

# LE PROJET EN BREF

Le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen fait partie des nombreux projets engagés pour moderniser et développer le réseau de transport francilien. Il répond à trois objectifs essentiels pour les déplacements en Île-de-France.

## DÉSATURER DURABLEMENT LA LIGNE 13

Avec quatre nouvelles stations desservant le 17<sup>e</sup> arrondissement, Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen, la ligne 14 aura pour effet de désaturer la ligne 13, particulièrement fréquentée au nord de Saint-Lazare.

## RENFORCER LES CONNEXIONS ET CORRESPONDANCES

La ligne 14 prolongée offrira des correspondances avec le RER C, la ligne L du Transilien (réseau de Saint-Lazare), le tramway T3b prolongé de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières et le réseau de bus.

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Du quartier Clichy-Batignolles aux Docks de Saint-Ouen, en passant par Clichy-la-Garenne, la ligne 14 accompagne la dynamique du nord-ouest métropolitain. Les habitants de ces quartiers en développement seront ainsi mieux reliés aux grands pôles multimodaux comme Saint-Lazare, Châtelet et Gare de Lyon.

# LE FINANCEMENT

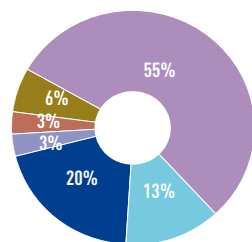
Colonne vertébrale du réseau de transport du Nouveau Grand Paris, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen est un projet d'envergure financé par l'État et plusieurs collectivités territoriales franciliennes. Il est porté conjointement par deux maîtres d'ouvrage : Île-de-France Mobilités et la RATP.

## MAÎTRES D'OUVRAGE

Île-de-France Mobilités, l'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.

## FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

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



Le projet est financé par :

- Société du Grand Paris
- Ville de Paris
- Région Île-de-France
- Conseil départemental des Hauts-de-Seine
- Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis
- Financement prévu dans le cadre de la prochaine période de contractualisation

## FINANCEMENT DU MATÉRIEL ROULANT

Le 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 : **619,07 millions d'euros** (aux conditions économiques de février 2015).

**M 14** prolongement à Mairie de Saint-Ouen pour une ligne **B** améliorée

# L'ESSENTIEL DU PROJET



26312 MSO 104 - Crédits photomontages : AZC-ARCHITRAM



[www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr](http://www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr)

# 4 NOUVELLES STATIONS\*

## PONT CARDINET

Dans le 17<sup>e</sup>, la station Pont Cardinet prendra place sous le parc Martin Luther King. Elle desservira le sud du quartier Clichy-Batignolles ainsi que le quartier Saussure. Ses accès seront tous intégrés en rez-de-chaussée d'immeubles. L'accès principal se fera face au square des Batignolles, au sein du pôle commercial dans la ZAC Clichy-Batignolles.

## PORTE DE CLICHY

La station sera implantée sous des immeubles du quartier Clichy-Batignolles. Elle desservira le nord du quartier, le Palais de justice de Paris et l'entrée sud de Clichy-la-Garenne. Deux accès secondaires sont prévus : l'un sur le parvis du tribunal de grande instance, le second sur l'îlot Berthier pour assurer la correspondance avec le tramway T3b.

## CLICHY SAINT-OUEN

La station sera située sous le boulevard Victor Hugo. Elle desservira le nouveau quartier d'affaires de Saint-Ouen et le sud du quartier des Docks. L'accès principal sera proche de la gare RER et du boulevard urbain de Clichy Saint-Ouen (BUCSO). Deux autres accès sont prévus : l'un place Pierre Dreyfus, le second rue Madame de Sanzillon à Clichy-la-Garenne.

## MAIRIE DE SAINT-OUEN

La station sera construite sous le carrefour boulevard Jean Jaurès- rue Albert Dhalenne. Elle desservira le centre-ville et le nord-est du quartier des Docks. Les accès seront intégrés en rez-de-chaussée d'immeubles. L'accès principal se fera à l'angle nord du boulevard Jean-Jaurès et de la rue Albert Dhalenne. Un accès secondaire est prévu plus au sud sur le boulevard Jean-Jaurès.



## → tracé du prolongement



## → la ligne en chiffres

**40** km/h  
(contre 25 km/h en moyenne pour le métro classique)

Un train toutes les **85** secondes aux heures de pointe

**96 000** habitants desservis



## → calendrier

**2014** > début des travaux  
**2015-2018** > génie civil des stations, tunnels, SMR et ouvrages annexes  
**2017-2019** > aménagements  
**2019-2020** > essais/marche à blanc  
**Été 2020** > mise en service



## PREMIÈRE ÉTAPE DU NOUVEAU GRAND PARIS

Première étape du métro automatique du Nouveau Grand Paris, la ligne 14 prolongée constituera l'épine dorsale du réseau de transport de demain. Elle reliera le pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel à l'aéroport d'Orly. Entièrement automatique et souterraine, elle sera connectée aux autres lignes du métro du Nouveau Grand Paris (lignes 15, 16, 17 et 18).



## LA LIGNE 14 BOUGE AVEC LA VILLE

Depuis les années 90, de nombreux projets de rénovation urbaine sont engagés à Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen et dans le 17<sup>e</sup> arr. de Paris. Tous ont pour objectif de rendre la ville plus agréable à vivre. Du quartier Clichy-Batignolles aux Docks de Saint-Ouen, un nouveau paysage urbain prend forme. Par son architecture contemporaine, il relie les territoires au-

delà des frontières administratives.

Prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, la ligne 14 accompagne la dynamique du nord-ouest métropolitain. Elle tisse une continuité urbaine de part et d'autre du périphérique. Elle desservira des quartiers en développement réunissant 96 000 habitants et 72 000 emplois.

\* Les noms des stations sont provisoires