




LE 24 JUIN 2024

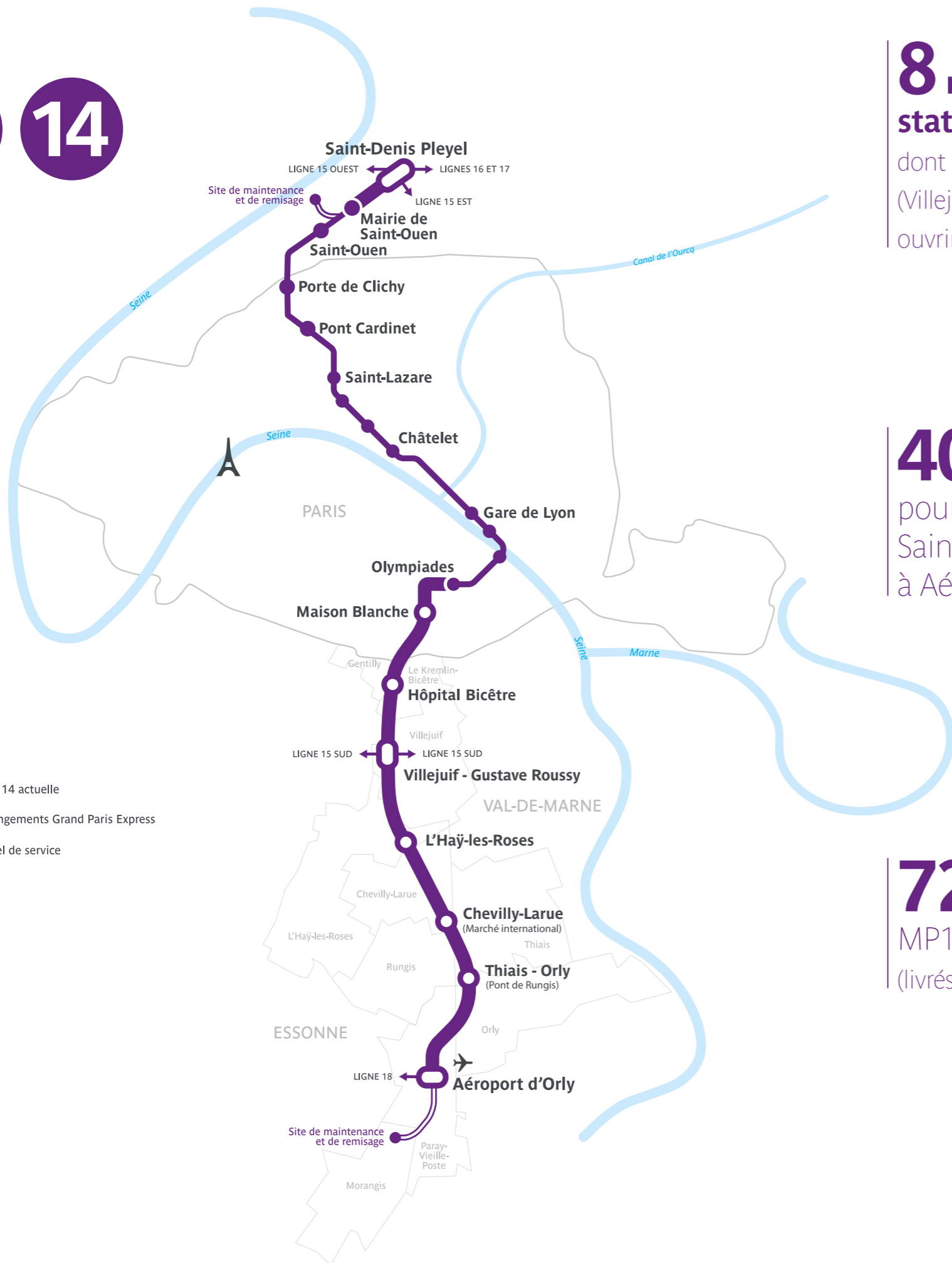
# LA LIGNE 14 S'ÉTEND AU NORD ET PART À LA CONQUÊTE DU SUD !

DOSSIER DE PRESSE



# M 14

-  Ligne 14 actuelle
-  Prolongements Grand Paris Express
-  Tunnel de service



**8 nouvelles stations**

dont 7 au sud de la ligne (Villejuif – Gustave Roussy ouvrira fin 2024)

**Avec 28 km**

la ligne 14 devient la plus longue ligne du métro parisien

**+ de 15 km de tunnel supplémentaires**

(14 km au sud et 1,5 km au nord)

**40 minutes**

pour relier Saint-Denis – Pleyel à Aéroport d'Orly

**23 minutes**

pour relier Gare de Lyon à Aéroport d'Orly

**Jusqu'à 1 million de voyageurs**

attendus en 2025, ce qui en fera la ligne la plus fréquentée du métro parisien.

**72 trains**

MP14 de 8 voitures (livrés entre 2020 et 2025)

**1 nouveau site de maintenance**

et remisage à Morangis

**11 communes**

et **4 départements** traversés



Vue de la ligne 14



Chantier du prolongement sud à la station Maison Blanche



Intérieur de la rame MP14

## LA LIGNE 14

La ligne 14, inaugurée et mise en service en 1998, change aujourd’hui de dimension pour devenir la colonne vertébrale du métro francilien ! Première ligne de métro automatique de grande capacité dans le monde, elle permettra, à l’horizon 2025, à 1 million de voyageurs de se déplacer quotidiennement dans des rames plus confortables, plus écologiques et de plus grande capacité.

Le prolongement de la ligne 14, le 4<sup>e</sup> depuis sa mise en service, inauguré ce lundi 24 juin, permet dès aujourd’hui des temps de trajets considérablement raccourcis : 40 minutes de la station Saint-Denis–Pleyel (93) au nord de la ligne, jusqu’à Aéroport d’Orly (94) au sud, l’un des principaux aéroports français, ou encore 25 minutes depuis le centre de Paris vers cet aéroport (2<sup>e</sup> aéroport de France).

Lors des Jeux, la ligne 14 accueillera près de 800 000 voyageurs. Elle deviendra l’un des héritages les plus marquants des Jeux pour les Franciliens. Elle sera aussi un trait d’union entre le réseau de métro historique et les quatre futures lignes automatiques 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express.

Le Grand Paris Express est piloté par la Société des grands projets (SGP), en associant l’État, la Région Île-de-France et les départements franciliens. Plus grand projet urbain d’Europe, il vise à créer 200 kilomètres de métro automatique supplémentaires, 4 nouvelles lignes (15,16, 17 et 18), le prolongement de la ligne 14, au nord jusqu’à Saint-Denis–Pleyel et au sud jusqu’à Aéroport d’Orly, et 68 nouvelles gares et stations, afin de relier entre eux les territoires du Grand Paris. Il représente un véritable moteur de l’accès pour tous à l’emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

La ligne 14 prolongée marque l’un des premiers jalons de mise en œuvre du Grand Paris Express.

### → Direction Saint-Denis–Pleyel

Au nord, le prolongement de la ligne s’étend sur 1,5 km entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis–Pleyel avec une nouvelle gare (Saint-Denis–Pleyel) réalisée par la Société des grands projets.

### → De Paris à l’aéroport Paris-Orly

Au sud de la ligne, 14 kilomètres de tunnel supplémentaires ont été créés entre l’actuel terminus Olympiades dans le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris et le nouveau terminus Aéroport d’Orly dans le Val-de-Marne. Sept nouvelles stations voient le jour, dont cinq sous maîtrise d’ouvrage RATP (Maison Blanche, Hôpital Bicêtre, L’Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais–Orly), une sous maîtrise d’ouvrage de la SGP (Villejuif–Gustave Roussy, qui ouvrira fin 2024) et une sous maîtrise d’ouvrage du Groupe ADP (Aéroport d’Orly). Un site de maintenance et de remisage des trains (SMR) a été construit à Morangis par la RATP en complément du SMR de Saint-Ouen ouvert en 2020.

### → Sur l’ensemble de la ligne

La RATP a réalisé la pose des voies et l’installation des systèmes d’exploitation depuis Aéroport d’Orly à Saint-Denis–Pleyel (signalisation, poste de commande centralisé, alimentation électrique, façades de quais, etc.). 12 nouveaux ouvrages de services sont répartis sur l’ensemble de la ligne. Ils sont raccordés au tunnel de circulation et accueillent les installations de ventilation, l’alimentation de la ligne et les accès pour les services de secours.

### → Exploitation des gares et de la ligne

La ligne, ainsi que 5 nouvelles stations du prolongement sud (Maison Blanche, Hôpital Bicêtre, L’Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Thiais–Orly), seront exploitées par la RATP. Sur ce même prolongement, la gare Aéroport d’Orly sera exploitée par RATP Dev, désigné en 2023 par le Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités. À son ouverture fin 2024, la gare de Villejuif–Gustave Roussy sera également exploitée par le groupement ORA, composé de RATP Dev, Alstom et ComfortDelGro, sur décision du Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités. Pour ce qui concerne le prolongement nord, le Conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités a désigné l’entreprise Keolis pour exploiter la gare de Saint-Denis–Pleyel, ainsi que les futures lignes de métro 16 et 17, en correspondance dans cette gare.

### → Le matériel roulant

100 % financé par Île-de-France Mobilité, le MP14 équipe la ligne 14 depuis 2020. Il constitue désormais l’unique matériel roulant sur cette ligne. 35 de ces rames neuves circulaient déjà sur la ligne, et sont progressivement complétées par 37 trains afin de permettre l’exploitation du prolongement au nord et au sud. Une cinquantaine de rames a déjà été livrée pour l’ouverture du prolongement.

Grâce à ses huit voitures (soit deux de plus qu’auparavant), chaque rame peut transporter beaucoup plus de voyageurs, ce qui permet de répondre à la hausse du trafic prévue sur la ligne, avec environ 1 million de voyages par jour prévus d’ici 2025 contre 650 000 aujourd’hui.

Plus capacitaire, plus accessible, plus confortable, moins bruyant, plus sobre du point de vue de la consommation énergétique et plus performant que ces prédécesseurs, le MP14 apportera aux voyageurs une meilleure qualité de service dans leurs déplacements.

### → Une aventure humaine

Depuis le lancement des travaux (génie civil, terrassement des gares et du creusement du tunnel en début 2018), ce sont 1 000 à plus de 2 000 personnes qui ont travaillé quotidiennement à la réalisation de ce projet sur des ouvrages d’infrastructures hors normes dans un environnement francilien bâti et dense (ex : le tunnel qui passe sous Paris-Orly, sous 2 kilomètres de carrières, une gare au pied de la tour Super-Italie), comme sur un système de transport ferroviaire automatique de pointe.

#### Le saviez-vous ?

Entièrement souterraine et accessible pour les personnes à mobilité réduite, la ligne M 14 va desservir 21 stations sur 28 kilomètres, en offrant des correspondances avec 10 lignes de métro, 3 lignes de RER, 2 gares (Saint Lazare et Gare de Lyon), un aéroport (Paris-Orly) et avec l’ensemble des lignes du métro francilien à terme.

Elle roulera à 80 km/h en vitesse de pointe et 40 km/h en moyenne au lieu des 25 km/h de moyenne d’une ligne de métro classique, avec un train toutes les 85 secondes aux heures de pointe, à terme, en 2025.

## LA LIGNE 14 l'héritage des Jeux

La ligne 14, prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis – Pleyel et au sud jusqu'à Aéroport d'Orly, sera la **colonne vertébrale des transports en commun durant les Jeux, avec plus de 800 000 voyageurs attendus cet été.**

Elle constituera également l'un des héritages les plus marquants des Jeux pour les voyageurs franciliens, à plusieurs titres :

- en desservant désormais de nouveaux territoires dans trois départements (91, 93 et 94);
- en reliant le centre de Paris à l'aéroport Paris-Orly en une vingtaine de minutes;
- en bénéficiant, plus largement, aux usagers quotidiens grâce à l'allègement du trafic sur la ligne 13 au nord et le RER B au sud.

L'organisation du plus grand événement sportif au monde, cette année, a été un formidable catalyseur pour l'extension de la ligne 14. Tous les acteurs et entreprises impliqués dans ce projet ont uni leurs efforts pour atteindre cet objectif ambitieux : livrer deux prolongements d'ici juin 2024 tout en renouvelant intégralement le système de pilotage automatique des trains. Il s'agit d'une prouesse technique et industrielle sans précédent dans l'histoire du métro parisien.



## LA LIGNE 14 à travers les territoires

### → Un nouveau carrefour au nord

Avec une gare supplémentaire, la ligne 14 étend sa présence en Seine-Saint-Denis en desservant désormais la commune de Saint-Denis. Elle vient renforcer l'offre de transports au nord de Paris et offre des correspondances avec le RER D et les futures lignes 15, 16 et 17.

Cette nouvelle desserte constitue un point central de mobilité pour les voyageurs pendant les Jeux de Paris 2024 et au-delà, au quotidien, transforme en profondeur le quartier de Pleyel, en pleine mutation.

### → Une nouvelle dynamique pour le sud-est parisien

L'arrivée de la ligne 14 du métro au sud-est de Paris permet de connecter plus d'une dizaine de communes au réseau du métro francilien, et de renforcer l'attractivité des territoires franciliens concernés. Cette extension profite à plus de 260 000 habitants de Paris, du Val-de-Marne et de l'Essonne, en offrant des correspondances avec la ligne 7 du métro, le RER C, les tramways T3a et T7, et prochainement avec les lignes 15 et 18 du Grand Paris Express (en 2025 et 2027 respectivement). Toutes les stations sont également reliées au réseau de bus, facilitant les déplacements multimodaux.

L'aéroport Paris-Orly, nouveau terminus de la ligne, est désormais à 23 minutes seulement de la Gare de Lyon contre 40 précédemment. L'extension de la ligne 14 permet ainsi de créer une liaison rapide entre Paris et l'aéroport tout en desservant des zones résidentielles denses ainsi que des pôles et des équipements majeurs d'Île-de-France : le marché d'Intérêt national de Rungis, la future Cité de la Gastronomie et la Vallée scientifique de la Bièvre où se concentrent deux centres hospitaliers universitaires, de nombreux laboratoires de recherche et des groupes pharmaceutiques.

À terme,  
les 4 nouvelles lignes  
15, 16, 17 et 18  
et 80% des lignes de métro,  
tramway et RER existants  
seront en correspondance  
avec la ligne 14.

### Le saviez-vous ?

La mise en service de la ligne M 14, avec les prolongements nord et sud, représente près de **200 recrutements tous métiers confondus** (agents d'accueil dans les stations, superviseurs de circulations des trains, mainteneurs...). L'exploitation d'une ligne automatique à haut niveau de performance nécessite une forte présence humaine, à la fois pour assurer son fonctionnement technique et pour accueillir les voyageurs.

## LA LIGNE 14 en chiffres

### HIER

- **13 stations** pour 14 km entre Mairie de Saint-Ouen et Olympiades
- Mise en service en 1998 : de Madeleine à Bibliothèque François Mitterrand
- Des prolongements en 2003 vers Saint-Lazare, en 2007 vers Olympiades puis vers Mairie de Saint-Ouen fin 2020
- **39 rames** automatiques à 6 voitures (MP89 et MP05) remplacées ces 3 dernières années par des rames neuves à 8 voitures (MP14)
- **1 site** de maintenance et de remisage aux docks de Saint-Ouen
- 1 train toutes les **95 secondes**
- **650 000** voyages/jour

### AUJOURD'HUI

- **21 stations** pour 28 km entre Saint-Denis–Pleyel et Aéroport d'Orly
- Prolongée en 2024 au nord vers Saint-Denis–Pleyel et au sud vers Aéroport d'Orly
- À terme, **72 rames** MP14 à 8 voitures (le parc sera complet mi-2025) peuvent accueillir 932 voyageurs et sont dotées de 216 places assises et d'équipements numériques innovants (écrans dynamiques, etc.).
- **2 sites** de maintenance et de remisage dont un nouveau sur le prolongement sud à Morangis
- Une capacité théorique de la ligne à proposer un intervalle de **85 secondes**
- **800 000** voyages/jour attendus pendant les Jeux

### DEMAIN

- Des interconnexions avec toutes les lignes du métro francilien (15, 16, 17 et 18)
- **1 000 000 voyages/jour** prévus à l'horizon 2025

## Les acteurs du projet

La construction du prolongement de la ligne 14 s'inscrit dans le cadre d'un partenariat inédit entre la RATP, acteur historique du métro parisien et la Société des grands projets, établissement public créé pour concevoir, financer et réaliser le nouveau réseau de 200 km de métro automatique supplémentaires du métro francilien.



Constructeur et exploitant historique de la ligne 14 depuis sa mise en service en 1998, la RATP est le maître d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 au sud jusqu'à Aéroport d'Orly. Elle met à la disposition des autorités des compétences intégrées en exploitation, maintenance et ingénierie, qui permettent la maîtrise des chantiers contraints et complexes. La RATP possède un savoir-faire en conduite de projet en continuité d'exploitation avec une capacité de coordination d'une multiplicité de disciplines (génie civil, train, système et infrastructure ferroviaire, etc.) et opère, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, la ligne 14 prolongée entre Saint-Denis-Pleyel et Aéroport d'Orly.



Le Groupe ADP aménage et exploite des plateformes aéroportuaires partout dans le monde, parmi lesquelles à Paris, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. En 2023, le groupe a accueilli sous sa marque Paris Aéroport 99,7 millions de passagers sur Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et 336,4 millions de passagers au travers d'aéroports gérés à l'étranger. Le Groupe ADP poursuit une stratégie d'amélioration constante de la qualité de service et de l'expérience dans ses aéroports pour tous les passagers.



Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics, les nouvelles mobilités et les mobilités durables 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, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Présidée par Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités est composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens et porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).



La Société des grands projets est l'entreprise publique créée par l'État pour piloter le déploiement et le financement du Grand Paris Express. Elle assure la construction des infrastructures 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.

## Le financement

En tant que maître d'ouvrage du Grand Paris Express, la Société des grands projets est intervenue dans le financement et l'accompagnement des travaux du prolongement de la ligne 14 au sud.

**La Société des grands projets a intégralement financé le prolongement de la ligne 14 au sud pour un coût de 2,8 milliards d'euros et le prolongement au nord pour un montant de 700 millions d'euros.**

La Société des grands projets a été responsable des relations territoriales, des acquisitions foncières et des projets de valorisation du prolongement de la ligne 14 jusqu'à la gare Aéroport d'Orly. Elle a établi le dialogue avec les acteurs territoriaux, en collaboration étroite avec la RATP.

Le financement de l'ensemble des 72 rames neuves déployées sur la ligne pour renouveler et compléter le parc est assuré

**à 100 % par Île-de-France Mobilités, à hauteur de 1,13 milliard d'euros courants d'investissement.**

L'exploitation de la ligne est également financée à **100 % par Île-de-France Mobilités.**

## La chronologie des travaux en un clin d'œil

2016 → 2018  
TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Première étape du chantier du prolongement de la ligne 14, les travaux préparatoires se sont déroulés de 2016 à début 2018. Ils consistaient, d'une part, à déplacer les réseaux des concessionnaires (télécommunication, eau et énergies) en dehors du périmètre des futurs ouvrages du métro et, d'autre part, à reconnaître les terrains pour adapter les méthodes de construction des futurs ouvrages.



2019 → 2022  
TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL



L'étape dite de génie civil d'un chantier de construction englobe l'ensemble des activités et techniques nécessaires à la réalisation des bâtiments et tunnels. Elle intègre les fondations et le gros œuvre des gares, du site de maintenance et de remisage des trains et des ouvrages de service.

MAI 2019 → MAI 2022  
CREUSEMENT DU TUNNEL



La technique de creusement par tunnelier est appliquée au prolongement de la ligne 14. Ces machines permettent à la fois de creuser les terrains, d'évacuer les déblais et de construire le tunnel. Au sud, trois tunneliers Claire, Koumba et Allison ont progressé simultanément sur un axe sud nord à partir de trois puits d'entrée, tandis qu'au nord, le tunnelier Valérie a réalisé le tunnel reliant la nouvelle gare Saint-Denis-Pleyel à la station Mairie de Saint-Ouen.

2022 → 2024  
AMÉNAGEMENT DU TUNNEL ET DES STATIONS

Une fois le tunnel creusé et les stations construites, cette étape consiste à équiper ces dernières de toutes les infrastructures nécessaires au fonctionnement des trains et à l'accueil des voyageurs (pose des voies, mise en place du système d'alimentation électrique et d'aération, etc.).

FÉVRIER 2024

Mise en service du nouveau système de pilotage automatique des trains sur la ligne 14 existante (Marie de Saint-Ouen – Olympiades).

13 MAI 2024

Début de la marche à blanc sur l'ensemble de la ligne prolongée de Saint-Denis-Pleyel à Aéroport d'Orly.

24 JUIN 2024

Mise en service des deux prolongements nord et sud.

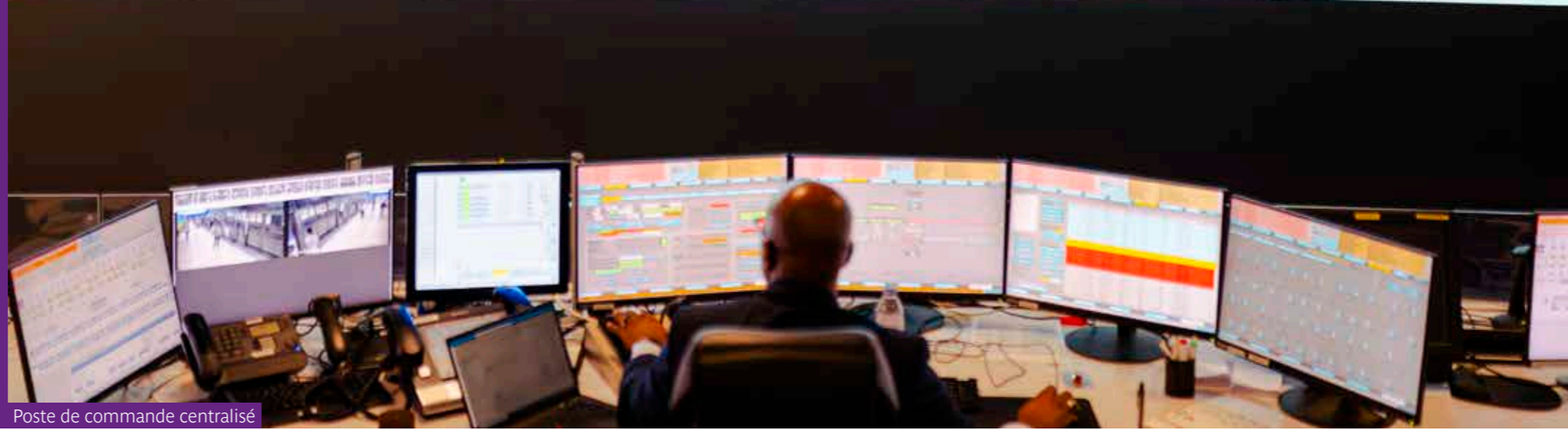


# M 14

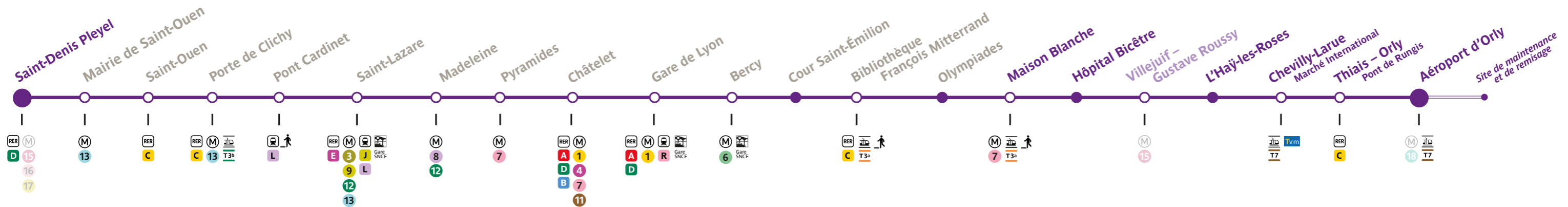
## Mise en service du nouveau SAET : une première mondiale !

Depuis le mois de février, l'ensemble des rames de la ligne 14 est piloté grâce à une nouvelle génération du système de pilotage automatique des trains (système d'automatisation de l'exploitation des trains - SAET-NG) - un changement transparent pour le voyageur mais qui était nécessaire pour permettre de maintenir l'offre de transport optimale sur une ligne qui voit sa distance doublée. En effet, cette mise à jour majeure, la première depuis la mise en service de la ligne en 1998, était rendue nécessaire par le changement de dimension avec les prolongements au nord à Saint-Denis-Pleyel et au sud à Aéroport d'Orly ainsi que par l'augmentation du nombre de navettes à 8 voitures plus modernes et plus nombreuses, et enfin en raison de l'obsolescence technique de l'ancien système.

**Le renouvellement du système de pilotage sur une ligne automatique existante de grande capacité, délivré dans le respect des délais, sans interruption majeure de plusieurs mois, est une première mondiale, réalisée par le groupe RATP.** Il s'agit d'une véritable prouesse technique et humaine, concrétisation de 8 années de travail sur un projet qui a nécessité tout le savoir-faire et les compétences de la RATP et de ses partenaires industriels, au premier rang desquels Siemens qui fournit le système.



Poste de commande centralisé



## Saint-Denis – Pleyel

### Un nouveau carrefour des mobilités au nord de Paris

Nouveau phare d'un quartier en pleine transformation, la gare Saint-Denis – Pleyel s'apprête à devenir une nouvelle centralité au nord de Paris. En 2031, elle sera la seule gare du métro francilien à offrir une correspondance entre 4 lignes du nouveau métro (14, 15, 16 et 17).

#### Un point central des mobilités lors des Jeux

Située à la croisée de trois sites olympiques et paralympiques majeurs, la gare Saint-Denis – Pleyel constituera un point central des mobilités lors des Jeux. La gare permettra en particulier de desservir le Stade de France pour les épreuves d'athlétisme, de para-athlétisme et de rugby, le Centre Aquatique Olympique pour le plongeon et le water-polo, ainsi que le Village des athlètes. Grâce à la mise en service du prolongement de la ligne 14, les visiteurs atterrissant à l'aéroport Paris-Orly pourront se rendre à proximité de ces trois sites en 40 minutes via la gare Saint-Denis – Pleyel.

Lors des Jeux de Paris, 40 000 voyageurs sont attendus dans la gare chaque jour !

#### Concepteurs et constructeurs de la gare

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la Société des grands projets. La conception de la gare a été confiée à l'agence d'architecture Kengo Kuma & Associates et la maîtrise d'œuvre confiée à Egis Tractebel.

#### Un nouveau carrefour au nord du Grand Paris

Le quartier Pleyel est désormais relié au quartier la Plaine Saint-Denis avec le Franchissement Urbain Pleyel, construit dans le prolongement de la gare, la gare Saint-Denis – Pleyel est accessible à pied depuis les RER D et B. Cet ouvrage de 300 m de long reliera ces deux quartiers. Il s'agit d'un nouveau lien important pour les habitants et nombreux salariés de ces quartiers de Saint-Denis.



#### Une gare imaginée comme un origami baigné de lumière

Pensée comme un jeu de plis urbain par l'architecte japonais Kengo Kuma, la gare est traversée par la lumière naturelle qui se glisse au cours de la journée à travers la façade de lames en bois. Les différents niveaux sont illuminés grâce à l'atrium, un puits de lumière central qui se prolonge sur toute la hauteur du bâtiment jusqu'au cœur des étages souterrains.

**Des trajets plus rapides**

Saint-Denis – Pleyel → Aéroport d'Orly  
**40 min avec la ligne 14**  
 contre **1 h 10 aujourd'hui**

Saint-Denis – Pleyel → Noisy-Champs  
**26 minutes avec la ligne 16**  
 contre **41 minutes actuellement.**

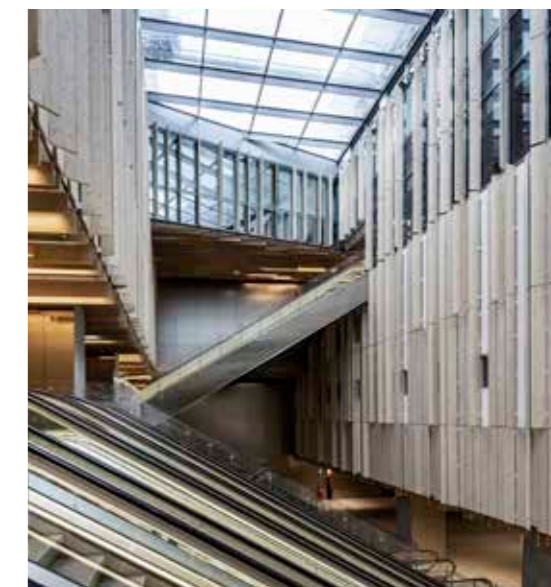
**40 000 voyageurs** attendus par jour durant les Jeux de Paris 2024 via la ligne 14

Près de **250 000 voyageurs** par jour à terme, en 2031

Un bâtiment de **35 m de hauteur** (5 niveaux en surface et 4 niveaux souterrains)

**Gare 100 % accessible** avec 56 escaliers mécaniques et 17 ascenseurs

Des quais situés à **28 m de profondeur**



Avec *Les Vénus dionysiennes*, l'artiste **Prune Nourry** déploie une armée de 108 Vénus directement intégrées dans l'atrium situé au cœur de la gare imaginée par l'architecte **Kengo Kuma**. Chacune recouverte d'une patine de différentes terres locales, ces représentations féminines symbolisent la diversité et la richesse du territoire. Une combinaison de 8 formes associées à une gamme de 14 teintes allant du noir à l'ocre brun, en passant par le rouge, le jaune et le blanc, rendra chaque œuvre unique.

La direction artistique et culturelle du Grand Paris Express est menée par José-Manuel Gonçalves avec le CENTQUATRE-PARIS, Eva Albarran et Manifesto.

## Maison Blanche

Seule station parisienne du Grand Paris Express



Premier arrêt du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Aéroport d'Orly, la gare de Maison Blanche est la seule gare parisienne du métro francilien. Construite avenue d'Italie, au pied de la Tour Super-Italie, elle offre une correspondance directe avec la ligne 7 du métro et les bus du secteur.

### Au cœur d'un quartier dense et animé

La gare Maison Blanche s'inscrit dans un tissu urbain dense marqué par des bâtiments de grande hauteur caractéristiques du secteur. Le quartier, attractif, présente une mixité fonctionnelle importante mélangeant habitations, bureaux et commerces.

→ La conception de la gare a été confiée à l'agence d'architecture Groupe-6. La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la RATP et la maîtrise d'œuvre par le groupement Elios, conduit par Setec et Systra.



L'artiste américain **Ned Kahn** a joué ici avec les deux émergences de la gare pensées par l'architecte **Mark Wilson**, de l'agence Groupe-6.

**Rivière d'air** est une armature mouvante composée d'une myriade de fines plaques et reliées par des câbles. Elle compose une toiture qui habille, tel un voile, les deux bouches de métro. Visible depuis la rue et les tours qui enserment la gare, cette armature est inspirée par la Seine et sa surface miroitante.

Avec le généreux soutien de Segat.

## Hôpital Bicêtre

Deux villes et un hôpital desservis



Implantée au Kremlin-Bicêtre, le long de la rue Gabriel Péri et de l'autoroute A6b, la station Hôpital Bicêtre dessert les villes du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly.

### Une nouvelle station dans un quartier en plein développement

Située à l'ouest de l'Hôpital Bicêtre, la nouvelle station s'insère dans une zone urbaine dense. Elle vient améliorer et compléter l'accessibilité de l'hôpital, déjà desservi par la ligne 7 du métro à l'est et en correspondance avec les bus du secteur. Plusieurs projets de reconversion bénéficieront également de l'arrivée de la ligne 14, notamment l'écoquartier Ecotone, situé sur le coteau d'Arcueil.

**L'info en + :** Les sous-sols en calcaire du Kremlin-Bicêtre ont été exploités au cours des siècles pour l'extraction de la pierre à bâtir. Si l'exploitation a cessé, les galeries sont restées et font l'objet d'une surveillance constante par l'Inspection Générale des Carrières. Le tunnel du prolongement au sud de la ligne 14 traverse ainsi une zone de carrières sur près de 2 km sur la commune du Kremlin-Bicêtre. Afin d'assurer la stabilité des terrains lors du passage du tunnelier, des travaux de comblement ont été réalisés par la RATP en amont des creusements.

→ La conception de la station a été confiée à l'agence Jean-Paul Viguiier et associés. La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la RATP et la maîtrise d'œuvre par le groupement Elios, conduit par Setec et Systra.

**43 000 habitants** dans un rayon de 1 km autour de la station

**20 000 voyages** prévus par jour

**3 accès**

Des quais situés à **22 m de profondeur**

### Des trajets plus rapides

Hôpital Bicêtre → Aéroport d'Orly  
**12 minutes**  
contre **45 minutes aujourd'hui**

Hôpital Bicêtre → Saint-Denis-Pleyel  
**28 minutes**  
contre **53 minutes aujourd'hui**

### Des trajets plus rapides

Maison Blanche → Aéroport d'Orly  
**14 minutes**  
contre **49 minutes aujourd'hui**

Maison Blanche → Saint-Lazare  
**16 minutes**  
contre **26 minutes aujourd'hui**

**98 500 habitants** dans un rayon de 1 km autour de la station

**65 000 voyages** prévus par jour

**3 accès**

Des quais situés à **21 m de profondeur**



L'artiste **Eva Jospin** a imaginé une œuvre en deux parties. Sur la façade extérieure de la gare, elle crée comme un flanc de roche en béton, constitué de strates superposées devant lesquelles prolifèrent des lianes de bronze, tirées à partir de modèles en carton. S'inspirant du film *Fellini Roma*, où les merveilles antiques enfouies voient le jour à la construction du métro, Eva Jospin évoque ici la pétrification et les découvertes archéologiques dans les chantiers du métro francilien.

## Villejuif–Gustave Roussy

### Une station pour deux lignes du Grand Paris Express (ouverture fin 2024)

La gare Villejuif–Gustave Roussy dessert le pôle d'excellence hospitalier du premier centre de lutte contre le cancer en Europe. Elle assure l'interconnexion entre les lignes 14 Sud et 15 Sud du métro francilien.

#### Le pôle d'excellence hospitalier du Val-de-Marne accessible en métro

La gare Villejuif–Gustave Roussy se situe dans le parc départemental des Hautes-Bruyères, à l'intersection de la voie des Sables et de la rue Édouard-Vaillant. Desservant l'Institut Gustave Roussy, premier centre de lutte contre le cancer en Europe et l'écoquartier Campus Grand Parc, l'un des plus importants projets urbains à l'échelle de la métropole, elle offre un fort potentiel de développement au secteur. Des correspondances seront assurées avec les bus du secteur.

→ La Société des grands projets assure la maîtrise d'ouvrage de cette gare. La conception de cette gare a été confiée à l'architecte Dominique Perrault. La maîtrise d'œuvre a été assurée par le groupement Setec TPI/Ingérop.

Cette gare ne sera ouverte au public que fin 2024.



Pour « connecter le monde du dessous au monde du dessus » comme le souhaite l'architecte **Dominique Perrault**, l'artiste **Iván Navarro** a conçu un projet empreint d'astronomie. **Cadran solaire** est un ciel étoilé composé de néons et de miroirs qui donnera l'illusion de profondeur infinie. 118 caissons lumineux, chacun tamponné du nom d'un astre, occuperont les plafonds circulaires des niveaux souterrains, formant deux cadrans solaires futuristes.

**100 000 habitants**  
dans un rayon de 1 km  
autour de la station

**65 000 voyages**  
prévus par jour

**3 accès**

Des quais situés à  
**21 m de profondeur**

**Des trajets plus rapides**

Villejuif–Gustave Roussy  
→ Aéroport d'Orly  
**10 minutes**  
contre **49 minutes aujourd'hui**

Villejuif–Gustave Roussy → Châtelet  
**18 minutes**  
contre **34 minutes aujourd'hui**

## L'Haÿ-les-Roses

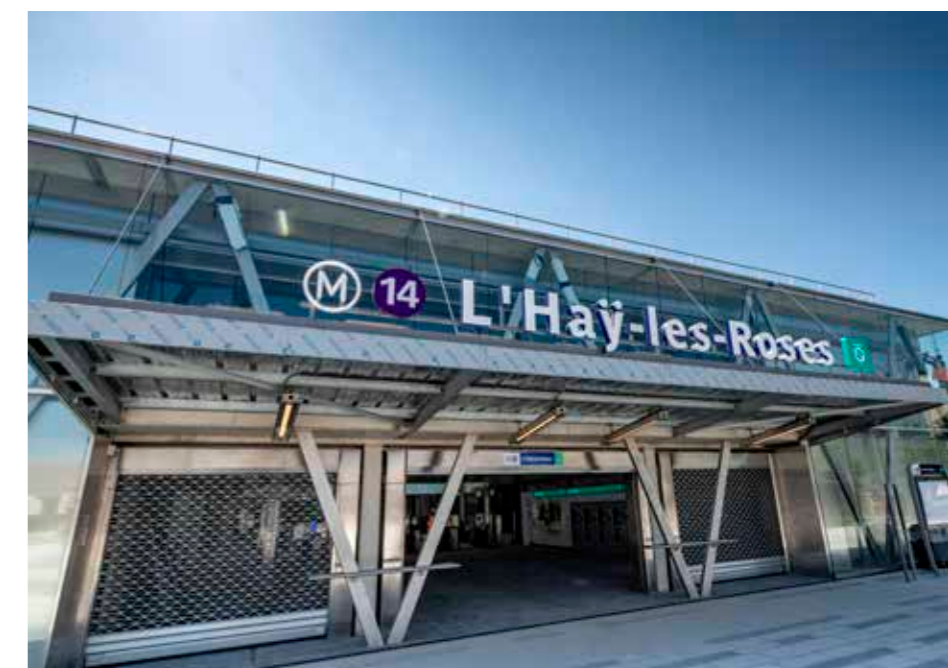
### À la croisée de trois villes dynamiques du Val-de-Marne

Située sur le territoire de la ville éponyme, la gare L'Haÿ-les-Roses dessert également les quartiers des villes de Villejuif et Chevilly-Larue. Sa construction s'accompagne d'un renouvellement urbain des quartiers environnants.

#### Une station résolument urbaine

La station s'insère dans le tissu urbain dense de trois communes du Val-de-Marne, au croisement des rues de Bicêtre, de Lallier et Paul Hochart. À proximité de plusieurs zones d'activité et d'emploi, sa construction accompagne le programme de renouvellement urbain des quartiers des Sorbiers et de la Sausaie à Chevilly-Larue, de Lallier-Bicêtre et de Paul Hochart à L'Haÿ-les-Roses, et de Sainte-Colombe à Villejuif.

→ La conception du bâtiment est confiée à l'agence Franklin Azzi Architecture. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la RATP et la maîtrise d'œuvre par le groupement Elios conduit par Setec et Systra.



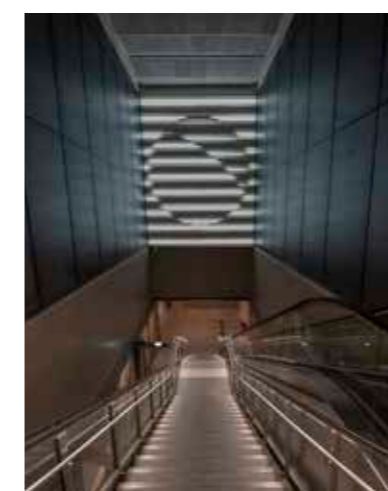
**5 000 habitants**  
dans un rayon de 1 km  
autour de la station

**7 000 emplois** dans un rayon  
de 1 km autour de la station

**36 500 voyages**  
prévus par jour

**2 accès** desservant  
L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue  
et Villejuif

Des quais situés à  
**21 m de profondeur**



Pour la gare de L'Haÿ-les-Roses, l'œuvre **OCEAN** a été pensée par les artistes du duo **Nonotak** comme un tableau en lien avec l'architecture de **Franklin Azzi**. Composée de fuites de lumière diffusée à travers un cache de rayures horizontales, elle dessine des formes minimales et géométriques changeantes. On ne voit jamais la source de lumière mais seulement la réflexion de celle-ci. Cette œuvre cinétique monumentale fait face aux usagers descendant les escaliers de la gare.

**Des trajets plus rapides**

L'Haÿ-les-Roses → Aéroport d'Orly  
**8 minutes**  
contre **37 minutes aujourd'hui**

L'Haÿ-les-Roses → Saint-Lazare  
**23 minutes**  
contre **44 minutes aujourd'hui**

## Chevilly-Larue

### La station du marché de Rungis



La gare Chevilly-Larue dessert le Marché d'Intérêt National de Rungis, plus grand marché de produits frais au monde. Connectée au tramway T7, au TVM et à différentes lignes de bus, la ligne 14 vient compléter l'offre multimodale de ce pôle de transport en pleine émergence.

#### Au cœur d'un pôle d'activité économique majeur

Elle offre un accès au Marché de Rungis qui s'étend sur 234 hectares. Elle permettra aussi la desserte de la future Cité de la Gastronomie et des projets de ZAC Anatole France et du Triangle des Meuniers développés dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine-Amont. Des correspondances sont assurées avec les bus du secteur.

→ Le design du bâtiment de la gare a été confié à l'agence Brunet Saunier Architecture et la maîtrise d'œuvre a été assurée par le groupement Elios conduit par Setec et Systra.



Dans la gare conçue par l'architecte **Jérôme Brunet**, le duo d'artistes **Gerda Steiner et Jörg Lenzlinger** forme un dessin en carreaux de grés cérame aux couleurs vives et contrastées.

**La belle vie souterraine** propose de découvrir, sous un jour nouveau, les multiples organismes qui peuplent le sol. L'œuvre rapproche ainsi ce monde souterrain d'un autre univers : le métro.

Avec le généreux soutien de Herrenknecht.

**5 000 habitants**  
dans un rayon de 1 km  
autour de la station

**11 000 emplois** dans un rayon  
de 1 km autour de la station

**50 000 voyages**  
prévus par jour

**3 accès** desservant le M.I.N  
de Rungis, la future Cité de la  
Gastronomie et l'éco-quartier  
Les Portes d'Ivry

Des quais situés à  
**19 m de profondeur**

#### Des trajets plus rapides

Chevilly-Larue → Aéroport d'Orly  
**5 minutes**

**contre 22 minutes aujourd'hui**

Chevilly-Larue → Gare de Lyon  
**19 minutes**

**contre 34 minutes aujourd'hui**

## Thiais-Orly

### Une station au cœur d'une zone économique en développement

Située sur la commune de Thiais et desservant les villes de Rungis et d'Orly, la station Thiais-Orly permet une desserte directe en métro de la Zone industrielle Sénia à Orly et de la Zone d'aménagement concerté de Thiais.

#### Un pôle transport multimodal renforcé

Construite avenue du Docteur Marie à Thiais, la station Thiais-Orly dessert également les villes de Rungis et d'Orly. En correspondance avec la ligne C du RER, Orlybus et plusieurs lignes de bus, cette nouvelle station participera au développement de la Z.I. Sénia, accompagnera les réaménagements en cours de la ZAC de Thiais et la requalification de la RD7 et participera à l'amélioration de la mobilité sur le territoire.

→ La conception de la station a été confiée à l'agence d'architecture Valode & Pistre Architectes. La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la RATP et la maîtrise d'œuvre par le groupement Elios conduit par Setec et Systra.



En réponse à l'architecture spatialisée de **Denis Valode**, l'artiste **Lyes Hammadouche** suspend quatre sculptures satellitaires dans le hall principal de la gare Thiais-Orly.

Son œuvre **L'Écart temps** reprend et transforme l'un des objets emblématiques et historiques des gares : l'horloge. L'artiste décline quatre formes à l'esthétique futuriste qui agissent comme une horloge diffractée dans l'espace. Elles décrivent des rotations par minute, heure, jour et année, suivant le mouvement des astres et rythmant subtilement le passage du temps.



**900 habitants**  
dans un rayon de 1 km  
autour de la station

**11 000 emplois** dans un rayon  
de 1 km autour de la station

**28 500 voyages**  
prévus par jour

**3 accès** desservant Thiais  
et Orly

Des quais situés à  
**26 m de profondeur**

#### Des trajets plus rapides

Thiais-Orly → Aéroport d'Orly  
**3 minutes**  
**contre 11 minutes aujourd'hui**

Thiais-Orly → Saint-Lazare  
**28 minutes**  
**contre 41 minutes aujourd'hui**

## Aéroport d'Orly



**4 niveaux enterrés**

**19631 m<sup>2</sup> de surface**

**2 lignes de métro :  
ligne 14 et ligne 18**

**Des quais situés à  
21 m de profondeur**

Conçue par le Groupe ADP, cette gare, co-signée par Bernard Baret, Architecte principal du Groupe ADP et François Tamisier, Architecte en chef du Groupe ADP au moment de la conception, est enfouie au pied d'Orly 3. Elle est le terminus du prolongement sud de la ligne 14, sera également le futur terminus de la ligne 18 à horizon 2027.

Complètement enterrée, la gare Aéroport d'Orly a pour particularité d'être l'unique gare du métro francilien à ne pas proposer de bâtiment voyageur. L'accueil se fait en sous-sol via 3 trémies positionnées sur les parvis de l'aéroport : 2 au contact d'Orly 3 et 1 au pied du nouveau Parking P3 offrant un lien direct avec la nouvelle gare routière de l'aéroport Paris-Orly. Insérée dans l'écosystème aéroportuaire, sa mise en service révolutionne l'accessibilité à l'aéroport et participe à la connexion du sud parisien. Elle s'inscrit dans la transition environnementale volontariste opérée par la plateforme Paris-Orly.

La gare devient ainsi une pièce majeure de l'offre d'interconnexion aux réseaux du métro francilien et des territoires voisins déjà desservis par le Tramway T7, et l'Orly Val.

La mise en service en juin du prolongement sud de la ligne 14 permet désormais de rejoindre Paris-Orly depuis le cœur de Paris en moins de 25 minutes !

En 2027, la gare accueillera également les usagers de la ligne 18 du métro francilien en provenance du sud-ouest parisien.

### Des trajets plus rapides

Aéroport d'Orly → Gare de Lyon  
**23 minutes**  
contre **39 minutes aujourd'hui**

Aéroport d'Orly → Saint-Denis - Pleyel  
**40 minutes**  
contre **1h10 minutes aujourd'hui**



*Strates urbaines* est l'œuvre du street-artiste portugais Vhils. Réalisée avec plus de 11 000 azulejos (carreau de faïence traditionnel portugais), cette œuvre incarne le Grand Paris et ses monuments, tout en dessinant des visages qui émergent et se fondent dans la trame de la métropole, soulignant la multiplicité de ses habitants et de ses territoires. Avec le généreux soutien de Ardian.

## Au bout de la ligne, un nouveau site de maintenance et de remise des trains à Morangis

Le prolongement sud de la 14 jusqu'à Aéroport d'Orly a nécessité la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) des rames de métro de la ligne sur la commune de Morangis dans l'Essonne, en limite de la plateforme aéroportuaire.

→ **Assurer l'entretien et la maintenance de 60 % des rames de la ligne 14**

Construit sous maîtrise d'ouvrage RATP au sud de l'aéroport Paris-Orly, le nouveau site de maintenance et de remisage des trains de la ligne 14 abrite, sur 6 hectares, un atelier de maintenance, une zone de garage avec 19 positions et une zone de lavage des trains. Il pourra accueillir 24 rames et assurer la maintenance d'environ 60 % du matériel roulant de la ligne 14. Il offre également des espaces de stockage de matériel et une voie de garage des trains de travaux utilisés pour l'entretien des infrastructures de la ligne, avec des manœuvres de mouvements de trains qui pourront être réalisées en conduite automatique intégrale. Il vient compléter au sud le SMR créé à Saint-Ouen, dont la mise en service a précédé l'ouverture du prolongement à Mairie de Saint-Ouen fin 2020.

→ **Des rames plus grandes et plus confortables**

Afin d'accompagner le passage de 650 000 voyageurs chaque jour actuellement sur la ligne 14 à environ 1 million à l'horizon 2025, l'offre de transports va progressivement être renforcée en parallèle du déploiement depuis 2020 d'un nouveau matériel roulant plus confortable et à plus grande capacité. Les nouvelles rames MP14 construites par Alstom sont constituées de 8 voitures et disposent d'une capacité d'accueil de 932 voyageurs. Elles ont remplacé les trains MP89 et MP05 composés de 6 voitures, qui ont été transférés sur la ligne 4 automatisée. Ce nouveau matériel réduit de 17 % la consommation énergétique des rames par rapport au train MP05. Avec ses sièges plus ergonomiques et une réduction de 40 % du bruit, le MP14 apporte davantage de confort aux voyageurs. Un nombre de places réservées aux personnes à mobilité réduite, supérieur à la réglementation, est également prévu.

Au total, 72 nouvelles rames à 8 voitures auront été livrées entre 2020 et 2025 pour l'exploitation de la ligne 14 de Saint-Denis-Pleyel à Aéroport d'Orly.

→ **Un site éco-conçu**

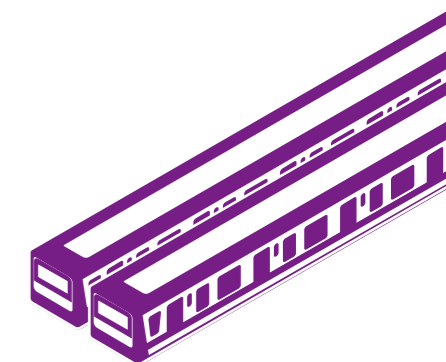
Le site bénéficiera de solutions techniques permettant d'améliorer sa qualité environnementale : récupération de chaleur, chauffage par biomasse et pompe à chaleur, ventilation (double flux, nocturne), gestion des eaux usagées, recharge de véhicules électriques, gestion de l'éclairage et de l'acoustique, bâtiment répondant aux critères RT2012.

→ **La qualité de vie et des conditions de travail au cœur de nos priorités d'employeur (QVCT)**

La QVCT est une priorité pour nos agents et la réalisation d'un nouveau site est l'occasion de l'améliorer. L'ambition architecturale et la qualité du bâtiment sont des facteurs importants dans cette QVCT (aménagement qualitatif des bureaux, des espaces, éclairage naturel favorisé et traitement acoustique). Par ailleurs, la conception des zones de maintenance a fait l'objet d'études de process industriel et de logistique pour faciliter les interventions de nos mainteneurs (bras de préhension, monte-charges de quai, passerelles, espacement entre les voies, etc.).



Train MP14 au SMR de Morangis





## **Contacts presse**

### **RATP**

Agathe Nougé  
agathe.nougue@ratp.fr  
06 61 91 08 40

### **Île-de-France Mobilités**

Paul Parikhah  
paul.parikhah@iledefrance-mobilites.fr  
06 99 76 07 26

### **Société des grands projets**

Nathan Krzan  
nathan.krzan@sgp.fr  
06 03 71 64 21

### **Groupe ADP**

Justine Leger  
justine.leger@adp.fr  
07 64 67 08 81