VILLES & PAYSAGES

CARNET DE MOBILITÉS · 2026



Ce que change une ligne.

Trente ans de tramways, de bus, de pôles d'échanges et de voies cyclables, racontés par les lieux qu'ils ont changés.

PAYSAGE · **MOBILITÉ** · PROGRAMMATION URBAINE

VILLES & PAYSAGES

MANIFESTE

Le paysage au cœur des projets de mobilité

« Un projet de transport ne doit pas simplement traverser la ville : il doit contribuer à la transformer durablement. »

Depuis plus de trente ans, VILLES & PAYSAGES accompagne la transformation des villes à travers les grands projets de transport : tramways, bus à haut niveau de service, pôles d'échanges multimodaux et aménagements cyclables. Nous considérons chaque infrastructure de mobilité comme une opportunité de repenser l'espace public dans toute son épaisseur, de façade à façade, en conciliant les exigences techniques du transport, les enjeux environnementaux et la qualité du cadre de vie.

Cette ambition se traduit par huit principes qui guident notre travail, des premières études jusqu'à la réalisation.

01 PARTIR DU SITE, RÉVÉLER SES OPPORTUNITÉS

Chaque projet commence par une lecture attentive du territoire. Patrimoine arboré, structures paysagères existantes, disponibilités foncières, projets urbains connexes et spécificités locales constituent autant de ressources à valoriser. Nous privilégions une démarche contextuelle qui s'appuie sur les qualités du site plutôt que d'imposer un modèle d'aménagement reproductible.

02 FAIRE DE LA NATURE UNE COMPOSANTE DU PROJET

Nous cherchons à développer une présence végétale généreuse, diversifiée et pérenne. La complémentarité des trois strates, arborée, arbustive et herbacée, permet de constituer de véritables continuités écologiques, de renforcer la biodiversité et de transformer les infrastructures de transport en corridors paysagers à l'échelle de la ville.

03 CONSTRUIRE UNE VILLE PERMÉABLE

Nous plaçons la gestion de l'eau au cœur de la conception des espaces publics. Désimperméabilisation des sols, revêtements poreux, noues et dépressions plantées permettent de collecter, infiltrer et valoriser les eaux pluviales au plus près de leur point de chute. Chaque surface végétalisée devient ainsi un dispositif potentiel de gestion des eaux de ruissellement.

04 ADAPTER LA VILLE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La lutte contre les îlots de chaleur guide nos choix d'aménagement. Développement de la canopée, recherche d'ombrage sur les cheminements et les stations, réduction des surfaces minérales et choix de matériaux adaptés participent à la création d'espaces publics plus frais et plus confortables. Nous intégrons ces objectifs dès les premières réflexions sur le partage de l'espace.

05 FAIRE DU SOL UNE RESSOURCE FERTILE

Le sol constitue un patrimoine vivant à préserver et à reconstituer. Nous cherchons à limiter les évacuations de terres, à valoriser les matériaux excavés et à transformer, lorsque cela est techniquement possible, les terres inertes en supports fertiles pour les plantations. Cette approche favorise le réemploi des ressources du site tout en réduisant les transports et les apports extérieurs.

06 CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS À HAUTEUR DE CITOYEN

Une infrastructure de transport est avant tout un espace de vie quotidienne. Nous portons une attention particulière aux usages, aux parcours piétons et cyclables, à l'accessibilité universelle, au confort des attentes et à la diversité des pratiques. Nos projets cherchent à concilier efficacité des déplacements et qualité des lieux, pour créer des espaces publics accueillants, lisibles et appropriables par tous.

07 CULTIVER UNE APPROCHE PRAGMATIQUE ET OPÉRATIONNELLE

Les projets de transport imposent des contraintes fortes : emprises limitées, réseaux, exploitation, phasage des travaux, budgets et calendriers. Notre expérience nous conduit à intégrer ces réalités dès la conception. Nous privilégions des solutions simples, robustes et réalisables, en distinguant les ambitions essentielles des éléments adaptables, afin de préserver la qualité du projet jusqu'à sa livraison.

08 CONCEVOIR DES PROJETS ÉCONOMES EN RESSOURCES

Nous recherchons la sobriété dans les choix constructifs et dans la gestion future des aménagements. Réemploi des matériaux, recours aux ressources locales et biosourcées, limitation des terrassements, optimisation des ouvrages et choix de plantations adaptées participent à cette démarche. Notre objectif est de concevoir des espaces publics durables, économes à construire comme à entretenir.

Les projets qui suivent sont classés en quatre familles, tramways, bus à haut niveau de service, pôles d'échanges et modes actifs, et reliés par un même fil : celui du paysage, qui ne s'interrompt pas quand la ligne commence.

TRENTE ANS DE MOBILITÉS · 1996 — 2026

Ce que nous avons dessiné

Les chiffres ci-dessous cumulent l'ensemble des opérations de mobilité auxquelles VILLES & PAYSAGES a participé depuis sa création, livrées, en cours ou restées à l'état d'étude. Les pages qui suivent ne présentent en détail que les plus récentes.

222 km

DE LIGNES DE TRAMWAY

20 opérations, de Besançon à Birmingham, dont deux tram-trains.

327 km

DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

21 lignes fortes, en métropole, outre-mer et en Nouvelle-Calédonie.

14

PÔLES D'ÉCHANGES ET QUARTIERS DE GARE

Dont six livrés ou en chantier depuis 2020.

442 km

D'ITINÉRAIRES CYCLABLES ET FLUVIAUX

Voies lyonnaises, véloroutes, plans vélo et navettes fluviales.

17

RÉFÉRENCES LIVRÉES OU EN COURS DEPUIS 2021

Celles que présentent ces pages, recevables dans les consultations publiques.

5

PAYS

France, Royaume-Uni, Irlande, Luxembourg, Danemark.

COMMENT NOUS COMPTONS

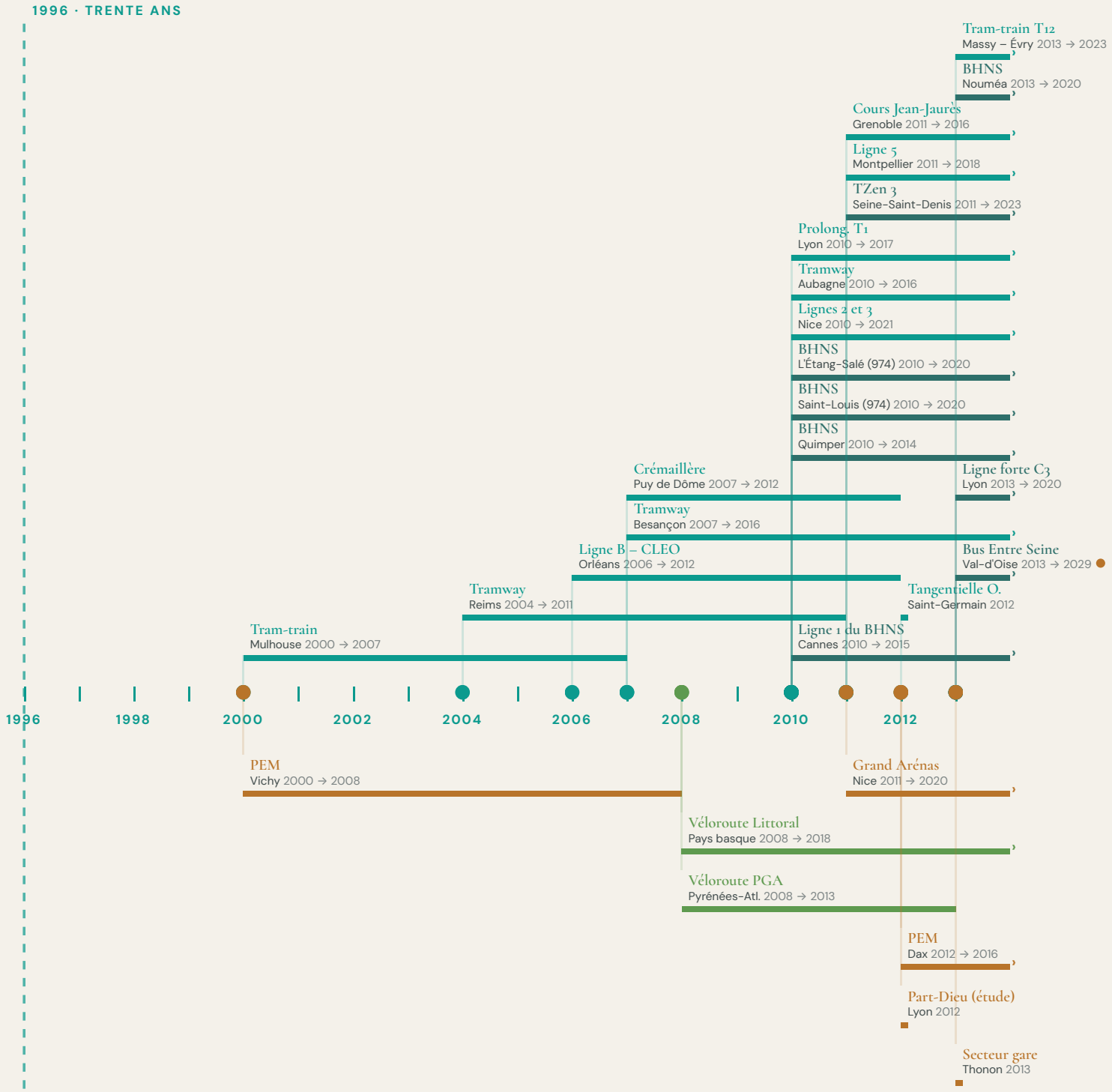
Les linéaires sont ceux des opérations telles que décrites dans nos fiches de référence, qu'elles aient été menées en mandataire ou en cotraitant. Les études de faisabilité et les projets abandonnés sont comptés dans les opérations, pas dans les linéaires livrés.

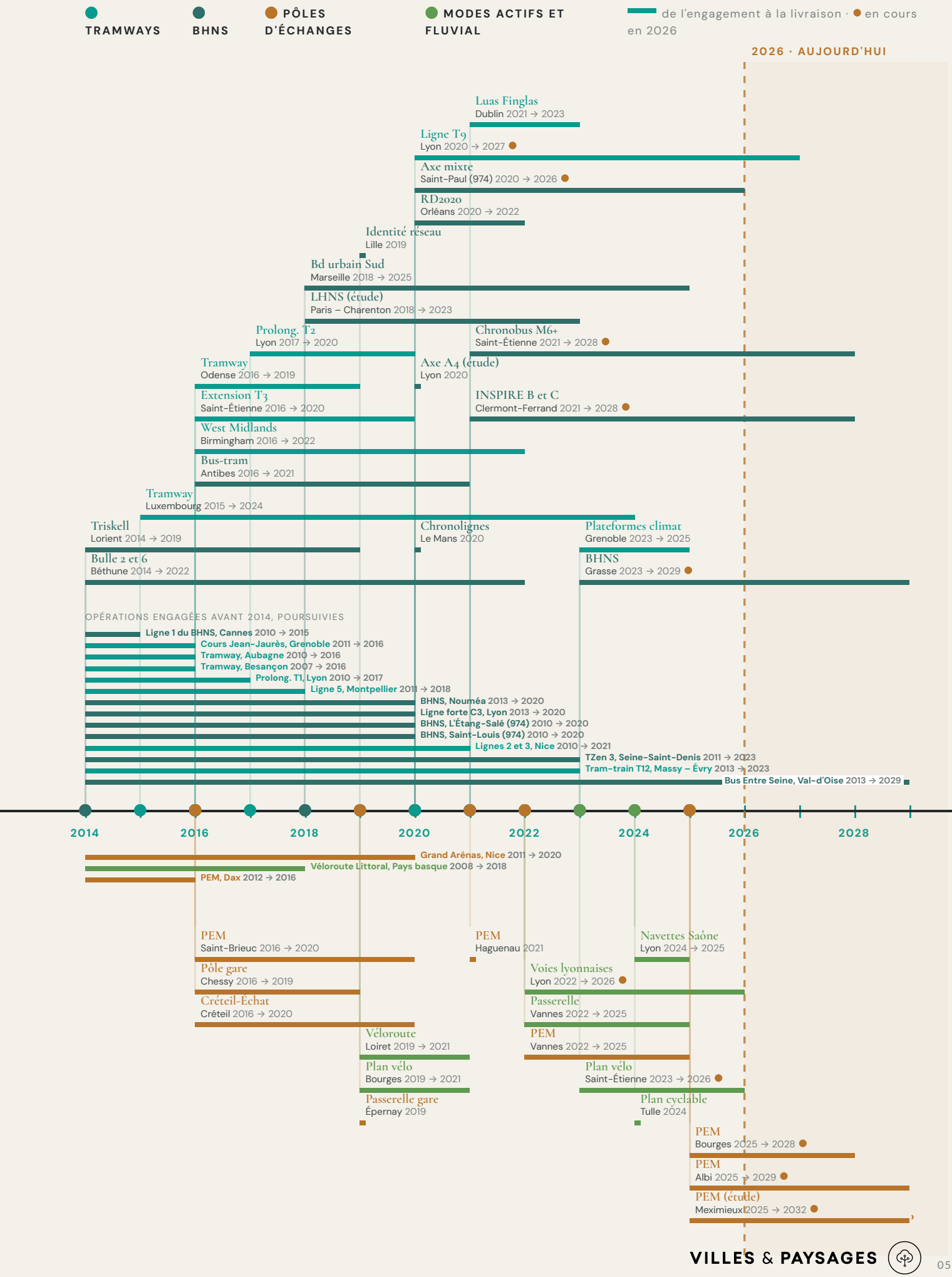
AVEC QUI

Avec les grandes ingénieries du transport, Egis, SCE, Artelia, Ingérop, Arcadis, Systra, Iris Conseil, mais aussi, et volontiers, avec d'autres concepteurs, LA/BA, Land Format, architectes et urbanistes, et avec les spécialistes qui font la qualité d'un espace public : concepteurs lumière, sociologues, écologues, experts de la concertation. Les équipes pluridisciplinaires nous nourrissent ; nous y intervenons comme paysagiste concepteur et, de plus en plus, comme mandataire.

1996 — 2026, trente ans d'opérations

De la première ligne aux chantiers en cours, chaque opération est posée sur le fil à l'année de son lancement, au-dessus pour les tramways et les bus à haut niveau de service, au-dessous pour les pôles d'échanges et les modes actifs. La barre court de l'engagement à la livraison : une barre qui franchit le trait 2026 est un projet en cours. Les études figurent au même titre que les réalisations.




TRAMWAYS
BHNS
PÔLES D'ÉCHANGES
MODES ACTIFS ET FLUVIAL
de l'engagement à la livraison · ● en cours en 2026
2026 · AUJOURD'HUI
Luas Finglas
Dublin 2021 → 2023
Ligne T9
Lyon 2020 → 2027 ●
Axe mixte
Saint-Paul (974) 2020 → 2026 ●
RD2020
Orléans 2020 → 2022
Identité réseau
Lille 2019
Bd urbain Sud
Marseille 2018 → 2025
LHNS (étude)
Paris – Charenton 2018 → 2023
Prolong. T2
Lyon 2017 → 2020
Chronobus M6+
Saint-Étienne 2021 → 2028 ●
Tramway
Odense 2016 → 2019
Axe A4 (étude)
Lyon 2020
Extension T3
Saint-Étienne 2016 → 2020
INSPIRE B et C
Clermont-Ferrand 2021 → 2028 ●
West Midlands
Birmingham 2016 → 2022
Bus-tram
Antibes 2016 → 2021
Tramway
Luxembourg 2015 → 2024
Triskell
Lorient 2014 → 2019
Chronolignes
Le Mans 2020
Plateformes climat
Grenoble 2023 → 2025
Bulle 2 et 6
Béthune 2014 → 2022
BHNS
Grasse 2023 → 2029 ●
OPÉRATIONS ENGAGÉES AVANT 2014, POURSUIVIES
Ligne 1 du BHNS, Cannes 2010 → 2015
Cours Jean-Jaurès, Grenoble 2011 → 2016
Tramway, Aubagne 2010 → 2016
Tramway, Besançon 2007 → 2016
Prolong. T1, Lyon 2010 → 2017
Ligne 5, Montpellier 2011 → 2018
BHNS, Nouméa 2013 → 2020
Ligne forte C3, Lyon 2013 → 2020
BHNS, L'Étang-Salé (974) 2010 → 2020
BHNS, Saint-Louis (974) 2010 → 2020
Lignes 2 et 3, Nice 2010 → 2021
TZen 3, Seine-Saint-Denis 2011 → 2023
Tram-train T12, Massy – Évry 2013 → 2023
Bus Entre Seine, Val-d'Oise 2013 → 2029
2014
2016
2018
2020
2022
2024
2026
2028
Grand Arénas, Nice 2011 → 2020
Véloroute Littoral, Pays basque 2008 → 2018
PEM, Dax 2012 → 2016
PEM
Saint-Brieuc 2016 → 2020
PEM
Haguenau 2021
Navettes Saône
Lyon 2024 → 2025
Pôle gare
Chessy 2016 → 2019
Voies lyonnaises
Lyon 2022 → 2026 ●
Créteil-Échat
Créteil 2016 → 2020
Passerelle
Vannes 2022 → 2025
Véloroute
Loiret 2019 → 2021
PEM
Vannes 2022 → 2025
Plan vélo
Bourges 2019 → 2021
Plan vélo
Saint-Étienne 2023 → 2026 ●
Passerelle gare
Épernay 2019
Plan cyclable
Tulle 2024
PEM
Bourges 2025 → 2028 ●
PEM
Albi 2025 → 2029 ●
PEM (étude)
Meximieux 2025 → 2032 ●



Tramways

Vingt-trois lignes dessinées depuis 1996, en France et en Europe. La plateforme engazonnée, le mail planté et la station comme place publique y sont devenus, au fil des projets, la signature de l'agence.

LIGNE 2 DU TRAMWAY, NICE · PHOTO VILLES & PAYSAGES

TRAMWAYS · TOUTES LES OPÉRATIONS

222 kilomètres, station par station

Les opérations sont classées de la plus récente à la plus ancienne. Celles présentées dans ce chapitre sont en vert ; les autres figurent dans la page « fondations » ou dans les décomptes.

Tramway T9	Lyon · Villeurbanne · Vaulx-en-Velin	**9 km**	2020 — 2027
Tram-train T12 Massy – Évry	Essonne	**11 km**	2013 — 2024
Tramway Luas Finglas	Dublin, Irlande	**3,9 km**	2021 — 2023
Cinq lignes de tramway des West Midlands	Birmingham, Royaume-Uni	**35,5 km**	2016 — 2022
Lignes 2 et 3 du tramway	Nice	**18,3 km**	2010 — 2021
Adaptation des plateformes au changement climatique	Grenoble, réseau M-TAG	**42 km étudiés**	2023 — 2025
Tramway de Luxembourg	Luxembourg	**16,2 km**	2015 — 2024
Extension de la ligne T3	Saint-Étienne	**4,3 km**	2016 — 2020
Prolongements des lignes T1 et T2	Lyon	**2,6 km**	2010 — 2020
Tramway d'Odense	Odense, Danemark	**14,6 km**	2016 — 2019
Ligne 5 du tramway	Montpellier	**15,5 km**	2011 — 2018
Besançon, le tramway autrement	Besançon	**14,1 km**	2007 — 2016
Tramway du Pays d'Aubagne	Aubagne	**10 km**	2010 — 2016
Contre-allées du cours Jean-Jaurès, ligne E	Grenoble	**4 ha**	2011 — 2016
Ligne B du tramway, projet CLEO	Orléans	**12 km**	2006 — 2012
Tangentielle Ouest	Saint-Germain-en-Laye · Saint-Cyr	**19 km**	2012
Accès et train à crémaillère	Puy de Dôme	**5,6 km**	2007 — 2012
Tramway de Reims	Reims	**18 km**	2004 — 2011
Tram-train de Mulhouse	Mulhouse	**12 km**	2000 — 2007



LYON · VILLEURBANNE · VAULX-EN-VELIN (69)

Tramway T9

De la Doua au Mas du Taureau, neuf kilomètres de ville refaite de façade à façade

Une ligne qui fabrique son propre sol

« Relier les campus, désenclaver les quartiers, et faire pousser la ligne dans les terres qu'elle a elle-même déplacées. »

La ligne T9 s'inscrit dans le plan de développement des transports en commun porté par SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon. Elle relie Lyon, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin, désenclave les quartiers de Saint-Jean et du Mas du Taureau, deux des grandes opérations de renouvellement urbain de la métropole, et établit un lien direct entre les campus de la Doua et de Vaulx-en-Velin.

Sur neuf kilomètres, la configuration de l'espace réservé à chaque mode a été entièrement revue, en intégrant au passage les Voies lyonnaises 1, 5, 9 et 10. Le tramway devient le prétexte d'une rue complète : plateforme végétalisée au centre, pistes cyclables continues, trottoirs élargis et plantés, places et parvis retrouvés aux stations.

VILLES & PAYSAGES a développé un aménagement en adéquation avec les priorités politiques de la métropole : désimperméabilisation des sols, végétalisation des espaces urbains et gestion de la ressource en eau. Deux dispositifs inédits à cette échelle structurent le projet. Les terres excavées par le chantier, environ 35 000 m³, sont transformées en terres fertiles et réemployées comme support de l'ensemble des plantations, au lieu d'être évacuées. La plateforme engazonnée est irriguée par les eaux issues de la station d'épuration de la Feyssine, ce qui la rend indépendante de l'eau potable.

Le paysage n'est pas ici un accompagnement de l'infrastructure : il en est le sol, l'eau et l'ombre.



1 Vers Charpennes, Villeurbanne · perspective



2 Le mail planté, vélos et piétons · perspective



3 Tracé de la ligne

MAÎTRE D'OUVRAGE
SYTRAL Mobilités

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Artelia — mandataire · **Villes & Paysages** · Lavigne & Chéron Architectes

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — intégration urbaine et paysagère de la ligne

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine de l'ensemble du linéaire, stratégie végétale et de gestion de l'eau, valorisation des terres excavées en terres fertiles, suivi des travaux d'espaces publics et de plantations.

224 M€ HT · 9 km · 2020–2027

+42 % de sols perméables **1 901** arbres plantés **25 380 m²** végétalisés



MASSY – ÉVRY (91)

Tram-train T12

Un parc linéaire au bord de l'A6, des stations comme des salons en plein air

2013 — 2024

Un parc linéaire au bord de l'A6

« Des stations comme des salons en plein air, et une plateforme en sedum pour résister aux étés qui viennent. »

Le tram-train T12 crée une liaison locale dans la banlieue sud de Paris, de Massy à Évry-Courcouronnes. Il emprunte les voies ferrées existantes sur la moitié de son parcours, puis s'en détache à Épinay-sur-Orge pour desservir les villes en longeant l'autoroute A6, à travers des territoires urbains et paysagers intermédiaires, entre zones d'activités, lotissements et délaissés.

L'approche architecturale et paysagère est volontairement sobre. Le traitement végétal repose sur une lecture séquentielle du trajet et offre au voyageur une continuité de paysage, l'ambiance d'un parc linéaire qui relie les quartiers plutôt que de les longer.

Le soin se concentre là où l'on attend. Autour des stations, les palettes de graminées et d'arbres créent des espaces d'attente contextuels, à l'ombre, comme des salons en plein air. Une recherche spécifique sur la végétation de la plateforme a conduit à retenir un mélange de sedum, sans arrosage, capable de résister aux étés qui viennent : la plateforme rouge et verte est devenue la signature de la ligne.

Mis en service en 2023 et achevé en 2024, le T12 est l'une des premières lignes où l'agence a pu mesurer, à la livraison, l'effet d'une stratégie de sols perméables et de plantations à grande échelle : plus d'un tiers de surfaces perméables en plus et plus de trois mille arbres.



1 Une station, un salon en plein air



2 Quai de station et plateforme



3 La plateforme en sedum

MAÎTRE D'OUVRAGE
Île-de-France Mobilités · Transamo (AMO)

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Egis Rail — mandataire · **Villes & Paysages** · Arcadis · Gautier Conquet

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère de la ligne et des stations, stratégie végétale séquentielle, recherche et mise au point de la plateforme en sedum, suivi des plantations.

137 M€ HT · 11 km · 2013–2024

+35 % de sols perméables **3 025** arbres plantés **51 275 m²** végétalisés



BIRMINGHAM · WOLVERHAMPTON · DUDLEY (ROYAUME-UNI)

West Midlands Metro

Cinq lignes, trente-six kilomètres : l'un des plus grands programmes de tramway d'Europe

CENTENARY SQUARE, BIRMINGHAM · PERSPECTIVE NICOLAS ADAM POUR VILLES & PAYSAGES

Une équipe lyonnaise installée à Birmingham

« Six ans de conception et de chantier, cinq lignes, une alliance client-concepteur-constructeur : l'insertion urbaine à l'échelle d'une métropole. »

La métropole des West Midlands, qui réunit Birmingham, Wolverhampton et Dudley, fut le poumon industriel du Royaume-Uni et a durement souffert des trente dernières années. Dans le cadre de la politique nationale de renouvellement urbain et économique, Transport for West Midlands a engagé un programme majeur de réaménagement de ses infrastructures de transport : cinq lignes de tramway, trente-six kilomètres, 2,4 milliards de livres. C'est l'un des plus importants projets de tramway d'Europe de la dernière décennie.

Le programme a été confié en 2015 à la Midland Metro Alliance, qui associe le client, la maîtrise d'œuvre et le constructeur sur toutes les phases, de la conception aux études opérationnelles, avec l'entretien du site pour dix ans renouvelables.

Les études techniques ont été remportées par le groupe Egis, avec VILLES & PAYSAGES en charge de l'intégration urbaine et de l'aménagement des espaces publics de l'ensemble des lignes. Compte tenu de l'ampleur du projet, une équipe de l'agence a été installée à plein temps à Birmingham, appuyée par une équipe à Lyon.

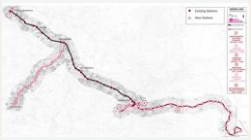
De Centenary Square, requalifiée en grand parvis civique autour de la ligne, aux faubourgs résidentiels d'Edgbaston et de Wednesbury, le travail a consisté à faire du tramway le prétexte d'espaces publics plus généreux, plus plantés et plus lisibles, dans une culture de projet où le paysagiste n'avait pas, jusque-là, sa place dans l'équipe de conception d'une infrastructure.



1 Station, ligne Edgbaston



2 Faubourg résidentiel, ligne EBSE



3 Les cinq lignes

MAÎTRE D'OUVRAGE

Transport for West Midlands (TfWM) · Midland Metro Alliance

MAÎTRISE D'ŒUVRE

Egis Rail UK — mandataire · **Villes & Paysages** · Tony Gee · Pell Frischmann

MISSION

Maîtrise d'œuvre complète — intégration urbaine et espaces publics des cinq lignes

2,7 Md£ · 35,5 km · 2016–2022

5 lignes **6** ans de mission **1** équipe dédiée sur place

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Intégration urbaine et paysagère des cinq lignes, conception des espaces publics et des stations, coordination avec l'alliance et le constructeur, équipe installée à Birmingham pendant la durée des études.



NICE (06)

Lignes 2 et 3

Préserver la ville du XIXe, révéler celle du XXe, créer celle du XXIe

LIGNE 2, BOULEVARD DE LA PLAINE DU VAR · PHOTO VILLES & PAYSAGES

Trois villes, une ligne : préserver, révéler, créer

« Entre mer et montagne, le tramway révèle en acte ce que la ville est. »

Les lignes 2 et 3 du tramway de Nice sont un élément structurant de la métropole : dix-huit kilomètres de l'aéroport au port, puis vers la plaine du Var. Lauréate du concours en 2010, l'équipe conduite par Egis Rail a mené la maîtrise d'œuvre complète jusqu'à la mise en service, en 2019 pour la ligne 2 et en 2021 pour la ligne 3.

Dans la ville du XIXe siècle, celle des boulevards et des jardins, le tramway est un moyen de promenade et de découverte. Dans la ville du XXe, il révèle ce que Nice est, une des plus belles villes du monde, entre mer et montagne. La ligne y est dessinée comme un mail continu : plateforme engazonnée, alignements de palmiers et de pins parasols, stations traitées comme des places.

Le projet est d'autant plus stratégique qu'il traverse la basse plaine du Var, opération d'intérêt national, où se consolide la ville du XXIe siècle : Grand Arénas, Grand Stade de Saint-Isidore, quartier des Moulins, extension de Nice Méridia. La ligne y est à la fois l'armature de l'activation urbaine et le premier espace public livré.

Sur un territoire aussi contrasté, l'insertion paysagère a consisté à tenir un fil : une palette méditerranéenne sobre et résistante à la sécheresse, des sols clairs, des plateformes végétalisées partout où l'emprise le permettait, et une attention constante au confort des stations sous le soleil. Dix ans après le concours, la ligne est devenue le lieu de promenade qu'elle annonçait.



1 Ligne 2, plateforme végétalisée et quartier des Moulins



2 Le mail de palmiers, boulevard Paul-Montel



3 Ligne 2, le tramway dans la ville du XXe

MAÎTRE D'OUVRAGE

Métropole Nice Côte d'Azur

MAÎTRISE D'ŒUVRE

Egis Rail — mandataire · Ingérop · **Villes & Paysages** · Stoa · Pierre Schall

MISSION

Concours lauréat, puis maîtrise d'œuvre complète

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Insertion urbaine et paysagère des deux lignes, du concours à la livraison : plateformes végétalisées, palette méditerranéenne, stations et places traversées, suivi des plantations.

615 M€ HT · 18,3 km · 2010–2021

2 lignes **18,3 km** de l'aéroport au port **2019 · 2021** mises en service



BESANÇON (25)

Le tramway autrement

Quatorze kilomètres, trois échelles de paysage, et le tramway le moins cher de France

2007 — 2016

Une ligne économe, dessinée à trois échelles

« Le grand paysage, la séquence, le lieu : le tracé s'adapte à la ville au lieu de lui imposer un modèle. »

La ligne de tramway de l'agglomération bisontine s'étend sur quatorze kilomètres d'ouest en est, dessert le centre-ville, la gare Viotte et vingt-sept autres stations. Conçue sous une contrainte budgétaire forte, elle est restée, à sa mise en service en 2014, le tramway le moins cher de France, sans rien céder sur la qualité des espaces traversés.

Le projet s'est structuré autour d'une hiérarchie d'échelles : celle du grand paysage, la vallée du Doubs et ses collines ; celle de la séquence, un axe, un quartier ; celle du lieu, un carrefour, une place, un square. La ligne traverse des quartiers très différents et emprunte des axes qui ont chacun leur histoire, leurs caractéristiques urbaines et leur potentiel de transformation.

Ici, le tracé s'adapte à l'environnement et se met en harmonie avec les usages et les éléments du paysage, avec les ambiances diurnes et nocturnes, composées de matières, de rythmes et de lumières. L'identité de la ligne se forge à travers ce fil conducteur : un ruban identifiable, accordé au grand paysage de chaque séquence.

Le projet a été l'occasion d'une stratégie végétale à l'échelle de la ville, favorisant la biodiversité et l'économie d'eau sur les plateformes, dix ans avant que la question ne devienne générale. Il a reçu le prix « Coup de cœur du jury » des Regards sur l'architecture et l'aménagement en Franche-Comté, décerné par le CAUE et le STAP.



1 La plateforme végétalisée, secteur Chamars



2 Place de la Révolution, le tramway dans la ville ancienne



3 Le pont Battant réhabilité

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'agglomération du Grand Besançon

MAÎTRISE D'ŒUVRE

Egis Rail — mandataire · **Villes & Paysages** · Reichen & Robert · Concepto · Egis Villes & Transports · Transitec

MISSION

Maîtrise d'œuvre complète — intégration urbaine et paysagère du tramway

230 M€ HT · 14,1 km · 2007–2016

28 stations **16 M€** par kilomètre **Prix** Coup de cœur CAUE

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Intégration urbaine et paysagère de l'ensemble de la ligne, stratégie végétale et plateformes économes en eau, espaces publics des stations et des places traversées, suivi des travaux.

De la pelouse au sol vivant

« La plateforme n'est pas un tapis vert : c'est un sol vivant qu'il faut concevoir, irriguer et entretenir comme tel. »

2000 — 2010, la pelouse. Les premières plateformes engazonnées, à Mulhouse, Reims ou Orléans, sont des pelouses de gazon arrosées, tondues, remarquables en ville parce qu'elles sont vertes toute l'année. Elles ont imposé l'idée qu'un tramway pouvait être un ruban de paysage ; elles ont aussi montré leurs limites, l'eau, l'entretien, le jaunissement des étés secs.

2010 — 2020, les mélanges. À Besançon, puis à Nice et sur le T12 de Massy, l'agence a travaillé les substrats et les mélanges : gazons économes, sedum sans arrosage, couvre-sols méditerranéens, prairies fleuries sur les sections courantes. La plateforme devient un milieu, choisi selon le climat, l'ombre et l'usage, et non plus un revêtement.

Depuis 2020, le sol vivant. Sur le T9 à Lyon, la plateforme est irriguée par les eaux de la station d'épuration de la Feyssine et plantée dans des terres fertiles reconstituées à partir des déblais du chantier ; à Clermont-Ferrand, les lignes B et C désimperméabilisent 80 000 m² de sols. La plateforme participe au cycle de l'eau et au rafraîchissement de la rue.

2023 — 2025, l'expérience de Grenoble. M-TAG a confié à l'agence l'adaptation de son réseau au changement climatique : un diagnostic des 42 kilomètres de plateformes durant l'été 2023, puis des expérimentations in situ, sursemis et amendements, couvre-sols comme le thym serpolet, arbustes dans les surlargeurs, suppression de l'arrosage sur certains tronçons. Ce que nous y apprenons alimente directement la conception des lignes neuves.



1 Besançon, 2014 : la prairie fleurie



2 Massy – Évry, 2023 : le sedum sans arrosage



3 Grenoble, 2023 : le diagnostic plateforme par plateforme

MAÎTRE D'OUVRAGE
M-TAG, exploitant du réseau de l'agglomération grenobloise

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Villes & Paysages, seul

MISSION
Étude stratégique et prospective, diagnostic, expérimentations sur site

42 km diagnostiqués · 2023–2025

−75 % d'arrosage visé **5** lignes **1 été** de relevés de terrain

CE QUE CELA CHANGE POUR UNE LIGNE NEUVE

Choix des mélanges, épaisseur et nature des substrats, irrigation par eaux recyclées, ombrage des plateformes par les alignements : les enseignements de Grenoble alimentent directement la conception de T9 à Lyon et des lignes B et C à Clermont-Ferrand.

FONDATIONS · 2000 — 2020

Les lignes qui ont fait l'agence

Avec Besançon et Montpellier, huit tramways livrés entre 2007 et 2020. Ils ne sont plus récents au sens des consultations, mais c'est sur eux que l'agence a construit sa manière de faire.



Extension de la ligne T3

SAINT-ÉTIENNE · 4,3 KM · 2016 — 2020

De la gare de Châteaucreux au stade Geoffroy-Guichard : une plateforme engazonnée continue et des stations pensées comme des lieux, livrées en 2019.

Saint-Étienne Métropole · Egis Rail (mand.) · Villes & Paysages · Atelier des Vergers



Tramway du Pays d'Aubagne

AUBAGNE · 10 KM · 2010 — 2016

Une première ligne gratuite, dessinée comme une promenade plantée entre la gare et Le Charrel ; les rames habillées par Hervé Di Rosa.

Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile · Egis (mand.) · Villes & Paysages



Train à crémaillère du Puy de Dôme

PUY DE DÔME · 5,6 KM · 2007 — 2012

Insérer une crémaillère et sa gare de départ dans un Grand Site de France : la voie comme un chemin, les ouvrages effacés dans la pente.

Conseil général du Puy-de-Dôme · SNC Lavalin (mand.) · Villes & Paysages



Ligne B, projet CLEO

ORLÉANS · 12 KM · 2006 — 2012

La ligne est-ouest de l'agglomération, insérée dans les mails et les places du centre historique jusqu'à la Loire.

Agglomération Orléans Val de Loire · SNC Lavalin (mand.) · Villes & Paysages · Richez



Tramway de Reims

REIMS · 18 KM · 2004 — 2011

Dix-huit kilomètres de la gare au Champagne, en passant devant la cathédrale : le tramway comme révélateur d'un patrimoine.

Communauté d'agglomération Rémoise · SNC Lavalin (mand.) · Villes & Paysages · Richez



Tram-train de Mulhouse

MULHOUSE · 12 KM · 2000 — 2007

Le premier tram-train de France : une insertion urbaine qui a ouvert à l'agence trente ans de lignes.

SITRAM · AABD (mand.) · Villes & Paysages · Systra · IRH



Bus à haut niveau de service

Vingt-quatre lignes fortes, de Clermont-Ferrand à Nouméa. Le BHNS est le transport des villes moyennes et des périphéries : là où le paysage a le plus à faire pour transformer une route en rue.

LIGNE 1 DU BHNS, CANNES – MANDELIEU · PHOTO VILLES & PAYSAGES

327 kilomètres, station par station

De la plus récente à la plus ancienne. Les opérations présentées dans ce chapitre sont en vert ; les autres comptent dans les décomptes.

Projet INSPIRE, lignes B et C	Clermont-Ferrand	**26 km**	2021 — 2028
Bus Entre Seine	Argenteuil · Bezons · Sartrouville · Cormeilles	**16,5 km**	2013 — 2029
BHNS Grasse – Mouans-Sartoux	Pays de Grasse	**8 km**	2023 — 2029
Chronobus M6+	Saint-Étienne Métropole	**8,7 km**	2021 — 2028
Axe mixte, boulevard de Cambaie	Saint-Paul, La Réunion	**4 km**	2020 — 2026
Boulevard urbain Sud	Marseille	**5 km**	2018 — 2025
TZen 3	Seine-Saint-Denis	**8,7 km**	2011 — 2023
Bulle 2 et Bulle 6	Béthune · Bruay-la-Buissière	**37 km**	2014 — 2022
Ligne à haut niveau de service Paris – Charenton	Paris · Charenton-le-Pont	**3 km**	2018 — 2023 · étude
Bus-tram de Sophia Antipolis	Antibes	**14 km**	2016 — 2021
BHNS du Grand Nouméa	Nouméa, Nouvelle-Calédonie	**12 km**	2013 — 2020
Ligne forte C3	Lyon · Villeurbanne	**6 km**	2013 — 2020
BHNS de Saint-Louis	Saint-Louis, La Réunion	**4 km**	2010 — 2020
BHNS de L'Étang-Salé	L'Étang-Salé, La Réunion	**2,3 km**	2010 — 2020
Trois Chronolignes	Le Mans	**30 km**	2020 · études
Ligne forte axe A4	Lyon	**12 km**	2020 · étude
RD2020 Nord	Orléans · Saran	**6 km**	2020 —
Identité du réseau structurant (SDIT)	Métropole Européenne de Lille	**75 km**	2019 · AMO
Réseau Triskell	Lorient	**37 km**	2014 — 2019
Ligne 1 du BHNS	Cannes · Le Cannet · Mandelieu	**6,5 km**	2010 — 2015
BHNS de Quimper	Quimper	**5 km**	2010 — 2014



CLERMONT-FERRAND · COURNON · AUBIÈRE (63)

Projet INSPIRE

Lignes B et C : vingt-six kilomètres de nature en ville, de façade à façade

Deux lignes de bus, une ville plus fraîche

« Le renouvellement de façade à façade d'un tel linéaire est une occasion unique de réinventer les espaces de vie, pas seulement de faire passer un bus. »

Le projet INSPIRE porte l'infrastructure et l'insertion urbaine des lignes B et C du bus à haut niveau de service de l'agglomération clermontoise, soit vingt-six kilomètres de voies renouvelées entre Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne et Aubière. Son ambition première n'est pas seulement de transport : elle porte sur l'environnement, la lutte contre les îlots de chaleur urbains et le développement de la nature en ville.

L'insertion des deux lignes a redéfini l'aménagement de nombreux axes et mis en cohérence les espaces publics avec les nouveaux usages. Sur l'avenue de la Libération, la place Varenne ou le boulevard Desaix, la voie bus centrale s'accompagne de rives élargies, plantées et désimperméabilisées, où piétons et cyclistes retrouvent une place continue.

Au cœur du projet : biodiversité, désimperméabilisation et excellence environnementale. Plus de deux mille six cents arbres sont plantés le long des lignes, quatre-vingt mille mètres carrés de sols rendus perméables, et les premières séquences livrées montrent déjà ce que change une canopée continue sur un boulevard : de l'ombre, des assises, des terrasses, et une température ressentie qui baisse.

VILLES & PAYSAGES assure la conception paysagère et urbaine du linéaire au sein du groupement conduit par Ingérop, de l'avant-projet au suivi des plantations. Le projet applique à l'échelle d'une agglomération ce que l'agence défend sur chaque ligne : le paysage comme infrastructure climatique.



1 Place requalifiée, séquence livrée



2 Assises sous la canopée



3 Station et voie bus

MAÎTRE D'OUVRAGE
SMTC-AC · Clermont Auvergne Métropole

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Ingérop — mandataire · Artelia · **Villes & Paysages** · LA/BA

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — insertion urbaine et reconstitution des usages

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine des vingt-six kilomètres, stratégie de désimperméabilisation et de plantation, traitement des places et parvis traversés, suivi des travaux d'espaces publics et des plantations.

108 M€ HT · 26 km · 2021–2028

+22 km végétalisés **2 620** arbres plantés **80 000 m²** perméables



ARGENTEUIL · BEZONS · SARTROUVILLE · CORMEILLES-EN-PARISIS (95)

Bus Entre Seine

Insérer le bus à haut niveau de service sans rompre le fil du paysage habité

2013 — 2028

Seize kilomètres de boucle de Seine

« Dans un territoire en pleine mutation, le bus doit améliorer la desserte et, dans le même geste, réhabiliter les espaces publics qu'il traverse. »

Engagé dans toutes les phases de la mobilité des usagers et du cadre environnant, le projet Bus Entre Seine vise à instaurer un bus à haut niveau de service dans un territoire en pleine mutation urbaine, desservant les communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville. Porté par Île-de-France Mobilités, il relie des quartiers de gare, des centres anciens, des zones d'activités et de grands ensembles en renouvellement, sur seize kilomètres et demi.

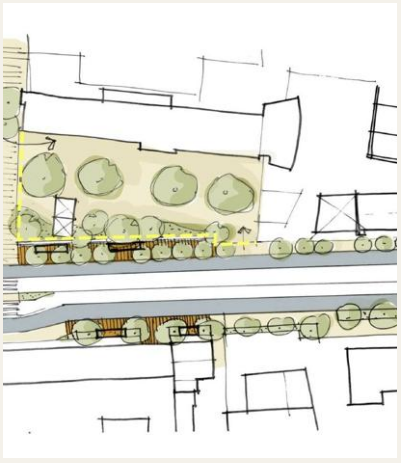
Cette initiative offre une opportunité unique d'accompagner la transformation du territoire en améliorant la qualité de la desserte et en réhabilitant les espaces publics. Notre rôle est d'assurer une intégration harmonieuse du BHNS dans le paysage existant, tout en préservant la biodiversité, en améliorant le cadre de vie des résidents et en proposant des solutions novatrices pour la gestion des eaux pluviales.

Au sein du groupement conduit par Iris Conseil avec Systra, VILLES & PAYSAGES porte la stratégie végétale de la ligne et le dessin des séquences : quais plantés, bandes de pleine terre entre site propre et voirie, alignements renouvelés, places et parvis retrouvés aux carrefours. Chaque séquence conserve ce qui fait son identité, du boulevard Léon-Feix à la rue Henri-Barbusse, pour que la ligne soit reconnaissable sans être uniforme.

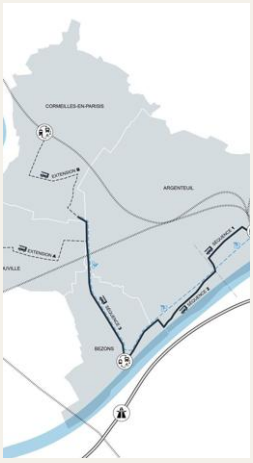
Le projet, aujourd'hui en phase d'exécution, aspire à façonner des environnements urbains attrayants, durables et fonctionnels, pour les habitants comme pour les usagers du BHNS.



1 Secteur Jean-Moulin, Argenteuil · perspective



2 Secteur de l'hôtel de ville · plan



3 Plan général du réseau

MAÎTRE D'OUVRAGE
Île-de-France Mobilités (Setec, AMO)

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Iris Conseil — mandataire · **Villes & Paysages** · Systra

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Insertion paysagère du BHNS, préservation de la biodiversité, qualité du cadre de vie et gestion des eaux pluviales ; stratégie végétale de la ligne et conception des séquences d'espaces publics.

100 M€ HT · 16,5 km · 2013–2029

4 communes desservies **16,5 km** de site propre **Phase** exécution en cours



BHNS · GRASSE – MOUANS-SARTOUX (06)

2023 — 2029

De la gare de Grasse au centre de Mouans-Sartoux

« Un contexte méditerranéen au riche patrimoine paysager : marchabilité, itinéraires cyclables et désimperméabilisation sont les axes du projet. »

Le projet d'infrastructure et d'insertion urbaine du BHNS vise à créer une liaison fluide et performante entre la gare de Grasse et le centre-ville de Mouans-Sartoux, en complément du TER qui relie Grasse à Cannes et des lignes de bus de l'agglomération. Le BHNS apporte une solution de transport rapide et accessible dans les zones identifiées le long de son tracé.

Le projet se situe dans un contexte méditerranéen au riche patrimoine paysager. Le développement d'itinéraires cyclables sécurisés, l'amélioration de la marchabilité par des espaces piétons de qualité, la végétalisation et la désimperméabilisation de l'espace public en sont les axes fondamentaux : l'objectif affiché est de multiplier par près de trois la canopée le long de la ligne.

MAÎTRE D'OUVRAGE
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Egis Villes & Transports — mandataire · **Villes & Paysages** · Roche

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — études d'avant-projet en cours

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine de la ligne, stations et places traversées, stratégie de désimperméabilisation et palette végétale méditerranéenne.

46,5 M€ HT · 8 km · 2023–2029

+180 % de canopée **300** arbres plantés **17 000 m²** végétalisés



BHNS · SEINE-SAINT-DENIS (93)

2011 — 2023

Refaire l'ex-RN3 de façade à façade

« Un transport performant en position axiale, et la revitalisation de tous les espaces publics des communes traversées. »

Troisième bus à haut niveau de service d'Île-de-France, le TZen 3 relie la porte de Pantin à la gare de Gargan aux Pavillons-sous-Bois, sur l'ancienne RN3. Il se connecte au tramway T3, au tram-train T4, à la ligne 5 du métro et à la future gare de la Tangentielle Nord à Bobigny, et dessert les grands projets urbains du canal de l'Ourcq : Écocité de Bobigny, ZAC du Port à Pantin, ZAC de l'Horloge à Romainville, Territoires de l'Ourcq à Noisy-le-Sec.

L'objectif est double : insérer un système de transport performant en position axiale, et revitaliser l'ensemble des espaces publics des communes traversées, de façade à façade. Malgré des emprises contraintes, l'aménagement intègre des voies cyclables, en bandes ou en pistes selon les villes, conserve un maximum de stationnement et privilégie partout où c'est possible une présence végétale importante.

MAÎTRE D'OUVRAGE
Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Egis Rail — mandataire · **Villes & Paysages** · Agence ON

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète

90 M€ HT · 8,7 km · 2011–2023

5 communes traversées **4** correspondances tram, métro, train

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Insertion urbaine et paysagère de la ligne, conception des stations et des espaces publics de façade à façade, stratégie végétale sur un axe très contraint.



BHNS · BÉTHUNE – BRUAY-LA-BUISSIÈRE (62)

2014 — 2022

Bulle 2 et Bulle 6 : une identité de ligne pour un territoire multipolaire

« D'abord pensé en tramway, le projet est devenu deux lignes de BHNS qui relient des villes, des zones d'activités et des sites inscrits à l'UNESCO. »

Le territoire du SCoT de l'Artois, à l'ouest de l'ancien bassin minier, combine des zones résidentielles et économiques autour de Béthune et de Bruay-la-Buissière. Malgré une structure urbaine multipolaire et des zones d'activités éloignées, l'usage des transports publics y restait faible, au profit de la voiture. Les études menées entre 2007 et 2011 avaient d'abord envisagé un tramway ; le projet a évolué vers un bus à haut niveau de service à deux lignes.

Sur trente-sept kilomètres, le projet construit une identité de ligne cohérente avec le développement du territoire, tout en mettant en valeur les sites reconnus par l'UNESCO au titre du bassin minier. Stations plantées, bandes de pleine terre et alignements reconstitués font de chaque traversée de commune une séquence lisible, du centre de Bruay aux cités minières.

MAÎTRE D'OUVRAGE
Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Egis — mandataire · **Villes & Paysages** · Agence Odile Guerrier · Hexa ingénierie

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète

125 M€ HT · 37 km · 2014–2022

2 lignes **37 km** de linéaire traité **Livré** 2022

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine des deux lignes, identité de ligne, traitement des stations et des traversées de centres-bourgs, palette végétale adaptée au bassin minier.

Six autres lignes fortes



Bus-tram de Sophia Antipolis

ANTIBES (06) · 14 KM · 80 M€ HT · 2016 — 2021

Dix-sept stations accessibles, des itinéraires cyclables sécurisés, deux parcs relais, et un enjeu végétal de premier plan dans la traversée des espaces naturels.

CA Sophia Antipolis · Egis (mand.) · Villes & Paysages · Cabinet Merlin



Axe mixte, boulevard de Cambaie

SAINT-PAUL, LA RÉUNION · 4 KM · 30 M€ HT · 2020 — 2026

Sur la RN1, l'une des routes les plus saturées de l'île, un prolongement qui fait cohabiter bus, voitures, vélos et piétons et désenclave le quartier Jacquot.

Région Réunion · Artelia (mand.) · Villes & Paysages · Zone UP



Chronobus M6+

SAINT-ÉTIENNE (42) · 8,7 KM · 21 M€ HT · 2021 — 2028

De Montaud à la Métare par la Cité du design, Châteaucreux et le cours Fauriel : vitesse commerciale, intermodalité, et gestion intégrée des eaux pluviales.

Saint-Étienne Métropole · SCE (mand.) · Villes & Paysages



Réseau Triskell

LORIENT (56) · 37 KM · 34,5 M€ HT · 2014 — 2019

L'extension du réseau BHNS de l'agglomération lorientaise, avec une mission d'assistance à la concertation : des carrefours et des places refaits avec les habitants.

CA du Pays de Lorient · Egis Villes & Transports (mand.) · Villes & Paysages



BHNS du Grand Nouméa

NOUMÉA, NOUVELLE-CALÉDONIE · 12 KM · 109 M€ HT · 2013 — 2020

Le premier transport en site propre du Pacifique français, de Nouméa à Dumbéa, avec une palette végétale tropicale et des stations ombragées.

SMTU · Egis (mand.) · Villes & Paysages · Etec



Ligne forte C3

LYON · VILLEURBANNE (69) · 6 KM · 55 M€ HT · 2013 — 2020

La ligne de bus la plus chargée de France, en site propre bidirectionnel sur les cours Lafayette et Tolstoï, avec des rives rendues aux piétons et aux cycles.

SYTRAL · Egis Rail (mand.) · Villes & Paysages · Egis Villes & Transports



Pôles d'échanges et quartiers de gare

Dix-huit pôles et quartiers de gare, le plus souvent en mandataire. Le lieu où tous les modes se rencontrent est d'abord un espace public : un parvis, un jardin, un mail que l'on traverse à pied.

PARVIS NORD DE LA GARE, SAINT-BRIEUC · PHOTO VILLES & PAYSAGES

Quatorze gares, pôle par pôle

De la plus récente à la plus ancienne. Les opérations présentées dans ce chapitre sont en vert ; les surfaces sont celles des espaces publics traités.

Pôle d'échanges multimodal	Albi	**2,6 ha**	2025 — 2029
Pôle d'échanges de la gare	Bourges	**4,5 ha**	2025 — 2028
Pôle d'échanges de la gare	Meximieux	**2,5 ha**	2025 — 2032 · étude
Pôle d'échanges de la gare	Vannes	**5 ha**	2022 — 2025
PEM de la gare, schéma directeur	Haguenau	**8 ha**	2021
Pôle d'échanges multimodal	Saint-Brieuc	**3,8 ha**	2016 — 2020
Pôle gare Créteil-Échat, intermodalité	Créteil	—	2016 — 2020
Quartier du Grand Arénas, gare TGV	Nice	**60 ha**	2011 — 2020
Pôle gare du Val d'Europe	Chessy	**6,2 ha**	2016 — 2019
Passerelle de la gare SNCF	Épernay	—	2019 · concours
Pôle d'échanges de la gare	Dax	**3,5 ha**	2012 — 2016
Programmation du secteur gare	Thonon-les-Bains	**20 ha**	2013 · étude
Pôle d'échanges de la Part-Dieu	Lyon	**29 ha**	2012 · étude
Pôle d'échanges multimodal	Vichy	**2 ha**	2000 — 2008



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL · ALBI (81)

2025 — 2029

Un socle pour les modes actifs, un corridor végétal

« Les lignes de plantation deviennent le fil conducteur d'une séquence paysagère continue sur plus de six cent cinquante mètres. »

Le pôle d'échanges d'Albi repense l'organisation et le partage de l'espace public autour de la gare, en articulant ses interventions en grandes séquences urbaines. L'objectif est d'améliorer la lisibilité des flux, de renforcer l'intermodalité et d'intégrer un projet paysager structurant, pour créer un véritable corridor urbain et végétal.

L'intermodalité repose sur un socle dédié aux modes actifs, qui s'étend de la façade du bâtiment voyageurs à celle de l'hôtel voisin. Ce socle fédérateur accueille et organise l'ensemble des flux et assure une connexion fluide entre les modes. L'approche paysagère s'appuie sur des lignes de plantation qui accompagnent les parcours et soulignent les itinéraires cyclables, jusqu'au jardin de la gare et au carrousel de la gare routière.

MAÎTRE D'OUVRAGE
Communauté d'agglomération de l'Albigeois

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Villes & Paysages — mandataire · SCE · CET ingénierie

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — création du pôle d'échanges

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Mandataire du groupement : conception d'ensemble du pôle, socle des modes actifs, jardin de la gare, pilotage des études et de la coordination avec les opérateurs.

3,8 M€ HT · 2,6 ha · 2025–2029

+10 % de sols perméables **93** arbres plantés **2 500 m²** végétalisés



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL · BOURGES (18)

2025 — 2028

Une porte d'entrée pour Bourges 2028

« Au-delà du hub de mobilité, reconnecter la gare au centre-ville et affirmer le rayonnement de la capitale européenne de la culture. »

Le pôle d'échanges de la gare de Bourges s'inscrit dans une volonté de moderniser le quartier de la gare, porte d'entrée de la ville. Il améliore l'accessibilité et la lisibilité de tous les modes, trains, cars interurbains, bus urbains, vélos et marche, par une hiérarchisation claire des flux, la requalification des espaces publics et des itinéraires continus pour piétons et cyclistes.

Un pavillon des mobilités, pensé comme un espace de services et d'accueil, et des abris de bus dessinés sur mesure renforcent l'identité du site. Le projet accorde une attention particulière à la végétalisation et s'appuie sur le principe de ville perméable, infiltration des eaux pluviales et biodiversité, dans un calendrier resserré pour être opérationnel pour Bourges 2028, capitale européenne de la culture.

MAÎTRE D'OUVRAGE
SPL SLAM Berry, pour Bourges Plus

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Egis — mandataire · **Villes & Paysages** · Cobalt

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — requalification du pôle d'échanges

6,9 M€ HT · 4,5 ha · 2025–2028

+11 % de sols perméables **106** arbres plantés **4 000 m²** végétalisés

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine des espaces publics du pôle, parvis végétalisé, principe de ville perméable, dessin des abris et du pavillon des mobilités avec Cobalt.



VANNES (56)

Gare de Vannes

Cinq hectares d'espaces publics où le piéton passe avant les flux

GARE ROUTIÈRE ET PARVIS, 2025 · PHOTO VILLES & PAYSAGES

Un pôle d'échanges qui se traverse à pied

« Un pôle d'échanges rassemble dans un même périmètre des usagers très différents, à des heures très différentes. On commence par les plus vulnérables. »

À l'inverse d'un espace public ordinaire, l'aménagement d'un pôle d'échanges exige une approche sectorielle de l'espace : en fonction des services offerts, il faut hiérarchiser les lieux, les flux et les temps. Dans cette démarche, la prise en compte des piétons et des modes actifs est essentielle, car ce sont les usagers les plus vulnérables qui se trouvent confrontés aux flux les plus importants, concentrés au droit de la gare.

À Vannes, cette proximité a dicté un choix clair : mettre le piéton au cœur de la composition. Le parvis de la gare, la gare routière et la passerelle sont reliés par un même sol continu, planté et ombragé, où les bus, les cars, les taxis et les vélos trouvent chacun leur place sans jamais couper le cheminement.

Le partage de l'espace public est équilibré pour garantir la sécurité de tous, et d'abord celle des piétons et des cyclistes. Les plantations en pleine terre, les assises et l'éclairage dessiné avec MH Lighting font du pôle un lieu que l'on peut pratiquer confortablement, qu'on y passe chaque jour ou une fois dans l'année.

Livré en 2025 au sein du groupement conduit par Egis, le projet montre ce qu'un pôle d'échanges bien conçu apporte à une ville moyenne : un quartier de gare qui redevient un morceau de ville avant d'être un équipement.



1 La gare depuis le parvis


2 Jardin et assises du parvis


3 Mail vers la gare routière

MAÎTRE D'OUVRAGE
Golfe du Morbihan – Vannes agglomération

MAÎTRISE D'ŒUVRE
Egis — mandataire · **Villes & Paysages** · Le Chêne Breton · MH Lighting

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — aménagement des espaces publics du pôle

6,2 M€ HT · 5 ha · 2022–2025

2025 livraison **3** parvis reliés **5 ha** d'espaces publics

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine des cinq hectares d'espaces publics, hiérarchisation des flux et des usages, palette végétale et plantations en pleine terre, suivi des travaux jusqu'à la livraison.



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL · SAINT-BRIEUC (22)

2016 — 2020

Deux parvis, une passerelle, un parc

« Des lignes de paysage venues du centre-ville, du quartier de Robien et de la vallée du Gouédic, pour agrafer la gare à la ville. »

Le raccordement de Saint-Brieuc au réseau TGV en 2017 a imposé d'adapter la gare et ses abords à une nouvelle dynamique. Le pôle multimodal est un projet majeur pour l'agglomération : il fallait définir les contours du quartier adjacent et concevoir un parvis, avec ses pôles train et bus, qui préserve et mette en valeur l'identité de la ville malgré les aménagements fonctionnels.

Le concept s'appuie sur les lignes du paysage, qui dessinent les relations spatiales depuis le centre-ville, le quartier de Robien et la vallée du Gouédic. Quatre principes : un parvis nord et un parvis sud, une passerelle confortable comme colonne vertébrale des espaces publics entre les quartiers, un parc urbain et un mail piéton qui agrafent la gare routière aux stationnements et aux futurs îlots bâtis.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Saint-Brieuc Armor Agglomération

MAÎTRISE D'ŒUVRE

Villes & Paysages — mandataire · Egis · Le Chêne Breton · Lavigne Chéron Architectes

MISSION

Maîtrise d'œuvre complète — réaménagement du quartier de la gare

7,3 M€ HT · 3,8 ha · 2016–2020

2 parvis **1** passerelle inter-quartiers **1** parc urbain

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Mandataire du groupement : conception des parvis, du parc et du mail, insertion de la passerelle, coordination des lots bâtiment et ouvrage d'art, suivi jusqu'à la livraison.

Six autres gares et quartiers de gare



Pôle d'échanges de Meximieux

MEXIMIEUX (01) · 2,5 HA · 12,5 M€ HT · 2025 — 2032

Étude de faisabilité d'un pôle gare pour la Plaine de l'Ain : gare routière, parvis, stationnement et modes actifs sur un site contraint par les voies.

CC de la Plaine de l'Ain · Egis (mand.) · Villes & Paysages



PEM de la gare de Haguenau

HAGUENAU (67) · 8 HA · 7,3 M€ HT · 2021

Première étape du vaste projet Pôle Gares / Vieille Île : un schéma directeur des espaces publics à périmètre élargi, avant la maîtrise d'œuvre du cœur du pôle.

CC de la Région de Haguenau · Egis Villes & Transports (mand.) · Villes & Paysages · Les Éclaireurs

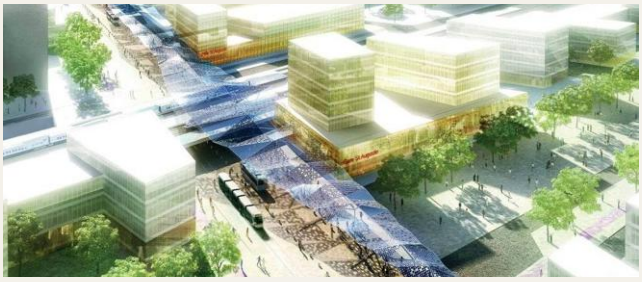


Pôle gare du Val d'Europe

CHESSY (77) · 6,2 HA · 28 M€ HT · 2016 — 2019

Une nouvelle gare routière au sud des transports en commun, près du second bâtiment voyageurs TGV, et l'extension de la gare routière nord, au pied des parcs.

EPA France · Egis France (mand.) · Villes & Paysages · BPLUSM



Quartier du Grand Arénas

NICE (06) · 60 HA · 70 M€ HT · 2011 — 2020

Le quartier de la future gare TGV de la plaine du Var : plan guide, cahiers des charges des lots et maîtrise d'œuvre des espaces publics, avec Mateo Arquitectura.

EPA Plaine du Var · Mateo Arquitectura (mand.) · Villes & Paysages · Egis



Passerelle de la gare d'Épernay

ÉPERNAY (51) · 8 M€ HT · 2019 · CONCOURS

Franchir les quais et relier le centre-ville au quartier des Berges de Marne : insertion de la passerelle de Dietmar Feichtinger, place du Savoir-Faire au nord, parvis du pôle d'échanges au sud.

Ville d'Épernay · Dietmar Feichtinger Architectes (mand.) · SBP · Villes & Paysages · Safege



Pôle d'échanges de Dax

DAX (40) · 3,5 HA · 6,9 M€ HT · 2012 — 2016

Concours lauréat puis maîtrise d'œuvre en mandataire : un parvis fédérateur avec miroir d'eau et ombrière, un parc urbain, et le report modal préparé pour l'arrivée du TGV.

CA du Grand Dax · Villes & Paysages (mand.) · Egis Villes & Transports · Quartiers Lumières



Modes actifs et fluvial

RÉSEAU CYCLABLE · MÉTROPOLE DE LYON (69)

2022 — 2026

Les Voies lyonnaises : quatre-vingts kilomètres de réseau express vélo

« Un réseau en toile, numéroté, avec sa propre signalétique, qui relie les communes entre elles et pas seulement à la ville-centre. »

Les Voies lyonnaises forment une vaste opération de création d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la métropole : une infrastructure servicielle, composée d'axes numérotés dotés d'une signalétique propre, pour relier rapidement, en sécurité et avec confort les communes de la métropole, de la périphérie au centre mais aussi entre les périphéries. Qualité de l'air avec la zone à faibles émissions, lutte contre le bruit et contre la sédentarité en sont les objectifs associés.

Au sein du groupement conduit par SCE, VILLES & PAYSAGES conçoit les lignes 3, 5 Ouest, 6 Nord, 9 Jean-Jaurès, 9 ViaRhôna et 10. L'approche consiste à répondre aux besoins futurs des usagers tout en travaillant les enjeux transverses : reconstitution de la trame arborée, continuité des sols, intégration urbaine et amélioration des continuités piétonnes. Une piste cyclable, ici, est d'abord une promenade plantée que l'on peut aussi parcourir à vélo.

MAÎTRE D'OUVRAGE
Métropole de Lyon

MAÎTRISE D'ŒUVRE
SCE — mandataire · **Villes & Paysages**

MISSION
Maîtrise d'œuvre complète — lignes 3, 5 Ouest, 6 Nord, 9 et 10

35 M€ HT · 80 km · 2022–2026

6 lignes **55 000 m²** végétalisés **Lignes 3 et 9** livrées

RÔLE DE VILLES & PAYSAGES

Conception paysagère et urbaine des lignes, trame arborée et continuité des sols, insertion des pistes dans les cours et les quais, traitement des carrefours et des continuités piétonnes.

Du fleuve aux véloroutes

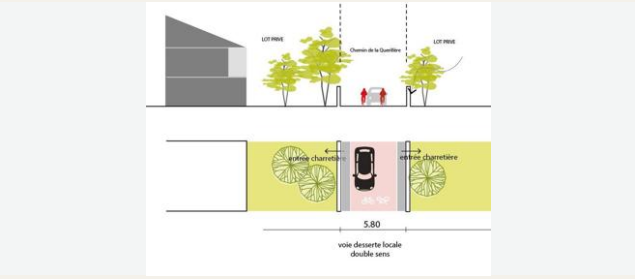


Les navettes fluviales de la Saône

LYON (69) · 5 KM · 4 M€ HT · 2024 — 2025 · MANDATAIRE

Une nouvelle liaison fluviale de Vaise à Confluence, 560 000 voyages par an attendus : l'insertion urbaine des haltes, du quai au bateau, en mandataire d'un groupement avec Notus et Arcadis.

SYTRAL Mobilités · Villes & Paysages (mand.) · Arcadis · Notus · Julien de Sousa Design



Plan vélo métropolitain

SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE (42) · 30 KM · 12 M€ HT · 2023 — 2026 · MANDATAIRE

Quatre axes du réseau express vélo stéphanois, couronne nord, couronne est et vallée du Furan : des voies séparatives adaptées au vélo-cargo, et des voies vertes en périurbain.

Saint-Étienne Métropole · Villes & Paysages (mand.) · Notus · SCE



Véloroute Littoral

PAYS BASQUE (64) · 45 KM · 12 M€ HT · 2008 — 2018 · MANDATAIRE

De Bayonne à Hendaye sur l'itinéraire européen du cap Nord à Sagres : voies, accotements, ouvrages d'art, haltes et mobilier, pour le Département des Pyrénées-Atlantiques.

Département des Pyrénées-Atlantiques · Villes & Paysages (mand.) · Egis Villes & Transports



Véloroute Pyrénées – Gave – Adour

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64) · 155 KM · 26 M€ HT · 2008 — 2013 · MANDATAIRE

Cent cinquante-cinq kilomètres le long des gaves, de la montagne à l'océan : le plus long linéaire jamais dessiné par l'agence, en maîtrise d'œuvre complète.

Département des Pyrénées-Atlantiques · Villes & Paysages (mand.) · Egis Villes & Transports



Véloroute du Loiret

LOIRET (45) · 70 KM · 9,8 M€ HT · 2019 — 2021 · MANDATAIRE

Soixante-dix kilomètres de véloroute le long du canal et de la Loire, avec le Cabinet Merlin : un itinéraire de tourisme et de quotidien à travers les bourgs.

Département du Loiret · Villes & Paysages (mand.) · Cabinet Merlin



Passerelle piétons-vélos de la gare

VANNES (56) · 6,3 M€ HT · 2022 — 2025

Le franchissement des voies qui complète le pôle d'échanges de Vannes, avec Ney & Partners : l'insertion paysagère des rampes et des accès.

Golfe du Morbihan – Vannes agglomération · Ney & Partners (mand.) · Villes & Paysages · Egis

Également : plan vélo intercommunal de Bourges Plus (51 km, 2019 — 2021) · étude de faisabilité du plan cyclable de Tulle (6,5 km, 2024).

L'AGENCE

Une expertise au service des projets de mobilité

« Identifier les fondamentaux du projet et préserver leur cohérence tout au long des études et des travaux, malgré les évolutions techniques, financières et programmatiques. »

Fondé en 1989, VILLES & PAYSAGES est un atelier de paysagistes-concepteurs, d'urbanistes et d'architectes implanté à Lyon et à Paris. L'agence intervient dans la conception et la réalisation d'espaces publics ainsi que dans l'intégration urbaine et paysagère des grandes infrastructures de transport, en France et à l'international.

Membre de la Fédération française du paysage et de l'association Plante & Cité, l'agence bénéficie d'une solide expérience acquise notamment au cours de dix années d'intégration à un grand groupe français d'ingénierie. Depuis 2018, VILLES & PAYSAGES a retrouvé son indépendance, sous la direction de ses deux associés historiques, Vincent Roger et Laurent Beyron.

Notre approche des projets de mobilité repose sur une vision pragmatique, intégrant dès les premières esquisses les contraintes de réalisation. Cette démarche de « design to build » vise à identifier les fondamentaux du projet et à préserver leur cohérence tout au long des études et des travaux, malgré les évolutions techniques, financières et programmatiques.

Habituée aux groupements pluridisciplinaires aux côtés des grandes ingénieries du transport, SCE, Egis, Artelia, Ingérop, Arcadis, Systra, Iris Conseil, l'agence intervient comme paysagiste-concepteur ou mandataire de maîtrise d'œuvre, notamment sur les projets de tramway, de BHNS, de pôles d'échanges multimodaux, de réseaux cyclables et d'espaces publics.

Notre expertise couvre l'ensemble du processus opérationnel, des études de faisabilité jusqu'à la garantie de parfait achèvement, en intégrant la concertation, la conception et le suivi des travaux.

1989	Création de l'atelier VILLES & PAYSAGES
1996	Première ligne de tramway : trente ans de projets de mobilités commencent
2008 — 2018	Dix années au sein d'un grand groupe français d'ingénierie
2018	Indépendance retrouvée, sous la direction de Vincent Roger et Laurent Beyron
2026	Deux implantations, Lyon et Paris ; membre de la FFP et de Plante & Cité

L'ÉQUIPE MOBILITÉS

Deux associés, une équipe

« Pour qu'un projet de transport se réalise, il doit être techniquement fiable, économiquement viable et toujours ajustable. Nous dessinons des espaces publics qui résonnent avec lui. »



Vincent Roger

PAYSAGISTE CONCEPTEUR · ASSOCIÉ, PRÉSIDENT · DEPUIS 1997

Diplômé de l'ESAJ, il débute en 1997 à l'atelier du paysage à Mulhouse et codirige l'agence depuis 2008. Il conduit la conception urbaine et la maîtrise d'œuvre de projets complexes d'espaces publics et de mobilité, en France, dans les DOM-COM et à l'international.



Laurent Beyron

PAYSAGISTE CONCEPTEUR · ASSOCIÉ, DIRECTEUR GÉNÉRAL · DEPUIS 2001

Paysagiste concepteur depuis 1998, il rejoint l'agence et en devient associé ; depuis 2018, il la codirige avec Vincent Roger. Il dirige les grands projets d'espaces publics et d'insertion d'infrastructures, de Novaciéries aux lignes de tramway de Lyon et de Saint-Étienne.

CHEFS ET CHARGÉS DE PROJET MOBILITÉS



Violaine Kocman

ARCHITECTE URBANISTE SENIOR · DEPUIS 2022

T9 (stations) · INSPIRE · Bus Entre Seine · Grasse



Renaud Ducher

PAYSAGISTE CONCEPTEUR DPLG · CHEF DE PROJET · DEPUIS 2016

Voies lyonnaises · Navettes de Saône · INSPIRE · C3 Lyon



Louison Leroy

PAYSAGISTE CONCEPTEUR · CHEF DE PROJET · DEPUIS 2021

T9 · West Midlands Metro · Luas Finglas · Bus Entre Seine



Cécile Pélissier

PAYSAGISTE URBANISTE, ARCHITECTE · CHEFFE DE PROJET · DEPUIS 2026

Bus Entre Seine · Étude de déplacements, Noisy-le-Sec



Maryne Méry de Montigny

ARCHITECTE URBANISTE · CHARGÉE DE PROJET · DEPUIS 2023

Bus Entre Seine · INSPIRE · Plateformes M-TAG



Corentin Malige

DESIGNER · CHARGÉ DE PROJET · DEPUIS 2023

T9 · Grasse · Bus Entre Seine · Chronobus M6+ · PEM de Bourges · PEM d'Albi



Nicolas Martin

PAYSAGISTE CONCEPTEUR · CHARGÉ DE PROJET · DEPUIS 2023

INSPIRE · Grasse · TramBus 12 · Plan vélo de Tulle



Marvin Eguienta

PAYSAGISTE CONCEPTEUR · CHARGÉ DE PROJET · DEPUIS 2024

PEM de Bourges · Chronobus M6+ · Navette fluviale · PEM d'Albi



Léa Carteron

PAYSAGISTE · ASSISTANTE DE PROJET · DEPUIS 2024

Bus Entre Seine · Véloroute de Retz-en-Valois · Étude tramway-BHNS Paris



Kévan Miret-Fernandes

ARCHITECTE D.E. · ASSISTANT DE PROJET · DEPUIS 2025

T9 · TramBus 12 · PEM de Bourges · PEM d'Albi · et conducteur de tramway au SYTRAL



Le paysage ne s'interrompt pas quand la ligne commence.

Tramways, bus à haut niveau de service, pôles d'échanges, itinéraires cyclables et fluviaux : VILLES & PAYSAGES conçoit l'insertion urbaine et paysagère des infrastructures de mobilité depuis trente ans, de l'étude de faisabilité à la livraison.

112 cours Vitton, 69006 Lyon · 17B quai Voltaire, 75007 Paris
contact@villesetpaysages.fr · www.villesetpaysages.fr

VILLES & PAYSAGES