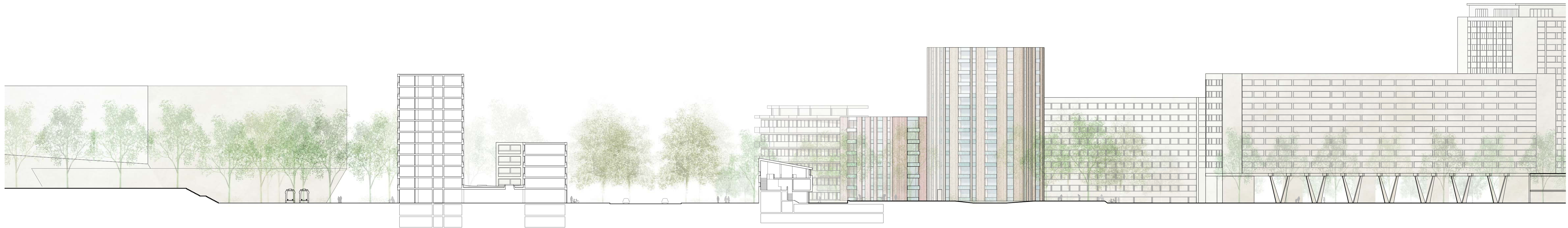
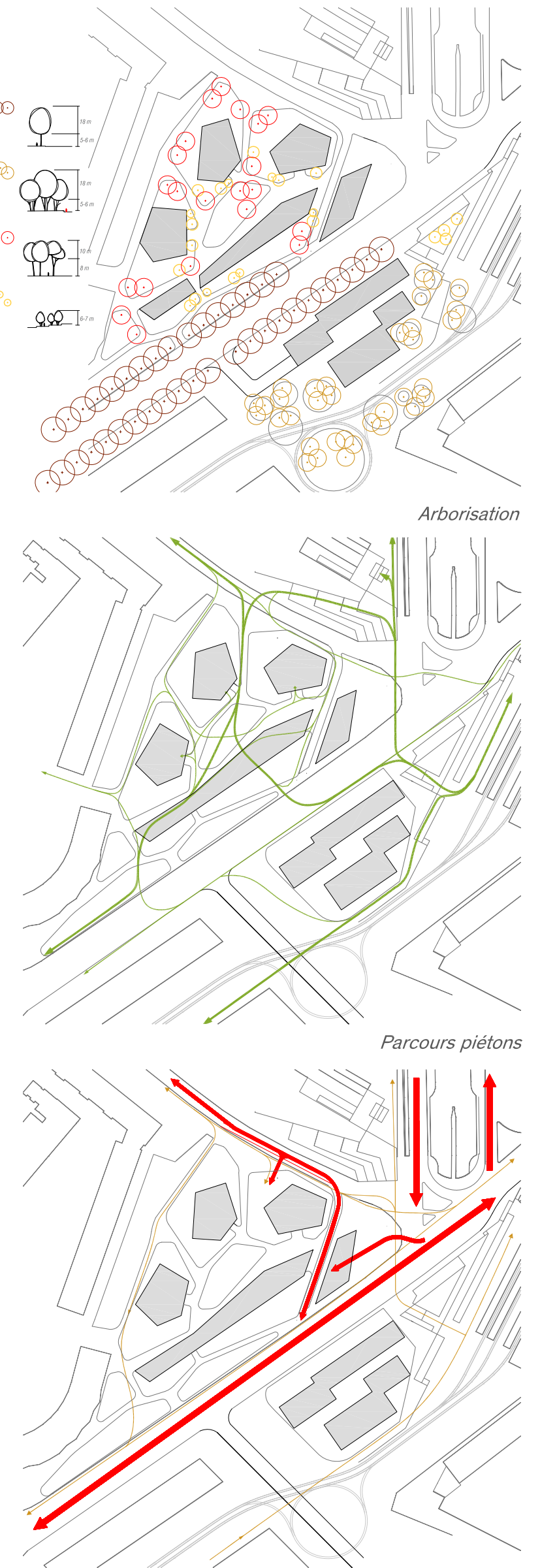


ELEVATION A\_1:500

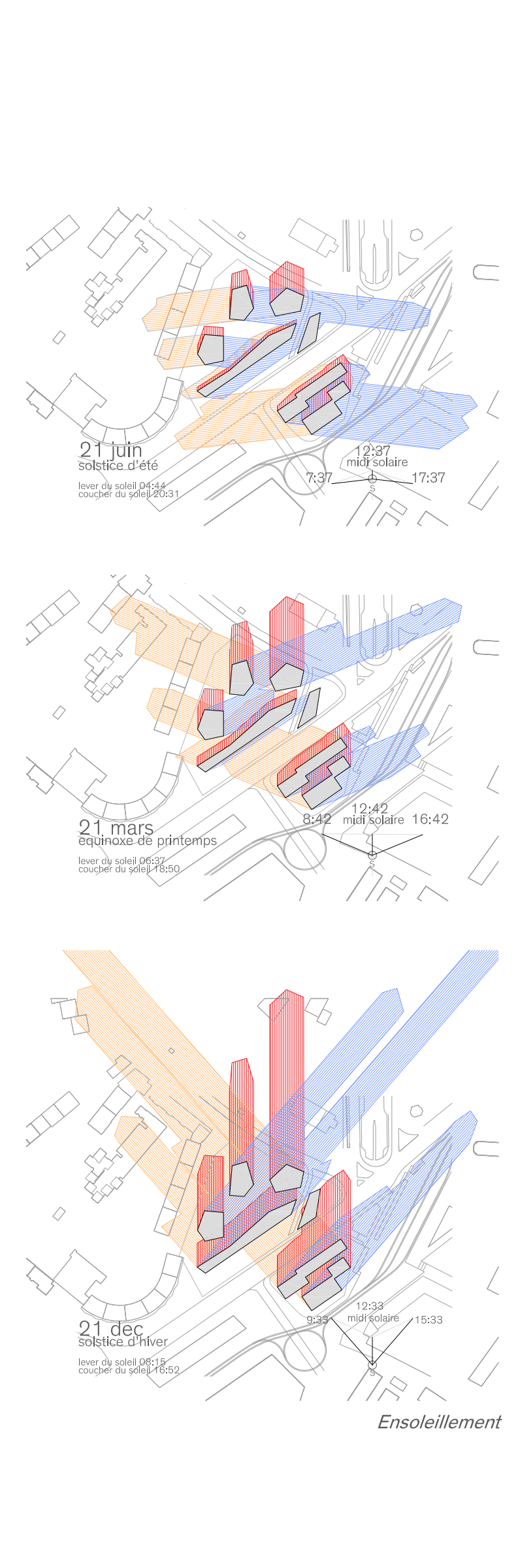


COUPE B\_1:500

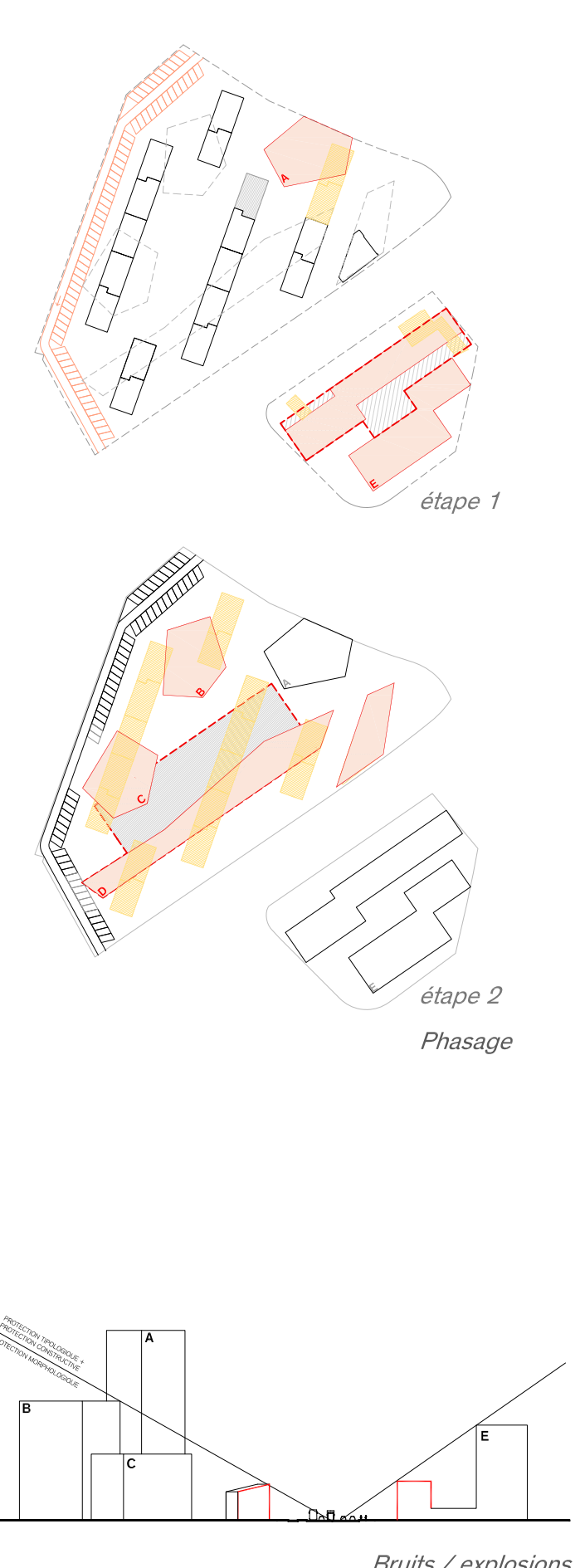
- Contexte**
- Le « pôle sud » de l'agglomération genevoise s'ouvre sur le grand paysage : bassin de Praille et bassin lémanique d'un côté, Grand Salève de l'autre, et enfin chaîne du Jura et Vuache.
  - Face à Lancy, l'enjeu du projet consiste à proposer une terminaison élégante du tissu urbain moderniste existant.
  - Face à la route de Saint-Julien, le projet propose un premier plan végétal conjugué à un effet d'urbanité soudaine pour marquer l'entrée de la ville.
  - Face au plateau de la Praille se dresse une forme forte et rayonnante.
- Forme urbaine**
- Deux interventions indépendantes et complémentaires s'installent de part et d'autre de la route de Saint-Julien.
  - Au nord, un ensemble de « pièces » verticales pentagonales s'affranchit de la géométrie de la route de Saint-Julien pour compléter un quartier constitué de bâtiments résidentiels de grande envergure et se mesurer au grand paysage.
  - Au centre, une construction basse et longiligne protège le secteur nord des nuisances de la route.
  - Au sud, un complexe orthogonal termine l'alignement bâti sur l'axe routier en offrant un front à la place multimodale du Bachet-de-Pesay. Sa forme articulée est capable de réagir de façon précise à un contexte pas encore entièrement défini.
  - La route de St-Julien est envisagée comme un large boulevard urbain bordé de part et d'autre par des alignements de grands arbres.
- Projet**
- Un corps de bâtiment bas longe la route, protégé du bruit selon OPB et des accidents selon OPAM.
  - Trois tours de hauteurs variables disposées en retrait accueillent l'essentiel des logements.
  - Leur répartition en éventail procure un espace public généreux et une habitabilité optimale des logements.
  - Chaque tour est caractérisée par un type de distribution intérieure et une teinte de façade spécifiques.
  - La station-service est remodelée pour protéger des nuisances le nouveau quartier.
  - Le projet établit des relations fluides et naturelles avec le quartier des Palettes qui se développe sur son flanc nord-ouest ainsi qu'avec le passage sous-voies associé à la gare Carouge-Bachet.
  - Sur le flanc sud-est, une relation visuelle forte s'établit avec la gare CEVA et son pôle multimodal, soutenue par de nouveaux liens fonctionnels directs : cheminement sous-voies et en surface.
  - Côté Tréfle d'Or, la souplesse est de mise : une agglomération linéaire libre de volumes adaptés à leurs programmes, séparée en deux corps de bâtiments, l'un administratif l'autre de logements.
- Mobilité**
- Le parking souterrain de la cité Bachet-de-Pesay (164 places autos + 32 places 2 roues + 308 places vélos) est accessible depuis le chemin des Ardoines face à la station-service.
  - Plusieurs emplacements complémentaires de stationnement pour 2 roues sont disposés en surface et au droit des entrées des logements.
  - Le parking souterrain de la parcelle Tréfle d'Or (92 places autos attribués aux logements+ 34 places 2 roues) est accessible par le chemin du Tréfle-Blanc.



- Aménagements extérieurs**
- Cité de Pesay :**
- Le parc de la Cité de Pesay offre une terminaison à l'échelle de la future promenade des Crêtes qui surplombe la moraine de Lancy. Il permet en outre de compléter les connexions de la promenade aux sites du Tréfle-d'Or au Sud et de l'Esplanade des Palettes à l'Ouest, en articulant les flux autour de sa place centrale.
  - Les aménagements extérieurs se résument à deux types d'espaces : la place et les jardins.
  - La place occupe le cœur du site. De nature minérale, elle est l'espace de rencontre du quartier et possède un programme de jeux pour enfants, d'activités en plein air et d'assises.
  - Les jardins délimitent et encadrent cette place, amplies surfaces vertes se situant aux pieds des bâtiments. Ils régissent la relation public/privé par des différences de niveau ponctuelles, pouvant servir d'assise. Le privé se retrouve ainsi en surplomb du public.
  - De grandes cépées de platane prennent place aux extrémités de ces jardins. Elles sont complétées de petites cépées à fleurs au niveau des entrées.
  - Un réseau de cheminement accompagne les jardins en connectant la place et les entrées aux différents réseaux de mobilité douce du périmètre élargi.
- Route de Saint-Julien :**
- L'aménagement joue sur un contraste entre nord et sud, en relation avec les affectations des deux ensembles.
  - Au nord, le linéaire des jardins de la Cité de Pesay se poursuit jusqu'à la route. Les surfaces vertes accueillent ainsi le nouvel alignement et le trottoir se distance de la route pour traverser ces surfaces, à la façon d'une promenade. Ce thème est en relation avec l'intimité nécessaire aux logements.
  - Au sud, l'ambiance est nettement plus urbaine. D'amples surfaces minérales couvrent un trottoir élargi, qui va des façades du bâtiment à la route. Cet aménagement permet de mettre en relation les futures activités du Tréfle-d'Or avec l'axe fort de Saint-Julien. Un alignement d'arbres tiges à grand développement, à l'image de l'orme ou du celtis, (le même qu'au nord) prend place le long de la route.
- Tréfle d'Or :**
- L'aménagement au sud du Tréfle d'Or accompagne le futur axe de mobilité douce et de transports publics. A mi-chemin entre parc, place et rue, cet espace propose une ambiance urbaine, favorisant autant la mobilité que les occupations spontanées des différentes poches qui le composent. Cet espace se veut très contrasté des aménagements de la Cité de Pesay.
  - Ces grandes poches sont revêtues de matières perméables et sont plantées de groupes d'arbres tiges pionniers, comme le pin sylvestre ou le peuplier tremble, assurant une grande perméabilité aux circulations et aux vues. Au sol, une végétation rudérale pourra ponctuellement coloniser ces surfaces.
  - Elles pourront accueillir des programmes en lien avec le futur axe de mobilité, comme du stationnement pour les vélos, des kiosques et des équipements encourageant la rencontre. En traversant les voies du tram, ces poches matérialisent des ponts entre Nord et Sud des voies.
- Chemineurs :**
- Les chemineurs existants à travers le site (piétons et vélos) sont maintenus et complétés.
  - Au Nord, la traversée du site et les accès sont assurés par un réseau de chemins en béton, qui connecte le parc aux ensembles voisins.



- Au Sud, la perméabilité des espaces est totale et toutes les surfaces sont franchissables, à l'image d'une place.
  - Une voie de mobilité douce relie désormais l'Esplanade des Palettes au site de la Cité de Pesay.
  - Une nouvelle traversée de la route de Saint-Julien pourrait prendre place au niveau du carrefour existant vers le chemin du Tréfle-Blanc. La signalisation serait alors mutualisée avec l'accès au parking du Tréfle-d'Or. Cette traversée permettrait la mise en relation directe des deux sites pour les piétons en surface.
- Ensoleillement/ombres portées**
- La disposition en éventail et l'échelonnement des constructions en hauteur permet une gestion optimale de l'ensoleillement et des ombres portées (voir les 3 schémas été/équinoxe/hiver).
  - Les bâtiments les plus élevés (A et B) ont un impact limité sur le voisinage du fait de leur implantation proche de la gare CEVA.
  - Le bâtiment C, le plus bas, est celui dont l'impact est le plus évident sur le voisinage immédiat côté Palettes.
- Programme**
- Les logements situés dans les trois tours A-B-C bénéficient dans leur grande majorité de doubles orientations. Un étage sur deux, les logements d'angle du bâtiment C ouvrent un duplex sur le paysage.
  - Le rez-de-chaussée des tours A-B-C, surélevé pour assurer la privacité des appartements (Hochparterre), accueille les buanderies communes.
  - Le bâtiment D est destiné en priorité à des logements d'étudiants distribués par courbe intérieure et tournés vers le jardin collectif. Les espaces de distribution et les services sont concentrés du côté route de Saint-Julien. L'entrée au parking souterrain y prend place à proximité de la station-service.
  - Le rez-de-chaussée du bâtiment D abrite des surfaces administratives, commerciales ou à vocation publique.
  - Le Tréfle d'Or distingue deux objets : un bâtiment bas du côté route de St Julien abritant des surfaces administratives, un bâtiment résidentiel haut sur l'arrière accueillant des logements traversants ouverts sur le Salève.
- Phasage**
- Le phasage intentionnel propose 2 étapes :
- 1) Création d'un parking provisoire en surface le long de la parcelle n°2363 au nord.  
Démolition d'une (ou deux) têtes d'immeubles existants, ce qui nécessite de libérer au préalable 6 (resp. 9) logements.  
Construction du bâtiment A (125 nouveaux logements).  
Déménagement des locaux des anciens immeubles (102 logements).
  - 2) Démolition du solde des anciens immeubles.  
Construction du parking souterrain et du bâtiment D (13 logements étudiants, 56 chambres).  
Construction des bâtiments B (FCIL) et C (115 nouveaux logements).
- + Transformation de la station-service (indépendant du reste).  
+ Construction des bâtiments du Tréfle d'Or (80 nouveaux logements) (indépendant du reste).
- Règlementation existante**
- LCI/RCI : renseignement pris auprès du DALE, les distances vis-à-vis des parcelles voisines sont correctes et les distances à l'intérieur de la parcelle seront fixées par le PLO du projet lui-même.
  - OPAM : les exigences sont respectées de part et d'autre de la route de Saint-Julien.
  - Bruit : Les bâtiments B et C sont protégés par la présence du bâtiment D. Sur les 2 faces du bâtiment A exposées au bruit, toutes les pièces habitables peuvent être ventilées par l'intermédiaire de loggias protégées du bruit par un vitrage simple. Côté Tréfle d'Or, le bâtiment bas protège du bruit le bâtiment de logement.



PLAN SOUS-SOL\_1\_1:1000

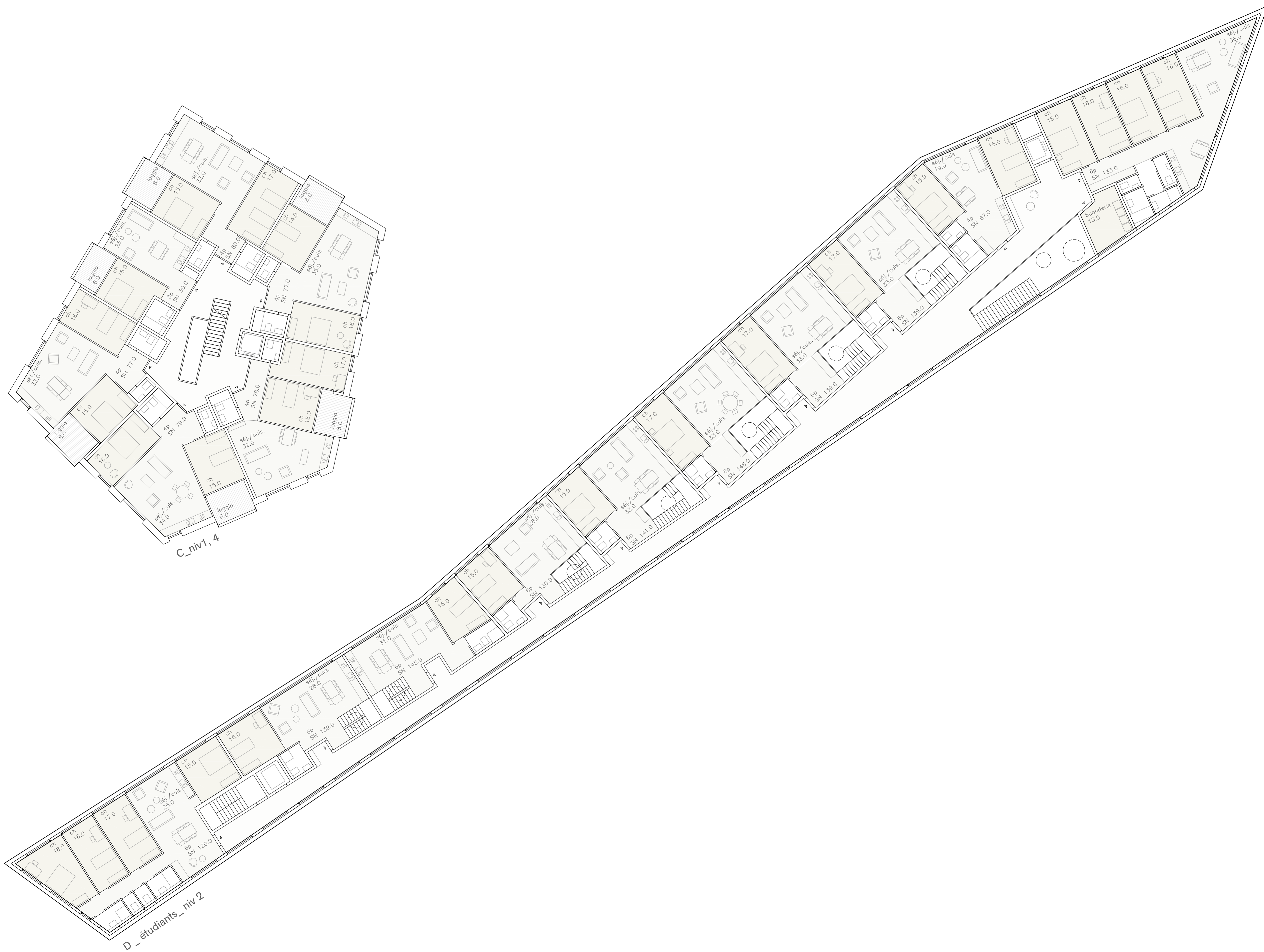
PLAN SOUS-SOL\_2\_1:1000



TRÉFLE D'OR ETAGE TYPE\_1:200



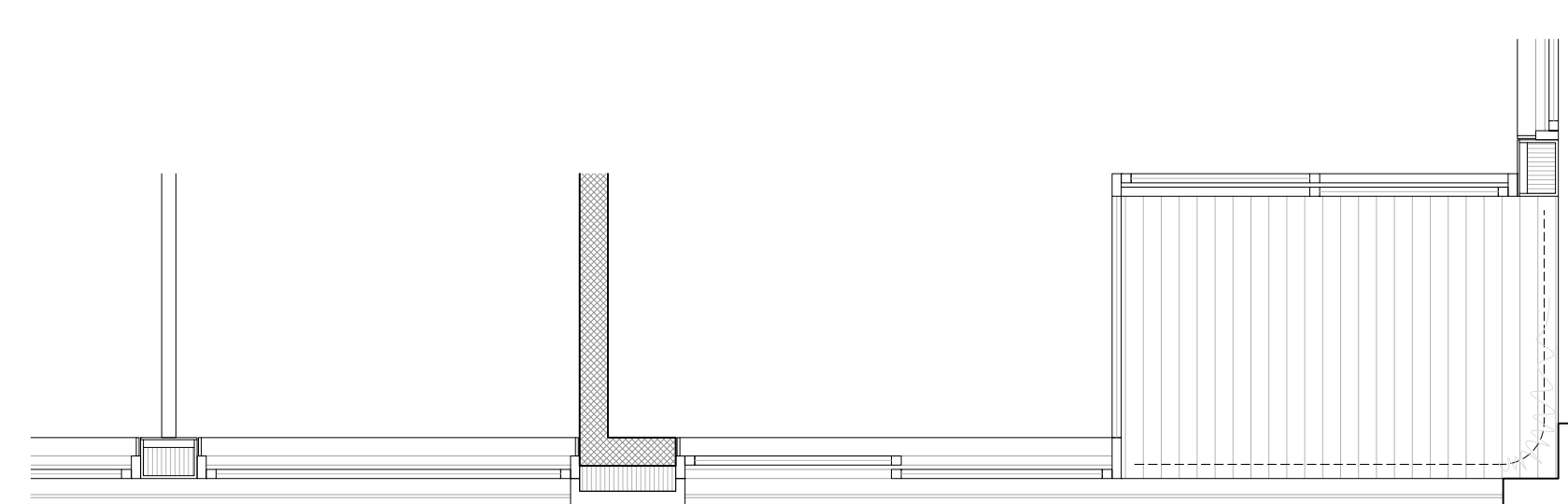
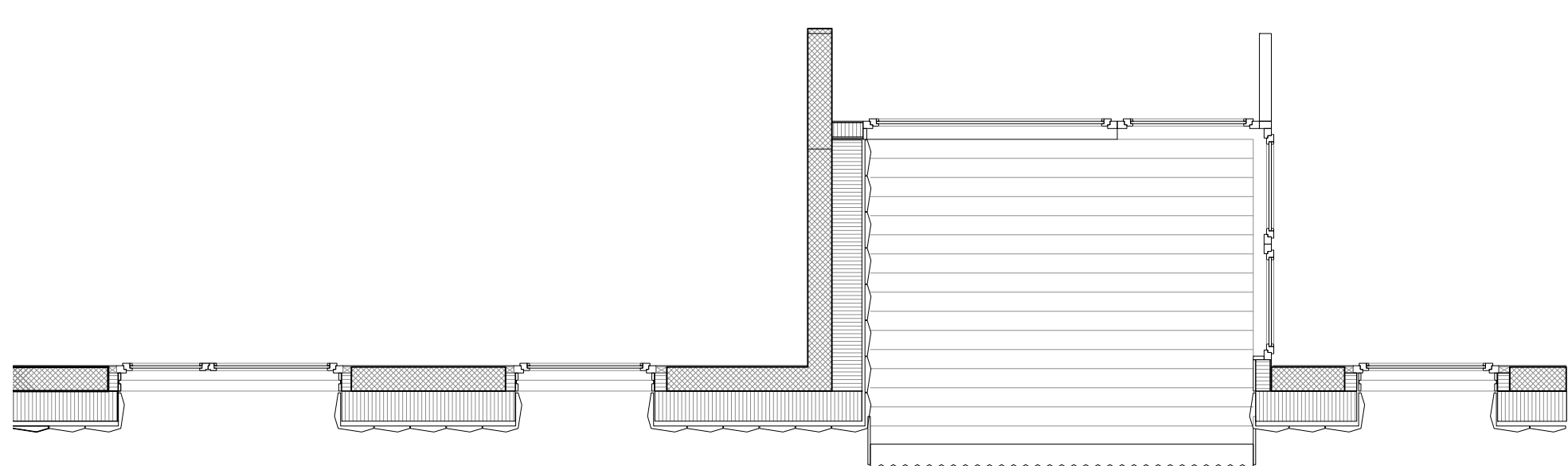
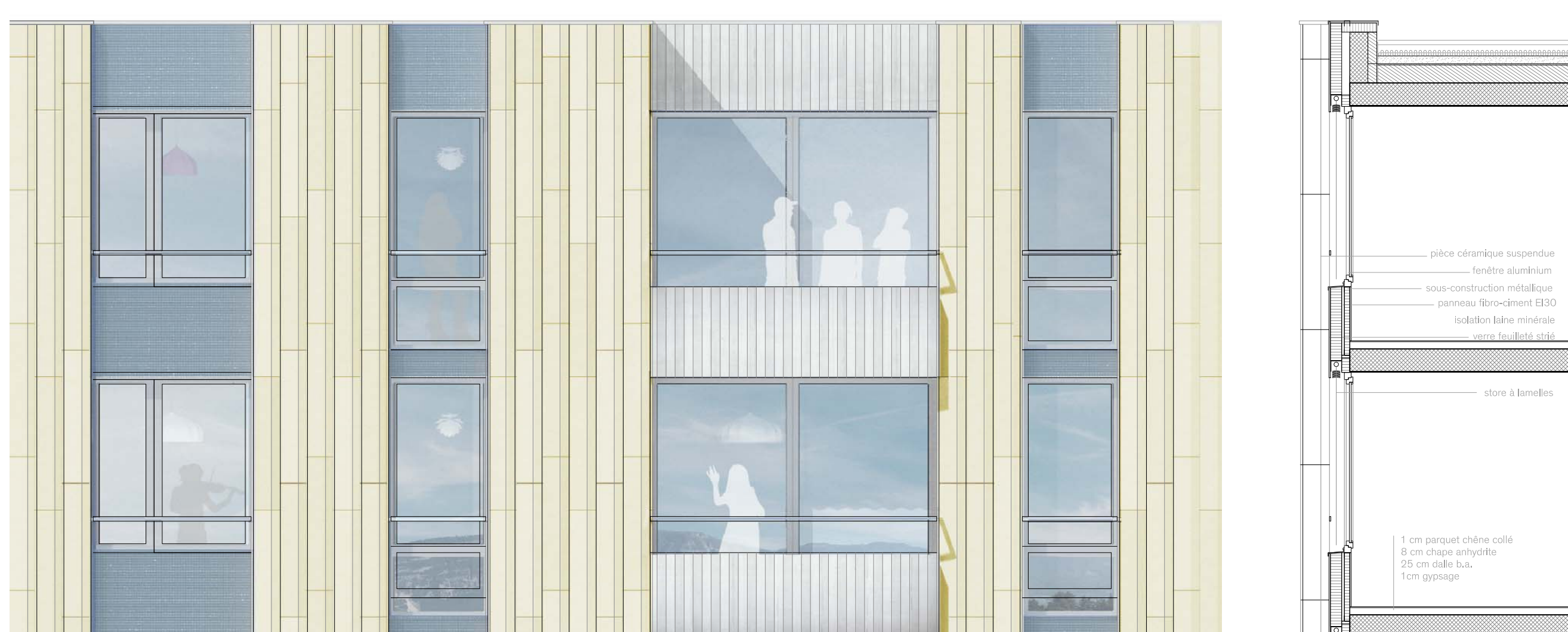
COUPE C\_1:200





COUPE D\_1:200





CITE DE PESAY  
DETAIL 1:50

TREFLE D'OR  
DETAIL 1:50

**Développement durable et environnement**

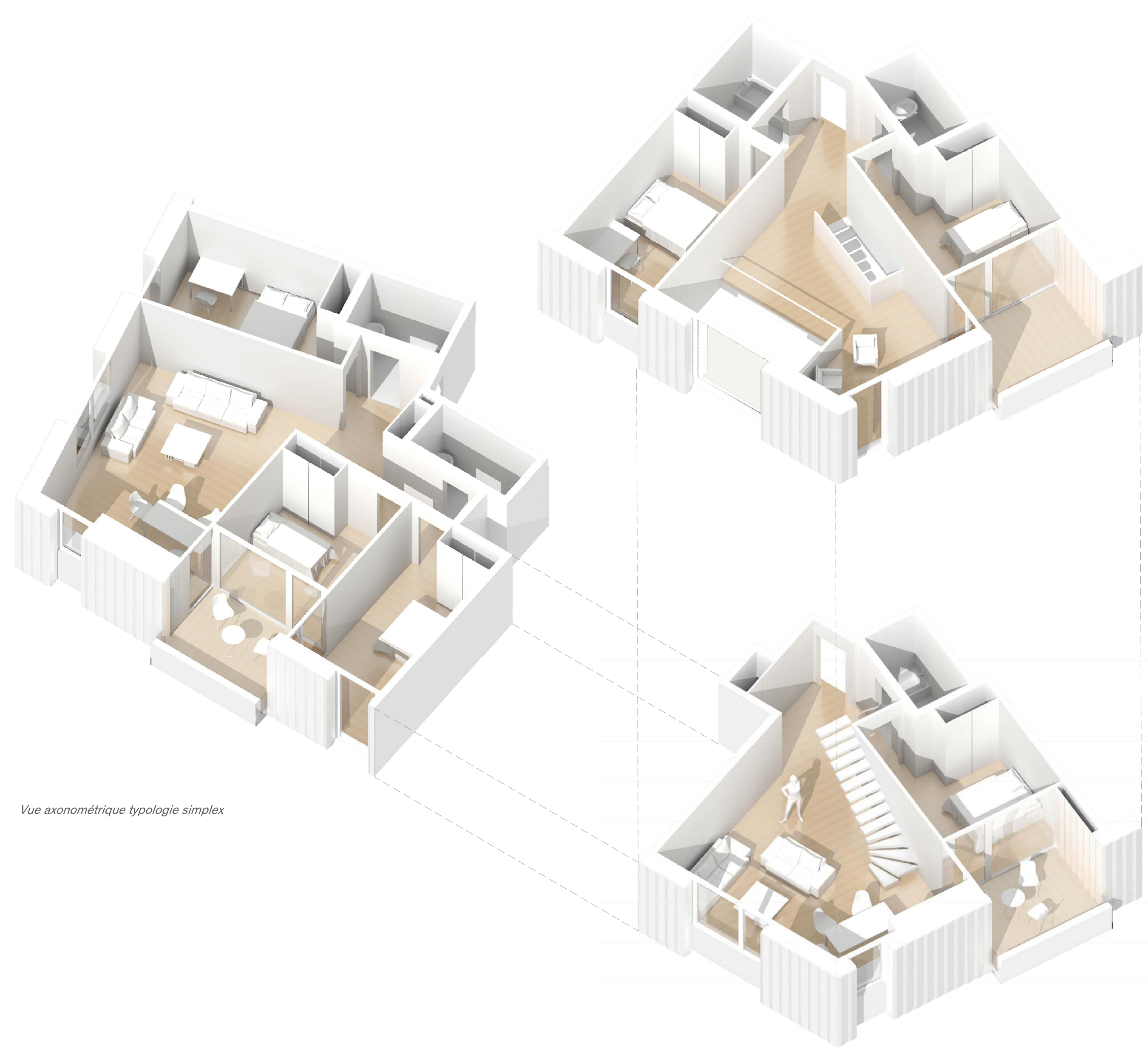
- La réflexion sur le développement durable commence en amont du projet. En effet, la situation même du concours (placé sur un nœud de transports en commun) implique d'emblée pour ses habitants un mode de vie particulier.
- Mobilité : une situation urbaine économe en énergie de transports.
- Economie de terrain : la densité souhaitée par l'organisateur est en adéquation avec la haute valeur d'usage du terrain.
- Impact social : l'effet de densification du quartier est l'occasion de contribuer à créer une urbanité nouvelle et captivante, capable de fédérer usagers et habitants.
- Plaisir : la notion de plaisir du vivre-ensemble contribue de façon déterminante au succès d'un quartier et à un développement durablement partagé. Aussi, une bonne proportion des espaces leur confère une flexibilité maximale, donc une excellente adaptabilité dans le temps.
- Chauffage et électricité : un raccordement au CAD est envisagé le projet vise une dépense énergétique minimale (facteur de forme favorable, enveloppe thermique continue) et un recours maximal aux énergies renouvelables dans le respect des différents concepts énergétiques territoriaux (CET) en vigueur dans le secteur.
- Solaire : les toitures du projet sont utilisées pour l'installation de capteurs solaires thermiques ou photovoltaïques.
- Lumière naturelle : tous les principaux locaux du projet sont éclairés naturellement, aussi bien pour le bien-être de l'usager que pour réduire la consommation électrique.
- Economie : la rationalité et la superposition des structures, des techniques et des loggias assure une excellente rentabilité de l'investissement et une bonne durabilité à long terme.
- Construction : compacité des volumes et régularité des plans, quantité raisonnable d'excavations, structures portées en béton armé ayant des portées adaptées à chaque programme, recours au béton recyclé partout où cela est possible, finitions intérieures standardisées, continuité de l'enveloppe thermique des bâtiments, accessibilité et entretien aisé de chaque bâtiment.

**Principes constructifs / matériaux façades**

- Trois tours ABC, principes constructifs très simples : forte verticalité des façades, qui rend possible une répétitivité totale des plateaux, donc une rationalisation maximale de la construction (réduction des coûts et des délais). Façades porteuses en béton armé, isolation extérieure ventilée et bardage composé d'éléments de céramique de grande dimension et de teintes variables selon les bâtiments.
- Bâtiment bas D, principes constructifs tout aussi simples : étalement horizontal des façades et des plans, ouvertures panoramiques, façades en béton intérieur avec parement extérieur en brique klinker claire.
- Bâtiment Trèfle d'Or, principes constructifs simples à nouveau : façades largement vitrées en éléments préfabriqués de parement ou sandwich, porteurs ponctuels à l'intérieur en plus des refends en béton armé.

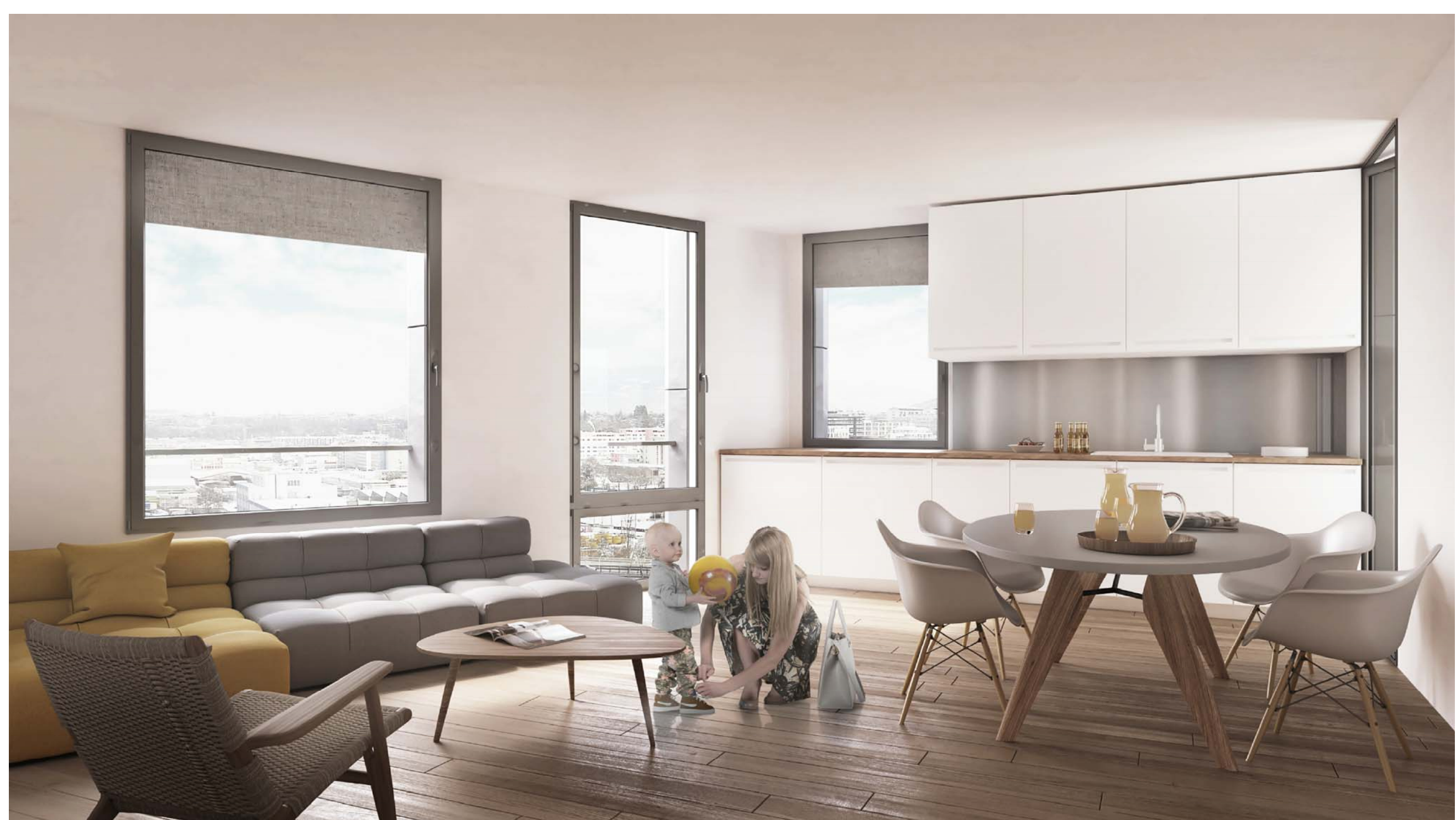
**Typologies**

- Les trois bâtiments polygonaux ABC résultent de principes compositifs simples et rationnels. L'ensemble des salles d'eau et des équipements techniques prennent place dans des blocs techniques massifs formant couronne autour des paliers distribués d'étage. Les chambres sont rectangulaires et définissent entre elles des espaces jours fluides qui s'étirent de l'entrée des logements aux loggias. La forme pentagonale des immeubles offre deux orientations à la plupart des logements.
- Le bâtiment D se caractérise par une courbe intérieure distribuant des logements collectifs ouverts sur cour. Les chambres sont grandes et rectangulaires, les espaces de séjour profitent de la grande hauteur sous plafond du 2<sup>e</sup> étage. Selon demande de l'organisateur pour le 2<sup>e</sup> tour du concours, les balcons ont été supprimés. En revanche, des services communs généreux complètent l'ensemble tout au long du parcours de distribution : salle de jeu-bar éventuels et buanderie communes.
- Les logements du Trèfle d'Or présentent des typologies orthogonales traversantes ou doublement orientées. Elles offrent de vaste espace de jours composés de sous-espaces aux fonctions clairement définies.



Vue axonométrique typologie simplex

Vue axonométrique typologie duplex



Vue intérieure logement bâtiment A