

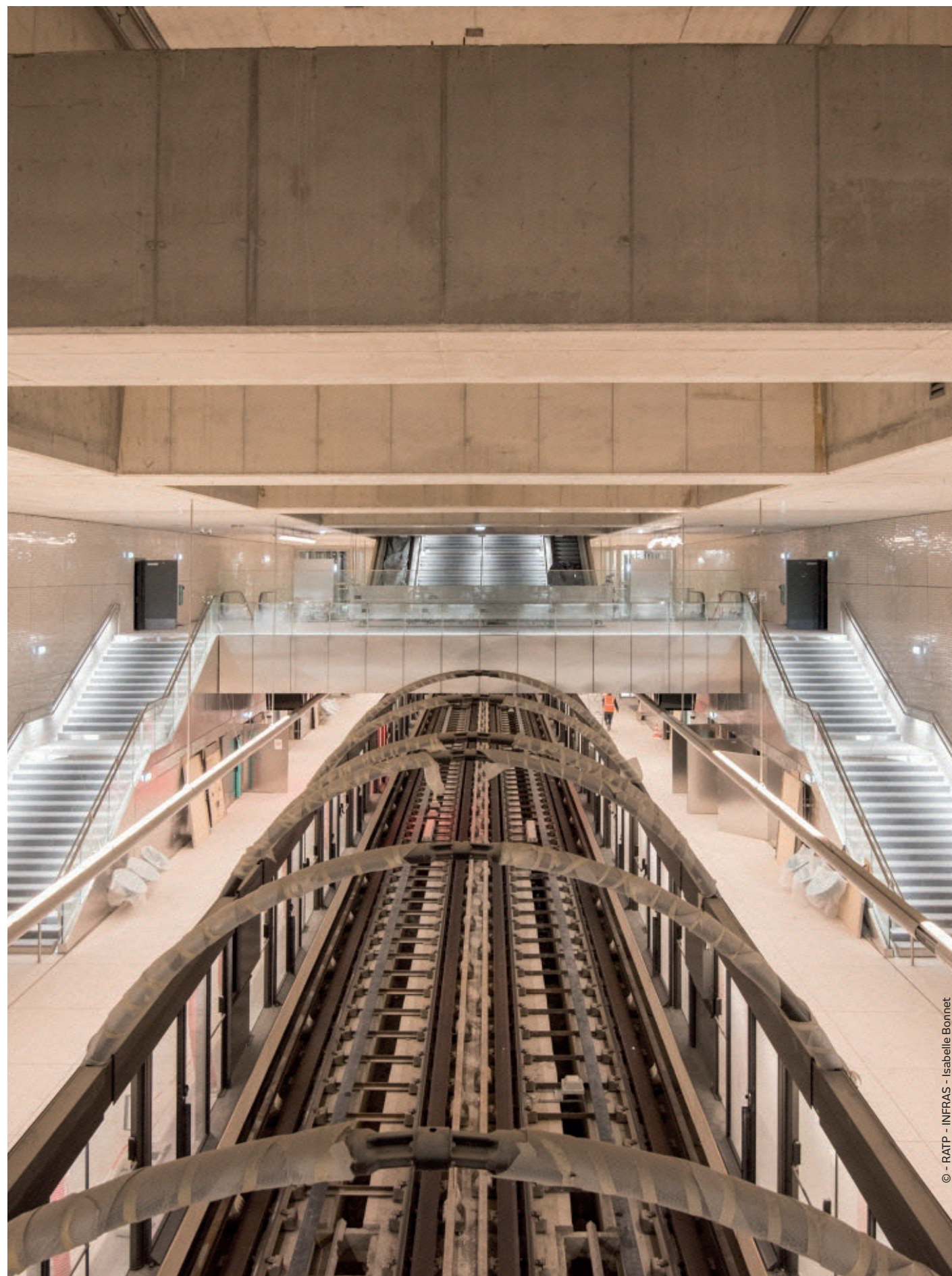
**14**

PROLONGEMENT JUSQU'À MAIRIE DE SAINT-OUEN - RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Dossier de presse**14 DÉCEMBRE 2020****MISE EN SERVICE****DU PROLONGEMENT NORD
DE LA LIGNE 14**

© - RATP - HAVAS PARIS





4/5

LE PROLONGEMENT
DE LA LIGNE 14 ENTRE LES
STATIONS SAINT LAZARE
ET MAIRIE DE SAINT-OUEN -
RÉGION ÎLE-DE-FRANCE,
TANT ATTENDU, EST OUVERT !

6/7

LES GRANDES ÉTAPES
DE LA LIGNE 14 ET
DE SON PROLONGEMENT
AU NORD

8/9

LE FINANCEMENT
DU PROJET

10/15

4 NOUVELLES
STATIONS
SUR LA LIGNE 14

16

UN NOUVEAU SITE
DE MAINTENANCE
ET DE REMISAGE

17

UNE NOUVELLE
GÉNÉRATION
DE MÉTRO
POUR LA LIGNE 14

18/19

UNE QUALITÉ
ENVIRONNEMENTALE
PENSÉE DÈS
LA CONCEPTION

20/23

3 ŒUVRES ARTISTIQUES
PERMANENTES DANS
CES NOUVEAUX ESPACES

24/25

PRÈS DE 30 KM
DE TRACÉ EN 2024

26/27

LES ACTEURS DU PROJET

28

CONTACTS PRESSE

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 ENTRE LES STATIONS SAINT LAZARE ET MAIRIE DE SAINT-OUEN - RÉGION ÎLE-DE-FRANCE, TANT ATTENDU, EST OUVERT !

Après de nombreuses années de chantiers exceptionnels (prolongement de 5,8 km et construction de 4 nouvelles stations dans un environnement urbain hyper dense ainsi que la construction d'un site de maintenance et remisage des trains), de prouesses techniques (3 tunneliers en action simultanément, un nouveau poste de commandement pour la ligne, un nouveau système de pilotage automatique, des nouveaux trains...) et la finalisation des travaux en pleine crise sanitaire, la ligne 14, ligne de métro 100 % automatique et entièrement souterraine, est prolongée vers Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France avec l'objectif de désaturer la ligne 13 d'environ 25% afin d'améliorer la qualité du transport de ses 650 000 utilisateurs quotidiens.

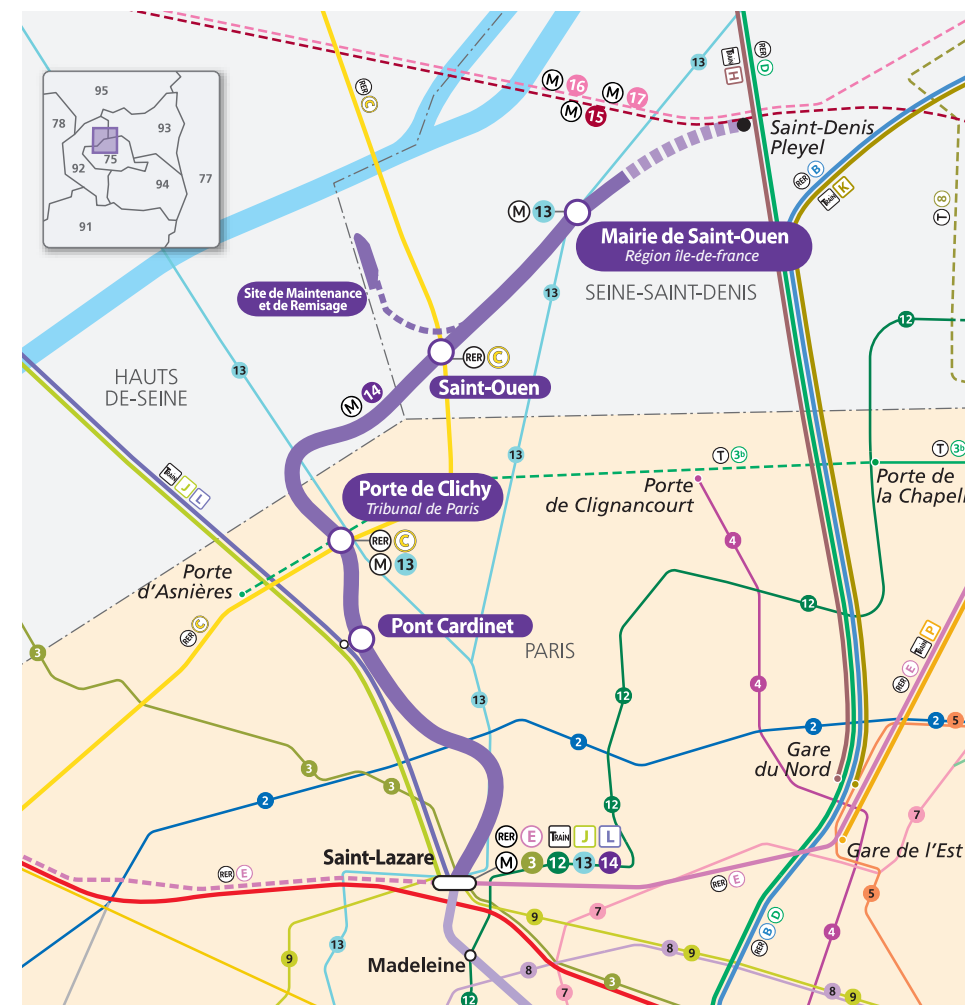
Ce prolongement fait de la ligne 14 la colonne vertébrale du réseau de métro d'Île-de-France et du projet Grand Paris Express. Avec un intervalle minimum de 85 secondes entre les trains - performance unique au monde mis en place par la RATP - la ligne 14 peut transporter 35 000 voyageurs/heure. Pour réussir ce projet à fort enjeux, Île-de-France Mobilités a investi pour les franciliens et acheté de nouveaux trains à 8 voitures (contre 6 actuellement) plus capacitaire (MP 14) afin que les voyageurs d'aujourd'hui et de demain disposent d'un haut niveau de service et de confort. Ces trains plus longs, transportant davantage de voyageurs, ont nécessité la réalisation de nombreux aménagements des stations existantes afin de faciliter la circulation des utilisateurs dans les stations et de répondre aux normes de sécurité. Ces travaux, ont été réalisés entre 2014 et 2019 pour un coût d'environ 110 millions d'euros.



© - RATP - Hamdi CHREF

C'est un moment important pour les territoires desservis (Paris, Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis) en plein développement (desserte notamment du TGI de Paris, du siège de la Région Île-de-France et de zones d'activité en fort développement comme les Docks de St Ouen) puisque la ligne 14 va améliorer la qualité de vie des habitants du nord-ouest francilien et renforcer l'attractivité économique des territoires traversés. Les quartiers du nord-ouest métropolitain représentent en effet 96 000 habitants et 72 000 emplois.

D'ici 2024, la ligne 14 sera une nouvelle fois prolongée jusqu'à la future station Saint-Denis Pleyel au nord et Aéroport d'Orly au sud, la connectant ainsi aux futures lignes 15, 16, 17 et 18 du métro. La fréquentation de la ligne devrait alors passer de 550.000 à 1 million de voyages / jour, soit l'équivalent d'une ligne comme le RER B.



4

nouvelles stations

5,8 km

de tunnel supplémentaire

15 minutes

pour aller de Châtelet à Mairie de St-Ouen - Région Île-de-France

15 000 m²

d'espaces de services et de transit pour les voyageurs

14 000 m²

d'espaces techniques

30

ascenseurs

57

escaliers mécaniques

1

nouveau site de maintenance et remisage avec 10 000 m² de surface de remisage

35

nouvelles rames MP14 à 8 voitures

100

agents supplémentaires recrutés, formés pour accueillir et accompagner les voyageurs

6

nouveaux commerces

LES GRANDES ÉTAPES DE LA LIGNE 14 ET DE SON PROLONGEMENT AU NORD

Un peu d'histoire

Inaugurée en 1998, la ligne 14 est la première ligne de métro automatique du réseau parisien. Elle a connu un premier prolongement en 2003 de Madeleine à Saint Lazare, puis un second en 2007, de Bibliothèque François-Mitterrand à Olympiades. Aujourd'hui, la ligne 14 change d'échelle avec ce prolongement vers Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France, avant un futur prolongement au sud jusqu'à Orly prévu pour 2024 dans le cadre du projet Grand Paris Express et celui au nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel.

Ce prolongement est un défi technique et technologique

Au cours de ce projet, les équipes RATP ont relevé plusieurs défis majeurs. Le premier concerne l'ampleur même des ouvrages, avec des stations atteignant jusqu'à 26 m de profondeur, contre 10 à 15 m pour les stations du réseau historique. Les stations de la ligne 14 se distinguent aussi par leurs dimensions horizontales, avec des quais de 120 m de long, à comparer aux 75 m typiques des quais du réseau historique. Le tracé du tunnel, quant à lui, parcourt une zone urbaine particulièrement dense, avec une nappe phréatique proche de la surface, traversant des terrains sableux, un bâti à préserver en surface et des emprises chantiers particulièrement complexes à gérer.

2009 > 2012

Concertation et enquête publique

OCTOBRE 2012

Déclaration d'utilité publique

2013 > 2015

Déviation des réseaux souterrains (eau, gaz, électricité, téléphone...).

2014 > 2018

Construction des stations, du site de maintenance et de remisage et des ouvrages de service

2015 > 2018

Réalisation du tunnel

2016 > 2019

Pose des équipements ferroviaires (rails, alimentation électrique, système automatique, signalisation et télécommunications).

2017 > 2020

Aménagement des stations, du tunnel et du site de maintenance et de remisage.

2019 > 2020

Essais techniques avec circulation de trains et marche à blanc.

DÉCEMBRE 2020

Mise en service

JANVIER 2021

Ouverture de la station Porte de Clichy

Un autre enjeu majeur a été de concilier les travaux du prolongement avec l'exploitation au quotidien de la ligne 14. Ce sont près de 2500 chantiers qui ont été réalisés de nuit pour préparer les systèmes de la ligne 14 à accueillir le futur prolongement depuis fin 2019, soit près d'une année d'essais, sans interruption majeure de l'exploitation.

Enfin, il faut souligner que la finalisation du projet, en pleine crise sanitaire, relève d'un véritable tour de force et d'une volonté d'être au rendez-vous au bénéfice de tous.

4 nouvelles stations pour désaturer la ligne 13 et renforcer les interconnexions

Avec ce nouveau tronçon, la ligne 14 a de nombreuses correspondances :

- > les deux branches de la ligne 13,
- > le RER C,
- > la ligne L du Transilien,
- > le tramway T3b (prolongé de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières),
- > le réseau de bus.

La ligne 14 représentera donc une alternative appréciable pour de nombreux voyageurs de la ligne 13, qu'elle déchargera d'environ un quart de ses passagers.



LE FINANCEMENT DU PROJET

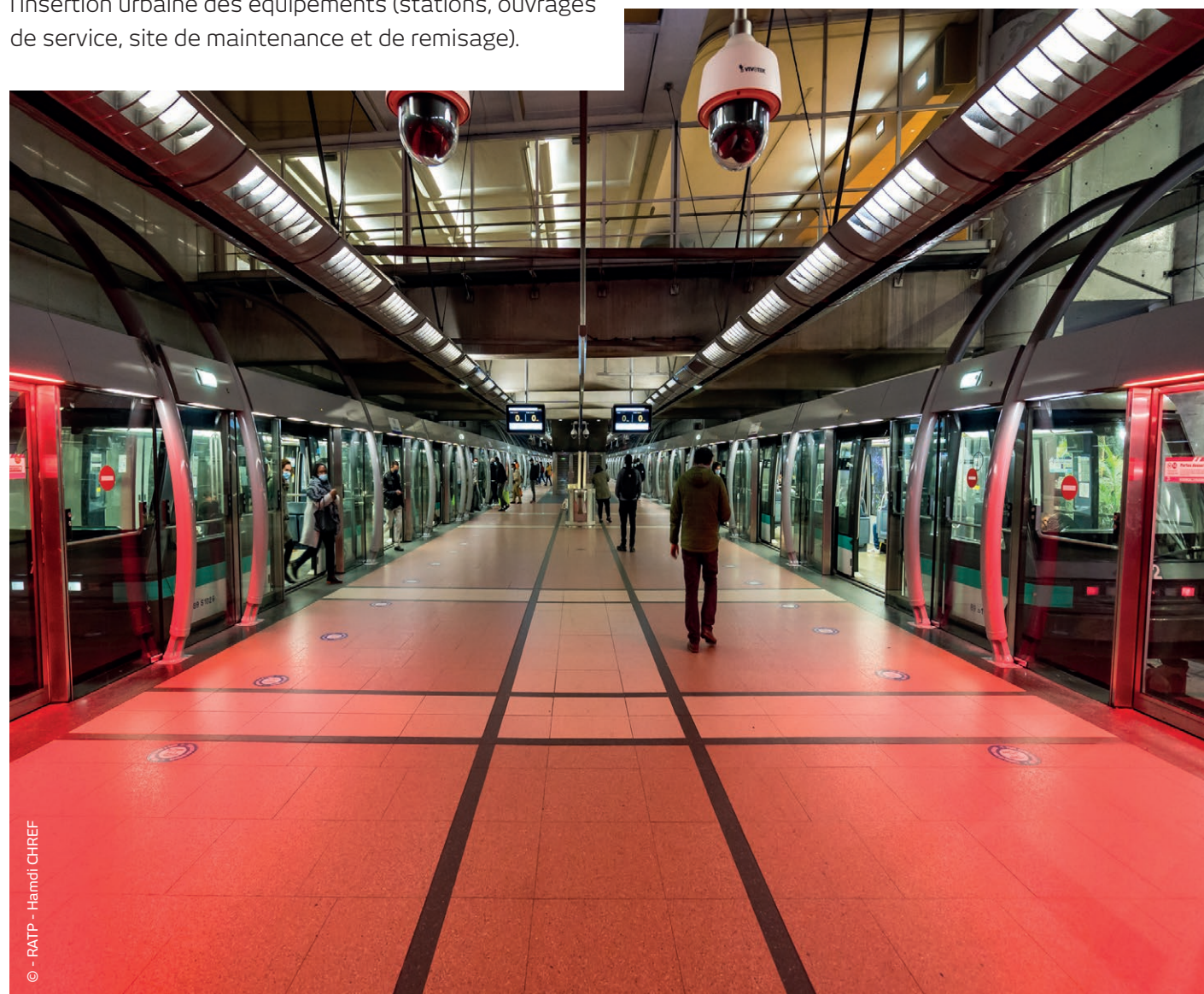
Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France* est **un projet majeur financé par l'État et plusieurs collectivités territoriales franciliennes**. Il est porté conjointement par deux maîtres d'ouvrage : Île-de-France Mobilités et la RATP.

Le coût du projet

Le projet est inscrit au Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Son montant s'élève à 1,38 milliard d'euros (aux conditions économiques de janvier 2012). Ce montant intègre des éléments retenus à l'issue de la concertation publique de 2010, parmi lesquels la création d'une station à Pont Cardinet et l'insertion urbaine des équipements (stations, ouvrages de service, site de maintenance et de remisage).

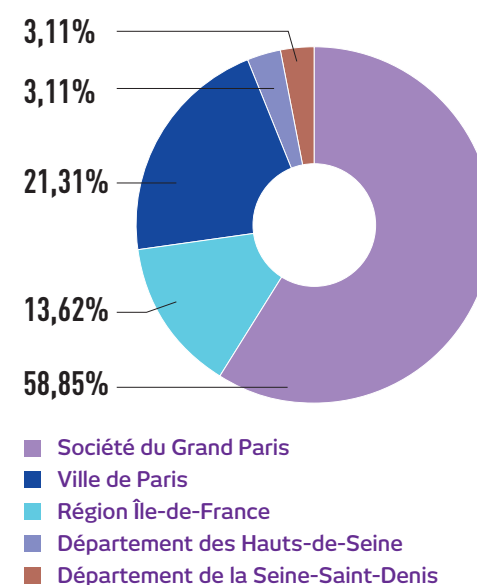
Île-de-France Mobilités et la RATP, maîtres d'ouvrage

Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui veille au respect du programme, du calendrier et des coûts tout au long du projet, et la RATP, exploitant de la ligne 14, qui conçoit et réalise les travaux du prolongement.



Un financement assuré par plusieurs partenaires

Le projet, pour sa partie infrastructure, est financé par : la Société du Grand Paris (58,85 %), la Ville de Paris (21,31%), la Région Île-de-France (13,62%), le Conseil départemental des Hauts-de-Seine (3,11%) et le Conseil départemental de la Seine- Saint-Denis (3,11%).



Par ailleurs, les études, la concertation et l'enquête publique sur le projet ont été financées par la Région Île-de-France et l'État, au travers du Contrat de Projets 2007-2013, pour un montant de 25,5 millions d'euros.

Financement pour l'adaptation des stations existantes

Le coût du projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 est estimé à 109 millions d'euros (aux conditions économiques de janvier 2012). Il est financé par : la Région Île-de-France (30%), la Ville de Paris (10%), la Société du Grand Paris (30%) et la RATP (30%).

Financement du matériel roulant

Le nouveau matériel roulant est financé à 100 % par Île-de-France Mobilités. Coût des 35 nouvelles rames MP14 (8 voitures) pour la ligne 14 prolongée à Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France* : 619,07 millions d'euros.

619,07 millions d'€

pour le financement des 35 nouvelles rames

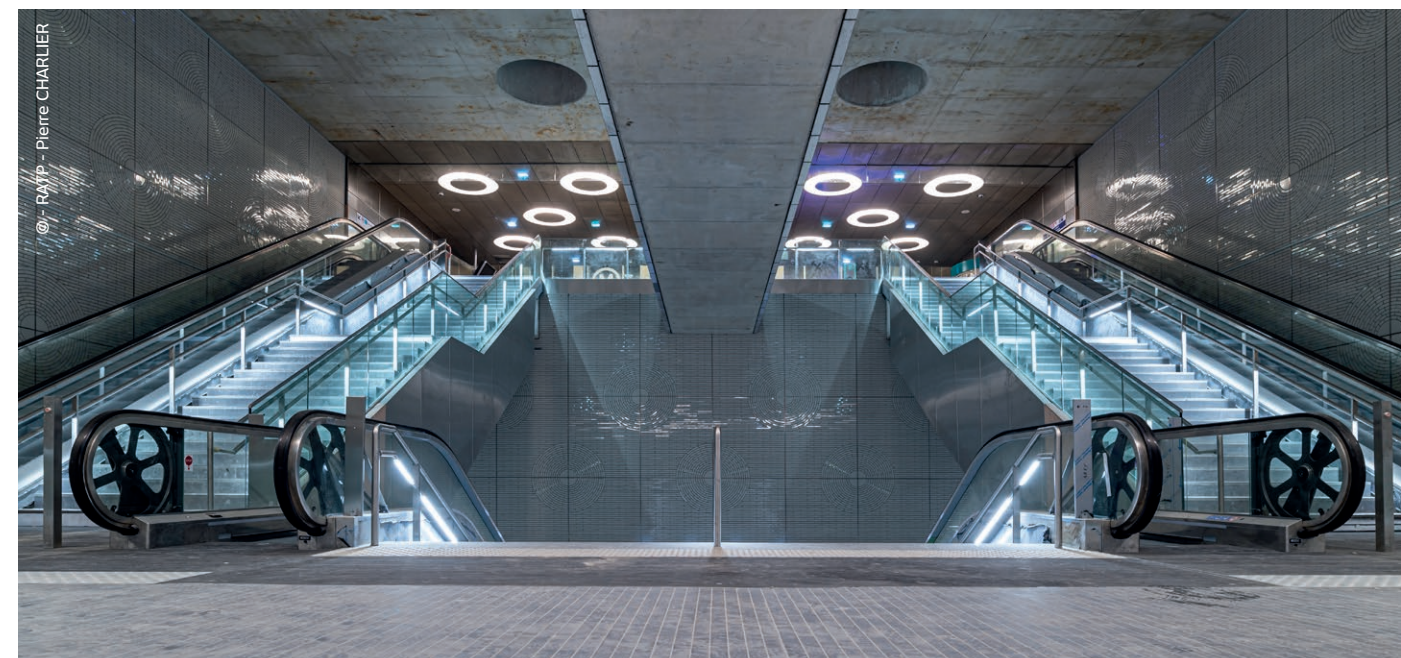
Désaturer la ligne 13

La désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France* figure parmi les projets prioritaires d'Île-de-France Mobilités financé par la Région Île-de-France, l'Etat, les départements franciliens et Île-de-France Mobilités et ses opérateurs. Ce projet est présent dans l'ensemble des contrats programmatiques depuis 15 ans qui identifie les financements nécessaires aux projets de transport qui à court, moyen et long terme doivent répondre aux besoins des Franciliens : Contrat de projets État Région 2007- 2013 (CPER) et le Contrat particulier Région Département (CPRD), plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, CPER 2015 – 2020.

4 NOUVELLES STATIONS SUR LA LIGNE 14

Quatre nouvelles stations ont été construites pour ce prolongement :

Pont Cardinet, Porte de Clichy, Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France. La ligne prolongée traverse désormais le 17^e arrondissement de Paris, Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen et dessert ainsi des quartiers en plein développement : le quartier Clichy-Batignolles ; l'entrée de ville et le quartier est de Clichy-la Garenne où se situaient les friches Renault et Citroën, mais également le quartier des Docks et le quartier sud de Saint-Ouen. Ces territoires représentent 96 000 habitants et 72 000 emplois.



STATION PONT CARDINET

Située dans le 17^e arrondissement de Paris, la station Pont Cardinet de la ligne 14 prend place sous le parc Martin Luther King. Conçue de façon symétrique de part et d'autre d'un vide central sur 3 niveaux avec un principe de mezzanine en « araignée », cette station fera l'objet d'une installation artistique pérenne (cf. fiche sur les œuvres d'art).

Desserte

Elle dessert le sud du quartier Clichy Batignolles où se situe le nouveau tribunal de Paris, proche de la Maison des avocats ainsi que le quartier Saussure, de l'autre côté des voies ferrées.

Accès

L'accès principal de la station débouche sur la rue Cardinet face au square des Batignolles. Il traverse le parking souterrain situé sous la nouvelle voie routière de la ZAC et débouche en rez-de-chaussée d'un immeuble.

L'accès secondaire débouche sur la nouvelle rue Mstislav Rostropovitch, et est aussi implanté au rez-de-chaussée d'un bâtiment neuf, à proximité de la future passerelle piétonne qui relie le secteur Saussure au Parc Martin Luther King.

La station offre des correspondances avec :

- > la ligne L du Transilien (Saint-Lazare/ La Défense – Versailles Rive Droite – Saint Nom la Bretèche – Saint-Germain-en-Laye Cergy-Le Haut) en gare de Pont Cardinet ;
- > le réseau de bus ;
- > la ligne 13, station Brochant à proximité.

4 290
m² de surface
de plancher

120,5
mètres de
longueur

20,65
mètres de
largeur

20
mètres de
profondeur de quai

STATION PORTE DE CLICHY

En raison de la crise sanitaire, la station Porte de Clichy n'ouvrira au public qu'à partir de janvier 2021. Cette station, plus étendue que les 3 autres stations a notamment des surfaces de carrelage et d'habillages inox conséquentes. Avec la station Pont Cardinet, elle desservira le nouveau quartier Clichy- Batignolles dans le 17^e arrondissement. Elle donnera aussi accès à Clichy-la-Garenne.

Desserte

Située dans le 17^e arrondissement de Paris et parallèle à l'avenue de la Porte de Clichy, la station Porte de Clichy sera implantée sous des immeubles du quartier Clichy-Batignolles. Elle desservira le nord du quartier Clichy-Batignolles et l'entrée sud de Clichy-la-Garenne.

Construits sur 7 niveaux, les espaces de la ligne 14 de la station Porte de Clichy seront en correspondance directe avec les espaces de la ligne 13.

Accès

L'accès principal se fera à l'angle de l'avenue de la Porte de Clichy et du boulevard Bessières. Deux accès secondaires sont prévus : l'un sur le parvis du nouveau Tribunal de Paris, à l'angle de l'avenue de la Porte de Clichy et de la rue André Suarès. Le second, situé à l'angle du boulevard Berthier et de l'avenue de la Porte de Clichy, assurera la correspondance avec le tramway T3b.

La station offre des correspondances avec :

- > la ligne 13 branche Asnières-Gennevilliers ;
- > le RER C (Saint-Martin d'Étampes – Dourdan / Pontoise – Versailles Rive Gauche – Saint-Quentin en Yvelines via Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau) ;
- > le T3b prolongé de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières ;
- > le réseau de bus.

8 954

m² de surface de plancher

120,5

mètres de longueur

20,65

mètres de largeur

26

mètres de profondeur de quai



STATION SAINT-OUEN

Implantée à la fois dans les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, la station Saint-Ouen est située sous le boulevard Victor Hugo.

Desserte : une nouvelle desserte du quartier d'affaire

Elle dessert le nouveau quartier d'affaires de Saint-Ouen et le sud du quartier des Docks ainsi que le nord-est de Clichy-la-Garenne (quartiers Espace Clichy et Morel-Sanzillon) où se situaient les anciennes friches Renault et Citroën et des anciens terrains de Renault, transformés en quartiers modernes, actifs et vivants.

Accès

Tous les accès à la station sont situés sur la voirie. L'accès principal débouche dans la gare RER C et est proche du boulevard urbain de Clichy Saint-Ouen. Deux autres accès se trouvent sur la place Pierre Dreyfus et sur la rue Madame de Sanzillon à Clichy-la-Garenne.

La station offre des correspondances avec :

- > le RER C (Saint-Martin d'Étampes – Dourdan / Pontoise – Versailles Rive Gauche – Saint-Quentin en Yvelines via Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau) ;
- > le réseau de bus.

4 582

m² de surface de plancher

160

mètres de longueur

15,7

mètres de largeur

18,3

mètres de profondeur de quai





STATION MAIRIE DE SAINT-OUEN - RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

La station Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France est le nouveau terminus nord de la ligne 14. A horizon 2025, c'est la station Saint-Denis Pleyel, qui sera le nouveau terminus de la ligne, reliant ainsi la ligne 14 à la future ligne 15.

Desserte

La station Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France est construite sous le carrefour boulevard Jean Jaurès et rue Albert Dhalenne. Elle dessert le centre-ville de Saint-Ouen et le nord-est du quartier des Docks. Les accès seront intégrés en rez-de-chaussée d'immeubles.

Accès

L'accès principal se fait à l'angle nord du boulevard Jean-Jaurès et de la rue Albert Dhalenne. Un accès secondaire est plus au sud sur le boulevard Jean-Jaurès. La station se développe sur cinq niveaux, permettant la correspondance avec la station Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France de la ligne 13.

La station offre des correspondances avec :

- > la ligne 13 branche Saint-Denis ;
- > le réseau de bus.

6 841

m² de surface de plancher

120,5

mètres de longueur

20,65

mètres de largeur

21

mètres de profondeur de quai

Simplicité, lisibilité et durabilité caractérisent les 4 nouvelles stations du prolongement

Les architectes ont proposé un univers résolument contemporain. Ils ont tiré profit du potentiel des grands volumes des stations pour dégager des perspectives, afin que le voyageur perçoive le plus vite possible son point d'arrivée, qu'il descende dans le métro ou qu'il sorte d'une rame. L'habillage des stations est également conçu pour favoriser des parcours intuitifs et agréables.

Le choix de la couleur du sol crée une dynamique : pour les espaces de circulation, du noir qui rappelle l'asphalte du métro historique et pour ceux où l'on stationne (billetterie, quais), du blanc.

Par souci d'élégance, les architectes ont privilégié la discrétion et la simplicité dans le choix des matériaux. Inspirés par les carreaux identitaires du Métropolitain, ils ont cherché à concevoir un aménagement intemporel. Une gamme restreinte de quatre matériaux a été retenue : carrelage de grès cérame pour les sols et les murs des espaces publics, inox brossé et verre pour les aménagements secondaires (portes palières, garde-corps, gaines d'ascenseurs...) et béton apparent comme matériau de base. Quant à l'éclairage, il a été pensé pour mettre en scène l'omniprésent carrelage blanc ainsi que le volume des stations mais aussi pour rendre ces lieux d'accueil et de transit chaleureux.



La ligne 14, une ligne 100 % accessible

Toutes les stations de la ligne 14 sont accessibles en toute autonomie aux personnes en fauteuil roulant, depuis la voirie jusqu'aux trains. Grâce aux ascenseurs qui équipent chacune des stations, les personnes à mobilité réduite peuvent se déplacer sur la ligne.

Par ailleurs, le nouveau matériel roulant en cours de déploiement sur la ligne 14 (le MP 14) prévoit 6 places (au lieu des 4 places habituelles) aux personnes prioritaires dans chaque voiture et 1 emplacement aménagé pour les personnes en fauteuil roulant en début et en fin de rame.

UN NOUVEAU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France a nécessité la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR), notamment pour accueillir les nouveaux trains de 120 mètres de long plus capacitaires. Cet équipement où sont entretenues, garées et nettoyées les rames de la ligne 14 est implanté dans le nouveau quartier des Docks de Saint-Ouen.

Un équipement indispensable au fonctionnement de la ligne 14 prolongée

L'extension de la ligne s'accompagne de l'acquisition de nouvelles rames de 8 voitures (métro MP 14). Afin de pouvoir exploiter et maintenir la ligne dans des conditions optimales, la RATP a réalisé un nouveau site de maintenance et de remisage pour assurer la maintenance de ces nouveaux trains d'une longueur de 120 m.

Le SMR abrite des voies de remisage, une zone de livraison de rames, ainsi que des bureaux, locaux et équipements nécessaires à son fonctionnement. C'est également ici qu'est assemblé le nouveau matériel roulant MP14, dont les nouvelles voitures sont livrées une à une par camion.

Les équipements du SMR

- > Une machine à laver et deux voies de grand nettoyage
- > Un hall de maintenance à 4 voies/positions sur pilotis et fosse
- > Une voie et un bâtiment dédiés au système d'échange des bogies



10 000

m² de surface de plancher

5

voies de maintenance sur pilotis

20,65

zone automatique de transfert et de remisage des trains

20

voies dédiées au grand nettoyage des trains

1

zone de livraison des trains



UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE MÉTRO POUR LA LIGNE 14

Conçus par Alstom et financés à 100 % par Île-de-France Mobilités, ces trains à 8 voitures mesurent 120 mètres de long (contre 90 mètres actuellement) afin d'accompagner l'évolution du trafic sur la ligne 14 qui doit passer de 500 000 voyages/jour actuellement à 1 million de voyages/jour en 2024. Cette ligne automatique sera alors la ligne la plus fréquentée du réseau de métro francilien.

Son design propose des formes épurées, une signature lumineuse particulière et une cohérence visuelle avec les portes palières en station. Les aménagements intérieurs dont l'éclairage sous-siège et la mise à disposition de ports USB sont conçus pour améliorer le confort des voyageurs. Ils ont été dessinés autour de la thématique de l'alcôve, créant à la fois convivialité et intimité. Ce nouveau métro arborant les couleurs du réseau francilien propose davantage de confort pour les voyageurs, avec un bruit intérieur diminué de 40%, de vastes zones d'accueil proposent une accessibilité à tous les passagers, avec des espaces dédiés et des sièges en forme de « boomerang » améliorant la fluidité et la capacité des rames. Le matériel roulant MP14 possède également un éclairage LED efficacement réparti afin de donner un sentiment de sécurité et ne permettre aucune zone d'ombre. La ventilation chaude et réfrigérée permettra de ressentir une sensation de bien-être quelle que soit la saison. Des écrans et des plans de lignes dynamiques amélioreront l'information des voyageurs.

Le MP14, 1er métro conforme à l'arrêté accessibilité de juillet 2019, offrira par ailleurs, dans sa version 8 voitures, 48 places réservées aux personnes à mobilité réduite, ainsi que 2 emplacements pour les personnes en fauteuil roulant. Grâce notamment à l'éclairage à LED, une meilleure motorisation et une plus grande performance du freinage électrique, ces nouvelles rames permettront également une consommation énergétique améliorée, de l'ordre de - 17% par rapport aux rames actuellement en service sur la ligne (MP05). Le coût des 35 nouvelles rames MP14 (8 voitures) pour la ligne 14 prolongée à Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France est de 619 millions d'euros. Le matériel MP14 équipera également la ligne 4 à partir de 2021 (en version 6 voitures avec automatismes de conduite) et la ligne 11 à partir de 2023 (en version 5 voitures avec cabine conducteur) du métro, pour un coût total de plus de 2 milliards d'euros portant sur l'acquisition d'un maximum de 217 trains, entièrement financé par Île-de-France Mobilités (112 déjà conventionnés).

UNE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE PENSÉE DÈS LA CONCEPTION

Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France* est le premier tronçon du futur réseau de métro automatique du Grand Paris mis en service. Fort de cette image de modernité du métro de demain, le projet s'est voulu exemplaire et a mis en œuvre les innovations environnementales dès la conception de ces nouvelles infrastructures.

Un réseau géothermique intégré aux stations Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France*

Au sein de ces deux stations, un système innovant de captage géothermique qui utilise l'infrastructure du métro pour capter la chaleur présente naturellement dans les sols a été mis en place lors des travaux de génie civil. Pour cela, un réseau de tubes a été intégré aux parois moulées des stations. Coulés dans le béton, les tubes se prolongent jusqu'à 50 mètres de profondeur où un échange thermique avec le milieu environnant permet de fournir de l'énergie en hiver et d'absorber la chaleur l'été.

Dans la station Porte de Clichy, le système devrait couvrir 100 % des besoins en chauffage et climatisation de la station. Le réseau géothermique de la station Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France* devrait réguler la température de la station et couvrir 40 % des besoins en chauffage d'un immeuble de 80 logements au-dessus de la station.

100%

des besoins en chauffage et climatisation de la station
couvert par le réseau géothermique de la station

Par ailleurs, le captage géothermique permet de réduire de 50% les émissions de dioxyde de carbone de ces deux stations.

Des stations éco-conçues

Plusieurs éléments ont été intégrés dès la conception pour maximiser la qualité environnementale des équipements :

- > L'utilisation de matériaux de revêtement aux performances environnementales et sanitaires quantifiées (grès cérame, inox, verre et béton brut). Ces matériaux prennent en compte les exigences de durabilité propres à l'activité spécifique des stations.
- > Un éclairage optimisé qui associe confort d'usage et maîtrise des consommations énergétiques :
 - mise en place de LED sur tous les éclairages et équipements de signalétique rétro éclairés ;
 - intégration d'une gestion de l'éclairage avec variation de puissance pour éviter les consommations superflues ;
 - utilisation d'une alimentation électronique graduable sur tous les luminaires permettant d'adapter l'éclairage en fonction des besoins réels.
- > Une ambiance acoustique et visuelle plus confortable avec une conception qui permet d'obtenir des points de vue globaux, ouverts et aérés sur la station et d'offrir une sensation d'espace.

Des toits végétalisés sur le site de maintenance et de remisage

Pour la création du site de maintenance et de remisage (SMR), outil industriel d'une superficie de 23 000 m², les architectes ont imaginé un bâtiment innovant, intégré au cœur du programme des Docks de Saint-Ouen. Le SMR est semi-enterré et émerge progressivement de terre, faisant office de socle pour la réalisation d'une école et de logements.

La toiture des ateliers d'une superficie de 20 000m² a été végétalisée avec des plantes couvre-sol. Cette végétalisation apporte de l'inertie thermique et permet de réguler la température du bâtiment, en particulier l'été.

Par ailleurs, la présence de terre végétale permet une retenue d'eau en toiture évitant d'encombrer les réseaux d'évacuation d'eau pluviale.

Un projet de ferme urbaine est à l'étude, pour la valorisation de 10 000 m² de toiture de l'espace de remisage.

20 000 m²

de surface de toiture végétalisée avec des plantes couvre-sol.



ŒUVRES ARTISTIQUES PERMANENTES DANS CES NOUVEAUX ESPACES

Depuis sa création, le métro est un lieu d'expression artistique : des entourages Art Nouveau de l'architecte Hector Guimard jusqu'au Kiosque des Noctambules de Jean-Michel Othoniel, l'union entre les transports publics parisiens et l'art a toujours été porteuse de création et d'innovation, bénéficiant tout autant à l'image des réseaux qu'à celle de Paris dont les histoires sont intimement liées. Cette politique ambitieuse et originale se traduit tout d'abord par des aménagements complets de stations, véritables « personnalisations » des espaces qui en modifient l'ambiance, invitant le voyageur à se projeter dans un tout autre univers.

Les nouveaux espaces du prolongement nord de la ligne 14 vont eux aussi être enrichis d'installations artistiques. En 2021, 3 œuvres d'art viendront habiller les stations Pont Cardinet, Porte de Clichy et le nouveau terminus de la ligne, Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France. Le choix du lieu à investir a découlé d'un processus minutieux pour trouver l'espace le plus intéressant dans la station en termes de perspectives, d'éclairage, de volume et permettant l'expression d'un artiste.

Une consultation d'artistes a eu lieu en 2014 sous l'égide des représentants des collectivités, d'Île-de-France Mobilités et de la RATP, ainsi que de Jérôme Sans, commissaire d'exposition et cofondateur du Palais de Tokyo. Les artistes sélectionnés appartiennent à la scène artistique contemporaine internationale avec une expérience dans l'intervention de l'espace public.

Le saviez-vous

Comme les espaces reçoivent du public, les œuvres doivent aussi résister au temps et pouvoir être entretenues par les équipes de nettoyage et de maintenance. C'est pourquoi, dans le processus de sélection, le choix des œuvres se fait aussi en fonction de critères techniques (facilité de mise en œuvre, résistance et durabilité des matériaux, maintenabilité...). Elles doivent également respecter des contraintes en termes de sécurité.

80

C'est le nombre d'œuvres d'art ou d'installations artistiques exposées de manière permanente dans les stations du réseau opéré par la RATP.

L'ARCHE DE TOBIAS REHBERGER À LA STATION PONT CARDINET

Avec sa forme rappelant les entrées d'Hector Guimard, cette sculpture de l'artiste allemand Tobias Rehberger veut marquer l'entrée de la station. C'est la dimension ludique et colorée de l'arche ainsi que sa fonction cachée de « montre à affichage binaire » qui a séduit les commanditaires de cette œuvre co-financée avec Emerige.

L'originalité de l'œuvre tient au fait qu'elle est composée en deux parties : la première, côté ville, s'intègre à la fois à l'entrée de la station de métro et au pied d'un immeuble futuriste, s'adressera aux riverains. La seconde, à l'intérieur de la station, sera visible par les voyageurs de la ligne 14. Seule cette seconde partie sera dévoilée aux voyageurs en décembre 2020, au moment de la mise en service du prolongement. La partie extérieure sera installée au printemps 2021.



© Tobias Rehberger : l'image a été réalisée par ANAWA, l'immeuble par l'agence d'architecture MAD (MAD architects)

L'ŒUVRE DE JULIAN OPIE À LA STATION PORTE DE CLICHY

Cette installation de l'artiste contemporain britannique à l'œuvre protéiforme (sculpture, peinture, film) prendra place dans la salle d'échange de la station Porte de Clichy dont elle soulignera les volumes impressionnants.

Cette frise constituée de 4 fresques de 60 mètres de long par 3 mètres se déploie sur différents supports : sur les murs, des carreaux en céramique imprimés et, sur les parois vitrées, un film vinyle noir.

L'œuvre, composée de 88 personnages en mouvement, veut plonger les voyageurs au cœur d'un dispositif à la fois « immersif et dynamique » dont ils deviennent les acteurs.



© Julian Opie : l'image a été faite par le studio de Julian Opie

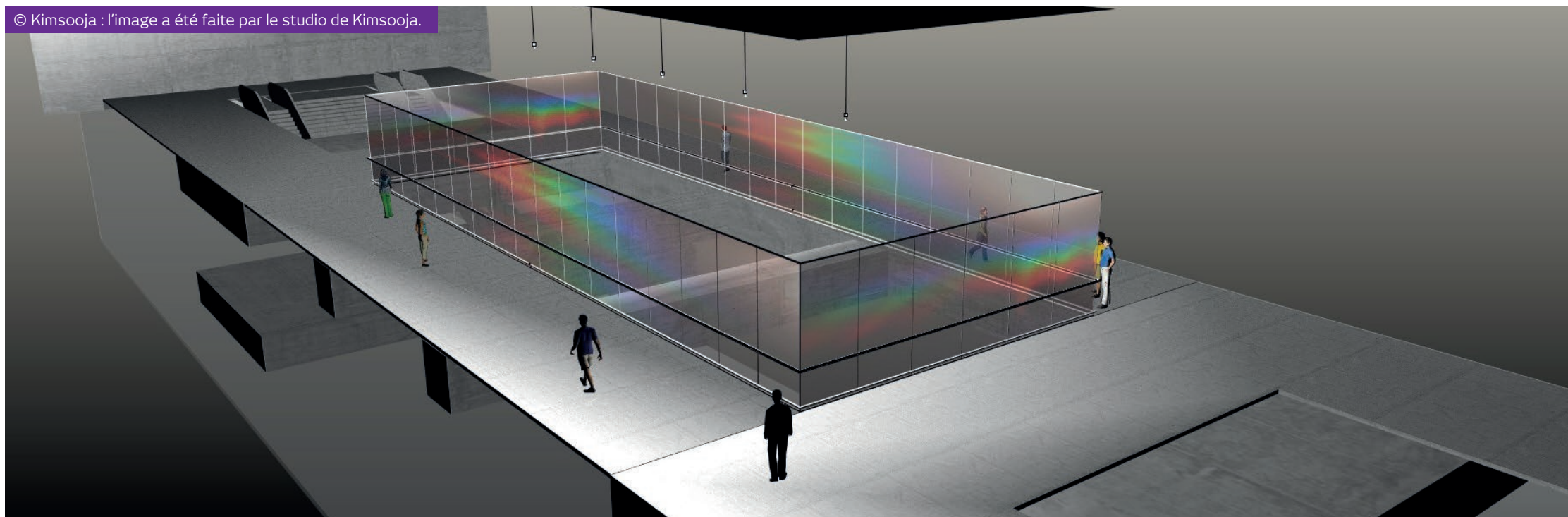
L'ŒUVRE « TO BREATHE » DE KIMSOOJA À LA STATION MAIRIE DE SAINT-OUEN - RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

L'œuvre de cette artiste pluridisciplinaire, de renommée internationale, née en Corée en 1957, s'intégrera à la salle d'échange de la station Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France.

« To Breathe » est une installation immersive, utilisant le principe de diffraction de la lumière pour créer une atmosphère sensorielle et poétique destinée à toucher toutes les générations de voyageurs. Sur les parois vitrées qui ceignent le vide de la salle d'échange donnant sur les voies du métro, les rayons de lumière se décomposent en de multiples spectres de couleur, agissant comme une « peinture en trois dimensions » métamorphosant l'espace. Chaque instant devient le moment d'une expérience unique.

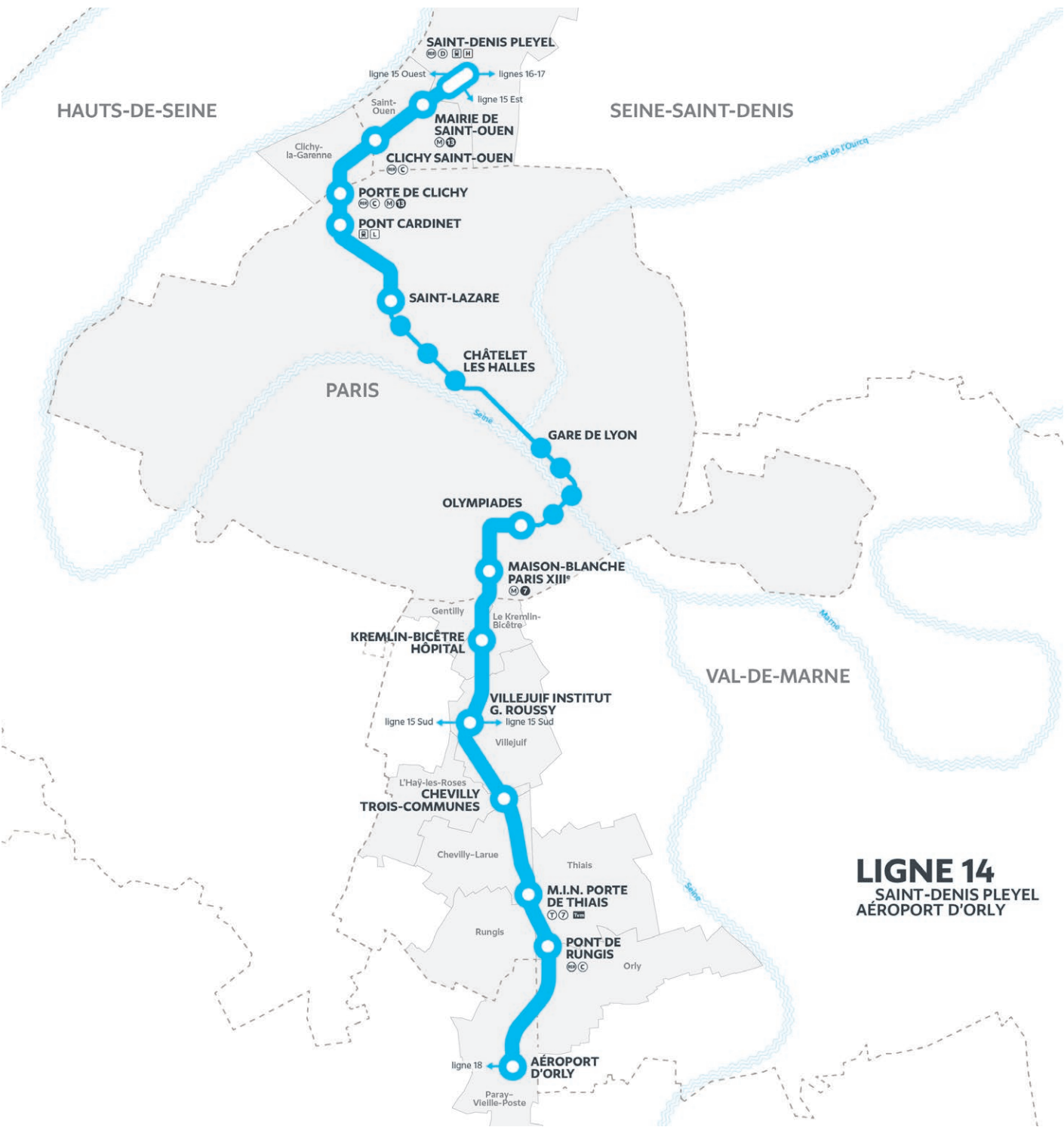
L'œuvre sera visible du public au printemps 2021.

© Kimsooja : l'image a été faite par le studio de Kimsooja.



PRÈS DE 30 KM DE TRACÉ EN 2024

La ligne 14 poursuit sa course au sud. D'ici 2024, elle sera prolongée de 14 km supplémentaires, lui permettant de relier l'aéroport d'Orly et de desservir plus d'une dizaine de villes, des centres d'excellence hospitaliers et d'importantes zones d'activité économique franciliennes.



© - Société du Grand Paris

Avec le prolongement actuel au nord de 5,8 km jusqu'à Mairie de Saint-Ouen - Région Île-de-France, auquel s'ajoute les 1,6 km jusqu'à Saint-Denis Pleyel en 2024 et le prolongement sud jusqu'à Orly, la ligne 14 va devenir la ligne la plus longue du réseau existant. En correspondance avec les 4 autres lignes du Grand Paris Express et 80 % des lignes de métro, tramway et RER existantes, elle sera à même d'accueillir jusqu'à 1 million de voyageurs par jour. Le trajet entre Châtelet et Aéroport d'Orly se fera en 27 min et 40 min entre Orly et Saint-Denis Pleyel.



Les creusements au sud presque terminés
3 tunneliers avaient entamé presque simultanément à l'été 2019 les creusements des tunnels. Malgré les aléas de la crise sanitaire, le calendrier est tenu. Point d'étape sur leurs parcours :
Le tunnelier Koumba a terminé sa course en septembre 2020 à Pont de Rungis. Au total, Koumba aura réalisé 4km de creusement en partant du site de maintenance et de remisage de Morangis et en traversant la gare d'Orly en pleine terre. **Le tunnelier Allison**, en charge du tiers nord de la construction du tunnel du prolongement, a atteint la future gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital en septembre dernier, à 3,2 km de son point de départ. Allison réalise actuellement les 1300 derniers mètres de tunnel qui la sépare de son point d'arrivée dans la boîte gare Maison-Blanche (13eme arrondissement). Son extraction et évacuation du site marquera la fin du creusement des 14 kilomètres de tunnel de la 14 Sud. **Le tunnelier Claire** est parti de la future gare Pont de Rungis pour réaliser environ un tiers du tunnel du prolongement de la ligne 14 au sud. Le tunnelier a atteint la future gare de Chevilly Trois-Communes à L'Haÿ-les-Roses en septembre dernier, après avoir franchi la gare M.I.N Porte de Thiais au printemps dernier. Il creuse actuellement en direction nord pour réaliser les 660 derniers mètres qui le sépare de son point d'arrivée, dans le puits de l'ouvrage Jean Prouvé.

Calendrier des travaux du prolongement sud de la ligne 14

- 2016**
Étude des sols (puits d'essais géotechniques et diagnostic archéologique)

2017
Déviation des réseaux concessionnaires

2018
Début des travaux de génie civil des 5 gares et 11 ouvrages annexes sous maîtrise d'ouvrage RATP
- 2019**
Montage puis démarrage des 3 tunneliers depuis Morangis (puits de service), Thiais (site de la gare Pont de Rungis) et L'Haÿ-les-Roses (ouvrage Jean-Prouvé)

2020
Fin des comblements de carrières au Kremlin-Bicêtre

2021
Fin du creusement du tunnel et démontage et extraction des tunneliers

- 2022**
Travaux d'aménagement des gares et du tunnel

2023
Travaux d'installation des systèmes d'exploitation du métro et aménagements extérieurs des nouvelles gares

MI-2024
Mise en service du prolongement

LES ACTEURS DU PROJET



La Ville de Paris est engagée dans une politique ambitieuse de limitation de la pollution liée aux transports routiers par le développement des transports collectifs et alternatifs à l'utilisation d'un véhicule individuel. Elle soutient ainsi les projets de prolongement de métro et du RER E et participe au financement de la mise en accessibilité du réseau de bus parisien et des projets de tramways au premier rang desquels figure le tramway T3b dont le nouveau prolongement, de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, sera mis en service à l'horizon 2023. Elle est le premier financeur, après la Région, du budget d'Île-de-France Mobilités avec près de 400 millions d'euros par an, et contribue ainsi à l'amélioration de la qualité des transports (aménagement des stations de métro, restructuration du réseau des bus en 2019, achats de nouveaux bus...) et à l'augmentation de l'offre sur les réseaux de transports en commun.

La Ville de Paris favorise le développement des mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture en développant les services de mobilités partagées Mobilib, Vélib, la création de places dédiées à l'autopartage, accompagnement des services de véhicules en flotte libre...). Dans cette optique également, la Ville de Paris œuvre activement pour le développement des modes actifs, vélo, marche à pied, par des aménagements dédiés ou la mise en place de mesures spécifiques (piétonisation, création d'aménagements cyclables, subvention pour l'achat de VAE...)



La Région Île-de-France est le premier financeur du développement des transports en commun d'Île-de-France. Elle poursuit ainsi un double objectif : améliorer les conditions de déplacement de l'ensemble des Franciliens et développer les transports de banlieue à banlieue.

A travers la Révolution des transports, stratégie ambitieuse à l'échelle du territoire francilien, La Région agit quotidiennement pour leur développement en finançant des opérations de prolongements ou de créations de lignes. Elle accompagne également le renouvellement et la rénovation du matériel roulant, en finançant les adaptations de l'infrastructure. Par ailleurs, elle contribue à l'intégration des transports dans l'environnement francilien et leurs mises en accessibilité.

Après avoir participé au prolongement à Olympiades de la ligne 14 du métro, elle est à nouveau partenaire de son extension vers la mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France* pour offrir toujours plus de mobilité sur son territoire. Ce prolongement permettra également de désaturer la ligne 13 du métro et ainsi contribuer à l'amélioration du confort de déplacement de centaines de milliers d'usagers. Parallèlement, la Région œuvre au développement du vélo du quotidien, à travers le Plan Vélo lancé en 2016.

Aujourd'hui, près de 700 km d'aménagements cyclables permettent aux franciliens d'effectuer des trajets sécurisés et connecté au réseau ferroviaire (tram-train, Métro, RER et Transilien). En 2019, la Région a lancé le RER Vélo, et mobilisé 300 M€ pour financer, à hauteur de 60%, le réseau régional de voies cyclables continues, sécuritaires et confortables. Cet investissement permet de préfigurer le réseau définitif et de faire du vélo un moyen de transport de masse. Enfin, le maillage du territoire est complété par le développement du réseau des tramways et des bus, partout en Île-de-France.



Parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, **le Département de la Seine-Saint-Denis** se mobilise pour améliorer la qualité et la quantité de l'offre de transports en commun sur son territoire. Il participe ainsi activement au déploiement de nouveaux modes de transport : prolongements des lignes de métro, renforcement du réseau de tram, soutien à la réalisation des nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express. Une meilleure mobilité c'est une meilleure qualité de vie pour toutes et tous. Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen - *Région Île-de-France*, et à terme à Saint-Denis, répond à cette exigence et le Département est fier de participer à son financement.



Le Département des Hauts-de-Seine poursuit son engagement en faveur de la mobilité, en facilitant les déplacements sur son territoire et en développant des infrastructures qui stimulent le développement économique et améliorent la vie de ses habitants. Il aide au financement du prolongement du métro 14 jusqu'en Seine-Saint-Denis, premier maillon du métro du Nouveau Grand Paris, dans la perspective d'une réduction fortement attendue de la saturation du métro 13. Il participe ainsi à l'aménagement des quatre nouvelles stations de la ligne 14, dont une située dans les Hauts-de-Seine.



La Société du Grand Paris est l'entreprise publique créée par l'État dont la mission est de piloter le déploiement et le financement du Grand Paris Express. Elle assure la construction des infrastructures qui composent le réseau et acquiert, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, les matériels roulants qui le parcourront. Futur métro du Grand Paris, le Grand Paris Express est le plus grand projet d'infrastructure et d'aménagement d'Europe. Avec 200 kilomètres de réseau, le projet prévoit la création de quatre nouvelles lignes autour de Paris, le prolongement de la ligne 14, la construction de 68 gares et l'aménagement de nouveaux quartiers autour de ces futurs pôles urbains.



Expert de la mobilité durable, **la RATP** est un des leaders mondiaux du transport urbain. Avec ses 14 lignes de métro, 2 lignes de RER, 7 lignes de tramway et 350 lignes de bus, le réseau multimodal exploité par la RATP en région parisienne est le plus important réseau multimodal au monde à être géré par une seule entreprise. Un réseau qui assure plus de 12 millions de voyages chaque jour. Le groupe RATP imagine, conçoit et mène à bien des projets de développement d'infrastructures, exploite et entretient des réseaux, quel que soit le mode de transport (métro, train régional, tramway, bus), ou encore développe des services innovants d'aide à la mobilité (information voyageurs, télé-billettique, tarification, marketing client). Le groupe RATP est le 4^{ème} opérateur de transport au monde et leader du métro automatique avec 22 lignes 100 % automatiques ou semi-automatiques en cours d'exploitation ou bientôt opérées.



Île-de-France Mobilités est l'Autorité Organisatrice qui imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...), décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

TOUTES LES INFOS SUR

prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr

CONTACTS PRESSE



Célia Faure

celia.faure@ratp.fr
06 13 55 26 81



Sébastien Mabile

sebastien.mabile@iledefrance-mobilites.fr
06 15 39 21 58



Jérémy Huppenoire

jeremy.huppenoire@societedugrandparis.fr
06 34 47 16 18



Mathurin Gallice Genty

mathurin.gallice-genty@paris.fr



Rémy Julien

jremy@hauts-de-seine.fr
07 64 61 77 95



Grégoire Larrieu

glarrieu@seinesaintdenis.fr
06 35 84 13 82
