

numéro 4 /déc. 2016

# M 14 **prolongement** magazine

l'actualité du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen



**UN CHANTIER  
VERT POUR  
LE MÉTRO  
DE DEMAIN**

## actus p. 4 > 5

### ÇA CREUSE POUR ELLES



### EXAMEN DE 7 DOSSIERS D'INDEMNISATION

#### SOLENNE BIEN ARRIVÉE



### D'OLYMPIADES À SAINT-LAZARE, UNE ACCESSIBILITÉ AMÉLIORÉE ET UNE SÉCURITÉ ACCRUE

## dossier p. 6 > 9

### UN CHANTIER VERT POUR LE MÉTRO DE DEMAIN



## portraits p. 10 > 11

### CAMILLE WEBER ELÉONORE PONTHON

## urbanisme p. 12 > 13



### LA VILLE CHANGE DE VISAGE

## jardins p. 14 > 15

### UNE CLAIRIÈRE AU CENTRE DE PARIS



## 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 > 2019

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

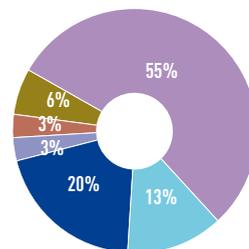
#### 2018 > 2019

Essais et marche à blanc.

#### 2019

Mise en service.

### FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE



- 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

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 STIF. 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).



## LA LIGNE 14, ÉPINE DORSALE DU GRAND PARIS EXPRESS

En 2023, la ligne 14 constituera l'épine dorsale du futur réseau du Grand Paris Express, en irriguant la métropole parisienne du nord au sud, de St-Denis Pleyel à l'aéroport d'Orly.

Mais sans attendre cette échéance, une étape majeure sera franchie dès 2019, avec la mise en service du prolongement actuellement en chantier sur près de 6 km, entre la gare Saint-Lazare et la mairie de Saint-Ouen.

Les liaisons entre Paris et le nord de l'agglomération francilienne en seront grandement facilitées et il est prévu que 30% des usagers de la ligne 13, fortement saturée, se reportent sur la ligne 14.

La ligne 14 bénéficiera d'une augmentation de sa capacité, avec des trains de 8 voitures, au lieu de 6 actuellement, qui permettront d'accueillir les flux dans les meilleures conditions. La qualité de service de la ligne restera optimale avec son exploitation automatisée et l'ensemble de ses stations accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les deux stations qui seront créées à Paris, Porte de Clichy et Pont Cardinet, desserviront au plus près les nouveaux logements, bureaux et équipements de la ZAC Clichy-Batignolles, notamment le parc Martin Luther King, d'ores et déjà ouvert au public, et le futur Tribunal de Grande Instance.

Elles offriront également des nouvelles correspondances avec le RER C, la ligne 13, les Transilien J et L et le tramway T3, qui sera prolongé jusqu'à la porte d'Asnières à l'automne 2018. Les stations existantes de la ligne 14 s'adaptent aussi pour répondre à la nouvelle offre de transport et aux conditions de sécurité liées. Ainsi, les travaux entamés en 2014 pour améliorer les conditions d'accès et des équipements doivent se terminer d'ici 2018.

Les attentes des usagers, actuels et futurs, parisiens ou franciliens, sont donc très importantes. Je remercie la RATP qui, confrontée à des difficultés techniques exceptionnelles sur ce chantier, met les bouchées doubles pour respecter l'échéance de mise en service.

La Ville de Paris contribue à cet effort en accompagnant au mieux les travaux de la RATP, afin d'en limiter les impacts sur la voirie et l'espace public, et participe pleinement au financement du projet, en apportant 20% des 1 380 M€ que coûte l'opération, ce qui en fait le second contributeur après la Société du Grand Paris.

### Christophe Najdovski

Adjoint à la Maire de Paris chargé des questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public

#### prolongement magazine n° 4

##### Directeur de la publication:

Mathieu LEROY

##### Rédaction: Monik Malissard

##### Conception graphique:

Parimage

##### Crédits photos:

Benjamin Capdevielle,

Patrice Normand, RATP-ING

Isabelle Bonnet, Gérard Rollando,

Franck Badaire, Sylvain De La Rua

Martin, Parimage

##### Impression: JPA imprimeurs sur

papier 100 % recyclé

# Ça creuse pour elles

**Après l'achèvement de la dalle de couverture de la station Clichy – Saint-Ouen, la circulation automobile a été rétablie sur le boulevard Victor Hugo le 30 août 2016.**

Le volume de la station est en train d'être creusé, et les déblais, évacués. Les travaux d'aménagement de l'accès principal de la station ont par ailleurs commencé, à proximité de la gare RER. À Saint-Ouen, la circulation de la rue Albert Dhalenne a été déviée le 31 août sur une chaussée à double voie spécifiquement créée, pour permettre de terminer les murs de la station Mairie de Saint-Ouen. Le volume de celle-ci est en cours d'excavation.



## Examen de 7 dossiers d'indemnisation

Créée pour examiner les demandes d'indemnisation des professionnels riverains du chantier de la ligne 14 dont l'activité est affectée de façon notable par les travaux, la Commission de règlement amiable s'est réunie pour la première fois le 25 novembre 2016. Elle a examiné le cas de sept professionnels installés à Paris et Clichy-la-Garenne, concernés par le prolongement de la ligne ou l'adaptation de ses stations existantes.



## SOLENNE BIEN ARRIVÉE

Après avoir achevé en novembre le tunnel de la ligne 14 entre la place du Capitaine Glarner à Saint-Ouen et la rue Marcel Cachin à Saint-Denis, Solenne, le tunnelier n°2, va être démonté. Ramené de nuit sur le site de Glarner par convoi exceptionnel, il reprendra son chemin, avec les équipes de Bouygues Travaux Publics / Soletanche Bachy/Bessac pour creuser 500 mètres jusqu'au site de maintenance et de remisage, dans les Docks de Saint-Ouen. Il sera ensuite de nouveau démonté pour réaliser, en 2017, le dernier tronçon, entre la place du Capitaine Glarner et la station Clichy – Saint-Ouen.

# D'OLYMPIADES À SAINT-LAZARE, UNE ACCESSIBILITÉ AMÉLIORÉE ET UNE SÉCURITÉ ACCRUE

**Des travaux sont menés depuis 2015 pour adapter la capacité d'évacuation des stations existantes de la ligne 14 à l'augmentation des flux de voyageurs et aux nouvelles normes de sécurité.**

## Espaces d'Attente Sécurisés

En vue d'améliorer encore la sécurité des voyageurs, des Espaces d'Attente Sécurisés seront réalisés dans chacune des stations. Ils permettront aux personnes à mobilité réduite de rejoindre rapidement un local protégé en cas d'incident en attendant l'intervention des pompiers. À Châtelet et Cour Saint-Émilien, l'aménagement de ces locaux d'une douzaine de mètres carrés, à raison de deux par quai et un par niveau, a été lancé. À Saint-Lazare, une prise d'air neuf sera réalisée sur la cour de Rome à compter de janvier 2017.

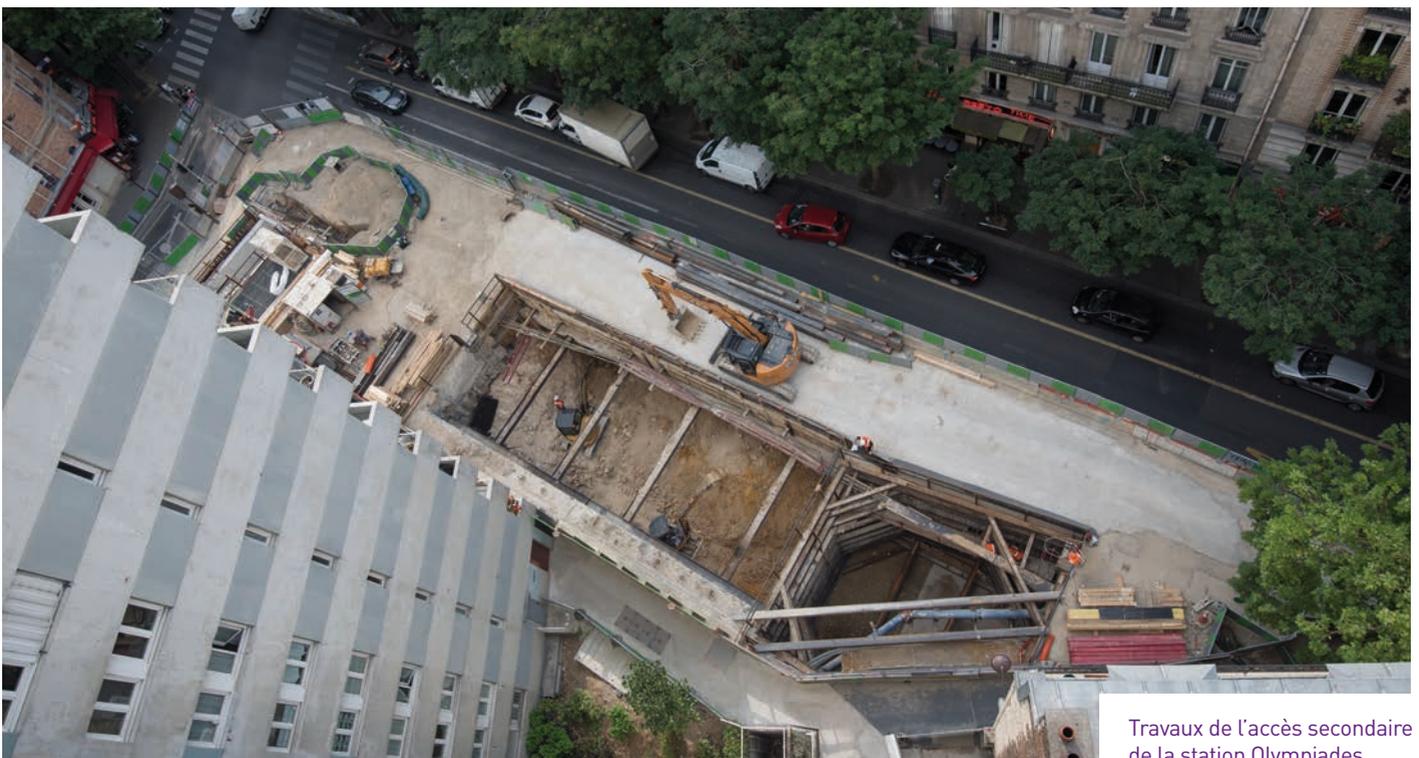
## Création d'accès

À Cour Saint-Émilien, Bercy et Olympiades, des accès sont aussi créés ou réaménagés. Dans ces trois stations, les travaux ont avancé à grands pas. Cour Saint-Émilien, les travaux de génie civil sont terminés, et l'aménagement des deux nouveaux accès est en cours. À Bercy, la salle des billets principale a été agrandie. La pose des revêtements est en cours. Le dévoiement de 500 câbles est entrepris la nuit, pendant l'arrêt de l'exploitation. La création d'une salle de billets secondaire, rue Corbineau est en

bonne voie d'achèvement. À Olympiades, les travaux de génie civil du nouvel accès à la salle de billets principale sont terminés, et les travaux d'aménagement sont en cours. Le génie civil est avancé à 60 %. La voirie a également été réaménagée autour de ce nouvel accès. L'accès secondaire est, quant à lui, en cours de terrassement.

## Zones hors sinistre

Les stations Saint-Lazare, Madeleine et Pyramides doivent comporter des zones hors sinistre. Destinées à mettre l'ensemble des voyageurs à l'abri d'un incendie, celles-ci seront pourvues de deux issues menant à l'extérieur. À Madeleine et Pyramides, la création des issues de secours commencera en janvier 2017. ☐



Travaux de l'accès secondaire de la station Olympiades.

# UN CHANTIER **VERT** POUR LE MÉTRO DE DEMAIN

---

**Le respect de l'environnement, naturel et urbain, a été intégré dès la conception technique et architecturale du prolongement de la ligne 14. Il fait aussi partie de la gestion du chantier au quotidien. Zoom sur le versant développement durable des travaux.**

**P**remier tronçon du Grand Paris Express, le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen représente le métro de demain. Son image de modernité est indissociable de la mise en œuvre d'innovations environnementales. C'est pourquoi le STIF et la RATP se sont engagés à ce que le projet, tant dans sa conception que sa réalisation, intègre la lutte contre le changement climatique, la préservation des milieux naturels et la qualité de vie urbaine.

## Éco-conception des stations

Les stations ont été pensées de façon à minimiser les impacts environnementaux et l'utilisation des ressources, à s'intégrer durablement dans la ville, et à apporter des espaces adaptés aux besoins et au confort des usagers et des riverains. Les revêtements choisis (grès cérame, inox, verre et béton brut) sont des matériaux résistants. Ils présentent des performances sanitaires et environnementales quantifiées. Une attention particulière est portée à l'ambiance lumineuse, afin d'associer confort d'usage et maîtrise des consommations d'énergie. De même que les éléments de signalétique, les luminaires seront équipés de LED. L'éclairage qui accompagnera les voyageurs dans leur cheminement souterrain sera gradué en fonction des besoins, pour éviter les consommations superflues. Le traitement acoustique des plafonds et des parois participera au confort sonore. Les parcours sont aménagés de façon à obtenir des points de vue globaux, ouverts et aérés sur les stations, et à procurer une sensation d'espace et de fluidité.

## Un chantier à faibles nuisances environnementales

Le groupement d'entreprises qui réalise les travaux, ainsi que leurs sous-traitants, doivent respecter un règlement de chantier à faibles nuisances environnementales. Ils ont chacun désigné un responsable environnemental au sein de leurs équipes, qui rend compte à la RATP des actions qu'ils mettent en œuvre dans une démarche d'amélioration continue. L'exemplarité des pratiques concerne tant la limitation du bruit, de la poussière et des pollutions visuelles, que les consommations d'eau et d'énergie, la gestion des déchets de chantier, des eaux de pluie, des eaux usées ou la circulation des camions. Elle prend aussi en compte le maintien des accès aux immeubles riverains, ainsi que la signalétique pour orienter piétons et automobilistes en cas de déviation. « *S'agissant d'un milieu urbain dense, il faut être extrêmement vigilant par rapport à la perception que les riverains ont du chantier, afin de préserver leur qualité de vie* » souligne Inès de Mascarel, responsable Hygiène Sécurité Environnement chez SYSTRA, le maître d'œuvre du projet. « *D'où l'attention particulière portée à la limitation des nuisances sonores ainsi qu'à la propreté du site et des rues environnantes* ».

## Limiter le bruit

Les entreprises de travaux ont été tenues d'installer des sonomètres. « *Nous avons trois zones sensibles du point de vue du bruit. À Glarner, Mairie de Saint-Ouen et Cachin, nos emprises de chantier jouxtent des habitations* » explique Éléonore Ponthon, chargée Qualité/Environnement chez Bouygues Travaux Publics pour le groupement d'entreprises du lot 2. « *Nous avons mesuré le bruit ambiant en*

**Aux stations Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen, un système de captage géothermique a été prévu, pour réguler la production de chaleur et de froid.**

-----





## 380 000 m<sup>3</sup>

de déblais évacués par tapis convoyeur

temps normal, puis évalué les bruits du chantier pour chaque phase de travaux afin d'estimer leur impact sonore. Cela nous a permis de prendre les dispositions nécessaires dans nos process chantier, et d'anticiper les éventuels besoins de protections acoustiques supplémentaires ». Les sonomètres servent aussi à mesurer le bruit en continu pendant les travaux. Les process sont adaptés en conséquence, pour éviter les nuisances. Par exemple, pour les travaux souterrains autorisés la nuit, l'approvisionnement se fait de jour, et les opérations de bétonnage, qui nécessitent des engins bruyants, sont proscrites. Les équipes utilisent des talkies walkies pour communiquer, au lieu de forcer la voix. Les entreprises tiennent également un planning des nuisances sonores, afin que la RATP puisse prévenir les riverains des phases bruyantes. « Nous devons estimer le débit sonore de chaque activité » précise Camille Weber, chargée Environnement chez Eiffage.

### Traçabilité des déblais

La gestion des déblais du tunnel est en elle-même un casse-tête. Il faut assurer leur traçabilité, de leur site de départ jusqu'à leur site de stockage, lequel est choisi en fonction de leurs caractéristiques : déchets inertes ou non inertes (c'est-à-dire pollués). Les sols étant assez hétérogènes, les déblais sont analysés quotidiennement. Les résultats d'analyses sont disponibles entre trois et cinq jours après les prélèvements. Il faut donc trouver une solution de stockage temporaire. Les déblais du tronçon sud

sont acheminés jusqu'à une zone de stockage finale, et réorientés le cas échéant au vu des analyses. Ceux du tronçon nord sont évacués par barge, laquelle est immobilisée quelques jours avant de rejoindre sa destination finale. « Les terrains excavés par le tunnelier sont fortement chargés en eau du fait de la présence de nappes phréatiques. Compte tenu de leur concentration élevée en certains éléments chimiques naturellement présents dans les sols, ils sont parfois considérés comme non inertes. Pour ces raisons, ils sont à l'heure actuelle difficilement valorisables. Dès lors qu'ils sont inertes, ceux des stations sont facilement réutilisables, sur ce chantier ou d'autres » indique Inès. Compte tenu des flux de camions pour évacuer quelque 3 000 m<sup>3</sup> de déblais par jour, le temps de passage au lave-roue peut ne pas suffire à éviter de salir les rues. Le groupement Eiffage GC/Razel Bec fait donc passer une balayeuse afin de maintenir la propreté des chaussées.

### Au-delà des exigences réglementaires

Camille Weber souligne le haut degré d'exigence environnementale de la RATP. Il se manifeste notamment par un contrôle rigoureux. « Sur de nombreux points qui touchent à la préservation de l'environnement, nous devons obtenir l'aval de SYSTRA avant de mettre en œuvre nos solutions. Le règlement de chantier est très volontariste. Il va au-delà de ce qu'exige la réglementation ». Ainsi, les locaux des bases vie sont très performants du point de vue énergétique. Ils ont dû être équipés de détecteurs de mou-



Mur acoustique sur le site de Pont-Cardinet

vement, de systèmes d'arrêt du chauffage à l'ouverture des fenêtres, etc. Autre exemple, la gestion imposée pour les produits dangereux est très stricte. Notamment, l'huile de décoffrage doit être végétale plutôt que minérale. « *Les compagnons l'ont adoptée facilement. Elle est plus aisée à mettre en œuvre, avec un résultat qualitatif équivalent* ».

### Sensibilisation continue

L'information sur les précautions à prendre pour éviter la dispersion dans l'environnement des produits polluants est répétée depuis des années sur les chantiers. Les équipes sont habituées à respecter ces consignes. « *Cela n'empêche pas de faire des piqûres de rappel de façon fréquente !* » s'exclame Camille Weber. La sensibilisation au respect de l'environnement se fait au moment de l'accueil du personnel, par voie d'affichage et lors de réunions. Du côté d'Eiffage GC /Razel Bec, Camille intervient auprès de chaque équipe, une fois par mois en moyenne. Les questions environnementales sont aussi fréquemment abordées par les chefs de chantier ou les conducteurs de travaux lors des réunions sécurité hebdomadaires. Du côté du groupement Bouygues Travaux Publics/Solétanche Bachy France/Solétanche Bachy Tunnels/Bessac, les focus environnement, et sécurité, sont faits par les chefs d'équipe, lors des échanges quotidiens. Éléonore intervient en appui pour fournir des supports de présentation. ●

### DES CAPTAGES GÉOTHERMIQUES

Aux stations Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen, un système de captage géothermique a été prévu, pour réguler la production de chaleur et de froid. Les émissions de dioxyde de carbone seront ainsi réduites de moitié. À Mairie de Saint-Ouen, le système couvrira l'intégralité des besoins en chauffage et en climatisation de la station et 40 % de ceux d'un immeuble de 80 logements. Un réseau de tubes, dans lesquels circule une eau spécifique résistante au froid, a été intégré aux parois moulées des deux stations. Coulés dans le béton, ils descendent jusqu'à 50 m de profondeur. L'échange thermique avec le milieu environnant permettra de fournir de l'énergie en hiver et d'absorber la chaleur en été.



Bennes pour le tri sélectif des déchets sur le site de Glarner.

# portraits

**C**amille Weber commence des études de vétérinaire. Mais finalement, elle s'oriente vers une voie professionnelle non médicale. Après cinq ans d'études, elle décroche un master « *Expertise et traitement de l'environnement* » et se spécialise dans le management environnemental. Lors d'un stage, elle a un coup de cœur en visitant un chantier. Elle décide de travailler dans le BTP. Après le grand stade de Lille Métropole et la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, le prolongement de la ligne 14 est son troisième grand chantier. Elle aime bien changer de lieu, de type de travaux, découvrir de nouvelles pratiques, participer à de nouveaux défis... Sur des chantiers de cette envergure, l'environnement est un travail à temps plein (la sécurité et la qualité relèvent d'autres postes). C'est ce qui l'intéresse, avoir un œil sur toutes les facettes de l'environnement – milieux naturels, ressources en eau et en énergie, gestion des déchets, bruit, etc. Ce qui la motive avant tout, c'est de pouvoir faire passer le message de la protection de l'environnement à ceux qui n'ont pas forcément conscience de tous les risques que font encourir sa dégradation. « *La sensibilisation des compagnons va au-delà du chantier. La meilleure façon de leur faire adopter les gestes appropriés dans leur travail, c'est de les toucher personnellement, dans leur vie quotidienne, pour qu'ils y pensent chez eux et sensibilisent leur entourage* ». Camille a l'espérance de ceux qui sèment des petits cailloux.



“ La sensibilisation à l'environnement va au-delà du chantier. ”

**Camille Weber**  
chargée Environnement  
Eiffage Infrastructures



“L’environnement est une cause qui me tient à cœur.”

**Éléonore Ponthon**

chargée Qualité/Environnement  
Bouygues Travaux Publics



Après avoir réalisé l'ensemble de ses stages en conduite de travaux sur chantier, **Éléonore Ponthon** poursuit avec le prolongement de la ligne 14 un rêve de longue date. « *J'ai grandi en sachant que je voulais travailler sur un chantier* » confie-t-elle. C'est son premier emploi. Ingénieur généraliste diplômée des Arts et Métiers, elle a suivi une expertise en ingénierie des procédés et matériaux pour le Développement Durable. « *Je voulais m'orienter vers le secteur environnemental, par acquit de conscience. J'avais envie d'agir, être proactive. C'est une cause qui me tient à cœur. Sur un chantier, on peut intervenir concrètement* ». Extrêmement varié, son travail la stimule. Elle aime le contact avec les équipes de travaux et les différents services du chantier. Épaulée par des spécialistes, elle aborde de nombreuses thématiques : l'acoustique avec les nuisances sonores, l'hydraulique et la chimie avec le traitement des eaux, la valorisation des déchets... « *Avec le lancement des projets du Grand Paris, la gestion des déblais fait l'objet de nombreux sujets de recherche. On est souvent sollicitée* ». Elle passe d'un sujet à l'autre au cours d'une journée, s'occupe de résoudre les problèmes en faisant appel aux personnes adéquates. Elle apprend tout le temps. « *Il y a beaucoup de choses à découvrir. La réglementation est de plus en plus contraignante. Il faut trouver des solutions pour faire face. Cela donne des perspectives* ». Éléonore a l'enthousiasme des découvreuses. 🍷

# LA VILLE CHANGE DE VISAGE

**Prolongée de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, la ligne 14 accompagne la mutation urbaine du nord-ouest métropolitain. Les stations Porte de Clichy et Clichy – Saint-Ouen participeront à la dynamique d'amélioration du cadre de vie engagée par la ville de Clichy-la-Garenne depuis plusieurs années.**

**L**es nombreux projets de renouvellement urbain menés à Clichy-la-Garenne depuis plusieurs années ont pour objectif de rendre la ville plus agréable à vivre : plus vivante, plus belle, plus fonctionnelle et plus accueillante.

## Côté sud

Au sud de Clichy-la-Garenne, du cimetière à la Porte Pouchet, et de part et d'autre du boulevard Victor Hugo, une opération de restructuration urbaine se poursuit dans le cadre de la ZAC Entrée de ville, au nord de la future station Porte de Clichy de la ligne 14. Cette opération s'inscrit dans la dynamique de renouvellement de la Porte de Clichy avec l'installation de la cité judiciaire, l'amélioration des continuités entre Paris et Clichy et l'aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles. L'objectif de la commune est de redynamiser le tissu urbain en renouvelant le cadre bâti et en apportant de la respiration à la ville. Le parc Marcel Bich de 10 000 m<sup>2</sup> a été aménagé sur les anciens terrains des usines BIC. Un parc de logements diversifiés se construit. Des équipements publics ouvrent – crèche, école maternelle, résidence pour personnes âgées... L'accent est mis sur la diversification des activités économiques – bureaux, commerces, services, artisanat. La place des Nations-Unies sera remodelée, de nouvelles liaisons se

créent, des voies existantes sont réaménagées. Priorité est donnée aux espaces piétonniers et aux circulations douces. Parallèlement, le retraitement à Paris de l'avenue de la Porte Clichy et du passage sous le périphérique apportera une ambiance plus urbaine et rendra les cheminements piétonniers plus sûrs et plus agréables entre la Porte de Clichy et la place des Nations-Unies. Le futur mail Martre, espace piéton végétalisé, reliera directement la Porte de Clichy au Centre Ville.

## Côté est

La ligne 14 et ses deux accès (boulevard Victor Hugo et rue Madame de Sanzillon) desserviront un quartier mixte, composé de bureaux, de logements, de commerces et d'équipements (parc Mozart, école, crèche, établissement hospitalier). Un programme d'aménagement est également à l'étude à proximité immédiate de la nouvelle station de métro. L'Agence François Leclercq, urbaniste conseil, prévoit une offre tertiaire, hôtelière et commerciale, complémentaire de celles du centre commercial E. Leclerc et du boulevard Victor Hugo. Une nouvelle offre de logements et des commerces est également envisagée rue Georges Boisseau et rue Madame de Sanzillon. Des réflexions sont également en cours sur le devenir des espaces publics - parvis à la sortie du métro et boulevard Victor Hugo. ◻



## LA MAISON DU PEUPLE

Située dans la ZAC Entrée de ville, la Maison du peuple est un joyau de l'architecture mécanique des années 30. L'architecte Jean Prouvé a participé à sa conception. Emblématique du paysage urbain de Clichy-la-Garenne, le site a été retenu dans le cadre de l'appel à projets Inventons la métropole du Grand Paris.



## JARDIN NELSON MANDELA

# UNE CLAIRIÈRE AU CENTRE DE PARIS

**S'il atteindra sa taille définitive mi-2018, fin des travaux des Halles oblige, le jardin Nelson Mandela est déjà un lieu de rendez-vous et de détente prisé, au cœur de la Capitale.**

**A**ssis sur les vastes pelouses qui bordent l'allée centrale, ou sur les bancs qui entourent des massifs arborés, on a une vue imprenable sur les trois monuments les plus emblématiques des Halles : l'église Saint-Eustache, la Bourse du commerce – qui accueillera bientôt la fondation d'art contemporain de François Pinault – et la toute récente Canopée. L'espace est dégagé, ouvert sur la ville, sans grille, accessible par la station Châtelet de la ligne 14. De plain-pied, et quasi-plan, on y chemine aisément, même en fauteuil roulant. Inauguré dans sa première partie en décembre 2013, le jardin Nelson Mandela a installé calme et lumière dans le quartier. SEURA architectes et le paysagiste Philippe Raguin l'ont conçu pour s'animer au fil des saisons. Merisiers et cerisiers en fleurs sont un ravissement au printemps... Ronces odorante, elaeagnus, viornes, osmanthes et arbres à caramel apportent leur parfum... Érables, bouleaux, tulipiers, copalmes et merisiers enflamment les couleurs de l'automne... Avec les pins et les chênes verts, la verdure persiste en hiver.

### Liberté de jouer

Les enfants ont leurs quartiers réservés. Au jardin d'aventures, les 7 à 11 ans, encadrés par une équipe d'animation, peuvent se défouler, glisser, courir, sauter, grimper, ou tout simplement rêver et se raconter des histoires (il faut réserver sa place pour une heure de jeu). Cet espace a pris la configuration de leur imaginaire : 300 écoliers y ont imprimé leur sensibilité artistique, avec la complicité du sculpteur Henri Marquet, notamment sur le mur Dino, réalisé en mosaïque. Les moins de 7 ans ont aussi leur aire de jeux. Provisoire et classique pour le moment, elle offrira fin 2017 des structures d'éveil dans une ambiance imaginaire de jungle, de grottes, de ponts de singe, de tapis volants... Et au printemps 2018, les ados auront un city stade où jouer au ballon. ☉

Mi-2018, le jardin Nelson Mandela sera aussi grand que celui du Palais-Royal. Devant la Canopée, en été, il fera bon patauger sur les miroirs d'eau – quatre plateaux de granit noir où glissera une onde d'eau dans un léger nuage de brume...





PONT CARDINET

PORTE DE CLICHY

CLICHY - SAINT-OUEN

MAIRIE DE SAINT-OUEN



# 2017 : LE BOUT DU TUNNEL

Le tunnel entre les stations Pont Cardinet et Porte de Clichy est terminé depuis novembre. En 2017, avec les équipes d'Eiffage/Razel Bec, le tunnelier Yolène, creusera 319 mètres, pour atteindre la station Clichy – Saint-Ouen, étape finale de son parcours.

MAIRIE DE PARIS

île de France

hauts-de-seine  
LE DÉPARTEMENT

seine-saint-denis  
LE DÉPARTEMENT



Société  
du Grand  
Paris



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