SPECIAL â?? concours riazzino

Description

[vc_row][vc_column][dfd_spacer screen_wide_spacer_size= Â»100â?³
screen_normal_resolution= Â»1024â?³ screen_tablet_resolution= Â»800â?³
screen_mobile_resolution= Â»480â?³ screen_normal_spacer_size= Â»80â?³
screen_tablet_spacer_size= Â»60â?³
screen_mobile_spacer_size= Â»40â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row
css= Â».vc_custom_1568638996273{padding-right: 25px !important;padding-left: 25px
!important;} Â»][vc_column width= Â»1/6â?³
col_shadow= Â»box_shadow_enable:disable|shadow_horizontal:0|shadow_vertical:15|shadow_blur:50|sh
col_shadow_hover= Â»box_shadow_enable:disable|shadow_horizontal:0|shadow_vertical:15|shadow_blu
width= Â»2/3â?³][dfd_heading style= Â»style_06â?³ subtitle= Â»DÃ©couvrez tous les projets Â»
module_animation= Â»transition.grow Â»
delimiter_settings= Â»delimiter_style:solid|delimiter_width:80|delimiter_height:1|delimiter_color:%230000
delimiter_margin= Â»margin-top:10|margin-bottom:30â?³ undefined= Â» Â»
title_font_options= Â»tag:h1â?³ subtitle_font_options= Â»tag:h3â?³
title_responsive= Â»font_size_desktop:45|line_height_desktop:55|letter_spacing_desktop:0|font_size_tab
heading_margin= Â»margin-bottom:30â?³
subtitle_responsive= Â»font_size_desktop:26|line_height_desktop:40|letter_spacing_desktop:0|font_size_
pour le nouvel atelier et dÃ©pÃ´t de FART SA Ã Riazzino[/dfd_heading][vc_column_text
item_animation= Â»transition.slideUpBigIn Â» css= Â».vc_custom_1641540357103{padding-bottom:
50px !important;} Â»]Le concours porte sur la conception dâ??un dÃ©pÃ´t dÃ©jÃ prÃ©parÃ© pour la
gestion et la fourniture de vÃ©hicules Ã©lectriques. Il pourra accueillir une vingtaine de bus articulÃ©s
et comprendra Ã©galement des salles et des bureaux dÃ©diÃ©s au personnel itinÃ©rant, ainsi que
des salles de formation. Le nouvel atelier, qui remplacera lâ??actuel atelier de Via Franzoni, sera
consacrÃ© Ã lâ??entretien des vÃ©hicules et comprendra un entrepÃ´t et des bureaux pour le
personnel technique. GrÃ¢ce Ã cette nouvelle installation, la sociÃ©tÃ© sera en mesure dâ??effectuer
lâ??entretien prÃ©ventif et correctif des vÃ©hicules, augmentant ainsi la qualitÃ© et la sÃ©curitÃ© de
sa flotte de bus renouvelÃ©e.[/vc_column_text][/vc_column][vc_column
width= Â»1/6â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row][vc_column][dfd_spacer
screen_wide_spacer_size= Â»100â?³ screen_normal_resolution= Â»1024â?³
screen_tablet_resolution= Â»800â?³ screen_mobile_resolution= Â»480â?³
screen_normal_spacer_size= Â»80â?³ screen_tablet_spacer_size= Â»60â?³
screen_mobile_spacer_size= Â»40â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row
css= Â».vc_custom_1635496416140{padding-right: 25px !important;padding-left: 25px
!important;} Â»][vc_column][dfd_accordion border_radius= Â»100â?³ active_section= Â»1â?³
font_size= Â»18â?³ c_align= Â»center Â» icon_size= Â»18â?³
module_animation= Â»transition.slideUpBigIn Â» tab_background= Â»#ffffff Â»
tab_hover_background= Â»#331488â?³ active_tab_background= Â»#331488â?³
border_color_radius= Â»#331488â?³ border_hover_color= Â»#331488â?³
border_color_active= Â»#331488â?³ tab_text_color= Â»#331488â?³ tab_hover_text_color= Â»#ffffff Â»
tab_active_color_text= Â»#ffffff Â» icon_color= Â»#331488â?³ icon_hover_color= Â»#ffffff Â»

default watermark

icon_active_color= Â»#ffffff Â»][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« URBINO 18â?³ Â»
tab_id= Â»1635495368346-89808e9c-8cf0â?³][vc_column_text
css= Â».vc_custom_1642153345224{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px
!important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : canevascini & corecco sagl
Architecte 2 : Delorenzi La Rocca architetti SNC
IngÃ©nieur civil : Studio ingegneria Vanetta
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Studio di ingegneria Zocchetti SA
Physique du bÃ¢timent : Ing. Andrea Roscetti
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police des incendies : Della Sicurezza Fabio della Casa
Consultant environnemental/phonique : Ing. A. Berrone

Les premiÃ¨res questions que nous nous posons en tant que concepteurs, face Ã un thÃ¨me aussi particulier que celui de ce concours, concernent le caractÃ¨re Ã donner Ã lâ??architecture qui devra rÃ©soudre les questions posÃ©es par lâ??organisateur du concours. De quel type de bÃ¢timent sâ??agit-il ? Sâ??agit-il dâ??un bÃ¢timent public, dâ??un bÃ¢timent industriel, dâ??un simple entrepÃ´t, dâ??un lieu de travail ou dâ??un lieu de transit ? Les thÃ¨mes sont nombreux et contiennent potentiellement tous ces caractÃ¨res, et lâ??emplacement lui-mÃªme indique un contexte variÃ©, Ã cheval entre une zone industrielle et un quartier rÃ©sidentiel ou public, en raison de la proximitÃ© de lâ??Ã©cole.

default watermark

Nous avons optÃ© pour un geste architectural primordial et unifiÃ©, qui peut tout rÃ©soudre : un toit pour couvrir le vide de lâ??espace principal, qui est Ã son tour divisÃ© en parts Ã©gales entre les deux fonctions requises, atelier et entrepÃ´t. Le toit est soutenu et dÃ©limitÃ© par les deux rues qui bordent le site â?? la voie ferrÃ©e et la route cantonale â?? par des espaces de soutien qui touchent le sol et offrent des entrÃ©es piÃ©tonnes aux espaces. La toiture est unitaire, avec une structure et un bardage continus, mais rÃ©vÃ¨le, Ã travers des transparences, un profil gÃ©nÃ©rÃ© par lâ??articulation de la section suggÃ©rÃ©e par le programme. Le toucher du sol et lâ??immersion dans le sol utilisent Ã©galement le mÃªme stratagÃ¨me pour rÃ©soudre les diffÃ©rences de dÃ©cor entre les diffÃ©rentes zones, en maintenant un aspect homogÃ¨ne vers lâ??extÃ©rieur.

Lâ??unitÃ© et la dÃ©finition dâ??une hauteur limitÃ©e par rapport aux possibilitÃ©s de construction, ainsi que les positions dans lesquelles sont placÃ©s les volumes et les vides, dÃ©notent un choix architectural clair : nous voyons la proposition comme le dernier bÃ¢timent industriel venant de lâ??ouest, mais aussi le premier Ã caractÃ¨re public venant de lâ??autre cÃ´tÃ©. Le site
Le choix de matÃ©riaux et de techniques de construction simples et Ã©conomiques rÃ©pond au premier caractÃ¨re, la faÃ§on dont ils sont mis en Å?uvre au second.

A lâ??extÃ©rieur du bÃ¢timent principal, toutes les voies dâ??accÃ¨s et les aires de stationnement nÃ©cessaires au fonctionnement du complexe se dÃ©roulent sans encombre, complÃ©tÃ©es par lâ??auvent pour le ravitaillement et le lavage des vÃ©hicules. Tous les espaces de stationnement nÃ©cessaires sont agrÃ©mentÃ©s dâ??arbres pour les distinguer du reste de la zone.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»34736,34771,34775,34779,34783,34787,34884,34888,34892,34896,34900,34904â items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« DAL FINESTRINO Â» Â» tab_id= Â»1635495368370-35b45a68-d9df Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153372904{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Lopes Brenna sagl
Architecte 2 : Viscardi Zocchetti Studio arch. SA
IngÃ©nieur civil : Borlini & Zanini SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettroconsulenze SolcÃ SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA
Physique du bÃ¢timent : Ing. Andrea Roscetti
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Borlini & Zanini SA
Consultant environnemental/phonique : â??

default watermark

CommenÃ§ons par la circulation des vÃ©hicules.
Le concept de flux, dÃ©terminÃ© par une circulation en anneau qui comprend lâ??arrÃªt dans lâ??atelier, le stockage, le ravitaillement et le lavage, toujours en mouvement, devient un Ã©lÃ©ment dÃ©terminant de lâ??ensemble du projet. Un Ã©lÃ©ment charniÃ¨re entre lâ??architecture et le paysage. Les thÃ¨mes principaux de la fonctionnalitÃ©, de lâ??opÃ©rabilitÃ©, de lâ??optimisation des espaces et des flux deviennent la piste sur laquelle se dÃ©veloppe la rÃ©ponse territoriale du projet.

Les allÃ©es de lâ??atelier et du dÃ©pÃ´t sont conÃ§ues comme un grand hangar double, constituÃ© dâ??une structure mÃ©tallique avec des portÃ©es structurelles adÃ©quates pour permettre la fluiditÃ© des opÃ©rations de mise Ã lâ??abri, dâ??entrÃ©e et de sortie des vÃ©hicules, tout en maintenant une nÃ©cessaire simplicitÃ© de construction et une limitation des coÃ»ts. Ce grand volume est rÃ©pondu par deux noyaux fonctionnels, situÃ©s sur les deux petits cÃ´tÃ©s qui contiennent le reste du programme de stockage et respectivement dâ??atelier.
Ces deux volumes, principalement en bÃ©ton, stabilisent lâ??ensemble du bÃ¢timent et supportent les deux fermes mÃ©talliques qui suspendent partiellement le toit du dÃ©pÃ´t et de lâ??atelier.
Les deux grandes poutres mÃ©talliques dÃ©finissent Ã©galement une zone de toiture en terrasse qui permet de moduler les espaces des hangars pour lâ??Ã©clairage de lâ??atelier, les zones techniques et les zones destinÃ©es Ã un futur agrandissement sans devoir intervenir davantage sur la structure principale. La rÃ©action volumÃ©trique de ces deux systÃ¨mes gÃ©nÃ¨re quatre coins arrondis et en retrait qui, en plus de dÃ©terminer les accÃ¨s piÃ©tons au bÃ¢timent, dÃ©finissent quatre zones de repos sÃ»res pour les piÃ©tons, protÃ©gÃ©es du mouvement circulaire des vÃ©hicules.

Ce concept architectural a une rÃ©ponse territoriale claire.
Les deux noyaux latÃ©raux compacts sont orientÃ©s Â« de front Â» vers la route cantonale et la voie ferrÃ©e, introduisant un concept de verticalitÃ© et de prÃ©sence urbaine. Le grand volume de lâ??atelier et des voies de stockage, en revanche, est prÃ©sentÃ© comme un Ã©lÃ©ment horizontal et permÃ©able dont la conception ne peut faire abstraction du mouvement quotidien des vÃ©hicules qui le traverseront.
la circulation quotidienne des vÃ©hicules.

Lâ??orientation du nouveau bÃ¢timent, perpendiculaire Ã la route cantonale, et la permÃ©abilitÃ© visuelle qui en rÃ©sulte entre la plaine et la montagne, rÃ©pondent Ã la prise de conscience que la dÃ©finition urbaine de ces zones infrastructurelles ne peut faire abstraction dâ??une logique territoriale plus large, Ã savoir le besoin humain de prendre possession des lieux (y compris les lieux de travail) en pouvant voir un champ, une riviÃ¨re, un lac ou une montagne. En gros, comme depuis la fenÃªtre dâ??un bus.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery
dfd_layer_image= Â»34812,34808,34804,34800,34909,34913,34917,34921,34925,34929â?³
items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³
slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³
images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« DOPPIETTA Â» Â»
tab_id= Â»1635496973003-e32d6ebc-8676â?³][vc_column_text
css= Â».vc_custom_1642153438228{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Architecte Giovanni Bresciani
Architecte 2 : Francesco Sala arch.
IngÃ©nieur civil : Franco Gulisano SUP-OTIA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Tecnoprogetti SA
Physique du bÃ¢timent : Tecnoprogetti SA
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Tecnoprogetti SA
Consultant environnemental/phonique : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur de la circulation Brugnoli et Gottardi Engineers Consultants SA

Penser au nouvel atelier et au nouveau dÃ©pÃ´t de FART, câ??est penser Ã un bÃ¢timent hybride qui doit rÃ©pondre Ã diffÃ©rents environnements de travail et Ã dâ??importantes exigences en matiÃ¨re de logistique et de circulation. Une sÃ©paration et une organisation claires de tous les flux sont dÃ©terminantes pour lâ??organisation du bÃ¢timent. Ces prÃ©misses, ainsi que les caractÃ©ristiques du site, gÃ©nÃ¨rent la forme de base du bÃ¢timent.

Le projet propose un bÃ¢timent tripartite tant du point de vue thÃ©matique que typologique ; il se compose de deux volumes simples abritant lâ??entrepÃ´t et lâ??atelier, qui sont reliÃ©s par un corps de connecteur contenant tous les espaces de stockage et de travail.

Les deux corps principaux sont positionnÃ©s sur le site selon des logiques indÃ©pendantes ; le premier, contenant lâ??entrepÃ´t, est placÃ© en continuitÃ© avec le bÃ¢timent adjacent. La seconde, contenant lâ??atelier, est en retrait de la route principale, suivant le recul imposÃ© par la ligne Ã haute tension. Ce dÃ©placement permet Ã lâ??organisme central dâ??obtenir la quantitÃ© de faÃ§ade nÃ©cessaire pour garantir le surplomb nÃ©cessaire aux espaces de travail.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»34817,34821,34825,34829,34859,34863,34867,34871,34875,34879â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« STASIBUS Â» Â» tab_id= Â»1635496997378-da1d6ba5-0ac2â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153462096{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : STUDIO CALORI
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Arnoldo Frigerio ingÃ©nieur
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Tecnoprogetti SA
Physique du bÃ¢timent : Tecnoprogetti SA
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Felpro sagl
Consultant en environnement/son : Tecnoprogetti SA

default watermark

Le site du concours se situe entre la route cantonale au nord, la voie ferrÃ©e au sud, un bÃ¢timent industriel Ã lâ??ouest et une zone partiellement bÃ¢tie Ã lâ??est. Une partie du terrain, du cÃ´tÃ© nord-est, est traversÃ©e par une ligne Ã haute tension. Le site â?? orographiquement â?? agit comme le terminal de la pente qui descend du nord. Le grand parvis, mÃªme sâ??il est clÃ´turÃ©, reste un espace important, et câ??est pourquoi nous avons dÃ©cidÃ© de donner au pavage un aspect plus prÃ©cieux en insÃ©rant des nervures en pierre qui font Ã©cho au module de la structure.

Les gÃ©nÃ©rateurs du projet sont la grande structure et les aires de manÅ?uvre des bus. Le bÃ¢timent proposÃ©, avec une base rectangulaire, sâ??insÃ¨re dans un tissu plutÃ´t irrÃ©gulier, essayant de se placer de maniÃ¨re ordonnÃ©e. Le contenu, avec des activitÃ©s de service et de stockage, oriente le projet vers un cadre architectural de type industriel. La taille du bÃ¢timent, dÃ©libÃ©rÃ©ment grande en longueur et en hauteur, lâ??identifie comme un complexe industriel, mais lâ??accentuation de la structure lui donne un aspect reprÃ©sentatif distinct. Toutes les fonctions sont regroupÃ©es dans un seul volume reconnaissable, dont les Ã©lÃ©ments de construction sont optimisÃ©s et simplifiÃ©s en termes de conception, dâ??Ã©conomie, dâ??Ã©nergie, de gestion et de contrÃ´le. La demande de maintien dâ??un grand parvis extÃ©rieur pour le stationnement des autobus articulÃ©s, des espaces de stationnement pour les chauffeurs, une structure temporaire pour les vestiaires et les employÃ©s et le contenu du programme dâ??espace ont gÃ©nÃ©rÃ© les directives de conception.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery

dfd_layer_image= Â»34835,34839,34843,34847,34851,34855â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« LEGGERO Â» Â» tab_id= Â»1635497020911-6b9d338c-9ceb Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153487395{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Hermes Killer sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : IM Maggia engineering SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : IM Maggia engineering SA
IngÃ©nieur RCVS : Erisel SA
Physique du bÃ¢timent : Erisel SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Erisel SA
Consultant environnemental/phonique : OIKOS SA
IngÃ©nieur de la circulation : Brugnoli e Gottardi Ing. Consultants SA
Architecte paysagiste : OIKOS SA

default watermark

CROISSANCE DE LA FLOTTE ET DÃ?FIS FUTURS â?? Pour les entreprises de transport public, cette pÃ©riode sâ??accompagne de dÃ©fis majeurs. La transition Ã©cologique et la saturation du trafic routier entraÃ®nent une demande toujours plus forte de transports publics efficaces, rÃ©pandus et fiables. Le FART est Ã©galement entrÃ© dans une phase de croissance importante de sa flotte de bus en raison de lâ??augmentation de la frÃ©quence des lignes suite Ã lâ??ouverture du tunnel de base du Ceneri et Ã la rÃ©volution du rÃ©seau ferroviaire rÃ©gional qui en dÃ©coule.
La croissance de la flotte sâ??est traduite par lâ??achat, entre 2018 et 2021, de 49 nouveaux vÃ©hicules, dont 30 articulÃ©s, portant la flotte Ã 65 bus. En rÃ©ponse Ã cette augmentation, le FART a lancÃ© un concours pour recruter 50 nouveaux conducteurs.

STRATÃ?GIE Dâ??Ã?LARGISSEMENT DE Lâ??INFRASTRUCTURE LOGISTIQUE â?? Afin dâ??accompagner la croissance de sa flotte et de prÃ©parer le passage Ã la traction Ã©lectrique, FART a pris des mesures pour adapter son infrastructure logistique en identifiant deux projets clÃ©s, lâ??un Ã Ascona et lâ??autre Ã Riazzino, qui font lâ??objet de ce concours dâ??architecture. AprÃ¨s lâ??abandon du projet dâ??Ascona en raison des nombreuses oppositions, lâ??entreprise a concentrÃ© ses efforts sur le projet de Riazzino, qui prend un rÃ´le fondamental dans le dÃ©veloppement de FART. Toutefois, comme lâ??indique le rapport annuel 2020, lâ??installation de Riazzino permet de Â« rÃ©pondre de maniÃ¨re adÃ©quate aux besoins actuels, mais sans aucune rÃ©serve en cas dâ??expansion future. Â»

LE POTENTIEL INEXPLORÃ? DU PROJET RIAZZINO â?? Reconnaissant le rÃ´le clÃ© de la nouvelle installation pour lâ??ensemble du rÃ©seau de transport public de la rÃ©gion de Locarno, il a Ã©tÃ© dÃ©cidÃ© de vÃ©rifier les rÃ©serves limitÃ©es du site pour une expansion future. Une analyse approfondie a montrÃ© que le site de Riazzino, tant du point de vue de la planification que de la logistique, a un potentiel qui va bien au-delÃ de ce qui avait Ã©tÃ© identifiÃ© dans lâ??Ã©tude

prÃ©liminaire. Ce potentiel, qui rÃ©sulte de lâ??optimisation de la circulation sur le site, permet de garer 27 bus articulÃ©s Ã lâ??intÃ©rieur du dÃ©pÃ´t, soit 35% de plus que prÃ©vu, et dâ??offrir la possibilitÃ© dâ??Ã©tendre la surface de lâ??atelier de 30% Ã 50%* dans le futur, ce qui peut facilement Ãªtre converti en 6/10* dâ??espaces supplÃ©mentaires pour les bus articulÃ©s. Le potentiel total de la zone est de 33-37* arrÃªts de bus articulÃ©s, soit 65 Ã 87% de plus que prÃ©vu. En outre, il est possible de crÃ©er quatre places de stationnement extÃ©rieures non couvertes sans entraver la circulation des vÃ©hicules au sol.

* 33 unitÃ©s respectant la distance de la ligne aÃ©rienne AET imposÃ©e par lâ??appel dâ??offres ; 37 unitÃ©s respectant la distance selon les normes OLEI avec renÃ©gociation des termes du contrat des droits de surface.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»34934,34938,34942,34946,34950,34954,34958,34962,34966,34970â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« STARTCONFART Â» Â» tab_id= Â»1635497045179-4e5c3a1b-8638â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153509320{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Durisch+Nolli Architetti sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : AFRY Switzerland SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : IFEC Ingegneria SA
IngÃ©nieur RCVS : IFEC Ingegneria SA
Physique du bÃ¢timent : IFEC Ingegneria SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : AFRY Suisse SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : IFEC Ingegneria SA
Consultant environnemental/phonique : IFEC Ingegneria SA
IngÃ©nieur de la circulation : AFRY Suisse SA

default watermark

Le nouvel atelier et dÃ©pÃ´t de Fart Ã Riazzino est un projet de logistique des transports publics et doit avant tout rÃ©pondre aux exigences fonctionnelles par une gestion optimale des flux et des fonctions. Le site est situÃ© dans un contexte hÃ©tÃ©rogÃ¨ne, typique des zones industrielles, et est dÃ©fini par la route cantonale, la voie ferrÃ©e, la ligne Ã haute tension qui le traverse et par la coexistence obligatoire entre lâ??usine existante et la nouvelle.

Câ??est donc le site avec ses caractÃ©ristiques, ainsi que les besoins logistiques de circulation, de manÅ?uvre et de stationnement des grands bus, qui dÃ©finissent le projet. Câ??est pourquoi le schÃ©ma de distribution du nouveau bÃ¢timent est directement dÃ©rivÃ© du schÃ©ma de circulation des grands bus. Le projet se matÃ©rialise ainsi comme un Â« programme construit Â» en relation avec les caractÃ©ristiques du site. Et il se matÃ©rialise comme un projet de qualitÃ© Â« qui rÃ©pond directement aux exigences Â», en combinant les besoins fonctionnels avec une construction simple, efficace et cohÃ©rente, caractÃ©risÃ©e par une utilisation parcimonieuse de matÃ©riaux simples et non transformÃ©s, capables de rÃ©pondre au mieux aux exigences du bÃ¢timent, aux derniÃ¨res demandes de durabilitÃ© et dâ??Ã©conomie circulaire. Câ??est ainsi que le projet correspond

directement aux exigences de Fart SA.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»34975,34979,34983,34987,34991,34995â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« FARTâ?•ZINOâ?• Â» tab_id= Â»1635497065665-f2752805-c593â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153540761{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : FLORIANI & STROZZI ARCHITETTI sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Marcionelli & Winkler + Parteners SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : PROELBA & ML â?? Projets Ã©lectriques SA
IngÃ©nieur RCVS : Marco De Carli studio di ingegneria SA
Physique du bÃ¢timent : MAWI ENERGIE SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : POSEIDON ENGINEERING SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : Marcionelli & Winkler + Partners SA
Consultant en environnement/son : DIONEA SA

default watermark

Lâ??objectif du concours Â« Nouvel atelier et dÃ©pÃ´t Fart Ã Riazzino Â» est de construire une nouvelle structure capable dâ??accueillir jusquâ??Ã 20 autobus articulÃ©s de 18,75 m, 5 voies pour lâ??entretien du parc automobile, ainsi que les fonctions plus administratives et de service des installations susmentionnÃ©es. Le concept de conception cherche Ã rÃ©pondre aux exigences de dÃ©bit et dâ??espace nÃ©cessaires au bon fonctionnement du systÃ¨me. La disposition perpendiculaire (par rapport Ã la route dâ??accÃ¨s) du nouveau bÃ¢timent facilite la manÅ?uvre des vÃ©hicules Ã lâ??intÃ©rieur et Ã lâ??extÃ©rieur de la structure et permet Ã©galement la composition dâ??un volume unique qui met en sÃ©quence les canaux de stockage et dâ??atelier. Cette disposition permet une rationalisation maximale des Ã©lÃ©ments structurels, rÃ©duisant au minimum les surfaces dâ??enveloppe chauffÃ©es.

La disposition des diffÃ©rents Ã©lÃ©ments en sÃ©quence (ravitaillement, lavage, stockage, atelier) permet aux vÃ©hicules dâ??effectuer des actions de routine dans le bon ordre (par exemple, faire le plein avant le stockage) sans entraver la circulation interne des diffÃ©rents flux.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35000,35004,35008,35012,35016,35020,35024â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« MR ROBOT Â» Â» tab_id= Â»1635497082248-016f6b44-7cdd Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153604469{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : teo architect sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Battaglia ingegneria
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : ERISEL SA
IngÃ©nieur RCVS : ERISEL SA
Physique du bÃ¢timent : ERISEL SA

IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : ERISEL SA
IngÃ©nieur de la circulation : Studio Ing. Francesco Allievi SA

Le programme a Ã©tÃ© divisÃ© en 3 volumes externes :
1. le bÃ¢timent principal, qui contient tous les espaces de stockage, dâ??atelier, de formation, les vestiaires et les zones techniques ;
2. le bÃ¢timent rÃ©servÃ© au lavage des bus ;
3. le hangar de ravitaillement.

Le bÃ¢timent principal est dÃ©veloppÃ© perpendiculairement Ã la route cantonale, sur lâ??axe nord-sud, positionnÃ© au centre de la parcelle. Les espaces de stockage et dâ??atelier ont Ã©tÃ© unifiÃ©s en un seul volume. Le volume se compose de 3 Ã©tages au-dessus du sol, et dâ??un sous-sol.
Les petits bÃ¢timents, lâ??aire de lavage et lâ??aire de ravitaillement, ont Ã©tÃ© placÃ©s aux extrÃ©mitÃ©s de lâ??aire de compÃ©tition, afin de faciliter tous les espaces de manÅ?uvre des bus.

default watermark

Les parkings du personnel et toutes les entrÃ©es principales donnent sur la route cantonale, de maniÃ¨re Ã optimiser les trajets du personnel et Ã Ã©viter les conflits avec ceux des bus. Lâ??accÃ¨s principal au complexe se trouve dans le coin nord-ouest de la parcelle, tandis que la sortie se trouve du cÃ´tÃ© opposÃ©, dans le coin nord-est. Toutes les places de stationnement pour le personnel sont situÃ©es entre lâ??accÃ¨s et la sortie.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35029,35033,35037,35041,35045,35049,35053,35057â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« PATERSON Â» Â» tab_id= Â»1641554616564-22840405-6457â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153629450{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : GAGGINI STUDIO OF ARCHITECTURE
Architecte 2 : DIREZIONE LAVORI SA
IngÃ©nieur civil : Bonalumi Engineering SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettroconsulenze SolcÃ SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA
Physique de la construction : IFEC Ingegneria SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : IFEC Ingegneria SA
Consultant environnemental/phonique : IFEC Ingegneria SA

Le site proposÃ© pour les nouveaux bÃ¢timents de Fart est situÃ© dans la zone de Riazzino, caractÃ©risÃ©e par les limites claires, au sud et au nord, de la route cantonale et de la voie ferrÃ©e. Les constructions existantes dans cette zone ont un caractÃ¨re artisanal, industriel et administratif avec

des volumes importants. Dans ce type de contexte, les aspects urbanistiques considÃ©rÃ©s sont principalement donnÃ©s par le paysage particulier de la plaine de Magadino, entourÃ©e de montagnes des deux cÃ´tÃ©s, qui dÃ©finissent et connotent clairement lâ??ensemble de lâ??espace. Nous avons donc essayÃ© de garder une construction basse et simple, afin de sâ??intÃ©grer dans le paysage bÃ¢ti du plan avec un bÃ¢timent Ã©lÃ©mentaire comme le sont les bÃ¢timents agricoles, les serres. Cette route connaÃ®t un trafic important et limiter lâ??accÃ¨s Ã un seul point Ã©tait lâ??un des premiers objectifs pour rÃ©duire lâ??impact sur le trafic. Un systÃ¨me adÃ©quat
Une rÃ©ponse appropriÃ©e aux exigences fonctionnelles et, en particulier, aux mouvements nÃ©cessaires sur la parcelle, a considÃ©rablement influencÃ© le positionnement du bÃ¢timent. Une bande claire vers le front de rue a Ã©tÃ© laissÃ©e libre, comme espace vert de loisirs et comme rÃ©serve dâ??espace futur en cas de nouveaux besoins.

Les principaux choix de conception adoptÃ©s sont les suivants :
â?? Construire un seul bÃ¢timent contenant tous les contenus, de maniÃ¨re Ã rendre la construction simple et flexible, Ã diminuer le volume et les faÃ§ades, Ã rationaliser les circulations verticales et les voies dâ??Ã©vacuation.
default watermark
â?? SurÃ©lever la hauteur du bÃ¢timent au-delÃ des limites de la nappe phrÃ©atique et la hauteur des garages avec les espaces de travail au-delÃ de la hauteur maximale de dÃ©bordement. Le niveau du sol existant est surÃ©levÃ© dâ??environ 1,30 m et la diffÃ©rence de niveau avec la route est comblÃ©e par le grand espace devant le bÃ¢timent avec des pentes minimales.
â?? Devant le bÃ¢timent, un grand espace ouvert sera dÃ©fini, en partie comme espace vert, en partie comme espace de stationnement, comme zone dâ??entrÃ©e, oÃ¹ il sera possible dâ??effectuer les diffÃ©rentes manÅ?uvres et de rendre clair le positionnement de lâ??entrÃ©e principale et des accÃ¨s pour les diffÃ©rents vÃ©hicules.
â?? Utilisez un type de construction simple et modulaire.

Une grande attention a Ã©tÃ© accordÃ©e aux flux de circulation Ã lâ??intÃ©rieur de la parcelle : un sens unique de circulation a Ã©tÃ© Ã©tabli dans le sens inverse des aiguilles dâ??une montre afin dâ??Ã©viter les carrefours et de permettre une fluiditÃ© maximale des dÃ©placements. De cette faÃ§on, la marche en avant est toujours respectÃ©e et les mouvements sont directs pour tous les dÃ©placements nÃ©cessaires. Les places de stationnement pour les vÃ©hicules, qui sont situÃ©es dans une bande le long de la route, ne croisent jamais les manÅ?uvres des bus.
La sortie sur la route cantonale est positionnÃ©e de maniÃ¨re centrale, de sorte que les rÃ¨gles de distances de visibilitÃ© ouvertes tant Ã droite quâ??Ã gauche sont respectÃ©es (norme VSS40 273a), mÃªme si la vitesse des vÃ©hicules doit Ãªtre supÃ©rieure Ã celle indiquÃ©e.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35062,35066,35070,35074,35078,35082,35086â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« ARCIPELAGO Â» Â» tab_id= Â»1641560653017-048f02c1-d6a7â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153651005{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : baserga mozzetti architetti
Architecte 2 : Giulio Pandolfi

IngÃ©nieur civil : Ingegneri Pedrazzini Guidotti sagl
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA
Physique de la construction : IFEC ingegneria SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : GNOTUL SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : IFEC engineering SA
Consultant environnemental/phonique : IFEC ingegneria SA
IngÃ©nieur du trafic Bureau dâ??Ã©tudes Francesco Allievi SA

Approche gÃ©nÃ©rale
Le site du projet appartient au Piano di Magadino. Ce fait nous a influencÃ©s dans la conception gÃ©nÃ©rale du projet. Nous avons recherchÃ© la lÃ©gÃ¨retÃ© et la transparence dans le respect et dans la mÃ©moire du Â« vide horizontal Â» que le Piano di Magadino reprÃ©sente dans le contexte gÃ©ographique, mais aussi la rationalitÃ© et la simplicitÃ© qui font rÃ©fÃ©rence aux constructions agricoles du Piano.

default watermark

Concept urbain
La proposition se compose de trois Ã©lÃ©ments : un bÃ¢timent pour le dÃ©pÃ´t de bus, lâ??atelier, lâ??aire de lavage et tous les autres espaces annexes ; lâ??abri circulaire de ravitaillement en carburant et une zone dÃ©finie pour le stationnement des employÃ©s. Lâ??orientation du bÃ¢timent principal perpendiculairement Ã la riviÃ¨re Ticino et la prÃ©servation dâ??un vide de passage Ã cÃ´tÃ© dâ??elle manifestent le dÃ©sir de permÃ©abilitÃ© de lâ??espace Ã travers le plan dâ??un cÃ´tÃ© Ã lâ??autre. Le bÃ¢timent principal ainsi que lâ??abri de ravitaillement reposent ponctuellement sur le sol, par respect pour le Plan. Le parking des employÃ©s est un simple tapis horizontal, dessinÃ© par de fines bandes de vÃ©gÃ©tation qui le traversent.

Concept architectural
Le volume principal apparaÃ®t comme un complexe unitaire composÃ© du dÃ©pÃ´t de bus et du volume dâ??atelier et de lavage, reliÃ©s par une bande supÃ©rieure correspondant Ã la hauteur structurelle de la toiture. Entre les volumes des fonctions principales, le dÃ©pÃ´t de bus et lâ??atelier, nous proposons une cour comme espace extÃ©rieur traversant et lieu de rÃ©fÃ©rence, dâ??accueil et de connexion entre les fonctions.
Il devient Ã©galement un lieu de protection et de repos pour le personnel, ainsi que lâ??accÃ¨s Ã toutes les fonctions. Un volume de 4 Ã©tages contenant toutes les fonctions annexes pour le personnel et la gestion des ateliers sâ??Ã©lÃ¨ve par rapport Ã lui. Les espaces administratifs, de formation et de pause donnent sur la cour au sud et lâ??atelier au nord ou le dernier Ã©tage sur les pentes. Au sous-sol, les vestiaires du personnel, les fonctions annexes de lâ??atelier et les dÃ©pÃ´ts de pneus et de carburant sont organisÃ©s.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35091,35095,35099,35103,35107,35111,35115â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« DRIVE-THROUGH Â» Â» tab_id= Â»1641561066468-b4250e12-

0287â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153673581{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Gian Paolo Ermolli
Architecte 2 : DÃ¼rig SA
IngÃ©nieur civil : Passera & Ass. Studio di ing. civile SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : IFEC ingegneria SA
IngÃ©nieur RCVS : IFEC ingegneria SA
Physique du bÃ¢timent : IFEC engineering SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : Passera & Ass. Studio di ing. civile SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : IFEC engineering SA
Consultant environnemental/phonique : IFEC ingegneria SA

Lâ??insertion dans la zone du projet est dÃ©finie par divers Ã©lÃ©ments de donnÃ©es (mouvements des vÃ©hicules et rayons de courbure, succession des opÃ©rations, phases de construction, distance de la ligne Ã haute tension, hauteur de la route, etc.)
de la ligne Ã©lectrique Ã haute tension, hauteur pour Ã©viter les inondations). MalgrÃ© ces Ã©lÃ©ments fixes, une insertion claire des bÃ¢timents est possible. Le dÃ©pÃ´t/
Le dÃ©pÃ´t/atelier est situÃ© le long de la voie ferrÃ©e et gÃ©nÃ¨re un grand parvis donnant sur la Via Cantonale dans lequel le bÃ¢timent de service (ravitaillement en carburant/buanderie) trouve une position prÃ©cise et donne une identitÃ© claire Ã la zone.

default watermark

Le programme est rÃ©parti entre un bÃ¢timent principal et un bÃ¢timent de service. Cela permet de crÃ©er des structures simples et optimales dâ??un point de vue opÃ©rationnel et, dans le mÃªme temps, aucune structure temporaire nâ??est nÃ©cessaire pendant les phases de construction. Le bÃ¢timent principal abrite lâ??entrepÃ´t, lâ??atelier, les zones de repos et de formation du personnel, et au sous-sol les vestiaires, le stockage et les installations techniques. Le bÃ¢timent de service abrite les deux lignes dâ??alimentation et les deux lignes de lavage. Lâ??organisation efficace de la parcelle offre au moins trois places de stationnement extÃ©rieures supplÃ©mentaires pour des bus de 18,75 m.

Mouvement des bus, flexibilitÃ©. Les vÃ©hicules peuvent circuler autour et Ã travers les deux bÃ¢timents. Tous les mouvements sur le terrain sont circulaires dans le sens inverse des aiguilles dâ??une montre, de sorte que
les situations dangereuses ne se produisent pas. Le stationnement des employÃ©s est concentrÃ© dans la zone est afin de ne pas interfÃ©rer avec les opÃ©rations de bus.
Les lignes de ravitaillement et de lavage sont accessibles de maniÃ¨re indÃ©pendante et sans que lâ??une dâ??elles nâ??entrave les autres. Toutes les lignes disposent dâ??une grande zone dâ??attente (jusquâ??Ã deux bus par ligne) avant dâ??accÃ©der Ã lâ??aire de stationnement. (jusquâ??Ã deux bus par ligne) avant de commencer les opÃ©rations. Ã? la fin du service, les bus, aprÃ¨s avoir fait le plein, se garent dans le dÃ©pÃ´t, dÃ©jÃ face Ã la sortie pour le service suivant.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery
dfd_layer_image= Â»35120,35124,35128,35132,35136,35140,35144,35148â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section

title= Â»PROJET Â« BUS LOUNGE Â» Â» tab_id= Â»1641561638926-276a1cf7-df72â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153793773{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Marco Calvello architecte
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Studio di ingegneria KÃ¼ng e Villa
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : ERISEL SA
IngÃ©nieur RCVS : ERISEL SA
Physique du bÃ¢timent : ERISEL SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : ERISEL SA
IngÃ©nieur du trafic : Studio di ingegneria F. Allievi SA

Le site est situÃ© entre deux axes routiers importants : la route cantonale au nord et la voie ferrÃ©e au sud. La zone du concours se situe entre la plaine, occupÃ©e par les champs agricoles de la plaine de Magadino, et le bord de la montagne, sur les pentes de laquelle se mÃªlent des bÃ¢timents de moyenne et petite taille, tant rÃ©sidentiels que privÃ©s, et des bÃ¢timents plus importants, sont mÃ©langÃ©s avec des bÃ¢timents plus grands dâ??un autre type. La taille de ces bÃ¢timents peut Ãªtre attribuÃ©e Ã des entrepÃ´ts et des hangars. La composition hÃ©tÃ©rogÃ¨ne et la juxtaposition de constructions indÃ©pendantes ont gÃ©nÃ©rÃ© un dÃ©veloppement urbain non connectÃ© et arbitraire dans lequel les limites imposÃ©es par les deux axes routiers sont les seuls facteurs qui rÃ©gulent et dÃ©limitent la zone.
Les limites imposÃ©es par les deux routes sont les seuls facteurs qui rÃ©gulent et limitent lâ??expansion de ce mode dâ??occupation du territoire.

default value text

Le volume de lâ??intervention et ses particularitÃ©s tectoniques doivent Ãªtre les Ã©lÃ©ments de distinction et de reconnaissance de lâ??entreprise Fart dans la rÃ©gion. Lâ??ambition avec ce projet est de faire du bÃ¢timent un Ã©lÃ©ment dans lequel lâ??entreprise sâ??identifie au niveau urbain, au mÃªme titre que les bus qui circulent sur les routes. Le conteneur dÃ©crit donc son contenu par un choix judicieux de matÃ©riaux et de combinaisons de couleurs afin dâ??associer la flotte de bus Ã un bÃ¢timent.

Afin de prÃ©server la grande surface disponible dans la zone de concours, une solution a Ã©tÃ© choisie dans laquelle tous les espaces occupÃ©s par les bus, tant pour le stockage que pour lâ??atelier, sont regroupÃ©s sous un seul grand toit. Ce choix a permis de proposer un bÃ¢timent aux proportions et aux volumes adaptÃ©s au contexte.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35183,35187,35191,35195,35199,35203,35207â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« BOKER TOV Â» Â» tab_id= Â»1641562347070-8c165b13-3cae Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153816788{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : TL Consulting sagl
Architecte 2 : TL Consulting sagl

IngÃ©nieur civil : Petoud Ingegneri SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettroconsulenze SolcÃ SA
IngÃ©nieur RCVS : Think Exergy SA
Physique du bÃ¢timent : Think Exergy SA
GÃ©otechnicien : Geoexpert â?? Dr. D. Mazzaglia
SpÃ©cialiste de la police des incendies : Della Sicurezza Fabio della Casa
Consultant en environnement/son : DIONEA SA

Si lâ??on considÃ¨re comme dÃ©cisif le fait dâ??appartenir Ã un systÃ¨me environnemental ou Ã une zone paysagÃ¨re homogÃ¨ne, alors le hameau de Riazzino, dans la commune de Lavertezzo, peut Ã juste titre Ãªtre inclus dans le paysage extraordinaire du lac Verbano. Ce terme est utilisÃ© pour dÃ©crire un lieu prÃ©cis prÃ©sentant des caractÃ©ristiques environnementales et climatiques absolument particuliÃ¨res, mais aussi typologiques et figuratives si lâ??on inclut dans le terme Â« paysage Â» les aspects naturels et artificiels, afin de donner un aspect original Ã ce vaste territoire humanisÃ©. Laissant de cÃ´tÃ© la pÃ©riode romaine, qui organise le mouvement de peuplement au fur et Ã mesure de son dÃ©roulement, lâ??accent est mis sur la pÃ©riode de renaissance des villes lacustres : le Moyen Ã?ge. Cette phase historique a donnÃ© lieu Ã la crÃ©ation de villages, de forteresses et de chÃ¢teaux et, en gÃ©nÃ©ral, Ã un exemple trÃ¨s bien dÃ©fini et trÃ¨s original de la physionomie des lieux habitÃ©s qui, dans les bÃ¢timents destinÃ©s Ã des fonctions publiques, semblait se caractÃ©riser par des cas de composition impliquant le Â« gigantisme Â», le Â« hors Ã©chelle Â» et l' Â»affabulation figurative Â».

default watermark

Cette artificialitÃ© typique du territoire est confirmÃ©e par certaines expÃ©riences, ponctuelles Ã diffÃ©rentes pÃ©riodes, comme les Monts SacrÃ©s (Sacri Monti di Arona, di Orta, di Ghiffa) du 16Ã¨me et 17Ã¨me siÃ¨cle, la forteresse et la statue colossale dâ??Arona (Â« San Carlone Â»), la Casa Anatta des rÃ©volutionnaires sur le Monte VeritÃ Ã Ascona, les forteresses, chÃ¢teaux et maisons nobles sur les Ã®les BorromÃ©es et sur les Ã®les de Cannero et Cannobbio, lâ??ermitage de Santa Caterina del Sasso, le chÃ¢teau-rocher dâ??Angera appartenant Ã la famille BorromÃ©e, le chÃ¢teau des Visconti Ã Locarno et â?? dans une pÃ©riode plus rÃ©cente â?? les bÃ¢timents Â« hors normes Â» du XIXe siÃ¨cle, comme le sanctuaire de Boca dâ??Alessandro Antonelli et les Å?uvres conÃ§ues par les grands architectes du XXe siÃ¨cle, comme les villas privÃ©es dâ??Aldo Rossi Ã Verbania, Guido Canella Ã Meina, de Vico Magistretti Ã Ghiffa, comme lâ??extension du musÃ©e de la Villa Faraggiana Ã Meina, avec le pavillon de la Fondation Valerio Adami, conÃ§u par Guido Canella, comme le centre industriel de Verbania (Tecnoparco) conÃ§u par Aldo Rossi, ou l' Â»Asse Â» Ã Bellinzona conÃ§u par Aurelio Galfetti.

Ce sentiment dâ??artificialitÃ© et de thÃ©Ã¢tralitÃ© a Ã©tÃ© pris en compte dans la conception du complexe, en le considÃ©rant comme faisant partie des mÃªmes bÃ¢timents publics, institutionnels et religieux dÃ©jÃ prÃ©sents dans cette zone avec des caractÃ©ristiques bien dÃ©finies. On a utilisÃ© des matÃ©riaux modernes qui rappellent lâ??essentialitÃ© de lâ??architecture militaire et dÃ©fensive (forteresses, chÃ¢teaux, casemates, etc.), en forÃ§ant thÃ©Ã¢tralement la connotation de la couleur, en soulignant avec des couleurs fortes et vives le contraste net total â?? et pour nous appropriÃ© â??

des matÃ©riaux et des couleurs, prÃ©cisÃ©ment Â« artificiels Â» (tÃ´les en acier Ã©cologique Montana) avec la nature providentielle Â« verte Â», Ã? cet Ã©gard, les deux places opposÃ©es pourraient Ãªtre utilisÃ©es, peut-Ãªtre pavÃ©es selon un motif, comme pseudo-thÃ©Ã¢tres pour soutenir le Festival du film de Locarno entre juillet et aoÃ»t, en libÃ©rant de maniÃ¨re appropriÃ©e lâ??une des deux places pour de courtes pÃ©riodes sporadiques la nuit, pour une utilisation comme cinÃ©ma en plein air, rappelant ainsi Ã©galement certains des dÃ©cors adoptÃ©s pour les Å?uvres de Luca Ronconi.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35213,35217,35221,35225,35229,35233,35237â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« LANTERNA Â» Â» tab_id= Â»1641562893870-340aad98-b369â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153844289{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Krausbeck sagl
Architecte 2 : Krausbeck sagl
IngÃ©nieur civil : Brenni Engineering SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Tecnoprogetti SA
Physique du bÃ¢timent : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Tea Engineering sagl
Consultant en environnement/son : â??

default watermark

Outre les importants aspects fonctionnels qui ont caractÃ©risÃ© le nouveau dÃ©pÃ´t de bus Fart, le projet vise une intÃ©gration vertueuse dans le tissu bÃ¢ti de la zone industrielle de Riazzino. Le programme est rÃ©solu en logeant le contenu requis dans un seul bÃ¢timent situÃ© Ã lâ??arriÃ¨re du site, crÃ©ant un grand vide urbain vers la route.

Cette prÃ©cieuse rÃ©serve de terrain Ã bÃ¢tir contient, dans la bande centrale, une grande place pour la manÅ?uvre et le stationnement des bus, et dans la bande avant, le parking des voitures amÃ©nagÃ© en une zone arborÃ©e qui borde le trottoir et fait office de faÃ§ade verte. Le volume construit occupe presque toute la largeur du site, laissant latÃ©ralement les voies nÃ©cessaires Ã la circulation des vÃ©hicules et Ã lâ??accÃ¨s aux aires de service extÃ©rieures pour le lavage et le ravitaillement.

Le bÃ¢timent se compose de trois parties distinctes qui reflÃ¨tent les diffÃ©rents besoins dâ??espace du complexe. Le vaisseau principal est un espace rÃ©gulier, avec une structure rigoureuse modulÃ©e par les arrÃªts de bus. Au centre se trouve le bÃ¢timent de service, qui comporte trois niveaux â?? sous-sol, rez-de-chaussÃ©e et mezzanine â?? et divise le navire principal en deux : un atelier chauffÃ© et un entrepÃ´t frigorifique. Au sommet se trouve un corps vitrÃ© allongÃ© contenant les espaces qui ont besoin de plus de qualitÃ© environnementale.

Sur le plan fonctionnel, le bÃ¢timent gÃ¨re de maniÃ¨re optimale les flux de vÃ©hicules et de personnel. Le corps central intÃ¨gre lâ??accÃ¨s et la circulation des personnes dans lâ??ensemble de la structure. Au sous-sol se trouvent les locaux de stockage et les locaux techniques, au rez-de-chaussÃ©e les espaces de travail adjacents Ã lâ??atelier, et au premier Ã©tage les zones de service pour le personnel.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35247,35251,35255,35259,35263,35267,35271,35275â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« IN ORARIO Â» Â» tab_id= Â»1641563445229-067da873-2eb5â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153865362{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Sassi architetto sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Mauri & Ass. SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettroconsulenze SolcÃ SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA
Physique du bÃ¢timent : Think Exergy SA
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Borlini & Zanini SA
Consultant environnemental/phonique : â??

default watermark

Pour le nouvel atelier et dÃ©pÃ´t de Fart SA Ã Riazzino, il est proposÃ© de construire deux corps distincts : un bloc dâ??approvisionnement et de lavage et le bÃ¢timent principal. Il a Ã©tÃ© dÃ©cidÃ© de construire le bÃ¢timent principal entiÃ¨rement au-dessus du sol, en Ã©vitant les excavations.

Le bÃ¢timent principal est situÃ© au fond du terrain, du cÃ´tÃ© sud. Les places de stationnement ont Ã©tÃ© positionnÃ©es le long de la Via Cantonale, avec une rangÃ©e dâ??arbres alignÃ©s sur le mÃªme axe que les arbres existants. Le bÃ¢timent principal est une structure prÃ©fabriquÃ©e de 46 x 87 x 10,4 (h) mÃ¨tres. Les piliers prÃ©fabriquÃ©s mesurent 50 x 50 x 740 centimÃ¨tres et soutiennent la poutrelle principale (IPE en bÃ©ton prÃ©fabriquÃ©, h 140 cm).

Le toit est constituÃ© de hangars prÃ©fabriquÃ©s avec une section en forme dâ??aile, le cÃ´tÃ© nord est vitrÃ©, le cÃ´tÃ© sud est couvert de panneaux photovoltaÃ¯ques pour un total de 1â??300 m2. Les Ã©lÃ©vations sont caractÃ©risÃ©es par la prÃ©sence de lames verticales, Ã©galement prÃ©fabriquÃ©es, qui donnent un rythme et une expression Ã lâ??Ã©lÃ©vation. Le coÃ»t estimÃ© pour la fourniture et lâ??installation des Ã©lÃ©ments prÃ©fabriquÃ©s est de 3,2 millions de francs.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35280,35284,35288,35292,35296,35300â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« CARROponte Â» Â» tab_id= Â»1641563761513-bb6411e9-f1b9â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642153954311{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Itten+BrechbÃ¼hl AG

Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Pini Swiss Engineers SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettronorma SA
IngÃ©nieur RCVS : Rigozzi Engineering SA
Physique du bÃ¢timent : EcoControl SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique :
SpÃ©cialiste de la police du feu : Tea Engineering sagl
Consultant en environnement/son : â??

Le projet du nouvel atelier et dÃ©pÃ´t Fart Ã Riazzino a conÃ§u un volume simple, clair et unitaire, capable de rÃ©unir toutes les fonctions requises. Les raisons de ce choix sont multiples : dâ??abord, la nÃ©cessitÃ© dâ??optimiser et de simplifier les phases de construction dans un site compact, en garantissant lâ??espace nÃ©cessaire Ã lâ??exploitation mÃªme pendant la phase de construction et sans complications excessives ; ensuite, de gÃ©nÃ©rer un volume clair et reprÃ©sentatif qui puisse optimiser ses fonctions Ã©galement en vue de la transformation du bÃ¢timent.
DeuxiÃ¨mement, gÃ©nÃ©rer un volume clair et reprÃ©sentatif qui puisse optimiser ses fonctions, Ã©galement dans la perspective de transformations futures, en garantissant la flexibilitÃ© des espaces entre lâ??atelier, lâ??entrepÃ´t et les zones rÃ©servÃ©es au personnel, en rendant possible le partage potentiel des espaces en fonction des besoins qui peuvent Ã©voluer dans le temps et en fonction de lâ??Ã©volution des technologies de transport. Enfin, la compacitÃ© permet dâ??optimiser lâ??utilisation du site, en garantissant de vastes espaces libres pour le stationnement, les manÅ?uvres et le stockage futur, tout en rÃ©duisant la surface des faÃ§ades au profit dâ??un seul bÃ¢timent reprÃ©sentatif.

default watermark

Le volume est situÃ© dans un contexte dÃ©fini par la succession de grands bÃ¢timents, pour la plupart dÃ©diÃ©s Ã des fonctions de production et de commerce, le long dâ??une route cantonale qui agit presque comme une Â« vitrine Â» pour ceux qui la parcourent. Le bÃ¢timent proposÃ© est un Ã©lÃ©ment de continuitÃ© avec la faÃ§ade existante, situÃ© de maniÃ¨re excentrÃ©e par rapport au site, afin de prÃ©server un maximum dâ??espace libre en vue dâ??un Ã©ventuel enfouissement de la ligne Ã©lectrique et dâ??une Ã©ventuelle utilisation future du site et du volume restant.
le volume rÃ©siduel. Cette approche permet de placer les fonctions infrastructurelles et logistiques du bÃ¢timent Ã lâ??arriÃ¨re-plan, car elles sont plus cachÃ©es depuis la Via Cantonale, donnant au bÃ¢timent une direction claire et une faÃ§ade reprÃ©sentative pour ceux qui y travaillent, assurant un Ã©quilibre entre les fonctions infrastructurelles et de
travail.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery
dfd_layer_image= Â»35305,35309,35313,35317,35321,35325â?³ items_offset= Â»0â?³
image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³
carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section
title= Â»PROJET Â« ROTONDA Â» Â» tab_id= Â»1641567115282-c7a6f381-e986â?³][vc_column_text
css= Â».vc_custom_1642153991330{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px
!important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Alberto Rossi
Architecte 2 : Architecte Tommaso Fantini
IngÃ©nieur civil : Lorenz Kocher Gmbh

IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : IFEC Ingegneria SA
IngÃ©nieur RCVS : IFEC Ingegneria SA
Physique du bÃ¢timent : Ing. A. Roscetti
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : IFEC Ingegneria SA
Consultant environnemental/phonique : IFEC Ingegneria SA
Gestion de la construction : Direzione Lavori SA

Le site du projet est situÃ© Ã la limite nord du Piano di Magadino, tendu entre les deux lignes dâ??infrastructure que sont la voie ferrÃ©e et la route cantonale.
La forme, lâ??orientation et les dimensions de la parcelle â?? comme toutes celles qui composent le secteur artisanal-industriel-commercial de Riazzino â?? dÃ©coulent de lâ??utilisation agricole prÃ©existante du Piano.
du piano.

default watermark

Lâ??ensemble du quartier est caractÃ©risÃ© par une succession de grands hangars banals disposÃ©s de maniÃ¨re dÃ©sordonnÃ©e, sans aucune identitÃ© par rapport au contexte et Ã leur contenu. Les interstices entre un bÃ¢timent et un autre sont presque entiÃ¨rement occupÃ©s par des places et des parkings, tandis que lâ??espace public â?? si lâ??on peut en parler â?? nâ??est conÃ§u et dimensionnÃ© quâ??en fonction du trafic automobile.

Ces remarques prÃ©liminaires sur le contexte constituent la base du concept territorial, fortement liÃ© au choix typologique dâ??un bÃ¢timent Ã plan central et Ã dÃ©veloppement circulaire. Une figure autonome et complÃ¨te qui cherche Ã Ã©tablir une relation plus abstraite avec lâ??agglomÃ©ration environnante de bÃ¢timents quadrangulaires anonymes et qui est capable de se distinguer comme une identitÃ© forte et un Ã©lÃ©ment reconnaissable Ã lâ??Ã©chelle du territoire.
Le sens du fonctionnement et de lâ??autonomie du bÃ¢timent cherche Ã donner la rÃ©ponse la plus convaincante Ã la construction dâ??un nouveau site, plutÃ´t quâ??une construction passive sur un site.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery
dfd_layer_image= Â»35330,35334,35338,35342,35346,35350,35354â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« BOX Â» Â» tab_id= Â»1641799500044-d65fea75-6799â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154011988{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Studio Marae
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Studio di ing. Sciarini SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Tecnoprogetti SA
Physique du bÃ¢timent : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : Geoexpert SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : Tecnoprogetti SA

Gestion de la construction : Studio ingegneria Sciarini SA
Consultant en matiÃ¨re de bruit : Tecnoprogetti SA
Consultant en environnement : OIKOS sagl

Le site du projet est situÃ© Ã la frontiÃ¨re entre les zones industrielles et rÃ©sidentielles de Riazzino. Cette situation spÃ©cifique reprÃ©sente un enjeu important dans lâ??approche du projet. Le bÃ¢timent proposÃ© vit de cette dualitÃ© et tente de rÃ©agir de la meilleure faÃ§on possible afin dâ??harmoniser et de mettre en Å?uvre la coexistence entre la rÃ©alitÃ© industrielle et rÃ©sidentielle.

La crÃ©ation et la poursuite de lâ??allÃ©e arborÃ©e dÃ©jÃ amorcÃ©e sur le terrain adjacent au site du projet sâ??avÃ¨re Ãªtre une condition nÃ©cessaire pour donner une plus grande qualitÃ© Ã la route cantonale et crÃ©er un filtre entre les deux zones. En ce sens, lâ??interaction entre les deux zones est garantie, mais en mÃªme temps, les arbres assureront une protection visuelle et sonore contre la circulation des bus et les activitÃ©s Ã lâ??intÃ©rieur de lâ??atelier. Les arbres choisis respectent les hauteurs maximales et nâ??interfÃ¨rent pas avec le rÃ©seau Ã©lectrique existant sur le site ; cette question sera Ã©tudiÃ©e plus en dÃ©tail lors dâ??une phase de conception ultÃ©rieure.

default watermark

Le programme du concours exige une conception extrÃªmement pragmatique qui parvient Ã placer toutes les diffÃ©rentes fonctions de la structure de la meilleure faÃ§on possible et Ã les faire interagir de la meilleure faÃ§on possible. En mÃªme temps, le concepteur considÃ¨re quâ??il est nÃ©cessaire que le bÃ¢timent soit conÃ§u avec une haute qualitÃ© architecturale et urbaine qui rÃ©ussit Ã sâ??intÃ©grer au contexte existant et qui dÃ©veloppe une identitÃ© architecturale dans la situation environnante.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35363,35367,35371,35375,35379,35383,35387â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« CADENZA Â» Â» tab_id= Â»1641800435028-c5a92358-ea23â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154031925{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Epure Architecture et Urbanisme SA
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : DL e Ingegneria SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur RCVS : Tecnoprogetti SA
Physique de la construction : Tecnoprogetti SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : DL et Engineering SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : Tecnoprogetti SA
Consultant en environnement/son : Tecnoprogetti SA

Au niveau urbanistique, le site est fortement caractÃ©risÃ© par ses limites nord et sud ; le site FFS au sud et la route cantonale au nord dÃ©finissent une zone dâ??habitat marquÃ©e par des

infrastructures. Lâ??infrastructure a un fort impact sur le paysage, qui est le plus souvent Â« interrompu Â» par le profil des aires de circulation, mÃªme Ã lâ??intÃ©rieur des limites des sites.

Le concept dâ??amÃ©nagement propose une implantation perpendiculaire au rÃ©seau routier afin de libÃ©rer une frange paysagÃ¨re Ã lâ??est qui pourra intÃ©grer les aires de repos et les arbres, actuellement totalement absents du site. Lâ??introduction de lâ??Ã®lot vert Ã lâ??est permet dâ??utiliser le terrain de maniÃ¨re Ã©conome et de rÃ©duire la surface impermÃ©able. Elle permet Ã©galement de rÃ©utiliser les matÃ©riaux dâ??excavation sur le site, en minimisant les travaux de terrassement et donc les coÃ»ts dâ??excavation, de transport et dâ??Ã©limination.

Le projet met en valeur les spÃ©cificitÃ©s du site avec une interprÃ©tation positive de sa complexitÃ© et propose un concept intÃ©gral qui tient compte du programme, de la topographie, de la viabilitÃ© et de la durabilitÃ©.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35392,35396,35400,35404,35408,35412â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« ZIG ZAG Â» Â» tab_id= Â»1641802124702-54a5fbde-04de Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154060003{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Forni & Gueli Architects
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : G. Dazio & Associati
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Scherler SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA
Physique du bÃ¢timent : Ing. A. Roscetti
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : G. Dazio & Associati
SpÃ©cialiste de la police du feu : Ing. D. Pedrazzi
Consultant environnemental/phonique : Ing. ambientale A. Berrone

default watermark

Le projet est situÃ© dans la municipalitÃ© de Riazzino, sur le pÃ©rimÃ¨tre du Piano di Magadino, dans une Â« colonne vertÃ©brale Â» de volumes industriels. Cette Â« colonne vertÃ©brale Â» est traversÃ©e par la route cantonale et la ligne ferroviaire des CFF. Ces deux infrastructures de transport permettent Ã tous les lots prÃ©sents, y compris ceux concernÃ©s par le projet, de bÃ©nÃ©ficier dâ??un avantage par rapport aux autres centres de production. Ils occupent une position centrale par rapport aux centres de la rÃ©gion de la vallÃ©e de Locarno-Bellinzona.

Le terrain est idÃ©al pour les fonctions Ã remplir et nous comprenons les raisons de la dÃ©cision de construire le nouveau bÃ¢timent dans cette position. Dans le contexte, le long de la route cantonale qui prÃ©cÃ¨de le terrain, on trouve de nombreux bÃ¢timents productifs, y compris des bÃ¢timents neufs ; ceux-ci sont ensuite contrastÃ©s avec la partie plus rÃ©sidentielle situÃ©e au pied des contreforts des Alpes et sâ??Ã©levant ensuite dans les noyaux en amont. En tant que concepteurs, nous avons

cherchÃ© Ã dÃ©finir un thÃ¨me de conception capable de rÃ©pondre aux exigences, mais aussi de mettre en valeur et dâ??identifier le projet par rapport au site ; un volume Ã©lÃ©gant, dâ??une certaine qualitÃ© intrinsÃ¨que, qui puisse sâ??intÃ©grer au territoire et au paysage tout en conservant un caractÃ¨re industriel propre et appropriÃ© Ã sa fonction.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35417,35421,35425,35429,35433,35437,35441â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« F-ARTICOLATO Â» Â» tab_id= Â»1641802785066-37b807e6-f4f9â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154078819{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Architectes Russo Cortesi sagl
Architecte 2 : Marco Bondini sagl
IngÃ©nieur civil : Luigi Tunesi ingegneria sagl
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Piona Engineering SA
IngÃ©nieur RCVS : Studio di ingegneria PROTEC SA
Physique de la construction : IFEC Ingegneria SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : Studio Ammann
SpÃ©cialiste de la police des incendies : Della Sicurezza Fabio della Casa
Consultant environnemental/phonique : IFEC Ingegneria SA

default watermark

Le bÃ¢timent principal a un plan rectangulaire et se dÃ©veloppe sur plusieurs niveaux diffÃ©rents en fonction des diffÃ©rentes activitÃ©s et utilisations des salles. Le volume peut Ãªtre perÃ§u comme un solide modelÃ© de maniÃ¨re Ã laisser transparaÃ®tre ses fonctions de lâ??extÃ©rieur. Au nord, une marge de recul laisse de lâ??espace et invite lâ??accÃ¨s principal au bÃ¢timent administratif.

Le retrait des portails dâ??accÃ¨s aux vÃ©hicules par rapport au volume du bÃ¢timent situÃ© au-dessus crÃ©e une bande couverte pour protÃ©ger lâ??entrÃ©e des allÃ©es de stationnement et de travail.
Le toit en shed permet un Ã©clairage optimal des espaces de travail. Les deux pavillons de lavage et de ravitaillement en carburant ont une forme de base rectangulaire et sont dÃ©formÃ©s le long dâ??un axe Ã 45 degrÃ©s pour accueillir les voies de circulation. La structure porteuse est en acier et les rÃ©servoirs sont installÃ©s sous la structure. Le concept structurel est conÃ§u pour rÃ©pondre au besoin dâ??une grande quantitÃ© dâ??espace libre au sol.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35446,35450,35454,35458,35462,35466â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« CAROUSEL Â» Â» tab_id= Â»1641803829416-8a6dc75f-1fea Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154101969{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : dueA architetti sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Valeria Gozzi
IngÃ©nieur en Ã©lectromÃ©canique : Studio di ingegneria elettrotecnica C&C electric SA
IngÃ©nieur RCVS : Zocchetti SA

Physique du bÃ¢timent : Andrea Roscetti
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : Valeria Gozzi
SpÃ©cialiste de la police du feu : Tea Engineering sagl
Consultant en environnement/son : DIONEA SA

Lâ??idÃ©e du projet repose sur des flux rotatifs multidimensionnels qui desservent lâ??ensemble du bÃ¢timent de maniÃ¨re dynamique et sÃ»re. Dynamique parce que le mouvement lui-mÃªme gÃ©nÃ¨re le bÃ¢timent, qui devient un thÃ©Ã¢tre et un spectacle de cheminements tous azimuts du territoire. SÃ»r parce que toutes les connexions possibles dans les diffÃ©rents circuits sont effectuÃ©es par la gauche, le point de plus grande visibilitÃ© pour le conducteur.

Lâ??image sur laquelle nous avons travaillÃ© est celle dâ??une arÃ¨ne contemporaine oÃ¹ les manÅ?uvres des bus enchantent les spectateurs comme les parades des chevaux de cirque. Comme un manÃ¨ge, comme un carrousel en fait, transmettant Ã chaque passant son propre souvenir Ã©motionnel de lâ??attraction. Le bÃ¢timent se compose dâ??un rez-de-chaussÃ©e en forme de bassin, dans un bac blanc, dont la base constitue une plate-forme pour lâ??atelier Ã©clairÃ© zÃ©nithalement, et pour les boÃ®tes qui, sur deux niveaux, abritent les espaces de stockage et de travail. Le pÃ©rimÃ¨tre du bassin accueille les 8 piliers qui portent la grande ferme extÃ©rieure du niveau supÃ©rieur, qui abrite les places de stationnement disposÃ©es en halo, exploitant lâ??idÃ©e mÃªme de la conception de la circulation en fonction des rayons de courbure des vÃ©hicules entrants et sortants. Le toit est recouvert de sarnafil avec des panneaux photovoltaÃ¯ques intÃ©grÃ©s.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35471,35475,35479,35483,35487,35491â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« TRASVERSALE Â» Â» tab_id= Â»1641804128166-42b44102-ad87â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154126480{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Felicia Lamanuzzi Architect
Architecte 2 : Elisa Valero
IngÃ©nieur civil : Cristina Zanini sagl
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettroconsulenze SolcÃ SA
IngÃ©nieur RCVS : Think Exergy SA
Physique du bÃ¢timent : Think Exergy SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Borlini & Zanini SA
Gestion de la construction : Marco Bondini sagl
Architecte paysagiste : LAND Suisse sagl

Ã?tant donnÃ© que nous nous trouvions face Ã un bÃ¢timent industriel, construit avec une structure en fer de poutres et de piliers, dont la trame est compatible avec les exigences fonctionnelles dÃ©finies dans lâ??appel dâ??offres, nous avons estimÃ© quâ??il Ã©tait de notre devoir de respecter lâ??environnement, en cohÃ©rence avec la sensibilitÃ© accrue Ã la crise climatique et en accord avec

default watermark

la promotion dâ??une Ã©conomie circulaire, mÃªme dans le secteur du bÃ¢timent, de commencer le processus de conception en Ã©tudiant la possibilitÃ© de rÃ©utilisation.

Ainsi, le projet, Ã©tant donnÃ© sa pertinence dans un contexte industriel/artisanal, et donc sa relation Ã©troite avec les besoins fonctionnels, devient une occasion dâ??Ã©tudier la rÃ©duction des dÃ©penses Ã©nergÃ©tiques globales, non seulement grÃ¢ce Ã la rÃ©duction du volume de dÃ©molition (et de lâ??Ã©limination qui en dÃ©coule) et Ã la rÃ©cupÃ©ration dâ??une plus grande surface disponible pour les besoins futurs, mais aussi grÃ¢ce Ã la rÃ©cupÃ©ration de matÃ©riaux provenant de la dÃ©molition/dÃ©montage de bÃ¢timents dÃ©saffectÃ©s et disponibles pour la rÃ©utilisation. Ce choix, qui implique une planification dÃ©taillÃ©e dÃ¨s les premiÃ¨res Ã©tapes du projet pour dresser un inventaire des matÃ©riaux rÃ©utilisables des bÃ¢timents existants, jette les bases de la formation dâ??une bourse des matÃ©riaux de construction utile et Ã©cologique, un outil dÃ©jÃ utilisÃ© dans dâ??autres cantons.

default watermark

En outre, la demande dans lâ??appel dâ??offres de garantir lâ??utilisation dâ??une partie de la place pour le dÃ©pÃ´t de bus, mÃªme pendant la phase de construction, a renforcÃ© le principe de rÃ©utilisation, mÃªme partielle, des structures existantes comme point de dÃ©part du projet.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35496,35500,35504,35508,35512,35516,35520â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« TAYO Â» Â» tab_id= Â»1641804848578-f147ad82-c1d2â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154144670{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Juan Campopiano architecte
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Casanova Ingegneria SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Evolve SA
IngÃ©nieur RCVS : Evolve SA
Physique du bÃ¢timent : Evolve SA
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Evolve SA
Conseiller en matiÃ¨re de bruit : â??
Consultant en environnement : â??

Le projet propose un seul bÃ¢timent avec toutes les fonctions requises ; le bÃ¢timent est positionnÃ© perpendiculairement Ã la route. Le choix dâ??un bÃ¢timent unique permet de rÃ©soudre simplement les problÃ¨mes techniques dâ??un programme complexe.

Le bÃ¢timent proposÃ© positionne les fonctions en fonction des similitudes, les espaces de travail de lâ??atelier sont tous positionnÃ©s au rez-de-chaussÃ©e, les espaces de stockage de lâ??atelier au

sous-sol, les espaces de travail et de dÃ©tente de lâ??atelier sont positionnÃ©s au-dessus des espaces de travail de lâ??atelier, lâ??atelier et les espaces de stockage des bus sont cÃ´te Ã cÃ´te. Cette disposition permet dâ??optimiser les surfaces chauffÃ©es et les systÃ¨mes Ã©lectriques et de plomberie. En revanche, le positionnement perpendiculaire Ã la route rÃ©duit lâ??espace disponible pour la circulation des bus sur le site.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35525,35529,35533,35537,35541,35545â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« LANTERNA Â» Â» tab_id= Â»1641806159246-3224769b-67fa Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154163289{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Valeggia Panzera & Ass. sagl
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : Medeng SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : SPED â?? De Lorenzi SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA
Physique du bÃ¢timent : Ing. A. Roscetti
GÃ©otechnicien :
SpÃ©cialiste de la police du feu : FELPRO sagl
Consultant environnemental/phonique : Ing. A. Berrone

default watermark

Le projet dÃ©coule du dÃ©sir de sâ??identifier Ã un Ã©lÃ©ment aussi lÃ©ger et simple que possible. Pour cette raison, un seul volume a Ã©tÃ© conÃ§u, composÃ© de deux Ã©lÃ©ments principaux, le parallÃ©lÃ©pipÃ¨de opaque situÃ© au rez-de-chaussÃ©e et un second parallÃ©lÃ©pipÃ¨de translucide situÃ© au-dessus du premier.

Le bÃ¢timent a Ã©tÃ© placÃ© longitudinalement Ã lâ??axe de la route, en retrait de celle-ci, afin de crÃ©er un vide dans le contexte urbain ; cet espace revÃªt Ã©galement une fonction technique, mettant sa surface Ã la disposition des utilisateurs. Un autre principe sur lequel le bÃ¢timent a Ã©tÃ© conÃ§u est la logistique de la circulation automobile ; son insertion dans le tissu urbain et la position de certaines fonctions ont permis dâ??optimiser cette derniÃ¨re, grÃ¢ce Ã lâ??inclusion de toutes les fonctions et/ou activitÃ©s dans un seul volume, gÃ©nÃ©rant des espaces vides autour du bÃ¢timent, simplifiant ainsi les voies de circulation.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35550,35554,35558,35562,35566,35570â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« ABACO Â» Â» tab_id= Â»1641805511710-9e620a1a-842f Â»][vc_column_text css= Â».vc_custom_1643118744598{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Andrea Nardi Architect (Pegasus Consortium)
Architecte 2 : Guido Brandi Architecte
IngÃ©nieur civil : BÃ¼eler Fischli Bauingenieure Gmbh
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Elettroconsulenze SolcÃ SA
IngÃ©nieur RCVS : Visani Rusconi Talleri SA

Physique du bÃ¢timent : Ing. A. Roscetti
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Visani Rusconi Talleri SA
Consultant environnemental/phonique : â??

ABACO rÃ©unit les deux nouvelles entitÃ©s que sont le dÃ©pÃ´t et lâ??atelier de Fart Ã Riazzino dans un seul bÃ¢timent. En occupant la partie du site dÃ©jÃ construite, ABACO crÃ©e une identitÃ© forte vis-Ã -vis de la route publique cantonale. Le bÃ¢timent se composera dâ??une section de tÃªte de 4 Ã©tages donnant sur la route cantonale, dans laquelle seront concentrÃ©s les programmes dâ??espace pour le personnel de lâ??atelier et le personnel du dÃ©pÃ´t. Le volume unique renfermant les ateliers et les dÃ©pÃ´ts sera dÃ©veloppÃ© sur lâ??axe nord-sud, occupant toute la profondeur du terrain et se terminant par les aires de lavage et la station-service.

Lâ??ABACO fait office de lien volumÃ©trique entre les deux compartiments voisins : le volume infÃ©rieur de lâ??atelier et des dÃ©pÃ´ts est alignÃ© sur le dÃ©pÃ´t existant Ã lâ??ouest, tandis que le bÃ¢timent principal, qui abrite le programme tertiaire et public, est alignÃ© sur les bÃ¢timents Ã lâ??est. Le passage des cÃ¢bles Ã haute tension, une contrainte apparemment problÃ©matique, devient une ressource de conception : la coupe Ã 45 degrÃ©s imposÃ©e par la gÃ©omÃ©trie permet de caractÃ©riser la faÃ§ade du bÃ¢timent. DerriÃ¨re une grande fenÃªtre reliant les deux faÃ§ades principales, un gÃ©nÃ©reux escalier industriel accompagne lâ??entrÃ©e des travailleurs, soulignant par sa prÃ©sence le caractÃ¨re public du geste. En rÃ©unissant toutes les fonctions dans un seul bÃ¢timent, ABACO occupe efficacement le site, laissant un large espace pour la manutention et le stationnement des bus, libÃ©rant ainsi de lâ??espace dans le quadrant sud-est pour une Ã©ventuelle extension future du dÃ©pÃ´t de bus.

default watermark

Le nouveau bÃ¢timent Fart rÃ©utilise largement tous les profils en acier de la structure existante sur le site. Ces Ã©lÃ©ments sont cataloguÃ©s, dÃ©montÃ©s, stockÃ©s sur place au moment de la dÃ©molition, puis reconfigurÃ©s dans la nouvelle structure, ce qui permet de rÃ©duire les coÃ»ts de production mais surtout dâ??Ã©liminer les Ã©missions de gaz Ã effet de serre liÃ©es Ã la production dâ??acier neuf.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35575,35579,35583,35587,35591,35595,35599â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« ATARI-GO Â» Â» tab_id= Â»1641806909071-993de7c4-8160â?³][vc_column_text css= Â».vc_custom_1642154204065{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;} Â»]Architecte 1 : Massimo Frasson
Architecte 2 : â??
IngÃ©nieur civil : De Giorgi & Partners Consulting Engineers SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : PROELBA & ML â?? Projets Ã©lectriques SA
IngÃ©nieur RCVS : Marco De Carli studio di ingegneria SA
Physique du bÃ¢timent : MAWI ENERGIE SA
GÃ©otechnicien : â??
SpÃ©cialiste de la police du feu : Marcionelli & Winkler + Partners SA
Consultant environnemental/phonique : DIONEA SA
IngÃ©nieur de la circulation : Studio Ferella Falda SA

Le nouveau centre de maintenance et de dÃ©pÃ´t de FART joue un rÃ´le stratÃ©gique dans la rÃ©gion, en rÃ©ponse au dÃ©veloppement des transports publics dans le Haut-Tessin, prÃ©vu Ã moyen et long terme. Le dÃ©veloppement des transports publics signifie lâ??allongement des parcours et lâ??intensification des services, Ã©galement en vue de lâ??augmentation de la flotte circulante qui a commencÃ© avec lâ??appel dâ??offres public en 2019. Le scÃ©nario fixe donc des objectifs de dÃ©veloppement prioritaires en crÃ©ant un centre logistique entre Santâ??Antonino et Locarno/AscÃ´ne.

Lâ??ancien site de General Electrics est situÃ© Ã lâ??extrÃ©mitÃ© orientale de la plaine industrielle qui a connu son dÃ©veloppement depuis les annÃ©es 1970. Il est dÃ©limitÃ© par deux Ã©lÃ©ments anthropiques forts : au nord par la route cantonale et au sud par la voie ferrÃ©e, Ã sa bifurcation. La position particuliÃ¨re de lâ??intervention exige une rÃ©ponse de conception initiale qui rÃ©sout le changement dâ??Ã©chelle entre la zone industrielle venant de lâ??ouest et le petit Ã©tablissement au nord-est, dans le voisinage immÃ©diat : une articulation plan-volume modÃ©rÃ©e est donc lâ??instrument jugÃ© appropriÃ© pour la configuration du nouveau bÃ¢timent.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image= Â»35604,35608,35612,35616,35620,35624,35628â?³ items_offset= Â»0â?³ image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³ carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³ images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][vc_tta_section title= Â»PROJET Â« COMPACT LINES Â» Â» tab_id= Â»1642081906253-e33d5b66-ce57â?³][vc_column_text]Architecte 1 : Massimo Uriati
Architecte 2 : Vannini et Pelfini architetti sagl
IngÃ©nieur civil : Bonalumi Ferrari Partner SA
IngÃ©nieur Ã©lectromÃ©canicien : Proelba & ML Progetti elettrici SA
IngÃ©nieur RCVS : Marco De Carli studio di ingegneria SA
Physique du bÃ¢timent : Mawienergia SA
IngÃ©nieur gÃ©otechnique : Baumer SA
SpÃ©cialiste de la police du feu : Marcionelli & Winkler + Partners SA
Consultant environnemental/phonique : DIONEA SA
IngÃ©nieur de la circulation : Bonalumi Ferrari Partner SA

default watermark

Lâ??idÃ©e de conception dÃ©coule du dÃ©sir de caractÃ©riser lâ??atelier et le dÃ©pÃ´t de bus comme un seul Ã©lÃ©ment architectural compact. Le grand toit carrÃ© qui recouvre lâ??ensemble du bÃ¢timent rÃ©pond Ã cette volontÃ©, unifiant les deux activitÃ©s au niveau urbain et Ã©tablissant un dialogue avec les autres structures voisines. Le symbole de lâ??entreprise Fart se dÃ©tache sur le toit, agissant comme un signe de communication visuelle et publicitaire fort, visible depuis la route cantonale. Le bÃ¢timent est donc prÃ©sentÃ© comme un Ã©lÃ©ment unique, Ã lâ??intÃ©rieur duquel les diffÃ©rentes activitÃ©s et les utilisateurs sont rÃ©partis de maniÃ¨re ordonnÃ©e sur diffÃ©rents niveaux mais avec une seule entrÃ©e. Lâ??attention particuliÃ¨re accordÃ©e Ã la Lâ??attention particuliÃ¨re accordÃ©e Ã la conception des halls et des espaces de circulation rend le bÃ¢timent accueillant, caractÃ©risÃ© par des espaces de qualitÃ© qui offrent aux utilisateurs la

possibilitÃ© de travailler positivement, de se rÃ©unir et de se socialiser. Depuis lâ??entrÃ©e principale, les utilisateurs pÃ©nÃ¨trent directement dans lâ??atrium, qui mÃ¨ne Ã la zone des ateliers. Les liaisons verticales (escalier et ascenseur) sont situÃ©es dans cet espace, flanquÃ©es du bloc de service. Au rez-de-chaussÃ©e se trouve le bureau de gestion de lâ??atelier, qui est en contact visuel et dâ??accÃ¨s direct avec lâ??atelier. Au rez-de-chaussÃ©e se trouvent Ã©galement le bureau de lâ??entreposeur avec carrousel, la salle de lâ??atelier mÃ©canique et la salle de stockage des Ã©quipements Ã©lectroniques. Au rez-de-chaussÃ©e Ã©galement, adjacent Ã ces piÃ¨ces, se trouve le grand atelier amÃ©nagÃ© sur 5 allÃ©es, comme indiquÃ© dans la notice. Les chambres suivantes sont situÃ©es aux Ã©tages supÃ©rieurs

niveau 1, rÃ©servÃ© aux utilisateurs de lâ??atelier. On accÃ¨de Ã lâ??escalier par une liaison vitrÃ©e dâ??oÃ¹ lâ??on accÃ¨de aux vestiaires, Ã la salle de repos, Ã la salle de thÃ©orie et de formation et aux douches, plus un espace de rÃ©serve tel que requis par lâ??appel dâ??offres.
le niveau 2, utilisÃ© exclusivement pour les conducteurs et les participants Ã la formation. Depuis le corps de la salle, on accÃ¨de par un connecteur Ã , successivement, des toilettes et des vestiaires avec douches hommes/femmes. Le secteur se termine par une salle pour les entreprises extÃ©rieures et une salle de pause pour 30 personnes. Perpendiculairement, on accÃ¨de aux salles de formation (2 + 1 rÃ©serve) et Ã lâ??espace de dÃ©tente, avec des sanitaires de service supplÃ©mentaires ; une cage dâ??escalier sert de sortie de secours et de liaison entre les chauffeurs et les bus. Cette longue liaison est orientÃ©e vers lâ??intÃ©rieur, vers le grand atelier et les zones de stockage, ce qui permet de conserver la perception visuelle de toutes les piÃ¨ces.
Tous les Ã©quipements de ventilation sont situÃ©s au niveau du toit, ce qui permet une distribution aisÃ©e des gaines Ã lâ??intÃ©rieur ; le niveau du sous-sol abrite les locaux techniques Ã©lectriques et la pompe Ã chaleur avec les rÃ©servoirs dâ??eau. Câ??est Ã©galement au sous-sol, sous lâ??atelier, que se trouvent toutes les zones de stockage et de rangement du matÃ©riel,
y compris les rÃ©servoirs et les citernes, avec des tuyaux menant Ã lâ??extÃ©rieur pour le ravitaillement en diesel. Le toit, constituÃ© de dalles dâ??acier isolÃ©es, est dotÃ© de lucarnes qui assurent lâ??Ã©clairage naturel de la zone de lâ??atelier ; une partie du toit abrite Ã©galement des panneaux photovoltaÃ¯ques qui font office de vecteur Ã©nergÃ©tique partiel du bÃ¢timent. Le positionnement diagonal du bÃ¢timent sur lâ??axe nord-sud permet une plus grande efficacitÃ© Ã©nergÃ©tique et un Ã©clairage maximal.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery
dfd_layer_image= Â»35177,35173,35169,35165,35161,35157,35153â?³ items_offset= Â»0â?³
image_width= Â»900â?³ image_height= Â»600â?³ slides_to_show= Â»3â?³ slides_to_scroll= Â»1â?³
carousel_slideshow_speed= Â»3000â?³
images_style= Â»carousel Â»][/vc_tta_section][/dfd_accordion][/vc_column][/vc_row][vc_row][vc_column][
screen_wide_spacer_size= Â»100â?³ screen_normal_resolution= Â»1024â?³
screen_tablet_resolution= Â»800â?³ screen_mobile_resolution= Â»480â?³
screen_normal_spacer_size= Â»80â?³ screen_tablet_spacer_size= Â»60â?³
screen_mobile_spacer_size= Â»40â?³][/vc_column][/vc_row]

date crÃ©Ã©e
17 janvier 2022
Auteur
fartiamo

default watermark