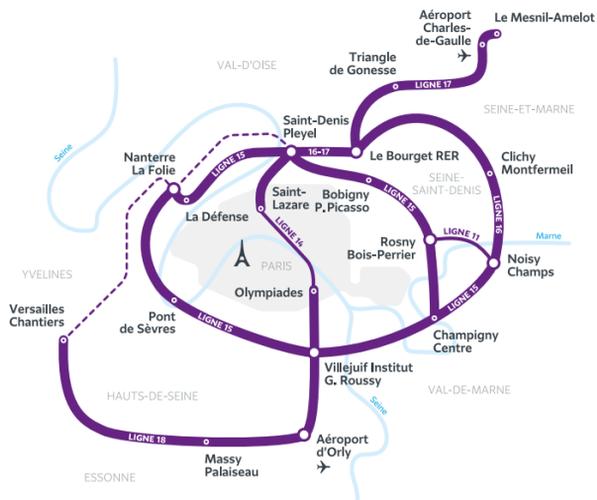


14 km pour le Grand Paris Express

Prolongement d'Olympiades à Aéroport d'Orly de la ligne 14 du métro



200 km de métro automatique et 68 gares en construction

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 d'aujourd'hui, 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 2 millions de voyageurs, chaque jour, une nouvelle manière de vivre leur temps de transport et, plus largement, leur territoire.

La Société du Grand Paris

Établissement public créé par l'État pour le déploiement et le financement du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris est chargée de la conception du projet dans toutes ses dimensions : schéma d'ensemble des lignes, projets d'infrastructures, acquisition des matériels roulants, aménagement des territoires, etc. À ce titre, la Société du Grand Paris assure aujourd'hui la construction et l'aménagement des gares, y compris en interconnexion avec les lignes de transport existantes.



La ligne 14, axe central du Grand Paris Express

Première ligne 100% automatique du métro de Paris, la ligne 14 qui a fêté ses 20 ans en 2018, annonçait déjà le Grand Paris Express par son système de transport, sa conception et ses espaces voyageurs, vastes et lumineux. Depuis sa mise en service en 1998, la ligne a déjà connu plusieurs prolongements, dont celui de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, inauguré en décembre 2020. Aujourd'hui, elle grandit de 1,6 km vers le nord et de 14 km vers le sud, pour intégrer le Grand Paris Express dont elle sera l'axe central, entre Saint-Denis Pleyel et Aéroport d'Orly.

La RATP, maître d'ouvrage du prolongement de la 14 au sud

Conceptrice et maître d'ouvrage du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a confié à la RATP la maîtrise d'ouvrage opérationnelle du prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly. À ce titre, la RATP est chargée de la conduite de la réalisation des infrastructures (le tunnel, 5 des 7 nouvelles gares, 11 ouvrages de service et le site de maintenance et de remisage) ainsi que de la pose des voies et du déploiement du nouveau système de pilotage automatique des trains de Saint-Denis Pleyel à Aéroport d'Orly.



Grand Paris express

Prolongement d'Olympiades à Aéroport d'Orly



Saint-Denis Pleyel (M15)

Olympiades

Maison Blanche (M7, T3a)

Hôpital Bicêtre (Kremlin-Bicêtre - Gentilly)

Villejuif - Gustave Roussy (M15 SUD)

L'Hajj-les-Roses

Chevilly-Larue (Marché International) (T7, Tvm)

Thiais - Orly (Pont de Rungis) (RER C)

Aéroport d'Orly (T7, M18)



Décembre 2022 - Conception et réalisation : bdc conseil et stratégic - Cartographie : bdc conseil - Illustrations : bdc conseil - Photos : B. Marguerite, G. Rollando, G. Lasne, J. Sivien, © JIO PHOTOGRAPHY - Images des gares non contractuelles



la14plus14.fr

La 14 change de navettes sur toute la ligne

Pour accompagner le plein dimensionnement de la ligne 14 à 21 stations, elle sera équipée de nouvelles navettes composées de 8 voitures - contre 6 actuellement - à la sécurité et à l'accessibilité renforcées, dotées d'équipements numériques. En 2024, la ligne fonctionnera avec un parc entièrement renouvelé de 72 navettes financées par Île-de-France Mobilités, pour une capacité d'accueil de 932 voyageurs par train dont 216 places assises.



Trains MP14 et MP89 à la station Châtelet



Aéroport d'Orly

Une station tous les 2 km entre Olympiades et Aéroport d'Orly

De Paris XIIIe à l'aéroport d'Orly, en passant par Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly, Villejuif, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Rungis, Thiais puis Orly et Paray-Vieille-Poste, le prolongement au sud de la ligne 14 du métro traversera 10 communes et 3 départements, sur un tracé ajoutant 14 kilomètres et 7 stations à la ligne existante.

Olympiades à Aéroport d'Orly en 16 min

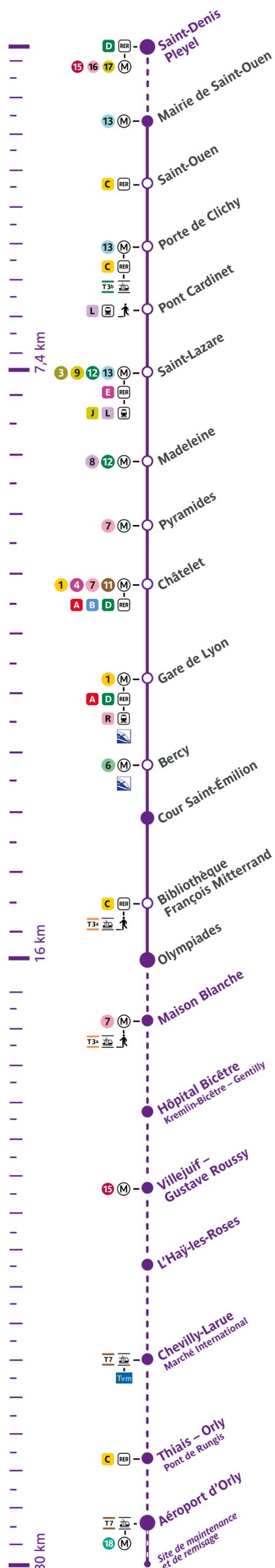
La ligne 14 prolongée à Aéroport d'Orly circulera à la vitesse moyenne de 40 km/h - contre 30 km/h pour les autres lignes de métro, avec un passage en station toutes les 85 secondes en heures de pointe, soit 42 passages par heure dans chaque sens de circulation. Le trajet entre Châtelet et Aéroport d'Orly se fera en 27 min, 16 min seulement d'Hôpital Bicêtre à Pont de Sèvres avec la correspondance ligne 15 Sud à Villejuif Gustave Roussy... et 40 min d'un bout à l'autre de la ligne.



Site de Maintenance et de Remisage de Morangis

En bout de ligne, un nouveau SMR, à Morangis

À l'extrémité sud du prolongement, la commune de Morangis accueillera sur 5 hectares le site de maintenance et de remisage du sud de la ligne. Le SMR assurera le garage, le nettoyage et l'entretien d'une partie des navettes de la ligne, en complément du SMR nord créé à Saint-Ouen.



Près de 30 km de tracé en 2024

Dès 2024, avec ses prolongements au sud de 14 km (jusqu'à Aéroport d'Orly) et au nord de 1,6 km (jusqu'à Saint-Denis Pleyel), la ligne 14 deviendra 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.



© Groupe-6



© Jean-Paul Viguier et Associés

Projets architecturaux des gares Maison Blanche, Hôpital Bicêtre, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais - Orly



© Brunet Saunier Architecture



Station Mairie de Saint-Ouen

Une architecture distinctive pour chaque gare

Les sept nouvelles stations de la ligne 14 Sud se signaleront dans l'espace urbain par des gares toutes différentes, conçues comme des lieux de ville hébergeant commerces et services, par des architectes de référence retenus sur concours par la Société du Grand Paris. Chaque gare est un projet original, répondant aux spécificités du site dans lequel elle s'insère, à ses contraintes géologiques et son histoire, comme aux préoccupations environnementales d'aujourd'hui.



© Franklin Azzi



© Valode & Pistre architectes

Calendrier des travaux du prolongement sud de la ligne 14

- | | |
|--|--|
| <p>2016 • Étude des sols (puits d'essais géotechniques et diagnostic archéologique)</p> <p>2017 • Déviation des réseaux concessionnaires</p> <p>2018 • Démarrage des travaux de comblement des carrières au Kremlin-Bicêtre</p> <p>• Début des travaux de génie civil des 5 gares et 11 ouvrages annexes sous maîtrise d'ouvrage RATP</p> <p>2019 • Montage puis démarrage des 3 tunneliers depuis Morangis (puits de service), Thiais (site de la gare Thiais - Orly) et L'Haÿ-les-Roses (ouvrage Jean-Prouvé)</p> <p>2020 • Fin des complements de carrières au Kremlin-Bicêtre</p> <p>• Mise en service du prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen</p> | <p>2021 • Fin du creusement du tunnel</p> <p>à 2022 • Démontage et extraction des tunneliers</p> <p>• Travaux de pose des voies</p> <p>• Travaux d'aménagement des gares et du tunnel</p> <p>2022 • Travaux d'installation des systèmes d'exploitation du métro</p> <p>à 2023 • Mise en service du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Morangis</p> <p>Mi-2024 • Fin d'aménagement des nouvelles gares</p> <p>• Mise en service du prolongement M14 Sud</p> |
|--|--|



Communication croisée entre Morangis et Thiais - Orly

3 tunneliers en action pour 14 km de galerie souterraine

Le percement des tunnels du prolongement de la 14 au sud a mobilisé 3 tunneliers entre début 2019 et fin 2020. Il aura fallu environ 2 ans aux imposants engins de creusement et à leurs équipes d'environ 15 personnes par tunnelier, pour réaliser, chacun, un tronçon d'environ 4500 m. Les tunneliers ont évolué à 20 m de profondeur en moyenne sur l'ensemble du tracé. Ils ont progressé 24 heures sur 24, en creusant et construisant simultanément une galerie bétonnée d'un diamètre intérieur d'environ 8 m.

Un ouvrage de service tous les 800 m

Puits d'aération, de secours ou d'accès pompiers, le nouveau tronçon de la ligne 14 sera équipé de 12 ouvrages de service, répartis sur son tracé. Indispensables à l'exploitation de la ligne en toute sécurité, ces ouvrages raccordés au tunnel de circulation des navettes accueilleront les installations de ventilation et d'alimentation électrique de la ligne et permettront l'accès au tunnel en cas d'urgence.



Arrivée du tunnelier Allison à Maison Blanche