

Grand
Paris
express

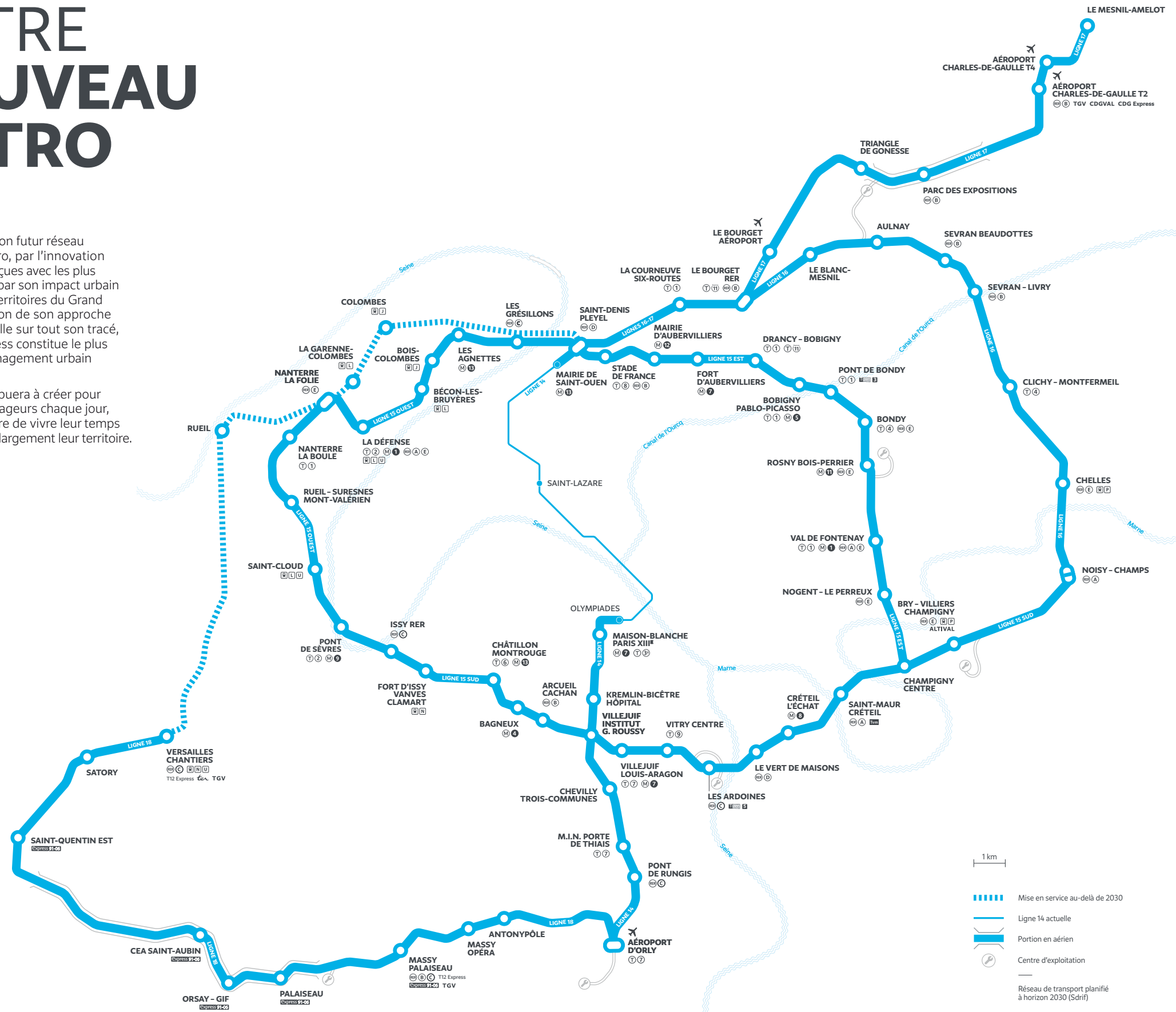
CENTRE D'EXPLOITATION VITRY LIGNE 15



NOTRE NOUVEAU MÉTRO

Par l'envergure de son futur réseau de 200 km de métro, par l'innovation de ses 68 gares conçues avec les plus grands architectes, par son impact urbain de 140 km² sur les territoires du Grand Paris et par l'ambition de son approche artistique et culturelle sur tout son tracé, le Grand Paris Express constitue le plus grand projet d'aménagement urbain en Europe.

Sa réalisation contribuera à créer pour trois millions de voyageurs chaque jour, une nouvelle manière de vivre leur temps de transport et plus largement leur territoire.



200 km
de métro automatique

68 gares

90%
en souterrain

100%
accessible PMR

6 centres
d'exploitation

55 km/h
vitesse moyenne

1 rame
toutes les 2 à 3 min

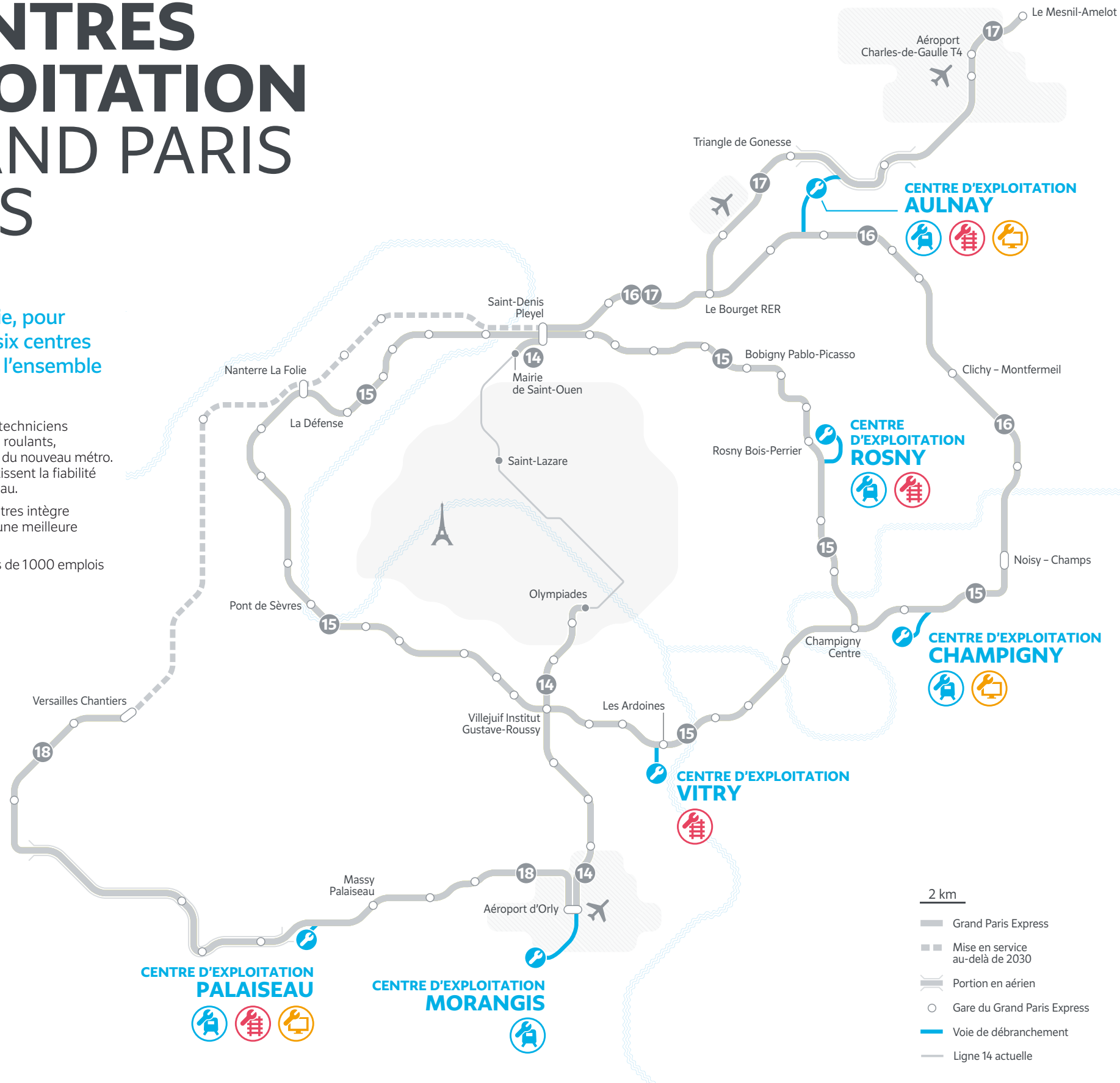
LES CENTRES D'EXPLOITATION DU GRAND PARIS EXPRESS

Le nouveau métro s'appuie, pour son fonctionnement, sur six centres d'exploitation répartis sur l'ensemble du réseau.

Depuis les centres d'exploitation, des techniciens assurent la maintenance des matériels roulants, celle des infrastructures et l'exploitation du nouveau métro. Ils assurent la qualité du service, garantissent la fiabilité et la sécurité des trains comme du réseau.

La conception architecturale de ces centres intègre une approche environnementale pour une meilleure insertion dans les territoires.

Les centres d'exploitation vont créer plus de 1000 emplois directs hautement qualifiés.



LES CENTRES D'EXPLOITATION PEUVENT REGROUPEUR JUSQU'À TROIS FONCTIONS:

Le Poste de Commandement Centralisé (PCC) récolte en temps réel les données du métro, coordonne la circulation des trains, surveille et régule le trafic, tout en assurant la qualité du service.

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) accueille les trains voyageurs. Ils y sont réceptionnés, révisés, entretenus, réparés et entreposés.

Le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) regroupe les engins et installations permettant la maintenance des équipements du métro en parfait état de fonctionnement (voies, tunnels, viaducs, distribution d'énergie...).

UNE LIGNE TROIS CENTRES D'EXPLOITATION

TROIS CENTRES COMPLÉMENTAIRES

La ligne 15 avec ses 36 gares nécessite une mise en service étape par étape. Le tronçon Sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs sera le premier à voir le jour.

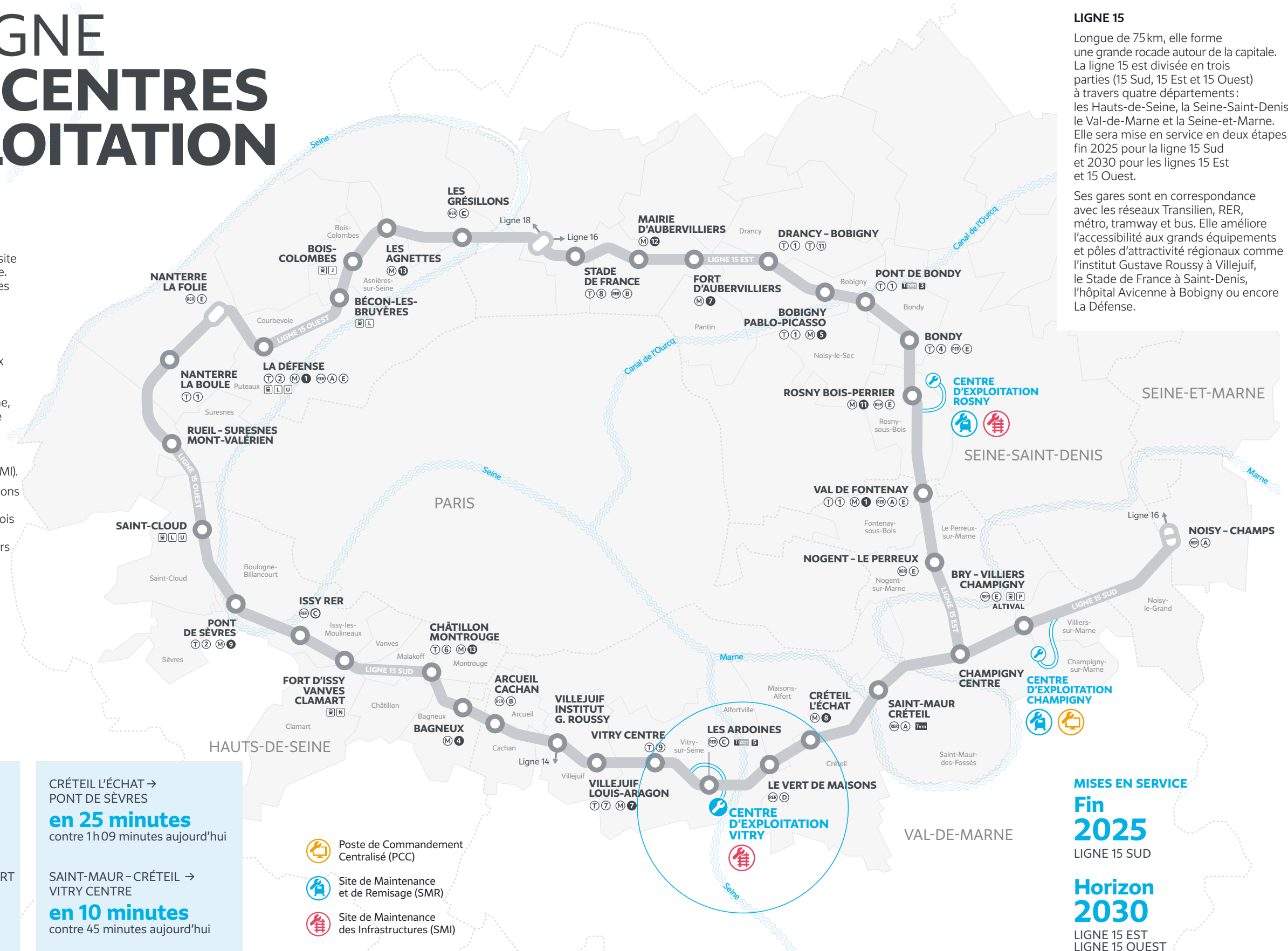
Les deux centres d'exploitation, Champigny et Vitry se partageront sa maintenance. Ils assureront à eux deux les trois fonctions essentielles au fonctionnement du métro : poste de commandement de la ligne, centre de remisage ainsi que centre de maintenance pour les trains voyageurs et les trains de travaux également appelé véhicules de maintenance des infrastructures (VMI).

Lors de la mise en service des tronçons Est et Ouest, un troisième centre d'exploitation situé à Rosny-sous-Bois permettra d'augmenter la capacité de maintenance des trains voyageurs et une plus grande proximité pour les interventions sur le réseau.

LIGNE 15

Longue de 75 km, elle forme une grande rocade autour de la capitale. La ligne 15 est divisée en trois parties (15 Sud, 15 Est et 15 Ouest) à travers quatre départements : les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne. Elle sera mise en service en deux étapes : fin 2025 pour la ligne 15 Sud et 2030 pour les lignes 15 Est et 15 Ouest.

Ses gares sont en correspondance avec les réseaux Transilien, RER, métro, tramway et bus. Elle améliore l'accessibilité aux grands équipements et pôles d'attractivité régionaux comme l'institut Gustave Roussy à Villejuif, le Stade de France à Saint-Denis, l'hôpital Avicenne à Bobigny ou encore La Défense.



LES ARDOINES →
CHAMPIGNY CENTRE
en 10 minutes
contre 57 minutes aujourd'hui

FORT D'ISSY - VANVES - CLAMART
→ VITRY CENTRE
en 14 minutes
contre 54 minutes aujourd'hui

CRÉTEIL L'ÉCHAT →
PONT DE SÈVRES
en 25 minutes
contre 1h09 minutes aujourd'hui

SAINT-MAUR - CRÉTEIL →
VITRY CENTRE
en 10 minutes
contre 45 minutes aujourd'hui

- Poste de Commandement Centralisé (PCC)
- Site de Maintenance et de Remisage (SMR)
- Site de Maintenance des Infrastructures (SMI)

MISES EN SERVICE
Fin 2025
LIGNE 15 SUD

Horizon 2030
LIGNE 15 EST
LIGNE 15 OUEST

AU CŒUR DU RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER

Le centre d'exploitation s'étend sur une surface de 4 hectares majoritairement à l'extrémité sud-est de la commune de Vitry-sur-Seine et, au sud, sur une surface d'environ 400 m² à Choisy-le-Roi.

Dès le XIX^e siècle, l'histoire du site est marquée par l'industrie et le développement d'importantes voies de communication dont le chemin de fer est le premier représentant. L'industrialisation du secteur s'intensifie au XX^e siècle avec l'arrivée de plusieurs usines, dont le groupe Rhône-Poulenc, alors fleuron de l'industrie pharmaceutique française, qui s'y implante en 1908.

Les voies de chemin de fer marquent la limite est de ce quartier industriel, qui sépare la ville de Vitry-sur-Seine de son accès à la Seine. La rue Léon Geffroy, axe routier important vers

Paris, marque sa limite ouest et renforce l'insularité de la zone, entre voies de chemin de fer et axes routiers. La construction du viaduc de l'A86, à la fin du XX^e siècle, ceinture au sud le site par une troisième infrastructure routière d'ampleur.

Construit au cœur du projet de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Seine Gare Ardoines, le centre d'exploitation Vitry participera à la mutation du quartier qui accueillera prochainement un pôle multimodal composé de la future gare Les Ardoines de la ligne 15 et de nouvelles lignes de bus,

dont le TZEN 5. Cette dernière reliera le 13^e arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi.

Le quartier encore marqué par son empreinte industrielle se transforme progressivement en un espace mixte dans le cadre de deux projets d'aménagement (ZAC gare Ardoines et Seine gare Vitry) constitués d'immeubles résidentiels, de bureaux, de commerces de proximité, d'équipements et d'espaces publics.

L'arrivée de la future gare du Grand Paris Express et le renouvellement du quartier permettront d'ouvrir la ville jusqu'à la Seine.



UNE ARCHITECTURE QUI FAIT ÉCHO AU PASSÉ INDUSTRIEL DU SITE

Dans le cadre du renouvellement urbain du quartier qui accueillera des activités tertiaires et des logements, le projet architectural du centre d'exploitation Vitry conserve des marqueurs de l'histoire des Ardoines.



Vue depuis la rue Léon Geffroy sur le parvis du centre d'exploitation Vitry

L'implantation et l'architecture des futurs bâtiments pensées par le cabinet d'architectes Marc Barani s'inspirent des infrastructures industrielles actuellement en place. La toiture plissée du hall de maintenance est une référence aux sheds avec ses recouvrements en dents de scie, typiques des ateliers industriels du XIX^e siècle. Ils laissent entrer la lumière naturelle à une époque où l'éclairage électrique était encore rare. Les plans des futurs bâtiments

intègrent également les principes architecturaux des gares du nouveau métro, où la lumière naturelle est systématiquement privilégiée pour accompagner le voyageur jusqu'aux quais.

Les différents espaces du centre d'exploitation s'imbriquent harmonieusement le long des voies du RER C. Un premier bâtiment au volume long, haut et fin abrite le parking, les bureaux et des locaux techniques. Il permet de créer

une barrière visuelle et sonore avec le RER. Un second ensemble prolongé d'une clôture végétalisée accueille le hall de maintenance. Entre ces deux entités, une rampe d'accès monumentale permet aux véhicules et aux piétons d'accéder sur le site.

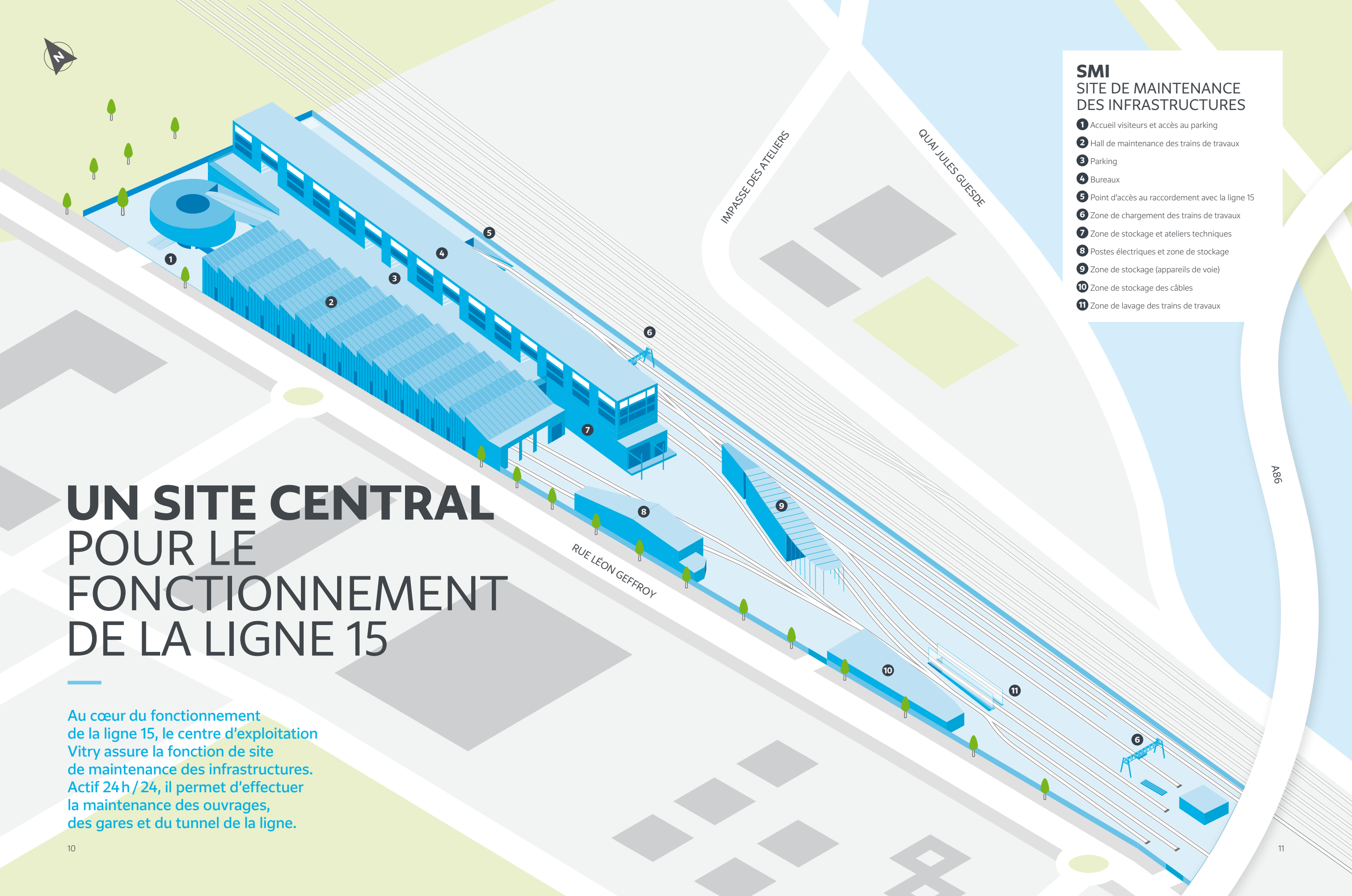
Le parvis du centre d'exploitation offrira une vue sur l'ensemble des bâtiments du site, notamment le hall des véhicules de maintenance des infrastructures, reconnaissable à sa façade transparente.



UN SITE CENTRAL POUR LE FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE 15

Au cœur du fonctionnement de la ligne 15, le centre d'exploitation Vitry assure la fonction de site de maintenance des infrastructures. Actif 24 h / 24, il permet d'effectuer la maintenance des ouvrages, des gares et du tunnel de la ligne.

- SMI**
**SITE DE MAINTENANCE
DES INFRASTRUCTURES**
- 1 Accueil visiteurs et accès au parking
 - 2 Hall de maintenance des trains de travaux
 - 3 Parking
 - 4 Bureaux
 - 5 Point d'accès au raccordement avec la ligne 15
 - 6 Zone de chargement des trains de travaux
 - 7 Zone de stockage et ateliers techniques
 - 8 Postes électriques et zone de stockage
 - 9 Zone de stockage (appareils de voie)
 - 10 Zone de stockage des câbles
 - 11 Zone de lavage des trains de travaux



LES FONCTIONS ESSENTIELLES DU SITE

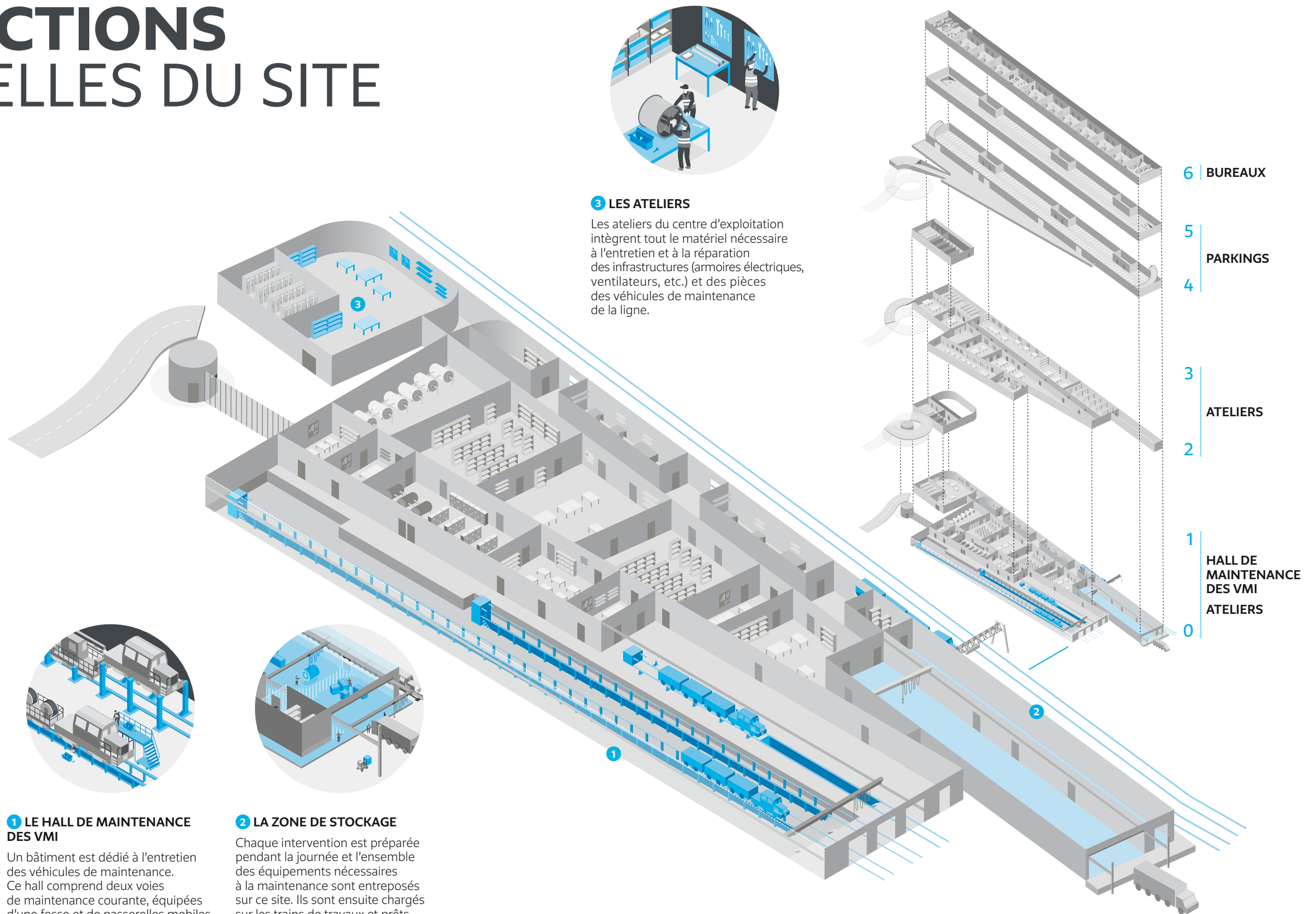
Les gares, les ouvrages de service, les voies, la signalisation constituent les infrastructures du métro. Le centre d'exploitation Vitry est dédié à leur maintenance.

Ces opérations de maintenance consisteront principalement à assurer le bon fonctionnement :

- des équipements du tunnel (exemples : remplacement des câbles, rails, traverses, profil aérien de contact également appelé caténaire rigide...)
- des infrastructures des gares et des ouvrages de services (exemples : maintenance des ventilateurs et appareils électriques, ouvertures des façades de quais...)

La préparation des interventions de nuit est effectuée par les équipes de jour. Lorsque le métro ne circule plus, l'assemblage des équipements et le regroupement du matériel et des pièces est réalisé pour faciliter le travail.

Les équipes rejoignent le lieu d'intervention soit par la route soit par train pour les opérations plus complexes. Ils se déplacent et interviennent grâce aux véhicules de maintenance des infrastructures électriques. Il en existe de différents types, tailles et fonctions, utilisés au regard des interventions à effectuer.



3 LES ATELIERS

Les ateliers du centre d'exploitation intègrent tout le matériel nécessaire à l'entretien et à la réparation des infrastructures (armoires électriques, ventilateurs, etc.) et des pièces des véhicules de maintenance de la ligne.

1 LE HALL DE MAINTENANCE DES VMI

Un bâtiment est dédié à l'entretien des véhicules de maintenance. Ce hall comprend deux voies de maintenance courante, équipées d'une fosse et de passerelles mobiles pour accéder à toutes les parties des VMI et d'une voie de maintenance renforcée qui permet de les lever pour changer les essieux (bogies).

2 LA ZONE DE STOCKAGE

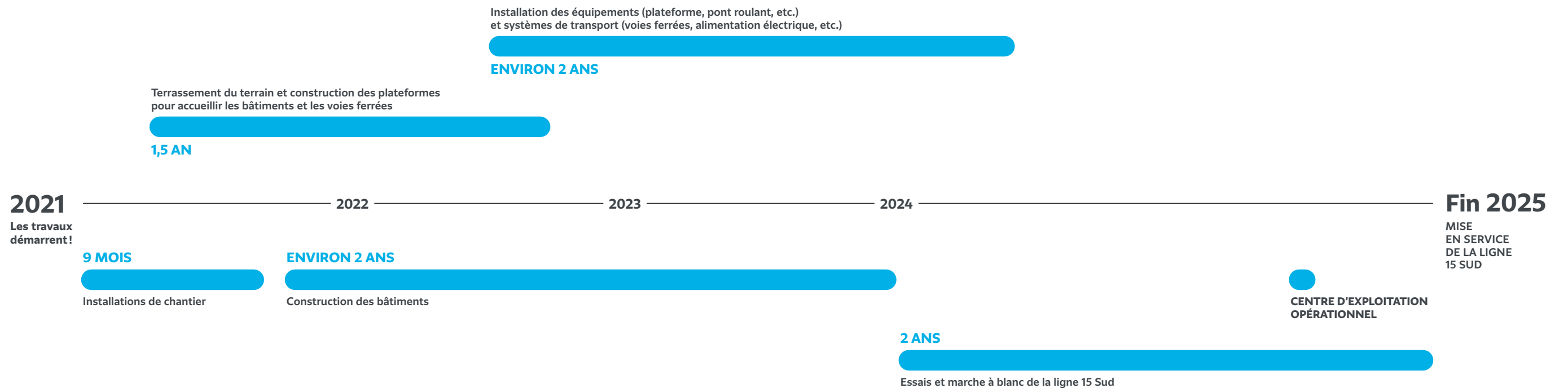
Chaque intervention est préparée pendant la journée et l'ensemble des équipements nécessaires à la maintenance sont entreposés sur ce site. Ils sont ensuite chargés sur les trains de travaux et prêts à partir lorsque les équipes de nuit arrivent. Le stock de pièces de rechange est renouvelé pour toutes les interventions afin d'assurer une disponibilité et une fiabilité de la maintenance du réseau.

LA CONSTRUCTION DU CENTRE D'EXPLOITATION VITRY DE LA LIGNE 15

Les travaux du centre d'exploitation ont débuté en 2021. Ils s'achèveront pour la mise en service des premiers tronçons de la ligne en 2025.



Vue depuis la rue Léon Geffroy sur le hall de maintenance des infrastructures du centre d'exploitation Vitry



Février 2022

Conception, réalisation, cartographies et illustrations :
QUAI#3 pour la Société du Grand Paris
Perspectives : Société du Grand Paris / Marc Barani Architectes
Impression : Imprimerie RGI

*Perspectives, cartographies, iconographies
et dates non contractuelles*

societedugrandparis.fr

