

# Extension de l'atelier de traction de Kinkempois

Projet se composant de trois secteurs principaux :

- **L'atelier** est composé d'une partie existante ( $\pm 6\,600\text{ m}^2$ ) à transformer et d'une partie nouvelle ( $\pm 17\,500\text{ m}^2$ ) à construire. La transformation consiste à intégrer de nouvelles fosses sous les voies, un transbordeur faisant la liaison avec la partie à construire et nécessitant la transformation ponctuelle de la charpente, un nouveau magasin séparé du reste du bâtiment par une cloison résistante au feu de 2h, un 'train-wash', un tour en fosse et une zone 'stand-diesel'. En plus de ces éléments purement techniques, sont ajoutés des vestiaires et des douches. Le nouvel atelier comprend principalement 5 ponts roulants de 10 t, 11 voies ferrées posées sur des pilotis métalliques au-dessus de fosses, un transbordeur, un passage sous voies, un couloir technique principal transversal aux voies, des couloirs techniques secondaires parallèles aux voies et un bas bogie. Une zone de bureaux est également intégrée au bâtiment dans une position centrale. La structure principale est métallique et non contreventée afin de libérer le passage des ponts roulants. Celle-ci est fondée sur pieux.
- **Le bâtiment** à usages divers (BUD) est un bâtiment traditionnel de  $\pm 2\,100\text{ m}^2$  de plancher. Il regroupe les services administratifs avec quelques bureaux et salles de réunions, une partie horéca avec un restaurant et sa cuisine et des locaux techniques avec notamment la cabine de signalisation.
- **Les abords** présentent une surface de  $\pm 15\,000\text{ m}^2$  regroupant les voiries de circulation pour les véhicules lourds, les parkings, les voiries piétonnes, les zones de stockage et les zones engazonnées.

Le bureau greisch et ses architectes du bureau Canevas ont conçu un ensemble qui se veut cohérent malgré les différences d'échelles et d'utilisation des bâtiments. Les contraintes techniques sont prises en compte dès le début de la conception afin de garder l'objet adapté à l'utilisation demandée et réduire les coûts de construction.

**Maître de l'ouvrage** : SNCB Technics.

**Architecte** : Canevas.

**Situation** : route d'Ougrée à Liège (BE).

**Début des études** : 2010.

**Début des travaux** : 2013.

**Coût estimé des travaux étudiés** :

33 990 000 euros htva dont 6 200 000 euros htva pour l'architecture, 18 300 000 euros htva pour la stabilité, 6 400 000 euros htva pour les techniques spéciales

**Mission** : architecture, stabilité, techniques spéciales et coordination sécurité pour les phases d'avant-projet, projet, adjudication et études d'exécution. Suivi de chantier pour la stabilité, les techniques spéciales et la coordination.

