

Prolongement de la ligne 14 du métro en Île-de-France : « On voit la ligne d'arrivée »

Un nouveau site de maintenance est inauguré à Morangis, en Essonne. C'est un jalon de plus vers l'inauguration du prolongement du métro automatique vers l'aéroport d'Orly au sud, et Saint-Denis Pleyel au nord. La date d'ouverture de ces prolongements n'est pas encore fixée mais devrait avoir lieu en juin.

Par [Jila Varoquier](#)

Le 27 mars 2024 à 21h43



Morangis (Essonne), le 27 mars. Le nouveau centre de maintenance ouvert dans le cadre du prolongement de la ligne 14 réalisera, dans quelques semaines, la maintenance de 60% des trains de cette ligne et le garage de 19 rames. LP/Jila Varoquier

C'est un pas supplémentaire vers l'ouverture, à l'heure des prolongements de la ligne 14. Ce mercredi après-midi, Jean Castex, le PDG de la RATP, et Valérie Pécresse, présidente d'IDFM (Île-de-France Mobilités, l'autorité qui organise [les transports](#) dans la région) ont visité le tout nouveau centre de maintenance du métro automatique, situé à Morangis (Essonne), à quelques encablures des avions d'Orly. « On voit la ligne d'arrivée », assurent-ils.

Prévu dans le cadre du prolongement de la ligne au sud, vers l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne), et au nord, vers Saint-Denis Pleyel (Seine-Saint-Denis), ce site réalisera, dans quelques semaines, la maintenance de 60 % des trains de la ligne 14 et le garage de 19 rames. Un complément de places indispensable au premier centre de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis), puisque le nombre de trains va passer de 35 aujourd'hui à 72, à la mi-2025.

C'est ici aussi, que [les nouveaux MP14](#), qui arrivent en camion depuis le site du [constructeur Alstom à Valenciennes](#) (Nord), sont accueillis et mis en marche. Pendant une vingtaine de jours, leurs systèmes électroniques, mécaniques, le freinage, la sonorisation et l'ensemble des éléments du métro y sont testés. D'ici l'inauguration, fin juin, une quinzaine de nouveaux trains doit y être réceptionnés.

La date de mise en service pas encore connue

Quant à la date d'ouverture des prolongements, elle reste à ce stade, encore incertaine. « Ce sera en fonction de l'agenda du président de la République que je ne maîtrise pas », avance Valérie Pécresse. Emmanuel Macron a en effet prévu d'assister au tout premier « voyage » inaugural d'un train sur les nouvelles portions. L'inauguration devrait toutefois avoir lieu dans la seconde quinzaine du mois de juin.



Le 27 mars 2024. Valérie Pécresse, présidente de la région Île-de-France, et Jean Castex, PDG de la RATP, ont visité le nouveau centre de maintenance dans le cadre du prolongement de la ligne 14. LP/Jila Varoquier

« La pression est quotidienne, concède Stéphane Garreau, directeur du prolongement. Mais c'est une émulation forte. Personne ne veut être le vilain petit canard à cause duquel on sera en retard. Et nous sommes parfaitement dans les délais. »

Le métro automatique devra en effet ouvrir pour les [Jeux olympiques et paralympiques](#), maillon indispensable au [transport de 10 millions de spectateurs](#) sur les différents sites d'épreuves parisiens et franciliens. Pour les JO, IDFM et le RATP attendent environ 700 000 voyageurs par jour, pour desservir le Stade de France, l'Arena de Bercy ou le site de la place de la Concorde.

Et ce, au prix d'efforts considérables, comme le raconte, en aparté Jean Castex, listant les coups de fil qu'il doit passer aux différentes entreprises sous-traitantes, là pour s'assurer d'avoir suffisamment de câbles, là encore pour obtenir le bon totem de la façade de quai. « Alstom a dû ouvrir une deuxième ligne de production pour pouvoir fournir suffisamment de trains », ajoute Valérie Péresse.

De nouvelles fermetures pour des tests

Mais les étapes avant l'ouverture sont encore nombreuses. Du 7 au 14 avril, la première semaine des vacances scolaires, la ligne 14 sera [à nouveau entièrement fermée](#) au public. La RATP y réalisera des essais de performance. C'est-à-dire qu'elle fera circuler les trains du Nord au Sud pour vérifier que tout fonctionne correctement.

À lire aussi Quel avenir pour Orlyval quand la ligne 14 du métro desservira l'aéroport d'Orly à partir de juin ?

Puis une dernière fermeture continue de plusieurs jours aura lieu du 8 au 12 mai inclus. Celle-ci permettra de connecter, une fois pour toutes, les câbles et les rails entre Olympiades et Maison-Blanche. Débutera alors ce qu'on appelle « la marche à blanc ». Tous les trains circuleront en condition réelle, les voyageurs en moins. Une étape qui doit durer au moins un mois. « C'est pour cela qu'il faut la débiter impérativement le 13 mai », insiste Jean Castex.

Les gares en cours de finition

En parallèle, les gares sont en cours de finition. Des commissions de sécurité vont passer dans chacune d'entre elles dans les deux prochains mois pour obtenir un avis favorable. Le Graal qui permet l'ouverture du site. [Celle d'Orly](#) a déjà obtenu le sien.

L'ouverture pour les Jeux ne sera toutefois qu'une étape pour celle qui permettra, enfin, une desserte directe de l'aéroport. Une vingtaine de nouveaux trains vont continuer à équiper la ligne. Les rames, de 120 m, sont d'ailleurs les plus longues de France. Elles sont, là aussi, indispensables pour permettre d'accueillir le million d'usagers attendus en 2025 et en faire la ligne la plus fréquentée du réseau métro.