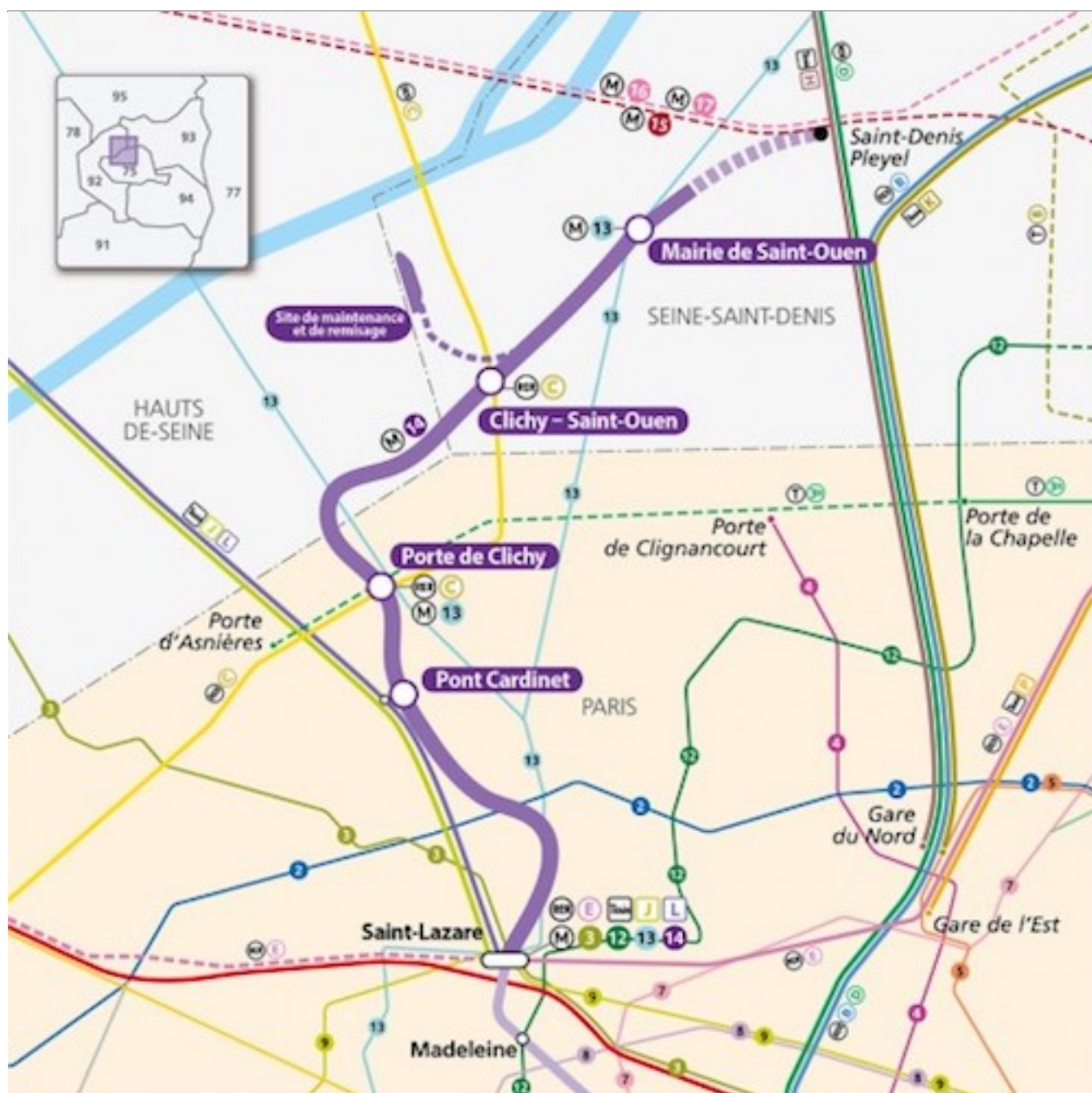

[Imprimer](#)

Le prolongement nord de la ligne 14 en service à l'été 2020

Image

Le creusement du tunnel entre la gare Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen tout juste achevé, les entreprises mandatées par la RATP avancent maintenant sur les travaux de second œuvre des gares et le déploiement des systèmes de transport.

Le prolongement nord de la ligne 14 doit relier la gare Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen grâce à quelque 6 km de tunnels, qui desserviront quatre stations situées dans des zones en développement, comme Paris-Batignolles (17^e arrondissement) ou la ZAC des Docks à Saint-Ouen. Sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, le projet dont le coût est de 1,1 milliard d'euros doit permettre de désaturer la ligne 13 en reliant notamment ses deux branches. Il prévoit un nouveau site de maintenance et de remisage à Saint-Ouen, qui doit accueillir les nouveaux trains à huit voitures et remplacer l'atelier d'Olympiades amené à disparaître avec le prolongement au sud.



Plusieurs groupements sont en charge des travaux de génie civil : Eiffage et Razel-Bec sont chargés notamment des travaux pour la création du tunnel de 3,6 km de la station Saint-Lazare à Porte de Clichy, des nouvelles stations Pont Cardinet et Porte de Clichy. Bouygues travaux publics, Soletanche Bachy France, Soletanche Bachy tunnels et Bessac réalisent principalement, pour leur part, la création du tunnel de 1,7 km de la station Porte de Clichy à Mairie de Saint-Ouen et du tunnel de 500 m de raccordement au SMR de Mairie de Saint-Ouen, de la nouvelle station Mairie de Saint-Ouen. Enfin, Spie Batignolles TPCI, Dodin Campenon Bernard, Chantiers modernes construction, Sogea TPI, Spie fondations et Botte fondations s'occupent de la nouvelle station Clichy Saint-Ouen et du tunnel en sous-œuvre de la gare de Saint-Ouen RER C.

Avancement du chantier

Le creusement du tunnel a été achevé il y a quelques semaines - par le passage sous la gare du RER C de Saint-Ouen - et la pose des voies devrait être terminée prochainement, sauf la partie visant à relier le site de maintenance. Cet équipement semi-enterré doit être opérationnel au début de l'automne prochain. Les systèmes, qui font l'objet d'un marché unique pour les prolongements

nord et sud, sont en cours de déploiement dans les tunnels, et les travaux de second œuvre ont débuté dans les stations.

Tout semble donc en ordre de marche pour une mise en service à l'été 2020. L'étape suivante consistera à rejoindre Saint-Denis Pleyel, tronçon qui sera sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. En février 2018 a été désigné un groupement composé d'Eiffage génie civil, Razel-Bec, Eiffage rail, TSO et TSO caténaires pour réaliser ce bout de ligne ainsi que les 16 et 17 sud. La RATP récupérera ensuite la gestion du tunnel afin d'y installer, à l'horizon 2021-2022, les systèmes de transport, avec un objectif de mise en service en 2024.

[Consultez le site Internet du prolongement nord de la ligne 14](#)