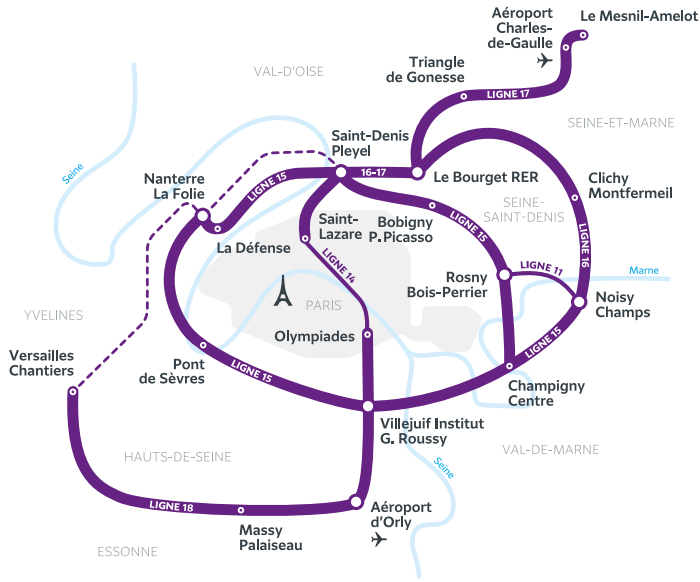


+ 14 km pour le Grand Paris Express

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 SGP est chargée de la conception du projet dans toutes ses dimensions : schéma d'ensemble des lignes, projets d'infrastructures, acquisition des matériels roulants, aménagements des territoires, etc. À ce titre, la Société du Grand Paris assure aujourd'hui la construction et l'aménagement des gares, y compris d'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 fête 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. Prolongée plusieurs fois depuis sa mise en service en 1998, elle l'est aujourd'hui de plus de 7 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, à la maîtrise 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 jusqu'à l'aéroport d'Orly de la ligne 14. 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) et des systèmes d'exploitation (équipements de transport, dispositifs de signalisation, etc.)



Prolongement
d'Olympiades
à Aéroport d'Orly



Les noms des nouvelles stations sont provisoires



la14plus14.fr
► Mon info travaux

RATP Société du Grand Paris

Grand Paris express

La 14 change de rames sur toute la ligne

Pour accompagner le plein dimensionnement de la ligne 14 à 21 stations, elle sera équipée de nouvelles rames composées de 8 voitures – contre 6 actuellement, à la sécurité et à l’accessibilité renforcées, dotées d’équipements numériques. En 2022, la ligne fonctionnera avec un parc entièrement renouvelé de 72 rames, pour une capacité d’accueil de 932 voyageurs par train dont 216 places assises.



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

De Paris XIII^e 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 va traverser 10 communes et 3 départements, sur un tracé ajoutant 14 kilomètres et 7 stations à la ligne existante.

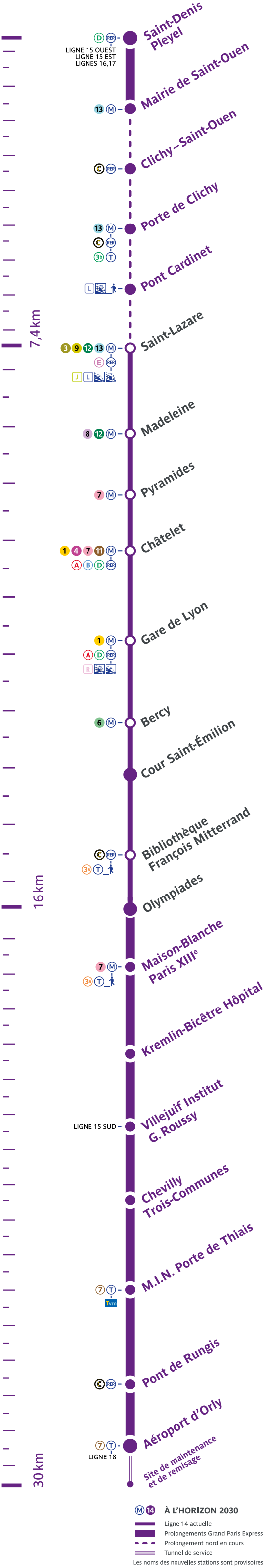
D’Olympiades à Aéroport d’Orly en 16 min

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 de Kremlin-Bicêtre Hôpital à Pont de Sèvres avec la correspondance ligne 15 Sud à Villejuif IGR... et 40 min d’un bout à l’autre de la ligne.



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 rames de la ligne, en complément du SMR nord créé à Saint-Ouen, d’ici 2020.



Près de 30 km de tracé en 2024

Avec son prolongement au sud de 14 km d’ici 2024, suivant les prolongements au nord de 5,8 km jusqu’à Mairie de Saint-Ouen à l’été 2020, puis 1,6 km jusqu’à Saint-Denis Pleyel en 2023, la ligne 14 va devenir 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.



Projets architecturaux des gares M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Kremlin-Bicêtre Hôpital



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 des sites, à leurs contraintes géologiques ou leur histoire, comme aux préoccupations environnementales d’aujourd’hui.



Calendrier des travaux du prolongement sud de la ligne 14

2016	Étude des sols (puits d’essais géotechniques et diagnostic archéologique)	2020	Fin des comblements de carrières au Kremlin-Bicêtre
2017	Déviation des réseaux concessionnaires	2021	Fin du creusement du tunnel Démontage et extraction des tunneliers
2018	Début des travaux de génie civil des 5 gares et 11 ouvrages annexes sous maîtrise d’ouvrage RATP	2022	Travaux d’aménagement des gares et du tunnel
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)	2023	Travaux d’installation des systèmes d’exploitation du métro Aménagements extérieurs des nouvelles gares
		mi-2024	Mise en service du prolongement



3 tunneliers en action pour 14 km de galerie souterraine

Le percement des tunnels du prolongement de la 14 au sud mobilisera 3 tunneliers entre début 2019 et fin 2020. Il faudra 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 4 500 m. Les tunneliers évolueront à 20 m de profondeur en moyenne sur l’ensemble du tracé. Ils progresseront 24 heures sur 24, en creusant et construisant simultanément une galerie bétonnée d’un diamètre intérieur de 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 rames accueilleront les installations de ventilation et d’alimentation électrique de la ligne et permettront l’accès au tunnel en cas d’urgence.

