EXPÉRIENCE **CLIENT**

Dépannage en urgence, **top chrono !**

En cas de blocage exceptionnel d'un ascenseur, Drieux-Combaluzier se charge de libérer les personnes et de rétablir le bon fonctionnement de l'appareil dans un temps record. Découvrez les coulisses du service de dépannage en urgence.

Notre service de dépannage agit dans les plus brefs délais.

« Allô, Madame ? Comment vous sentez-vous ?… Je viens d'avoir le technicien, il arrivera dans 5 minutes. » D'une voix douce et calme, une téléopératrice rassure son interlocutrice au téléphone, restée bloquée dans l'ascenseur de son immeuble parisien. La routine, pour le centre d'appel national Proxi-Line, qui répond jour et nuit, sept jours sur sept, aux demandes de dépannages d'ascenseurs en urgence et prévient les techniciens de Drieux-Combaluzier afin qu'ils interviennent au plus vite. La plupart des appels proviennent des boutons d'alarme installés dans les cabines, ce qui permet aux téléopérateurs d'en identifier immédiatement l'origine, sur un écran. Plus rarement, des personnes extérieures composent le numéro SAV inscrit sur les portes de palier des appareils. « Notre première tâche est toujours de vérifier où se trouve l'ascenseur, explique Sylvie Chatainier, chargée de la formation des téléopérateurs. La suite dépend de l'état physique et psychologique de la personne bloquée. »

TOUTES LES DIX MINUTES, LE TÉLÉOPÉRATEUR RAPPELLE

Puis les questions s'enchaînent : à quel étage l'ascenseur est-il arrêté, la cabine est-elle éclairée, combien de personnes sont bloquées, à quel numéro de portable peut-on joindre l'usager, quel est le code d'accès à l'immeuble ?… Si l'échange se déroule dans le calme, la procédure habituelle est appliquée : le téléopérateur appelle un technicien de Drieux-Combaluzier en urgence. Celui-ci annonce son horaire d'arrivée estimé. Toutes les dix minutes, le téléopérateur rappelle le technicien pour connaître sa position, ainsi que la personne bloquée pour la rassurer et la tenir informée. « Nous ne lâchons pas l'usager tant qu'il n'a pas été libéré, précise Sylvie Chatainier. Nous lui demandons s'il a besoin que quelqu'un vienne lui parler à travers la porte de l'ascenseur pour qu'il se sente moins seul. »

Le téléopérateur demande à la personne bloquée si elle souhaite que l'on prévienne un employeur, un directeur d'école, un proche… Et, quand l'usager est libéré par le technicien, il est à nouveau rappelé par le téléopérateur qui vérifie que tout est rentré dans l'ordre. « Nous lui téléphonons une dernière fois le lendemain, insiste Sylvie Chatainier, pour lui demander quel a été son ressenti durant l'intervention. »

> " Les questions s'enchaînent : à quel étage l'ascenseur est-il arrêté, combien de personnes sont bloquées, à quel numéro de portable peut-on joindre l'usager ? "

RÉPARÉ PAR UN TECHNICIEN DRIEUX-COMBALUZIER

Le technicien de Drieux-Combaluzier se charge à la fois de délivrer l'usager bloqué et de réparer l'ascenseur. L'ascenseur est toujours réparé, dans les minutes qui suivent, par un technicien de Drieux-Combaluzier. « Parfois, nous rencontrons des situations d'urgence, confie Sylvie Chatainier : par exemple, si la personne fait un malaise, ou bien si elle panique. Nous dépêchons alors les pompiers. » Proxi-Line rencontre aussi des cas plus insolites. « Nous avons déjà débloqué un lycéen qui passait son bac, raconte la formatrice. Et des personnes qui allaient rater leur avion. Nous faisons alors appel à plusieurs intervenants à la fois, jusqu'à en trouver un qui puisse venir immédiatement. » Un service que ces naufragés d'ascenseurs ne sont pas près d'oublier ! ■

PATRIMOINE

Station F, la halle venue du passé

Un siècle d'innovation laissé totalement à l'abandon et rattrapé in extremis par le projet ambitieux de Xavier Niel. Le plus grand incubateur numérique du monde est sur le point d'ouvrir ses portes après 3 ans de travaux d'envergure. Zoom sur les coulisses d'un projet colossal et capital(e) pour le Paris de demain.

Initialement connectée à la gare d'Austerlitz et destinée à abriter les opérations de transbordement train-camions, la Halle Freyssinet est inaugurée en 1929 et se démarque dès le début par l'originalité de sa conception : une technique innovante de précontrainte du béton inventée par l'ingénieur Eugène Freyssinet qui permet de doter la halle d'une structure porteuse d'une extrême légèreté, mais d'une solidité à toute épreuve. La méthode consiste à exercer en amont sur le béton une tension opposée à celle qu'il devra subir, augmentant ainsi considérablement sa qualité de compression.

TOTALEMENT DÉSERTÉ

S'il est depuis 2012 classé à l'Inventaire des Monuments Historiques, le bâtiment a pourtant bien failli tomber dans l'oubli. Exploitée par le Semam jusqu'en 2006, la Halle Freyssinet est ensuite totalement désertée. Il est alors envisagé de la démolir. Des associations de défense du patrimoine réussissent à convaincre l'État de l'intérêt de la préserver.

En 2006, le palais de Justice de Paris, alors en recherche d'un site pour loger le nouveau tribunal de grande instance, s'intéresse au bâtiment et lance un concours international d'architecture. Il reçoit 275 projets de 34 pays, dont les meilleurs sont présentés à la Cité de l'architecture et du patrimoine au Palais de Chaillot. Cette possibilité de réutilisation n'aboutit pas, mais amène l'aménageur à reconsidérer l'avenir de la halle… Qui ne deviendra pas un haut lieu de la mode comme certains défilés de la Fashion-week au début des années 2010 l'ont laissé supposer.

TOUJOURS UN TRAIN D'AVANCE

Aujourd'hui, la nouvelle halle Freyssinet, rebaptisée Station F, témoigne de la volonté de ses créateurs de préserver et restaurer la prouesse structurelle d'Eugène Freyssinet. En 2017, le parapluie en béton brut protège désormais la création digitale.

© Credit: Nil mites/Kaskade

Plan 3D du projet Station F

Bienvenue dans une gare d'échanges internationale. Une seule destination : l'avenir. Inutile de vérifier l'heure, elle a toujours un train d'avance. L'ancien hall de fret ferroviaire de 34 000 m², repensé par l'architecte Jean-Michel Wilmotte, est à deux pas de la Bibliothèque François Mitterrand dans le XIIIe arrondissement. Immense campus consacré à la révolution numérique, il est d'ores et déjà « un flagship pour l'économie numérique parisienne » salue Jean-Louis Missika, adjoint au maire de Paris. Cette ambition de faire rayonner la France à l'étranger par le biais de la Station F se retrouve d'ailleurs dans le choix de confier à l'Américaine Roxanne Varza la direction du campus de start-up.

> " Bienvenue dans une gare d'échanges internationale. Une seule destination : l'avenir ! "

Ce chantier hors du commun, financé par Xavier Niel à hauteur de 250 millions d'euros, s'inscrit dans l'écosystème qu'il a lui-même imaginé et qui comprend également la fameuse école 42 où 2500 jeunes apprennent gratuitement à coder, des logements à des prix accessibles à Ivry et Paris pour étudiants et start-uppers, mais aussi le fonds d'investissement Kima Ventures, l'un des plus actifs au monde en termes de volume. A la Station F, les créateurs de start-up du monde entier trouveront un ensemble de services pour favoriser l'éclosion de leur projet. Ils auront 3 à 6 mois pour démarrer leur activité avant de laisser leur place aux autres. Le public aura également accès à ce temple du numérique avec un espace de restauration et de détente de 4 000 m². ■

STATION F EN QUELQUES CHIFFRES

3 zones distinctes : réunion, forum, événement
3 036 espaces de travail
1 fablab / marketplace
1 restaurant 24/24, **4** cuisines, **1** café, **1** bar
1 espace détente de 4 000 m²
1 auditorium de 370 places
8 espaces événementiels
1 accès 24/7

SUITE ARTICLE COMPAGNON

à la restauration de vitraux dans des monuments historiques et des édifices anciens, en répondant à des appels d'offres et à des demandes d'architectes et d'administrateurs de biens.
La rencontre avec la société Drieux-Combaluzier s'est faite sur le chantier d'un immeuble haussmannien, près du Louvre.
Les deux entreprises se sont retrouvées autour d'une passion commune : la préservation du patrimoine bâti. « Nous sommes souvent amenés à rénover des vitraux dans un hall ou une cage d'escalier, explique Emmanuelle Andrieux-Lefèvre. Sur un ascenseur, c'est plus rare, mais pas impossible ! »

© Paris La Maison du Vitrail

> " L'espace destiné au dessin sur papier : première étape de la naissance d'un vitrail. "

6 000 M² DE VERRES ANCIENS

Outre son savoir-faire d'exception, la Maison du Vitrail détient un stock de 18 000 m² de verres soufflés à la bouche et teintés dans la masse, dont 6 000 m² de verres anciens. Les feuilles de verre les plus anciennes datent de 1793. Un trésor soigneusement conservé, utile au remplacement de vitraux séculaires, cassés ou abîmés. Dernièrement, la Maison a restauré, à Paris, la coupole vitrée du siège de la BNP, boulevard des Italiens, les vitraux de l'église Notre-Dame du Liban, rue d'Ulm, la verrière de l'hôtel Vernet, dans le 8e arrondissement… Mais aussi une église au Cameroun et une chapelle à Tahiti. Créée en 1973, la Maison du Vitrail est devenue une référence internationale, détentrice du label Entreprise du patrimoine vivant (EPV). Elle propose des stages d'initiation et des formations professionnelles. La plupart des apprentis sont des adultes en reconversion professionnelle.

« C'est dommage que nous n'ayons pas plus de jeunes en formation, regrette Emmanuelle Andrieux-Lefèvre. Le vitrail est un métier de passion, qui allie créativité, rigueur, technique… Et qui demande une sensibilité, une fibre artistique et quelques connaissances en histoire de l'art. » Un métier ancestral qui a encore de l'avenir ! ■

FlippingBook

BEAUX **ASCENSEURS**

Une intégration en toute harmonie

Dans la très chic avenue Bosquet, à Paris, un bel immeuble haussmannien brille à nouveau. L'implantation d'un ascenseur vitré fabriqué sur-mesure dans le respect de son architecture s'impose comme la pièce maîtresse de cette rénovation des parties communes. Une réalisation exigeante signée Drieux-Combaluzier.

A deux pas du Champ-de-Mars, dans le VIIe arrondissement de Paris, un immeuble du XIXe siècle en pierre de taille a gagné en confort et en cachet grâce à l'installation récente d'un nouvel ascenseur implanté dans la cage d'escalier. Enlacé par une main courante en bois verni, l'appareil entièrement vitré est venu remplacer un ancien ascenseur extérieur qui, côté cour, ne desservait pas l'ensemble des niveaux, puisqu'il s'arrêtait au cinquième et avant-dernier étage.
Conçu sur mesure, fabriqué, installé et mis en service par Drieux-Combaluzier, le nouvel ascenseur dessert jusqu'au 6e et dernier étage, sous les combles. Parfaitement intégré dans l'architecture de l'édifice, il semble être en place depuis toujours. Et pourtant, des aménagements importants ont été nécessaires à son implantation.

Le nouvel ascenseur épouse parfaitement la courbe de l'escalier.

LA FORTE CONTRAINTE DES DEUX PREMIÈRES MARCHES EN PIERRE

« Il fallait agrandir le vide pour permettre la pose du pylône, qui mesure environ 1,50 m de long sur 1,10 m de large, explique Patrice Pauchard, responsable du Bureau d'études. Le limon de l'escalier a été découpé, et la longueur de chaque marche raccourcie de 20 cm. » L'opération a demandé la dépose de l'ancienne main courante et une modification importante du garde-corps. Entre le rez-de-chaussée et le premier étage, l'ancien barreaudage a été rectifié et reposé sur les plateaux de marches. À partir du premier étage, la main courante s'appuie sur des écuyers, des pattes métalliques fixées sur le pylône.
La géométrie de la gaine et de la cabine a été pensée pour s'adapter à la courbe de l'escalier, mais aussi à la forte contrainte des deux premières marches en pierre, au rez-de-chaussée. « La cabine et le pylône ont été dessinés en forme de pentagone, précise Patrice Pauchard, pour que l'accès à l'ascenseur s'effectue correctement sur les paliers d'angles, par un pan coupé. » Les marches en pierre ont été retaillées pour permettre l'ouverture de la porte palière. Le pilastre en fonte de départ de la rampe a été déplacé une marche plus haut.

REPRISES DE CHARGES ENTRE LE 5E ET LE 6E ÉTAGE

D'autres transformations ont concerné la structure de l'immeuble, car l'ascenseur devait accéder au 6e étage, desservi par un escalier secondaire. Les équipes de Drieux-Combaluzier ont procédé à une ouverture dans le plancher intermédiaire et à des reprises de charges entre le 5e et le 6e étage. Au 5e étage, la gaine a été isolée, et la porte palière dotée d'un vitrage de taille plus réduite, afin de répondre scrupuleusement aux normes incendie, obligatoires dans le cas d'un plancher traversé. Au sous-sol, les murs porteurs de la fosse ont été décalés de 30 cm pour éviter de gêner la circulation vers les caves. Le plafond du 6e étage a également été percé pour permettre l'accueil de la gaine, de 2,95 m de haut au dernier niveau, réserves comprises. « La partie supérieure du pylône se trouve sous la toiture, dans les combles, en limite du brisis du toit à la Mansart, souligne Patrice Pauchard. Néanmoins, il n'a pas été nécessaire de modifier la toiture. »
Les travaux ont duré six mois. La structure du pylône, en acier revêtu d'une peinture noire brillante, épouse de ses coins arrondis la courbure de l'escalier. Les vitrages feuilletés empêchent le vol en éclats du verre en cas de choc. Toutes les pièces d'habillage des portes palières sont en laiton. Un véritable travail d'orfèvre ! ■