans un monde où tout va de plus en plus vite, il est contradictoire de constater que la connectivité nous éloigne les uns des autres, et pourtant.

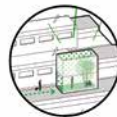
**« CONNECTED GREEN BREATH »
NOTRE IDÉE EST DE CRÉER UNE
PAUSE VERTE DANS UN MONDE
DYNAMISÉ ET URBANISÉ.**

**NOUS NOUS ATTARDERONS
DONC SUR LES NOTIONS
DE REPOS, DÉTENTE,
CONTEMPLATION POUR INVITER
LES USAGERS
À S'ARRÊTER, SE RECENTRER.**

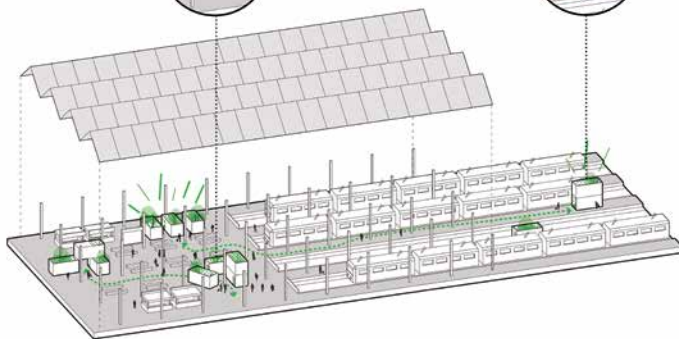
#1



Place de village
Se rencontrer
Échanger
Attendre

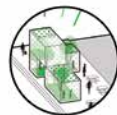


À ciel ouvert
Attendre
S'informer
Se connecter

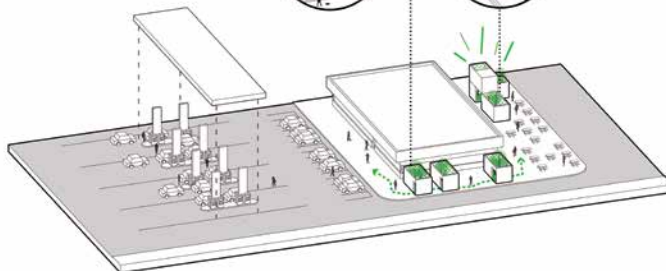


#2

Découverte en série
Se détendre / pause café
Se connecter
Séquences végétales

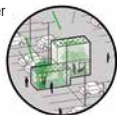


Aire de jeux
Se détendre / Pique-niquer
S'amuser
Découvrir

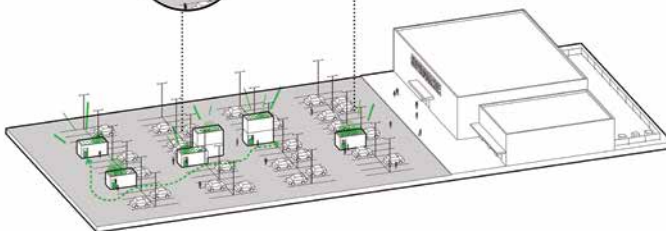


#3

Assemblage ludique
Se détendre
Se connecter
Découvrir



Monoblock
Pause connectée
Découvrir
Se détendre

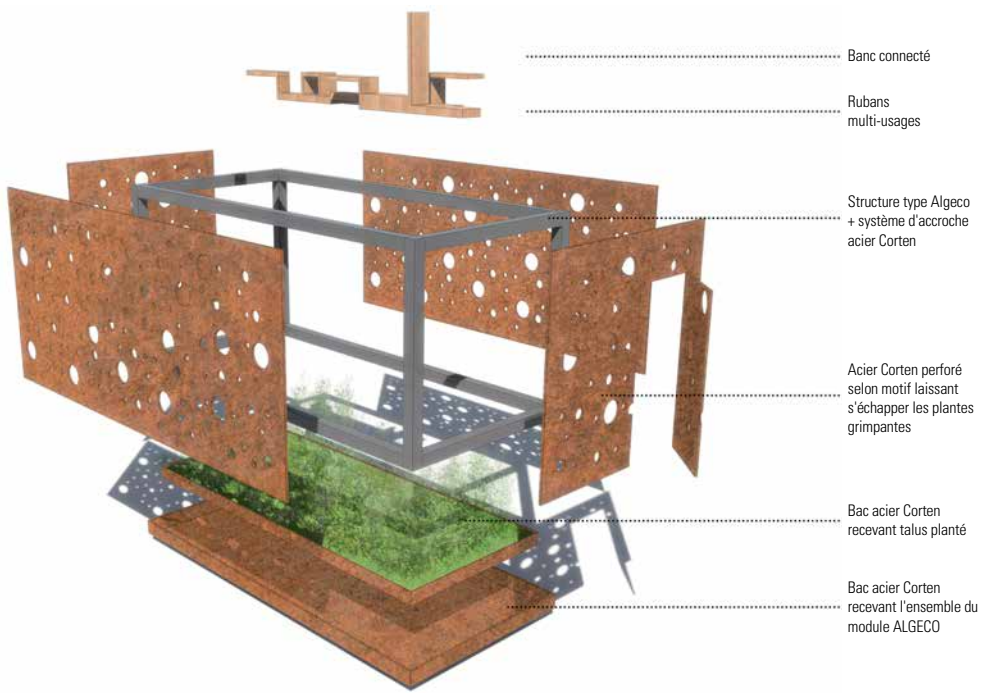




Structure Algeco® intégrée entre les deux bacs en acier Corten

Talus

Système d'ancrage de motte



Banc connecté

Rubans multi-usages

Structure type Algeco + système d'accroche acier Corten

Acier Corten perforé selon motif laissant s'échapper les plantes grimpantes

Bac acier Corten recevant talus planté

Bac acier Corten recevant l'ensemble du module ALGECO



Le module Algeco®, par sa géométrie et sa mise en œuvre simple, serait alors une boîte de curiosités dans laquelle chacun pourrait s'oublier le temps d'un instant. Conscients de prendre le contre-pied, d'un monde en constante accélération, nous proposons d'y implanter des jardins pédagogiques. Ces jardins, vécus comme des respirations dans la ville, permettraient à chacun d'y trouver un usage selon le temps lui étant imparti : arrêt, pause, sieste, aire de repas, jardinage...

Sur les plantes sont posés des capteurs qui envoient des notifications sur leur santé ainsi que sur les apports en lumière, eau, engrais, etc. Ces dispositifs communiquent avec des applications smartphone ou tablettes dédiées. Ainsi, le visiteur peut prendre soin des plantes en fonction des informations qu'il reçoit sur les appareils mis à disposition. Cela permet d'utiliser nos objets connectés au service de la nature et non des réseaux sociaux ou autres.

Chaque module Algeco® repose sur un socle en acier Corten recevant la structure type du module Algeco®. L'espace au sol est un grand bac de terre recevant des plantations. Pour inviter les individus à y pénétrer, les parois des modules Algeco® sont en acier Corten perforé laissant des plantes grimpantes s'y échapper. Une transparence de l'intérieur vers l'extérieur se crée ; façon de contempler ses semblables en mouvement, pour percevoir l'arrêt. Nous devenons alors spectateurs du cinématisme. Un mobilier est installé sous forme de bandes développées telles des rubans avec différentes hauteurs permettant de s'y asseoir, s'y allonger, manger, etc. Dans ce banc est intégré un dispositif électrique permettant de recharger tout type d'appareils connectés recevant l'installation de l'application servant aux plantes connectées.

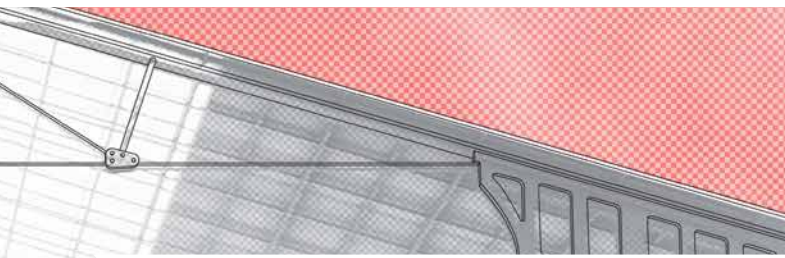
Nous avons pris le parti de ne pas nous arrêter à un seul lieu de transit, mais avons pensé à une façon de développer notre installation en tout lieu. Nous avons dans

l'esprit l'idée de semer des graines ici et là afin de permettre à la nature de retrouver sa place dans un urbain de plus en plus dense. Ces graines, images des modules Algeco®, peuvent se multiplier selon l'espace à envahir.

Le module Algeco® nous permet différentes possibilités d'assemblages : seul, groupé, empilé, en quinconce, en séquence.

Les espaces libres entre Algeco® créent des déambulations à plus ou moins grande vitesse selon les besoins des usagers. Ces respirations vertes participent à la culture du SLOW, notion de ralentir le mouvement du quotidien en opposition à l'agitation et au dynamisme liés aux nouveaux modes de vie. Réelle invitation à se ressourcer pour un retour aux racines. ●





Time in Progress



Reconnecter
les vies du citoyen
moderne

Antoine Lachaux

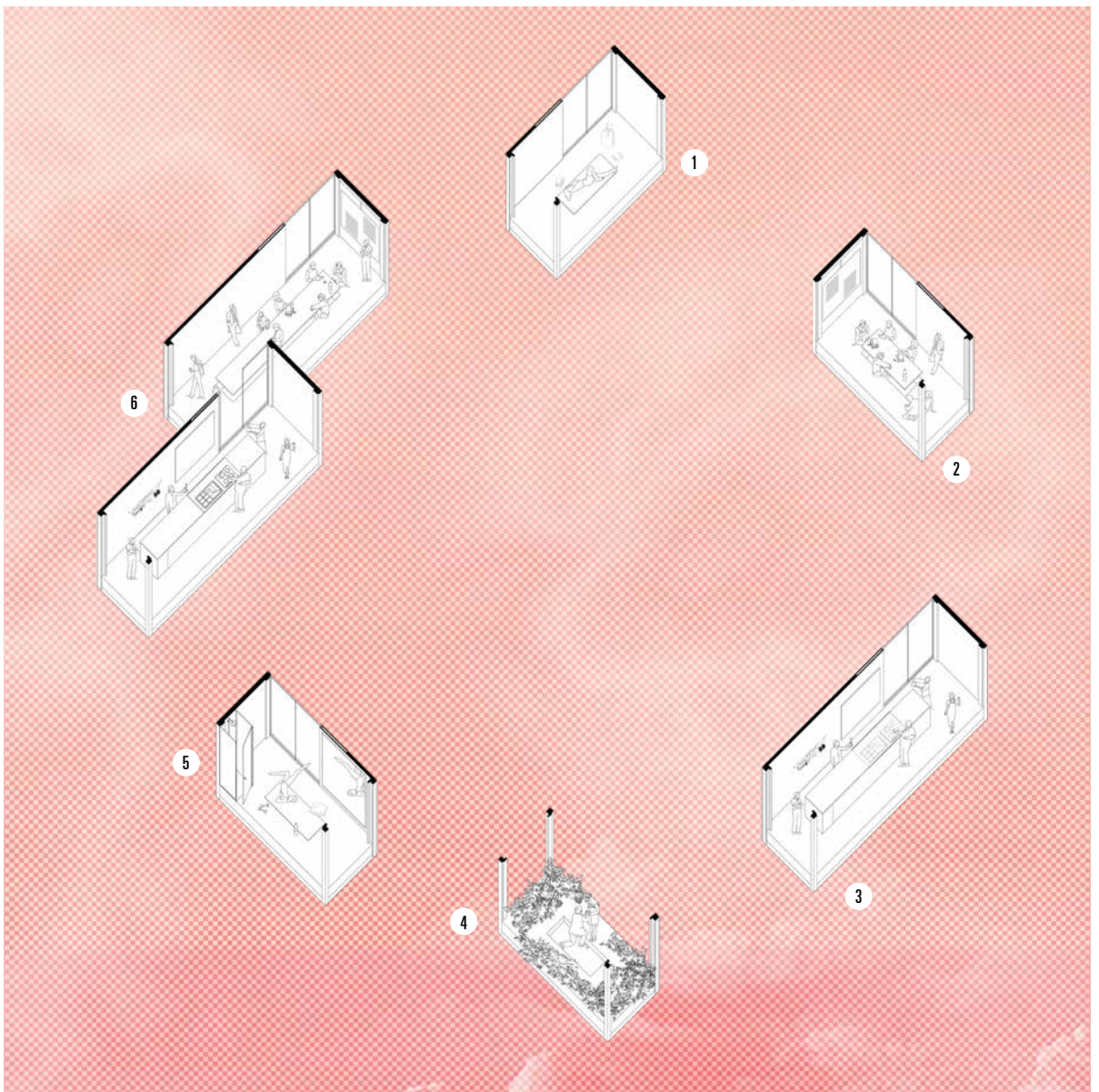
Étudiant
ENSA Paris La Villette

Antoine Lallement

Étudiant
ENSA Paris La Villette

Suleïma Ben Achour

Étudiante
ENSA Paris La Villette



PRENEZ LE TEMPS D'ÊTRE PRESSÉ

1 - Gina, jeune étudiante, est à Paris pour passer un concours. Avant de repartir, elle se repose dans un Sleep In Progress®.

2 - Ordre du jour pour l'entreprise ArchiViz dans un Work In Progress® : mise en place d'une maquette numérique de projet type "BIM", présentation du thème "Résilience urbaine, enjeux patrimoniaux", brainstorming au sujet d'un appel d'offre.

3 - Louis, Xavier, Octave, Marie et Inès ont grandi ensemble, mais ont rarement l'occasion de se réunir. Pour rien au monde ils n'auraient manqué ce déjeuner entre amis dans un Cook In Progress®.

4 - Il aura attendu des mois avant de se lancer. Aujourd'hui, Robert demande Denise en mariage sous la voûte étoilée dans un Chill In Progress®. On leur souhaite plein de bonheur!

5 - Votre attention SVP, le train de 16h12 accuse un retard de 30 minutes... Jasmine remplace son cours de fitness par une session sportive dans un Move In Progress®.

6 - Ce soir, les équipes du Chef Cyril Lignac sont sur le pont pour l'enterrement de vie de garçon de Paul. Dans un Party In Progress® les convives discutent autour d'un verre."

LES DIFFÉRENTES MUTATIONS DE LA MOBILITÉ ONT ACCOMPAGNÉ L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE.

Aujourd'hui, les citoyens des grandes agglomérations passent une à deux heures par jour en transit, parcourant plusieurs dizaines de kilomètres. Les gares, les aéroports, les lieux d'échange sont devenus le nouveau paysage métropolitain. Articulant les échelles, ces édifices publics abritent chaque jour les déplacements de millions de citoyens.

Le temps est précieux, mais le temps de l'immobilité est encore un temps d'attente ; La société est diversifiée, mais les lieux de la mobilité sont toujours des espaces monofonctionnels ; une large partie de la population les fréquente, mais ils demeurent des espaces peu propices à la vie sociale.

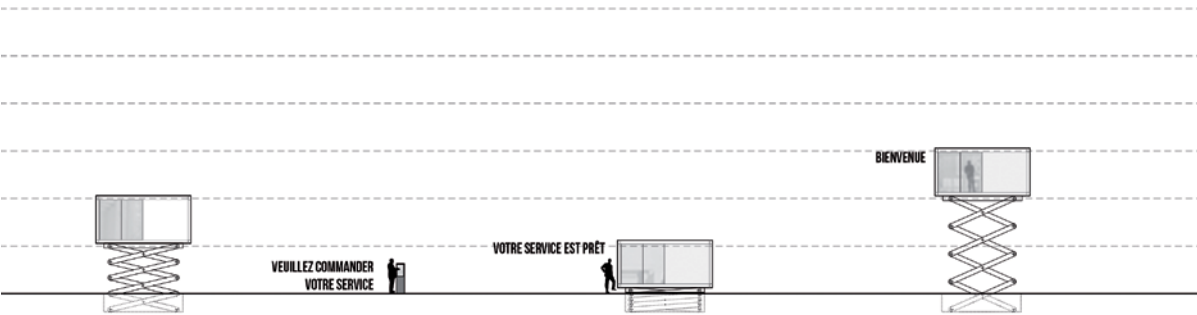
NOUS SOMMES EN 2025, À L'HEURE DE LA MOBILITÉ.

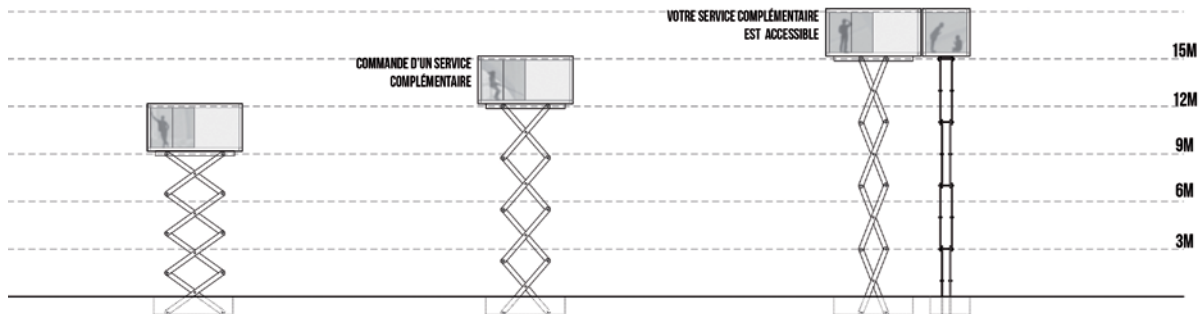
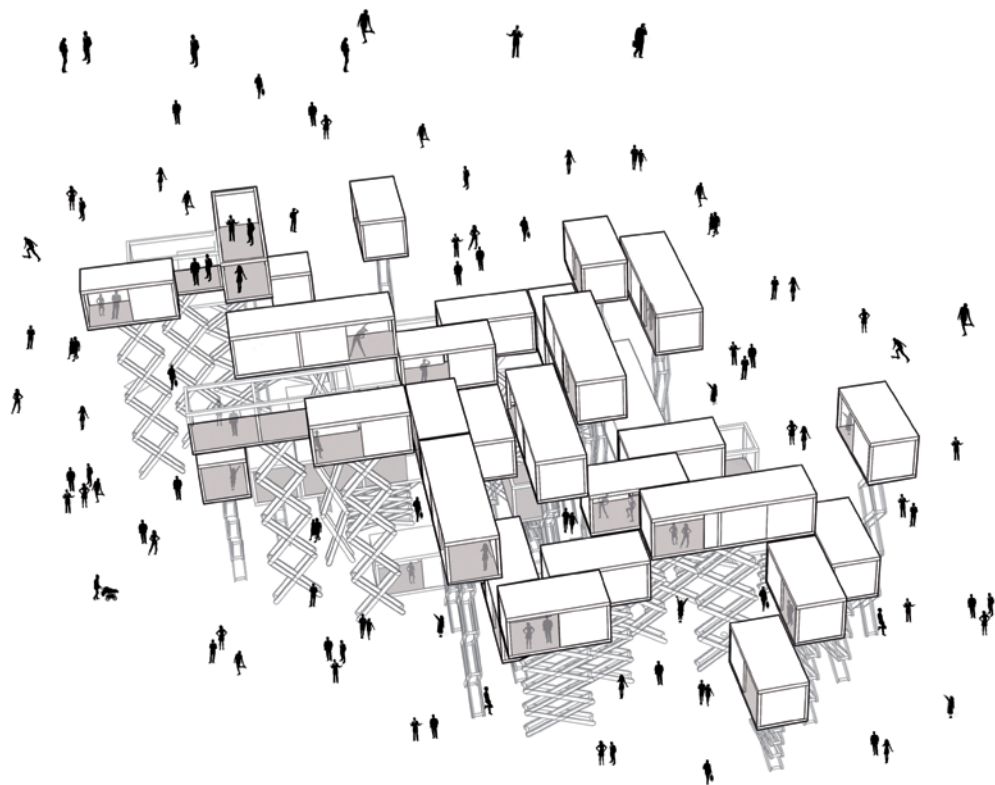
Le citoyen, nomade et connecté, aime à se sentir chez lui presque partout. En transit permanent, son existence est rythmée par le réseau ; de gare en plateforme intermodale, d'aéroport en station de métro, il est dans le flux, en perpétuel mouvement. En dix ans le monde a bien changé et les lieux de transit aussi. Quand il s'arrête, le citoyen aspire à retrouver un peu de sens, un peu d'humanité. Il sait surtout que dans la société du mouvement, le temps ne s'arrête jamais, comme les signaux sur le réseau. La gare ou la station sont ses nouveaux lieux de vie ; il peut y travailler ou s'y reposer ; il peut s'y détendre ou y dépenser ; il peut s'isoler, se retrouver ou même y faire des rencontres... Pourvu qu'il n'oublie pas quelle est sa vraie demeure !

ANTICIPER LES MODES DE VIE DES CITOYENS DE DEMAIN.

Le projet Time In Progress® s'articule selon six concepts programmatiques de base. Nichés dans des cellules des modules Algeco®, ces espaces s'appuient sur une série de scénarios d'usage se substituant à l'ennuyeuse attente des lieux de transit. Articulés selon un motif de base, les besoins des usagers sont évolutifs. Les boîtes programmatiques peuvent ainsi, au gré des envies, se joindre ou se séparer offrant une infinité de possibilités.

Libérées du sol par des ciseaux élévateurs, les boîtes Algeco® prennent chacune leur autonomie dans un continu jeu de combinatoires. Ainsi le sol garde sa fonction d'organisation des flux, tandis que dans les airs s'anime un belvédère sur le monde en mouvement. ●









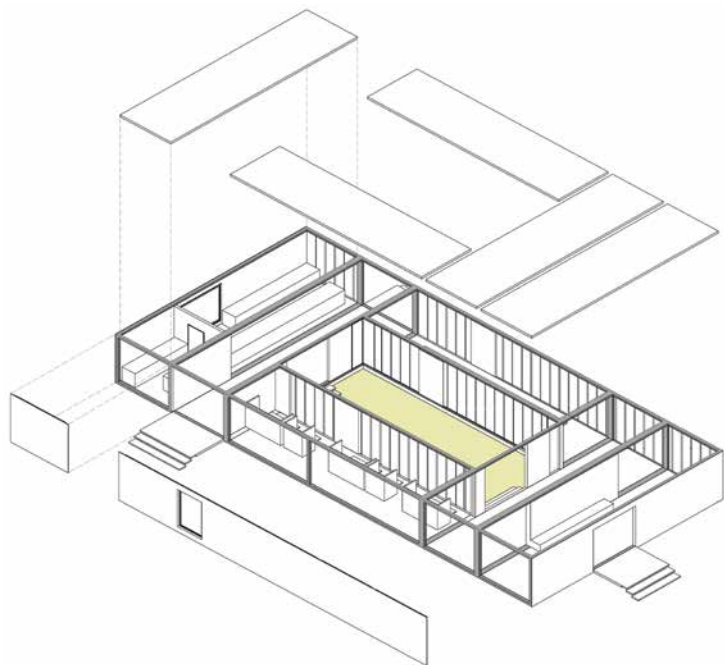
Une Maison un Village

Un lieu de travail
connecté, ouvert
et lumineux
tout autant
qu'un abri
ressourçant.

Thomas Housinger

Architecte

thomashousinger@yahoo.fr



Une conception simple dans sa mise en oeuvre et son utilisation

Couverture en aluminium brossé

Mur rideau en polycarbonate

Surélévation permet l'installation d'un bac pour le patio

La structure des modules Algeco® trame les espaces

Panneaux de bardage en aluminium brossé

À L'IMAGE DE NOS VIES, CE PROJET EST LA MÉTAPHORE D'UNE MAISON, D'UN VILLAGE.

Dans un futur proche où le numérique et la technologie seront de plus en plus présents, parfois trop, cette structure propose un retour à une architecture originelle.

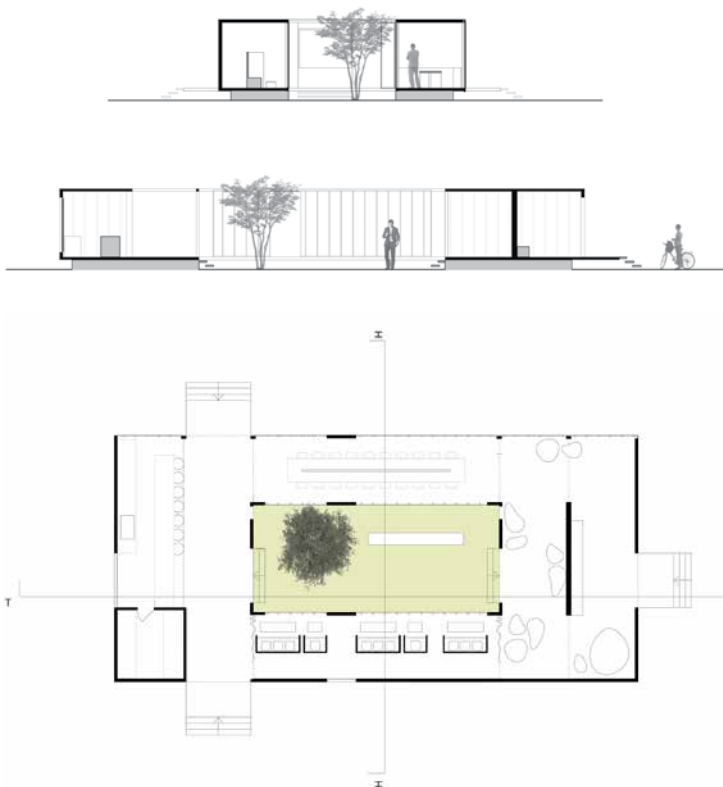
Six modules Algeco® disposés autour d'un patio, différentes fonctions qui se croisent et une disposition spatiale variable selon le contexte.

Une cantine, un lieu de travail collectif, un espace de divertissement libre, un couloir de repos et de concentration où des banquettes,

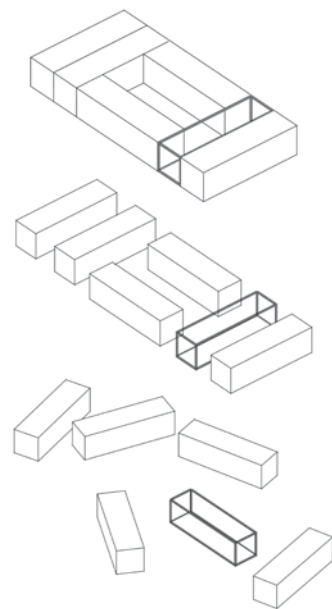
sorte de cocons, font gage d'isolement phonique. Ces différentes entités cohabitent et incitent à l'échange entre les utilisateurs, plus que cela, à leur rencontre. C'est un entre-deux dans une zone de transit, un moment hors du temps qui isole d'un rythme de vie trop dense et ouvre une pause pour l'homme, un moment de repos basé sur la simplicité et l'épuration. C'est un lieu de travail ouvert et lumineux, proposant l'accès gratuit à Internet et de l'alimentation électrique, tout autant qu'un abri ressourçant.

Un patio central concentre, au sein de la structure, l'énergie du projet. C'est une

surface de nature sauvage qui contraste avec le caractère moderne et contemporain de l'ensemble. Cette architecture est un espace agréable, multiple, lumineux, souple, intelligent et essentiel qui révèle, au-delà de l'installation, le potentiel architectural d'un module Algeco®. Les reflets des panneaux en aluminium dissimulent la structure et la rendent homogène, c'est un tout compact qui renvoie un sentiment de sécurité et d'abri. De par son dessin et son dessein, son agencement, son utilisation et sa lumière, le projet propose une architecture élémentaire. ●



Une maison



Un village

Six modules Algeco® autour d'un patio central et une disposition évolutive en fonction de l'emplacement et des besoins



Module dans la gare



Une autre disposition évoque les rues d'un village et ramène l'espace à échelle humaine.



La partie traversante de la structure ne trouble pas les flux de circulation.



L'accueil propose des poufs qui rendent l'espace libre dans son utilisation.



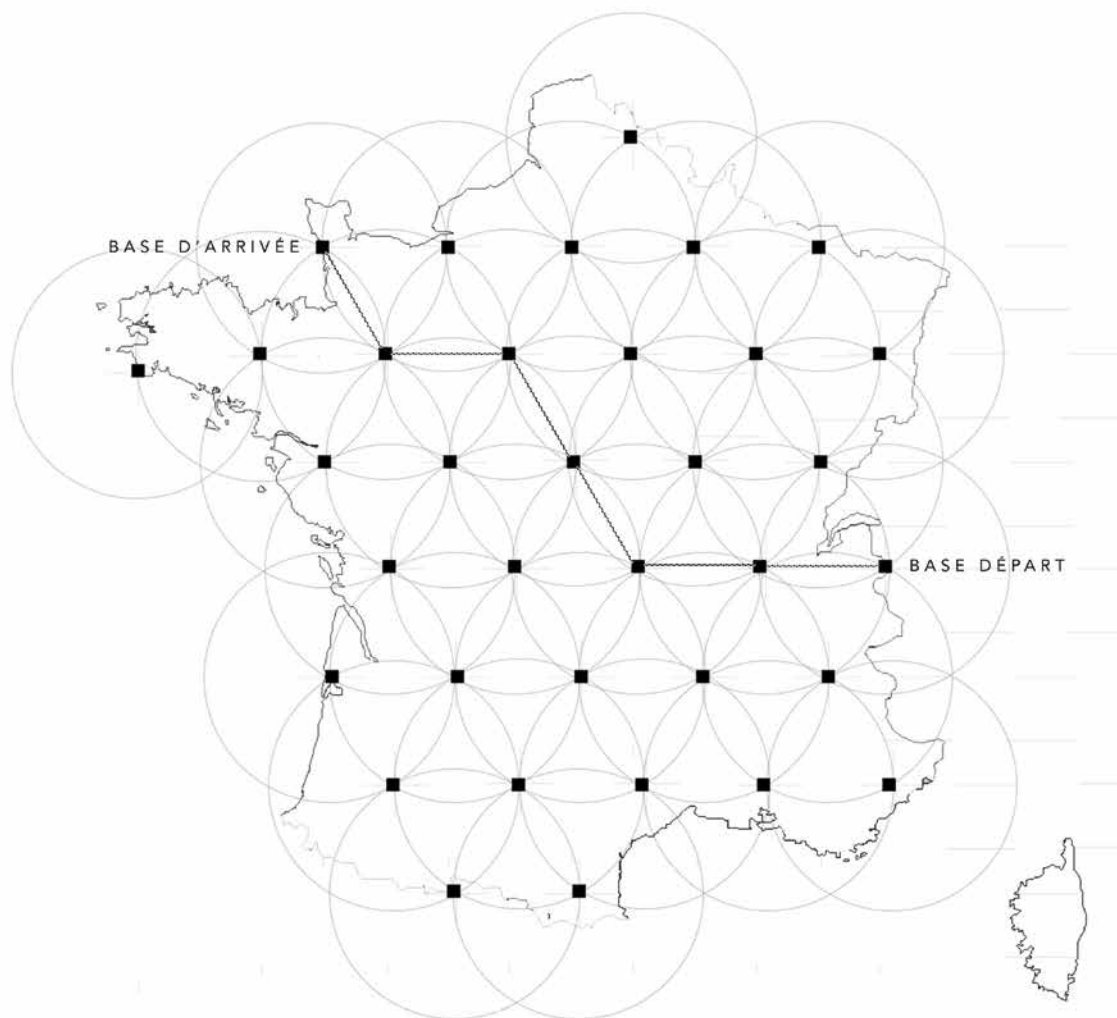
AE-15-446

Les bases vie : Nouvelle Manière de Voyager



32 bases vie
tous les
120 km pour
une nouvelle
manière
de voyager.

Richard Lain
Architecte



LE CONCEPT

32 bases vie tous les 120 km pour une nouvelle manière de voyager. 120 kilomètres c'est la distance moyenne parcourue à vélo en un jour.

Des vélos et des voitures électriques pour se déplacer de base en base dans toute la France. Parcourir des vrais kilomètres et ne pas se «téléporter» de gare en gare ou d'aé-

roport en aéroport, pour découvrir des villes qui ne sont pas sur les cartes, traverser des rivières dont on ignorait le nom, pour vivre le voyage différemment.

On tracera notre parcours à l'avance sur l'application et notre cabine sera réservée.

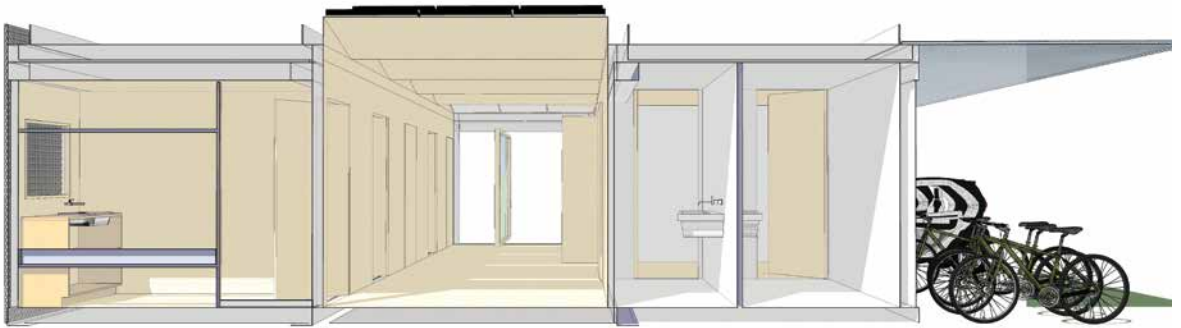
Dans les bases vie autonomes en électricité et en eau, cinq cabines pour accueillir 5

voyageurs à dormir. Au centre un espace de vie, d'échange et de partage pour discuter, parler, mêler les connaissances, les anecdotes, les témoignages.

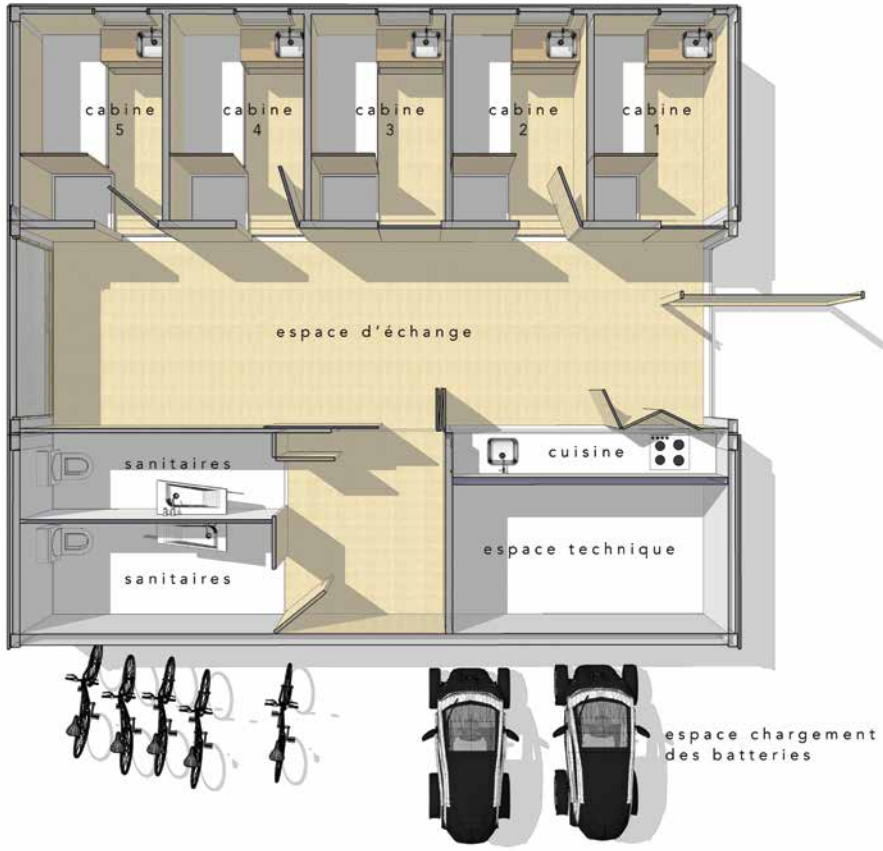
Seul ou à plusieurs, pour transiter, partager ou respirer, ensemble, Algeco nous fait voyager. ●



COUPE SUR ESPACE
D'ÉCHANGE

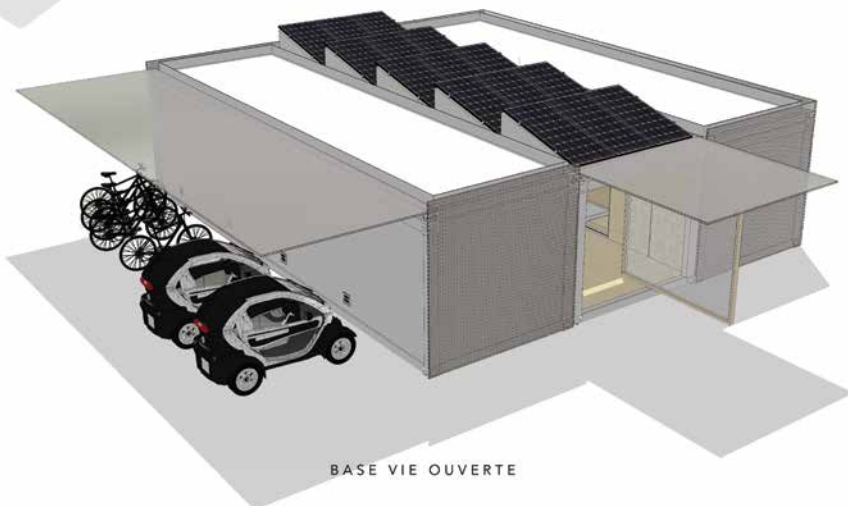


COUPE SUR CABINE





BASE VIE FERMÉE



BASE VIE OUVERTE



VUE DE L'ENTRÉE DE
LA BASE VIE



Étincelle Algeco®

Un réseau
de stations de
recharge pour
voyager de façon
écologique.

Julia Fischmann

Architecte

Jean-Baptiste Josset

Architecte DE





À l'intérieur, un espace de convivialité

« TRANSIT 2025 : C'EST QUOI UN LIEU DE TRANSIT DANS 10 ANS ? » VOICI LA QUESTION QUE POSE ALGECO® POUR SON CONCOURS D'ARCHITECTURE ÉLÉMENTAIRE.

NOTRE IDÉE DE RÉPONSE EST ÉCOLOGIQUE ET UTILITAIRE, UN RÉSEAU DE STATIONS DE RECHARGE POUR VOITURE INDIVIDUELLE ÉLECTRIQUE. NOUS VOULONS OFFRIR AUTANT UNE POSSIBILITÉ TECHNIQUE DE RECHARGER SA VOITURE QU'UN LIEU CONVIVAL, VÉRITABLE PONCTUATION DU VOYAGE.

Les hommes ont depuis toujours le besoin et l'envie de se déplacer, symbole de liberté. Cependant cette liberté que représente l'automobile individuelle a été pointée comme un moyen de transport polluant.

L'industrie automobile a élaboré des voitures électriques plus respectueuses que les véhicules utilisant des énergies fossiles. Cependant ces moyens de transport ne sont pas assez performants et possèdent une autonomie qui permet uniquement un trajet assez court, nous prenons le pari que dans 10 ans les recherches des ingénieurs automobiles auront permis d'augmenter l'autonomie de ces véhicules. Ainsi des trajets plus longs seront possibles.

En revanche la question du chargement reste toujours problématique, le temps de chargement devrait se réduire et d'ici 2025 on peut espérer des temps de charge de moins de deux heures. C'est pourquoi nous proposons la création d'un réseau de stations de recharge électriques.

Cette station, nous la pensons comme un véritable espace de confort, permettant de rentabiliser au mieux ce temps de recharge. Transformons la contrainte technique de la recharge en un temps profitable. Elle est réservable et privée et s'installe dans des

unités Algeco®, aménagées confortablement permettant des activités familiales : regarder un film, prendre un goûter, se reposer au cours d'un long voyage ou travailler.

Ouverte sur le paysage extérieur, notre unité est écologique, car habillée de verre photovoltaïque. Grâce à l'énergie offerte par le soleil, les consommations électriques des équipements tels la télé, le wifi, l'éclairage ou la ventilation sont prises en charge.

Il s'agit d'une révolution urbaine et rurale. Car si l'automobile électrique est encore un phénomène en perfectionnement en 2015 elle aura sans aucun doute une forme aboutie en 2025. Ainsi en permettant un rechargement ludique et confortable, ce projet s'inscrit dans une mouvance écologique nous étant très chère.

En plus de proposer une solution propre, nous proposons une liberté de mouvement plus large que l'énergie électrique ne peut l'offrir aujourd'hui. Le voyage sera désormais sans limites au gré du réseau ETINCELLE Algeco®.



AXONOMÉTRIE ÉCLATÉE DU SYSTÈME ETINCELLE ALGECO®

Pergola coulissante permettant de se protéger du soleil à l'intérieur ou à l'extérieur

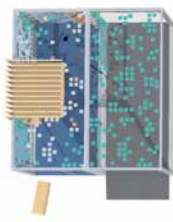
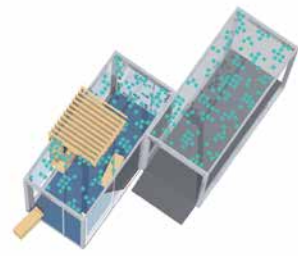
Intérieur confortable de l'unité avec système de divertissement multimédia

Peau en verre photovoltaïque créant une intimité tout en étant ouverte sur l'extérieur

Toiture en verre avec cellule photovoltaïque produisant une énergie écologique

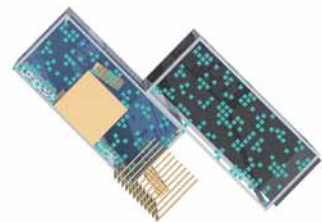
Structure en bois recevant les équipements techniques : batteries, climatiseur, éclairages ...

Structure métallique portant un toit en verre et borne de recharge pour véhicule électrique



ETINCELLE ALGECO®, UNE STRUCTURE MODULAIRE

Différents assemblages sont possibles entre l'espace de détente, la station de recharge et la pergola coulissante





Le long de la route, des stations qui ponctuent le voyage

Depuis l'apparition de Vélib' à Paris en 2007 deux tendances se sont développées dans la capitale. Premièrement un système de moyen de transport en libre-service pour faciliter la vie de l'utilisateur et surtout afin de le sensibiliser à l'écologie. Effectivement si les bornes de Vélib' et d'autolib' connaissent désormais une ferveur croissante, c'est dans un premier temps pour la facilité d'utilisation, mais aussi pour leur impact écologique moindre. Ainsi avec le développement de ce système de

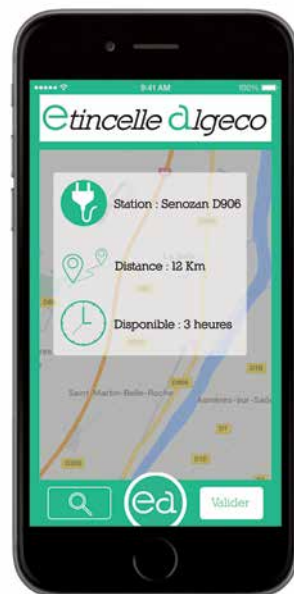
libre-service nous pensons le réseau ETINCELLE Algeco® d'une manière similaire. La mise en place de stations de recharge dispersées sur le territoire sera accessible grâce à une application mobile et sera autonome dans sa gestion et son fonctionnement. En effet après s'être enregistré sur l'application, l'utilisateur n'aura qu'à réserver son créneau avant de recevoir un flashCode qui lui donnera accès à un espace de détente pendant que sa voiture sera en charge.

Cette application permettra également de savoir à quelle distance est la station la plus proche et de connaître ses disponibilités. Après avoir pris possession de cet espace chaleureux au sein du réseau ETINCELLE Algeco®, l'utilisateur sera informé du coût de sa recharge, mais surtout du bénéfice écologique de sa démarche. De plus il aura la possibilité de noter son expérience et de faire remarquer un quelconque dysfonctionnement des infrastructures.



tures mises à sa disposition. Pour ce qui est de l'entretien de ces espaces de détente, la majeure partie est gérée automatiquement par un système d'aspirateur robot, et une maintenance technique sera déclenchée en fonction des remarques des utilisateurs. Grâce à cette communauté, il sera également possible d'échanger des avis sur ces différents espaces aux fonctions multiples. Allant d'un espace de détente audiovisuel à une bibliothèque numérique ou encore

un espace familial avec des infrastructures étudiées pour des enfants en bas âge, le réseau ETINCELLE Algeco® sera idéal pour tout type de profil. Ainsi chacun sera capable de recharger sa voiture rapidement avec une borne adaptée au look vivant et naturel. Ce dispositif est un pas de plus vers une planète plus saine et une population plus écoresponsable et consciente du rôle qu'elle joue dans la lutte urbaine et rurale pour un monde plus propre. ●



J

Les membres du jury



François Bellanger

Consultant en Prospective

FRANÇOIS BELLANGER ANIME TRANSIT-CITY, PROGRAMME DE RÉFLEXION PROSPECTIVE SUR LES VILLES QU'IL FONDE EN 2003.

Dans le cadre de ses activités de consultant, il conduit de nombreux voyages d'études à l'étranger dans le secteur des transports, de l'immobilier, du commerce et des loisirs. Ses clients ont pour nom : Renault, PSA, Orange, Veolia, SNCF, Décathlon, Auchan, Algeco®, Unibail-Rodamco, Canal +, la Caisse des Dépôts ...



Xavier Gonzalez

Architecte

XAVIER GONZALEZ, ORIGINAIRE D'ALICANTE EN ESPAGNE, EST ARCHITECTE DPLG ET LAURÉAT DE LA VILLA MEDECIS. HORS LES MURS.

En 1981, il a créé l'Atelier d'Architecture Brenac et Gonzalez qui regroupe désormais une trentaine de personnes. Xavier est professeur à l'École d'Architecture Paris La Villette depuis 2007, il est correspondant et journaliste de la revue espagnole A+T et de la revue hollandaise A10.

En 2000, Xavier a créé URBSEDITION qui a publié notamment les 3 éditions d' « Architecture(s) Élémentaire(s) ».

Il est consultant auprès de la Mission interministérielle pour la Qualité de la Création Publique et membre fondateur du Collectif « French Touch ». L'agence a réalisé de nombreux programmes : logements, édifices religieux, bureaux, écoles et différents équipements culturels. Les édifices les plus connus sont : le lycée hôtelier Guillaume Tirel (boulevard Raspail), le bâtiment 270, porte d'Aubervilliers, les logements de la rue du Chevaleret. L'agence livre prochainement un complexe scolaire Boulevard Mac Donald à Paris.



Marie H el ene Contal

Directrice-adjointe de l'IFA

DIRECTRICE-ADJOINTE DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHITECTURE (IFA), ET RESPONSABLE DU PROGRAMME "GLOBAL AWARD FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT"

Architecte DPLG et diplômée de l'Institut d'études Politiques de Paris, elle a travaillé dans les années 1990 sur les grands projets culturels de l'état comme le Musée du Cinéma, le Palais de Tokyo, la Cité de l'Architecture.

Depuis 2001, elle est directrice-adjointe de l'IFA, où elle développe des programmes internationaux de recherche. Leur ambition : recenser et analyser des stratégies d'architecture alternatives face à la crise économique, écologique et urbaine.



Gaetan Le Penhuel

Architecte

GA TAN LE PENHUEL SORT DIPLÔMÉ DE L'ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE PARIS-BELLEVILLE EN 1993.

L'année suivante, âgé de 30 ans, il est lauréat du concours EUROPAN 3 sur le site « Clairmarais »   Reims. Il fonde alors son agence, pour entamer les études urbaines du quartier et la réalisation des 107 premiers logements.

Cette opération, réalisée quelques années plus tard, est nomin e au prix de la Première oeuvre du Moniteur.

En 1995, il est mentionné à l'appel aux Jeunes Architectes et se consacre en parallèle de la conduite de l'agence, à la pratique de l'enseignement successivement dans les écoles d'Architecture de Bretagne, puis de Paris Belleville et de Paris La Villette.

Sa curiosité et ses recherches le conduisent à s'intéresser à des réalisations variées d'équipements publics, de logements, d'enseignements, de bureaux, de santé et d'urbanisme. L'agence est aujourd'hui constituée d'une quinzaine de collaborateurs, tous architectes et expérimentés.



Christophe Lamoine

Président Algeco® SAS

PRÉSIDENT ALGECO® SAS.

Diplômé de l'École des Mines d'Alès et âgé de 55 ans, il débute sa carrière au sein du groupe Xerox où il passe plusieurs années et occupe différentes responsabilités commerciales et marketing en France, en Belgique et au Luxembourg avant de prendre la Direction Générale de la Finlande et des pays Baltes.

Après avoir assuré la Vice-présidence d'IER, filiale du groupe Bollore puis celle de la division Body du groupe Sperian, il est promu à la Direction Générale du groupe Honeywell Safety Products EMEA issu de l'acquisition du groupe Sperian. Il y pilote l'intégration des différentes activités EPI d'un ensemble représentant un Chiffre d'Affaires de 470 millions d'euros et 2800 employés. Sa connaissance de l'international, son expérience du management et du développement des ventes dans des environnements très concurrentiels, l'amènent aujourd'hui à un poste stratégique chez Algeco®.



Marie Fade

Architecte

MARIE FADE EST DIPLOMÉE DE L'ENSA MARSEILLE EN 2008.

Quelques années plus tard, elle s'associe avec Stephanie Durniak, Caroline Mangin et Baptiste Franceschi, pour fonder la SARL OH!SOM architectes. Le premier passage d'OH!SOM par la case du concours Architecture[s] Élémentaire[s] en 2009 fut positif, avec « l'École évolutive », remarquée par le jury par une mention spéciale.

En 2012, l'agence se penche à nouveau sur la question du modulaire avec Hybrid Containers et le projet Face B, qui repousse les limites du module Algeco® sur le chemin de la pop-up architecture et grimpe sur la deuxième marche du podium.

Implantée à Marseille, OH!SOM architectes milite, au travers de son travail, pour une architecture adaptée et évolutive, à l'écoute de son époque et de ses usages, en travaillant sur des programmes très variés, allant de projets de logements ou d'équipements publics à des concours d'urbanisme.

En 2014, l'agence est nommée au prix de la première oeuvre du Moniteur, avec la Vigie de surveillance des feux de forêt, micro-architecture évolutive et énergétiquement autonome, située dans la forêt de Figuerolles.



Alexis Hupin

Architecte

ALEXIS HUPIN EST DIPLÔMÉ DE L'ENSA MARSEILLE EN 2011.

L'année suivante, âgé de 27 ans, il est lauréat avec David Leininger du concours Architecture[s] Élémentaire[s] avec un projet évolutif prenant particulièrement sens sur Marseille, future capitale européenne de la Culture. Il s'installe en libéral la même année et vient de s'associer avec Isabelle Brébion afin d'étendre sa gamme d'intervention du domaine privé (habitat, espaces professionnels et restauration) aux équipements publics et aménagements urbains.

Par goût pour la recherche architecturale, il continue, en marge de son activité, de répondre à différents concours d'idées, avec un projet bois et design sélectionné parmi les finalistes du concours « Vitalit'y » et une proposition de maison économe présentée lors de l'exposition « Dumane in casa » en 2013.



Sante Consiglio

Urbaniste – Aéroport de Paris

INGÉNIEUR EN BÂTIMENT, AMÉNAGEMENT ET PLANIFICATION URBAINE DIPLÔMÉ DU POLITECNICO DI BARI EN ITALIE, IL VIT ET TRAVAILLE EN FRANCE DEPUIS 2003.

Après un Master spécialisé à l'INSA de Lyon il a travaillé à l'AREP, la filiale de la SNCF qui s'occupe des projets de gares, où il s'est occupé d'aménagement de pôles d'échanges et de projets urbains autour des lieux de la mobilité pendant sept ans .

Ensuite, il a fait un passage de deux ans dans l'agence du Grand Prix de l'Urbanisme Christian Devillers où il a réalisé le plan masse de la Gare des Mines, à Paris Nord-Est, avant de prendre en charge plusieurs études pour l'insertion urbaine de grandes infrastructures routières (l'échangeur du Pont de Bondy sur la N3, l'autoroute L2 à Marseille).

Il a intégré en 2012 la Direction de l'Ingénierie et de l'Architecture d'Aéroports de Paris. Il est actuellement Urbaniste Référent pour la plateforme de Roissy-CDG, un rôle qui lui permet d'intervenir de manière transversale sur des projets allant de l'échelle de l'îlot à celle du grand territoire. Passionné par la ville et les multiples contours qu'elle prend même au coeur d'un aéroport (l'Airport City qu'Aéroports de Paris développe pour y accueillir des bureaux, des hôtels et des commerces), il poursuit parallèlement à son activité de concepteur une recherche sur les formes urbaines et les espaces publics des lieux du transit et de la mobilité.



An ALGECO SCOTSMAN Company

Tour Atlantique - 1 Place de la Pyramide
92911 Paris la Défense Cedex 9
Tel. +33 (0)1 42 91 90 00
www.algeco.fr
www.architectureselementaires.com

Contact

Marie Alix Roussotte
architectureselementaires@as.algeco.com

Conception graphique



3, rue des Montibœufs - 75020 Paris
Tél. : 09 72 31 15 95
www.grapheine.com

Imprimeur

JOUVE SA
BP 2734 - 75027 Paris cedex 01 - France
Tél: 01 44 76 54 40

Imprimé en France. Tous droits réservés.
Les textes et les photos publiés n'engagent
que leurs auteurs.

Aucune partie de cette publication, y compris
la couverture, ne peut être reproduite
ou transmise sans autorisation formelle
par écrit de l'éditeur.

Nous tenons à rappeler que le terme Algeco® désigne une marque enregistrée et à ce titre, protégée. L'utilisation de la marque Algeco® est donc interdite par tout tiers non autorisé. Est également interdite l'utilisation de notre marque dans un sens générique, d'autant plus que l'emploi générique du terme Algeco® peut être entaché d'une connotation péjorative qui nuit à l'image de notre société.

Nous avons même expressément demandé le retrait du mot Algeco® des dictionnaires, une telle utilisation pouvant aboutir à la déchéance des droits du propriétaire de la marque, droits dont nous sommes déterminés à assurer la défense. Notre société se réserve tous droits pour agir contre les tiers qui reproduiraient notre marque dans un sens ou des circonstances qui nous porteraient préjudice.

Outre le fait d'être légalement répréhensible, cette utilisation dans un sens générique et/ou péjoratif est aussi très réductrice puisque la société Algeco®, leader mondial en matière de construction modulaire, propose aujourd'hui une offre très diversifiée de solutions temporaires et définitives dans de nombreux domaines (écoles, bureaux, cantonnement, événementiel, locaux techniques).

Notre société est donc reconnue pour la qualité de ses produits et pour son savoir-faire.

Afin d'éviter les confusions et de dissiper toute association malencontreuse, nous tenons donc à préciser que la marque Algeco® doit être uniquement utilisée pour désigner les produits, services et installations de notre société.