

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



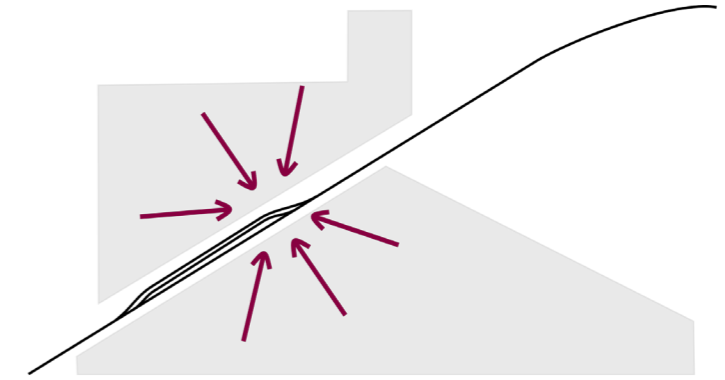
RAPPEL

LES INTENTIONS DU PROJET

Centralité

Il n'y a actuellement aucune hiérarchie dans les bâtiments constituant le quartier.

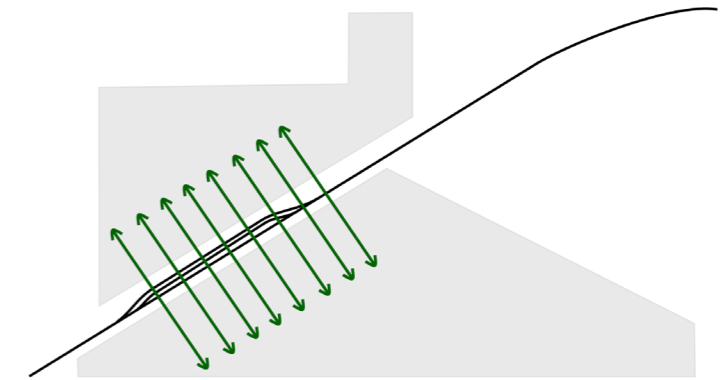
Le but est de créer un bâtiment et un parvis telle une oasis recréant une centralité et des opportunités fertiles au quartier.



Liens

Le site est divisé en deux par une fissure urbaine occasionnée par les rails.

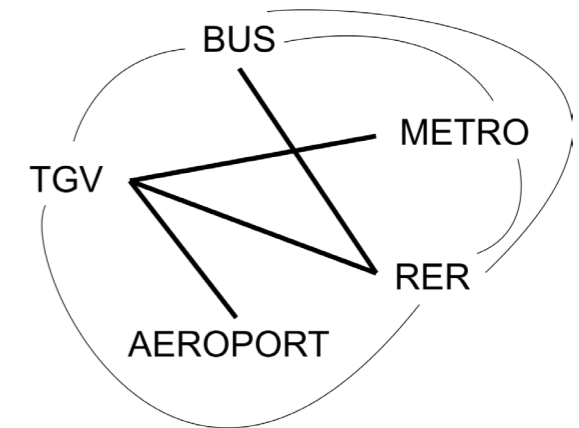
La gare et/ou son parvis, ont pour objectif de reconnecter les rives nord et sud de la faille urbaine.



Connexions

Quelles connexions doivent être privilégiées et lesquelles doivent être secondaires ?

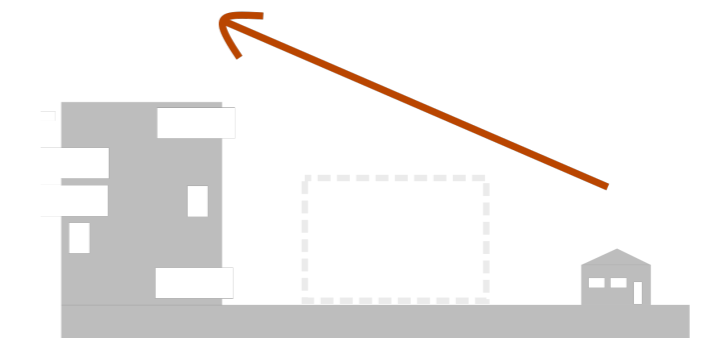
Il est important de ne pas oublier le caractère multimodal de la gare en priorisant certaines liaisons, particulièrement entre TGV, aéroport, RER et métro.



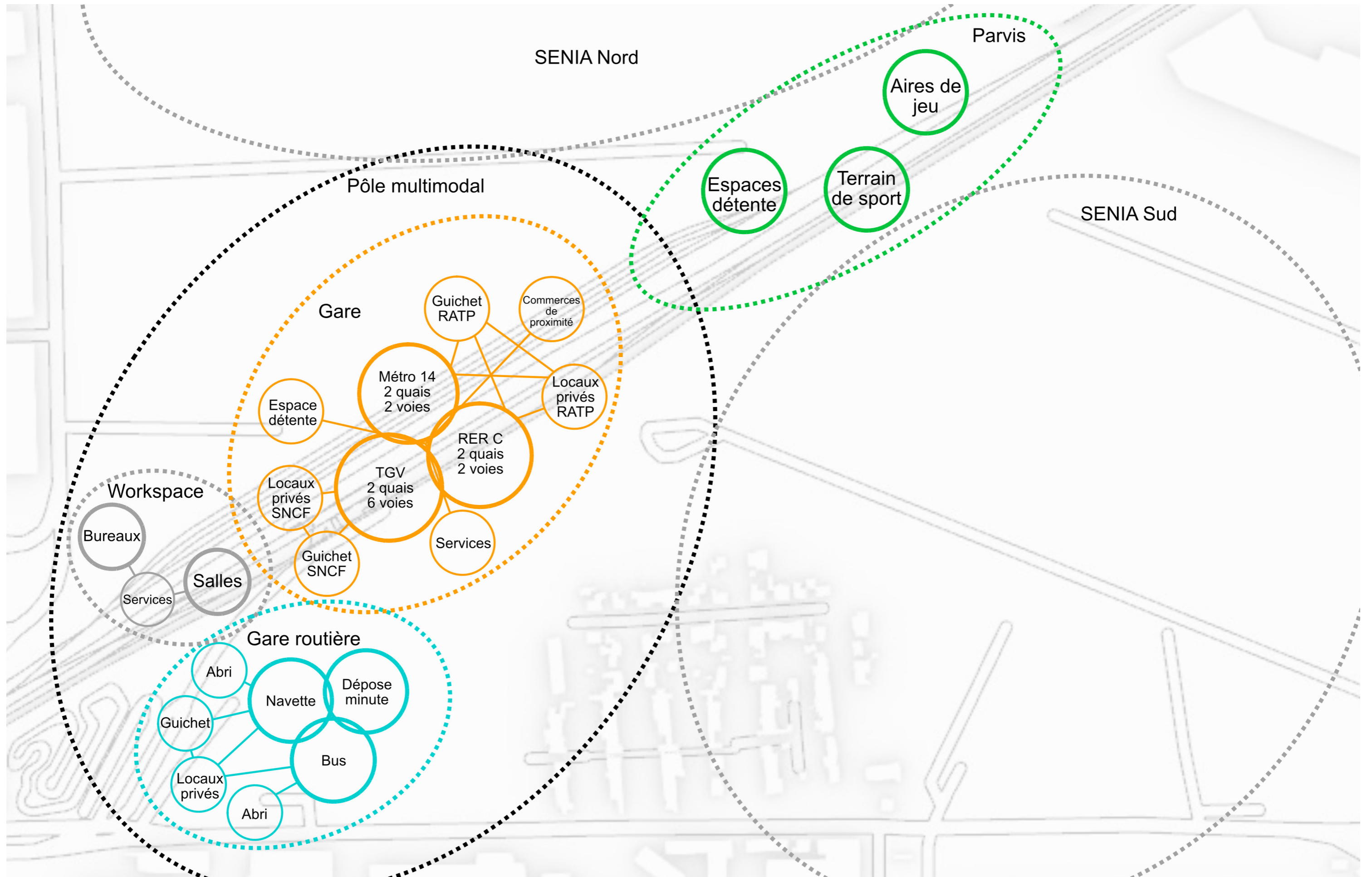
Gradation

Comment faire grâce à la gare, le lien entre le pavillonnaire déjà existant et les futurs bâtiments qui remplaceront le secteur d'activité ?

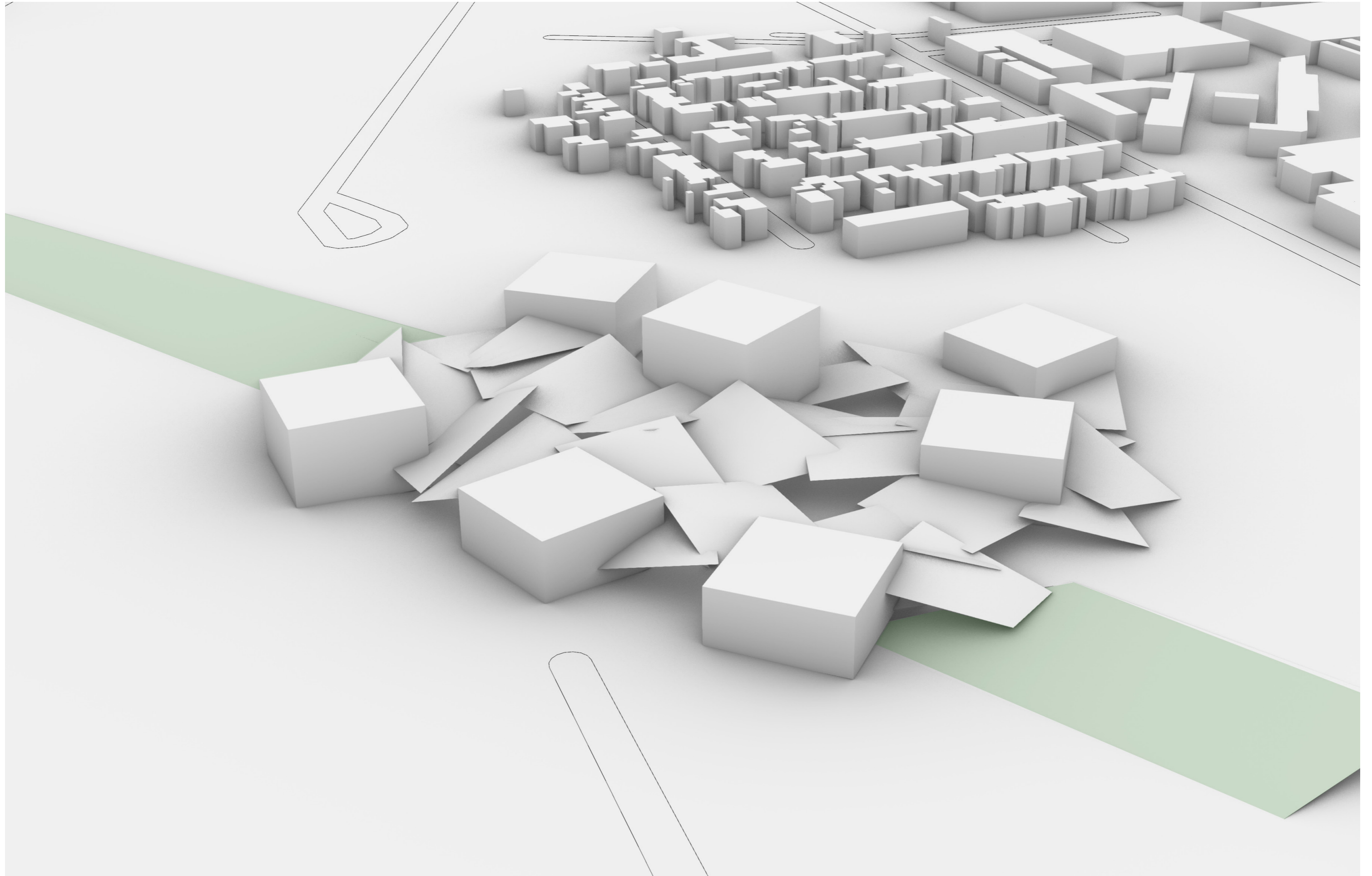
Le but est de s'inscrire dans les gabarits des bâtiments en R+5 prévus et du pavillonnaire, afin de faire la transition dans le tissu urbain entre les pavillons et les futurs bâtiments.



ORGANIGRAMME

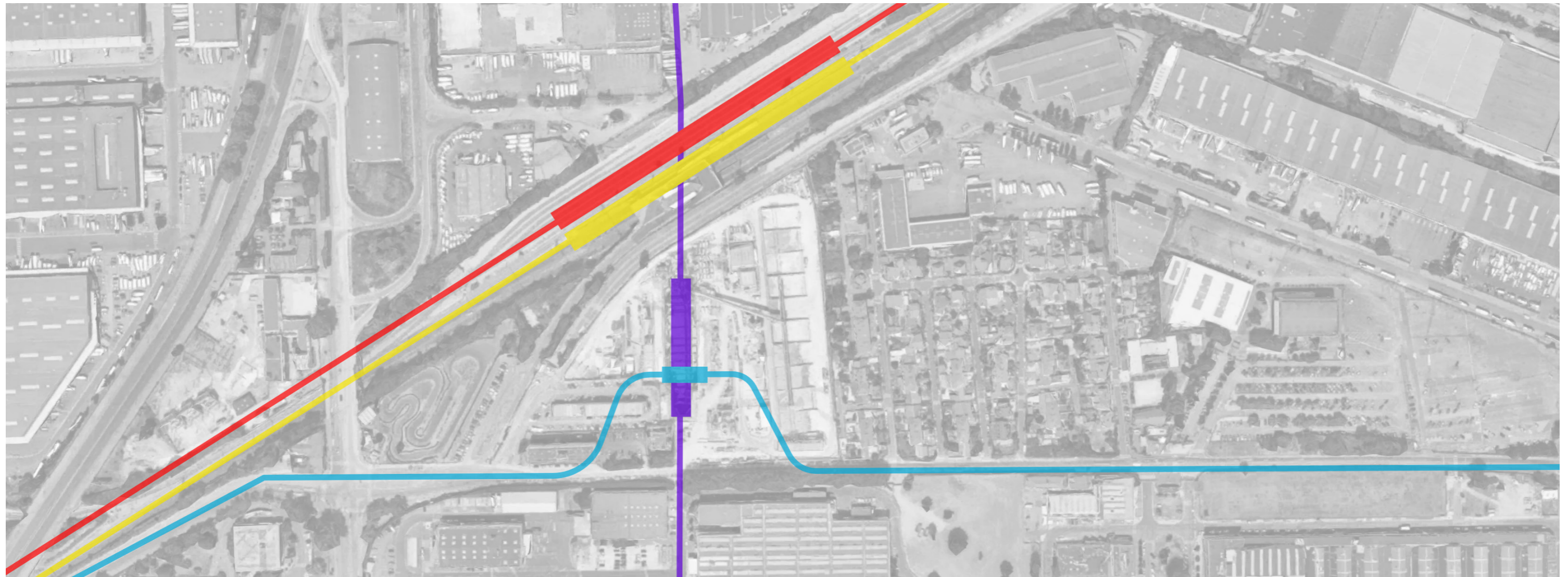


MAQUETTE 3D D'INTENTION



PRÉ-PROJET

PLAN DES RÉSEAUX



■ Quai TGV
 ■ Quai RER C
 ■ Quai Métro 14
 ■ Station bus

Schéma des distributions verticales actuelles

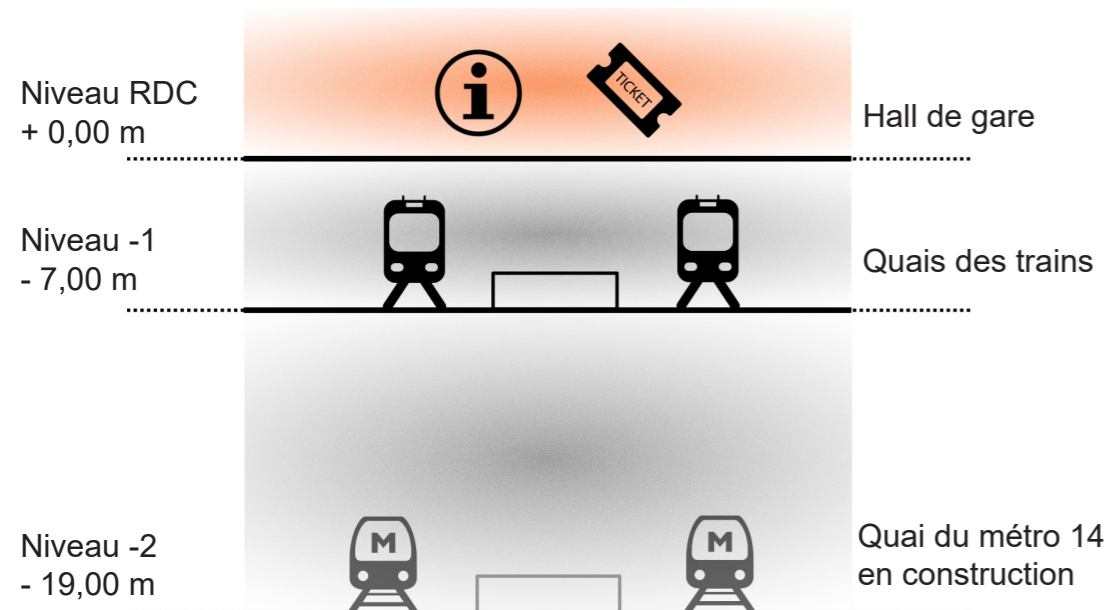
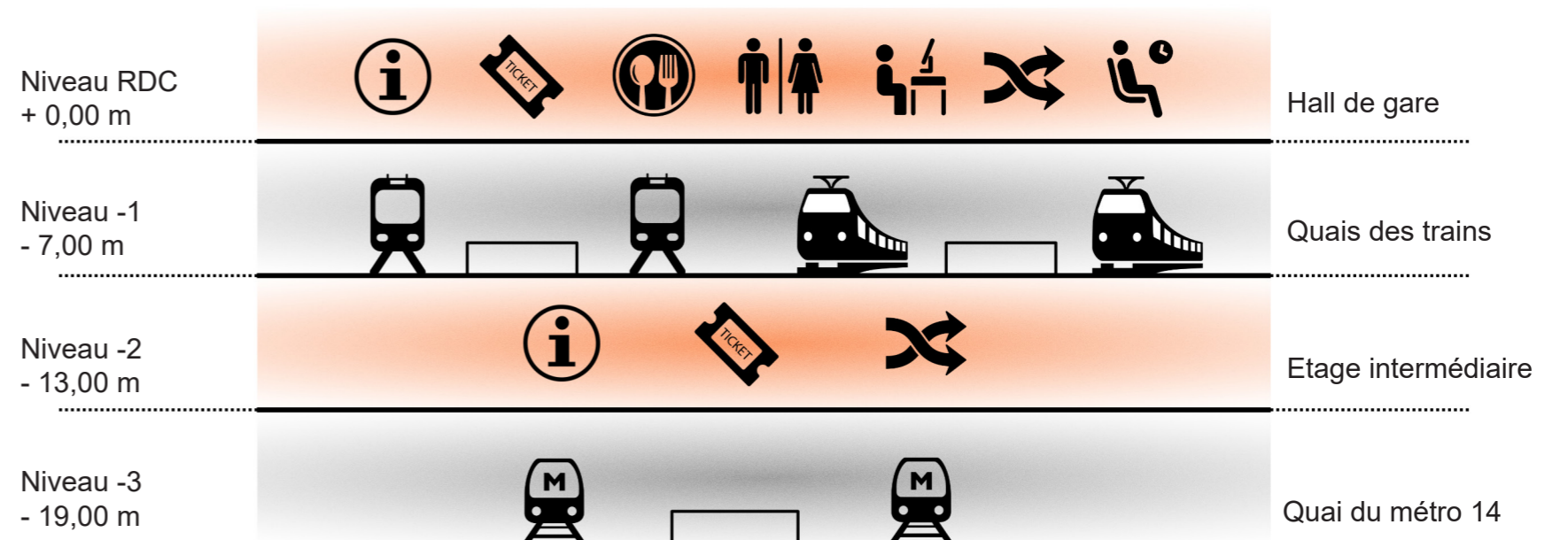
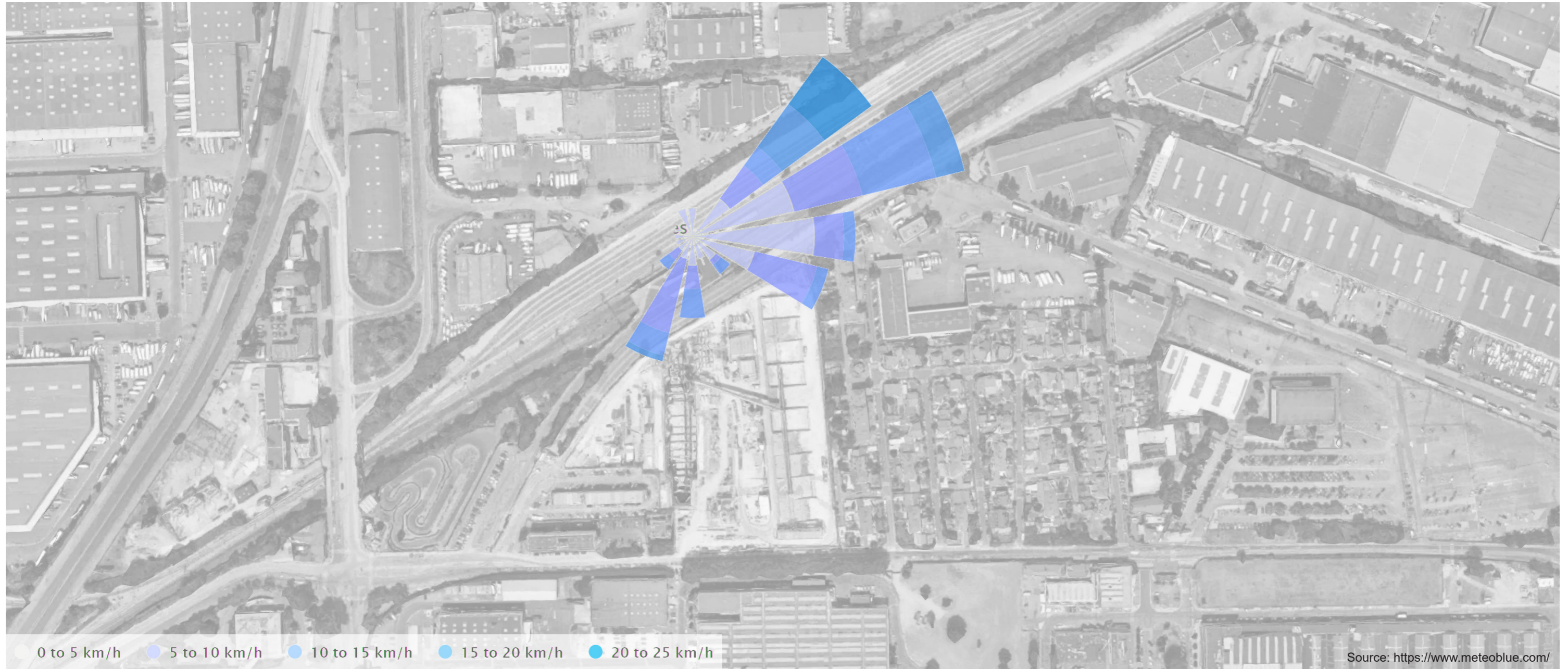


Schéma des distributions verticales du projet



L'ORIENTATION DU VENT

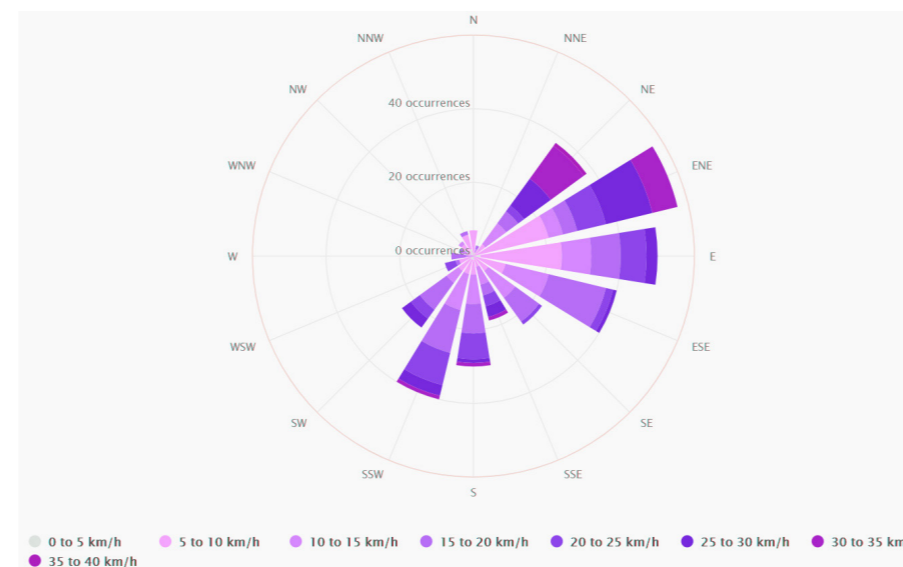
LA ROSE DES VENTS <10M DU SOL



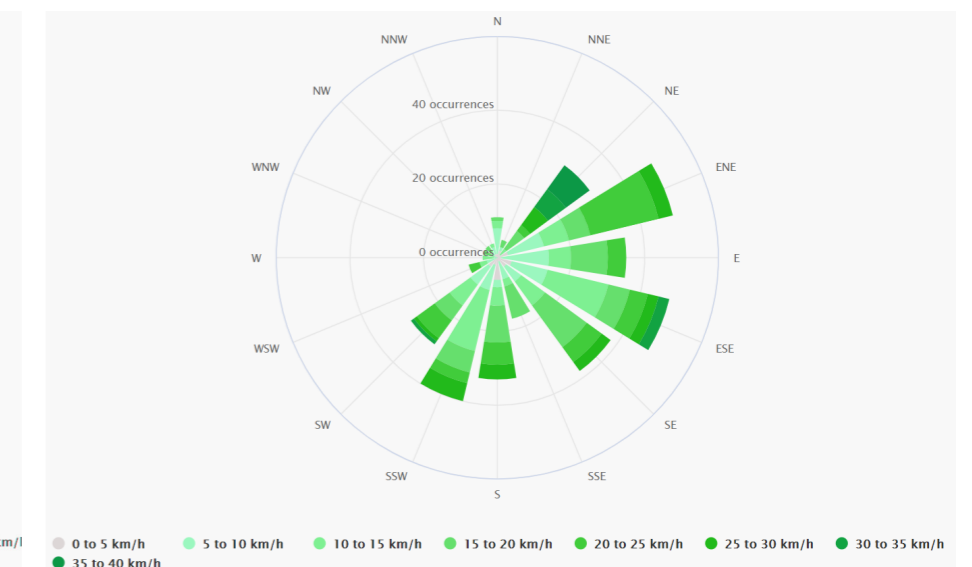
Il existe beaucoup de données concernant les vents sur le site, car l'aéroport d'Orly se situe à environ 1 km de la gare. Elles apportent plusieurs indications :

- Il y a presque toujours du vent dans cette zone.
- Le vent dominant vient du NE et atteint régulièrement des vitesses entre 10 et 20km/h.
- Les données sur les rafales nous apprenent qu'elles peuvent atteindre 30/40km/h à 10m du sol, et ont la même direction que le vent dominant.
- Il existe un vent secondaire venant du sud ouest, moins fréquent mais qui n'est pas négligable.
- On peut aussi déduire que la « fissure urbaine » favorise le souffle du vent dominant, il n'y a pas de bâtiment qui font obstacle, elle le canalise.

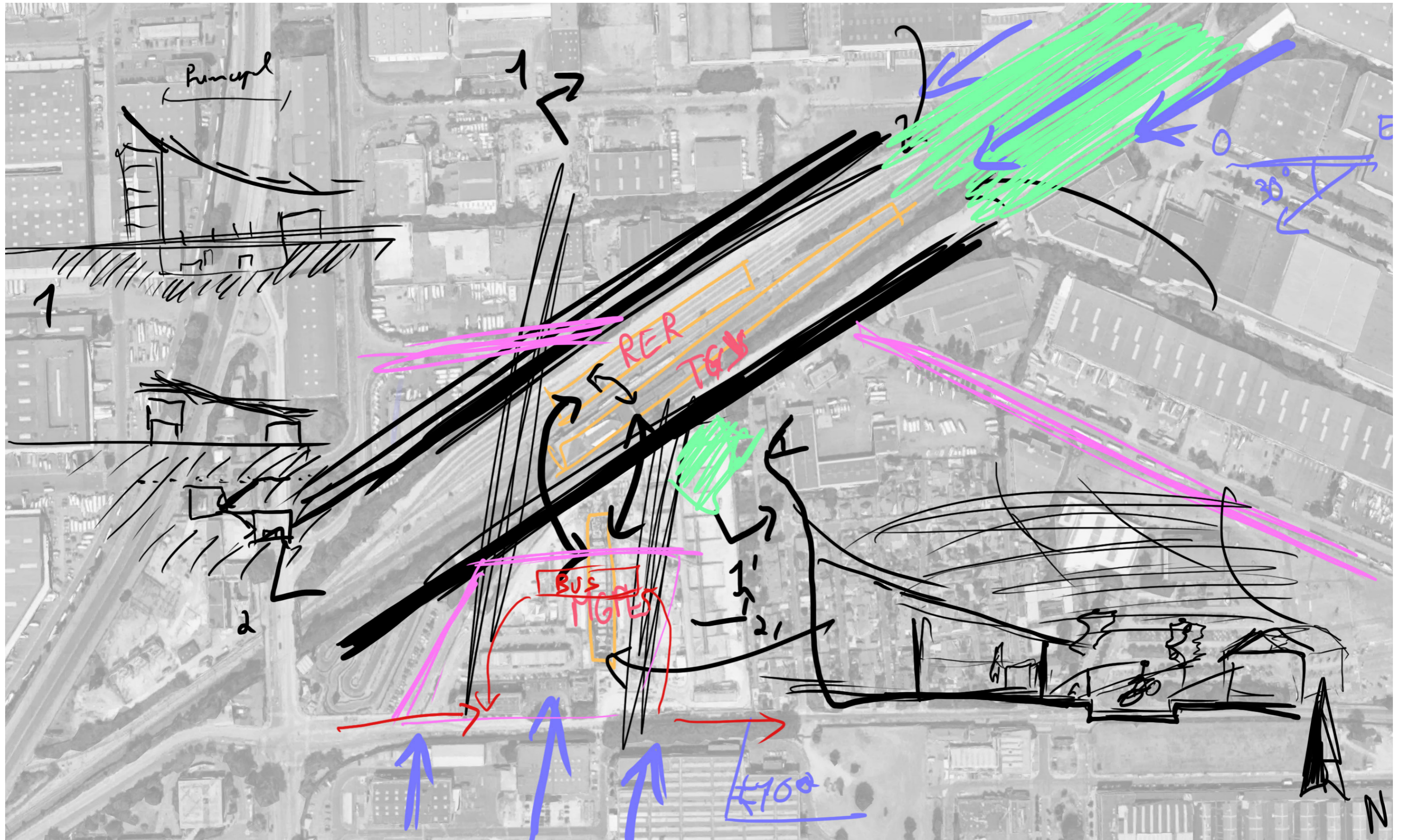
RAFFALES <10M



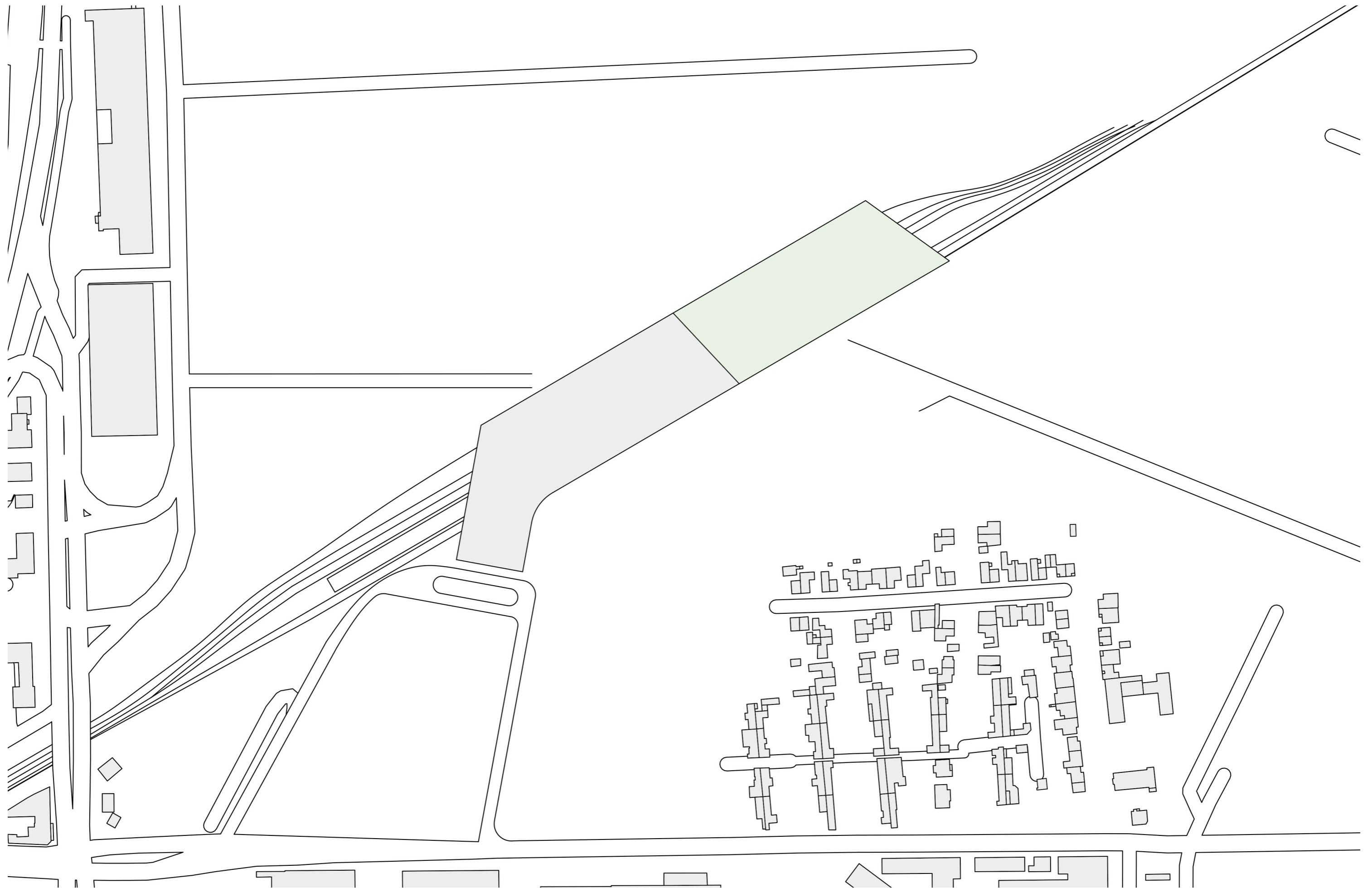
VENTS D'ALTITUDE



CROQUIS DE RECHERCHE

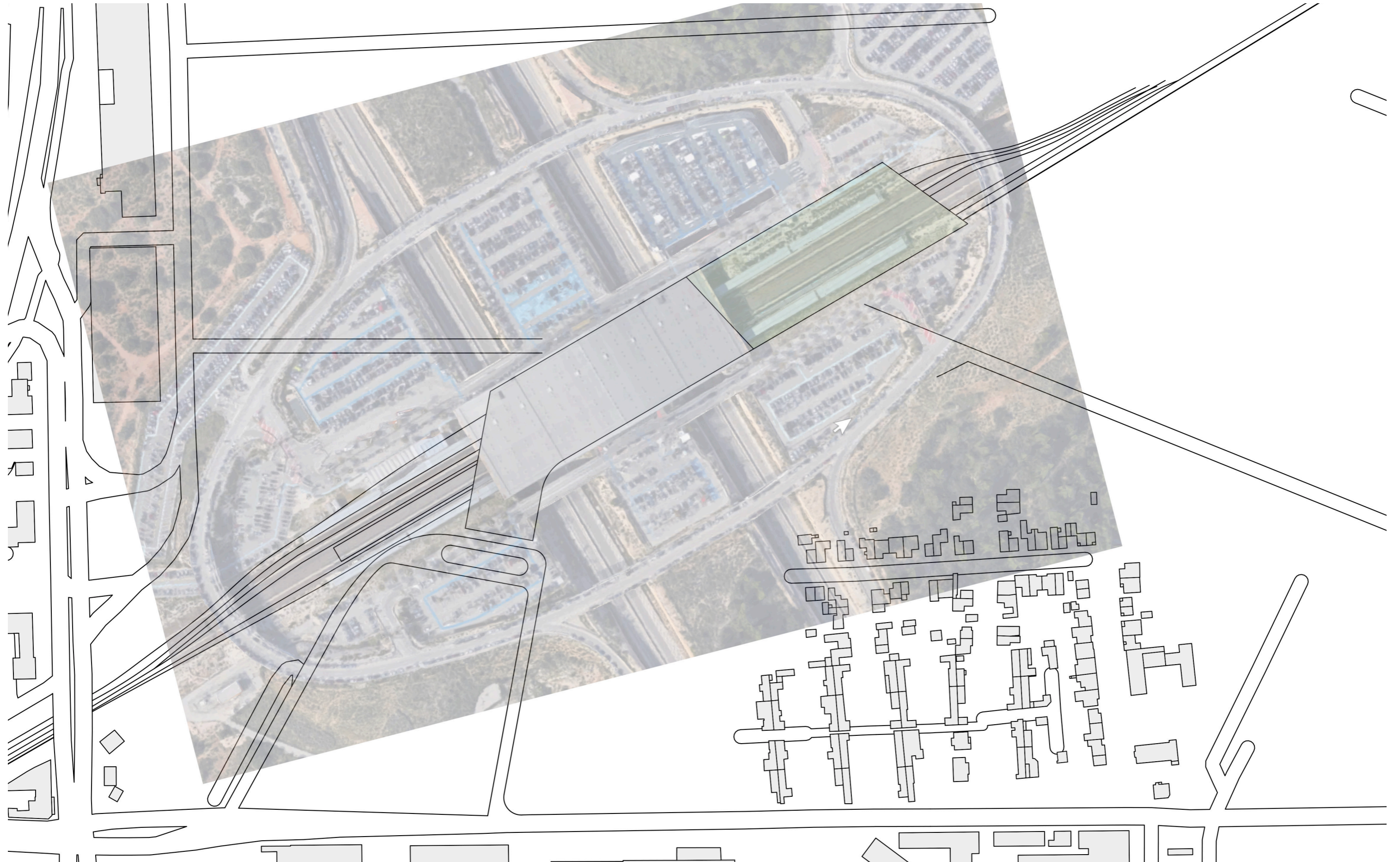


PLAN MASSE



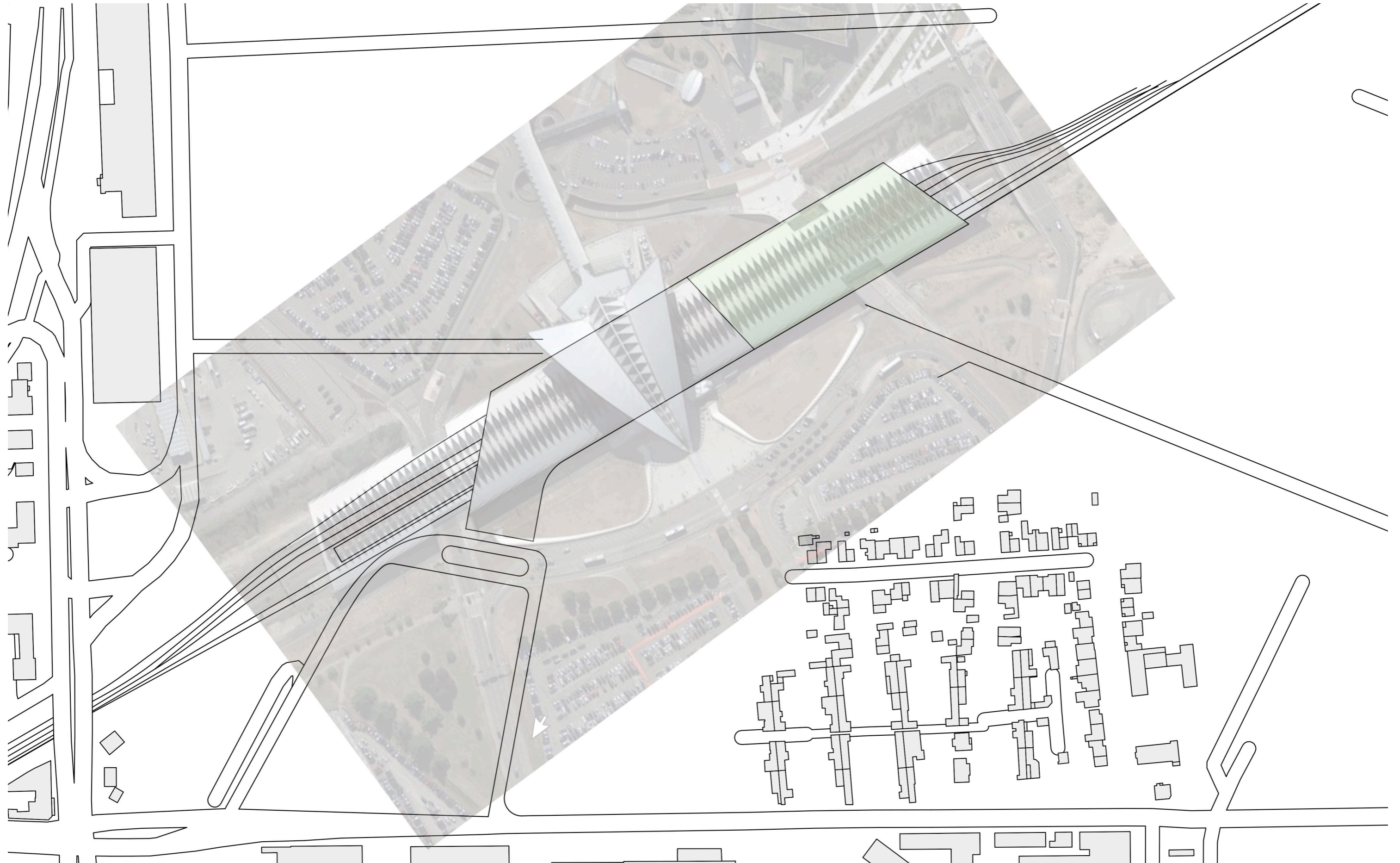
COMPARAISON D'ÉCHELLE

COLLAGE DE LA GARE D'AIX EN PROVENCE



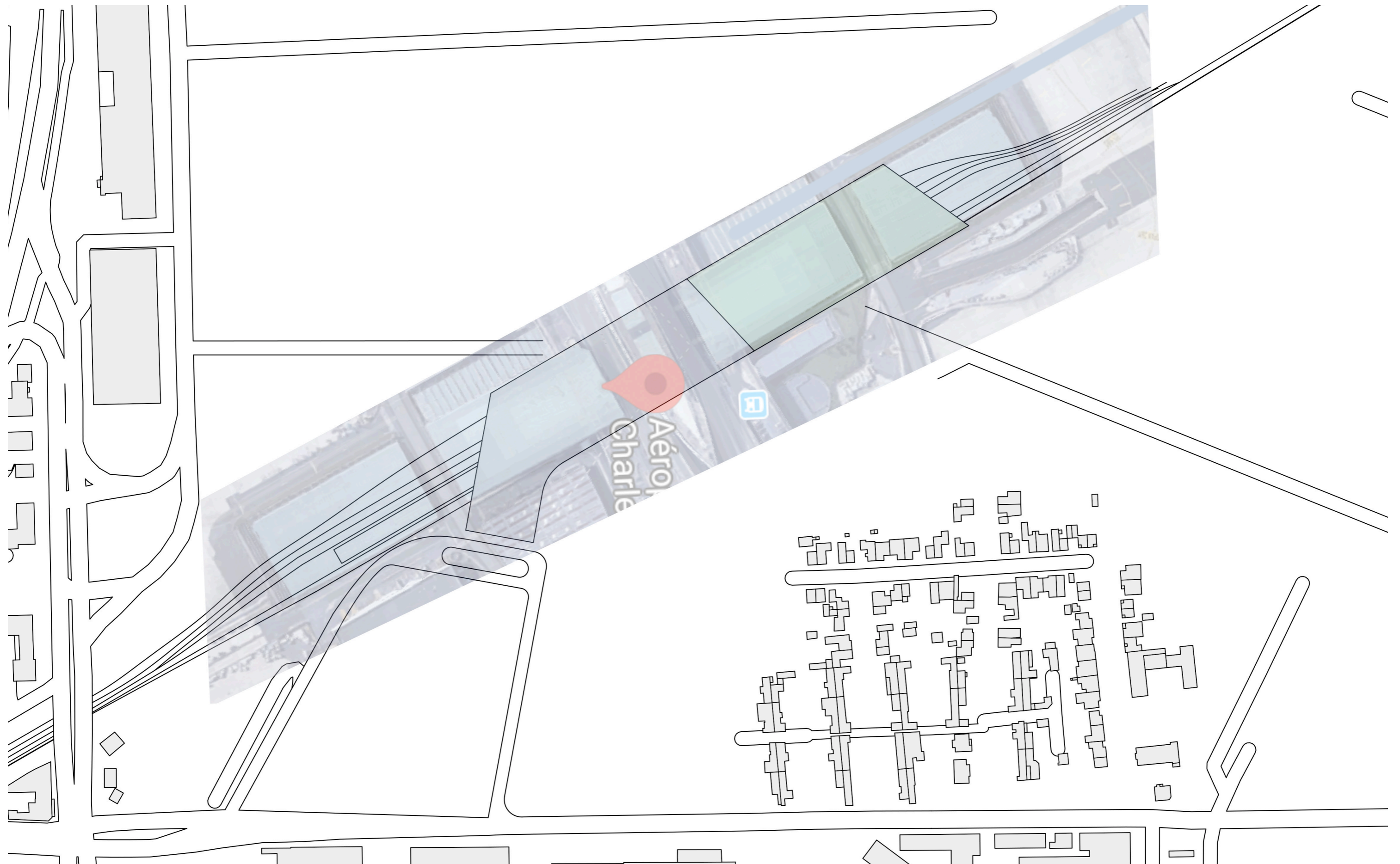
COMPARAISON D'ÉCHELLE

COLLAGE DE LA GARE DE LYON ST EXUPÉRY TGV



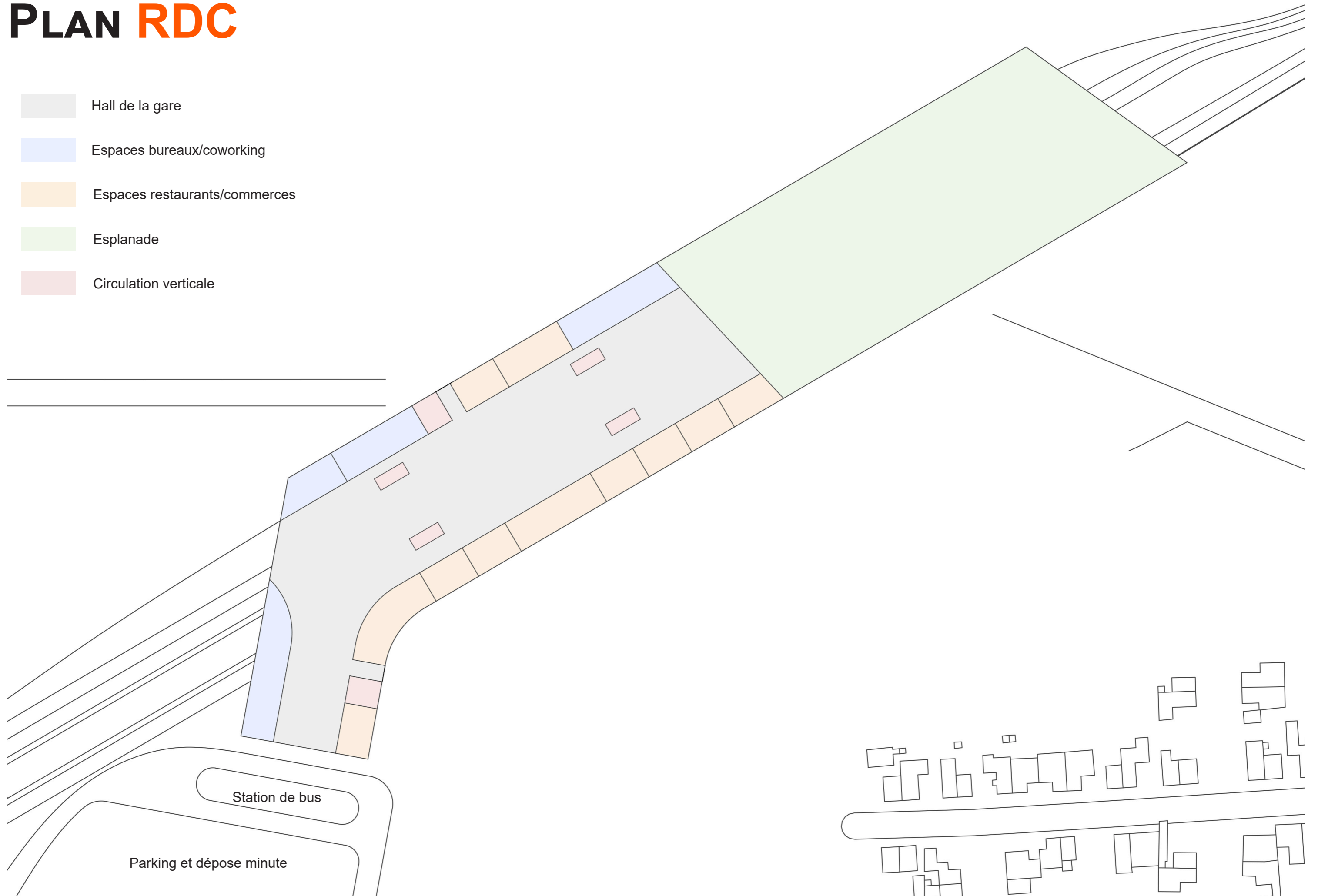
COMPARAISON D'ÉCHELLE

COLLAGE DE LA GARE AÉROPORT CHARLES DE GAULLE 2 TGV

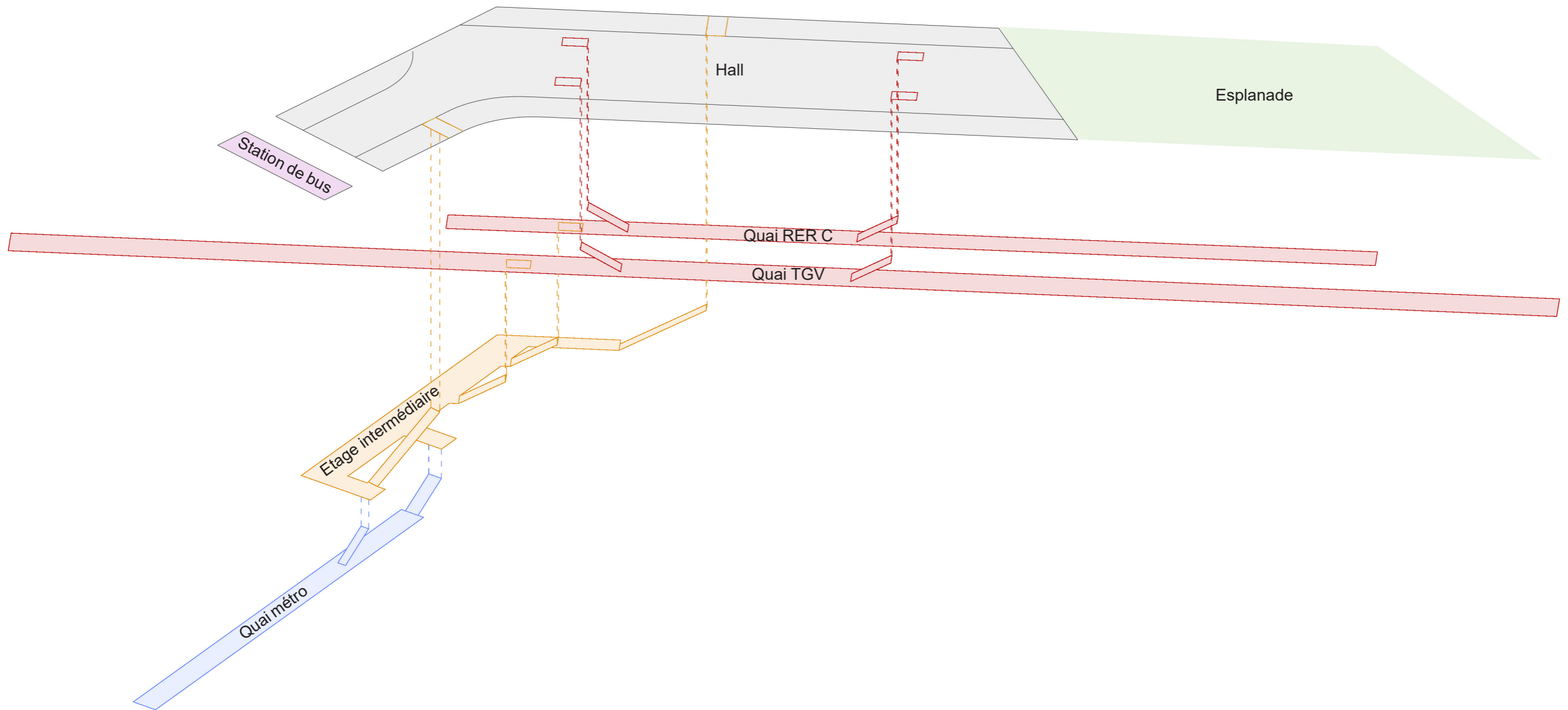


PLAN RDC

- Hall de la gare
- Espaces bureaux/coworking
- Espaces restaurants/commerces
- Esplanade
- Circulation verticale



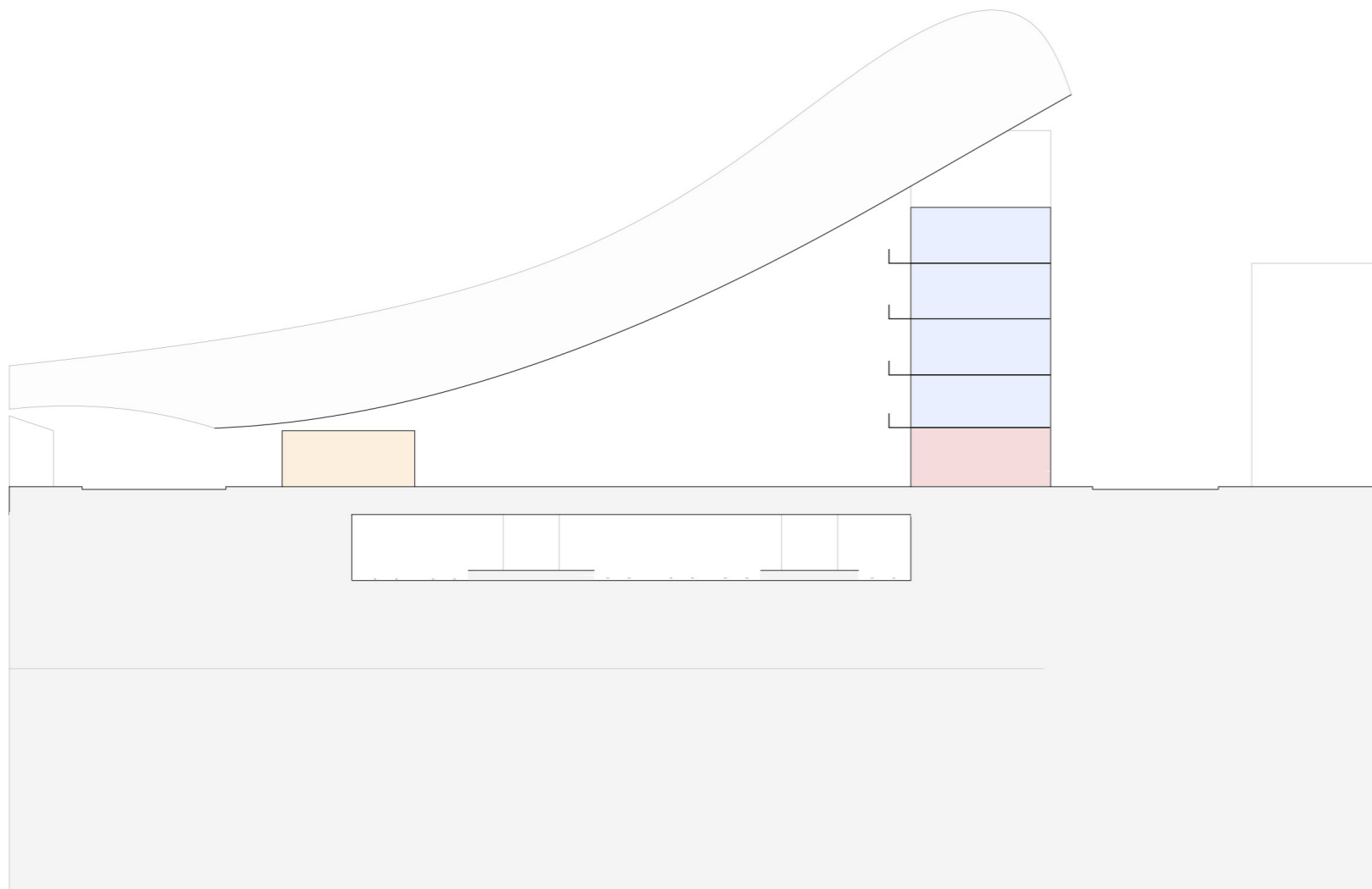
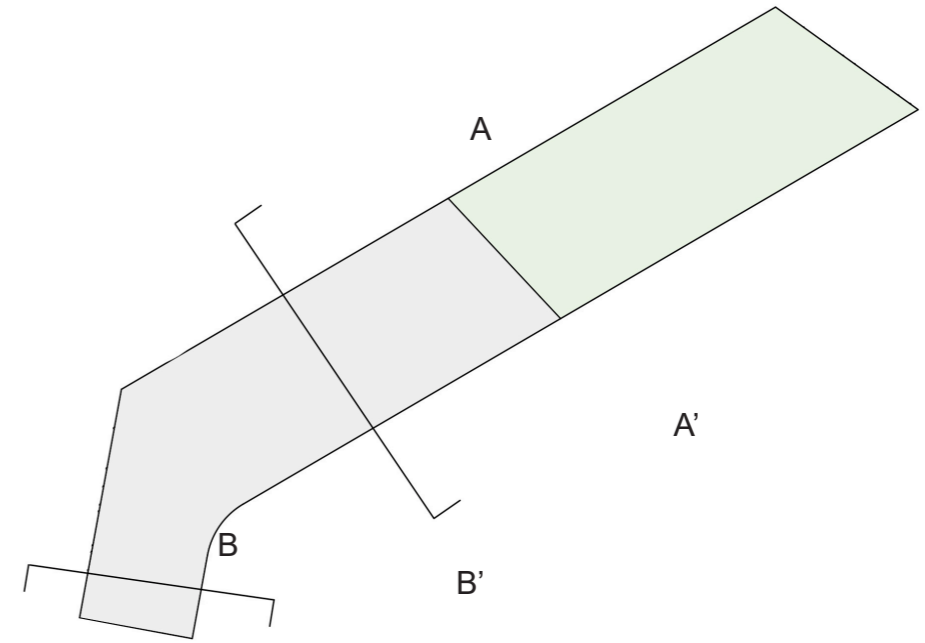
AXONOMÉTRIE ÉCLATÉE



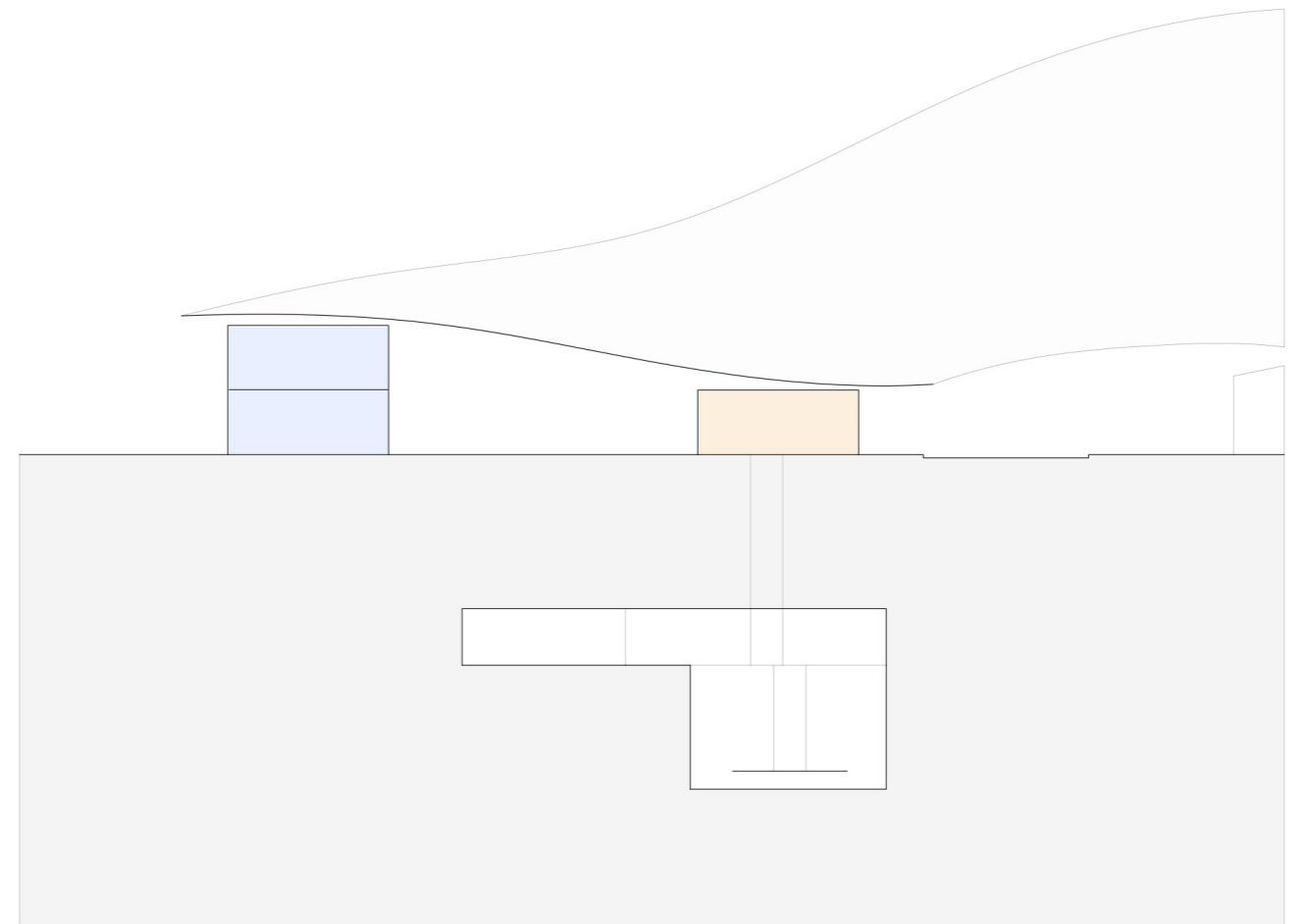
COUPES TRANSVERSALES

L'une de nos intentions de projet, était de concevoir un bâtiment qui s'intègre dans le tissu urbain du site. Il y a actuellement au sud des voies ferrées, un quartier pavillonnaire, dont la hauteur n'exède pas le R+3. Au nord, des bâtiments d'environ 6 étages sont prévus, des logements pour la majorité.

La nouvelle gare fera le lien entre les bâtiments R+5 au nord et les pavillons au sud, par une transition douce. La façade sud sera plus basse, de manière à s'aligner à la hauteur des pavillons, la façade nord, elle, s'alignera sur le gabarit des bâtiments.



Coupe AA'

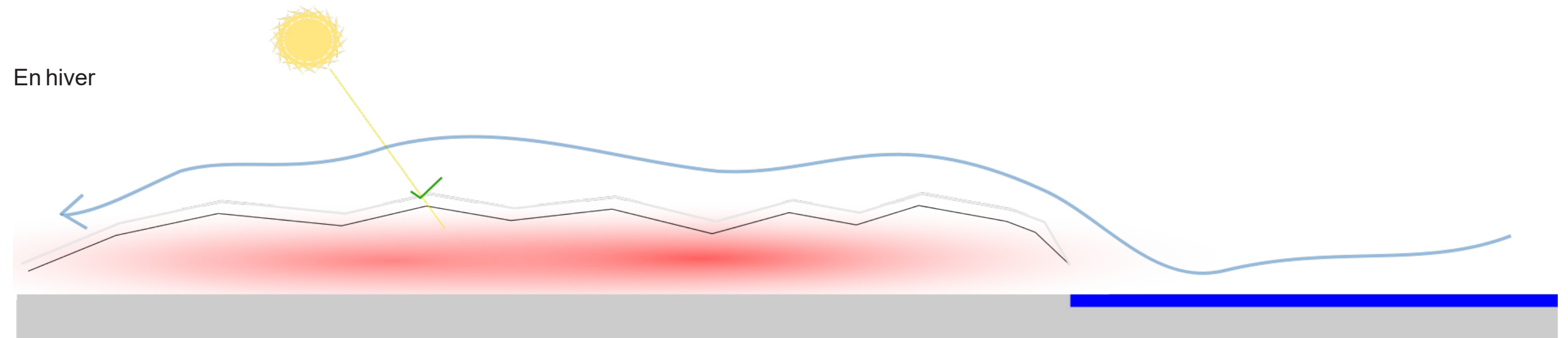
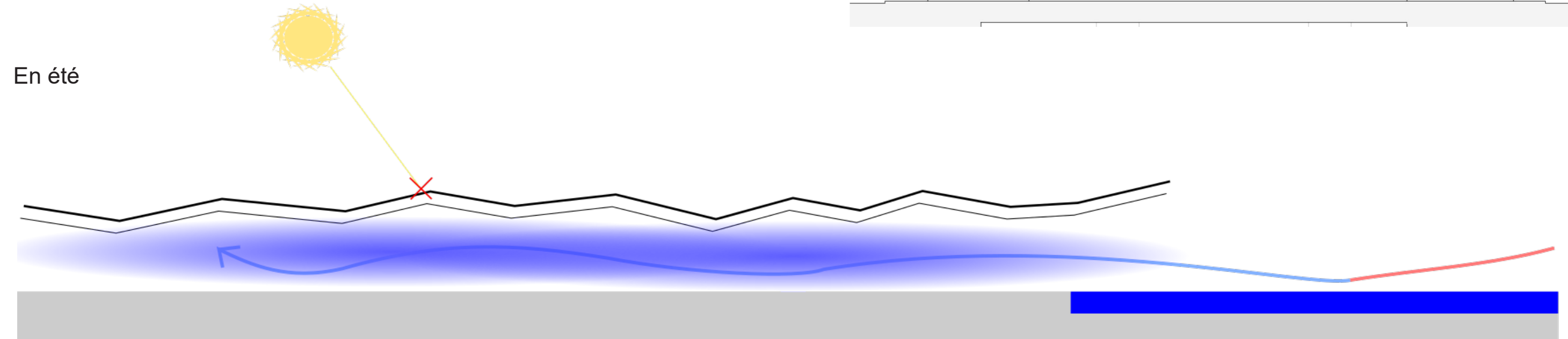
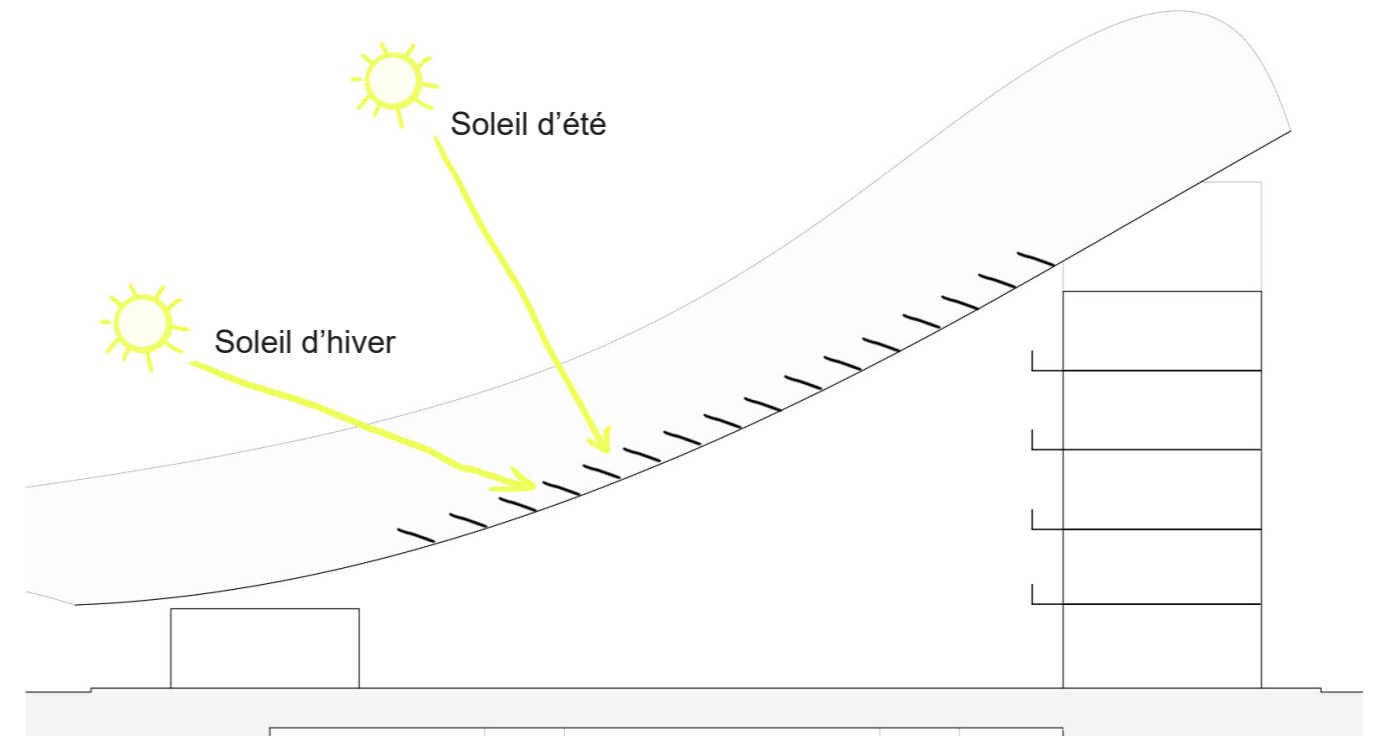


Coupe BB'

PRINCIPES THERMIQUES

En été le soleil étant plus haut, les rayons sont obstrués par les protections solaires et ne peuvent donc pas créer de surchauffe dans la gare. En cette saison, la couverture s'ouvre au vent, rafraîchi par l'évaporation du plan d'eau, le laissant ainsi parcourir le hall de la gare. Le mouvement d'air créé apportera une sensation de fraîcheur et rendra l'attente dans la gare plus agréable.

En hiver, le soleil étant plus bas qu'en été, les rayons parviennent à pénétrer entre les lames horizontales de protection solaire, ce qui a pour conséquence de créer un effet de serre dans le hall. En cette saison, la couverture est refermée ce qui empêche le vent frais de pénétrer dans le hall de la gare. Nous créons ainsi un microclimat de façon passive.



RENDU D'INTENTION

