

# ***BIBLIOGRAPHIE***

# 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



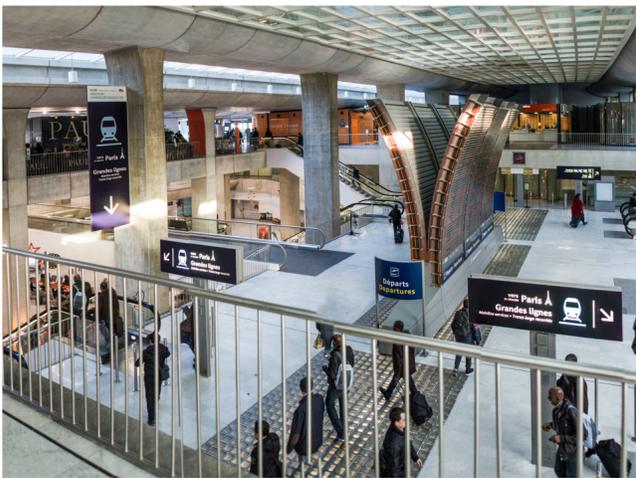
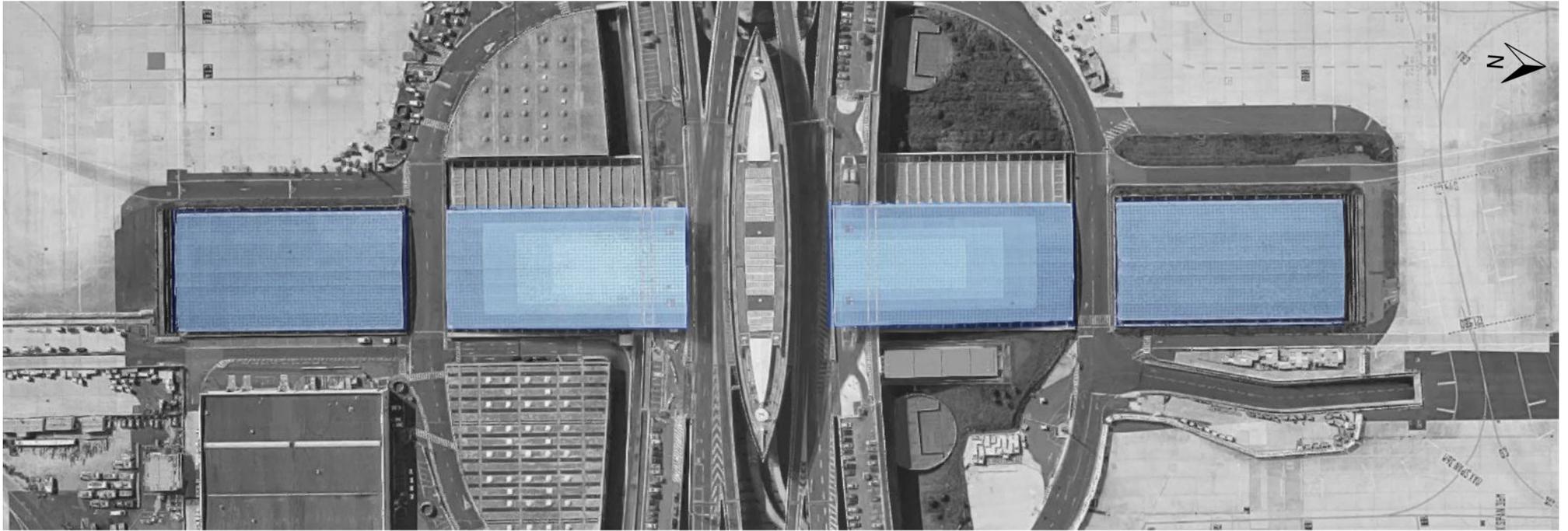
## Gare de Châtillon Montrouge:

- 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.



# ANALYSE : GARE AÉROPORT CDG 2 TGV



Niveau 4 : Accès piéton



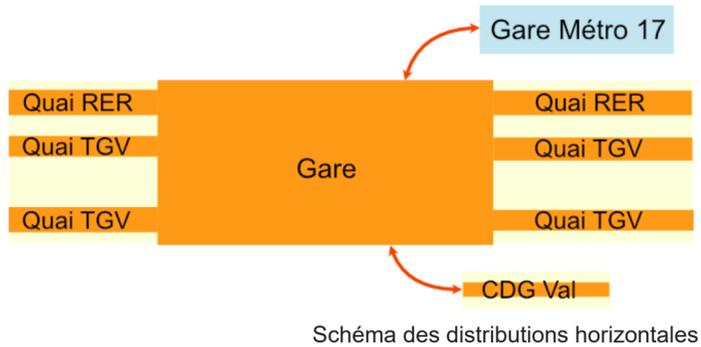
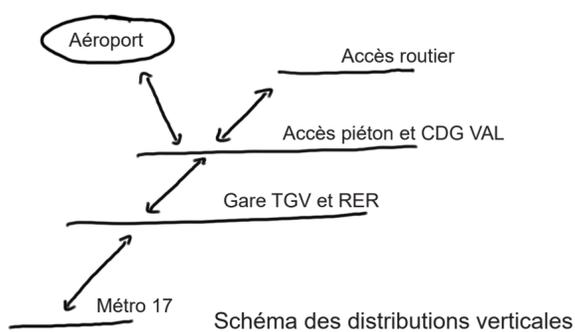
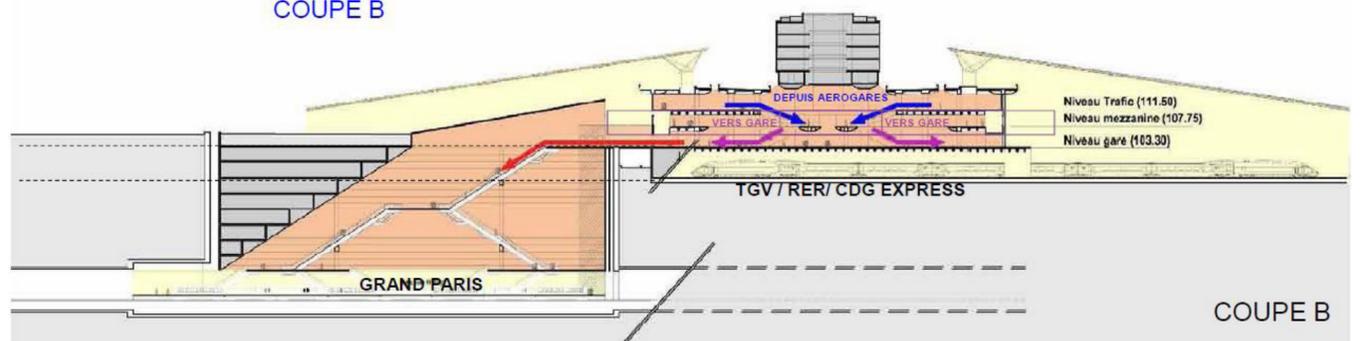
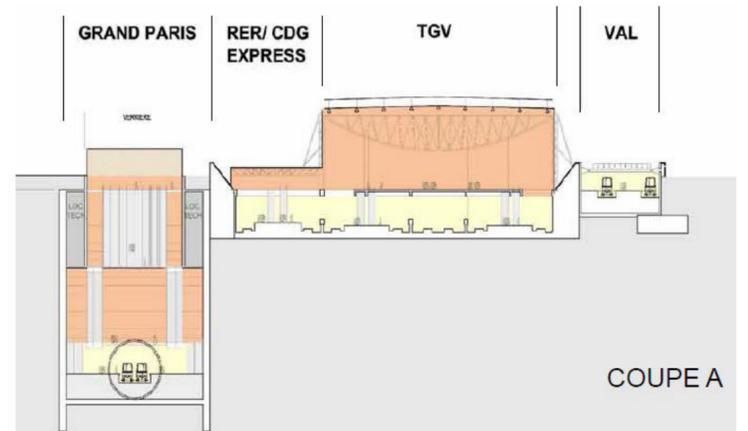
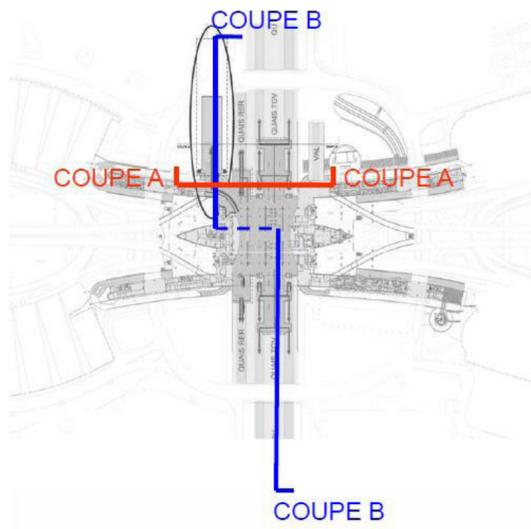
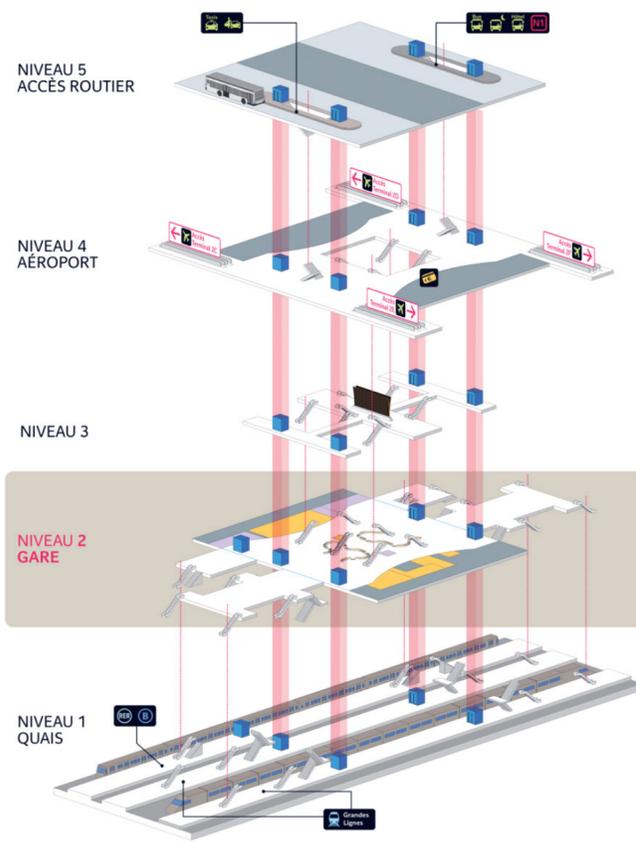
Niveau 2 : Espace de détente de la gare



Niveau 1 : TGV à quai

La gare est desservie par le CDG Val, le RER B, le TGV, ainsi que prochainement le CDG Express et le métro 17 du Grand Paris. Cela en fait un important pôle d'échange multimodal qui desservira l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. La gare est répartie sur 5 niveaux :

- Niveau 5 : Accès routier, on y trouve les arrêts de bus et des navettes
- Niveau 4 : Accès piéton, on y trouve le CDG Val
- Niveau 3 : Etage intermédiaire, on y trouve le bureau d'objets trouvés et la Poste
- Niveau 2 : Hall de la gare TGV et RER, on y trouve les guichets SNCF et RATP
- Niveau 1 : Quais des trains TGV et RER B
- Niveau -1 : Gare métro 17



La desserte des trains TGV et RER est organisée horizontalement, les quais et les voies sont au même niveau. Toutefois, les deux parties sont séparées par une grille entre les voies. Une séparation est également faite au niveau 2, dans le hall de la gare, entre les différents accès aux quais. On accède également au métro 17 depuis le hall de la gare, il devient alors un carrefour majeur entre les différents modes de transport.

L'échelle de cette gare est très similaire à celle de notre projet, c'est pourquoi son organisation et sa gestion des flux circulatoire nous intéresse énormément.

# ANALYSE URBAINE: QUARTIER THERESIENHÖHE



Un quartier de part et d'autre d'une voie ferrée



Habiter au-dessus des rails

Le quartier de Theresienhöhe, dont les travaux ont fini récemment (2010), est un exemple urbain intéressant par l'aménagement d'un nouveau quartier de part et d'autre des rails. Le projet d'esplanade « 1a Orte –Kunstprojekt Theresienhöhe », par l'agence QUIVID recrée des liaisons entre les deux rives de part et d'autre des lignes de train. Elle est à la fois un lieu de passage, mais aussi un équipement et un parc. L'équipement au-dessus des rails s'étend sur 17 000m<sup>2</sup>, à moitié minéralisé et à moitié planté.

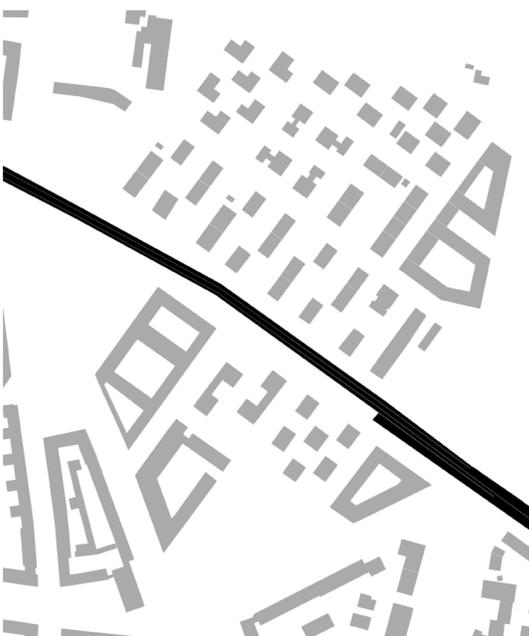
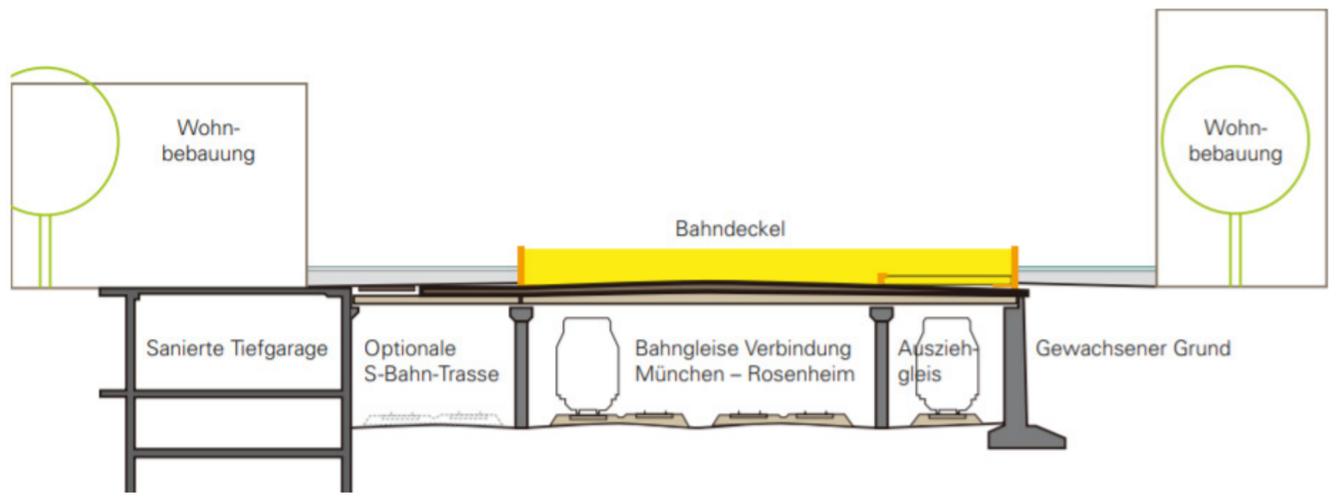
Pour ce qui est du quartier, il est composé de bâtiment en R+5 et d'espaces verts. Les réseaux d'énergie des bâtiments sont connectés, ils proviennent d'un réseau de chauffage central de la ville (deux usines qui brûlent du charbon pour générer de l'électricité). Les espaces verts entre les bâtiments et au-dessus des rails coupent l'effet d'îlot de chaleur, ce qui rend le quartier très agréable en été. De plus des brumisateurs sont installés autour des aires de jeu.



Un espace de rencontre, une air de jeux



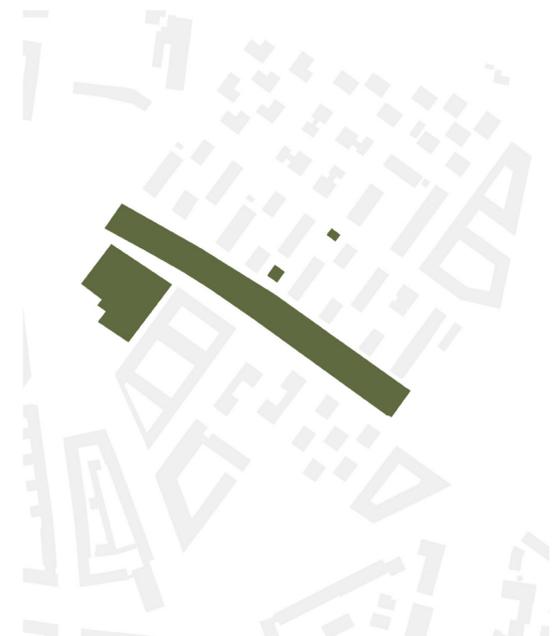
Un passage et un espace planté



Bâtis et fissure urbaine



Espace piéton et automobile



Parcs

Ce projet nous semble intéressant pour son échelle similaire à la notre, et sa volonté d'interconnexion remettant en question la présence de l'infrastructure ferroviaire. Le parc devient un lieu de rencontre et de sortie où se retrouve les habitants du quartier. Il permet en plus de relier les énergies (chauffage et électricité du quartier).

# M14 CHÂTILLON MONTROUGE

## Espaces de coworking et pôle multimodal

Superficie de plancher de la gare : 7700m<sup>2</sup>  
Bureaux et espaces de coworking : 7000m<sup>2</sup>

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.

