transports

métros

gares

tramways

BHNS

pôles d'échange

téléphériques

Richez Associés

transports

métros

gares

tramways

BHNS

pôles d’échange

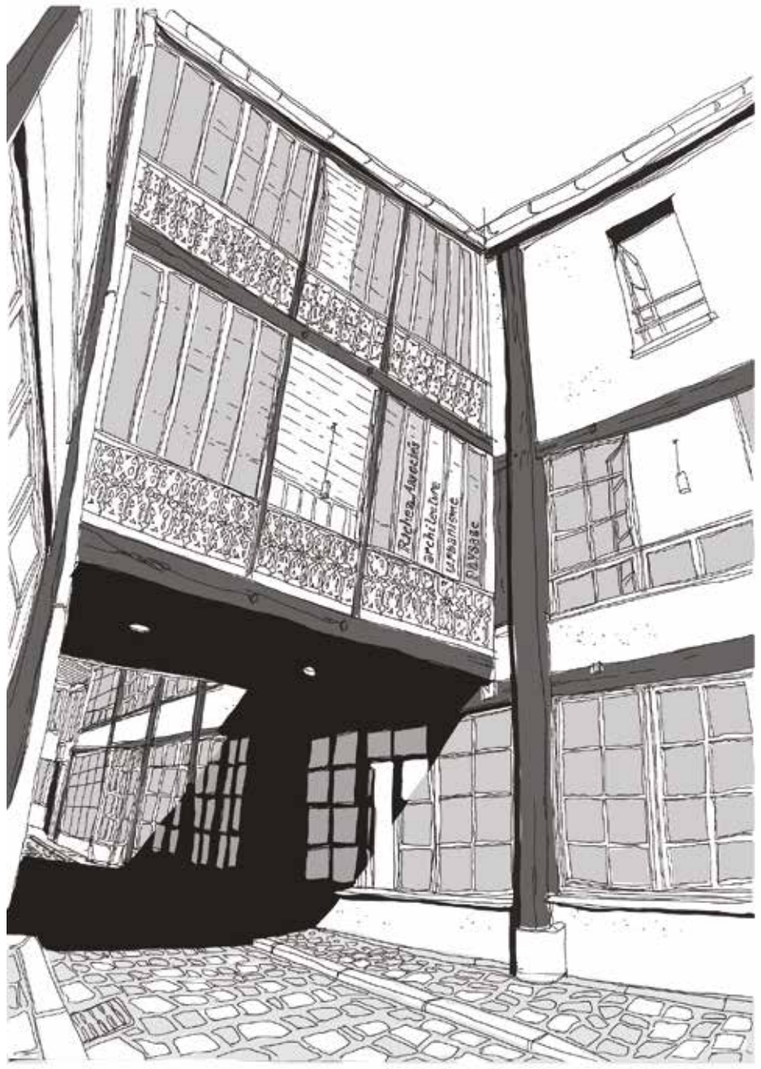
téléphériques

Richez Associés
architecture urbanisme paysage

2 rue de la Roquette
75011 Paris

+33 (0)1 43 38 22 55

mail@richezassocies.com
www.richezassocies.com



Richez_Associés
architecture urbanisme paysage

4 CHAMPS D'INTERVENTION

BÂTIMENTS
COMPOSITION URBAINE
ESPACES PUBLICS & PAYSAGE
TRANSPORTS

APPROCHE GLOBALE
/ PROJET LOCAL

L'ouverture de Richez_Associés sur les trois métiers connexes de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage est un puissant stimulant à la créativité : la conception d'un **quartier** nouveau se nourrit à l'agence d'envies architecturales, et de visions d'espaces publics, les projets de **bâtiments** s'enrichissent d'un point de vue aiguisé sur le scénario urbain qu'ils écrivent, et les **espaces publics** s'animent de rapports précis et maîtrisés avec les architectures qui les limitent et les qualifient.
Les champs des transports publics sont une spécialité forte de l'agence, qui y mobilise simultanément ses trois métiers.

35
ANS D'EXISTENCE

100+/-
COLLABORATEURS

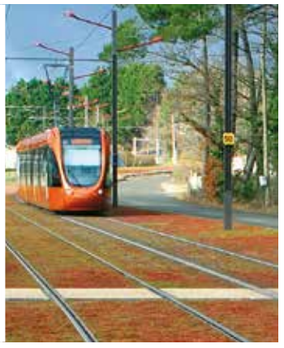
24ÈME
SOCIÉTÉ
D'ARCHITECTURE
FRANÇAISE
CLASSEMENT 2020 DU MAGAZINE d'A

Performance environnementale, pérennité, qualité constructive, économie bien sûr, sont autant de maîtres-mots du développement du projet. Dès l'amont, en co-conception étroite avec nos partenaires bureaux d'études, comme, sur le chantier, dans les mises au point de détail avec les entreprises, notre savoir-faire est celui du **porteur de la vision globale**, et de l'attente qualitative au service du projet.

BÂTIMENTS

COMPOSITION URBAINE

ESPACES PUBLICS & PAYSAGES


TRANSPORTS

QUELQUES ÉTAPES-CLÉ

1985 La toute jeune agence, associant Thomas Richez, Bertrand Dubus et Édouard François, accumule des références dans des domaines aussi variés que la construction de logements, de bureaux, de bâtiments pour le commerce, l'industrie, la restauration collective ainsi que l'aménagement et l'urbanisme. La vocation pluridisciplinaire est lancée.

1991 C'est la période des concours, et des premiers regards vers l'Asie : l'Ambassade de France à Singapour, l'aménagement du pavillon français de l'exposition internationale de Taejon en Corée du Sud (1993) et, première réalisation d'envergure, 3 tours sur le projet Euralille.

1997 L'agence se déploie et les projets se multiplient : centre national des Caisses d'Epargne (12.000 m² à Paris 14e), mission d'architecte conseil de la ZAC Vaugirard (environ 50.000 m² de logements et d'activités) et création de ZD_R à Kuala Lumpur, qui intervient sur la ville nouvelle de Putrajaya et son Hôtel de Ville.

2007 L'agence livre le tramway du Mans. Ce projet sera suivi de plusieurs autres projets de tramway qui feront de l'agence une référence mondiale en ce domaine : Reims, Brest, Orléans, Casablanca, Tours, Liège, Sydney, ...

2009-2018 Début 2009, Paul Andreu (aéroports de Roissy, Shanghai, opéra de Pékin) rejoint les locaux de Richez_Associés, et s'appuie sur les équipes de l'agence pour développer, conjointement à Thomas Richez, des projets d'envergure : le musée de Tai Yuan, l'opéra de Jinan, la cité municipale de Bordeaux...

L'AGENCE AUJOURD'HUI

Richez_Associés a plus de 30 ans de pratique. Forte de 80 collaborateurs, elle mène avec enthousiasme des projets de logements, de bureaux et d'équipements publics, et elle dirige des opérations d'aménagement à Montpellier, Paris, Laval, Cergy…
Elle est intervenant de référence en espaces publics, et leader de la conception urbaine des tramways. Elle est ouverte à l'international, de la Chine à l'Australie, en passant par l'Afrique. La Société du Grand Paris lui a confié 3 gares du Grand Paris Express, et le centre de maintenance du premier tronçon de la ligne 15.

Soucieuse de la qualité de sa production, et donc de son organisation, Richez_Associés s'est dotée dès 2001 d'un système d'assurance-qualité conforme à la norme ISO 9001.

BIM / CIM / LIM
Building Information Model
/ City Information Model
/ Landscape Information Model

Richez_Associés a initié en 2014 la production sous BIM ; l'agence mène des démarches de conception collaborative de bâtiments, suit des chantiers sur maquette numérique, et fournit à ses clients des livrables BIM permettant l'exploitation du bâtiment sur ce support. Richez_Associés aujourd'hui étend cette démarche aux quartiers et aux espaces extérieurs (CIM et LIM).

ZDR

L'agence a essaimé en Asie, avec la création en 1997 de Zaini dan_Richez, animée par Zaini Zainul, qui est devenue en quelques années l'une des agences importantes de la scène architecturale malaisienne. L'agence travaille notamment sur la ville nouvelle gouvernementale de Putrajaya, en tant qu'urbaniste et architecte de l'Hôtel de Ville.

Dominique Leroux pour le compte de Brest métropole océane

QUELQUES DISTINCTIONS

> **la ZAC des Grisettes à Montpellier**
label EcoQuartier 2015, remis par le Ministère du Logement, de l'Egalité des territoires et de la Ruralité
Prix EcoQuartier 2011 «Nature en ville»

> **le tramway de Brest et le tramway de Casablanca**
deuxième place **« Meilleur projet international de tramway de l'année 2012 »** décernée par l'Association britannique des tramways, en collaboration avec le magazine « Tramways & Urban Transit »

> **le centre de maintenance de T Zen à Lieusaint**
retenu par AMC parmi les **100 bâtiments de l'année 2011**

> **Richez_Associés**
Grand Prix de l'ingénierie 2008 pour sa conception environnementale des tramways, par Villes et Transports

> **l'Ambassade de France à Singapour**
SIA (Singapore Institute of architects) **Architectural Design Award 2001**

> avec Paul Andreu architecte paris

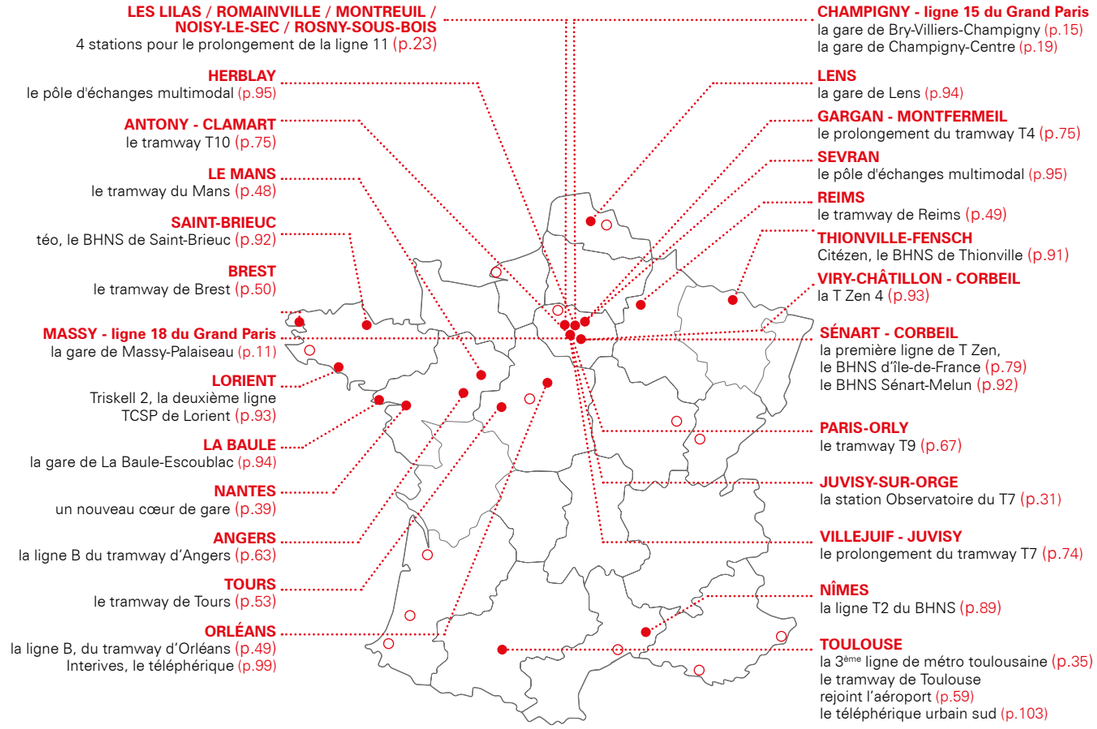
TRANSPORTS

Les architectes, urbanistes et paysagistes de Richez_Associés interviennent depuis plus de vingt ans sur des projets de transport : les 9 projets de tramway, 4 bus à haut niveau de service, et 13 pôles d'échanges qui nous ont été confiés constituent une expérience unique, qui fait de l'agence un leader français, et mondial dans le domaine…

C'est ce qu'a noté en juin 2008 le magazine « Ville, Rail et Transports », en nous décernant son prix de l'ingénierie, pour nos conceptions environnementales de tramways.

Depuis, notre domaine d'intervention – la conception d'espaces de déplacements pensés du point de vue de l'usager - s'est étendu aux mondes du métro, du chemin de fer et du téléphérique, avec en particulier des interventions sur la ligne 11 du métropolitain et sur le Grand Paris Express.

En voiture donc pour un aperçu sur le chemin multimodal parcouru à ce jour, pendant que se précisent les derniers projets à Paris, Tours, Liège, Shanghai ou Sydney...



et hors hexagone :

MAROC
la nouvelle gare TGV de Casablanca (p.43)
le tramway de Casablanca (p.51)

BELGIQUE
le tramway de Liège (p.71)
le tramway de Bruxelles (p.74)

LA RÉUNION
le tram-train de La Réunion (p.50)
Saint-André / Saint-Benoît, un BHNS à La Réunion (p.85)

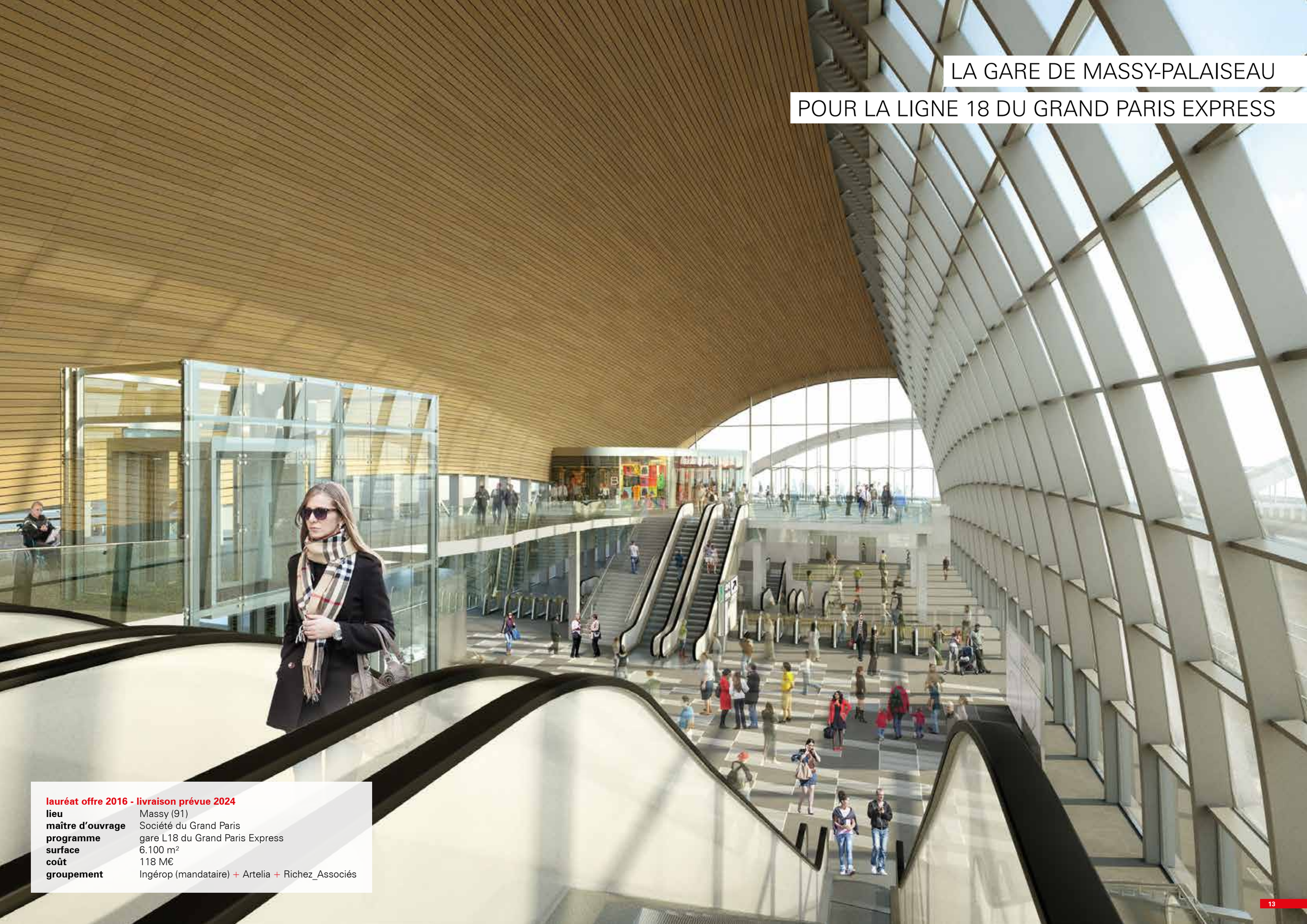
et aussi :
le tramway d'Antofagasta (Chili)+ un tramway à Mexico (Mexique) + la première ligne de tramway de Cuenca (Équateur) + expertise faisabilité pour les tramways de Jinshan et de Changli (Chine) + expertise insertion pour le tramway de Sydney et de Paramatta (Australie)

MÉTROS

Le savoir-faire acquis par Richez_Associés sur les projets de tramway, de pôles d'échange, et de grands équipements, comme l'opéra de Jinan, le centre des congrès du Havre, s'est très naturellement prolongé sur le monde du métro, avec le prolongement de la ligne 11 à Paris, 3 gares du Grand Paris Express, le métro de Toulouse…

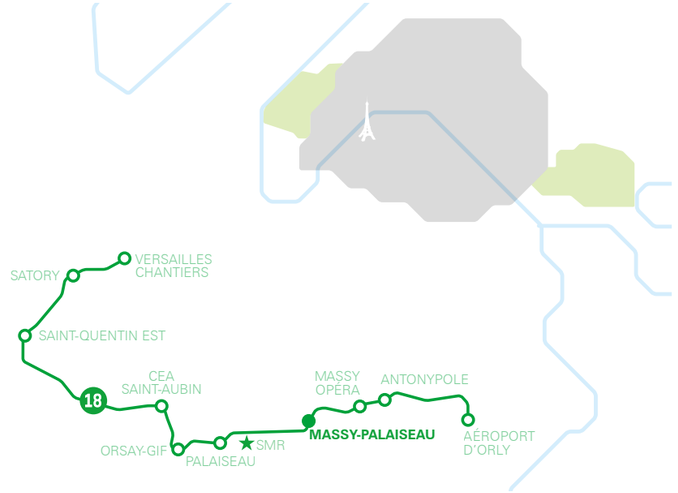
Là-aussi, l'expérience du voyageur est au centre de la conception - non plus dans les espaces publics de la ville, mais dans un enchaînement de parcours verticaux le guidant vers le quai. Là aussi, le meilleur dialogue avec les ingénieurs et la clé d'une architecture à la hauteur d'une expérience chaque jour revécue.

LA GARE DE MASSY-PALAISEAU
POUR LA LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS



lauréat offre 2016 - livraison prévue 2024

lieu	Massy (91)
maître d'ouvrage	Société du Grand Paris
programme	gare L18 du Grand Paris Express
surface	6.100 m²
coût	118 M€
groupement	Ingérop (mandataire) + Artelia + Richez_Associés

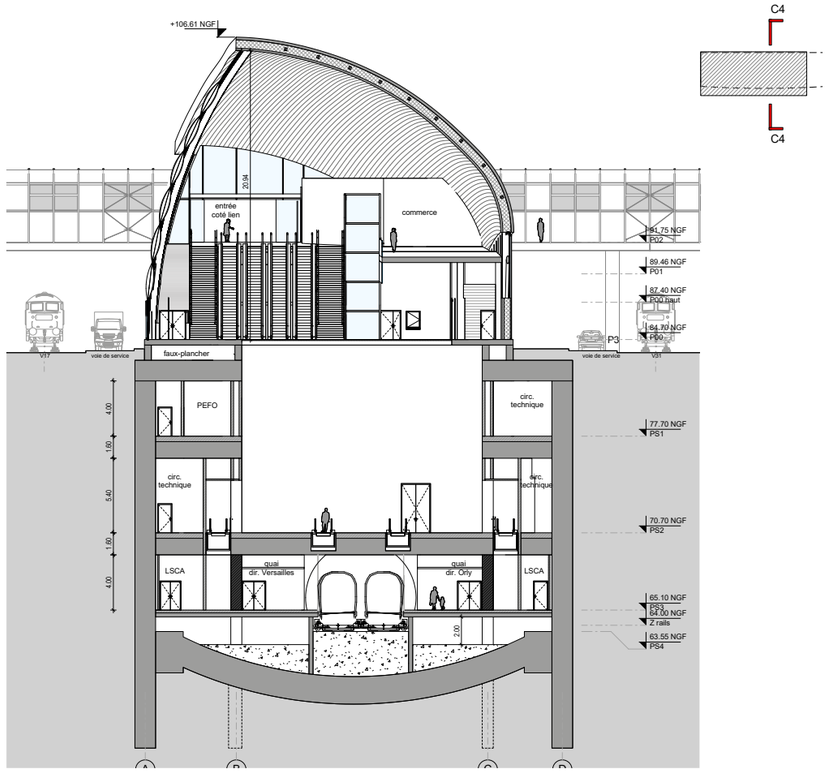


> le plan de répérage

Le pôle d'échange de Massy-Palaiseau, véritable campus des transports, avec sa gare TGV, ses 2 gares RER, ses 35 lignes de bus, va accueillir, au cœur de son vaste plateau de voies ferrées, une gare de la ligne 18.

Nous la voyons prendre la forme d'une ample voute translucide. Elle baigne de lumière naturelle le parcours du voyageur s'élevant directement du sous-sol du métro au sur-sol des passerelles franchissant les voies, et fait signal dans le vaste horizon du pôle d'échange.

_ profil développement durable
_ atmosphère controlée bioclimatiquement
_ lumière naturelle
_ ventilation de la voute par tirage naturel
_ infiltration des eaux pluviales



> la coupe transversale

> la façade nord-ouest, depuis la passerelle historique côté Vilmorin

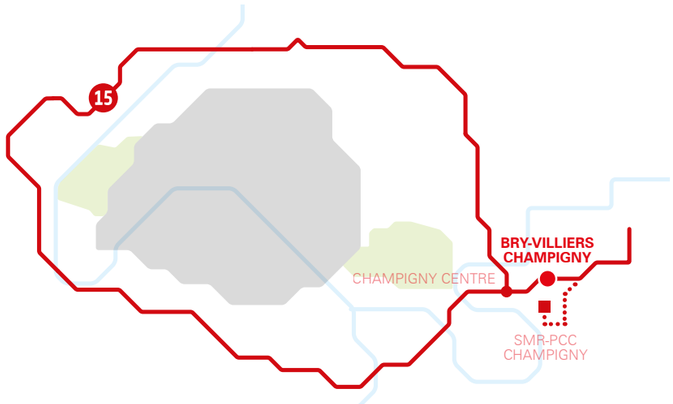
> l'espace d'échange

LA GARE DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY
POUR LA LIGNE 15 DU GRAND PARIS EXPRESS

offre décembre 2012 - livraison prévue 2022

lieu	Champigny-sur-Marne (94)
maître d'ouvrage	Société du Grand Paris
programme	gare du Grand Paris Express de correspondance ligne 15, RER E, Altival et pôle bus
surface	15.500 m²
coût	98 M€
groupement	Systra (mandataire) + Richez_Associés

nominé aux BIM d'Or 2016



> le plan de répérage

La gare de Bry-Villiers-Champigny assure la correspondance entre la ligne 15 et la ligne E du RER, et dessert un quartier à développer, aux confins des trois communes. La gare joue un rôle essentiel dans ce quartier « Marne Europe ». Elle assoira un îlot majeur, associant logements services et logements familiaux, et installera une séquence urbaine en franchissement des voies ferrées existantes.

Les 20 m de dénivelé entre quais métro, quais RER, et accès urbain franchissant les voies ferrées dotent la gare d'un grand espace de déambulation en jour naturel, plein sud.

Cet ample parcours est guidé par une paroi verticale, repliée en plafond, et porteuse du thème du territoire : celui de l'image photographique, inventée par Daguerre, enfant de Bry, et longtemps animée par les fameux studios de l'INA.

> la tremie basse

> les quais

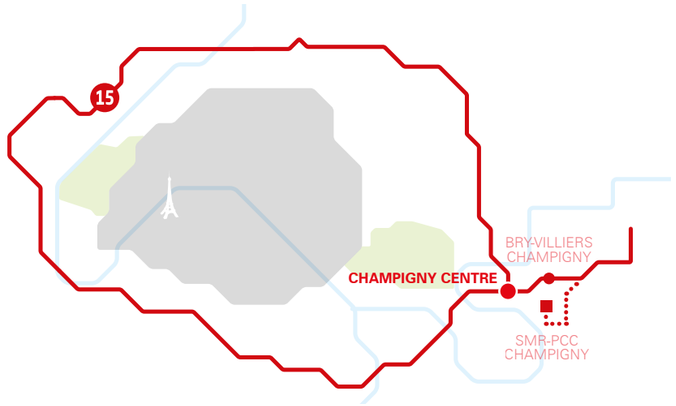
> la coupe transversale

LA GARE DE CHAMPIGNY-CENTRE
POUR LA LIGNE 15 DU GRAND PARIS EXPRESS

offre décembre 2012 - livraison prévue 2022

lieu	Champigny-sur-Marne (94)
maître d'ouvrage	Société du Grand Paris
programme	gare du Grand Paris Express de correspondance ligne 15 Est et ligne 15 Sud
surface	19.000 m²
coût	149 M€
groupement	Systra (mandataire) + Richez_Associés

nominé aux BIM d'Or 2016



> le plan de répérage

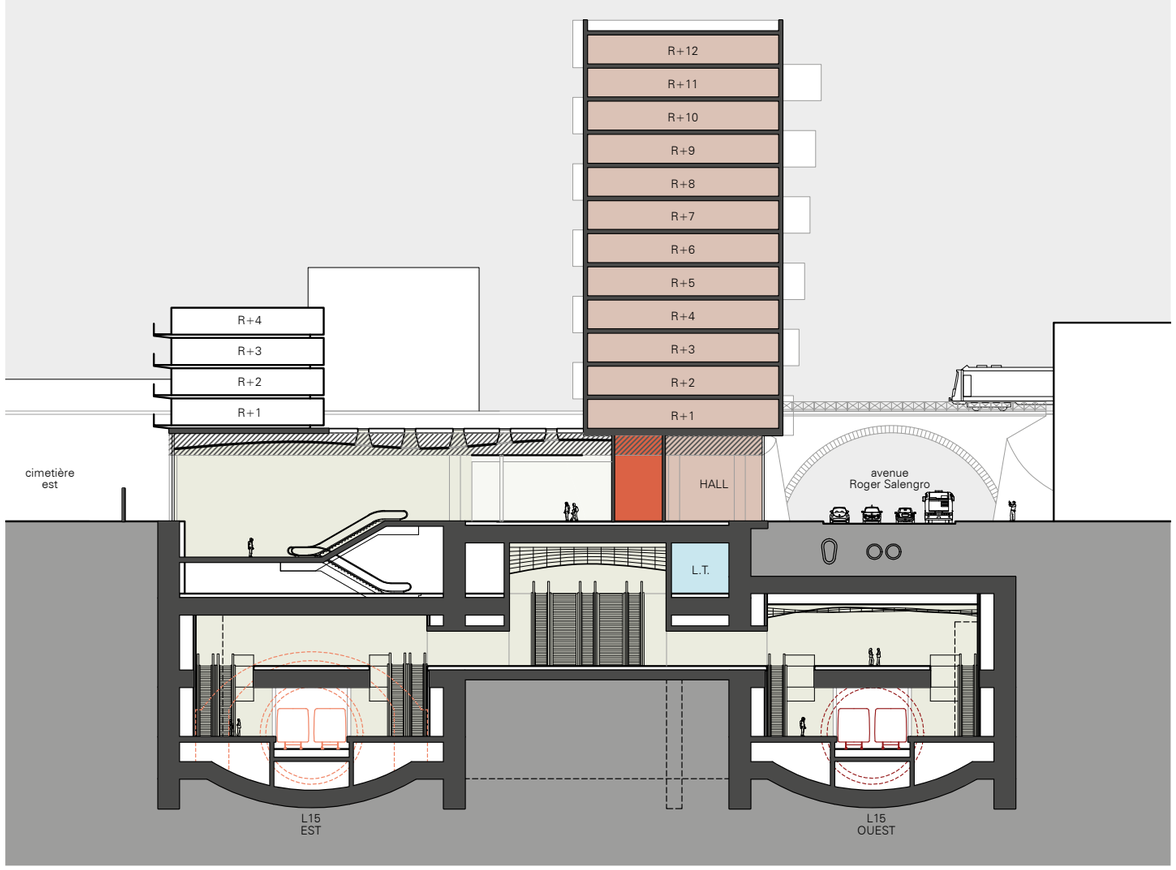
C'est en gare de Champigny-Centre que se rejoignent la branche sud, commençant à Noisy-Champs, et la branche est, vers le Bourget et Pleyel. La gare s'implante le long de la RD4, ancienne RN4 et axe majeur de Champigny, et au pied d'un talus recevant une voie ferrée de ceinture. Le pont en meulière par lequel la voie ferrée franchit la RD4 est une porte de la ville, séparant aujourd'hui le quartier de la mairie des quartiers ouest.

La gare offrira aux Campinois une entrée de chaque côté du viaduc, et, côté ouest, un ample parvis bordé de commerces, dominé par un une tour de logements signalant la gare nouvelle.

L'intérieur de la gare se nourrit de deux références fortes du territoire : la meulière, réutilisée en parement, et le flot de la Marne, qui entoure Champigny : une nappe métallique l'évoque en plafond, et le voyageur, dans son parcours vertical vers le quai, passe sous cette nappe, calée précisément à la même altitude que le fleuve qui baigne le quartier, 200 m plus au sud.

> le hall

> le palier (image d'étude)



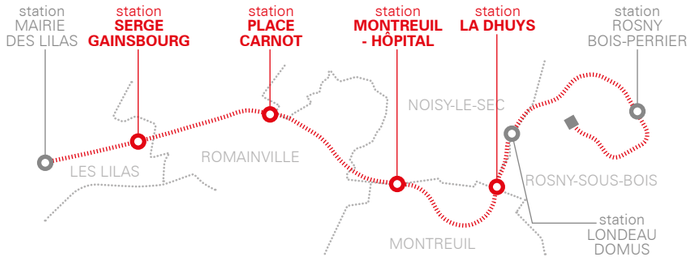
> la coupe transversale

4 STATIONS

POUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

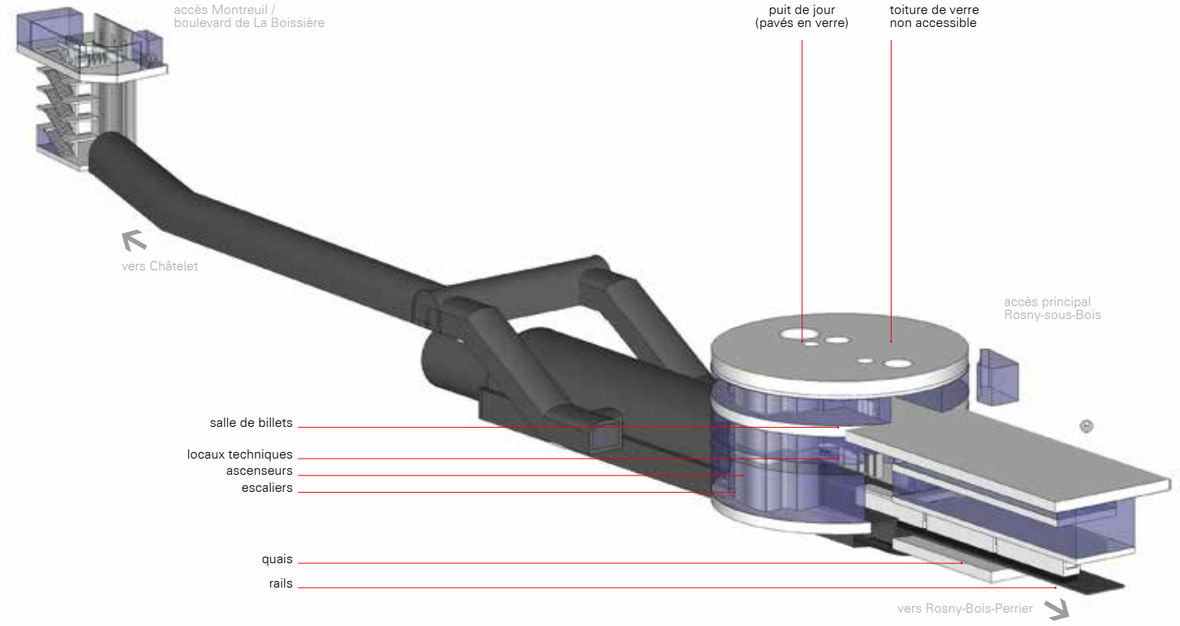
études préliminaires 2011/2012 - AVP 2014 - PRO 2015/2017 - mise en service prévue 2022

lieu	Les Lilas / Romainville / Montreuil / Noisy-le-Sec / Rosny-sous-Bois (93)
maître d'ouvrage	RATP
mission	maîtrise d'œuvre des 4 stations souterraines (Serge Gainsbourg, Place Carnot, Montreuil-Hôpital et La Dhuys), du tunnel et des ouvrages annexes
surface	17.670 m² (Serge Gainsbourg 4.050 m² + Place Carnot 5.030 m² + Montreuil-Hôpital 4.370 m² + La Dhuys 4.220 m²)
coût	275 M€
groupement	Systra + Artelia + Richez_Associés
design kiosques	Sovann Kim



> la station dans le tracé de la ligne

La conception des quatre stations souterraines du prolongement de la ligne 11 du métro parisien à l'est propose une alternance de solutions et d'espaces innovants (batterie d'ascenseurs, espaces souterrains baignés de lumière naturelle, mur végétal, grandes hauteurs...), et d'éléments renvoyant à une image familière du métro parisien (carrelage blanc biseauté, voûte, composition des quais...). Elle s'inscrit alors pleinement dans un dialogue entre mémoire et modernité.

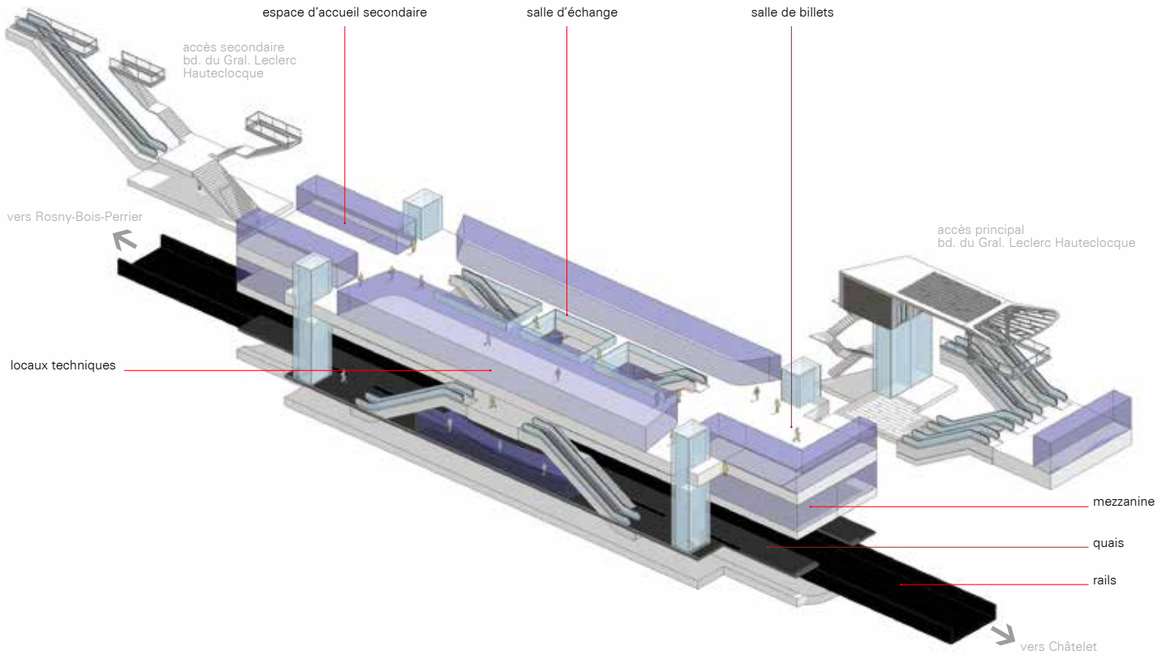


> l'axonométrie de la station La Dhuys

> l'accès Rosny-sous-Bois de la station La Dhuys

> la zone d'échange de la station La Dhuys

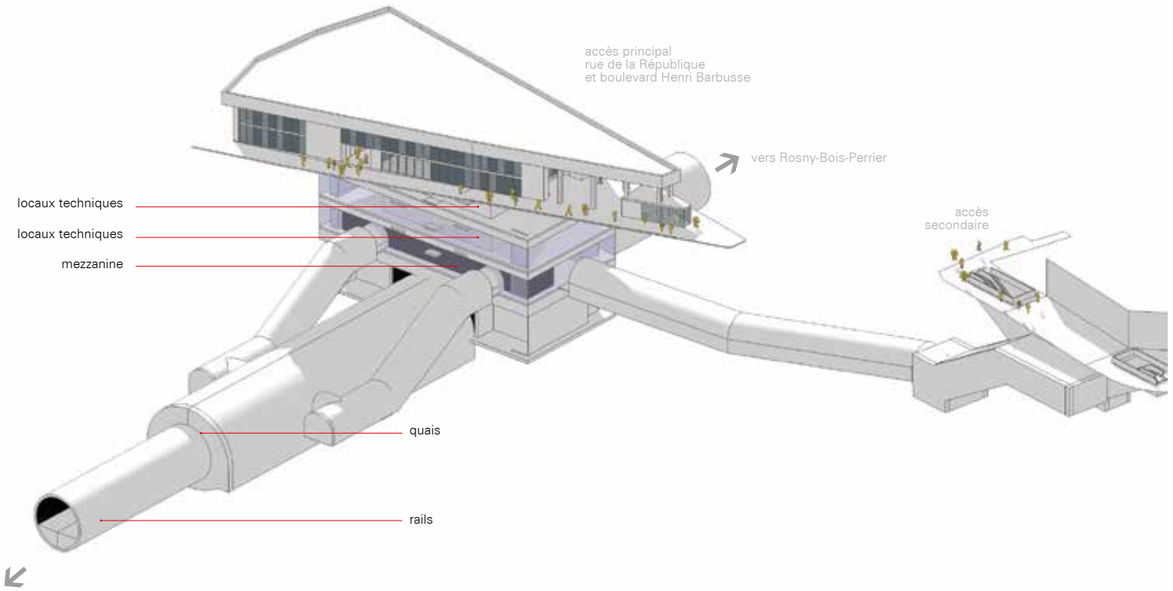
> la zone d'échange de la station Serge Gainsbourg



> l'axonométrie de la station Serge Gainsbourg

> la salle de billets de la station Montreuil-Hôpital

> la salle de billets de la station Montreuil-Hôpital



> l'axonométrie de la station Place Carnot

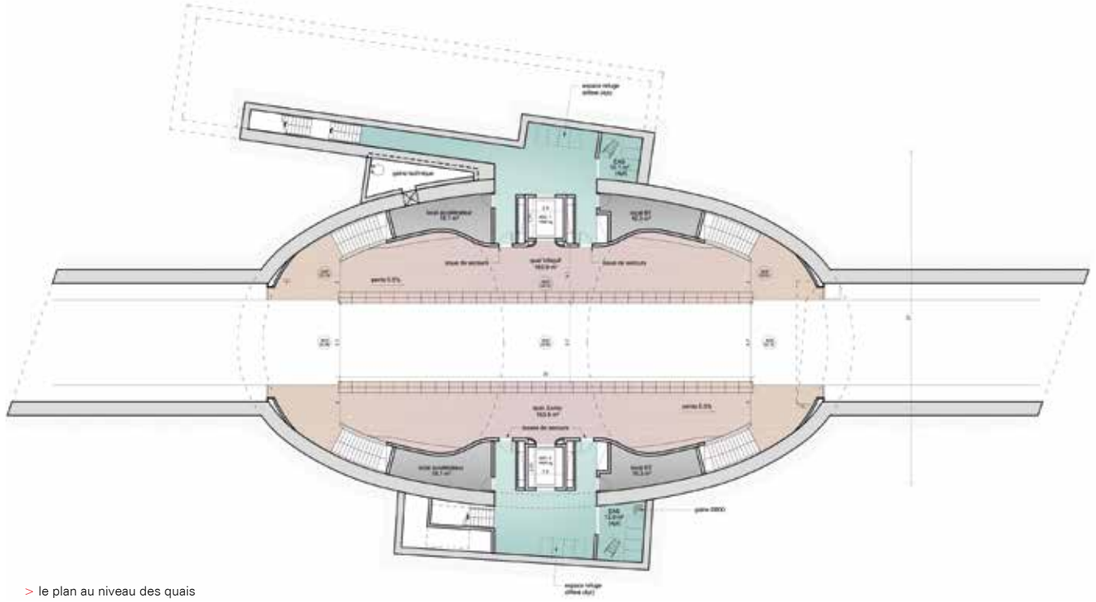
> les logements de la station Place Carnot

> le grand escalier de la station Place Carnot

LA STATION OBSERVATOIRE DU T7
À JUVISY-SUR-ORGE

études préliminaires 2010/2013 - schéma de principe juillet 2012 - AVP 2013/2017

lieu	Juvisy-sur-Orge (91)
maître d'ouvrage	Systra mandataire du Stif
programme	station souterraine (+ 6 stations aériennes) dans le cadre de l'extension du T7
coût opération	26 M€
surface	2.000 m²
bureaux d'études	Ingérop + Richez_Associés + GEOS

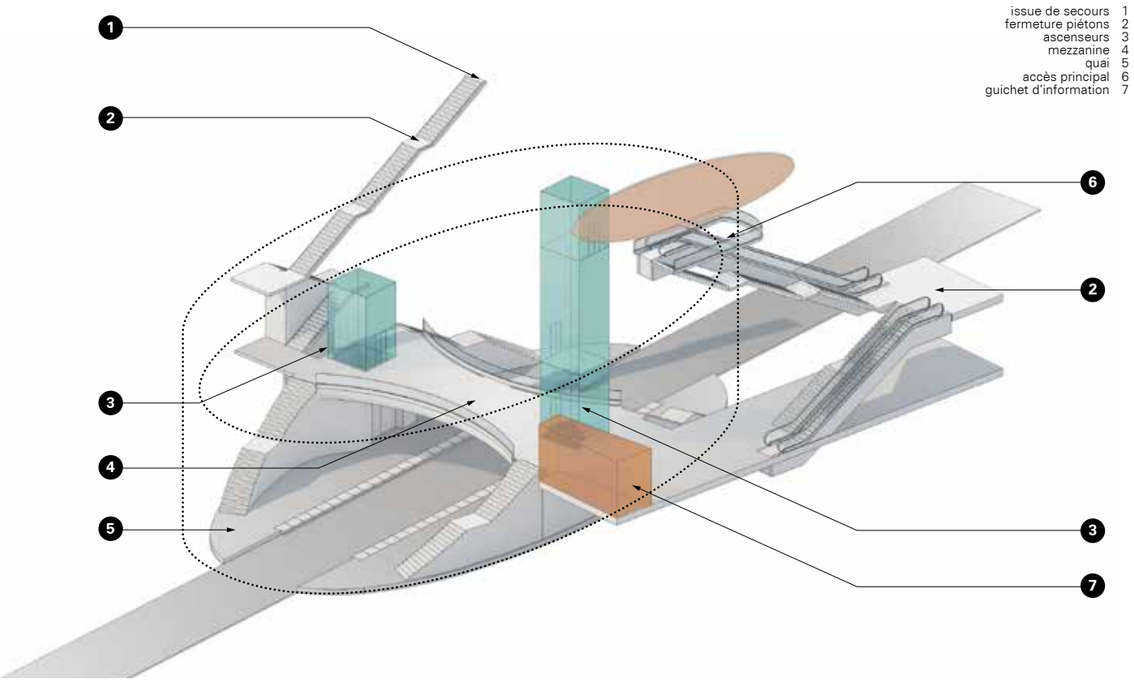


> le plan au niveau des quais

> une vaste voute en mosaïques dont le voyageur n'aperçoit pas les limites

La station Observatoire est l'une des six stations du prolongement du tramway T7 et l'unique station enterrée de la ligne.

Sous le parvis de l'Observatoire Camille Flammarion, comment ne pas évoquer la voûte céleste et la nuit étoilée qui disparaît trop souvent du ciel de nos villes !

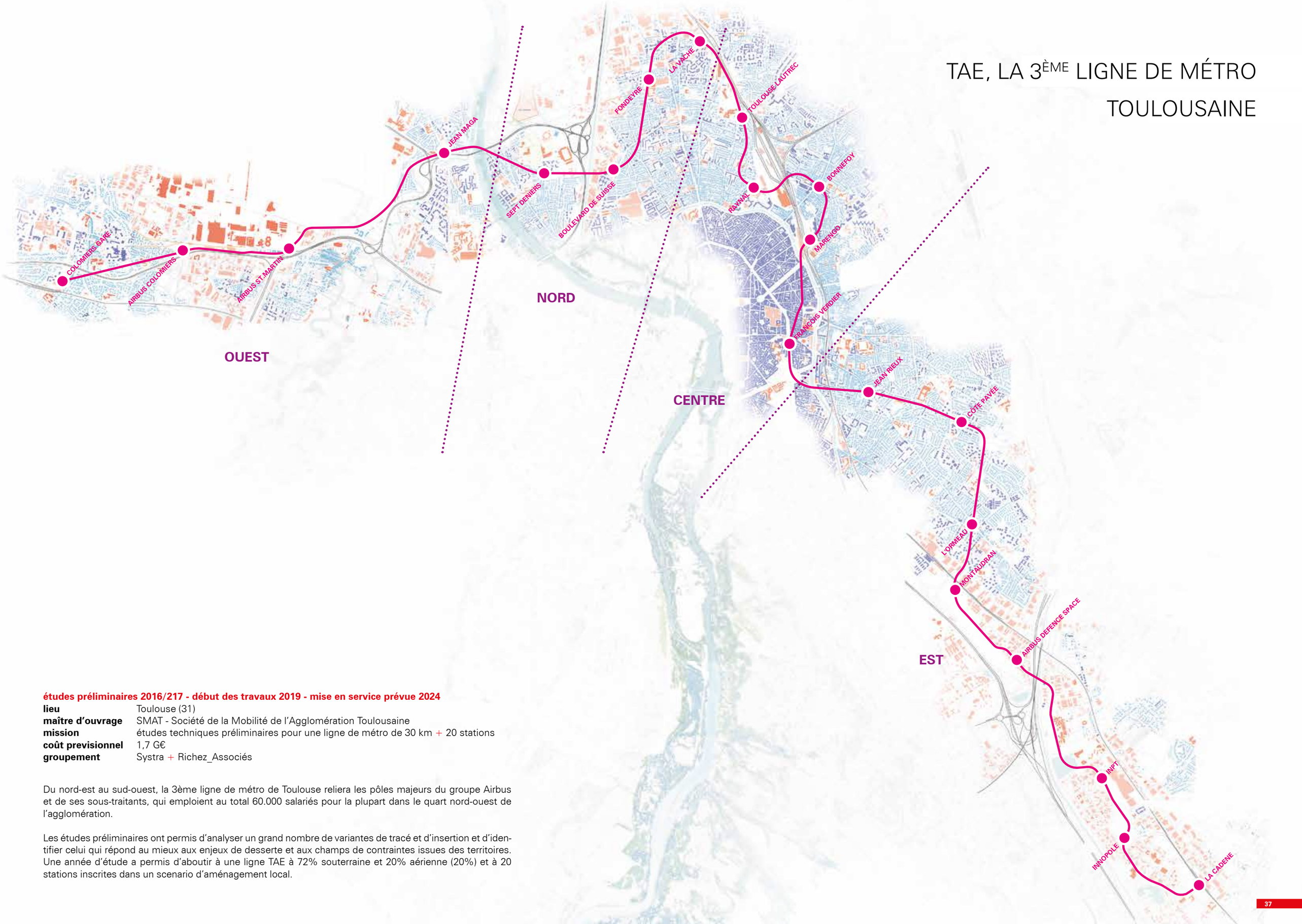


issue de secours 1
fermeture piétons 2
ascenseurs 3
mezzanine 4
quai 5
accès principal 6
guichet d'information 7

> l'axonométrie de la station

> l'accès sur le parvis de l'Observatoire Camille Flammarion

TAE, LA 3ÈME LIGNE DE MÉTRO TOULOUSAINE



études préliminaires 2016/217 - début des travaux 2019 - mise en service prévue 2024

lieu	Toulouse (31)
maître d'ouvrage	SMAT - Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine
mission	études techniques préliminaires pour une ligne de métro de 30 km + 20 stations
coût previsionnel	1,7 G€
groupement	Systra + Richez_Associés

Du nord-est au sud-ouest, la 3ème ligne de métro de Toulouse reliera les pôles majeurs du groupe Airbus et de ses sous-traitants, qui emploient au total 60.000 salariés pour la plupart dans le quart nord-ouest de l'agglomération.

Les études préliminaires ont permis d'analyser un grand nombre de variantes de tracé et d'insertion et d'identifier celui qui répond au mieux aux enjeux de desserte et aux champs de contraintes issues des territoires. Une année d'étude a permis d'aboutir à une ligne TAE à 72% souterraine et 20% aérienne (20%) et à 20 stations inscrites dans un scenario d'aménagement local.

GARES

Des rails à l'air libre, comme un tramway, des flux de voyageurs internes, comme un métro : c'est la gare ferroviaire, un thème auquel Richez_Associés ne pouvait pas résister.

Nantes et Casablanca sont à ce jour les deux références, non transformées… Mais nous n'en resterons pas là !

UN NOUVEAU CŒUR DE GARE POUR NANTES

concours novembre 2014

lieu	Nantes (44)
maître d'ouvrage	SNCF
programme	une gare mezzanine au-dessus des voies
surface	5.000 m²
coût	36 M€
groupement	Razel-Bec + Joseph Paris + Richez_Associés + Lavigne Cheron Architectes + Artelia

> le plan masse

Le développement du transport régional appelle un agrandissement des espaces voyageurs de la gare de Nantes.

Il prendra la forme d'une gare mezzanine, réunissant au-dessus des voies la gare Nord et la gare Sud. Nous voyons cette mezzanine prolongée d'un vaste auvent au-dessus des quais, et ainsi ouverte sur le spectacle des trains. Comme la gare Nord de 1960, très pure, son volume est très simple, et recouvert d'un verre sérigraphié évoquant les gravures des éditions Hetzel de Jules Verne – lui qui a tant rêvé, enfant, devant le spectacle du port de Nantes. La nuit, la sérigraphie laisse filtrer vers l'extérieur et sur le parvis la lumière de la grande galerie des voyageurs.

_ **profil développement durable**
_ toiture végétale contribuant à la trame verte
_ bâtiment passif

> la coupe transversale

> vu du ciel, continuité urbaine et continuité écologique du Nord au Sud

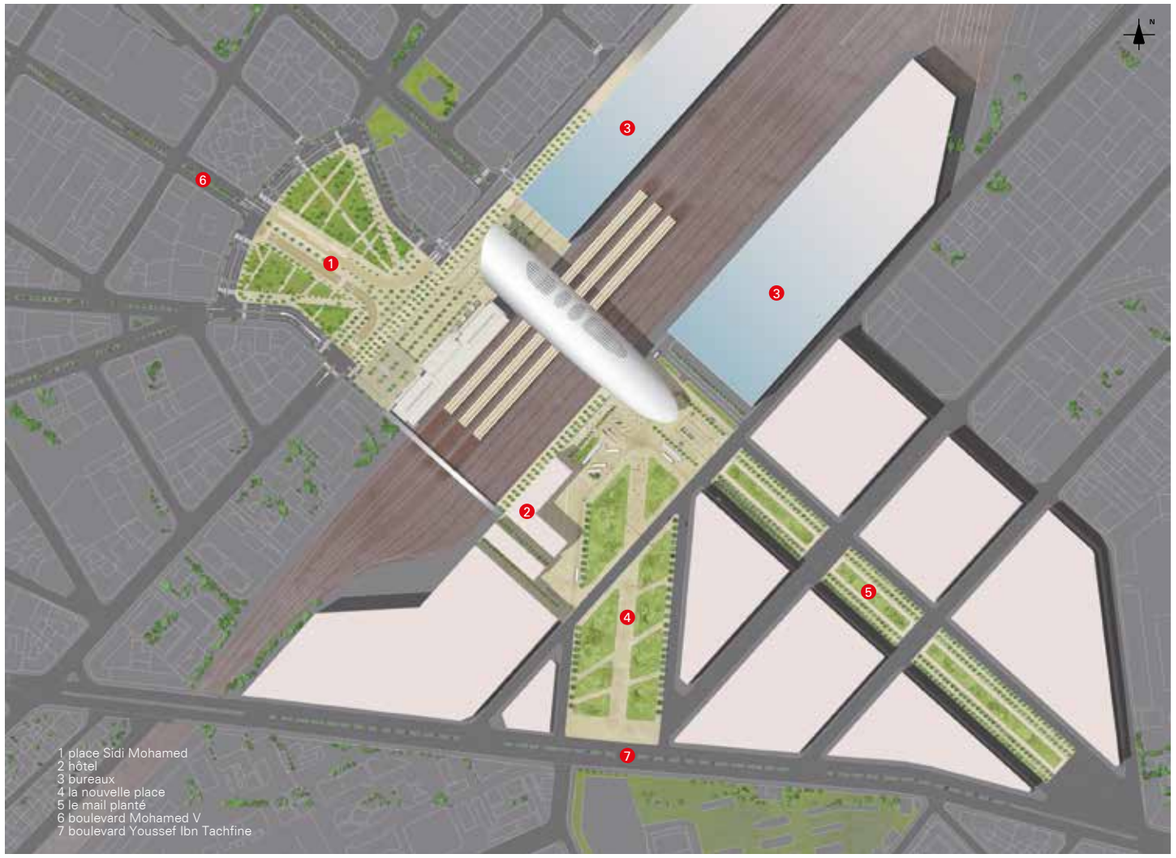
> le spectacle des trains, comme dans la halle de 1851

> du hall à la mezzanine : lisibilité, fluidité et clarté

LA NOUVELLE GARE TGV DE CASABLANCA

concours ouvert avril 2012 - 3ème prix

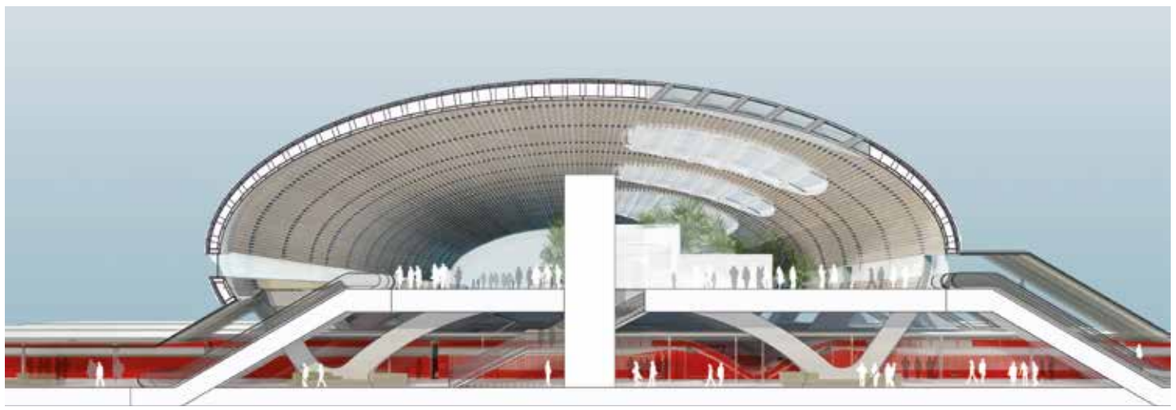
lieu	Casablanca / Maroc
maître d'ouvrage	ONCF (Office National des Chemins de Fer)
programme	gare de Casa-Voyageurs de la ligne à grande vitesse
surface	9.000 m²
coût	32 M€
architecte	Richez_Associés
architecte associé	Kilo architectures



> le plan de masse

La gare nouvelle de Casa Voyageurs est une gare pont, posant au-dessus du faisceau de voies son long volume blanc et lisse, revêtu de tôle micro-perforée. La lumière pénètre abondamment à l'intérieur, dans l'ample voûte lumineuse de 15 m de haut, qui englobe et abrite la traversée piétonne des voies, l'accès aux quais, des locaux d'attente, de contrôle et d'embarquement ainsi que des commerces et des services. Sur un sol de béton poli, et sous un ciel de litonnage bois, laissant filtrer la lumière et percé de trois grands oculus, un véritable jardin déploie des frondaisons luxuriantes de palmiers et d'eucalyptus.

A chaque extrémité, le bâtiment dialogue de façon spécifique avec son site : au nord, un simple tympan installe sereinement la nouvelle façade de la gare, sans emphase ni surenchère vis-à-vis de la silhouette familière du bâtiment actuel ; au sud, une véritable façade, couronnée d'un ample porte-à-faux de la voûte, forme signal sur le parvis.



> la coupe transversale

> blancheur et modernité accueillent la grande vitesse à Casablanca

> une gare jardin d'intérieur, sous une ample voûte lumineuse

TRAMWAYS

C’est par les projets de tramway portés par les grandes agglomérations françaises que Richez_Associés a commencé à concevoir la ville des mobilités.

C’est au Mans, puis à Reims, à Brest, à Orléans et à Tours qu’un point de vue aiguisé s’est formé sur les usages de l’espace publics, du piéton à la voiture, en passant par le cycle et les transports publics, de l’accès riverain au flux métropolitain, en passant par la parade, la promenade et la vie de quartier, sur la contribution essentielle que l’aménagement des rues et des places apporte à la qualité environnementale, à la qualité de vie, et à l’image et même l’identité d’une ville.

DESSINE-MOI UN TRAMWAY

L'installation d'un système de transport de surface dans une ville est tout autant un projet fonctionnel, qu'un projet urbain : son inscription concrète dans l'espace de la ville est un sujet d'urbanisme, d'architecture et de paysage, sur lequel le regard du concepteur, au côté des ingénieries spécialisées, est à chaque étape indispensable.

Les tramways français des vingt dernières années ont fort bien montré combien le réaménagement de kilomètres de voiries et d'hectares de places mérite de viser non seulement à insérer fonctionnellement le système de transport nouveau, mais, au-delà, à renouveler la ville qu'il parcourt : l'ampleur des travaux que nécessite l'inscription physique du tramway est une occasion unique de réécrire les espaces et le paysage de la ville, en la mettant en cohérence avec des usages nouveaux, en offrant une meilleure place aux modes doux de déplacement, à la vie piétonne et riveraine, mais aussi en lui offrant une image et une identité nouvelle, et en améliorant sa qualité environnementale.

Ce point de vue de l'architecte sur le système de transports dans la ville s'exerce à toutes les phases du projet :

- dans les **études préliminaires**, lors de la recherche et de la définition du mode et du tracé, l'architecte urbaniste vérifie les capacités d'insertion, repère les enjeux urbains importants, identifie les opérations d'aménagement connexes, qui méritent d'être conduites en liaison avec le projet de tramway.

- en phase de conception, **avant-projet et projet**, l'architecte et le paysagiste conçoivent, rue par rue, lieu par lieu, l'insertion du système de transport, et de tous ses composants, en véritable « architecte intérieur de la ville » : en relation étroite avec les spécialistes de la circulation et de la sécurité, ils installent, dimensionnent et composent les différents espaces, déterminent et organisent la palette des sols, des mobiliers, des plantations et des éclairages pour accueillir au mieux les nombreux usages des rues et des places, et pour leur conférer un confort, un agrément et une image qui embellissent la ville dans laquelle ils s'inscrivent.

A chaque fois, en chaque lieu, ils élaborent un projet qui apporte à la ville une qualité environnementale concrète : des matériaux durables et recyclables -voire recyclés-, un assainissement performant, un éclairage économe et convivial, un système végétal vigoureux, ayant valeur de biotope, et porteur de vrais usages…

Et à chaque fois, en chaque lieu et à chaque ville, souvent en liaison avec un designer, et parfois un artiste, chaque projet de tramway est conçu comme un projet unique, comme une cristallisation des valeurs et de l'esprit du lieu, qui fasse du tramway l'emblème et la fierté de la ville et de ses habitants…

LE TRAMWAY DU MANS

études 1992-2001 - lauréat concours 2002
mise en service novembre 2007

lieu	Le Mans (72)	**coût opération**	302 M€
maître d'ouvrage	Société d'Équipement du Mans, pour Le Mans Métropole	**groupement**	Egis Rail + Artelia Ville et Transport + Egis-Aménagement + Richez_Associés + Attica
mission	maîtrise d'œuvre d'une ligne de 15,4 km : insertion, système de transport, aménagements associés et paysage		

LE TRAMWAY DE REIMS

lauréat concours 2006 - mise en service avril 2011

lieu	Reims (51)	**coût opération**	285 M€
maître d'ouvrage	MARS, concessionnaire de la Communauté d'Agglomération de Reims	**groupement**	SNC Lavalin + Pingat Ingénierie + Richez_Associés + Atelier Villes et Paysages
mission	maîtrise d'œuvre d'une ligne de 11,2 km : insertion, système de transport, aménagements associés, paysage, et centre de maintenance		

LA LIGNE B DU TRAMWAY D'ORLÉANS

lauréat concours 2006 - mise en service juin 2012

lieu	Orléans (45)	**coût opération**	395 M€
maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération Orléans Val-de-Loire	**groupement**	SNC Lavalin + Pingat Ingénierie + Richez_Associés + Atelier Villes et Paysages
mission	maîtrise d'œuvre d'une ligne de 11,9 km : insertion, système de transport, aménagements associés, paysage et pôles d'échange		

LE TRAMWAY DE BREST

études 2001-2005 - mise en service juillet 2012

lieu Brest (29)
maître d'ouvrage SemTram pour Brest Métropole Océane
mission maîtrise d'oeuvre d'une ligne de 14,3 km : insertion, système de transport, paysage et pôles d'échange

coût opération 383 M€
groupement Systra + Richez_Associés + Atelier de l'Île + B3i + Transitec

2ème prix « Meilleur projet international de tramway de l'année 2012 » décerné par l'Association britannique des tramways

LE TRAMWAY DE CASABLANCA

AVP 2008 - mise en service décembre 2012

lieu Casablanca / Maroc
maître d'ouvrage Casablanca Transport SA
mission maîtrise d'oeuvre d'une ligne de 31 km en Y : insertion, système de transport, aménagements associés, paysage et centre de maintenance

coût opération 484,5 M€
groupement Systra / CID / Systra Maroc + Richez_Associés
AMO stations Aeysa + Transurb Technirail + ADI Nejari + Richez_Associés

LE TRAM-TRAIN DE LA RÉUNION

lauréat concours EP 2003 + AVP 2005 - offre PPP 2009 (sans suite)

lieu Île de La Réunion
maîtres d'ouvrage Région Réunion + SR21 mandataire
mission 40 km de tram-train : insertion, système de transport, aménagements associés, PEM et centre de maintenance

coût travaux 1.600 M€
groupement EP Egis Rail + Richez_Associés + Artelia
groupement AVP Egis Rail + Systra + Richez_Associés
groupement PPP Vinci + Alstom + Transdev / Richez_Associés

LE TRAMWAY DE TOURS

AVP 2009 - mise en service septembre 2013

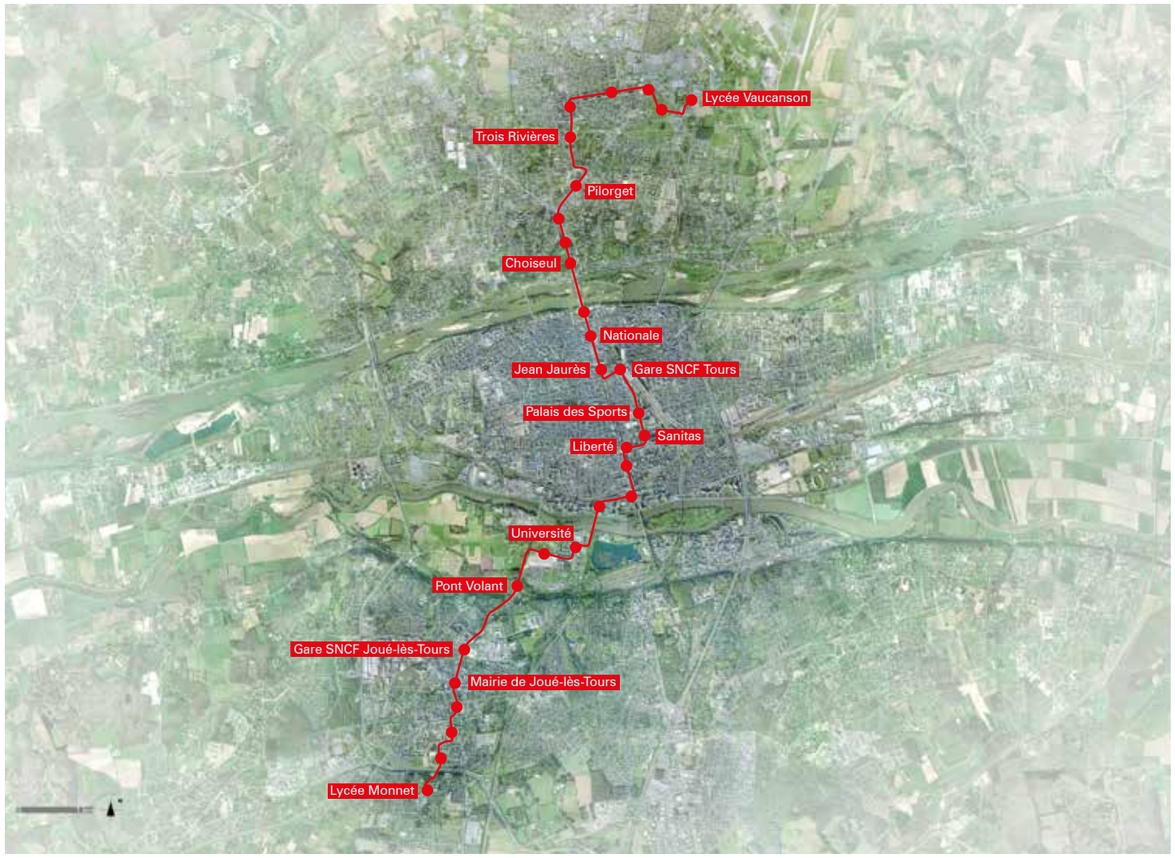
lieu Tours (37)
maître d'ouvrage Citétram pour le compte du Sitcat (Syndicat des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle)
mission maîtrise d'œuvre d'une ligne de 14,8 km : insertion, système de transport, aménagements associés

coût opération 369 M€
groupement Systra + Xelis + Safege + ECCTA + Richez_Associés + Ivars&Ballet
stations RCP + Daniel Buren

LE TRAMWAY DE TOURS

AVP 2009 - mise en service septembre 2013

lieu	Tours (37)
maître d'ouvrage	Citétram pour le compte du Sitcat (Syndicat des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle)
mission	maîtrise d'œuvre d'une ligne de 14,8 km : insertion, système de transport, aménagements associés et paysage
coût opération	369 M€
groupement	Systra + Xelis + Safege + ECCTA + Richez_Associés + Ivars&Ballet
stations	RCP + Daniel Buren
éclairagiste	Pierre Bideau



> le tracé de la ligne

Les édiles Tourangeaux ont souhaité conférer à leur projet de tramway une cohérence globale, rarement revendiquée, entre design du matériel roulant et du mobilier, aménagements urbains et plan lumière, vision urbaine et interventions artistiques. C'est pourquoi un livre blanc a été produit par un groupement mené par RCP, designer ; il propose les moyens de faire de ce tramway un nouveau paysage de l'agglomération…

C'est sur cette base que nous avons travaillé, en marquant fortement l'implantation du tram sur l'axe qui structure la ville, en retravaillant très précisément les sols du secteur sauvegardé, en développant un projet végétal durable, et en accueillant, en station, une intervention de Daniel Buren.

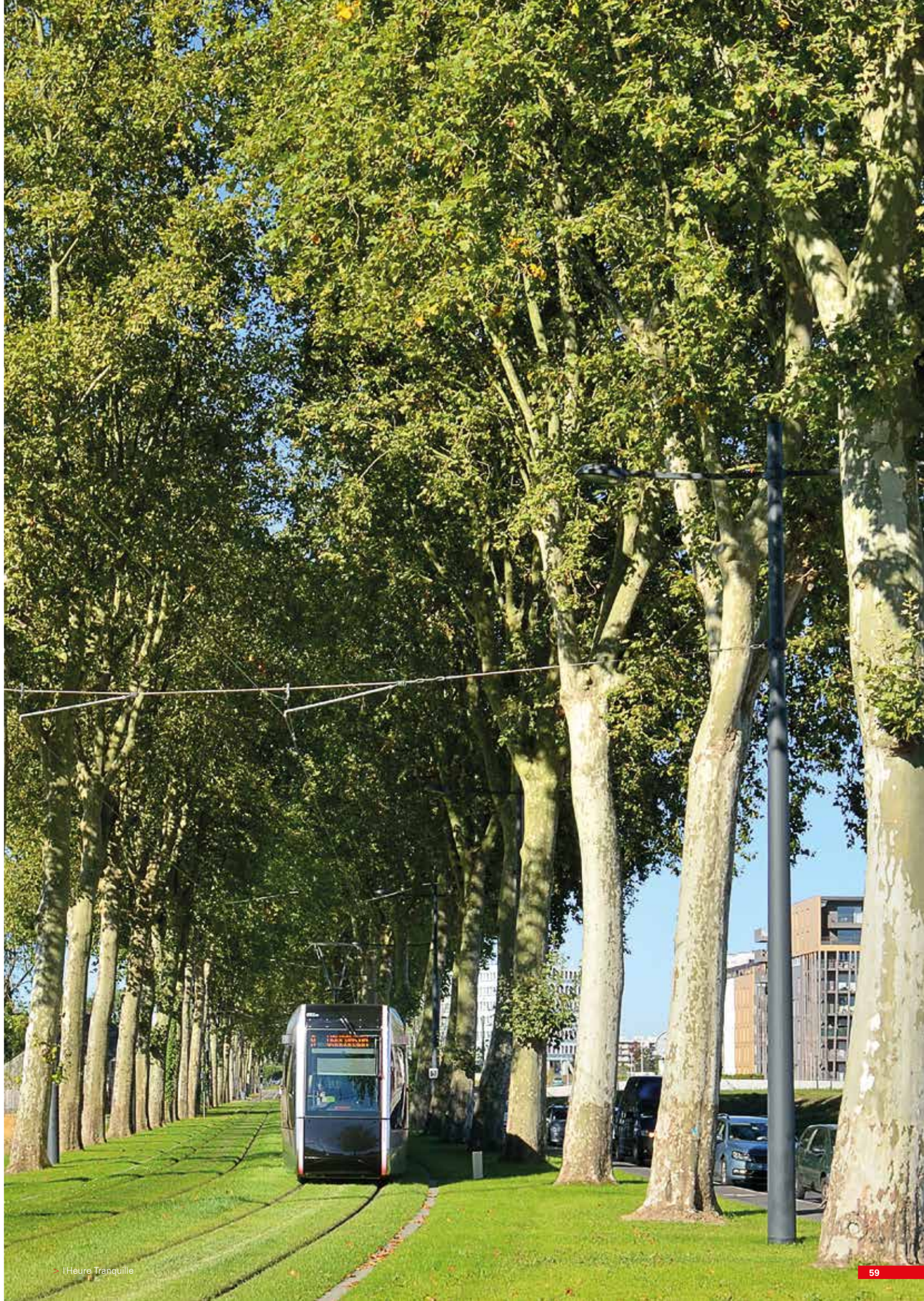
> le pont Wilson

> l'avenue de l'Europe

> la station Rotière

> la rue Nationale

> la station Jean Jaurès



> l'Heure Tranquille

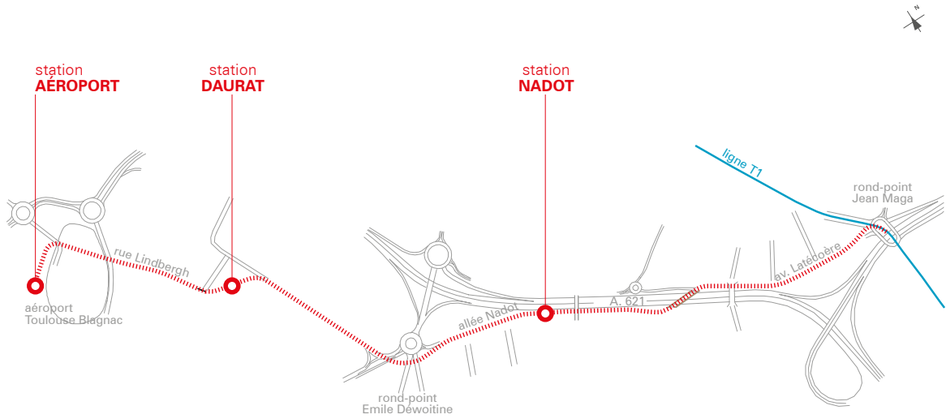
LE TRAMWAY DE TOULOUSE REJOINT L'AÉROPORT

offre décembre 2009 - mise en service avril 2015

lieu	Blagnac / Toulouse (31)
maître d'ouvrage	SMAT - Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine
programme	maîtrise d'œuvre de l'extension de la ligne E de tramway pour la desserte de l'aéroport de Toulouse Blagnac + ouvrage d'art
longueur	2,5 km
coût opération	24 M€
groupement	Ingérop + Richez_Associés + Xelis

La ligne ENVOL permet de relier le centre-ville de Toulouse à l'aéroport Toulouse-Blagnac. Le tracé de 2,5 km prolonge la ligne T1 et dessert les nombreux bureaux et ateliers de la zone aéroportuaire Sud (Airbus, ATR...).

La ligne apporte dans un environnement routier, voir autoroutier, un ruban de « modes doux », associant le tramway à des continuités piétonnes et cyclables, généreusement plantées ; elle traverse l'A621, qui donne accès à l'aéroport, par un pont dont la structure évoque l'onde et le mouvement - l'emblème de cette nouvelle desserte.



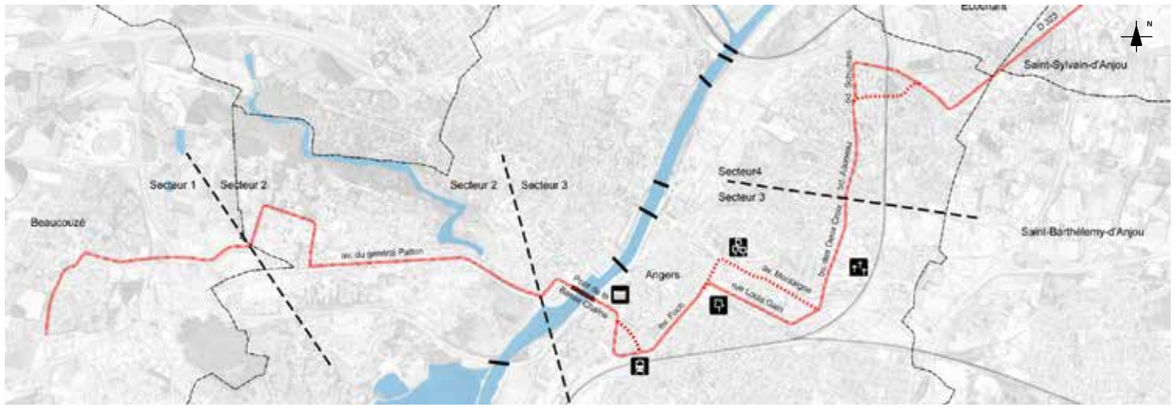
> l'extension vers l'aéroport

> le terminus à l'Aéroport Toulouse Blagnac

LA LIGNE B DU TRAMWAY D'ANGERS

lauréat offre juillet 2013 - études 2013/2015 - mise en service prévue 2020

lieu	Angers (49)
maître d'ouvrage	Angers Loire Métropole
mission	études d'insertion et d'aménagements urbains + AMO
programme	16 km d'aménagement de tramway de façade à façade de la ligne B du tramway
coût opération	300 M€
archi. mandataire	Richez_Associés
bureaux d'études	Ingérop + Transitec
éclairagiste	LUMINOcité



> le tracé de la ligne

La deuxième ligne de l'Agglomération Angevine s'étire d'est en ouest sur 16 km. 31 stations desservent des quartiers disparates : le tram reliera Centre-ville, Gare et Château d'Angers aux grands ensembles périphériques en mutation : à l'ouest Beaucouzé et l'université, à l'est le quartier de Montplaisir et le parc des expositions.

Associant les enjeux de développement aux potentialités d'aménagement, la nouvelle ligne se prépare en dialogue avec la première avec une volonté dominante d'excellence végétale.

Un travail d'analyse amène au choix des variantes de tracé et préfigure l'image de l'agglomération à l'horizon 2020.

> le nouvel ouvrage sur la Maine

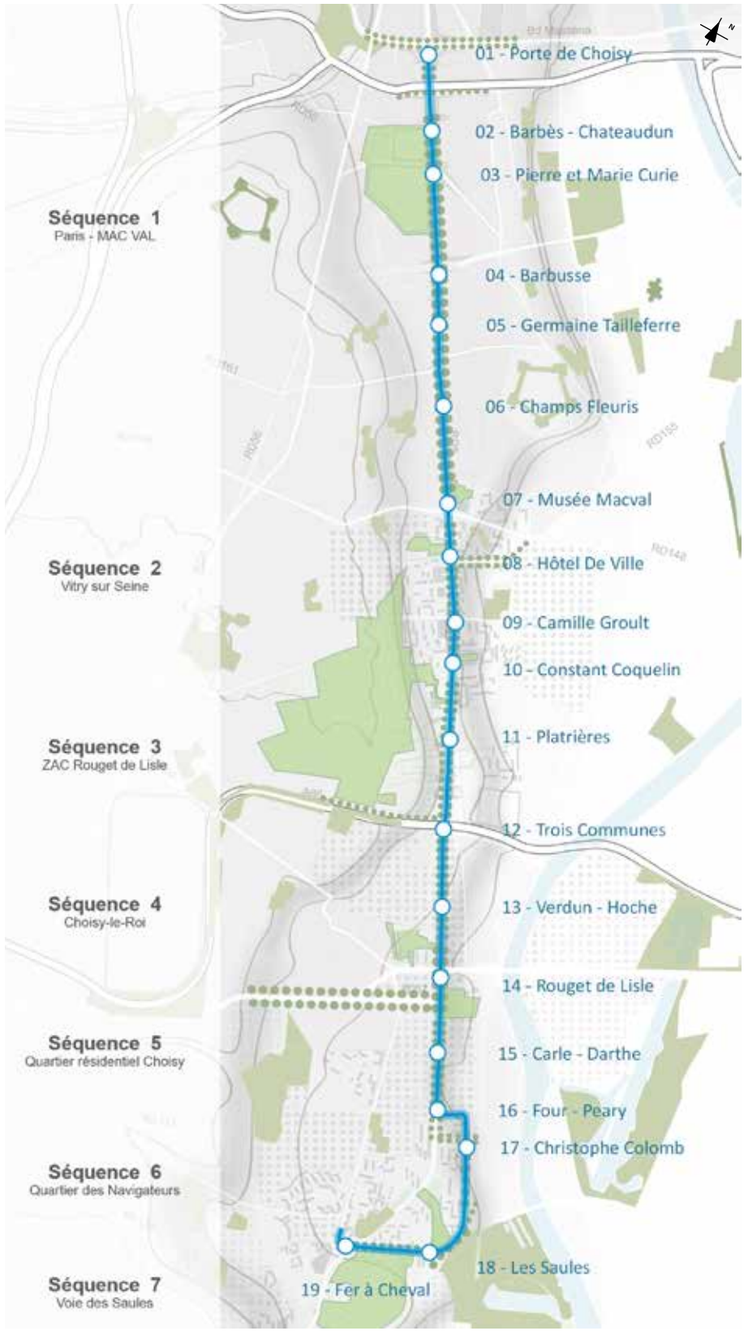
> la place Mitterrand

> le boulevard Carnot

LE TRAMWAY T9 PARIS-ORLY

études préliminaires 2013 - AVP 2014/juillet 2015
PRO septembre 2015/mars 2016 - mise en service 2020

lieu	Paris (78) / Ivry-sur-Seine - Vitry-sur-Seine - Thiais - Choisy-le-Roi - Orly (94)
maître d'ouvrage	Transamo mandataire du Stif
mission	maîtrise d'œuvre du système transport et aménagement + coordination avec les autres MOEs (SMR et système)
programme	une ligne de 10,3 km + 19 stations
coût opération	200 M€
groupement	Ingérop + Setec + Richez_Associés + LUMINOcité + Bérim + Planitec



> le tracé de la ligne

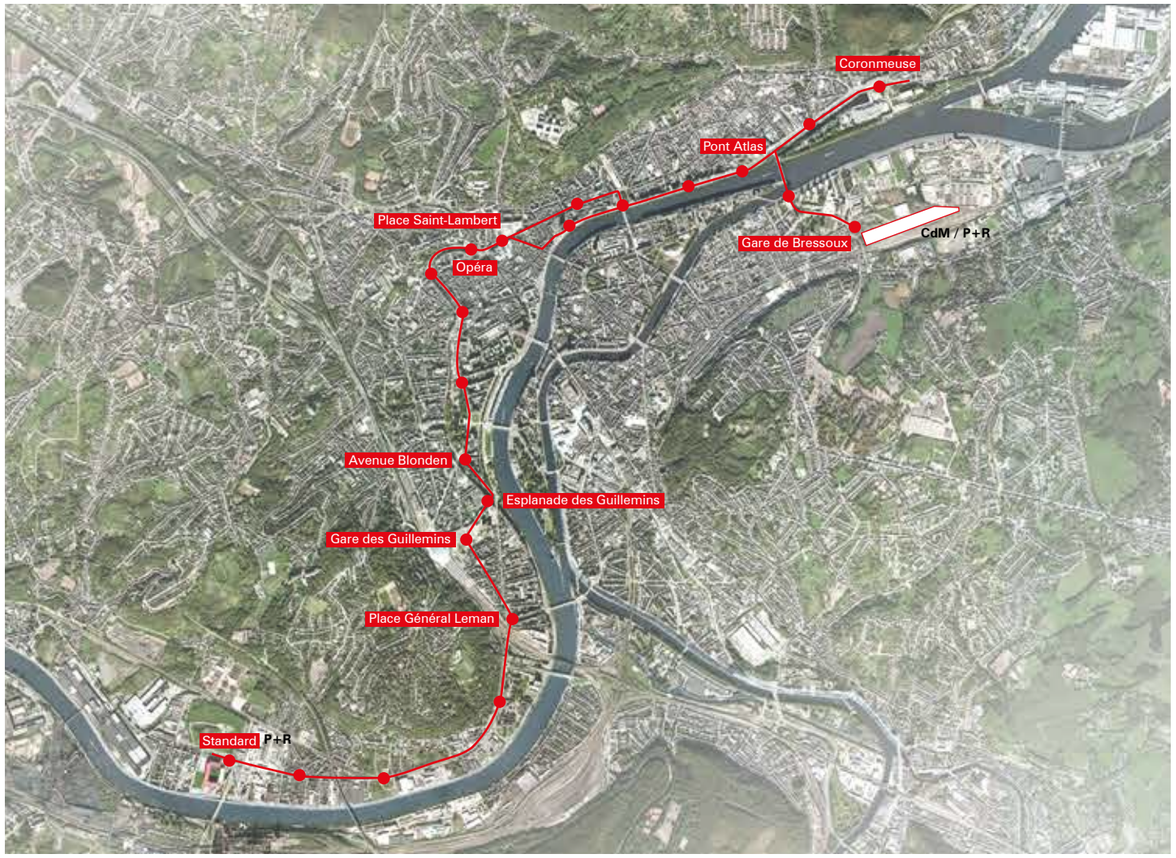
De la Porte de Choisy au nouveau centre-ville d'Orly, l'ex RN305 poursuit sa mutation vers une avenue métropolitaine pacifiée, vecteur d'intermodalité et de transformation urbaine. Projet fédérateur de tout un territoire le tramway trace le nouvel espace urbain unifié du boulevard des Arts et dessine les espaces d'intermodalité de demain, du T3 au RER C via la gare du Grand Paris Express. S'adaptant aux singularités des lieux, son aménagement met en scène l'urbanisme des grands ensemble du XXème siècle autant que le château de Choisy-le-Roi et préfigure les nouvelles urbanités de ce territoire en mutation.

> l'avenue de Verdun (Ivry-sur-Seine)

> la rue Peary (Choisy-le-Roi)

AVP 2011/2012 - étude d'incidence juin-novembre 2012
cahier des charges et consultation PPP 2013/2017 - mise en service prévue 2020

lieu	Liège / Belgique
maître d'ouvrage	SRWT (Société Régionale Wallonne de Transport)
mission	maîtrise d'œuvre phase AVP + étude d'incidence + cahier des charges du PPPiste + AMO
programme	17 Km de tramway avec une 1ère phase de réalisation de 12 km
coût opération	350 M€
groupement	Greisch + Richez_Associés + AAST + Transamo + STIB + Transitec + Ginko Ingénierie
expert	Des villes et des hommes
éclairage	Jacques Fryns
design station	Marc Aurel
design MR	Eric Rhinn - Avant Première



> le tracé de la ligne

Première ligne de tramway de l'agglomération liégeoise, son tracé s'inscrit dans la vallée de la Meuse reliant la ville de Jemeppe-sur-Meuse à Herstal en passant au cœur de Liège.

Elle traverse des paysages hétérogènes tenant au particularisme des lieux bâtis et paysagers chargés d'histoire et à une diversité paysagère liée à la topographie des lieux.

> la rue Féronstrée - Liège

> le quai Saint-Léonard - Liège

> Jemeppe-sur-Meuse - Seraing

UN TRAMWAY À BRUXELLES

dépôt de permis d'urbanisme 2010 - en cours

lieu Bruxelles / Belgique
maître d'ouvrage STIB
programme 920 m de tramway desservant la gare centrale
coût 3,7 M€ (hors plateforme et matériel roulant)
groupement Richez_Associés + SNC Lavalin + R2D2 + Aries Consultant

LE TRAMWAY T4 JUSQU'À MONTFERMEIL

études 2013/2014 - mise en service prévue mars 2019

lieu Pavillon-sous-Bois, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil (93)
maître d'ouvrage Systra mandataire du STIF
mission maîtrise d'œuvre de 6,5 km d'infrastructures nouvelles
dont 2,4 km en voie unique / 11 stations nouvelles
coût opération 84 M€
groupement Egis Rail + Richez_Associés
éclairagiste LUMINOcité

L'EXTENSION DU TRAMWAY T7 VILLEJUIF - JUVISY

études préliminaires 2010/2013 - PRO 2015/2016

lieu Paray Vieille-Poste / Athis-Mons / Juvisy-sur-Orge (91)
maître d'ouvrage Systra mandataire du Stif
mission maîtrise d'œuvre de l'extension d'une ligne de tramway de 3,7 km
+ 6 stations dont 1 souterraine
coût opération 150 M€
bureaux d'études Ingérop + Richez_Associés + GEOS

LE TRAMWAY T10 ANTONY-CLAMART

lauréat offre octobre 2013 - mise en service 2023

lieu Antony - Châtenay-Malabry - Le Plessis-Robinson - Clamart (92)
maîtres d'ouvrage Transamo mandataire du Stif + Conseil Général des Hauts-de-Seine
mission maîtrise d'oeuvre d'une ligne de 8,2 km : insertion, système de transport, aménagements associés, paysage et pôle d'échange
coût opération 105 M€
groupement Systra (mandataire) + Artelia + Richez_Associés + Attica

BHNS ET PÔLES D'ÉCHANGE

Richez_Associés intervient aussi, bien évidemment, sur des projets d'aménagement à forte composante bus – principalement des BHNS et des pôles d'échange.

Le bus à haut niveau de service rend un service transport comparable au tramway, dans les cas où une capacité importante n'est pas utile. Mais, installé sur son site propre, peut-il, à l'égal du tramway, générer un projet d'aménagement réécrivant l'espace urbain au meilleur niveau ?

En théorie, oui – ou presque : bien que routier, et donc moins inscrit dans les sols que le rail du tramway, occupant un espace moins aisément identifié, large, roulant, et donc revêtu de façon continue, moins facilement végétalisable, le bus peut, moyennant un soin particulier, générer un aménagement de qualité : nous en avons fait la démonstration à Sénart, à Choisy-le-Roi, bientôt à La Réunion…

Mais la démarche suppose une volonté politique sans faille : à tout endroit délicat, disputé, le bus peut si facilement, en perdant certes un peu de temps, se contenter d'emprunter l'espace existant, sans engendrer de travaux lourds, sans pénaliser la circulation automobile…

Tenir de façon continue, sur la dizaine de kilomètres d'une ligne, l'ambition fonctionnelle et l'ambition aménagement est donc particulièrement difficile… et nous verrons, dans les années à venir, combien d'agglomérations sauront jusqu'au bout porter à leur meilleur niveau ce type de projet…

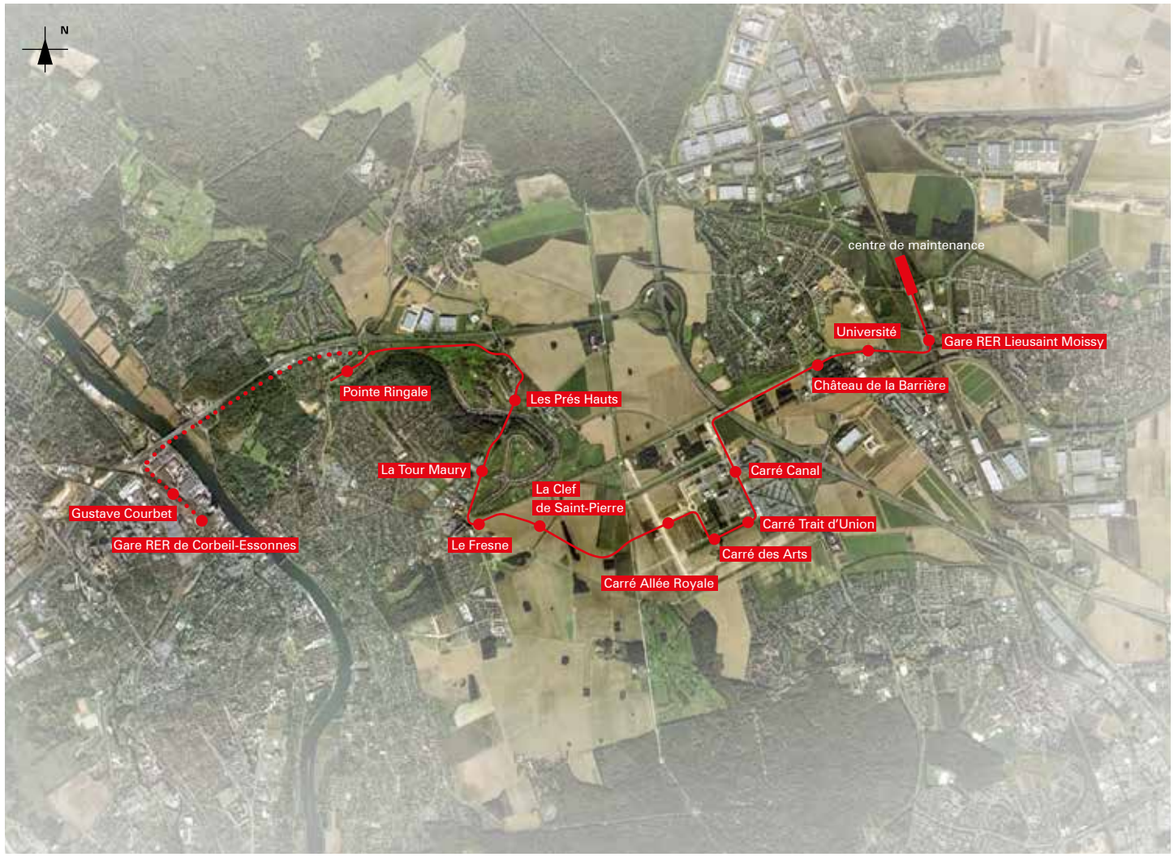
Le pôle d'échange c'est le lieu totalement dédié aux transports : s'y retrouvent bien sûr des bus au contact du train, du tram ou du métro, mais aussi des taxis, des vélos, des dépose-minute et du stationnement…
Un fonctionnement à organiser au mieux, bien sûr, mais surtout une expérience usager à garantir : lisibilité, confort, identité et, aussi agrément doivent impérativement être au rendez-vous !

LA PREMIÈRE LIGNE DE T Zen,
LE BHNS D'ILE-DE-FRANCE

études 2007/2009 - livraison juillet 2011

lieu	Sénart - Corbeil (91)
maîtres d'ouvrage	EPA Sénart + STIF Corbeil-Evry
programme	liaison en site propre entre les gares de Lieusaint et de Corbeil-Essonnes
longueur	9,5 km
coût opération	53 M€
groupement	Systra + Richez_Associés + Arcadis

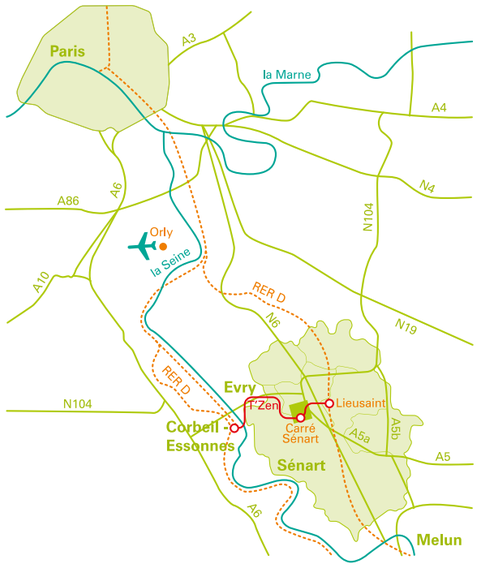
prix de l'intégration environnementale
pour la conception d'une voirie de transport en commun en site propre



> le tracé de la ligne

La ville nouvelle de Sénart attend depuis de longues années un système de transport en site propre. C'est la solution du bus, électrifiable à long terme en trolley, qui a été adoptée, et T Zen est le premier véhicule mis en service. Il circule sur une voie ample et largement plantée, identifiable par son tapis de béton clair bouchardé, très précisément dessiné.

Le site propre et ses stations portent ainsi dans tout le territoire l'image du Carré Sénart, figure centrale de l'aménagement de la ville nouvelle.



> l'avenue de la Tour Maury à St. Pierre du Perray

> la station Carré Trait d'Union

> la station Château de la Barrière

> l'avenue de la Tour Maury à St. Pierre du Perray

SAINT-ANDRÉ / SAINT-BENOÎT,
UN BHNS À LA RÉUNION

études 2012/2013 - chantier 2014

lieu	Île de La Réunion
maître d'ouvrage	Cirest (Communauté Intercommunale Réunion EST)
programme	transport en commun en site propre entre Saint-André et Saint-Benoît + 2 parc relais + pôles d'échanges
longueur	15 km
coût opération	105 M€
groupement	Ingérop + Richez_Associés + Bruno Remoué Associats + LEU-Réunion

> le tracé de la ligne

L'Est de la Réunion est riche de ses paysages luxuriants, où abondent canne, letchis et vanille, de ses pentes et ravines plongeant vers l'Océan, de ses églises, ses mosquées et ses temples tamouls.

Empruntant des voies souvent étroites, le BHNS alterne très soigneusement sections banalisées et site propre. Il est reconnaissable à sa chaussée rouge, et s'accompagne de plantations de palmistes, palmiers bouteilles, lataniers et benjoins, contribuant à la gestion des eaux de pluie. La température de couleur de l'éclairage est compatible avec la faune nocturne, et des corridors biologiques maintiennent les échanges dans les milieux traversés.

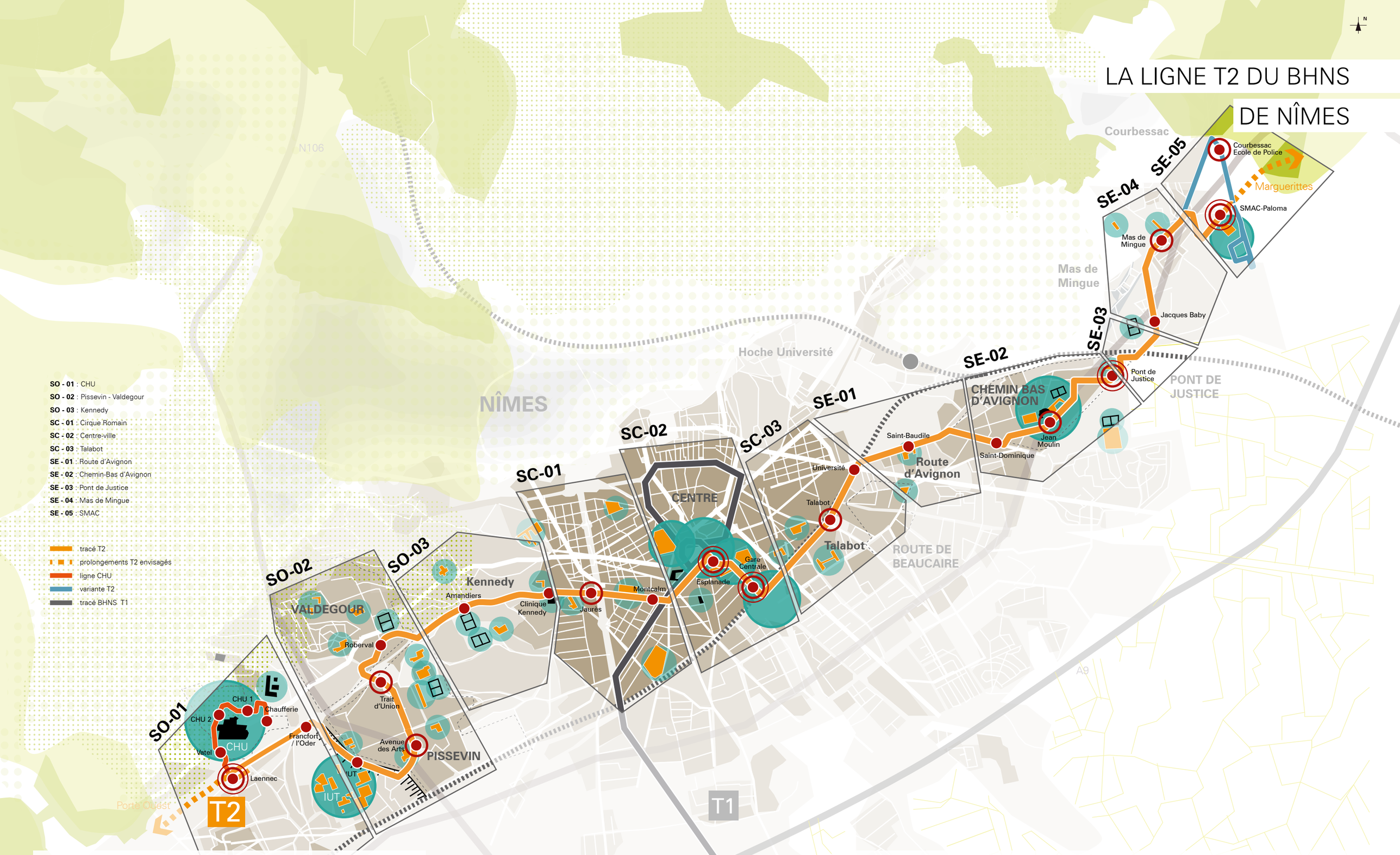
> légende

> légende

LA LIGNE T2 DU BHNS DE NÎMES

SO - 01 : CHU
SO - 02 : Pissevin - Valdegour
SO - 03 : Kennedy
SC - 01 : Cirque Romain
SC - 02 : Centre-ville
SC - 03 : Talabot
SE - 01 : Route d'Avignon
SE - 02 : Chemin-Bas d'Avignon
SE - 03 : Pont de Justice
SE - 04 : Mas de Mingue
SE - 05 : SMAC

tracé T2
prolongements T2 envisagés
ligne CHU
variante T2
tracé BHNS T1



lauréat offre décembre 2015 - mise en service prévue début 2020

lieu	Nîmes (30)
maître d'ouvrage	Nîmes Métropole
mission	maîtrise d'œuvre pour la ligne de 11,5 km de BHNS T2
coût previsionnel	118 M€
groupement	Ingérop + Artelia + Richez_Associés

T2 dessert la ville et relie de nombreuses polarités et quartiers, rapprochant les équipements du centre de l'agglomération. Cet axe de transport s'inscrit dans des tissus urbains contrastés du centre médiéval aux ZUP des collines. Ce « collier de perles » donne à voir les trois éléments primaires de la constitution urbaine existante : le parcours domestiqué de l'eau, marqueur identitaire fort, l'ombre, qui offre une image changeante des lieux, et enfin la pierre calcaire, si caractéristique, révélatrice de la géologie mais aussi de l'histoire de Nîmes.

CITÉZEN,
LE BHNS DE THIONVILLE-FENSCH

lauréat offre octobre 2015 - études 2015/2017 - mise en service prévue 2021

lieu	Communauté d'Agglomération Portes de France / Thionville et Val de Fensch (57)
maître d'ouvrage	SMiTU Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville - Fensch
programme	aménagement de 30 km de lignes de bus à haut niveau de service + parcs relais + franchissement de la Moselle, du faisceau ferré et du canal des écluses
coût	70 M€
groupement	Serue + Richez_Associés + BeA + Citec + OTE ingénierie

Plus efficaces et plus confortables, deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service en site propre restructurent les espaces publics et recomposent le centre-ville : le piéton retrouve sa place et de nouveaux ouvrages relient la gare et la ville. Les nouveaux bus partagent la voirie avec les voitures ou empruntent leurs voies dédiées : un site propre apaisé accompagné d'itinéraires cyclables qui étend la part des modes doux et structure la ville de demain : moins polluée, accessible à tous et agréable.

TÉO, LE BHNS DE SAINT-BRIEUC

études préliminaires 2012 - chantier phasé
lieu Saint-Brieuc / Côtes-d'Armor (22)
maître d'ouvrage Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc Baie d'Armor
mission maîtrise d'oeuvre des infrastructures, aménagements et systèmes
programme une ligne nouvelle de BHNS de 8 km et 21 stations, reliant « Les Plaines Villes » à la zone d'activités Chaptal
coût opération 38,8 M€
groupement Safege + B3i + Systra + Atelier de l'île + Richez_Associés

T Zen 4 DE VIRY-CHÂTILLON À CORBEIL-ESSONNES

AVP 2017 - PRO 2018 - début travaux 2019
mise en service 2ème semestre 2020
lieu Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes (91)
maître d'ouvrage STIF
conducteur opération SETEC Orga
programme liason en site propre entre les gares de Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes (30 stations)
longueur 14,3 km
coût opération 62 M€
groupement Ingérop + Richez_Associés

LE BHNS SÉNART-MELUN

étude 2010
lieu Sénart - Melun (77 / 91)
maître d'ouvrage Stif
mission schéma de principe
programme liaison entre le Carré Sénart et la gare de Melun Centre
longueur 19 km
coût opération 49 M€ (hors MR et dépôt maintenance)
groupement Systra + Richez_Associés + Sémaphores + Exalta

TRISKELL 2, LA DEUXIÈME LIGNE TCSP DE LORIENT

étude de faisabilité 2010
lieu Lorient / Quéven / Ploemeur (56)
maître d'ouvrage Cap l'Orient Agglomération
mission assistance à la réalisation du dossier d'appel à projets
longueur 11 km
coût opération 52,6 M€
groupement Transamo + Richez_Associés

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE LENS

études 2006-2007 - livraison mars 2009

lieu	Lens (62)	**surface**	36.000 m²
maîtres d'ouvrage	Ville de Lens + Communaupôle de Lens-Liévin + Syndicat Mixte des Transports	**coût**	3,5 M€
		architecte	Richez_Associés
programme	aménagement du parvis de la gare + gare routière 10 quais	**paysagiste**	Richez_Associés paysagiste
		bureau d'études	Bérim

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE LA BAULE-ESCOUBLAC

études 2006-2007 - livraison septembre 2010

lieu	La Baule / Escoublac (44)	**coût**	4 M€
maître d'ouvrage	Cap Atlantique	**architecte**	Richez_Associés
programme	parc relais 203 places (stationnement courte et longue durée) + gare routière 7 quais	**paysagiste**	Richez_Associés paysagiste
		bureau d'études	Bérim
surface	18.000 m²		

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE SEVRAN-BEAUDOTTES

lauréat concours février 2006 - livraison mai 2014

lieu	Sevran (93)	**architecte**	Richez_Associés
maîtres d'ouvrage	SEAPFA + EPA Plaine de France	**paysagiste**	Richez_Associés paysagiste
programme	gare routière + parvis + espaces publics	**bureau d'études**	Bérim
surface	19.500 m²		
coût	4,5 M€		

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL D'HERBLAY

lauréat concours février 2006 - livraison novembre 2009

lieu	Herblay (95)	**coût**	5,46 M€
maître d'ouvrage	Mairie d'Herblay	**groupement**	Richez_Associés + Atelier Villes et Paysages +Y Ingénierie
programme	parc relais 339 places en superstructure + gare routière 6 quais		
surface	9.900 m²		

Prix de la Maîtrise d'Ouvrage Publique, Palmarès du Développement Durable 2010 organisé par l'OGB et le CAUE du Val d'Oise

TÉLÉPHÉRIQUES

Nous l'avons vu éclore à Brest : le téléphérique urbain est enfin revenu dans l'air du temps. Mode de transport scénique par excellence, il mérite une insertion et des installations terminales à la hauteur de l'expérience qu'il procure. Nous y avons travaillé à Toulouse, à Orléans, à la Réunion.

INTERIVES,
LE TÉLÉPHÉRIQUE À ORLÉANS

offre novembre 2016

lieu	Orléans (45)
maîtres d'ouvrage	SEMDO + EGIS Rail, mandataire de la Communauté d'Agglomération Orléans Val-de-Loire
mission	conception-construction
programme	liaison aérienne par câble entre la gare de Fleury Les Aubrais et la place Danton + deux stations + pylônes
surface stations	1.000 m²
longueur	500 m
coût opération	15 M€
groupement	Bouygues Travaux Publics Régions France + BMF + Richez_Associés + Setec TPI + Setec ITS + Mecamont + DCSA

> le parvis de la station Danton

Notre volonté a été d'accompagner les voyageurs dans un chemin court mais marquant : à partir du parvis de la gare de Fleury Les Aubrais où une station se matérialise discrètement et lentement sous un auvent translucide, en passant par la « porte » du pylône des Aubrais et par le point panoramique du pylône SNCF, imposant en dimensions mais très léger en aspect. Jusqu'à arriver de l'autre côté, en franchissant la deuxième « porte » du pylône Danton, où la station est en milieu plus urbain, entre deux bâtiments, et répond avec sa conception d'un « plein dans un vide ».

> la vue d'ensemble : la station Les Aubrais, le pylone SNCF et la station Danton

> la station Danton

> le parvis de la station Les Aubrais

LE TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN SUD DE TOULOUSE

concours juin 2016

lieu	Toulouse (31)
maîtres d'ouvrage	SMAT (Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine)
programme	3 km de ligne téléphérique + 3 stations + pylônes + cabines
surface	2.000 m²
coût	60 M€
groupement	BMF + Richez Associés + LCR Architectes + Eurovia (Vinci) + Setec + Betem + GTM + Mecamont + MDP

> les pylônes

Une ligne de téléphérique comme aventure-voyage panoramique et trois stations unies par une « peau » en bois. Sa transparence visuelle et climatique est modulée par le positionnement des portiques et par leur taille. La conception des pylônes s'insère dans ce contexte comme « lien » entre les stations et accompagnement paysager et architectural, du voyage dans le ciel qu'est le téléphérique.

> la station CHU

> la ligne

> la station UPS

> la station UPS depuis la route de Narbonne

> la station Oncopôle

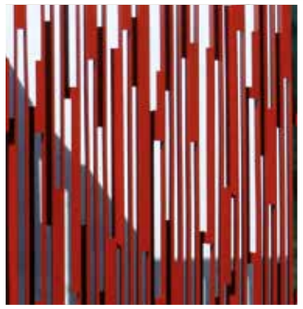
> la station Oncopôle depuis l'avenue Irène Joliot Curie

> vue intérieure de la station Oncopôle

crédit photos :
Vincent Vidal
Cyrille Dubreuil
Didier Pruvot
Michel Jolyot
PatriceThebault
Stefano Berca
Dominique Leroux pour le compte de Brest Métropole Océane
Azrul K. Abdullah
Nicolas Borel
Michel Denancé
Christophe Bourgeois pour Atelier Villes & Paysages

illustration :
l'oeil du pigeon

sas d'architecture
capital 100.000 €
ordre des architectes
Ile-de-France n° 294
ape 7111Z nif FR 69
332 429 398 00040



2 rue de la Roquette
75011 Paris

+33 (0)1 43 38 22 55

mail@richezassocies.com
www.richezassocies.com