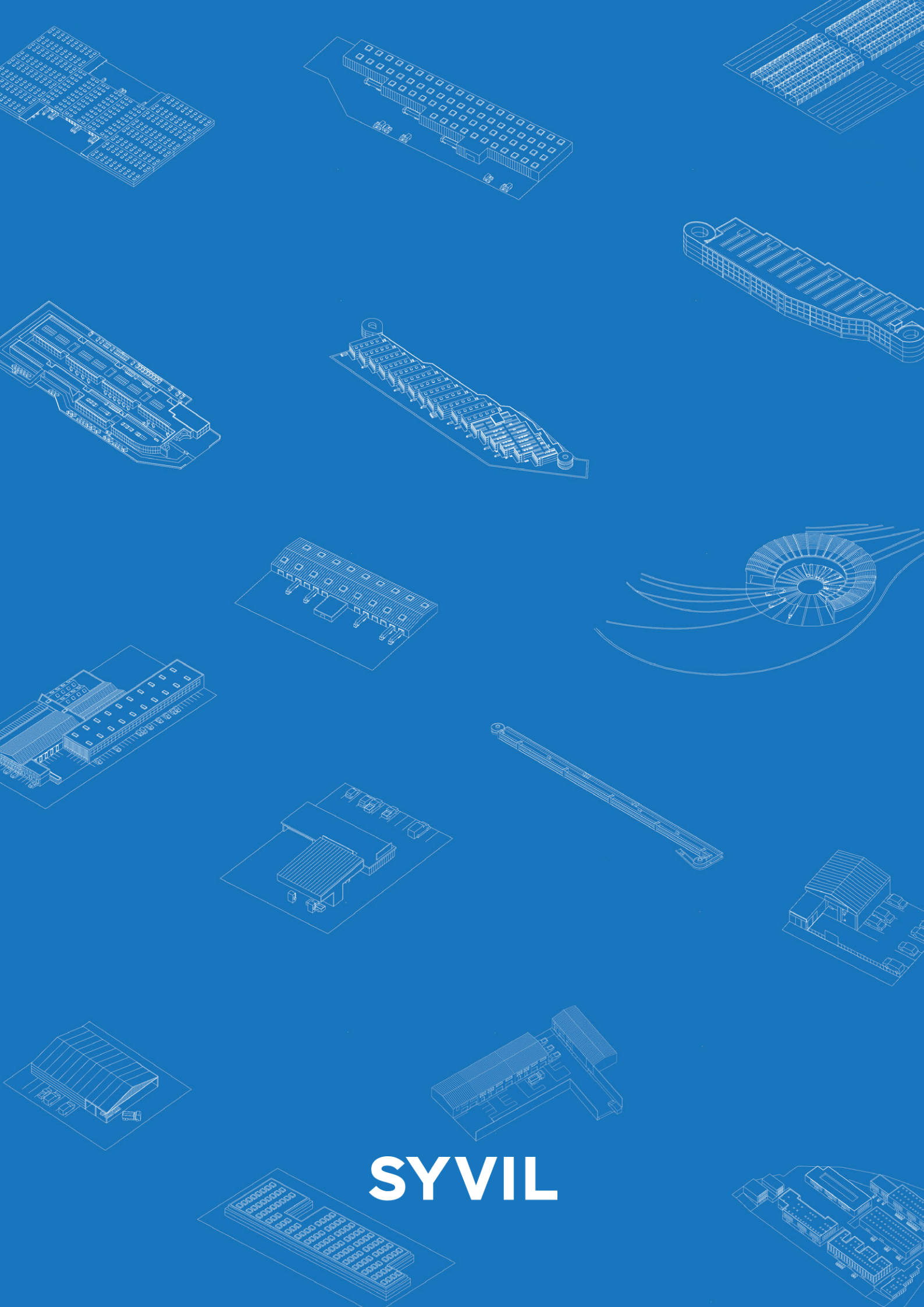
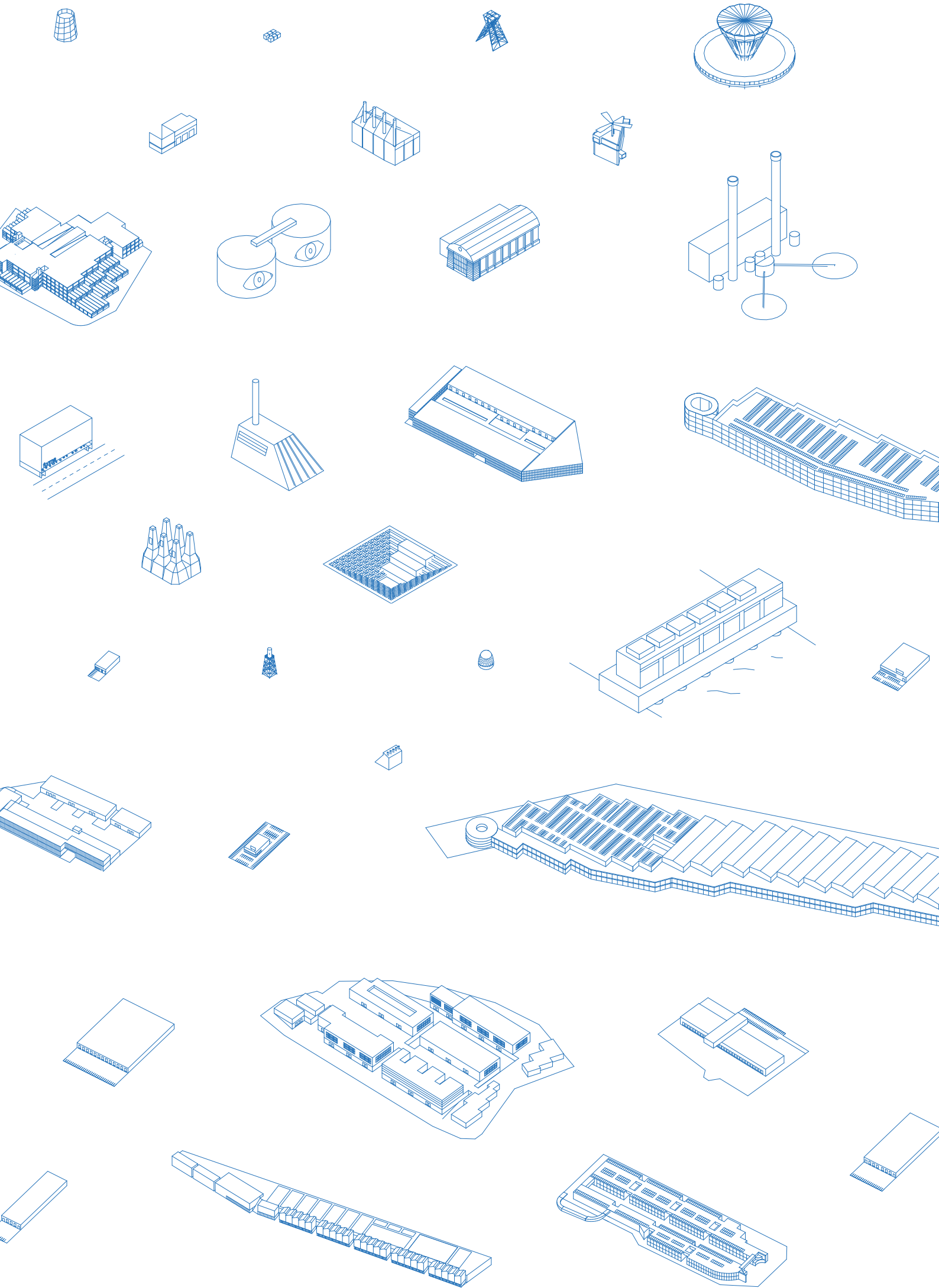




SYVIL



SYVIL

ARCHITECTURES DU SYSTEME VILLE



Lauréat des Albums des Jeunes Architectes & Paysagistes 2018



À l'origine une association, SYVIL a été fondé par 4 architectes, Robin Mazzola, Julien Boursier, Damien Antoni et Achille Bourdon. SYVIL devient une société d'architecture créée en 2015 par 2 associés.

SYVIL est lauréat des albums des jeunes architectes et paysagistes 2018 (AJAP 2018).

DAMIEN ANTONI

32 ans. Fasciné par les nouveaux champs de l'urbanisme et l'écologie des territoires, il enseigne le projet architectural à l'ENSAPL.



ACHILLE BOURDON

33 ans. Passionné par l'urbanisme négocié et inventif, il s'applique personnellement et très en amont à l'émergence de projets ambitieux. Il suit le chantier de l'atelier.

COLLABORATEURS

ANNA BONO
 CONSTANCE LIEURADE
 CECILIA LOPEZ-ACKERMANN
 RAJI ALETCHEREDJI
 AVA ROGHANIAN
 FRANÇOIS JUDIC
 ABDERRAOUF DJEMA
 ELODIE FABRE
 THIBAUT CHALAMET
 LUCILLE BOCK
 LUCIE JOUANNARD
 SOPHIE BOUGUET
 ANA PUERTA SANCHEZ

PRODUIRE UNE PENSÉE SUR LA VILLE PRODUCTIVE

Posant un regard d'architectes-urbanistes transdisciplinaire et une écoute aux besoins des acteurs de la ville productive, SYVIL met l'accent sur l'écologie des territoires, la coexistence négociée des usagers, et la construction de relations qualitatives entre espaces de vie et de production et distribution.

La culture du projet, la récolte de savoir, et la présence d'esprit portées par SYVIL depuis sa création génèrent un processus de conception précis et exploratoire pour répondre aux enjeux contemporains d'écologie et de résilience des territoires urbains et périurbains dans leurs transformations.

SYVIL est lauréat des Albums des Jeunes Architectes et Paysagistes 2018 (AJAP 2018). Le prix du Ministère de la Culture

récompense les projets et travaux qui se distinguent par leur force d'innovation et leur engagement pour l'architecture et le paysage de demain.

FORCE DE PROPOSITION

SYVIL se conçoit et agit comme une force de proposition adressée principalement aux entreprises, associations et organismes publics, méthode qui permet de répondre aux attentes à l'appui d'une dynamique de prospective.

Consultée en amont des projets, SYVIL cherche d'abord à s'accorder avec ses maîtres d'ouvrage sur les bonnes questions que pose un projet pour répondre de manière ad hoc à ses besoins.

SYVIL apporte également une expertise d'architecte auprès des commanditaires à travers des missions d'Assistance

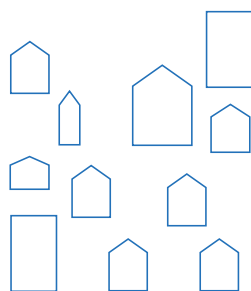
à Maîtrise d'Ouvrage en lien avec les problématiques d'intégration de l'activité en zone urbaine.

L'URBANISME PAR LA PETITE PORTE

SYVIL postule qu'il est pertinent, pour faire de l'urbanisme, de partir de l'architecture: -soit comme projet «pilote» qui, servant d'étalon, légitimerait sa généralisation à d'autres sites.

-soit comme projet «pièce de puzzle» qui participerait d'un projet urbain par tranches suffisamment autonomes pour que son inachèvement ne pose pas problème.

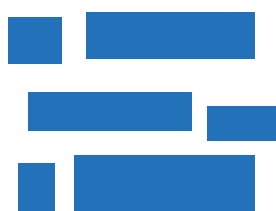
C'est aussi le sens élémentaire de l'expression *architectures du système ville*.



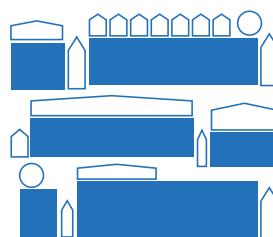
LA VILLE



LA VILLE PRODUCTIVE



LA PRODUCTION



LA PRODUCTION URBAINE

LES ARCHITECTURES DU SYSTEME VILLE

Le «système ville» est l'ensemble des systèmes et filières qui organisent le fonctionnement matériel de la ville. Ces centrales d'énergie et relais de distribution d'électricité, centrales de chauffage urbain, réservoirs d'eau, canaux, stations d'assainissement, infrastructures de transport et de communication, entrepôts de marchandises, messageries logistiques, hôtels d'activité, plateformes de transbordement, gares de triage, centrales à béton, centres de traitement des déchets et de recyclage, pépinières horticoles pour jardins publics, centres de données informatiques, stations de mesure, relais téléphoniques, sont les représentants construits de leurs multiples filières.

Ce sont les «architectures du système ville». Reconnaître l'existence de ces architectures du système ville en tant que telles invite à les comprendre. Souvent mal perçues, elles sont pourtant indispensables au fonctionnement de la ville. Dès lors qu'elles sont identifiées pour ce qu'elles sont, les architectures du système ville laissent entrevoir ce qu'elles pourraient être.

VERS UNE VILLE PRODUCTIVE, VERS UNE PRODUCTION URBAINE

Les notions qui suivent sont tirées des traits de caractère exemplaires de bâtiments ou lieux existants constitutifs du système ville inventoriés par notre recherche. Elles énoncent aussi chacune, des arguments pour l'intégration toujours plus grande de ces dispositifs dans l'agglomération

urbaine, et en retour, l'affirmation d'un caractère urbain des zones productives.

A travers six grands traits de caractères que peuvent revêtir ces constructions, est proposée l'instauration d'une ville productive, c'est-à-dire l'intégration et l'acceptation dans la métropole de l'industrie, de l'artisanat et des infrastructures, mais également le retour à la ville des actuelles zones industrielles et artisanales. Produire dans l'agglomération urbaine, mais aussi réurbaniser les lieux de production.

Ces monuments productifs à valoriser, spécifiques à la banlieue (Altermonument), ces infrastructures ou sites à vocation régionale qui viennent ménager une fonction de proximité (Double-face), ces constructions qui s'établissent pour reconquérir ces chutes

Dès lors qu'elles sont identifiées pour ce qu'elles sont, les «Architectures du Système Ville» laissent entrevoir ce qu'elles pourraient être.

inutilisées du territoire (Colonie), ces nouvelles industries plus écologiques qui sont aussi plus acceptables par la population (Eco-fabrique), ces nouveaux types d'unités productives distribuées comme les microcentrales d'énergie ou microréservoirs d'eau (Dé-centrale), ces infrastructures au positionnement stratégique vital à encourager (Ni trop loin-ni trop près) sont d'autant de visions nouvelles et concrètes pour renverser la donne sur le territoire. Ce sont autant d'arguments et de cartes à jouer en faveur de l'intégration.

Hier relégation des territoires et séparation des fonctions, aujourd'hui autre forme de ville, la périphérie peut être réparée : productive, mixte, spacieuse, confortable, champêtre, ouverte, plus autonome.

Pourquoi localiser dans les agglomérations les productions qui peuvent l'être ? Pourquoi donner aux industries un caractère urbain ?

Tout d'abord, parce que mettre en place des circuits courts entre production et consommation, dans l'énergie, l'alimentation, l'eau, les déchets, réduirait coûts, transport, et impact écologique de la ville. Ensuite, parce qu'une ville mixte où cohabitent activités, bureaux, logements, est plus habitable qu'une juxtaposition de zones monofonctionnelles d'industries ou de pavillons. Enfin, parce que produire dans l'agglomération limiterait l'étalement urbain des zones d'activités et rapprocherait les habitants de leur bassin de travail.

Mais face à la désindustrialisation de l'Europe des vingt dernières années, quelles bases productives reste-t-il donc ? Sur quelles bases existantes peuvent s'installer ces principes d'une ville productive ?

Restent les filières du système ville: approvisionnement, stockage, infrastructures, services locaux, sont des installations non délocalisables. Partir de ces modèles atrophés comme bases pour relocaliser la production - et sa distribution - dans les agglomérations urbaines, tout en garantissant une compatibilité avec celles-ci, permettrait à l'Europe de tester les hypothèses urbaines d'une économie circulaire de production/consommation. Dès lors, pour les filières qui gagnent aujourd'hui à être relocalisées au plus proche de la consommation, comme l'alimentation, ces mêmes principes et dispositifs peuvent être explorés.

RETROUVER UNE PLACE POUR LA PRODUCTION DANS LA VILLE



Dé-Centrale : Ensemble de plusieurs ouvrages construits qui décentralise une activité habituellement centralisée. Se distingue d'une centrale uniquement par son dispositif fragmenté, dispersé, ou en réseau.



Double - Face : Caractère d'un ouvrage à vocation régionale qui offre également une dimension de proximité. Qui en ce sens possède une face globale et une face locale. Se distingue d'un dispositif qui ne négocie pas avec les milieux où il se pose.



NTL - NTP : Se dit de la position stratégique d'une infrastructure vitale au fonctionnement du Système Ville, position ni trop loin des utilisateurs, ni trop proche car trop encombrante ou trop nuisible.



Eco - Fabrique : Installation qui tend à ne pas présenter d'inconvénients pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, la protection de la nature et l'environnement et la conservation des sites.



Co-Lonie : Architecture ou construction s'établissant dans une région étrangère ou a priori défavorable, qui vient co-exister avec l'existant.



Alter-Monument : Ouvrage d'architecture remarquable qui constitue un organe productif du territoire. Se distingue d'un monument par son caractère vivant ou vital pour le territoire.

L'IMMEUBLE INVERSÉ

Mon grenier partagé : la logistique de quartier

Mission Projet Lauréat de «Réinventer Paris 2» / Mission complète

Commanditaire SOGARIS

Programme Base logistique de quartier dans le 3ème Arr de Paris

Surface 1475 m² SU de logistique urbaine et espaces recevant du public sur

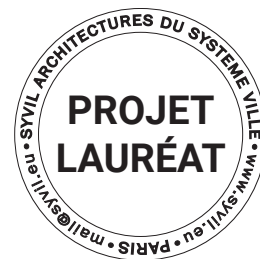
6 niveaux de sous-sol et un kiosque

Budget 2 M€

Lieu Paris

Date 2019

Partenaires Lulu dans ma rue (conciergerie de quartier), Les Sismos (design d'usage), Artelia (BE TCE), CSD (préventionniste), Semaest (AMO service aux commerçants), 15 Marches (AMO innovation)



L'ancien parking automatique de la rue du Grenier-Saint-Lazare est un cube sous-terrain qui s'étend sur 6 niveaux de sous-sol. Seul un édicule permettant de loger une voiture apparaît à la surface. Dans le cadre de la consultation Réinventer Paris 2, nous avons accompagné le groupe Sogaris dans une réflexion sur la reconversion de ce bâtiment souterrain en un espace de logistique adapté à répondre au contexte de l'hyper-centre parisien.

Le quartier du Grenier-Saint-Lazare, situé au cœur du 3ème arrondissement de Paris, rassemble près de 30 000 habitants au km², soit environ 22 000 foyers résidant dans un rayon de 700 m autour de l'édicule d'accès à l'ancien parking du Grenier Saint-Lazare.

Le quartier présente également un tissu commerçant local dense et qualitatif, avec près de 10 000 entreprises présentes dans l'arrondissement. La densité du bâti et des populations entraîne un manque de surfaces disponibles dans les logements, les locaux commerciaux ou d'activités.

Confrontés d'une part au renchérissement du prix de ces surfaces et d'autre part aux nuisances générées par la congestion et la pollution, les pouvoirs publics doivent déployer des solutions d'avenir pour équiper les quartiers de nouveaux outils collectifs et espaces partagés.

Le projet porté par Sogaris avec Lulu dans ma rue est ambitieux : il vise à développer le premier projet français de logistique de quartier, apportant ainsi aux habitants et aux commerçants des services utiles au quotidien et une réelle amélioration de leur cadre de vie.

Un grenier urbain enterré pour retrouver de la place en surface



1. Perspective générale du projet
2. Coupe de principe du projet

Port urbain et espace ouvert au public

Mission Projet Lauréat de «Réinventer la Seine» / SYVIL maître d'oeuvre du socle du projet : port urbain, station multi-énergies, pavillon de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau, espaces ouverts au public

Commanditaire SOGARIS, Mandataire de l'équipe (marché privé)

Programme Port urbain du dernier kilomètre + pôle enseignement + station service multi-énergies propres

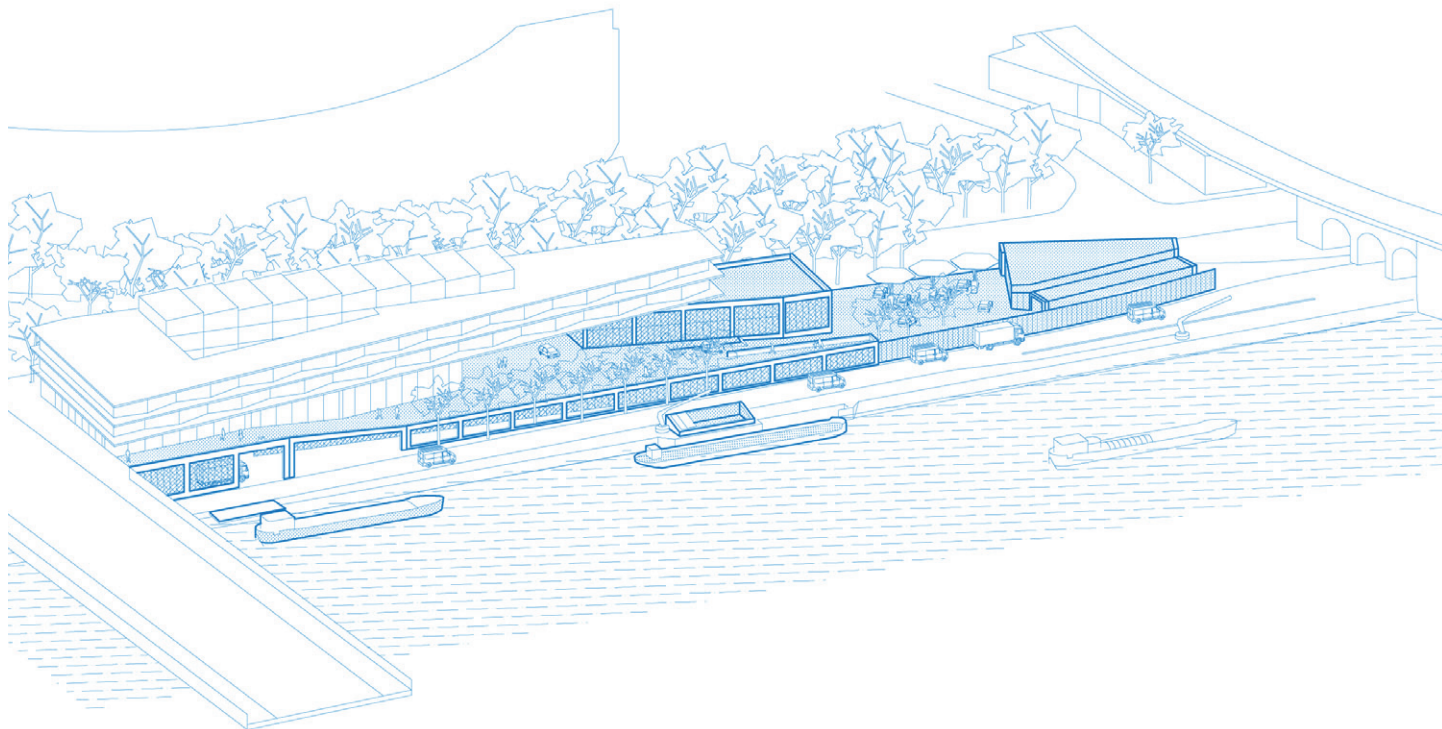
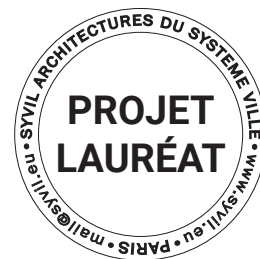
Surface 8000 m² SU de logistique urbaine fluviale et 2000 m² d'espaces ouverts au public

Budget 18 M€ (uniquement port urbain et espaces ouverts au public)

Lieu Paris

Date 2017. Livraison prévisionnelle 2020

Partenaires PRD Office (MOA enseignement), Air Liquide, Total, GRDF, Sigeif Mobilités, EDF, Sodetrel, Enedis (station multi-énergies), Setec (organisation), Philippe Roux Architecte, Hardel et Le Bihan Architectes (architecte cotraitant pôle enseignement), Noir Vif (design) BT Paysage, EGIS (BET)



Le premier bâtiment de logistique urbaine fluviale à Paris s'installe dans les murs de l'ancien parking du Pont de Grenelle, dans le site classé du paysage des berges parisiennes. « En Seine ! » incarne une nouvelle génération d'équipement hybride, véritable démonstrateur de résilience urbaine: multifonctionnalité, réhabilitation, alternatives fluviale et électrique au camion diesel, production décentralisée d'énergie, édifice waterproof. Il préfigure la ville post-pétrole au cœur de Paris.

« En Seine ! », projet lauréat de l'appel à projet *Réinventer la Seine*, réhabilite le site du parking de la Maison de la Radio à Paris par un nouveau type d'équipement urbain multi-fonction déployé sur la Seine, à la

fois infrastructure productive et lieu de vie inédit :

- un port fluvial urbain du dernier kilomètre, basse émission
- un pôle d'enseignement supérieur et un incubateur d'entreprises
- une station multi-énergies (bioéthanol, gaz naturel, électricité charge rapide, hydrogène) avec production d'hydrogène sur site par électrolyse de l'eau.

Une promenade en belvédère sur l'eau, ouverte au public, réunit l'ensemble et vient remplacer un espace aujourd'hui dégradé par la voiture.

La logistique s'incorpore dans l'épaisseur du quai entre l'Avenue Kennedy et la voie Pompidou sur la Seine. Seuls les bureaux

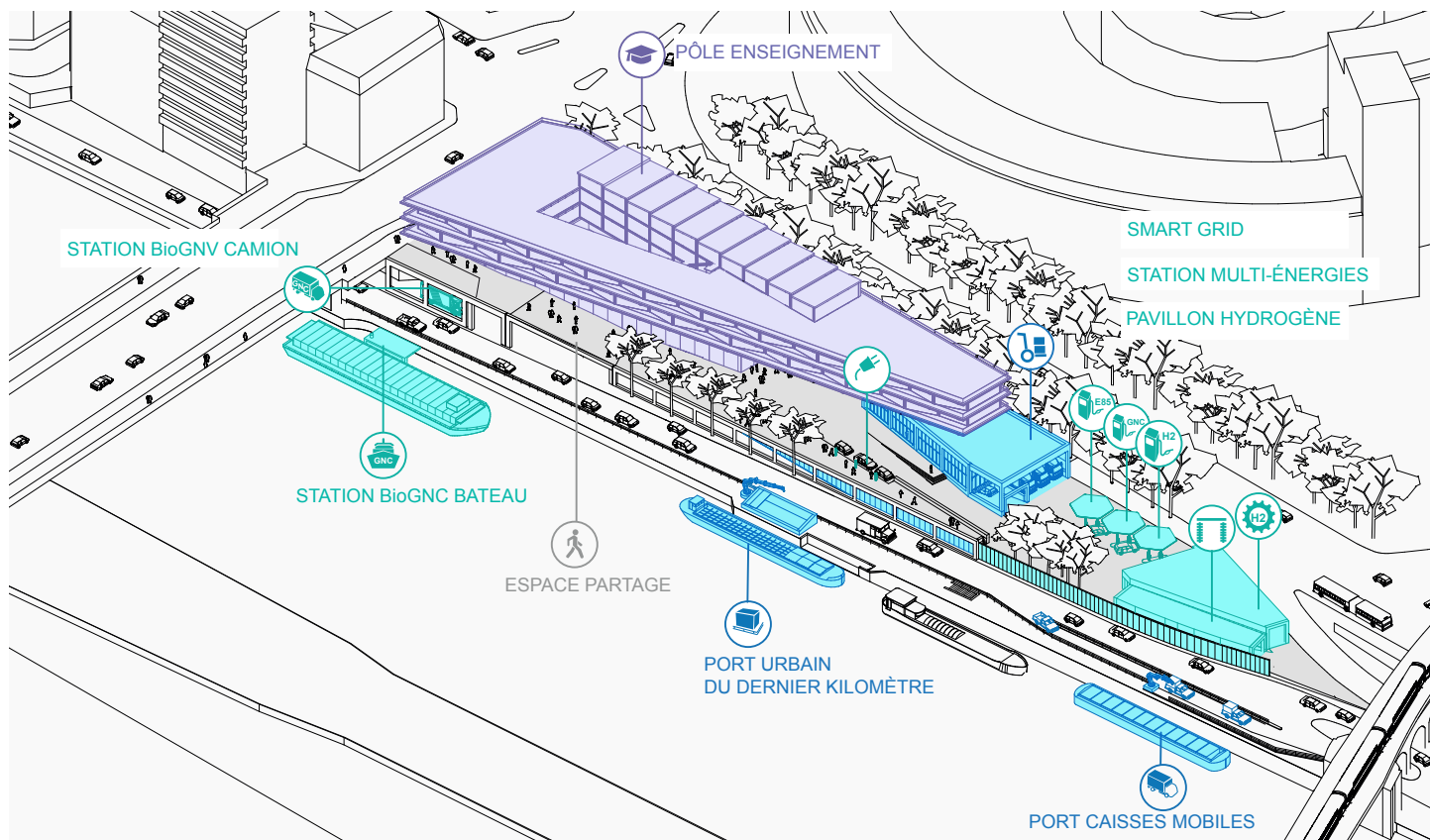
d'exploitation forment une émergence sur le quai haut. Un socle minéral et tellurique, sur lequel viennent se poser la station service multi-énergies, aérienne, et le pôle universitaire, diaphane.

Un dispositif inédit de puits-tunnel connecte le quai au bâtiment. Directement depuis le bateau, les marchandises sont déposées de plain-pied avec un espace de messagerie pour palettes au deuxième sous-sol, ceci sans entraver la circulation actuelle des voies sur berges et de préserver la possibilité de sa piétonisation. Une contre-allée dédiée au déchargement de caisses mobiles constitue une extension possible du déchargement logistique sur le quai.

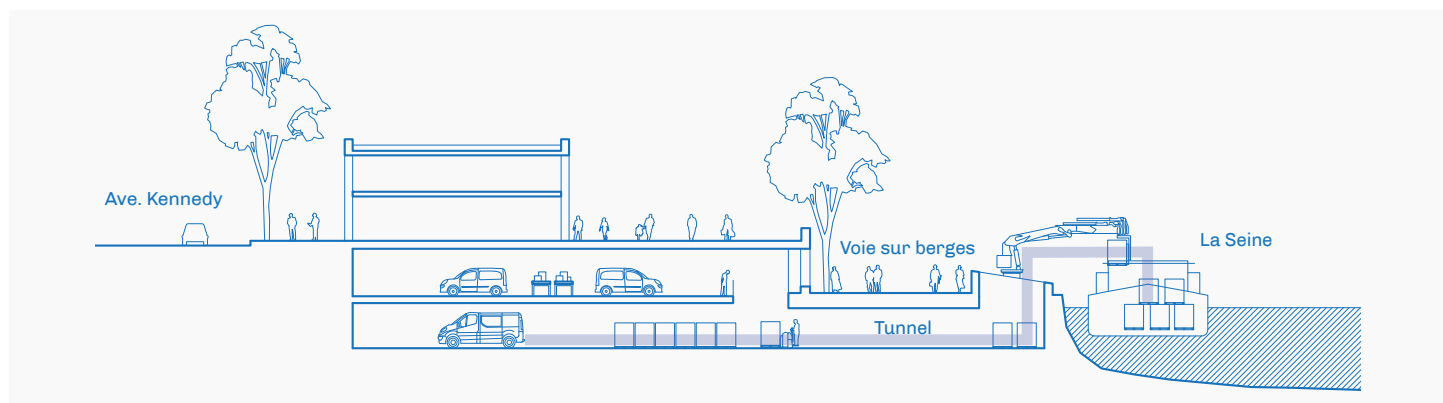
*Incorporer un outil
industriel bas carbone
dans une berge
parisienne*



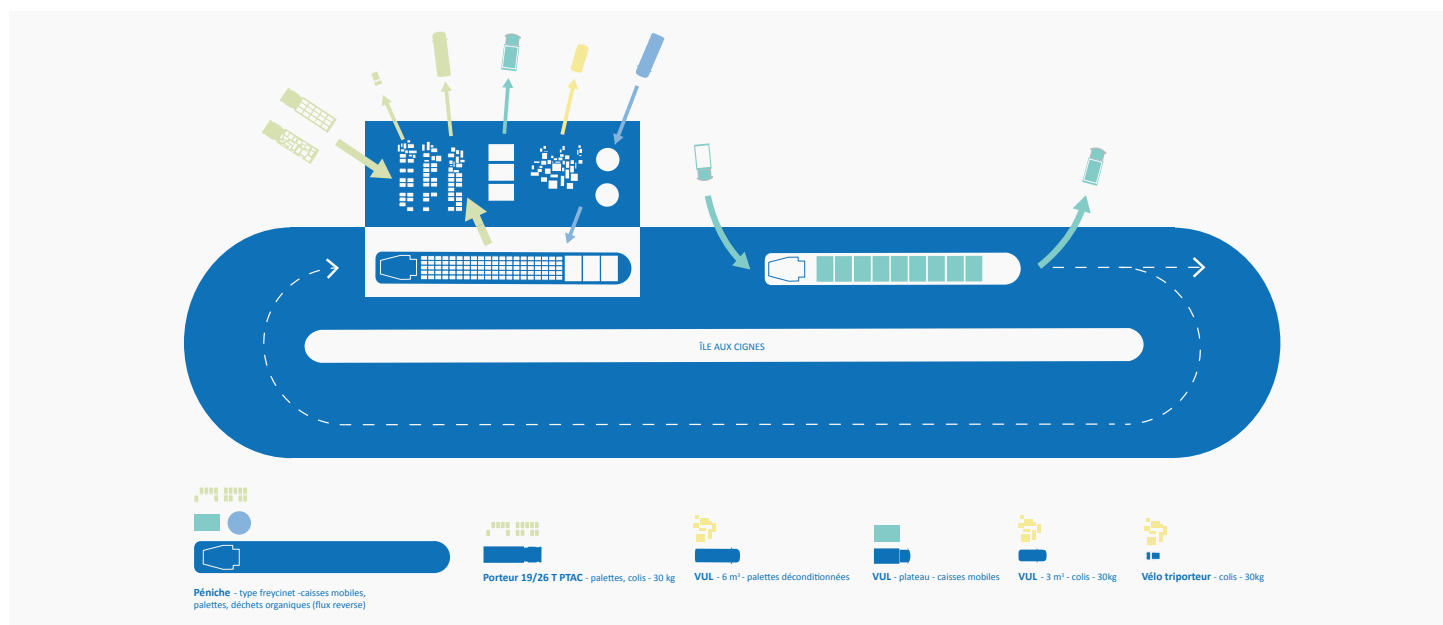
1. Le projet «En Seine !», vu depuis le RER C, intègre dans un quai le premier port fluvial de logistique urbaine basse émission dans Paris.



2



3



4

2. Une triple programmation : logistique fluviale, station service multi-énergies, pôle d'enseignement autour d'un espace privé ouvert au public
3. Coupe transversale sur le «tunnel» permettant de relier l'espace de distribution à la Seine sans que les marchandises ne soient sisisibles..
4. Schéma des flux logistiques



6

5. L'espace partagé en belvédère sur la Seine. Le pavillon logistique, d'où partent les tournées du dernier kilomètre, est intégré dans le projet de socle.
6. Maquette vue du socle logistique

STATION BALMA

Bâtir et augmenter la mobilité aujourd'hui

Mission Dessine-moi Toulouse

Commanditaire OGIC

Programme Mobilités alternatives + hôtel + bureaux + co-working + activité

Intercity + commerce + parking

Surface 15 000m²

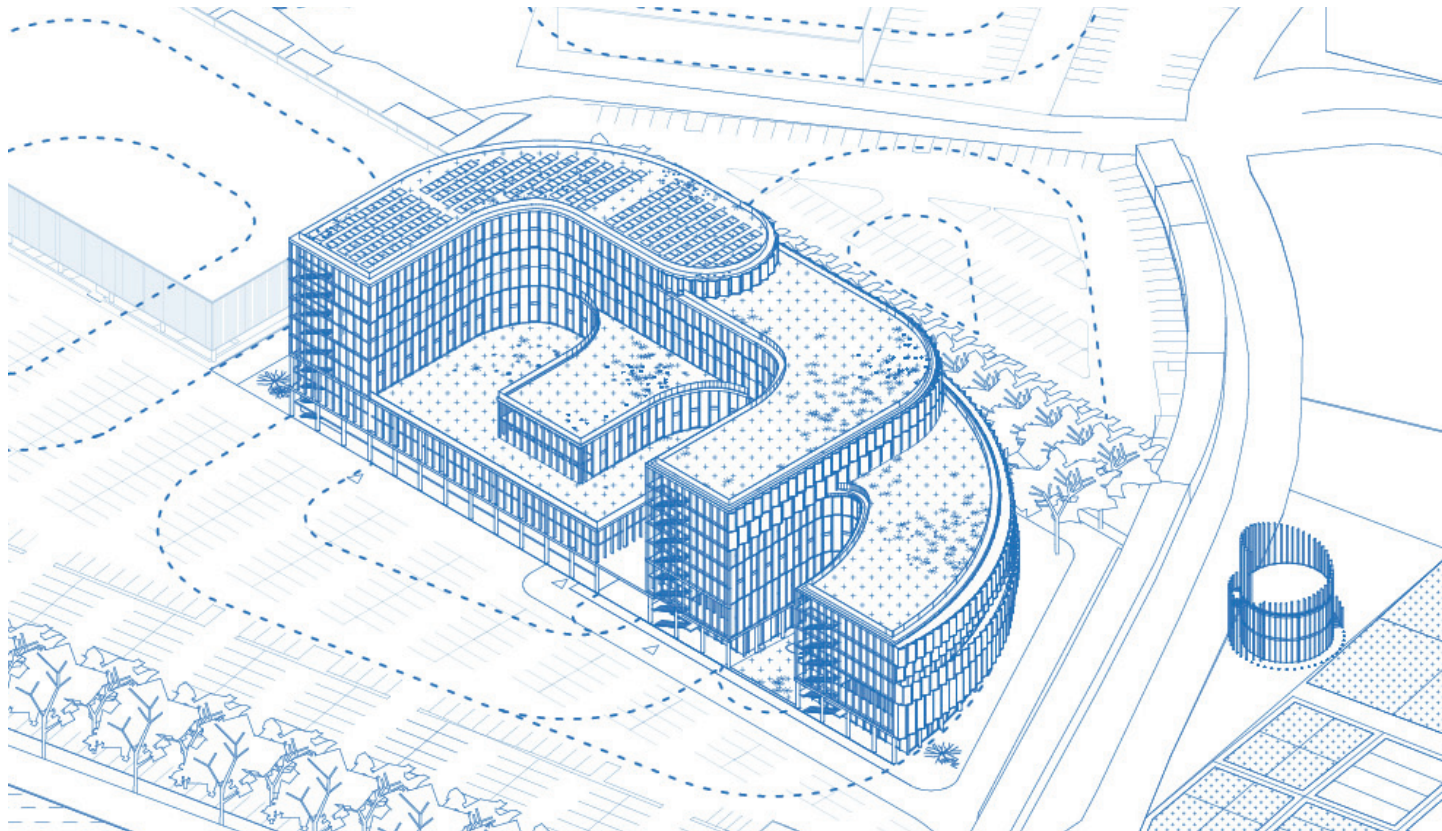
Budget NC

Lieu Balma

Date Concours 2019

Partenaires MG-AU | Michel Guthmann Architecture et Urbanisme (mandataire),

Espaces libre (paysagiste), RRA (bureau d'étude mobilité), Zoo (graphiste),



Situé à seulement 7 minutes du centre de Toulouse par le métro, et au contact immédiat du boulevard périphérique, le projet « Station Balma » est conçu comme un dispositif architectural et urbain qui serait le premier acte déclencheur d'une transformation progressive de la Porte métropolitaine Est : un projet-processus, moteur d'une transformation profonde pour ce lieu charnière, à l'articulation du centre et de sa périphérie.

À l'invitation de TISSEO (société gestionnaire des transports en communs de Toulouse), le projet envisage la valorisation du parking relais adossé au terminus de métro et à la gare de bus, dans le cadre de l'appel à projets innovants «Dessine-moi Toulouse». L'espace urbain au pourtour du site est aujourd'hui distendu, largement accaparé

par la voiture individuelle. Pourtant l'arrivée des transports en communs et notamment du métro intime un changement profond de la forme urbaine du quartier, et appelle de nouveaux usages pour cette future polarité économique de la métropole. Le projet est conçu comme un dispositif opérationnel au service de cette transformation attendue.

Le projet amorce la reconquête des espaces publics par les modes alternatifs à la voiture et impulse une nouvelle référence d'urbanité par l'installation d'un rez-de-chaussée actif ouvert sur un large parvis piéton. La «Station Balma» est une plateforme relais des énergies locales. Un édifice hybride, multifonctionnel et réversible, tourné vers la mobilité alternative et l'activité économique sous toutes ses formes : incubateur d'artisans associé à un restaurant,

espaces de co-working et café, offre de bureaux diversifiée largement ouverts sur des prolongements extérieurs, hôtel doté d'un bar penthouse, commerces, locaux associatifs tournés vers la promotion de l'usage du vélo, pavillon associatif ouvert aux usagers des jardins partagés.

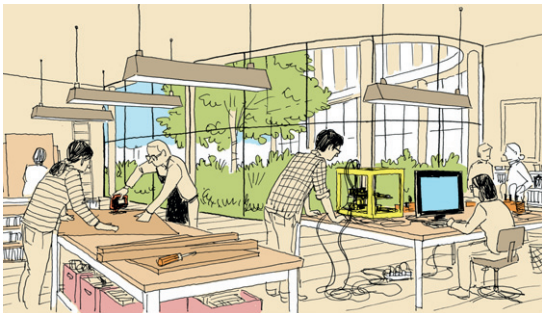
Le projet s'installe dans la parcelle rectangulaire de la consultation, mais initie un processus qui préfigure les évolutions du site avec d'autres opérations qui enrichissent la figure. Cette première étape installe une forme évolutive : elle constitue une entité autonome et fonctionnelle cohérente, mais elle autorise également son complément dans les phases ultérieures. Elle préside d'un projet urbain pour le quartier, par un dispositif architectural pionnier.



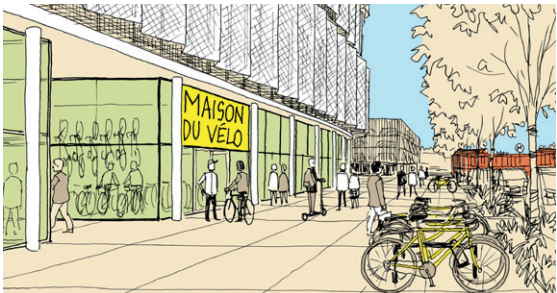
1



2



3



4



5

1-2. Perspectives extraites du film réalisé par Virgin Lemon
 3. Dessin de l'illustrateur Martin Etienne
 4. Maquette du projet

Un monument productif habité

Mission Inventons la Métropole du Grand Paris 2

Commanditaire Nexity et Quartus

Programme Activité SEMMARIS + hôtel + résidence services seniors (RSS) + commerces + bureaux + écoles municipales artistique (EMA) + escalade + restaurant associatif (Freegan Pony) + bouldodrome

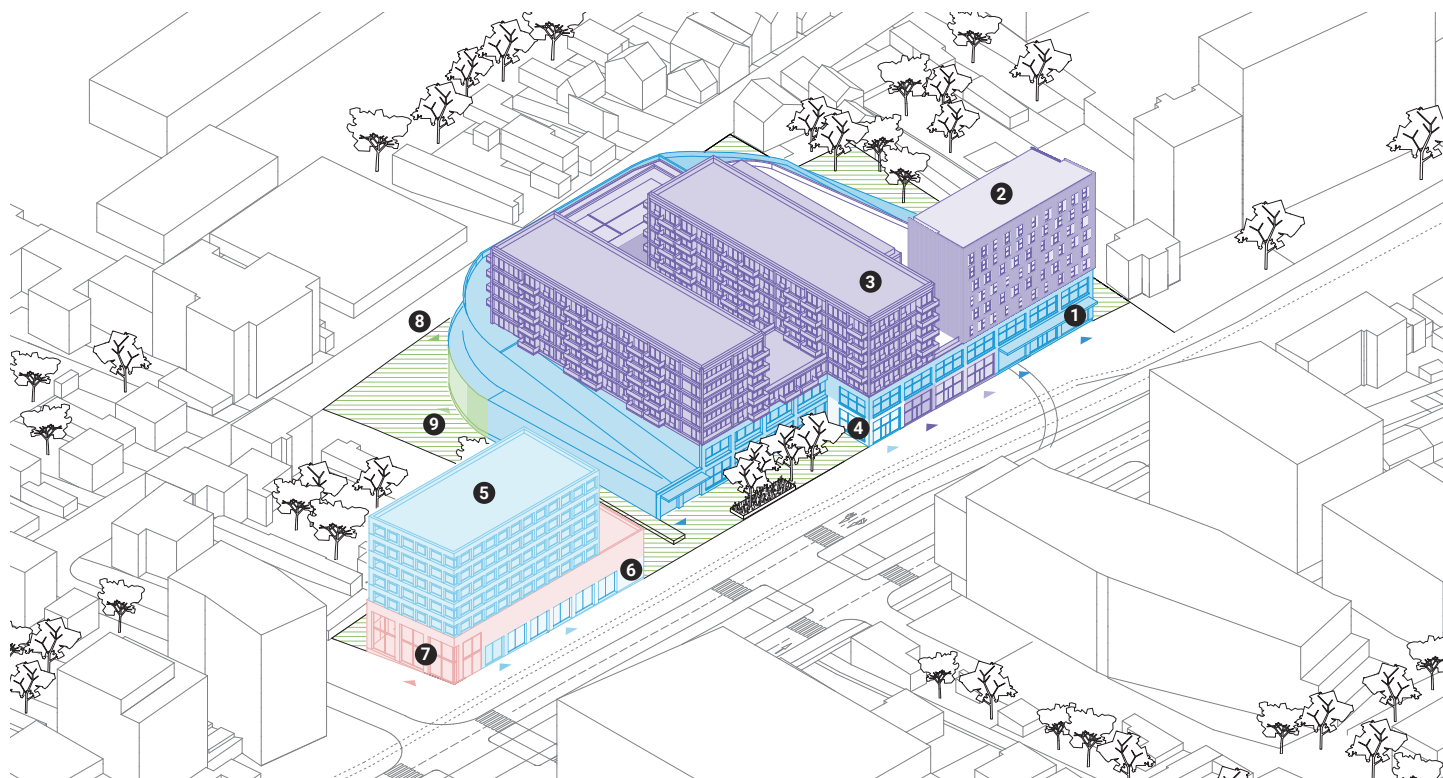
Surface 20000 m²

Budget NC

Lieu Vitry-sur-Seine

Date 2019

Partenaires Claire Schorter (architecte urbaniste), CO2 (paysagiste), Semmaris (exploitant socle d'activité)



Activitry joue l'ultime acte de l'aménagement de la ZAC Rouget de Lisle, à travers l'appel à projets innovants IMGP2. Sur ce dernier lot disponible, une emprise de 7000 m² située dans la pente du coteau résidentiel à proximité immédiate de l'A86, se discute la présence de l'activité dans la ville, et la transition entre Vitry et Choisy-le-roi dans une séquence d'entrée de ville rénovée par la refonte des espaces publics et l'arrivée du tramway.

Activitry investigate le thème de l'immobilier d'activité innovant, capable de regagner des positions en zone dense pour résister au phénomène dramatique de "desserrement" des fonctions productives vers les confins de la métropole. Activitry appartient à cette

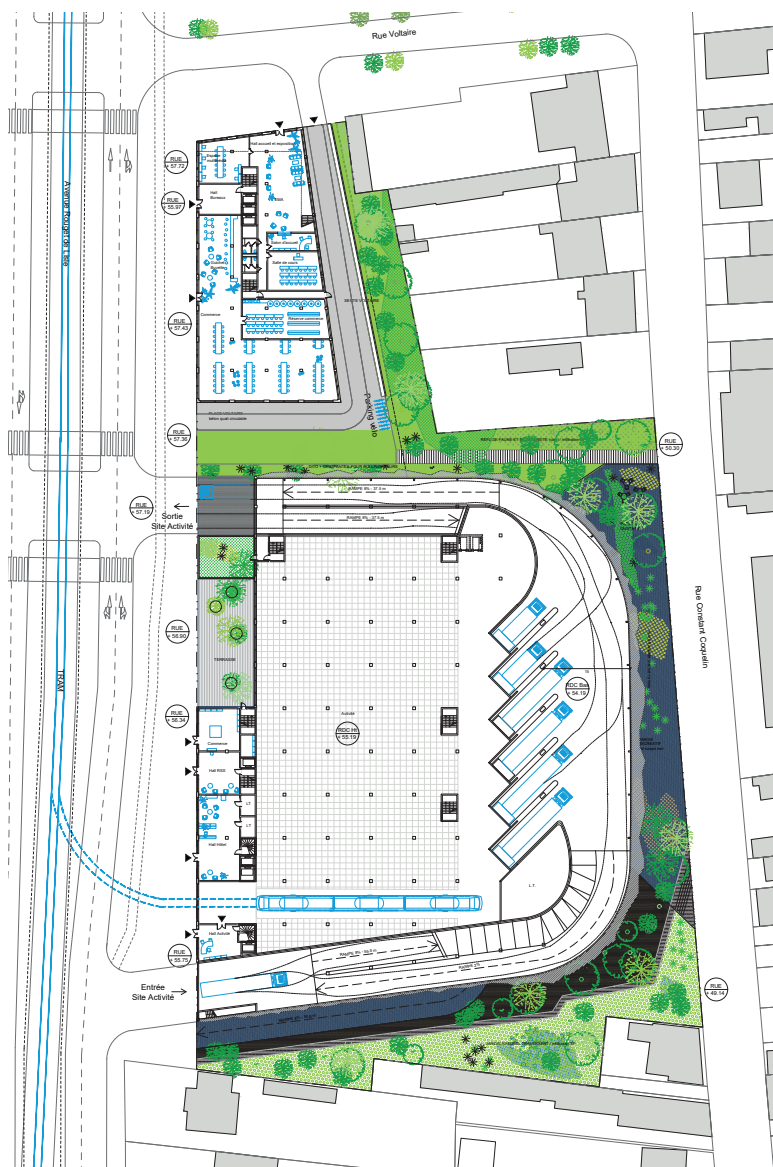
nouvelle génération de projets qui inventent les nouveaux modèles de cohabitation et de péréquation économique permettant de rendre acceptables, voire désirables les activités productives en ville. Car le retour en ville implique de renouveler notre approche de l'immobilier d'activité afin de réintroduire ces fonctions dans la matière vivante de la ville, avec des édifices plus denses, plus mixtes et plus interactifs.

Le projet s'articule autour d'un principe de "double-face" : attentif à tisser des relations avec le tissu urbain tout en assurant une vocation de service au bénéfice du grand territoire. Un socle productif sur trois niveaux inscrits dans la pente du terrain est dédié à la logistique urbaine alimentaire.

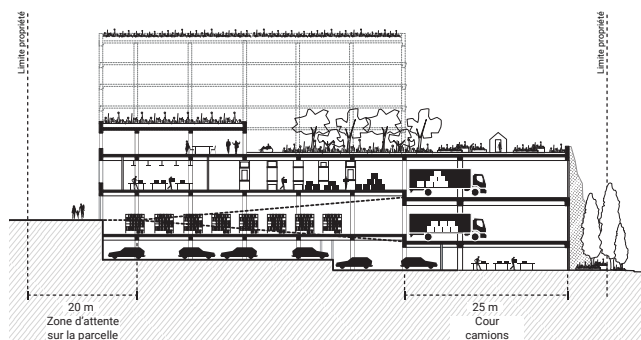
Le socle abrite une antenne décentralisée du marché de Rungis sur un mode densifié et optimisé, en étages. Le modèle anticipe l'utilisation du tramway pour assurer la distribution du dernier kilomètre vers Paris, en lien avec le MIN de Rungis. Les strates hautes sont occupées par des bureaux, un hôtel et une résidence de co-living pour les seniors. Ces programmations connexes cohabitent parfaitement avec les fonctions productives et bénéficient de la vue vers la vallée de la Seine et de la lumière. Elles apparaissent comme de véritables partenaires et apportent la preuve pour le voisinage de la plus grande vigilance apportée à l'intégration profonde des activités.



1



3



2



4

1. La façade urbaine sur l'avenue Rouget de Lisle
2. Coupe transversale schématique
3. Plan d'étage courant
4. Perspective

P4 PORTE DE PANTIN

Intégrer une logistique zéro particules dans Paris

Mission Projet lauréat de l'AAP «Logistique urbaine durable» (Ville de Paris)

SYVIL mandataire de la maîtrise d'oeuvre

Commanditaire SOGARIS (marché privé)

Programme Messagerie logistique mutualisée à zéro émission de particules

+ commerce

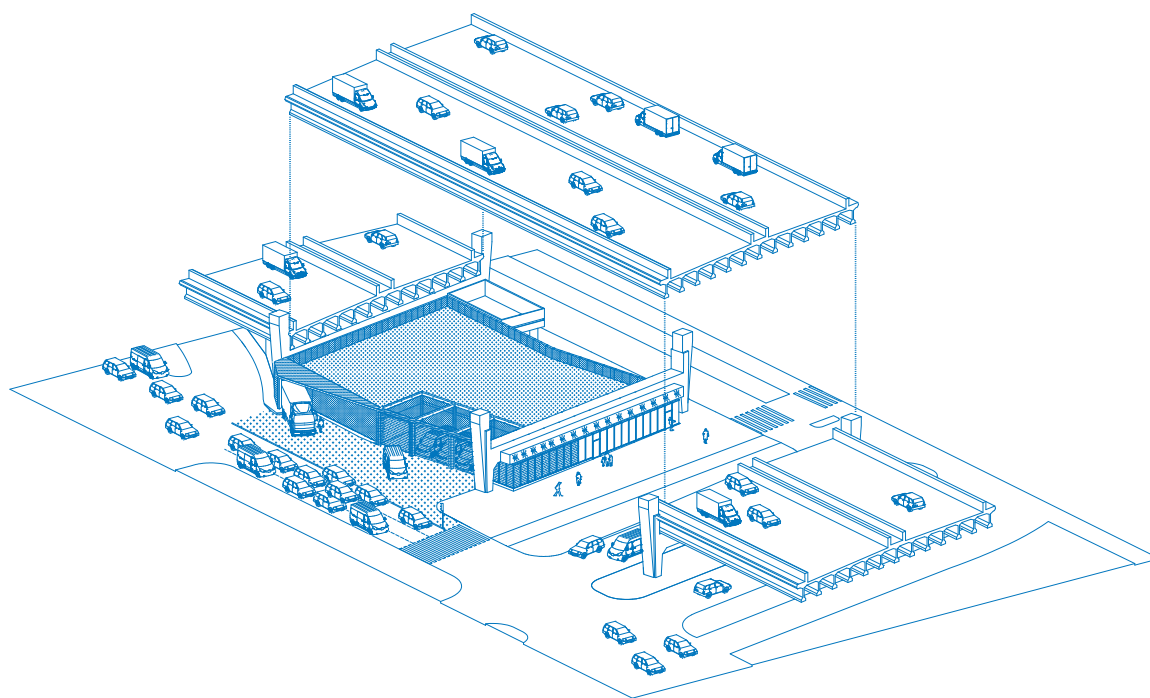
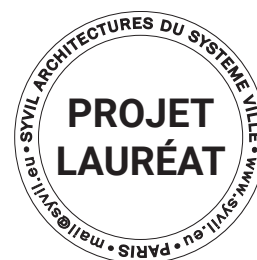
Surface 864 m² SDP

Budget 1,4 M€

Lieu Paris

Date 2017. Chantier 2019.

Partenaires FM Logistics, EcoloTrans, FreshRelay, La Ruche qui dit Oui, Mizrahi BET TCE



Pour cette proposition lauréate de l'appel à projet «Logistique urbaine durable» en janvier 2017, SYVIL a accompagné Sogaris dès l'amont du projet. Cette opération est singulièrement innovante par de multiples aspects : P4 est un espace urbain de distribution mutualisé entre plusieurs logisticiens, équivalent d'une collocation d'appartement pour affronter un loyer important ; il est une vitrine qui montre les coulisses de la logistique du dernier kilomètre 100% sans émissions ; il repose sur une occupation temporaire du domaine public ; et constitue un bâtiment démontable et remontable ailleurs au bout d'un premier cycle d'exploitation de 12 ans.

Saviez-vous que vos carottes vivent de grandes aventures avant d'arriver dans votre supermarché ? P⁴, pour Pôle Paris Pantin Pré Saint-Gervais, est un projet

pionnier de messagerie de logistique urbaine; une forme de micro-Rungis plus écologique. Réponse à l'appel à projets Logistique urbaine durable lancée par la Ville de Paris, le projet met en place un dispositif logistique novateur, mutualisé dans le temps et dans l'espace, grâce à des acteurs de la logistique qui recherchent des modèles moins polluants et plus compacts. Un poids-lourd roulant au gaz naturel, sans émissions, décharge en une fois l'équivalent de quatorze petits véhicules propres qui livrent le client final.

P⁴ donne à voir une autre logistique urbaine: plus propre, elle s'intègre plus à l'espace de la ville, et elle en recoud les chutes résiduelles. Situé sous le Périphérique à la hauteur de la Porte de Pantin, P⁴ fonctionne 24h/24h. La lumière nécessaire à cette activité intense confère au bâtiment une qualité particulière. Il devient une lanterne

dans la ville, signal de coulisses remis sur le devant de la scène. Côté Pantin, le projet met en scène la chorégraphie incessante de véhicules d'un nouveau genre: camions et camionnettes roulant au gaz naturel, triporteurs, chariots électriques, tous drastiquement moins émissifs. Côté Paris, une grande fenêtre permet d'attendre son bus en assistant au balai des marchandises qui nourrissent Paris. Pour répondre aux contraintes d'occupation du site, le bâtiment est intégralement démontable et remontable ailleurs.

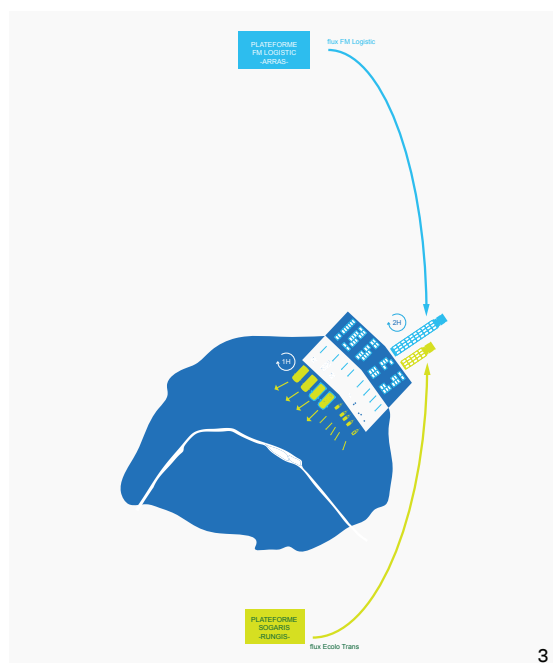
Longtemps rejeté loin des villes, le programme logistique reprend des lettres de noblesse dans l'architecture. De l'ombre du tablier du Périphérique à la lumière de ses vitrines, l'édifice se tapit et s'infléchit au gré des géométries du site.



1



2



3

1. Perspective vue côté Pantin
2. Perspective vue côté Paris
3. Flux logistique de P4 dans le territoire

Faire symbiose entre habitat et petite production

Mission projet Inventons la Métropole du Grand Paris 2

Commanditaire Brémond & Lamotte

Programme 18 Logements familiaux en accession + un 1 commerce alimentaire bio + 1 café-cantine + 4 ateliers d'artisanat alimentaire + espace de co-working

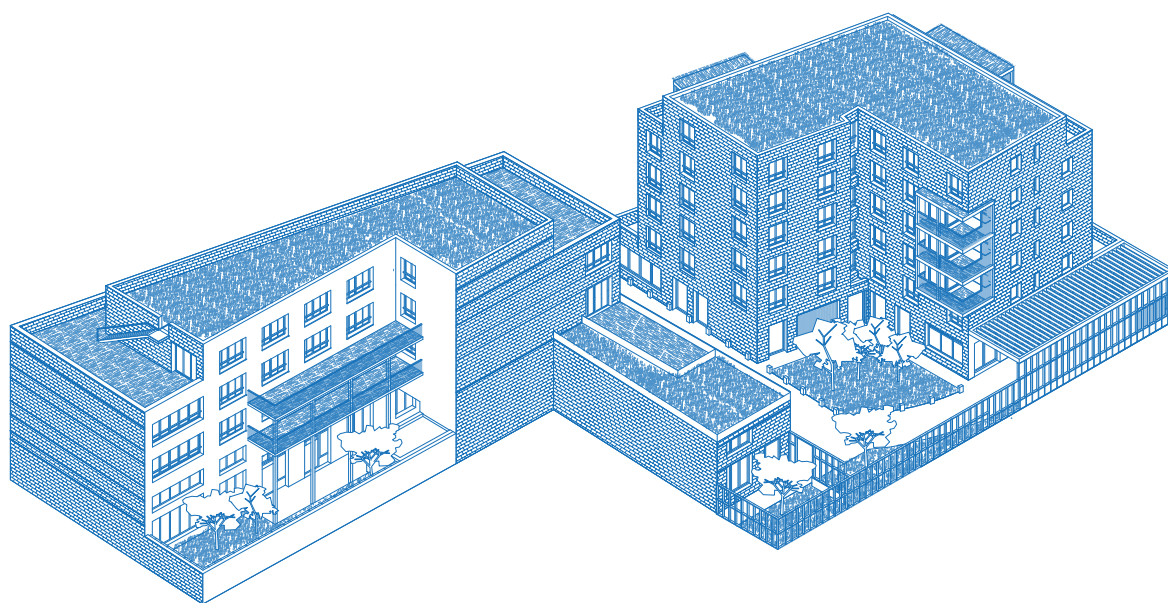
Surface 3440 m²

Budget 5 M€

Lieu Pantin

Date 2019

Partenaires Promoteur de Courtoisie Urbaine (AMO habitat participatif), Paludes (paysagiste), ZEFCO (BET environnement), Gallia (exploitant incubateur craftfood), Ecobul (association exploitant café-cantine), Caboom (exploitant co-working), Camille Hugbart (illustratrice)



Poursuivant l'étude des filières matérielles de la ville, le projet a été l'occasion de développer une expérimentation sur l'économie circulaire à la petite échelle du logement. Dans une démarche participative, les habitants consultés ont fait émerger des besoins transcrits par la suite dans le projet, notamment par une loggia-cellier.

En parallèle, un travail sur la cohabitation petite production/habitat a été mené avec les futurs utilisateurs, un spécialiste de la maîtrise d'usage (PCU), un acousticien, un paysagiste.

Dès lors que l'activité est à petite échelle, son intégration ne pose plus problème, la mixité des programmes au sein d'un même îlot suscite des imprégnations croisées du

monde de l'habitat et de celui du travail, des lieux plus riches, diversifiés, et polyvalents, offrant des usages insoupçonnés.

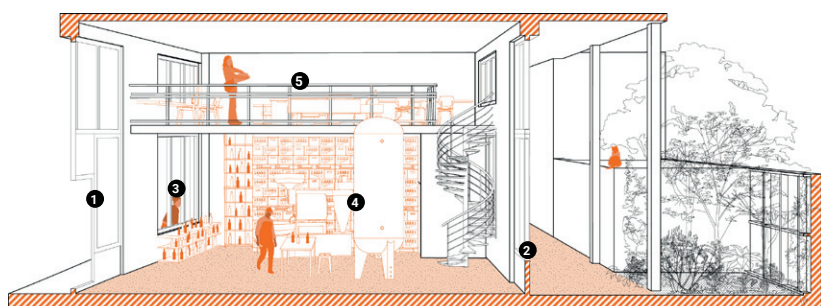
Le projet s'organise autour d'une grande cour ouverte traversante, partagée entre les différents programmes : ateliers d'artisanat alimentaire, co-working et logement. Elle adresse l'ensemble des activités sur un même espace fédérateur et permet l'accueil du public aux différentes vitrines. Elle permet les livraisons mutualisées de l'ensemble des activités, par un accès double et une marche en avant. Pour l'ensemble du projet, la cour constitue un îlot de fraîcheur végétale (été) et un espace extérieur ensoleillé (hiver et mi-saison).

Une exigence est mise sur la qualité des espaces de travail, qui développent des

espaces extérieurs systématiques à chaque niveau. D'autre part, l'ensemble des logements a été conçu au service d'une efficacité dans l'organisation du quotidien. Qu'est-ce qu'un logement qui permet de bien manger ? Qui permet de réduire ses déchets ? L'intérieur du logement est conçu pour faciliter le stockage des denrées alimentaires et des affaires.. Une place importante est donnée aux annexes en dehors du logement pour retrouver des espaces supplémentaires, plus grands et diversifiés. Des matériaux pérennes (brique) et biosourcés (bois) sont en cohérence avec l'esprit du lieu: une échelle humaine, une réinvention du faubourg productif.



1

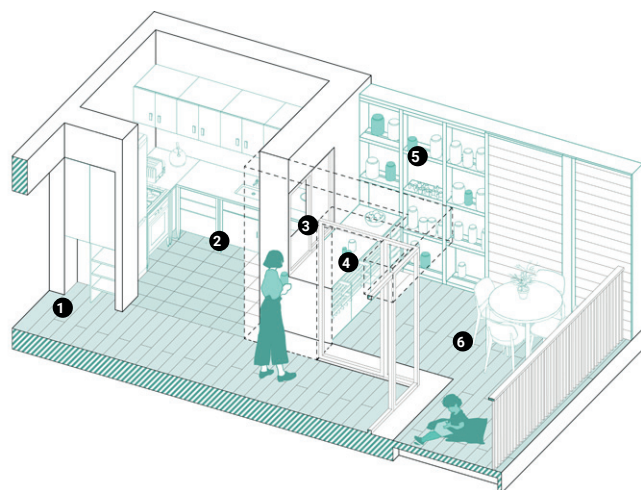


2

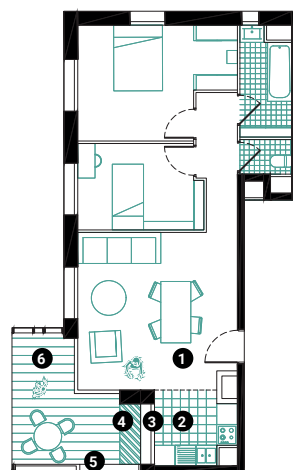
- ❶ Entrée sur rue, livraison possible
- ❷ Entrée sur cour, livraison possible
- ❸ Vitrine sur rue
- ❹ Double-hauteur (5.8m) pour l'activité
- ❺ Mezzanine pour les bureaux de l'activité



3



4



- ❶ Entrée en lien avec la cuisine
- ❷ Cuisine en premier jour, séparable du salon
- ❸ Fenêtre passe-plat
- ❹ Garde-manger extérieur
- ❺ Séparatif du balcon servant d'étagère de stockage
- ❻ Loggia en bois extérieur

5

- 1. Perspective générale vue depuis la rue
- 2. Coupe perspective des cellules d'activité traversantes et modulables
- 3. Perspective sur l'entrée de la cour partagée
- 4 et 5. Les logements: des loggias/celliers pour permettre l'économie circu-

RENOUVEAU À 4 CHEMINS

Construction de 43 logements + 1 local commercial + local d'activité

Mission Phase 1 Chef de projet MG-AU (Achille Bourdon) / Phase 2 SYVIL

Maîtrise d'œuvre d'exécution

Commanditaire Immobilière 3F

Programme 43 logements + 1 local commercial + local d'activité

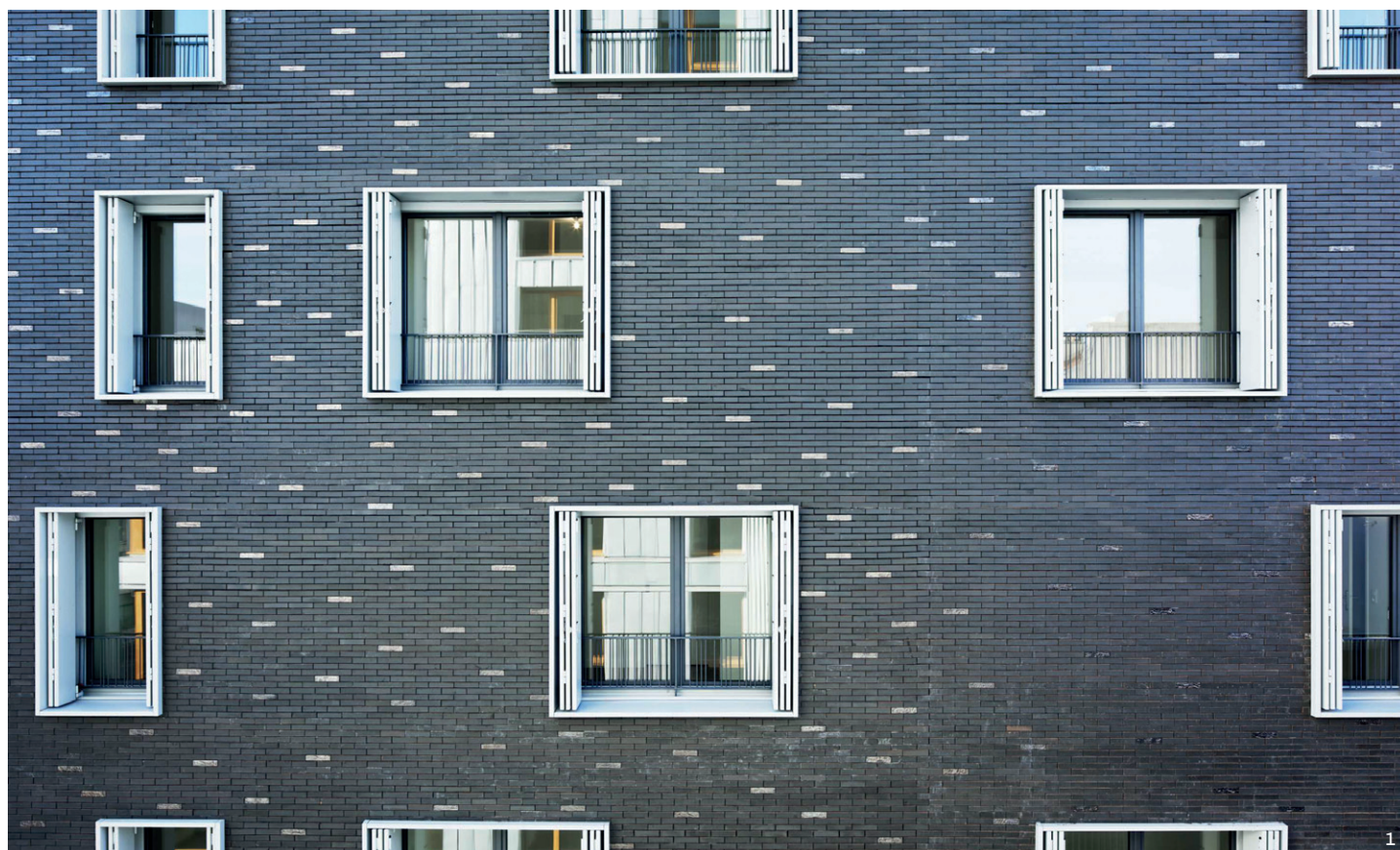
Surface 3334 m² SDP

Budget 4.6M€

Lieu Aubervilliers (93), ZAC Auvry Barbusse - Phase 2

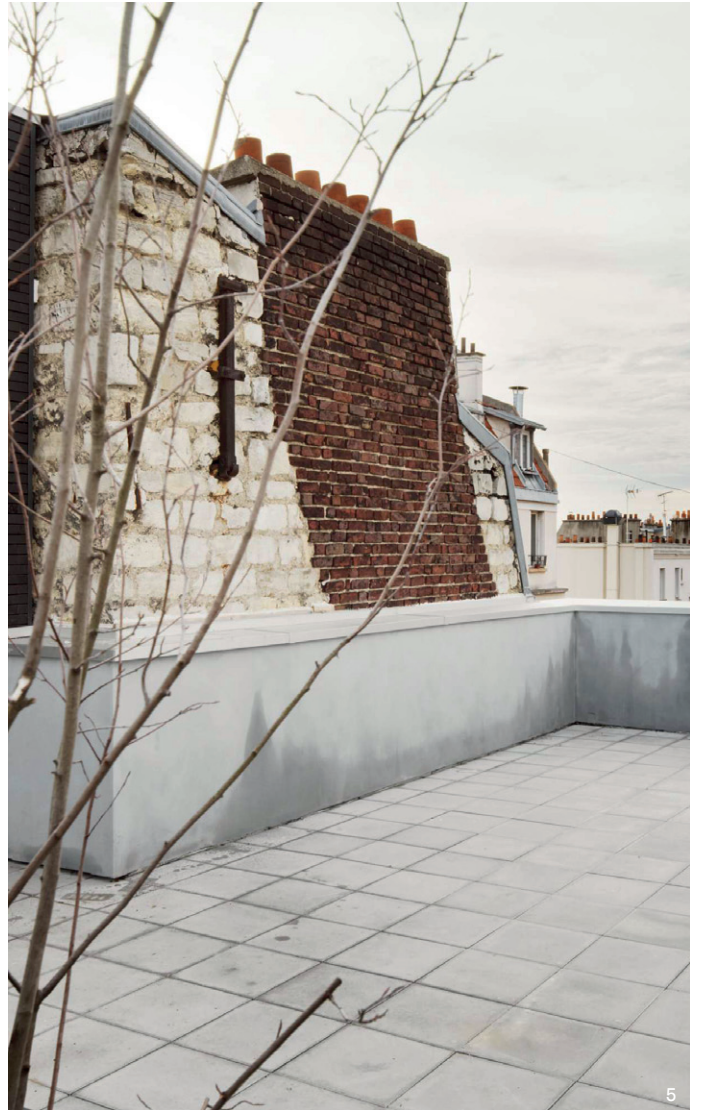
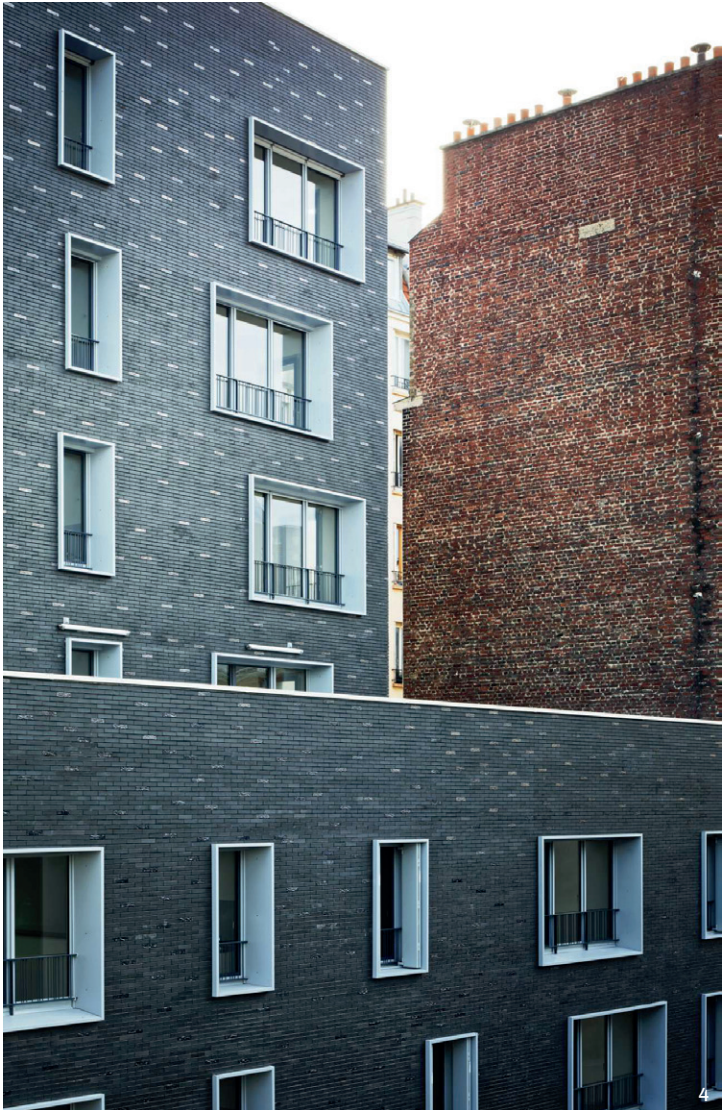
Date Phase 1 livrée en 2015 / Phase 2 chantier en cours

Partenaires MG-AU (mandataire), Igrec



La ZAC Auvry-Barbusse conçue par les urbanistes TOA est un point clef du projet de rénovation urbaine du quartier Villette quatre chemins à Aubervilliers. Elle met en exergue une recomposition urbaine respectueuse du tissu de faubourg, croisant une approche multi-sites avec la recomposition des espaces publics autour d'une rue principale très active qui favorisera la cohabitation apaisée entre des programmes diversifiés, en particulier habitat et artisanat.

Le projet Immobilière 3F situé à la proue du quartier sur l'avenue Jean Jaurès (RN2), consiste en la construction d'un ensemble immobilier de 43 logements, un local d'activités et un local commercial. Le chantier a été divisé en deux phases : une première phase de 28 logements livrée en 2015, et une deuxième phase de 15 logements livrée en décembre 2018. Achille Bourdon a dirigé le développement du projet au sein de l'agence MGAU - Michel Guthmann Architecture et Urbanisme depuis 2011. C'est tout naturellement que SYVIL réalise la maîtrise d'œuvre de la deuxième phase depuis 2016.



Crédits photos : Takuji Shimmura

1. Façade en double mur brique
2. L'angle sur l'avenue
3. Intérieur d'un logement
4. Le coeur d'îlot
5. Toit terrasse

LES JARDINS DU RECYCLAGE

Plateforme fluviale de recyclage

Mission Projet lauréat «Réinventer la Seine», mission complète

Commanditaire Paprec Recyclage

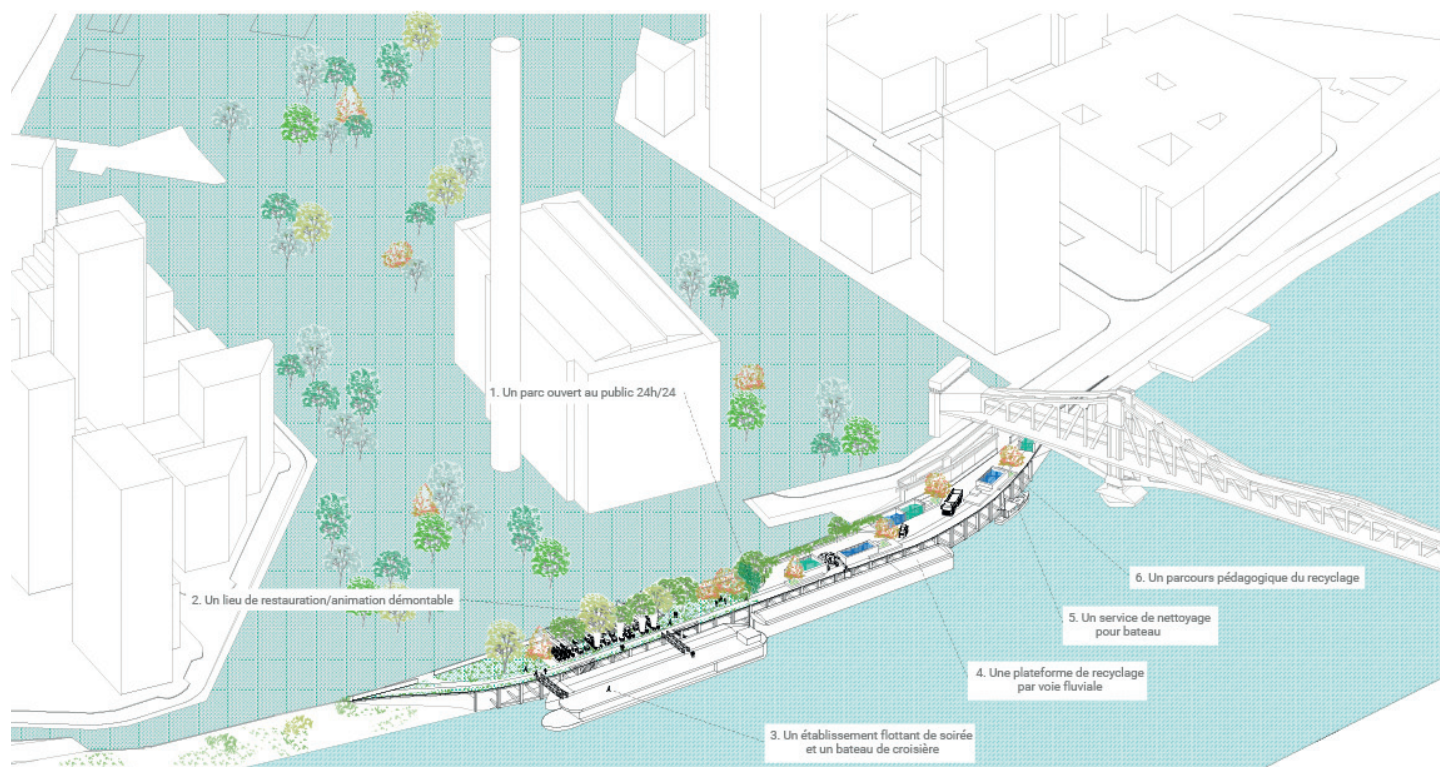
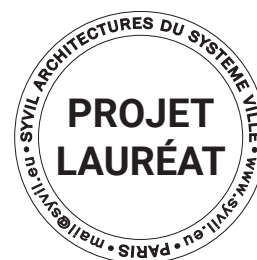
Programme Plateforme de recyclage par voie fluviale, parc urbain, lieu de restauration/animation démontable, établissement flottant de soirée et bateau de croisière, service de nettoyage pour bateau, station gaz pour camions et bateaux

Surface 2500 m²

Lieu Ivry-sur-Seine

Date 2017

Partenaires Class'croute, Fluvial Nettoyage, F.F.M (Flotte Fluviale Maritime), Sigeif, La Parisienne Réception



Le projet lauréat de l'appel à projet Réinventer la Seine en juillet 2017 a une double vocation : concilier un espace de loisirs en bords de Seine avec une déchetterie fluviale exploitée par PAPREC d'une part, et accompagner la création du futur parc de la ZAC Ivry Confluence d'autre part.

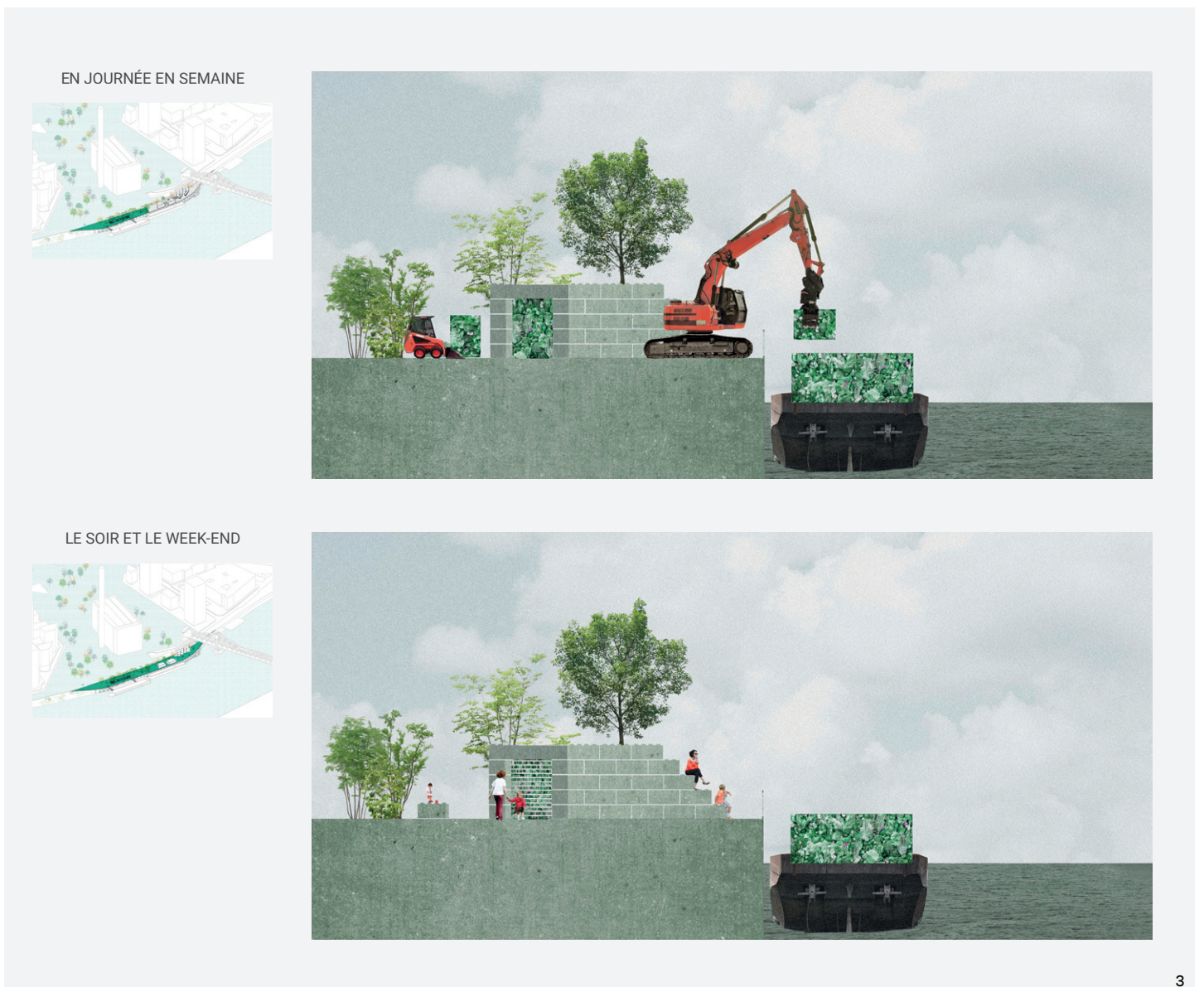
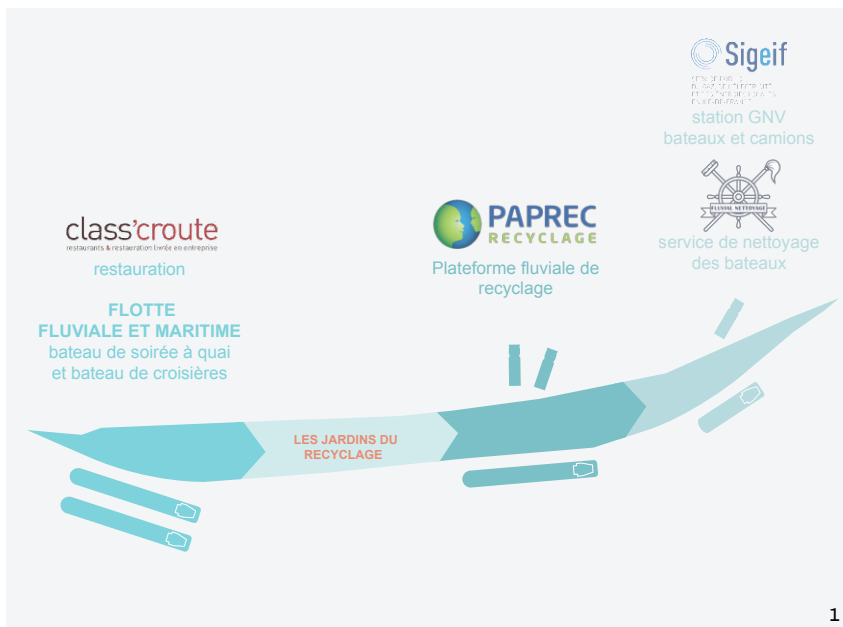
« Les Jardins du Recyclage » est un projet de parc-belvédère sur la Seine qui intègre une plateforme fluviale de recyclage.

Il construit avec attention les conditions d'une coexistence du loisir et de l'activité productive sur le fleuve, toutes deux fondatrices de l'identité de la Seine.

Le parc est la vitrine d'une filière de recyclage des matières inertes (bois, carton, papier, verre, gravats) qui utilise un mode de transport réduisant pollution et congestion. Chaque bateau épargnera en effet 22 camions sur les routes d'Ile-de-France.

Au sein de ce parc ouvert 24h/24, une programmation multi-facettes s'installe : un lieu de restauration/animation démontable, un établissement flottant de soirée et un bateau de croisière, une plateforme de recyclage par voie fluviale, un service de nettoyage pour bateaux, un parcours pédagogique du recyclage et une station gaz camion et bateau.

Le soir et le week-end, en période d'affluence du parc, la partie destinée au recyclage est ouverte au public. Les murs-alvéoles qui confinent et masquent les déchets deviennent des rochers artificiels dans le parc, construits en matériaux recyclés. Les frondaisons des arbres et arbustes du parc formeront des masques visuels et acoustiques, tout en préservant les échappées sur la Seine et sa confluence avec la Marne.



1. Les acteurs du projet
2. Schéma de l'insertion du projet dans le territoire
3. Mutualisation de l'espace entre activités et loisirs

AMO - ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES

Reloger les activités dans la mutation des villes

Mission MODUE Maîtrise d'œuvre développement urbain économique,

SYVIL cotraitant, Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage

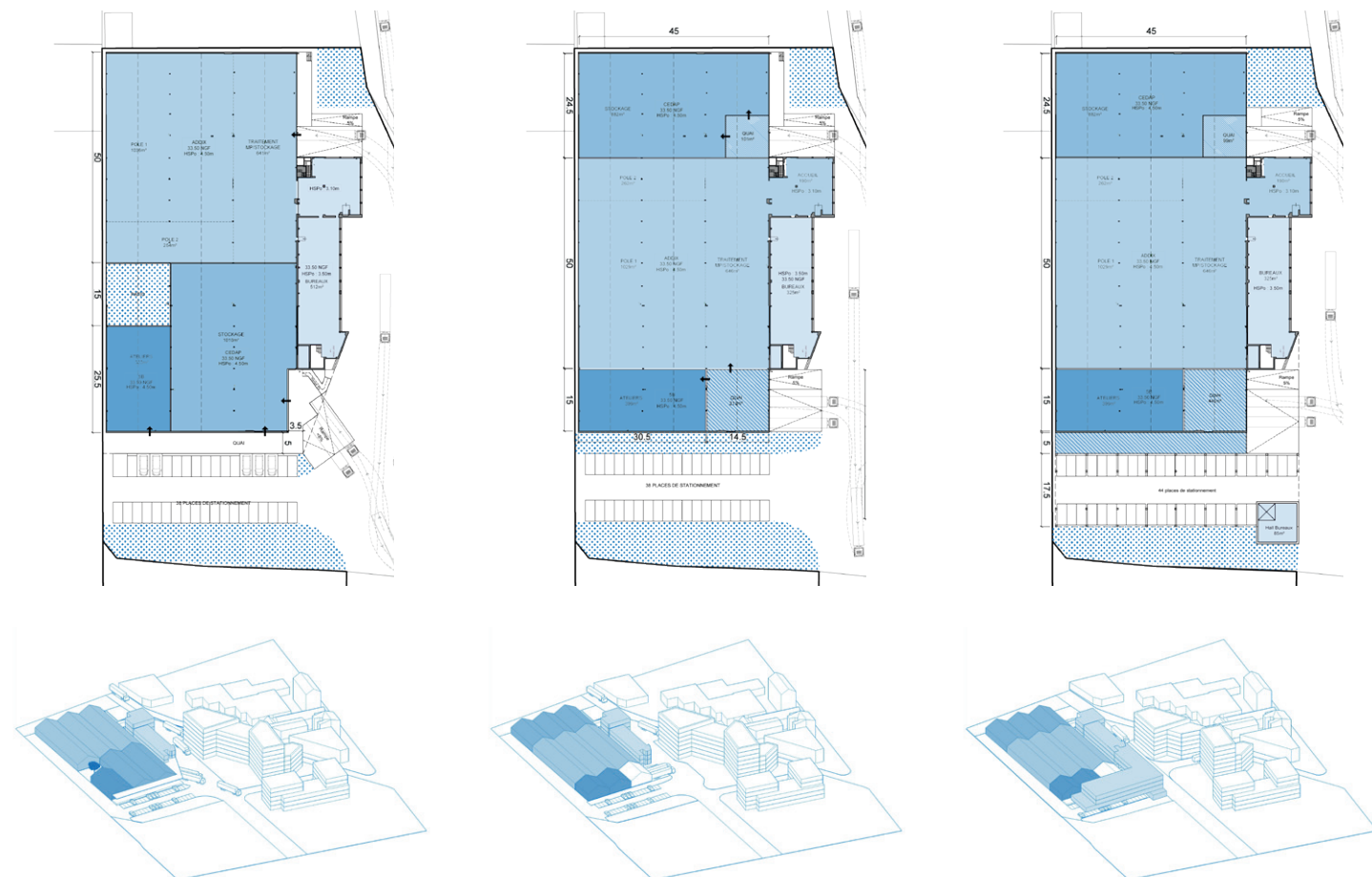
Commanditaire Etablissement Public Territorial 12 (marché public)

Programme Activités industrielles/Artisanat

Lieu Grand Orly Val de Bièvre Seine Amont - territoire de l'EPT12

Date 2016-2018 (en cours)

Partenaires Alphaville (mandataire), Sogaris, Intency



La mission MODUE (maîtrise d'œuvre développement urbain économique) consiste à accompagner les entreprises impactées par les opérations d'aménagement concertées sur le territoire de l'EPT12. Elle vise également à déterminer les contours des projets immobiliers productifs innovants pour le territoire. SYVIL intervient comme architecte-urbaniste au sein du groupement constitué autour du bureau de programmation Alphaville. Il s'agit d'une véritable opportunité de porter une réflexion opérationnelle ambitieuse sur l'immobilier productif, en prise avec les acteurs et la réalité du territoire.

Au delà de la pertinence écologique des circuits courts, la production locale est essentielle dans la ville, car elle limite les trajets domicile-travail et favorise la mixité sociale.

Accompagner des entreprises en activité (propriétaires exploitants, exploitants,...) dans leur relogement dans la métropole lors de la mutation des zones d'activité chassées par les nouveaux quartiers, c'est imaginer des configurations spatiales des espaces de travail qui garantissent le maintien de l'activité. Cette réflexion est aussi l'occasion de consolider une vision sur les freins à

l'intégration des activités dans les politiques publiques et sur la capacité d'adaptation des entreprises face aux enjeux des zones tendues (mutualisation, adaptation des process, montage d'investissement, etc...).

PORTE DE LA VILLETTE : UNE NOUVELLE PLACE DU GRAND PARIS

Requalification urbaine

Mission maîtrise d'œuvre urbaine

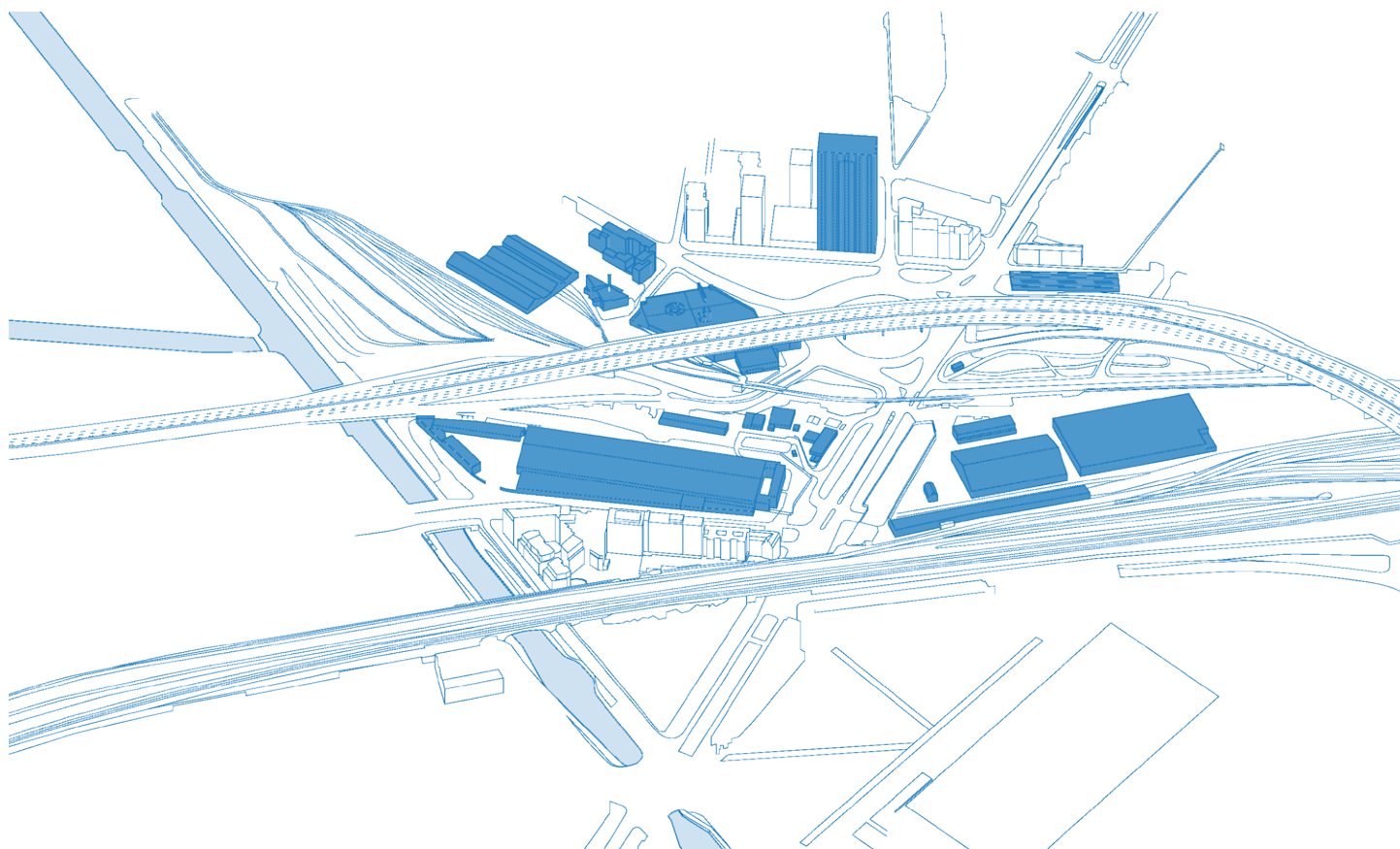
Commanditaire Ville de Paris

Programme Mixte

Lieu Porte de la Villette - Paris 19e

Date 2018-2019 (en cours)

Partenaires MGAU Michel Guthmann Architecture Urbanisme (mandataire), Altitude 35 (paysagiste), Alphaville (programmation urbaine), RR&A (ingénieur mobilité), Le Sens de la Ville (stratégie et ingénierie des projets urbains), EVP (BET structure), MA-GEO (BET génie urbain économie), Franck Boutté Consultants (BET environnement), ANPU (analyses sensibles) et CRONOS (conseil en sûreté urbaine)



Au sein d'une équipe pluridisciplinaire coordonnée par MG-AU, SYVIL développe une analyse opérationnelle des possibles au regard du rôle support de la Porte de la Villette : logistique, déchets, infrastructures, et leur conciliation avec l'espace public et la ville constituée.

La porte de la Villette occupe une situation géographique singulière en contrebas du col qui départage le plateau de Romainville de la colline de Montmartre. L'ensemble des infrastructures à destination du Nord et de l'Est de Paris s'engouffrent dans cette brèche

et divergent à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération.

Dans ce dispositif rayonnant, la Porte de la Villette fait figure d'exception avec un enchevêtrement inédit de canaux, du rail et du réseau routier.

L'étude urbaine opérationnelle identifie plusieurs enjeux transcrits en plusieurs missions: urbanisme temporaire, programmation du site, maîtrise d'œuvre urbaine opérationnelle.

MA CANTINE EN VILLE

Exposition sur la logistique alimentaire

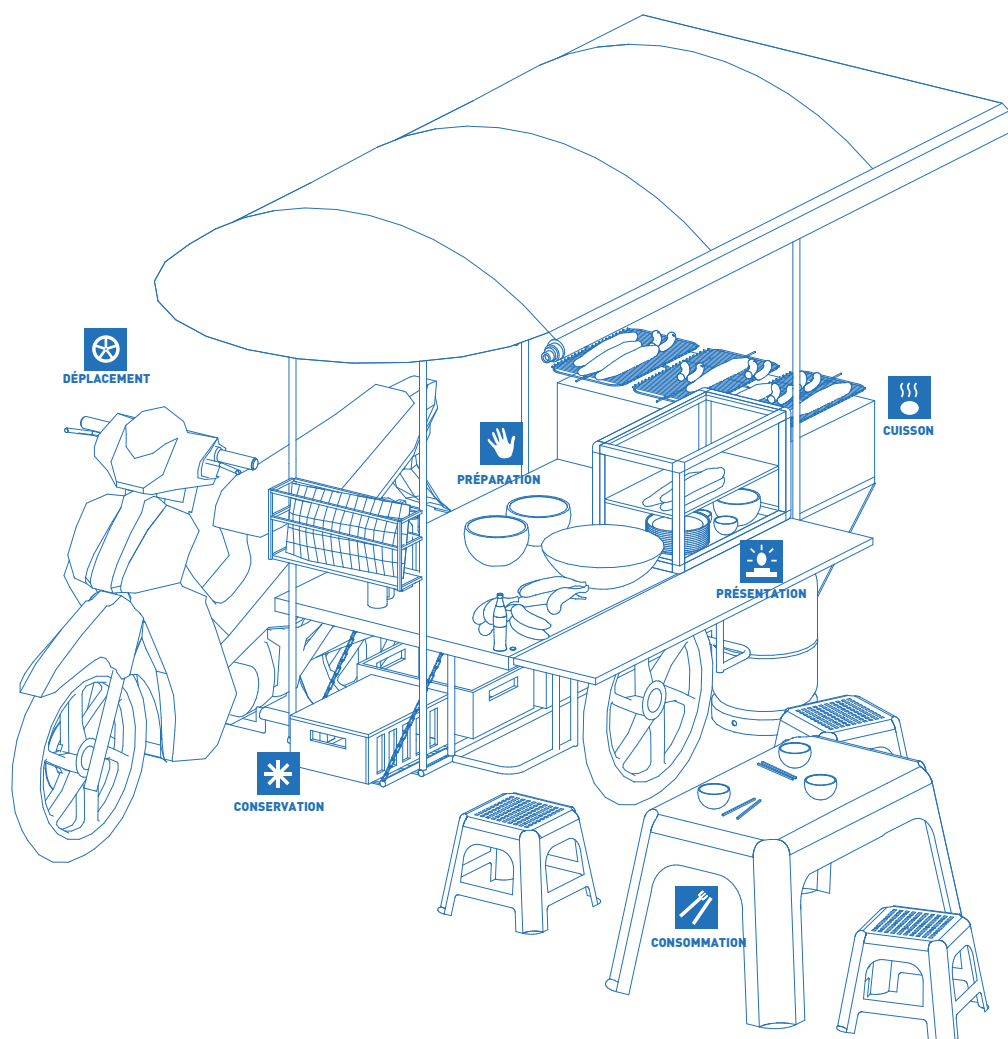
Mission Dessins d'étude pour une exposition

Commanditaire Cité de l'Architecture / VIA

Lieu VIA, Paris

Associés Lydia Blasco architecte

Date 2012



Les dessins d'étude réalisés pour l'exposition « Ma Cantine en ville » à la Cité de l'architecture et du Patrimoine et au VIA ont été l'occasion d'inventorier les rapports entre véhicules, nourriture, et espaces urbains, à petite échelle, dans tous les pays du monde.

Présentation de l'exposition sur le site de la Cité de l'architecture et du Patrimoine.

Les différentes familles de cuisines


petite caisse et foyer transportables pour boissons chaudes
Niger


petit foyer mobile avec accessoires
Vietnam


brouette
Bolivie

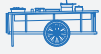

caddie aménagé
Pérou


foyer à bois au sol et accessoires
Mali


porteur
Cameroun


extension de boutique sur trottoir
Vietnam


petit chariot à pousser
Pérou


carriote aménagée à pousser
Chine


vélo avec plateau
Chine


tricycle aménagé pour cocktail
Pérou


foyer fixe à bois en bord de route
Mali


foyer et accessoires transportés à dos d'homme (palanche)
Vietnam


mobylette avec vitrine
Indonésie


tricycle aménagé pour cocktail
Pérou


tricycle aménagé avec foyer
Pérou


tricycle aménagé avec foyer
Chine


petit roulant avec vitrine
Mexique


petit roulant à pousser couvert
Maroc

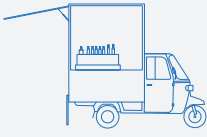

tricycle avec vitrine et auvent
Vietnam


side-car avec vitrine et auvent
Cambodge


chariot couvert
Inde


baraque fixe sur rue
Chine

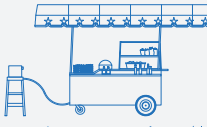

tricycle aménagé avec foyer et auvent
Mexique

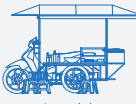

triporteur aménagé avec foyer et auvent débordant
Italie

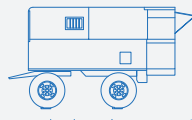

baraque roulante avec bar
Pérou


remorque avec vitrine et parasol (type new-yorkais)
Etats-Unis


baraque fixe sur rue
Mali


baraque roulante avec auvent et foyer extérieur
Mexique

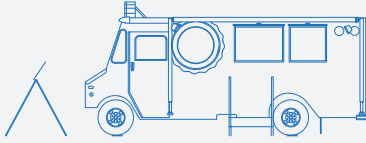

side-car avec foyer, vitrine, auvent et sièges
Thaïlande


remorque aménagée avec foyer et auvent débordant
Cuba


barque aménagée avec foyer
Thaïlande


camionnette aménagée avec auvent, foyer, mobilier et mode de conservation
France


caravane aménagée avec foyer, auvent débordant et mode de conservation
Etats-Unis


camion aménagé avec foyer, auvent débordant, et mode de conservation
Canada



86 RUE PIXERECOURT

75020 PARIS

01 43 64 58 44

07 82 88 07 07

SAS D'ARCHITECTURE

AU CAPITAL DE 7000€

SIRET 81234403400010

812 344 034 R.C.S. PARIS • APE 7111 Z

n°S18206 • Assurance MAF n° 262961/C

TVA n°FR40812344034

siège social: 127 rue Pelleport 75020 PARIS

Contact

Equipe • mail@syvil.eu

Achille BOURDON • achille.bourdon@syvil.eu

Damien ANTONI • damien.antoni@syvil.eu

