

SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISE ET POSTE DE COMMANDEMENT CENTRALISÉ, CHAMPIGNY-SUR-MARNE

Pionnier du Grand Paris Express

Situé dans la zone d'activité du Plateau, le Centre d'exploitation Champigny assurera les fonctions essentielles de site de maintenance et de remisage (SMR) et de poste de commandement centralisé (PCC) de la future ligne 15 Sud¹. Un défi technique majeur et un chantier exemplaire pour l'agence Richez Associés.

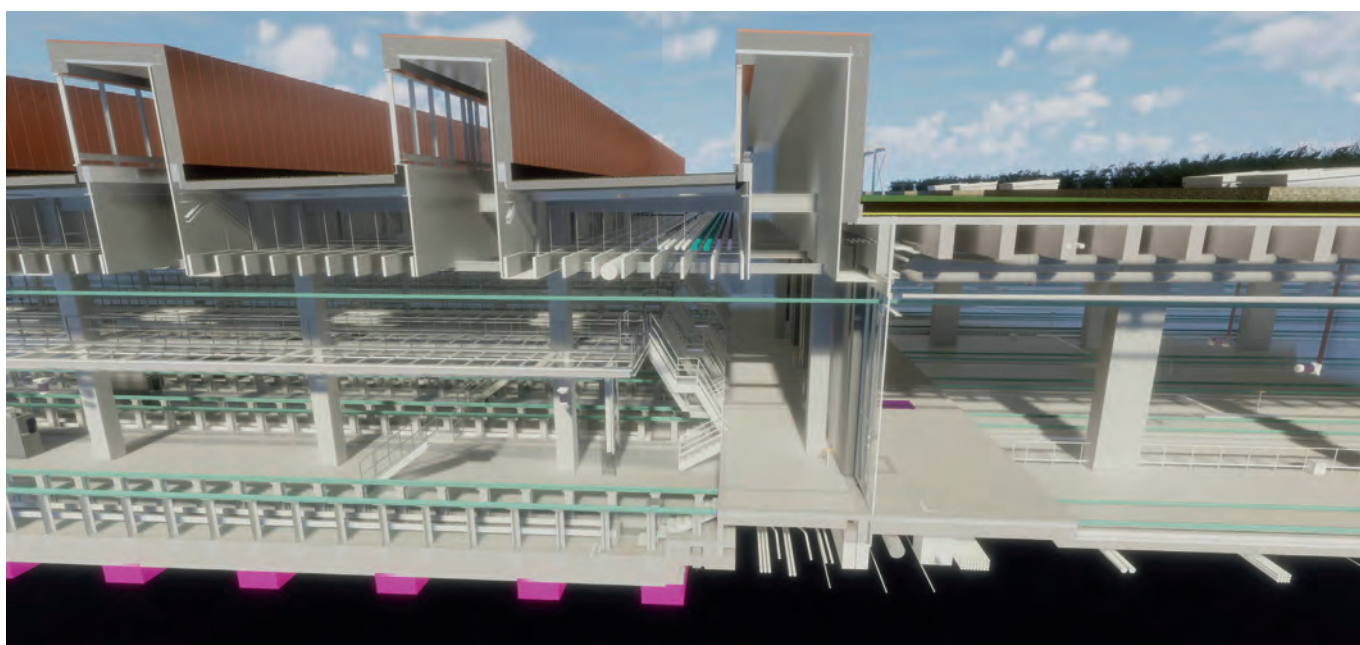


Inaugurant la série des six centres d'exploitation du Grand Paris Express, le projet de SMR de la ligne 15 Sud devrait accueillir, d'ici à 2025, un site industriel de pointe qui permettra notamment, en exclusivité mondiale, l'entrée de rames en mode automatique dans le bâtiment. Implanté sur une surface de huit hectares à Champigny-sur-Marne, le futur site garantira la maintenance, la réparation et l'entretien de 60% des trains de la ligne. L'infrastructure sera également reliée par un tunnel de 2,4 km de longueur. Véritable centre névralgique du système, le PCC assurera la gestion de toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne (régulation du trafic, surveillance...).

PLUS GRANDE TOITURE VÉGÉTALISÉE DE FRANCE

Fusionnant le bâti et le paysage, le bâtiment émergera de la plus grande toiture végétalisée de France pour se poursuivre en sheds afin d'apporter la lumière au cœur des ateliers de maintenance. Architecte du projet, l'agence Richez Associés a ainsi pris le parti de prolonger le parc départemental du Plateau d'une vaste toiture végétalisée de deux hectares. Des parcelles de 100 m² regroupées en lanières étendent la toiture dont l'aménagement a été étudié avec le Muséum national d'Histoire naturelle. Différents espaces y seront recréés afin de favoriser l'accueil d'une biodiversité locale variée et menacée en Île-de-France, et de tisser des liens avec

¹ Avec ses 33 km de voies de métro automatique, elle traversera 22 communes, reliera 16 gares et devrait profiter à plus d'un million de voyageurs.



les sites naturels remarquables à proximité, tels que Natura 2000 et les Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF). Une exploitation maraîchère et d'agriculture urbaine est actuellement à l'étude sur un hectare.

LOGIQUE DE RATIONALITÉ FONCTIONNELLE ET GÉOMÉTRIQUE

Mais pas question pour autant de faire de ce site un objet purement iconique. Rationnel, fonctionnel, empreint de son temps, le SMR a vocation à s'inscrire dans la durée. Le caractère industriel de son usage est ainsi affirmé par son écriture et ses formes architecturales – grands volumes et peu de façades –, sa toiture en sheds évoquant l'architecture industrielle du 19^e siècle et le choix de matériaux comme l'acier et la terre cuite. Il est organisé en trois grands secteurs positionnés essentiellement au niveau du rez-de-voie. Doté d'une dalle béton en couverture et de structures porteuses (poteaux, poutres, pannes), éléments précontraints, préfabriqués et montés sur place, et

semi-enterré, le hall de transfert et de passage (22 000 m²) qui permet les mouvements de trains en automatique vient se glisser sous la toiture végétalisée. Le faisceau de deux voies s'élargit à dix-neuf pour remiser les rames. Les activités de maintenance des rames et du matériel sont regroupées dans un vaste atelier hall de 17 000 m² éclairé selon un angle zénithal par quelque quinze sheds rectangulaires. Véritable tour de contrôle de l'ensemble de la ligne 15, le PCC et l'unité opérationnelle s'organisent, quant à eux, dans la continuité du hall de maintenance autour d'un grand patio central planté qui pourra accueillir 450 salariés.

Maître d'ouvrage : Société du Grand Paris

Architectes : Richez Associés

Groupement : Egis + Richez Associés

Photos et doc. : Richez Associés

