

# Métro

PAR BÉATRICE LOVISA

## Centre d'exploitation et de maintenance

4 500 armatures,  
35 000 m<sup>2</sup> de murs  
préfabriqués, 20 000 m<sup>2</sup>  
de toiture en cuivre,  
226 poutres - soit 3,4 km -  
de mégapoutres (15 à 23 m  
de portée) sont notamment  
nécessaires à la seule zone  
d'échange de CEM de  
Champigny.



Au Plateau,  
l'un des 6 CEM du GPE  
s'intègre aux 14 mètres  
de dénivelé du terrain.  
Un prototype de 20 mètres  
présente ses revêtements  
(à l'avant de la photo).

## Une "Tour Eiffel" à l'horizontale<sup>1</sup>

En contrebas du parc du Plateau, prend vie un colosse architectural de poutres et de rails. Paré de céramique et de verdure, jouant de la lumière, c'est presque discret qu'il tiendra les rôles de commandement, remisage et maintenance pour la ligne 15.

« C'est un bâtiment industriel monumental du 21<sup>e</sup> siècle que nous avons conçu sur ce site de 8 hectares, à la demande de la SGP (Société du Grand Paris) », confie l'architecte Patrick Rochard, de l'agence Richez-Associés. En 2025, ce bâti de 60 000 m<sup>2</sup> accueillera un ballet continu - 24h/24, 7j/7- au service du métro automatique : pilotage, vérification quotidienne et réparation des rames. Le centre d'exploitation et de maintenance (CEM), qui place Champigny au cœur de la logistique du Grand Paris Express, est agencé en deux pôles : le PCC (Poste de commandement centralisé), et le SMR (Site de maintenance et de remisage) chargé de 60 % des rames de la ligne 15 via 19 voies en "peigne". Hall de maintenance

avec vérin en fosse<sup>2</sup> et hall de nettoyage quotidien avec machine à laver les trains partageront l'espace principal, au niveau inférieur. « Pour amener apaisement et esthétique, nous avons adapté les éléments industriels. Les treize sheds<sup>3</sup> laissent passer la lumière naturelle, et le plafond innove par sa qualité acoustique. Le tout sous une toiture végétalisée. C'est un produit très qualitatif et d'une ampleur rare », explique l'architecte. D'ici fin 2021, la céramique glacurée aux couleurs changeantes parera les façades, aux côtés du cuivre naturel et des vitrages façade Nord. Bientôt, la fin des travaux de génie civil marquera la baisse des nuisances. « C'est un chantier hors norme, qui multiplie les contraintes techniques, et emploie

autour de 200 personnes sur site », confirme Matthias Emery, chef de projet Egis Bâtiment. A site monumental, volumes exceptionnels. « Des poutres d'une portée moyenne de 15 mètres sont acheminées par convois exceptionnels, comme d'autres éléments préfabriqués de grande taille », détaille Alexandre Martin, chef de projet SGP des CEM de la ligne 15 sud. Les étapes suivantes seront dédiées au "clos et couvert" (toit-fenêtres), au revêtement de façade, aux aménagements et équipements intérieurs (électricité et voies ferrées en 2022). Les premières rames du métro devraient être testées au CEM campinois d'ici deux ans !

1 Comparaison évoquée par l'architecte / 2 Plateforme de retrait des essieux (bogies) pour réparation. / 3 Toiture en dents de scie typique des bâtiments industriels anciens.

## En bref...

### Fermetures de nuit

Attention : du 5 avril au 14 mai, de 21h à 6h, du lundi au vendredi, la circulation sera interdite : sur la RD4 entre le 154 av. R-Salengro et la rue de la Plage ; rue de la Plage entre l'av. R-Salengro et la rue de Verdun. Des travaux de protection du pont SNCF, en parallèle du creusement de la "boite" souterraine de la gare Champigny-Centre, sont nécessaires. Respectez les déviations nocturnes mises en place via le bld de Stalingrad.

### Nuisances de l'entonnement

L'ouvrage d'entonnement Salengro doit pouvoir accueillir prochainement les tunneliers venant de Créteil et de la gare Bry-Villiers-Champigny. Son creusement a entraîné des nuisances importantes dues notamment au percement de la couche de calcaire grossier. Des demandes ont été faites par la Ville pour les atténuer autant que possible et maîtriser les sorties des camions. Des nuisances ponctuelles peuvent survenir ces 2 prochains mois.