

numéro 7 / août 2020



14

prolongement

magazine

l'actualité du prolongement de la ligne 14

à Mairie de Saint-Ouen

250 JOURS
D'ESSAIS
ET DE RODAGE



actus p. 4 > 5

DÉCONFINEMENT SOUS
HAUTE SURVEILLANCE



ACCESSIBILITÉ 100 %

LE SITE DE
MAINTENANCE
ASSEMBLE
LES RAMES



ÇA CREUSE AU SUD

dossier p. 6 > 9

250 JOURS
D'ESSAIS ET
DE RODAGE



portraits p. 10 > 11

PARTENAIRES
DU
TRANSPORT

territoire p. 12 > 13



EN ROUTE
POUR
LES JO

jardins p. 14 > 15



UNE
NOUVELLE
GÉOGRAPHIE
URBAINE

LE PROJET EN BREF

CALENDRIER

2013 > 2015

Déviations 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 > 2017

Réalisation du tunnel.

2016 > 2019

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

2017 > 2020

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

2019 > 2020

Essais et marche à blanc.

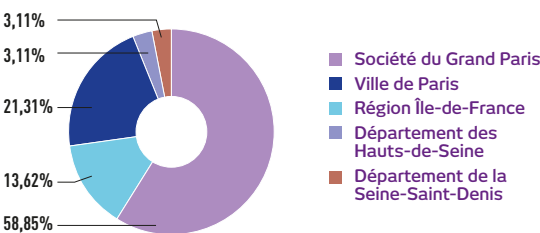
Mi-décembre
2020

Mise en service du prolongement :
ouverture des stations Pont Cardinet,
Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen.

Janvier 2021

Ouverture de la station
Porte de Clichy

FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE



Coût du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen :
1,38 milliard d'euros (aux conditions économiques de janvier 2012).

FINANCEMENT DU MATÉRIEL ROULANT

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



Georges Siffredi
Président du Département
des Hauts-de-Seine



Stéphane Troussel
Président du Département
de la Seine-Saint-Denis

DERNIÈRE LIGNE DROITE

La crise sanitaire à laquelle nous faisons face est sans précédent. Elle a conduit à devoir mettre à l'arrêt le pays dans sa quasi-totalité et notamment les chantiers. Le prolongement de la ligne 14 n'y a pas échappé. C'est pourtant maintenant, à l'heure où l'activité reprend pour toutes et tous, et avec elle le flux dans les transports notamment sur la ligne 13, que nous avons besoin de ce prolongement.

C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à la RATP de tout mettre en œuvre, dans le respect des conditions de sécurité pour les ouvriers, pour maintenir une date de mise en service proche de celle initialement prévue à savoir cet été. Il a ainsi été décidé de procéder à une mise en service partielle de trois des quatre stations du prolongement dès la mi-décembre. La station Porte de Clichy sera ouverte au public en janvier 2021.

Cette échéance est en effet attendue avec impatience par les riverains dont la vie quotidienne a été perturbée par les chantiers. Nous les remercions ici encore pour leur patience et leur compréhension pendant les quelque six années qu'a nécessité la réalisation de ce grand projet, pour lequel la RATP a dû surmonter sur le terrain des difficultés techniques particulières.

L'ouverture de la ligne 14 prolongée apportera aussi et surtout un grand soulagement à celles et ceux qui utilisent au quotidien les transports publics, en particulier dans le nord-ouest métropolitain. Avec la désaturation de la ligne 13 et de nouvelles correspondances, elle contribuera à rendre les déplacements plus simples, plus rapides et plus confortables. Une meilleure mobilité, c'est une qualité de vie améliorée pour tous.

Sur nos territoires, à Clichy-la-Garenne, dans les Hauts-de-Seine, comme à Saint-Ouen, en Seine-Saint-Denis, le prolongement de la ligne 14 s'est accompagné de vastes opérations de restructuration urbaine, porteuses de développement économique et d'amélioration du cadre de vie.

La ligne 14 prolongée répond donc à un enjeu social, économique et environnemental majeur, d'autant qu'à l'horizon 2024, reliant Saint-Denis Pleyel au Nord à l'aéroport d'Orly au Sud, elle constituera la colonne vertébrale du réseau de métro automatique du Grand Paris Express.

prolongement magazine n° 7

Directeur de la publication :
Stéphane Garreau
Rédaction : Monik Malissard
Conception graphique :
Parimage
Crédits photos :
CD92 (P.3), CD93 (P.3), RATP/
Bruno Marguerite (P.5), Sylvain
Cambon (P.4, 7, 8, 11), RATP/Bruno
Marguerite (P.10), VenhoevenCS
& Ateliers 234 (P.12), Groupement
Nexity SA/Eiffage Immobilier IDF/
Image 3 (P.13), Gérard Rollando
(P.14, 15, 16)
Impression : Imprimerie
de Compiègne sur papier 100 %
recyclé à 45 000 exemplaires.

DÉCONFINEMENT SOUS HAUTE SURVEILLANCE

Pendant un mois et demi, la pandémie de coronavirus a conduit à l'arrêt quasi-total des chantiers du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Les travaux ont progressivement repris début mai, encadrés par des dispositions sanitaires renforcées.

Depuis le début de la crise du Covid 19, la RATP a œuvré avec l'ensemble des acteurs du projet de prolongement de la ligne 14 pour garantir le respect de règles de protection sanitaire strictes. Les mesures barrières appliquées sur les chantiers des stations correspondent aux préconisations sanitaires édictées par la profession du bâtiment et des travaux publics, et complétées par des règles prises au regard des spécificités des travaux. Chaque entreprise a procédé à une analyse de risque de ses interventions et défini les mesures adaptées pour protéger ses compagnons – distances physiques, type de masque, nettoyage des mains, désignation d'un référent Covid... La RATP a quant à elle organisé la mise en œuvre des dispositifs de prévention pour respecter la distanciation sociale et éviter la propagation du virus dans les



espaces où interviennent plusieurs entreprises : dans les bases-vies, les prises de poste sont échelonnées, le nettoyage des locaux partagés renforcé et les distances de sécurité marquées au sol dans les vestiaires, les sanitaires et les réfectoires ; des points d'eau ont été ajoutés et des distributeurs de gel hydro-alcoolique mis à disposition ; dans les stations, le travail a été réorganisé en affectant des zones d'intervention par entreprise afin de limiter les situations de promiscuité. Du côté des tests de circulation des trains, le poste de commande centralisé d'essais (20 m2) a été dédoublé - un local adjacent lui a été affecté - et les activités ont été découpées finement, jusqu'à définir par exemple les positions des intervenants dans le train pour chaque phase d'essai.

ACCESSIBILITÉ 100%

La ligne 14 actuelle est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) : utilisateurs de fauteuil roulant, personnes mal ou non-voyantes, sourds ou malentendants, personnes âgées, fragiles, ou encore voyageurs accompagnés d'enfants en bas âge

ou chargés d'objets encombrants. Les passagers en fauteuil roulant peuvent notamment y accéder en toute autonomie grâce aux ascenseurs, aux passages élargis au niveau des appareils de contrôle et aux voitures à plancher plat et de plain-pied avec le quai.

Le personnel de la RATP est par ailleurs formé à l'accompagnement des PMR. Il va de soi que l'intégralité de la ligne 14 prolongée, de Saint-Denis Pleyel à l'aéroport d'Orly sera accessible aux PMR.



Ça creuse au sud !

Financé par la Société du Grand Paris, le chantier du prolongement de la ligne 14 au Sud bat son plein, d'Olympiades à l'aéroport d'Orly. Trois tunneliers sont en action pour creuser 14 km de tunnel d'ici 2021. La construction des 7 gares, dont 5 sous maîtrise d'ouvrage RATP,

et des ouvrages de service s'achèvera en 2022 et la mise en service du prolongement est prévue en 2024. À cette date, la ligne 14 constituera, de Saint-Denis Pleyel à Orly, la colonne vertébrale du Grand Paris Express.

3
tunneliers
en action
pour creuser
14 km



Le site de maintenance et de remisage assemble les rames

Premier atelier de la RATP configuré pour nettoyer, entretenir et garer des rames de 120 m de long, le site de maintenance et de remisage des trains de la ligne 14, situé à Saint-Ouen, est désormais opérationnel pour permettre les essais du nouveau métro. C'est ici que sont assemblés les trains, dont les nouvelles voitures sont livrées une à une par camion. Le SMR sera rendu à sa vocation finale quand les 35 rames de la ligne 14 prolongée auront été mises en service.

250 JOURS D'ESSAIS ET DE RODAGE

Depuis novembre 2019, la RATP et ses partenaires industriels testent le système automatique de la future ligne 14 prolongée à Mairie de Saint-Ouen. Regard sur les premiers tours de roues du MP14, le nouveau train qui équipera la ligne, financé par Île-de-France Mobilités.

Le week-end des 4 et 5 juillet, la ligne 14 était fermée pour un essai grandeur nature du nouveau métro qui reliera bientôt Olympiades à Mairie de Saint-Ouen. Près de vingt trains – rames actuelles à 6 voitures et futures rames à 8 voitures – ont circulé en condition d'exploitation pour vérifier que tout fonctionne en toute sécurité. « Les essais de nuit qui ont eu lieu entre 1h15 et 5h00, ou ceux du dimanche matin lors de la fermeture ponctuelle de la ligne, ne suffisent pas à s'assurer de l'endurance du système. Nous devons absolument faire des marches à blanc pendant 21 heures d'affilée, l'équivalent d'une journée d'exploitation » explique Emmanuel Sologny, chef de projet Système de transport à la RATP.

Près d'un an de tests

Ces fermetures ponctuelles de la ligne au public ne sont que la face visible d'un travail de contrôle rigoureux, méthodique et de longue haleine engagé en novembre 2019. S'agissant d'un métro automatique, il faut compter 250 jours d'essais, soit le double environ d'un métro classique. Le réglage des systèmes de pilotage automatique prend beaucoup de temps et de nombreux scénarios sont à tester afin que les trains puissent rouler sans risque. Pour optimiser le planning de mise en service de la ligne 14 prolongée, les tests se déroulent concomitam-

ment aux travaux de finition dans le tunnel et aux abords des quais, selon des créneaux spécifiques, de façon à garantir la sécurité des équipes sur les chantiers : de 6h00 à 12h00 pour les travaux, et de 12h00 à 6h00 pour les essais. « Pendant les deux mois du confinement, nous sommes parvenus à poursuivre les essais, à un rythme plus lent, en adaptant nos procédures pour respecter les gestes barrières et les consignes sanitaires définies par le ministère du Travail » ajoute Emmanuel Sologny.

Essais statiques

Les contrôles sont effectués de façon graduelle, par les équipes de la RATP et de ses fournisseurs industriels, notamment Alstom pour les trains, Siemens pour les automatismes et Faiveley pour les portes-palières. Ils portent en premier lieu sur les équipements du système ferroviaire au sol – voie, réseau d'alimentation électrique, signalisation – qui sont vérifiés les uns après les autres. La voie est-elle parfaitement plane ? Ne comporte t-elle pas des aspérités qui nuiraient au confort des passagers ? Les feux de signalisation passent-ils au rouge ou au vert quand il faut ?... Autant de points de contrôle à valider avant de faire rouler un train sur la voie.

Essais dynamiques

Après cette première phase de tests, un train a été mis en



Les essais ont commencé avec un train à 8 voitures livré et assemblé au site de maintenance et de remisage de Saint-Ouen.

circulation, d'abord en conduite manuelle, puis en mode automatique avec conducteur et équipe de contrôle à bord, puis sans personne à bord. « Tout est piloté depuis le centre de commande centralisée d'essais, spécialement réalisé pour l'occasion et conçu pour permettre la réalisation d'essais en journée sur le prolongement, sans perturber l'exploitation de la ligne existante » précise Emmanuel Sologny. « C'est un système parallèle, déporté, qui ne gère que le prolongement ».

Montée en charge

Les essais systèmes ont commencé avec un train à 6 voitures et, depuis la mi-mars, avec un nouveau train à 8 voitures, livré et assemblé au site de maintenance et de remisage de Saint-Ouen. Il faut s'assurer de leur pilotabilité et vérifier que l'ensemble du système respecte les consignes envoyées. Le train réagit-il correctement à ce qui lui est demandé ? Sa conduite est-elle confortable pour les passagers ? S'arrête-t-il pile au bon endroit, ses portes juste en face des portes palières ? ... Outre la fiabilité technique du système, il est nécessaire de vérifier sa robustesse sur la durée ainsi que la fiabilité fonctionnelle de l'exploitation - l'intervalle entre les trains, le temps de stationnement à quai, la durée du trajet entre deux stations, les conditions de demi-tour en cas d'incident sur la ligne... La montée en charge et en vitesse se fait de façon progressive

pour vérifier que les équipements électroniques ne tombent pas en panne et que la voie résiste bien à la circulation des trains - le nouveau métro pourra rouler jusqu'à 80 km/heure. Au fur et à mesure, les scénarios font intervenir davantage de trains et deviennent de plus en plus complexes. C'est notamment la raison pour laquelle des fermetures de la ligne 14 sont programmées. Il est impératif de s'assurer de l'endurance du système et que la ligne 14 prolongée à Mairie de Saint-Ouen puisse être exploitée correctement, sans risque et sans faille dans la sécurité. 📍

“ S'agissant d'un métro automatique, il faut compter 250 jours d'essais, soit le double environ d'un métro classique. ”

Les essais du 4 et 5 juillet sont pilotés depuis le poste de commande centralisée dans la station Bercy.



Les trains sont d'abord testés en conduite manuelle.



! M 14 INTERRUPTIONS DE TRAFIC

Entre Olympiades et Saint-Lazare de 5h30 à la fin du service. Les tests de circulation du nouveau métro sur la ligne 14 nécessitent d'interrompre ponctuellement le trafic entre Olympiades et Saint-Lazare. Afin de limiter le plus possible la gêne occasionnée aux voyageurs, les fermetures de la ligne sont programmées principalement le week-end. Des itinéraires de substitution sont alors proposés par la

RATP (consulter ratp.fr) et des navettes de remplacement sont mises à disposition entre Gare de Lyon et Olympiades. Le week-end d'essai des 4 et 5 juillet était le premier réalisé avec circulation des rames sur la ligne entière, d'Olympiades à Mairie de Saint-Ouen. Ce test grandeur nature s'est déroulé avec succès, et confirme la mise en service prévue pour mi-décembre.

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE MÉTRO

Conçu par Alstom, et financé à 100 % par Île-de-France Mobilités, le métro automatique de la ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen reprend les codes de son aîné tout en innovant afin d'améliorer les conditions de transport des passagers.

« La ligne 14 est aujourd'hui la seule ligne du métro parisien à être 100 % accessible. C'est dans ce cadre que Île-de-France Mobilités et la RATP ont travaillé avec Alstom pour que le nouveau matériel roulant qui équipera la ligne prolongée réponde à l'enjeu de l'accessibilité des transports pour tous » souligne Clément Skrzypcsak, chargé de projets Matériel roulant à Île-de-France Mobilités.

Accessibilité et confort des trajets

« Chaque train dispose, en voiture de tête et de queue, d'un emplacement réservé pour les usagers en fauteuil roulant et dans chaque voiture, des places facilement repérables seront dédiées aux personnes à mobilité réduite. » Autre innovation du MP 14 (Matériel Pneumatique de conception 2014), nom donné par les ingénieurs au futur train de la ligne 14, son confort acoustique : « Le bruit sera inférieur de 40 % environ à celui du matériel roulant qui circule actuellement entre Olympiades et Saint-Lazare » poursuit Clément Skrzypcsak. Il ajoute : « C'est la première fois qu'un métro de 120 mètres de long sera mis en service sur le réseau de la RATP, ce qui va permettre d'augmenter la capacité tout en préservant le confort ». Avec 8 voitures au lieu de 6, et un train toutes les 95 secondes en période de pointe, la ligne 14 pourra transporter jusqu'à 35 000 voyageurs à l'heure, soit un tiers de plus qu'aujourd'hui.

Économie d'énergie

Ce nouveau métro répond également aux impératifs d'une ville durable. Grâce au système de freinage électrique avec récupération d'énergie, à une motorisation plus performante et à l'éclairage intégralement assuré par des Leds, sa consommation d'énergie sera inférieure de 20 % environ à aujourd'hui, « tout en augmentant le nombre d'équipements à bord, dont la plupart contribuent au bien-être des voyageurs ».

L'information à l'intérieur des voitures est renforcée par des écrans d'information voyageurs et des plans de ligne dynamiques. À noter par ailleurs que le système de freinage a également été pensé pour réduire l'empoussièrement des tunnels.

Investissement lourd

L'investissement des 35 nouvelles rames de la ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen est intégralement pris en charge par Île-de-France Mobilités. Propriétaire du matériel roulant, l'autorité organisatrice des transports publics franciliens en a validé le cahier des charges en 2012 et en a confié la procédure d'acquisition à la RATP. Elle finance également l'achat des 37 rames dédiées au prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Denis Pleyel au Nord, et à l'aéroport d'Orly au Sud. Ces investissements font eux-mêmes partie d'un marché plus large, intégrant le renouvellement des métros sur pneus des lignes 4 et 11, pour un total de plus de 2 milliards € sur 15 ans. « Nous avons souhaité uniformiser le parc de trains de nouvelle génération » explique Clément Skrzypcsak.

Phase transitoire

La mise en service des trains à 8 voitures s'effectuera par étapes, à raison de 2 par mois en moyenne à compter de l'ouverture de la ligne 14 prolongée à Mairie de Saint-Ouen. Pendant cette période de transition, où trains à 8 et 6 voitures cohabiteront, une signalétique provisoire sera intégrée aux portes palières et aux écrans d'information, afin que les voyageurs puissent se positionner au bon endroit sur les quais. ☉

35 rames

8 voitures par rame

48 places PMR par rame

2 emplacements pour usager en fauteuil roulant par rame

- 20 % de consommation d'énergie

619 M€ coût des trains, financé par Île-de-France Mobilités

ZOOM SUR

Co-maîtres d’ouvrage du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, Île-de-France Mobilités et la RATP continuent d’œuvrer ensemble pour finaliser la réalisation du projet. Île-de-France Mobilités veille au respect du programme et prépare l’intégration de la ligne prolongée dans le réseau des transports franciliens tandis que la RATP pilote les derniers aménagements des stations et conduit les essais de circulation du nouveau métro entre Olympiades et Mairie de Saint-Ouen. Arnaud Crolais, directeur des Infrastructures d’Île-de-France Mobilités, et Fabrice Cattacin, chef de projet pour la ligne 14 au Département matériel roulant ferroviaire de la RATP, évoquent la collaboration de ces deux partenaires majeurs du prolongement.

PARTENAIRES 2 TRANSPORT



Arnaud Crolais
Directeur des Infrastructures - Île-de-France Mobilités

« **Autorité organisatrice des transports franciliens, Île-de-France Mobilités s’est chargée de toutes les phases amont qui permettent aujourd’hui la concrétisation du projet de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen :** pilotage des études jusqu’à la déclaration d’utilité publique, concertation avec la population, les riverains et les élus... Ensuite, dans les phases opérationnelles, pour les études détaillées et les travaux, c’est la RATP qui prend la main. Mais nous restons très présents à ses côtés. Île-de-France Mobilités est en quelque sorte la tour de contrôle des transports franciliens. Pour l’ensemble des projets en Île-de-France, c’est ici que se réfléchissent et se pilotent les nouveaux développements et les grands programmes de modernisation avec une ambition : desservir au mieux les territoires et répondre aux besoins de déplacements quotidiens des Franciliens en favorisant les solutions les plus vertueuses écologiquement. La particularité, et même le marqueur, du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, est d’abord de désaturer la ligne 13. La ligne 14 a fait date à sa sortie, quand le projet s’appelait encore METEOR (Métro Est Ouest Rapide). C’est encore le cas aujourd’hui ! En 2011, lors de l’enquête publique, le prolongement jusqu’à Mairie de Saint Ouen était « LE » projet prioritaire en Île-de-France, à la fois pour désaturer la ligne 13 et desservir les nouveaux quartiers d’urbanisation : ZAC des Batignolles, Tribunal de Grande Instance délocalisé Porte de Clichy, ZAC des Docks à Saint-Ouen... La complexité des projets de transport souterrains ne peut en aucun cas être sous-estimée. La crise sanitaire nous rappelle cette obligation d’être humble face aux événements. »

La collaboration entre Île-de-France Mobilités et la RATP est essentielle pour assurer le déroulement du projet.

“ Nous travaillons en bonne intelligence avec Île-de-France Mobilités, toujours dans l’intérêt collectif. ”

« **Concernant les trains qui doivent notamment équiper la ligne 14 prolongée, le rôle de la RATP est défini dans un protocole de gouvernance du matériel roulant.** Chargés d’élaborer le cahier des charges pour la consultation des constructeurs ferroviaires, nous avons traduit en spécifications fonctionnelles et techniques les besoins exprimés par Île-de-France Mobilités. Nous avons conduit la procédure d’appel d’offres conformément au code des marchés publics et signé le marché MP14 avec Alstom en 2015. Île-de-France Mobilités a eu une contribution déterminante dans la finalisation des choix du design et le choix de la livrée extérieure. Quant aux aménagements intérieurs et à l’accessibilité, l’arrêté « accessibilité » du 13 juillet 2013 a été un élément fort des choix faits ensemble. Le premier train à conduite automatique à 8 voitures, dit MP14 (Matériel Pneumatique de conception 2014) a été livré par Alstom en décembre 2018. Nous avons réalisé dans un premier temps les contrôles de conformité du train seul. Nous effectuons actuellement ceux du train avec ses systèmes d’automatisme embarqués. Nous procédons aux essais de validation du MP14 sur la ligne 14 historique et depuis peu sur son prolongement à Mairie de Saint-Ouen. Au-delà de nos engagements contractuels, nous avons des contacts continus avec les équipes d’Île-de-France Mobilités, au sein de réunions régulières de suivi, de comités de pilotage et à travers les échanges avec nos correspondants techniques, organisationnels, financiers... Nous partageons une démarche commune qui est d’apporter le meilleur service aux passagers sur le réseau RATP. Et la même volonté d’aboutir, malgré l’impact de la pandémie du Covid 19 sur le rythme de production des trains. »



Fabrice Cattacin
Chargé de projet MP14 – Département matériel ferroviaire - RATP

EN ROUTE POUR LES JO

En 2024, la ligne 14 prolongée reliera Saint-Denis Pleyel au Nord, à l'aéroport d'Orly au Sud, avec une capacité d'un million de passagers par jour. Son terminus nord desservira plusieurs sites majeurs des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Au-delà du tronçon Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen, réalisé par Île-de-France Mobilités et la RATP, la ligne 14 sera de nouveau prolongée au Nord, par la Société du Grand Paris, jusqu'à Saint-Denis Pleyel. Au cœur d'un quartier d'affaires en pleine croissance, et interconnecté à terme avec les lignes 15, 16 et 17 du réseau de métro du Grand Paris Express, son terminus nord occupera une position stratégique qui fera de lui la « gare olympique ». Il desservira directement le Village des athlètes. Une station plus loin, le Stade de France accueillera les cérémonies d'ouverture et de clôture des Jeux, et le Centre aquatique Olympique, les épreuves de natation.

Un nouveau quartier métropolitain

Ouvrage central des Jeux, le Village olympique et paralympique s'étendra sur 51 hectares, entre les bords de Seine et le carrefour Pleyel, à l'interface des communes de Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis. « Notre défi est de créer un quartier autonome avec toutes ses fonctions le temps des Jeux, et qui demain soit un morceau de ville adapté aux évolutions climatiques, écologiques et sociétales et continue à faire sens dans une génération » explique Henri Specht, Directeur de projet du Village olympique et paralympique chez SOLIDEO, l'établissement public chargé de financer, superviser et livrer les ouvrages olympiques. Le quartier sera solidement ancré au territoire : accroché à la métropole via le « hub » de Saint-Denis Pleyel, gare moyenne du Grand Paris Express, sa situation de part et d'autre de la Seine le relie à la géographie du Grand Paris. Dans sa première vie, entre juillet et septembre 2024, le Village pourra accueillir jusqu'à 21 000 personnes : 15 000 membres des délégations et 6 000 personnes chargées de son fonctionnement logistique quotidien. Outre des logements confortables et l'immense restaurant olympique niché dans la Cité du Cinéma, il offrira aux athlètes des installations sportives, médicales, des cafés, des commerces, des loisirs... Dans la seconde vie du quartier, près de 6 000 habitants et 6 000 salariés prendront la suite des athlètes. Les hébergements livrés pour les Jeux seront convertis en 2025 en logements familiaux, en résidences pour étudiants et personnes âgées et en bureaux. Des équipements publics y seront construits (écoles, gymnase, crèches, caserne de pompiers...). Une attention particulière est portée à l'aménagement des espaces publics, notamment sur les berges de Seine pour y recréer des lieux attractifs et

de respiration où piétons et cyclistes trouvent leur place. La construction de ce nouveau quartier métropolitain a d'ores et déjà commencé. La création des voiries et le terrassement des espaces publics ont été engagés fin mai.

De l'élite sportive au grand public

Réalisé à Saint-Denis au cœur de la ZAC Plaine Saulnier par la Métropole du Grand Paris, le Centre aquatique Olympique sera quant à lui relié au Stade de France par une passerelle piétonne et cycliste de 18 m de large franchissant l'autoroute A1. Tout comme le Village des athlètes, il est conçu dans une perspective de long terme. Pendant les Jeux, il accueillera les épreuves de waterpolo, de plongeon et de natation artistique et comportera notamment un bassin de 50 m, un bassin de plongeon et une tribune de 6 000 places. Après les Jeux, il demeurera un équipement de référence au service des athlètes de haut niveau, où seront organisées des manifestations d'ampleur nationale et internationale. Mais, dès 2025, il sera aussi destiné aux scolaires et au grand public, afin de faciliter l'accès à la natation et d'inciter les métropolitains à la pratique sportive. Bassin d'apprentissage, espace aqua-ludique, plateau de fitness, mur d'escalade, terrains de football et de basketball, skate park, lieu de restauration ou encore recycle-rie sportive font notamment partie des équipements complémentaires qui y seront aménagés. ☺

La conception du Centre aquatique olympique s'appuie sur des principes innovants d'éco-construction avec une architecture privilégiant la transition écologique et la sobriété environnementale.



“ Le Village est d'abord pensé comme un quartier métropolitain qui accueillera la famille olympique et non un Village olympique et paralympique transformé ensuite en quartier ”

Dominique Perrault

architecte urbaniste,
lauréat du projet de Village des athlètes.
Plaquette de présentation du projet
Village olympique et paralympique - 2019



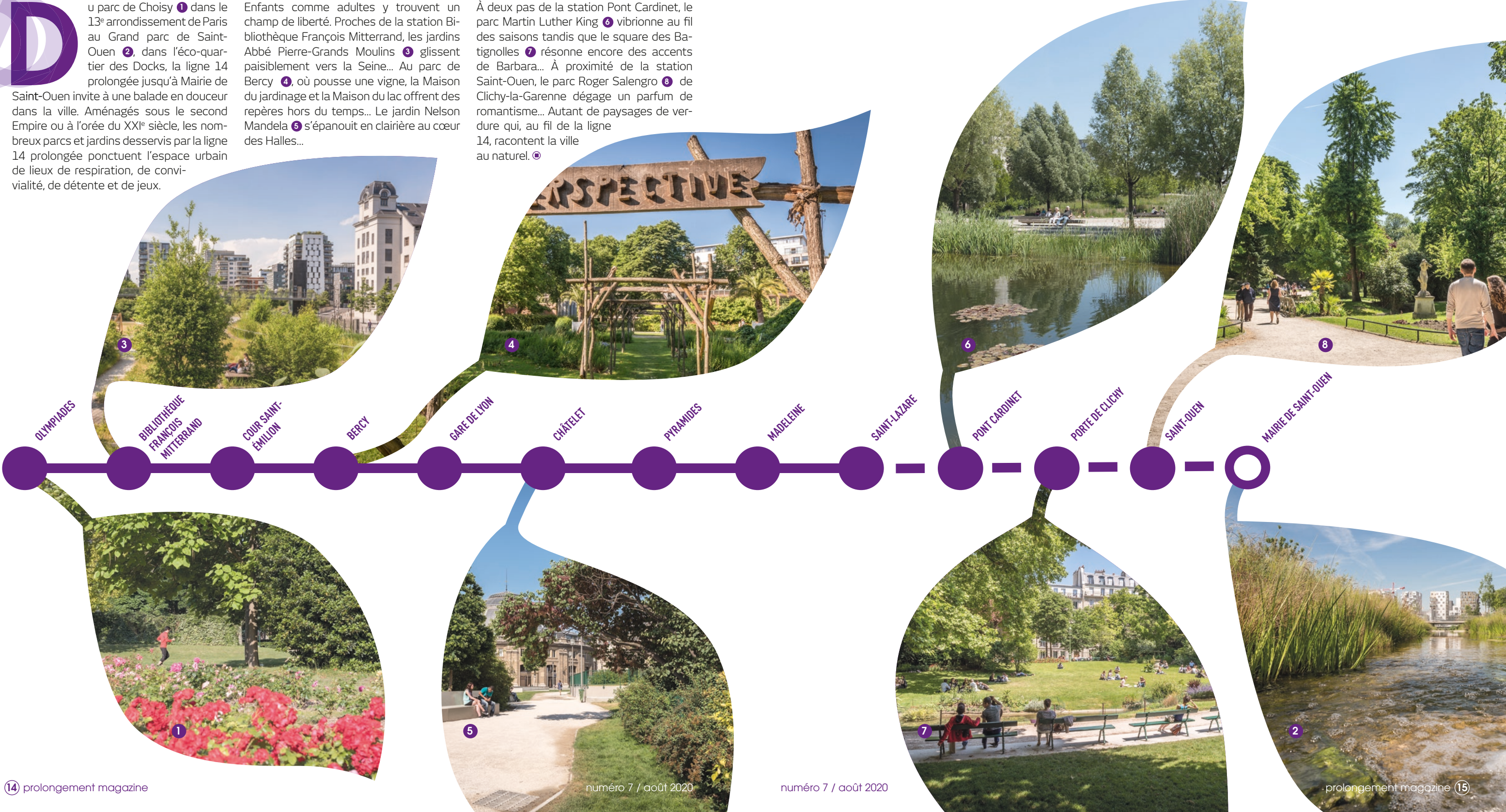
LE MÉTRO DES JARDINS

UNE NOUVELLE GÉOGRAPHIE URBAINE

Du parc de Choisy ❶ dans le 13^e arrondissement de Paris au Grand parc de Saint-Ouen ❷, dans l'éco-quartier des Docks, la ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen invite à une balade en douceur dans la ville. Aménagés sous le second Empire ou à l'orée du XXI^e siècle, les nombreux parcs et jardins desservis par la ligne 14 prolongée ponctuent l'espace urbain de lieux de respiration, de convivialité, de détente et de jeux.

Enfants comme adultes y trouvent un champ de liberté. Proches de la station Bibliothèque François Mitterrand, les jardins Abbé Pierre-Grands Moulins ❸ glissent paisiblement vers la Seine... Au parc de Bercy ❹, où pousse une vigne, la Maison du jardinage et la Maison du lac offrent des repères hors du temps... Le jardin Nelson Mandela ❺ s'épanouit en clairière au cœur des Halles...

À deux pas de la station Pont Cardinet, le parc Martin Luther King ❻ vibronne au fil des saisons tandis que le square des Batignolles ❼ résonne encore des accents de Barbara... À proximité de la station Saint-Ouen, le parc Roger Salengro ❽ de Clichy-la-Garenne dégage un parfum de romantisme... Autant de paysages de verdure qui, au fil de la ligne 14, racontent la ville au naturel. ➤





LIGNE 14 ACTUELLE : ENTIÈREMENT MODERNISÉE

Après 5 années de travaux, le programme d'adaptation des 9 stations existantes de la ligne 14 est quasi terminé.

Nouveaux accès, espaces sécurisés, système informatique d'exploitation repensé... C'est aujourd'hui un métro plus moderne, avec une plus grande fluidité des déplacements, une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et une sécurité accrue pour tous les voyageurs.



www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr