

PROJET DE FIN D'ÉTUDE: PREMIÈRES INTENTIONS - GARE MULTIMODALE PONT DE RUNGIS



SITUATION ACTUELLE

Le contexte

La gare RER C «Pont de Rungis» dessert un petit secteur résidentiel entouré d'une zone d'activité : le senia.

Dans le cadre du projet du Grand Paris Express, une station de métro 14 est prévu en interconnexion avec l'actuel arrêt du RER C.

Une nouvelle gare TGV est prévue avec le raccordement des lignes en direction du sud est (Marseille) et du sud ouest (Bordeaux)

Réaménagement du SENIA nord et sud dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concertée.

Texte de présentation

Notre PFE a pour but de proposer l'aménagement d'une gare TGV à rayonnement national. Ainsi que la création d'une centralité pour le futur quartier. Il s'agit également d'intégrer des espaces de travail dans la gare, pour les déplacements professionnels à la journée à Paris, depuis tout le reste du pays.

Le projet s'inscrit dans un contexte de réaménagement de la banlieue parisienne grâce au Grand Paris Express et à l'aménagement d'une future voie TGV. Le site se situe à Orly, autour de la station du RER C "Pont de Rungis Aéroport d'Orly", où la zone d'activité du SENIA va subir une profonde mutation pour laisser place à des nouveaux quartiers résidentiels.

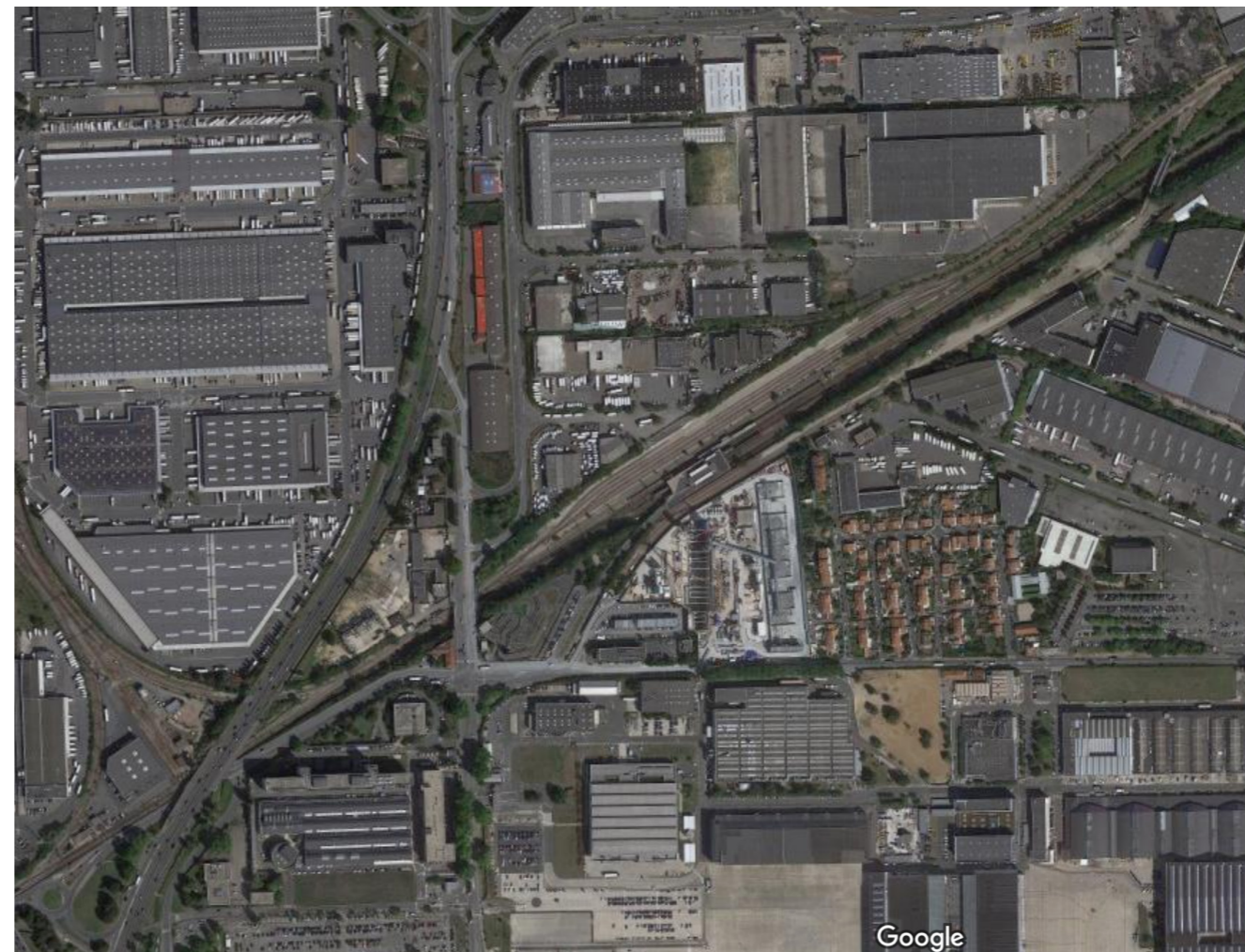
Nos orientations de projet sont :

- La création d'un pôle d'échange multimodal
- La création d'un bâtiment phare du futur quartier enclaver entre des zones d'activités
- La création d'un pôle d'activité avec des bureaux et des commerces intégrés dans la gare directement
- La connexion de la rive nord et de la rive le sud des voies ferrées

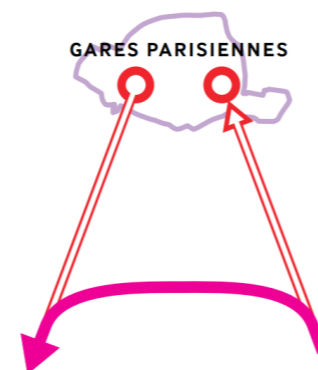
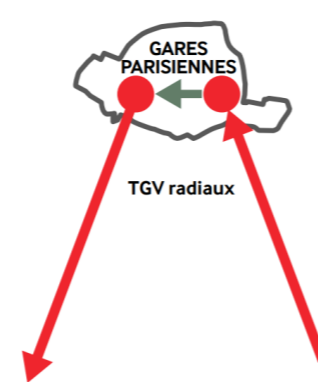
Quant au programme, le but n'est pas de construire uniquement une station de train, mais de réaliser un bâtiment qui intègre des fonctions qui s'inscrivent dans le développement du secteur. Le but étant de questionner le rôle de la future gare dans la requalification du quartier.

L'échelle du projet correspond à l'échelle d'un équipement public de mobilité (transports en commun). Dimensionné pour accueillir environ 2,37 millions de passager par mois. La surface approximative du foncier disponible est d'environ 50000 m2.

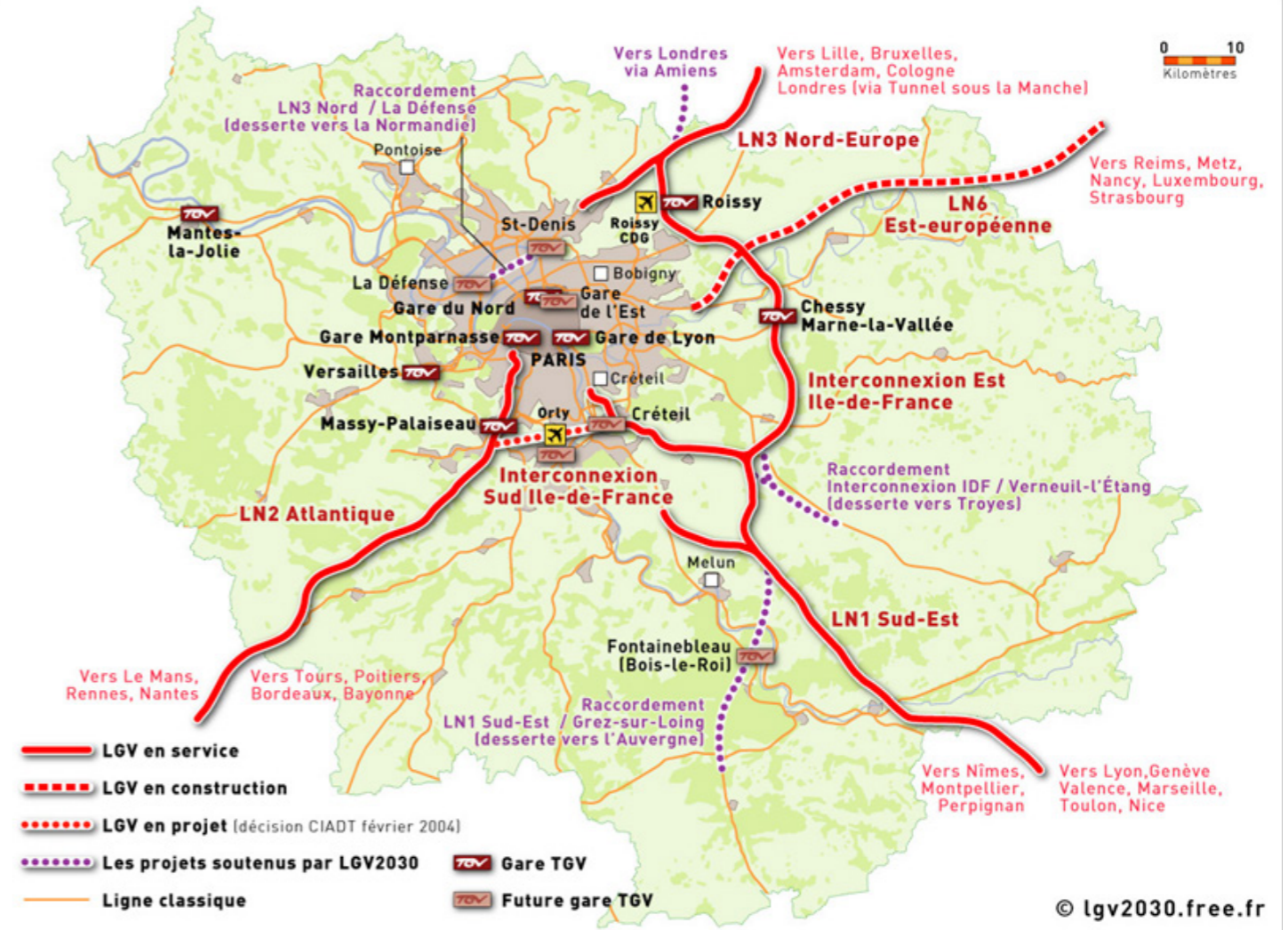
Pour réduire l'impact environnemental du projet nos première attentions sont d'utiliser le bois comme principale matériau de construction, ainsi que d'essayer de récupérer et réutiliser les matériaux issus des forages.



Déplacements province – province

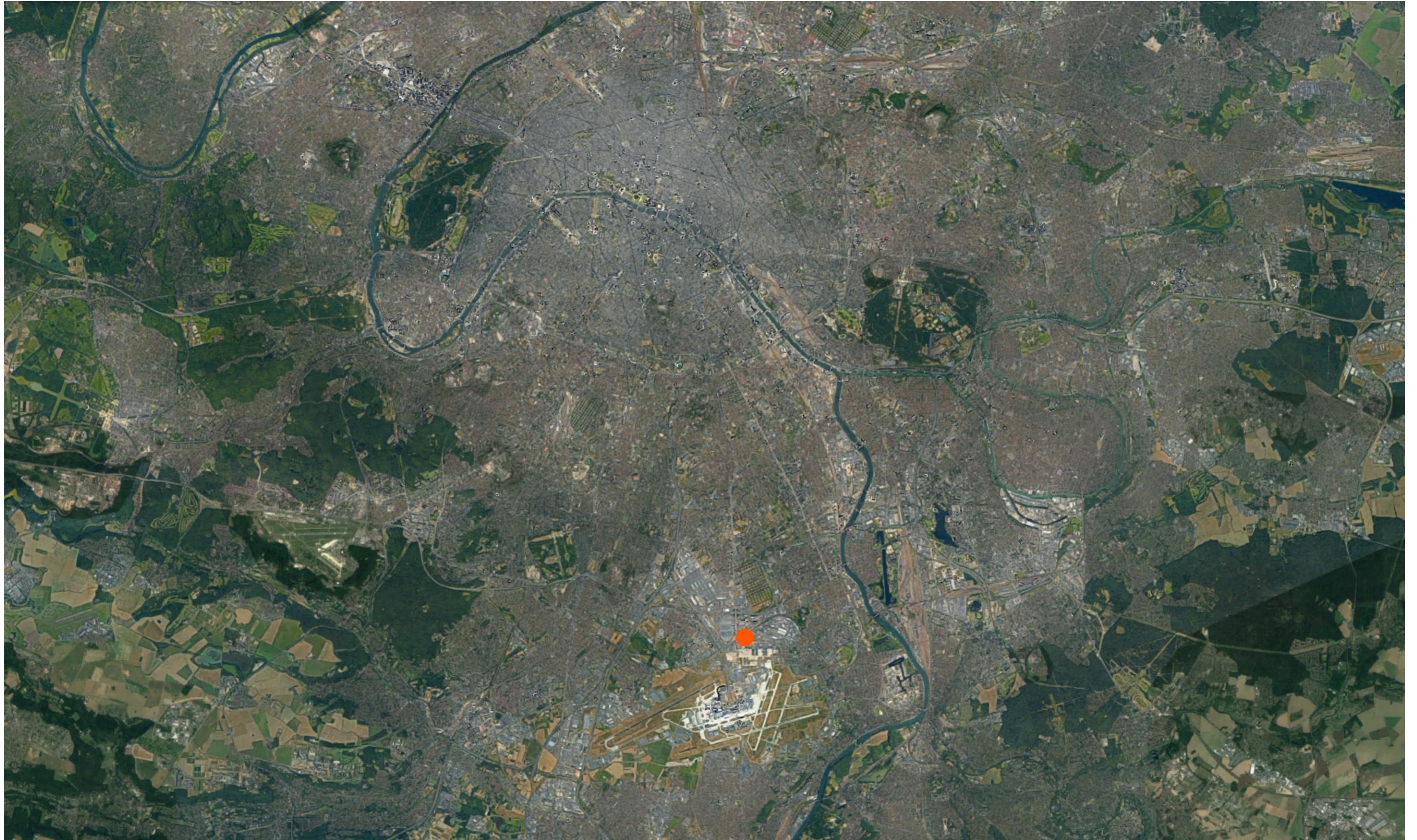


TC: transports en commun VP: véhicule particulier



© lgv2030.free.fr

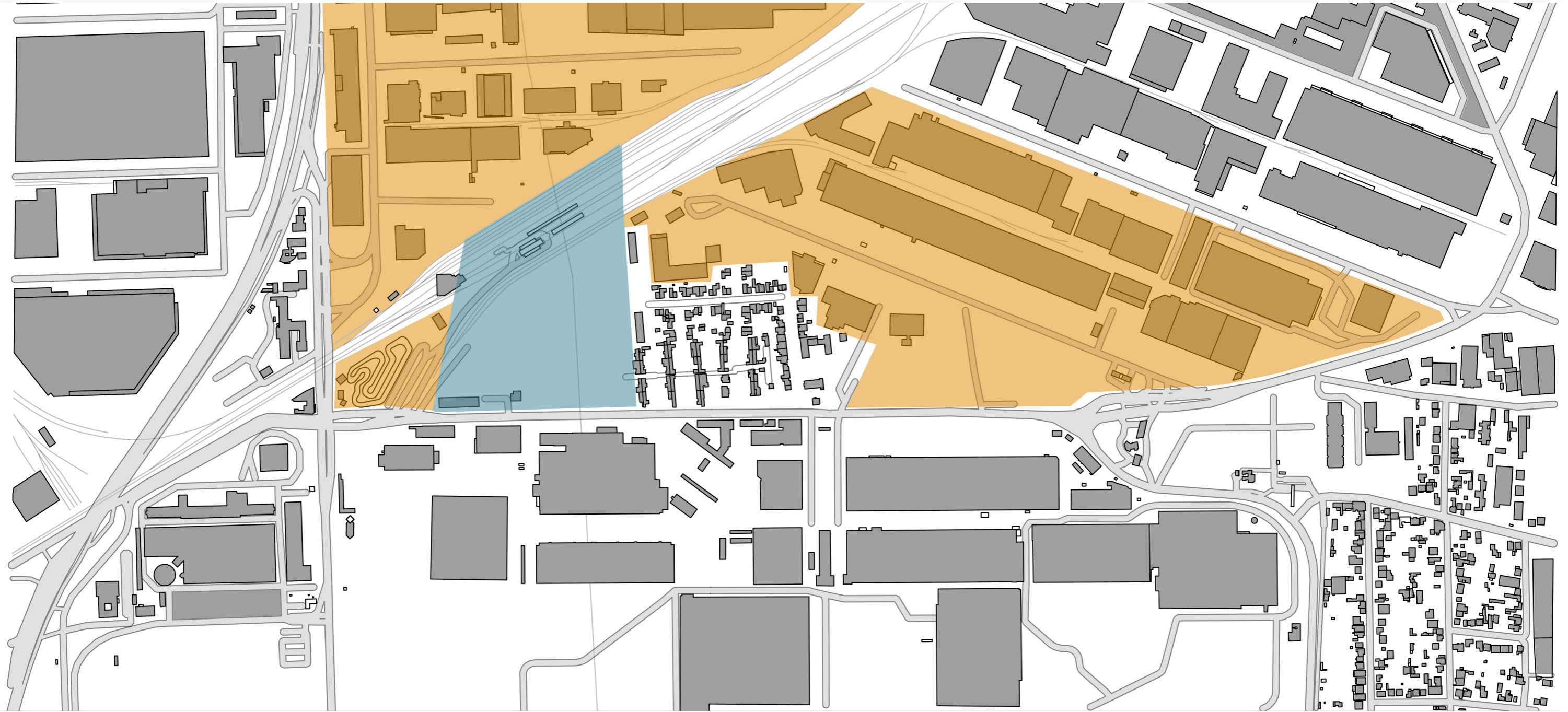
LOCALISATION DU SITE



LOCALISATION DU SITE



SITE DU PROJET



 Parcelle

 Emprise des projets de transformation du SENIA (ZAC)

900 habitations

11 000 emplois

Gare multimodale

Accès à l'aéroport en 3min

Valorisation du secteur pavillonnaire

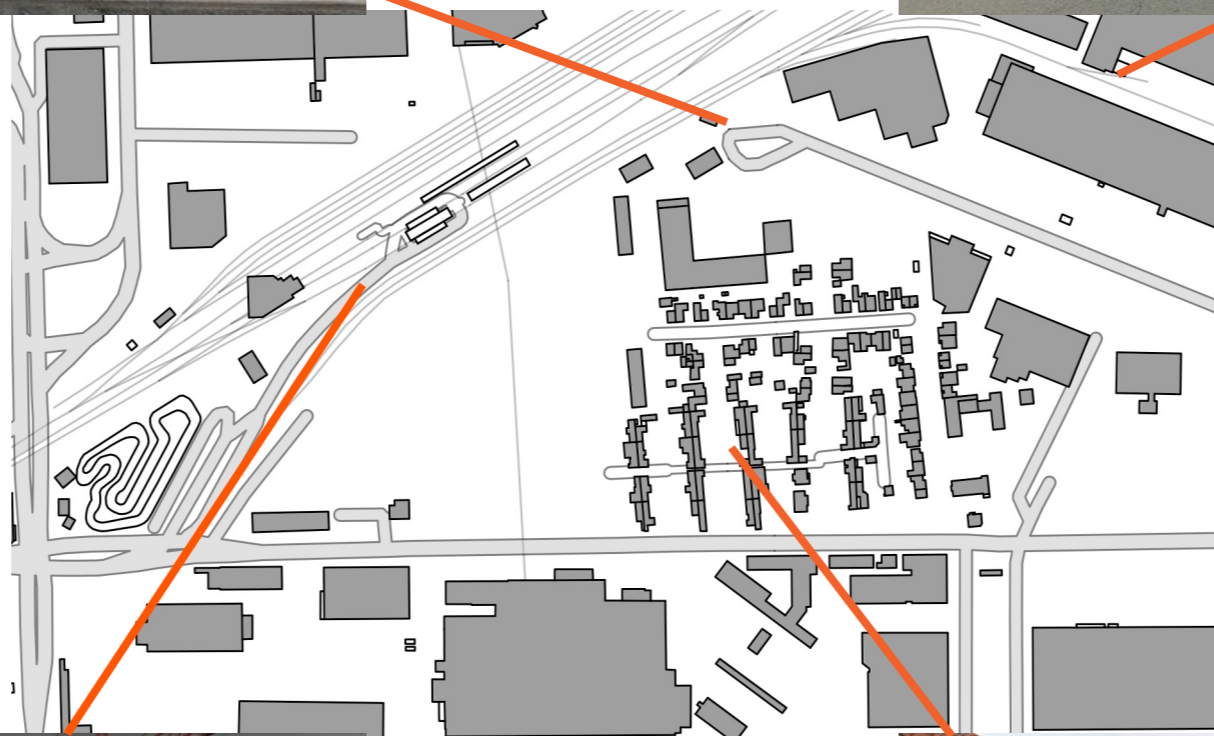
AMBIANCES ENVIRONNANTES



Fissure dans le tissu urbain



Les entrepôts du SENIA



Gare RER Pont de Rungis



Le pavillonnaire enclavé

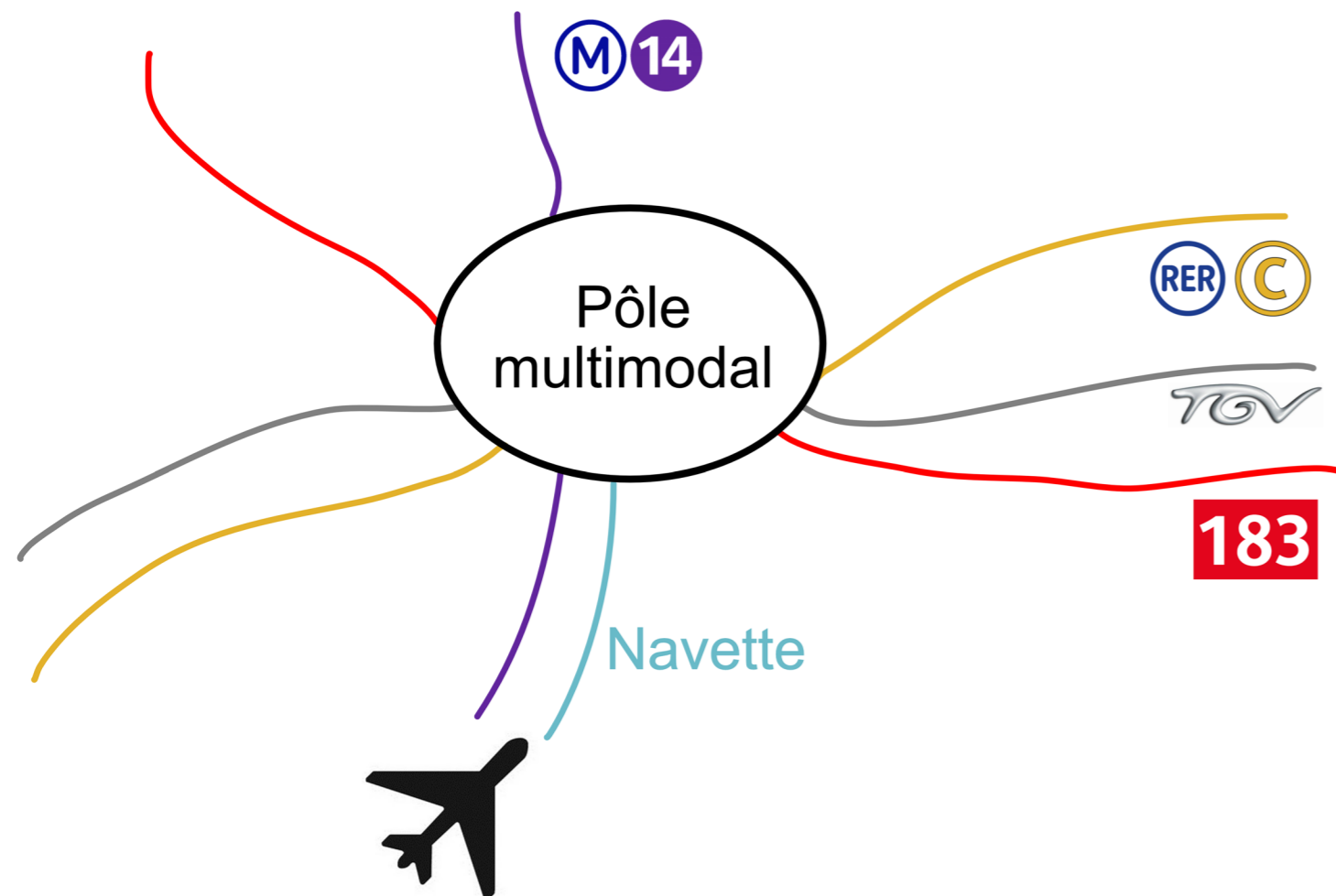


PROGRAMMATION DU PROJET

Quel sera le rôle de la gare de demain ?

Un pôle multimodal :

- Création d'un pôle d'échange multimodal par l'aménagement d'une gare TGV
- Gare dimensionnée pour 2,4 millions de passagers par mois
- Bâtiment phare du nouveau quartier qui connecte la zone nord de la sud du senia malgré les rails



Un pôle d'activité :

- Création d'un pôle d'activité par l'aménagement d'un *workspace* dans la gare TGV (bureaux, coworking, salles de réunion)
- Aménagement de service de proximité dans la gare TGV tel que des magasins de proximité, boulangeries ...



Référence : projet d'aménagement de bureaux dans la gare d'Austerlitz, par Spirale Architecture

RÉFÉRENCES DU PROJET

Gare de Massy TGV :

- Pôle d'échange multimodal (TGV, RER, bus)
- Architecte : AREP



Gare TGV aéroport CDG :

- Gestion des flux du pôle multimodal
- Interconnexion avec l'aéroport



Gare de Lorient :

- Matérialité : structure bois
- Architecte : AREP



Gare de Châtillon Montrouge:

- Aménagement d'un workspace dans la gare 33 000 M2
- Recalification de l'espace interne de la gare

Nous avons choisi de développer deux de ces exemples ci-dessus qui nous paraissaient les plus pertinents, la gare TGV aéroport CDG et la gare de Châtillon Montrouge.



GARE TGV AÉROPORT CDG

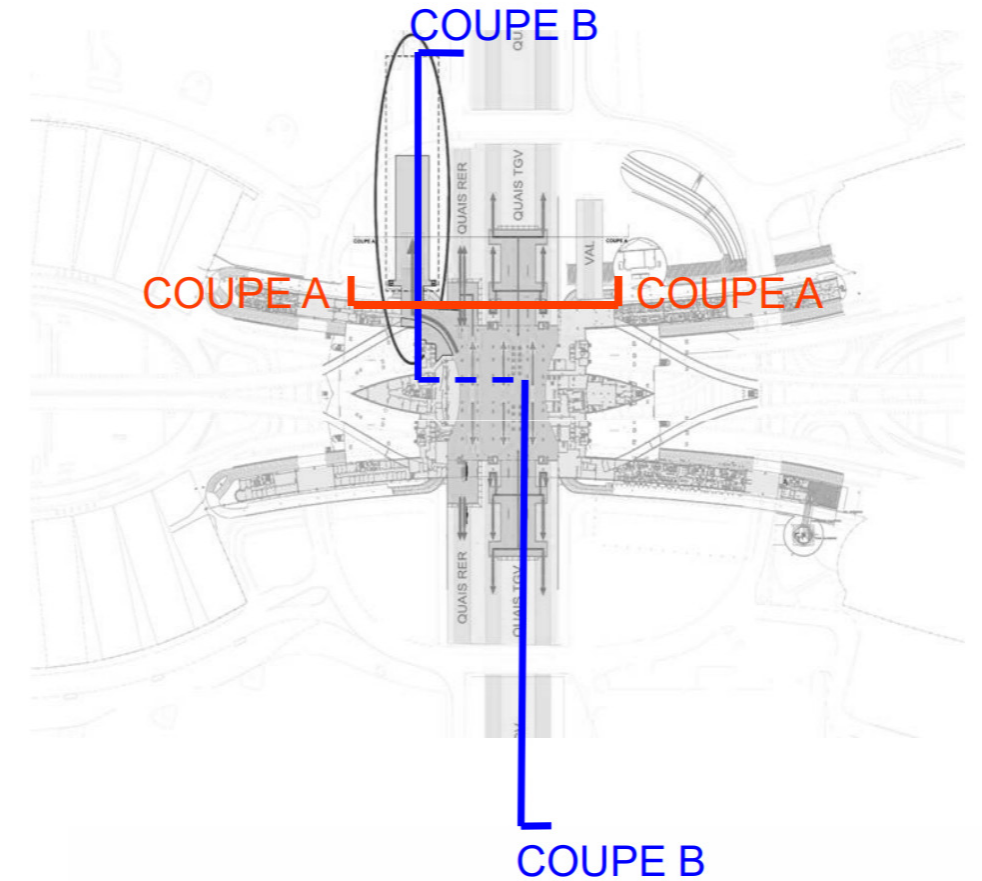
La gare est en interconnexion avec l'aéroport, et bientôt avec le métro 17 du Grand Paris. Cela en fera pôle d'échange multimodal (bus, voiture/taxi, metro, RER, TGV, CDGVal, CDG Express) qui desservira l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.

Le trafic estimé par ADP est de 88 millions de personne sur une durée de 5 ans, soit environ 17,5 millions par an.

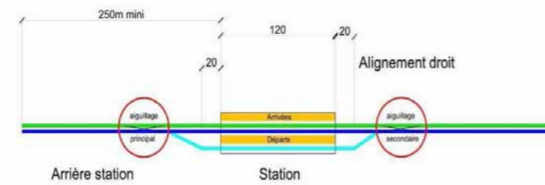
La gare comporte deux quais et six voies, dont deux centrales pour les trains sans arrêt, réservés aux TGV, ainsi que deux voies et un quai réservés aux RER. Les quais sont quant à eux desservis par des plateformes à différents niveaux, depuis et vers l'étage supérieur en direction de l'aéroport. Vers le niveau inférieur pour le Grand Paris Express et les interconexions vers le CDG VAL.

Bien que la gare soit souterraine, elle est abondamment éclairée naturellement grâce à la large verrière qui la surplombe.

De par sa situation géographique similaire à notre projet, en banlieue parisienne près de l'aéroport, ainsi que son échelle et son rôle de pôle d'échange multimodal, cette gare est une bonne référence pour notre projet.



n°1 : Station avec "2 quais latéraux - 3 voies"
Recommandée par la RATP
Balard - Porte de Pantin - Porte d'Orléans



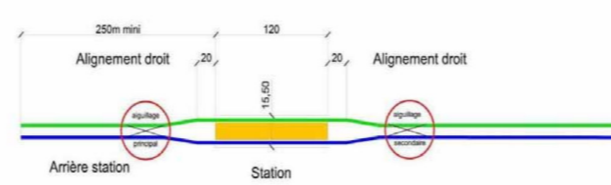
- Avantages :
- Changement de quai effectué en arrière station
 - 1 quai - 1 voie Départs
 - 1 quai - 2 voies Arrivées
 - Possibilité de stockage de rame en arrière station
 - Séparation des flux Départ et Arrivée
- Inconvénients :
- Emprise de la gare et longueur de l'arrière station

n°2 : Station avec "2 quais latéraux - 2 voies"



- Avantages :
- Changement de quai effectué en arrière station
 - Possibilité de stockage de rame en arrière station
 - Séparation des flux Départ et Arrivée
- Inconvénients :
- Longueur de l'arrière station

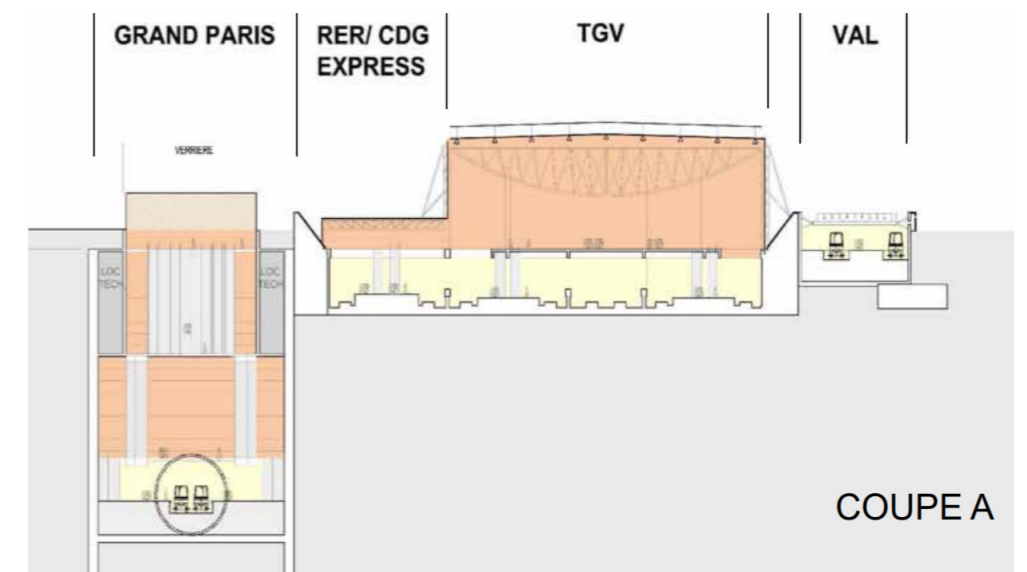
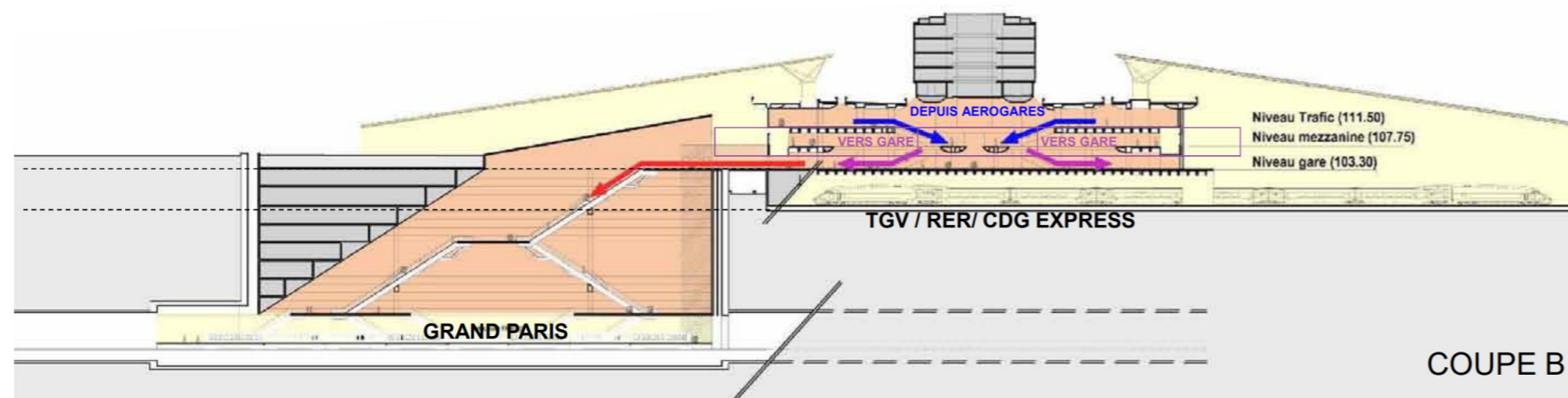
n°3 : Station avec "1 quai central - 2 voies"



- Avantages :
- Changement de quai effectué en arrière station
 - 1 quai - Voie Départs et Voie Arrivée dédiées
 - Possibilité de stockage de rame en arrière station
 - Largeur de la station
- Inconvénients :
- Longueur de l'arrière station
 - Non-séparation des flux Départ et Arrivée



Nous voyons ci-dessus plusieurs propositions d'organisation des quais qui impliquent des sorties des foreuses à différents endroits et par conséquent un plan masse général différent.



M14 CHÂTILLON MONTROUGE

Espaces de coworking et pôle multimodal

Superficie de plancher de la gare : 7700m²

Bureaux et espaces de coworking : 7000m²

La gare est divisée en trois éléments, la partie immergée du bâtiment dédiée au métro, le parvis du bâtiment où se trouve la gare routière et le bâtiment avec à son rez-de-chaussée l'accès aux métros, ainsi que des boutiques alimentaires et des commerces de proximité. Aux étages supérieurs se trouvent les bureaux et les locaux d'activité.

La gare permet une interconnexion entre plusieurs lignes de bus, le tram T6 et les lignes de métro M13 et M15. L'aménagement du parvis entremêle les espaces piétons et les voies de circulation des bus.

Environ la moitié des espaces de la gare du GPE, sont des locaux techniques réservés à la gestion des trains (ventilation, locaux électriques, poste de surveillance, ...).

Le projet de bureaux n'est pas encore public car il relève d'un concours indépendant à la gare, cependant le projet fixe le gabarit et les fondation de la construction à venir.

Ce projet est intéressant pour nous car il questionne la fonction du bâtiment de la gare, en projetant d'y intégrer des locaux d'activité, ainsi la gare deviendra un pôle d'activité pour la ville.

