

01

Tracés, lignes
et implantations
des gares

1.1 Configuration générale du réseau

Références atlas cartographique :

- carte n°1 : *Tracés et gares du réseau de transport public du Grand Paris*

Le réseau de transport public du Grand Paris est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Le schéma d'exploitation prévisionnel se compose de trois lignes :

Une ligne rouge Le Bourget – Villejuif – La Défense – Roissy / Le Mesnil-Amelot :

La ligne rouge constitue une nouvelle ligne structurante, principalement en rocade, qui dessert directement les Hauts-de-Seine, le Val de Marne, la Seine-Saint-Denis, ainsi que l'Ouest de la Seine-et-Marne. Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

La ligne rouge est constituée des principales liaisons fonctionnelles suivantes :

- une liaison de rocade desservant les secteurs denses de proche couronne dans le Val de Marne, les Hauts-de-Seine et le Nord de la Seine Saint-Denis, et permettant le désenclavement de territoires tels que ceux situés à l'Est de la Seine-Saint-Denis ;
- au Nord-Est, une liaison assurant notamment la desserte des plates-formes

aéroportuaires et des bassins d'emplois de Roissy et du Bourget, pour les relier directement aux grands pôles d'activité de la Plaine-Saint-Denis et du territoire Nord des Hauts-de-Seine, ainsi qu'au quartier d'affaires de La Défense.

La ligne rouge du métro du Grand Paris est en correspondance avec l'ensemble des lignes ferroviaires radiales qu'elle croise, assurant ainsi l'accès direct des quatre départements de Grande Couronne au réseau du Grand Paris.

La ligne rouge a une longueur totale d'environ **95 km**.

Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre :

La ligne verte assure la desserte du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay ainsi que des grands bassins d'habitat et d'emploi des Yvelines et de l'Essonne, reliés aux principaux pôles de transport de l'Ouest et du Sud parisiens. Elle améliore de manière significative l'accessibilité d'un territoire ayant vocation à devenir l'un des secteurs-clés du Grand Paris.

Dans un premier temps, la ligne verte relie la plate-forme d'Orly, à l'Est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au Nord-Ouest du

plateau de Saclay. La ligne verte possède alors une longueur totale d'environ **35 km**.

Ultérieurement, la ligne verte sera prolongée au Nord en direction de Rueil et Nanterre, de manière à offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le Sud, l'Ouest et le Nord-Ouest parisiens. Dans sa configuration Orly – Versailles – Nanterre, la ligne verte aura une longueur totale d'environ **50 km**.

Une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel :

La ligne bleue assure la liaison entre Paris, le pôle de Saint-Denis Pleyel au Nord et la plate-forme d'Orly au Sud. Elle est en correspondance avec les deux autres lignes du réseau du Grand Paris à Saint-Denis Pleyel, Villejuif et Orly. La ligne bleue reprend l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades), ainsi que de son prolongement jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, actuellement en cours sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de la RATP.

La ligne bleue a une longueur totale de près de **30 km**, dont environ 9 km correspondent à la ligne 14 actuellement exploitée.

Dans sa première période de réalisation, le réseau de transport public du Grand Paris aura ainsi une longueur totale de près de **160 km**. Environ 145 km correspondent à la création de lignes nouvelles.

Le réseau complémentaire structurant :

La configuration générale du réseau comprend également le réseau complémentaire structurant ; celui-ci est précisé page 49.

1.2 Tracés et gares par territoire

A des fins de présentation, les tracés et les gares du réseau de métro automatique du Grand Paris sont décrits suivant six grands secteurs géographiques :

- du Bourget à Noisy-Champs ;
- de Noisy-Champs au Pont de Sèvres ;
- du Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel ;
- de Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot ;
- d'Orly à Nanterre ;
- d'Orly à Saint-Denis Pleyel.

Pour chaque secteur, l'atlas cartographique comprend une carte générale des tracés sur le territoire concerné, suivie de cartes présentant la localisation prévisionnelle de chacune des gares dans leur environnement.

1- Du Bourget à Noisy-Champs

Références atlas cartographique :

- *carte n°2* : **Carte de secteur**
- *cartes n°3 à 9* : **Cartes de repérage des gares**

La section de la ligne rouge comprise entre les gares du Bourget et de Noisy-Champs s'inscrit en lien direct avec les projets de désenclavement, de régénération

urbaine et de développement économique de territoires à enjeux, actuellement très isolés des dynamiques métropolitaines : Le Bourget, l'Est de la Seine-Saint-Denis, la Cité Descartes (Nord du Cluster de la ville durable). Ce tronçon représente une longueur d'environ 20 kilomètres.

Le terminus Ouest de cette liaison est constitué autour du pôle multimodal projeté autour de la gare RER du Bourget. Située en limite des trois communes Drancy, Le Bourget et La Courneuve, la gare de la ligne rouge « **Le Bourget RER** » regroupe la fonction de terminus sur la liaison Le Bourget – Noisy-Champs et de gare de passage sur la liaison Pleyel – Roissy. Cette gare est positionnée comme la porte d'entrée Nord de Seine-Saint-Denis et de la métropole, fonctionnant ainsi en « hub » important de transport avec les interconnexions de la Tangentielle Nord, du RER B ainsi qu'avec la perspective du prolongement de la ligne 7 du métro parisien.

La deuxième gare du tronçon, « **Le Blanc-Mesnil** », se situe dans un secteur aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun et permet la couverture de la ville par des transports publics de qualité. Elle doit favoriser le développement urbain de ce secteur dans tous les domaines : mutation et extension du centre-ville du Blanc-Mesnil vers un cœur de ville mixte, rénovation urbaine du quartier des Tilleuls, redéploiement de la zone économique du Coudray, valorisation du parc Jacques Duclos,

amélioration de l'accessibilité de nombreux équipements publics.

Les implantations prévues pour les quatre gares suivantes sont issues du travail de construction du projet urbain, engagé par l'État et les cinq communes concernées (Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil). Elles reposent sur la volonté d'appuyer le projet d'aménagement urbain sur la création de centralités structurantes eu égard à la situation difficile de ces territoires en matière d'accessibilité à l'éducation et à l'emploi. Des projets culturels et d'intégration urbaine du patrimoine paysager exceptionnel de ce territoire accompagneront ce projet de développement.

Quatre gares sont programmées dans cette perspective :

- à Aulnay-sous-Bois ;
- en correspondance avec la gare « Sevrans Beaudottes » de la branche Roissy du RER B ;
- en correspondance avec la gare « Sevrans Livry » de la branche Mityr-Claye du RER B ;
- sur le plateau de Clichy / Montfermeil.

A **Aulnay-sous-Bois**, la gare se situe en limite du quartier d'habitation dense de la Rose des Vents et

de la zone d'activités constituée autour de Garonor, à proximité du centre commercial régional Parinor et du site industriel PSA. La gare doit favoriser l'émergence d'une polarité locale forte accompagnant le processus de redynamisation urbaine et de développement économique du secteur dans le cadre du « Grand Roissy ».

La gare « **Sevran Beaudottes** » est implantée en limite des communes d'Aulnay-sous-Bois et Villepinte, au cœur d'un secteur aux enjeux importants de renouvellement urbain comme le redéploiement du centre commercial Beausevran, la rénovation des quartiers des Beaudottes et de Montceuleux Pont-Blanc ou le développement des Terrains Montceuleux (35 hectares). Elle dessert notamment le centre hospitalier Robert Ballanger, qui traite un tiers des urgences de la Seine-Saint-Denis.

La gare « **Sevran-Livry** » conforte la fonction de centralité locale de la gare actuelle pour la commune de Sevran et de desserte de la commune de Livry-Gargan. Proche du parc de la Poudrerie et du canal de l'Ourcq, elle en facilite l'accessibilité et la découverte. Le site présente par ailleurs un important potentiel foncier de développement urbain mixte, notamment sur les terrains dits « de la Marine » et les réserves foncières SNCF / RFF.

Située à proximité de la forêt de Bondy, en limite de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, la gare « **Clichy-Montfermeil** » permet la desserte et le désenclavement des quartiers denses des deux communes, qui font l'objet de projets de rénovation urbaine en cours de réalisation. La gare a vocation à devenir le support d'une nouvelle centralité urbaine et doit favoriser l'implantation d'équipements publics, la

recomposition de pôles de commerces et de services, ainsi que des réaménagements complémentaires de voiries et d'espaces publics.

En partie Sud du tronçon, sur le territoire « Descartes Nord » du Cluster de la ville durable, le métro du Grand Paris dessert la ville de Chelles, plus grande ville de Seine-et-Marne, puis la gare « Noisy-Champs », qui assure la desserte de la Cité Descartes et la correspondance avec le RER A en direction de Paris et de Marne-la-Vallée.

À **Chelles**, la ligne est en correspondance avec le RER E et la ligne P du Transilien. La gare de Chelles constitue ainsi l'un des points de correspondance majeurs du réseau du Grand Paris avec l'Est de la région. En complément, la gare pourra prendre une part active dans le processus de développement économique et urbain de ce territoire au fort potentiel d'évolution. En effet, le site jouit d'importantes disponibilités foncières (emprises ferroviaires, etc.) et d'un équipement sportif de grande qualité, la base de loisirs de Vaires.

Caractéristiques d'insertion

Dans la partie Nord du tracé, l'opportunité d'une éventuelle insertion de la ligne en aérien sur les communes du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois, en tirant parti localement de la largeur d'emprise de la RN2, pourrait être étudiée. En tout état de cause, une telle insertion des ouvrages serait à proscrire si celle-ci devait gêner les opérations de rénovation urbaine déjà engagées dans les quartiers situés de part et d'autre de l'axe.

2- De Noisy-Champs au Pont de Sèvres

Références atlas cartographique :

- carte n°10 : **Carte de secteur**
- cartes n°11 à 26 : **Cartes de repérage des gares**

Dans ce secteur, la ligne rouge reprend en grande partie le tracé et les gares du projet de métro en rocade porté par l'association Orbival. Ce tronçon représente une longueur d'environ 30 kilomètres.

A la gare « **Noisy-Champs** », la ligne rouge dessert le pôle de développement qui se constitue notamment autour de la Cité Descartes. Elle complète ainsi par une nouvelle liaison Nord-Sud les grands axes de déplacement radiaux, ferroviaires et routiers, qui desservent ce territoire suivant une orientation Est-Ouest. La gare « Noisy-Champs » doit également être en correspondance avec la liaison structurante desservant le centre de la Seine-Saint-Denis depuis « Saint-Denis Pleyel », recommandée au titre des réseaux complémentaires au métro du Grand Paris (voir chapitre 2).

La gare « **Bry-Villiers-Champigny** » est située aux limites de ces trois communes. Dans cette zone à fort potentiel de développement, du fait des emprises disponibles (terrains réservés pour la construction du projet d'autoroute abandonné « Voie de Desserte Orientale »), la ligne rouge a vocation à être en correspondance avec le futur bus en site propre « Altival ». La création d'un arrêt nouveau sur la

branche Tournan du RER E pourrait renforcer la constitution d'un pôle multimodal autour de la gare du Grand Paris et permettre les correspondances en direction de la Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de Paris.

A la gare « **Saint-Maur - Créteil** », la ligne rouge est en correspondance avec le RER A et des lignes interdépartementales de bus en site propre : actuelle ligne Trans-Val-de-Marne (TVM), projet Est TVM.

La gare « **Créteil L'Echat** » permet la correspondance avec la ligne 8 du métro parisien. Dans ce secteur, la ligne rouge améliore l'accessibilité du centre hospitalier Henri-Mondor et permet sa mise en relation directe avec le pôle de développement consacré à la santé et aux biotechnologies. La gare est également située à proximité de l'Université Paris-Est Créteil.

La gare « **Champigny Centre** », au Sud du quartier du Plant à Champigny-sur-Marne, améliore la desserte de la commune. Elle pourrait également constituer une gare d'interconnexion avec la liaison structurante, recommandée au titre des réseaux complémentaires, qui doit notamment relier la ligne rouge du métro du Grand Paris au pôle de Val de Fontenay (voir chapitre 2).

De Créteil à Villejuif, la ligne rouge dessert un secteur de la proche couronne Sud de Paris caractérisé notamment par des densités de population et d'emplois importantes. Elle est maillée avec de nombreuses lignes de transport en commun principalement constituées en radiales depuis Paris.

La gare « **Le Vert de Maisons** » assure ainsi la correspondance avec le RER D. Dans le secteur en développement des **Ardoines** le long de la Seine, la gare du Grand Paris est de même en correspondance avec le RER C.

Dans le centre-ville de Vitry-sur-Seine, la gare « **Vitry Centre** », sur la RD 5, dessert des quartiers d'habitat dense ainsi que des équipements culturels, administratifs et sportifs. Elle est en correspondance avec plusieurs lignes de bus ; parmi celles-ci, la ligne 183 a vocation à être remplacée par un tramway depuis la Porte de Choisy.

La ligne rouge assure la correspondance avec la ligne 7 du métro parisien et le futur tramway T7 au pôle « **Villejuif Louis Aragon** », améliorant ainsi la desserte d'importants quartiers d'habitat et de nombreux équipements.

A « **Villejuif Institut Gustave Roussy** », la ligne rouge est en correspondance avec la ligne bleue. La création de cette gare constitue un levier majeur pour le projet de développement « Cancer Campus ».

De Villejuif à Pont de Sèvres, la ligne rouge connecte le réseau du Grand Paris à de nombreuses lignes radiales, permettant notamment des correspondances directes avec le cœur de Paris, le quartier central des affaires de la capitale et cinq gares (Saint-Lazare, Montparnasse, Austerlitz, gare du Nord, gare de l'Est), tout en contribuant à la désaturation du réseau de transport en commun dans la zone centrale.

La ligne est ainsi en correspondance avec le RER B à la gare « **Arcueil-Cachan** », la ligne 4 du métro

prolongée à **Bagneux**, la ligne 13 du métro à la gare « **Châtillon-Montrouge** », la ligne Transilien N à la gare « **Fort d'Issy - Vanves - Clamart** », le RER C à la gare « **Issy RER** » et la ligne 9 à la gare « **Pont de Sèvres** ».

À Châtillon-Montrouge, la ligne rouge est également en correspondance avec le tramway T6 en cours de réalisation, qui assure une liaison en direction du pôle d'activités de Vélizy-Villacoublay et de Viroflay.

L'aire de couverture de la gare « Fort d'Issy - Vanves - Clamart » concerne les quatre communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. La gare permet le désenclavement du plateau d'Issy-les-Moulineaux, des Hauts de Vanves et des quartiers de Malakoff ; elle assure notamment la desserte de l'éco-quartier du Fort d'Issy et de celui de la gare à Clamart. La correspondance avec le Transilien N offre également une liaison vers l'Ouest de l'Île-de-France, en direction de Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie.

À Issy-les-Moulineaux, la gare « Issy RER » permet également d'assurer un lien entre les quartiers du Haut et du Bas d'Issy dans le cadre d'un projet urbain autour de la place Léon Blum. La gare a vocation à être également connectée au prolongement futur de la ligne 12 et au projet de tramway Croix-de-Berny – Clamart – Issy, faisant de la place Léon Blum un véritable pôle multimodal.

A Boulogne-Billancourt, la ligne rouge assure le maillage avec la ligne 9 du métro et sa gare routière au niveau du Pont de Sèvres. La gare « Pont de Sèvres » est située à proximité du nouveau quartier de la Rive de Billancourt (anciens terrains Renault).

Sa réalisation doit également contribuer à créer un lien avec l'île Seguin et à renforcer son accessibilité.

Caractéristiques d'insertion

Dans ce secteur, le tracé du métro automatique du Grand Paris est intégralement souterrain.

3- Du Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel

Références atlas cartographique :

- *carte n°27 : Carte de secteur*
- *cartes n°28 à 37 : Cartes de repérage des gares*

La section de la ligne rouge comprise entre les gares « Pont de Sèvres » et « Saint-Denis Pleyel » représente une longueur d'environ 22 kilomètres.

Entre Saint-Cloud et Nanterre, la ligne se caractérise par une insertion dans un relief marqué. Elle dessert les gares « Saint-Cloud Transilien » et « Rueil-Suresnes Mont-Valérien ».

La gare « **Saint-Cloud Transilien** » offre une correspondance avec les lignes U et L du réseau Transilien, qui relie la gare Saint Lazare et l'Ouest de l'Île-de-France, notamment Versailles, Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle se situe à flanc de coteau et dessert le centre-ville de Saint-Cloud.

La gare « **Rueil-Suresnes Mont-Valérien** » permet la desserte des quartiers des Hauts de Suresnes (cité-jardin) et du plateau à Rueil-Malmaison, actuellement peu irrigués par les transports en commun. En complément du désenclavement des zones d'habitat, elle doit constituer le catalyseur d'opérations de renouvellement urbain grâce à des potentiels de mutation importants (terrains de l'OTAN, Centre Technique Renault...).

La gare « **Nanterre La Boule** » est retenue à titre conservatoire dans le schéma d'ensemble. L'opportunité de réalisation de cette gare devra être confirmée au regard des possibilités de développement complémentaires offertes par un projet d'aménagement urbain ainsi que des capacités de financement dont disposera la Société du Grand Paris.

Une gare « Nanterre La Boule » permettrait une desserte améliorée des quartiers d'habitat dense du Sud de Nanterre. Sa réalisation présenterait un enjeu de désenclavement marqué pour un secteur aujourd'hui non desservi par un mode de transport en commun structurant. Située à proximité d'axes de voirie importants à l'échelle du département, la gare offrirait également des possibilités de rabattement et de diffusion depuis et vers Rueil-Malmaison.

La gare « **Nanterre** », située dans la zone de la gare de triage de La Folie, offre une desserte complémentaire de ce quartier enclavé et une opportunité de correspondance avec le RER A et le futur prolongement du RER E, ainsi qu'avec le projet de ligne à grande vitesse Paris – Normandie, en fonction du tracé et de la localisation des gares de ce dernier. Le secteur se caractérise par des emprises

ferroviaires très importantes, dont la mutation est prévue à terme avec une recomposition générale du quartier des Groues et des projets structurants (stade multifonction Arena, pôle multimodal « Nanterre Université »).

Les lignes rouge et verte du métro du Grand Paris seront en correspondance à « Nanterre ». La gare pourrait également être connectée à une liaison structurante desservant Gennevilliers, Colombes et la Garenne-Colombes depuis « Saint-Denis Pleyel », recommandée au titre des réseaux complémentaires au métro du Grand Paris (voir chapitre 2).

Depuis la gare de Nanterre, la ligne rouge dessert le quartier de La Défense, secteur très dense qui fait l'objet d'un plan de renouveau prévoyant des opérations de construction et de démolition / reconstruction (bureaux et logements).

La gare « **La Défense** » du réseau du Grand Paris renforce la desserte en transports en commun du quartier d'affaires, qui a vocation à devenir la Cité financière du Grand Paris, en proposant notamment des liaisons rapides et directes avec la Plaine Saint-Denis ainsi que les aéroports du Bourget et de Roissy. La gare du Grand Paris consolide le pôle multimodal actuel, nœud majeur du réseau de transport francilien, et permet l'interconnexion entre le métro du Grand Paris et l'ensemble des lignes présentes et à venir : lignes A et E du RER, ligne 1 du métro, tramway T2, lignes L et U du réseau Transilien.

Depuis la gare de La Défense, la ligne traverse la boucle Nord des Hauts-de-Seine. Ce secteur, caractérisé à la fois par de nombreuses lignes

ferroviaires radiales (métro, RER et Transilien) et par un tissu urbain dense en profond renouvellement, peut ainsi bénéficier d'une liaison directe avec le Val de Seine, le pôle de La Défense, l'aéroport de Roissy et l'Ouest de la Seine-Saint-Denis.

Après La Défense, le tracé dessert la gare « **Bécon-les-Bruyères** », qui constitue le point de jonction des branches de la ligne L du réseau Transilien en provenance du Val d'Oise et des Yvelines. La gare, située à la jonction des trois communes de Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine et Courbevoie, s'inscrit dans un tissu dense de faubourg résidentiel à l'Est et dans un environnement urbain en pleine évolution à l'Ouest, avec des opérations d'aménagement en cours (ZAC « Les Bruyères », future zone mixte de logements, bureaux, activités et équipements).

Traversant un site urbain dense, le tracé dessert la gare de **Bois-Colombes**, offrant une correspondance avec la ligne J du Transilien. Cette interconnexion permet aux habitants du Val d'Oise de bénéficier d'un accès efficace au réseau du Grand Paris.

La gare « **Les Agnettes** », située à la limite des communes de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine, permet la desserte d'un environnement urbain déjà constitué et dense, tout en assurant la correspondance avec la ligne 13 du métro vers Paris. La gare du Grand Paris doit également accompagner les opérations d'aménagement visant à créer logements et équipements à Asnières.

Traversant ensuite le territoire de la commune de Gennevilliers, la ligne rouge dessert la gare « **Les Grésillons** », également située à la limite des

communes de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine. Elle offre ainsi une opportunité de correspondance avec le RER C et permet la desserte d'un territoire en cours de mutation et de valorisation au travers de programmes de développement urbain mixtes sur des friches industrielles ou des zones à faible densité. Depuis la gare « Les Grésillons », le tracé franchit la Seine à la hauteur de l'île de Vannes et rejoint la gare « Saint-Denis Pleyel ».

La gare « **Saint-Denis Pleyel** » représente un point de maillage majeur du réseau de métro du Grand Paris, où trois directions sont proposées :

- vers Paris par la ligne bleue ;
- vers Le Bourget et Roissy / Le Mesnil-Amelot par la ligne rouge ;
- vers les Hauts-de-Seine et La Défense par la ligne rouge.

Par ailleurs, la gare pourra également être en correspondance avec les liaisons structurantes recommandées au titre des réseaux complémentaires (voir chapitre 2) :

- à l'Est, vers Bobigny et Noisy-Champs ;
- à l'Ouest, vers Gennevilliers, Colombes et Nanterre.

La gare « Saint-Denis Pleyel » est également en correspondance avec le RER D (actuel arrêt « Stade de France – Saint-Denis »). La création d'un arrêt nouveau sur la ligne H du réseau Transilien permettrait par ailleurs de créer une correspondance supplémentaire entre le métro du Grand Paris et les lignes radiales irriguant le Val d'Oise.

A plus long terme, la gare « Saint-Denis Pleyel » pourrait être connectée à une future gare TGV permettant d'apporter de nouvelles liaisons internationales en complément à celles de la gare du Nord et de Roissy.

La gare s'inscrit au cœur du futur pôle du Grand Paris consacré à la création et aux arts numériques et du projet d'aménagement urbain ambitieux visant à créer une continuité Est-Ouest entre l'avenue François Mitterrand et le quartier Pleyel.

Caractéristiques d'insertion

Dans ce secteur, le tracé du métro automatique du Grand Paris est intégralement souterrain.

4- De Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot

Références atlas cartographique :

- *carte n°38* : **Carte de secteur**
- *cartes n°s 39 à 45* : **Cartes de repérage des gares**

Entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget, la gare « **La Courneuve** » est retenue à titre conservatoire. L'opportunité de réalisation de cette gare devra être confirmée au regard des possibilités de développement complémentaires offertes par un projet d'aménagement urbain ainsi que des capacités de financement dont disposera la Société du Grand Paris.

Cette gare, située dans le secteur des Six Routes, permettrait une correspondance avec le tramway T1 et une desserte de grands quartiers d'habitat social faisant l'objet d'un programme de rénovation urbaine (secteur des « 4000 »).

La ligne rouge en direction de Roissy dessert ensuite la commune du Bourget, pour cumuler deux fonctions :

- une fonction « transport » : constitution d'un pôle par maillage du réseau du Grand Paris avec le RER B / la future Tangentielle Nord / un prolongement possible de la ligne 7 du métro, desserte directe du centre-ville du Bourget ainsi que des quartiers d'habitation du Nord de Drancy – le centre de Drancy pouvant par ailleurs être desservi par un prolongement de la ligne 5 du métro au titre des réseaux complémentaires ;
- une fonction urbaine : recomposition du tissu urbain, évolution et valorisation des emprises ferroviaires et industrielles situées en périphérie de la gare RER.

La gare « **Le Bourget RER** » correspond également au terminus de la ligne rouge pour la liaison en provenance de Noisy-Champs.

La gare « **Le Bourget Aéroport** », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assure la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace et du Parc des Expositions Paris - Le Bourget, améliorant ainsi l'accessibilité de la zone aéroportuaire et accompagnant son dynamisme. Elle constitue également un point d'ancrage structurant

pour les quartiers d'habitation situés à l'Est de l'axe RN 2 / RD 317.

Depuis cette gare, le tracé dessert le territoire dit du « **Triangle de Gonesse** », dans le Val d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER B, ainsi qu'avec le futur TCSP Bezons – Villepinte.

La gare « Triangle de Gonesse » du métro du Grand Paris sera réalisée en lien avec les opérations d'urbanisation projetées sur ce secteur, qui doivent conférer une fonction métropolitaine au corridor aéroportuaire via l'implantation d'activités et d'équipements structurants. Elle a vocation à constituer un élément indispensable du projet de développement d'un parc d'activités techno-tertiaires sur 250 hectares, intégrant le projet « Europa City » dédié aux loisirs, à la culture et aux commerces.

La ligne rouge dessert ensuite le Parc international des Expositions Paris-Nord Villepinte, en correspondance avec la gare existante du RER B et avec le futur TCSP Bezons – Villepinte. La gare « **Parc des Expositions** » doit accompagner le développement et la réorganisation de ce site, pour conforter et développer la position de Paris dans l'accueil de salons et de grands événements internationaux. Cette gare a également vocation à participer au développement d'un nouveau parc d'activités international (opération « Sud CDG ») et à la densification de la zone d'activités Paris-Nord II.

Depuis la gare « Parc des Expositions », la ligne rejoint une gare située au cœur du pôle de transport

du terminal T2 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, apportant une desserte de qualité aux passagers aériens ainsi qu'aux différents secteurs d'emplois environnants. La gare « **Aéroport Charles de Gaulle T2** » constitue une porte d'entrée du réseau du Grand Paris. Elle est notamment en correspondance directe avec la gare TGV et la desserte interne de l'aéroport (CDG Val).

Une deuxième gare pourrait être créée un peu plus au Nord de la plate-forme, au sein du futur **terminal T4**, qui doit porter la capacité de l'aéroport à 100 millions de voyageurs par an.

Cette gare permettrait de répondre aux besoins de transport générés par la croissance des emplois sur le site, en accompagnement de l'augmentation du trafic passager et du développement des activités tertiaires, notamment dans la zone « Roissypôle » (construction d'hôtels, de bureaux, de commerces et de services).

Etant donné le statut spécifique de cette deuxième gare affectée à la desserte de la plate-forme aéroportuaire, sa réalisation est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaire par Aéroports de Paris.

Au-delà de la plate-forme, la ligne rouge se poursuit jusqu'à une gare terminus située sur la commune du **Mesnil-Amelot**. Cette gare sera fréquentée à la fois par les salariés et les habitants des communes qui constituent la couronne Nord-Est de l'aéroport, et par les voyageurs en rabattement sur le métro du Grand Paris depuis les transports en commun de surface ou la voiture particulière.

Pour être pleinement efficace, un tel schéma de déplacement nécessite la poursuite du bouclage de

l'A 104 au Nord et à l'Est de l'aéroport, ainsi que l'organisation d'une intermodalité efficace, avec la réalisation d'un parc relais de capacité adaptée et la mise en œuvre de mesures visant à favoriser le rabattement depuis le réseau routier magistral.

La réalisation de la section de ligne comprise entre la plate-forme aéroportuaire et Le Mesnil-Amelot sera engagée dans un second temps, au-delà de la période conduisant à la mise en œuvre de la ligne rouge jusqu'à Roissy.

Caractéristiques d'insertion

Depuis la gare « Le Bourget Aéroport » et jusqu'à l'entrée sous l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, une portion importante de tracé peut être envisagée avec une insertion en aérien (tranchée ouverte ou viaduc) le long de la RD 317 jusqu'au Triangle de Gonesse, puis en suivant le Boulevard intercommunal du Parisis, l'A 104, la RD 40 ou les emprises du RER B, et enfin au sein de la ZAC Sud CDG.

5- D'Orly à Versailles et Nanterre

Références atlas cartographique :

- *carte n°46 : Carte de secteur*
- *cartes n°s 47 à 58 : Cartes de repérage des gares*

A son terminus « **Aéroport d'Orly** », la ligne verte est en correspondance avec les aérogares de l'aéroport, la ligne bleue du réseau du Grand Paris, ainsi que l'un des emplacements envisagés pour la future gare

TGV à créer dans le cadre du projet d'interconnexion Sud. Elle permet un accès rapide de Versailles et du plateau de Saclay à l'aéroport d'Orly et à ses zones d'emplois.

Au-delà de l'aéroport, la ligne verte dessert des zones denses d'habitat et d'emplois :

- le Sud de la ville d'Antony ainsi que la zone d'activités, avec la gare « **Antonypôle** » ;
- le centre de Massy avec la gare « **Massy Opéra** », qui permet à la fois de desservir des zones urbaines denses (Grand Ensemble de Massy) et d'accompagner le développement de la zone de la Bonde (activités économiques et loisirs).

Deux variantes de tracé sont envisagées entre Orly et « Antonypôle » :

- un tracé Sud majoritairement souterrain jusqu'à « Antonypôle » (tracé de référence) ;
- un tracé Nord réutilisant pour partie les infrastructures existantes en sortie de l'aéroport.

Entre « Antonypôle » et « Massy Opéra », le tracé privilégiera, lorsque ce sera possible sans dommage pour les riverains et pour l'environnement, une infrastructure en viaduc. Au-delà de la gare « Massy Opéra », compte tenu des contraintes urbaines, le tracé de la ligne verte sera souterrain.

La gare « **Massy - Palaiseau TGV** » est en correspondance avec les lignes ferroviaires à grande vitesse et les lignes B et C du RER. Le pôle multimodal de Massy assure également le

rabattement et la diffusion des voyageurs par les lignes de bus et les TCSP présents ou à venir.

Au-delà de Massy, la ligne gagne le plateau de Saclay. La pente à gravir constitue dans ce secteur une contrainte majeure sur l'alternative aérien / souterrain et le choix du matériel roulant.

La gare « **Palaiseau** » dessert un ensemble de grandes écoles et de laboratoires de recherche, notamment l'École Polytechnique et certaines écoles de ParisTech. Elle sera le point d'articulation entre le tracé souterrain et le viaduc.

La gare « **Orsay-Gif** » desservira les établissements d'enseignement supérieur présents ou appelés à s'implanter sur le plateau du Moulon dans le cadre du « Plan Campus ».

La gare « **CEA Saint-Aubin** » a pour vocation de desservir les centres de recherche du CEA, qui concentrent plus de 8 000 emplois et accueillent tout au long de l'année des chercheurs venus du monde entier.

La ligne rejoint ensuite l'Ouest du plateau pour desservir les centres de recherche des entreprises implantées sur le second pôle tertiaire de l'Ouest francilien après La Défense.

La gare « **Saint-Quentin Est** » est implantée près du Technocentre Renault, qui accueille chaque jour 10 000 salariés (15 000 prévus en 2013) et 2 000 visiteurs.

Le tracé de la ligne verte entre les gares « Palaiseau » et « Saint-Quentin Est » épousera, en

viaduc, les voiries existantes, notamment la RD 36, de façon à préserver l'intégrité du potentiel agricole et forestier du plateau.

A partir de la gare « Saint-Quentin Est », deux variantes de tracé sont proposées pour rejoindre Versailles Chantiers :

- Le tracé de référence partirait en viaduc vers l'Ouest avec une gare supplémentaire « **Saint-Quentin Université** », pour gagner ensuite **Satory** et Versailles Chantiers. Cette hypothèse tend à allonger le parcours de la ligne, mais elle permettrait de desservir de nombreux sièges d'entreprises situés de part et d'autre de la RD 127. Par ailleurs, elle offrirait un moyen d'atteindre le plateau de Satory depuis l'Ouest en viaduc, voire éventuellement au sol (pour une très faible portion du tracé en approche de Satory) le long d'une voie ferrée existante. Cette solution permettrait de contourner les étangs de la Minière et d'implanter ainsi la gare de Satory en faible profondeur, voire en surface.
- La seconde hypothèse de tracé gagnerait directement la gare de Satory sans gare intermédiaire, puis Versailles Chantiers. Deux insertions peuvent être envisagées sous réserve d'études complémentaires, compte tenu de la contrainte liée au franchissement des étangs de la Minière : soit une insertion intégralement souterraine, qui conduirait toutefois à implanter en grande profondeur la gare de Satory ; soit une insertion aérienne avec création d'un viaduc, dont les impacts sur le milieu naturel

et sur le paysage devraient alors être analysés de manière détaillée.

A partir de Satory, la déclivité du sol et la localisation de la gare Versailles Chantiers conduisent à préconiser un tracé en souterrain.

La gare « **Versailles Chantiers** » de la ligne verte est en correspondance avec le pôle de transport existant, qui regroupe notamment la ligne C du RER ainsi que les lignes U et N du réseau Transilien vers La Défense, Paris - Montparnasse, Rambouillet et Mantes. Dans un premier temps, la gare « Versailles Chantiers » constituera le terminus Nord de la ligne verte, tant que celle-ci n'est pas raccordée à Nanterre.

La section Versailles – Nanterre de la ligne verte, réalisée ultérieurement, comprendra une liaison directe entre la gare « Versailles Chantiers » et la gare « Rueil », située à proximité des parcs d'activités en bord de Seine de Rueil-Malmaison et Nanterre. La gare « **Rueil** » assurera la desserte complémentaire d'un secteur en forte mutation, auquel le métro du Grand Paris permettra de s'inscrire dans la continuité du quartier d'affaires de La Défense. En complément au secteur résidentiel en bord de Seine et au pôle d'emploi regroupant des sièges sociaux d'entreprises, la gare desservira des zones d'activités actuellement en cours de reconversion et de tertiarisation.

Depuis la gare « Rueil », la ligne franchira plusieurs infrastructures importantes (A86, A14, RER A...) pour rejoindre la gare « **Nanterre** », où elle sera en correspondance avec la ligne rouge.

Caractéristiques d'insertion

Entre Orly et Versailles, les caractéristiques d'insertion sur la totalité de la liaison feront l'objet d'une étude de faisabilité détaillée, afin de déterminer notamment les sections de ligne pouvant se prêter le plus aisément à une insertion aérienne en viaduc. Dans cette perspective, les variantes de tracé identifiées aux extrémités Est et Ouest de la ligne, en particulier, seront soumises à une analyse approfondie en vue de déterminer les tracés définitifs.

Entre Versailles et Nanterre, le tracé sera intégralement souterrain.

6- D'Orly à Saint-Denis Pleyel

Références atlas cartographique :

- *carte n°59* : **Carte de secteur**
- *cartes n°s 60 à 64* : **Cartes de repérage des gares**

Cette liaison est constituée par prolongement de la ligne 14 actuelle :

- au Sud, d'Olympiades à Orly ;
- au Nord, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, en complément du prolongement déjà programmé entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de la RATP.

La ligne bleue permet de relier le centre de la métropole à l'aéroport d'Orly, au pôle de Saint-Denis Pleyel et, au-delà, à l'ensemble des territoires desservis par le métro du Grand Paris, grâce à ses correspondances avec les autres liaisons assurées par le réseau : ligne verte à Orly, partie Sud de la ligne rouge à Villejuif, partie Nord de la ligne rouge à Pleyel.

Elle permet le raccordement des aéroports parisiens, grâce à la correspondance avec la ligne rouge à Saint-Denis Pleyel, ainsi que la connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse aussi bien dans sa partie Sud que dans sa partie Nord : maillage avec la future gare de l'interconnexion Sud des LGV dans le secteur d'Orly (plate-forme aéroportuaire ou Pont de Rungis), connexion possible avec le projet de gare TGV à Saint-Denis Pleyel.

A **Orly**, l'enjeu est de permettre une amélioration significative de la desserte de l'aéroport en transport en commun, actuellement assurée à 80 % par la route. La gare terminus de la ligne bleue s'articule ainsi avec celle de la ligne verte, mais aussi avec l'ensemble des projets de transport envisagés à terme, en particulier une liaison en tangentielle ferroviaire reliant Orly à Champigny-sur-Marne. Le développement des liaisons en site propre (tramway ou bus à haut niveau de service) permettra également de compléter le maillage avec une desserte de proximité irriguant, depuis l'aéroport, l'ensemble des territoires proches, notamment dans le Val de Marne et l'Essonne. Par ailleurs, à ce véritable « hub » de transport pourrait s'ajouter la future gare TGV associée à l'interconnexion Sud, dans l'hypothèse où celle-ci serait implantée sur la plate-forme aéroportuaire.

La gare « **Pont de Rungis** » permet de se raccorder au RER C et de soutenir le développement de la zone industrielle Nord de l'aéroport et du secteur Senia, aujourd'hui en pleine mutation. Elle pourrait également être en correspondance avec la future gare TGV dans le cas où l'implantation à l'aéroport d'Orly ne serait pas retenue.

La gare « **M.I.N. Porte de Thiais** » dessert le Marché d'Intérêt National de Rungis et est en correspondance avec le Trans-Val-de-Marne (TVM) et le futur tramway T7.

En limite de Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif, la gare « **Chevilly Trois Communes** » est retenue à titre conservatoire. L'opportunité de réalisation de cette gare devra être confirmée au regard des possibilités de développement complémentaires offertes par un projet d'aménagement urbain ainsi que des capacités de financement dont disposera la Société du Grand Paris.

Cette gare, située au Sud du site de projet « Cancer Campus », permettrait de desservir l'un des secteurs d'habitat les plus denses entre Paris et Orly, aujourd'hui dépourvu de mode lourd de transport en commun, et de le relier aux bassins d'emplois traversés par le réseau de transport du Grand Paris.

Entre Villejuif et Paris, la ligne bleue dessert le pôle de développement du Grand Paris autour de la santé et des biotechnologies. Elle connecte notamment le site « Cancer Campus » situé autour de l'Institut Gustave Roussy (IGR) et le Centre Hospitalier Universitaire de Bicêtre ainsi que les autres

équipements scientifiques et de santé du Sud de l'Île-de-France.

La gare « **Villejuif Institut Gustave Roussy** » constitue le point de jonction de la ligne bleue avec la partie Sud de la ligne rouge de rocade. Elle doit faciliter l'accès aux installations et aux équipements de l'Institut Gustave Roussy pour les Franciliens, mais aussi depuis le territoire national et l'international, grâce notamment à la proximité de l'aéroport et de la future gare TGV dans le secteur d'Orly. A l'échelle du réseau du Grand Paris, la gare « Villejuif Institut Gustave Roussy » offre des liaisons directes vers le Sud et le Nord des Hauts-de-Seine, le cœur de Paris et le centre du Val-de-Marne.

La gare « **Kremlin-Bicêtre Hôpital** » permet une meilleure desserte du CHU de Bicêtre et accompagne également les projets d'aménagement urbains initiés dans le cadre de la couverture de l'autoroute A6b ; sa localisation est ainsi envisagée à l'Ouest de l'hôpital, à proximité de sa future entrée principale.

Dans Paris, la réalisation d'une gare « **Maison-Blanche - Paris XIII^{ème}** », située dans le Sud de l'arrondissement, est retenue à titre conservatoire. Cette gare permettrait de desservir un secteur dense de Paris et, le cas échéant, d'assurer une correspondance avec la ligne 7 du métro.

L'opportunité de réalisation de cette gare, de même que sa localisation précise, devra être déterminée en fonction de ses incidences éventuelles sur la charge de la ligne bleue du métro du Grand Paris dans sa partie centrale. Plusieurs localisations peuvent être envisagées à ce stade, soit en correspondance avec

les réseaux existants (ligne 7 du métro, tramway T3), soit de manière à compléter la couverture territoriale en transports en commun.

La ligne bleue se raccorde ensuite à l'actuelle ligne 14 (ouvrages en tunnel existants, situés entre la station « Olympiades » et l'avenue d'Italie), jusqu'à la station Mairie de Saint-Ouen réalisée dans le cadre du prolongement depuis le terminus actuel de Saint-Lazare.

Le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP, assure le maillage complémentaire du réseau de transport en commun dans le Nord-Ouest de Paris ainsi que sur les communes de Clichy et de Saint-Ouen. Il s'inscrit spécifiquement dans le cadre des opérations visant à désaturer la ligne 13 du métro.

Au-delà de Mairie de Saint-Ouen, la ligne bleue est prolongée dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris jusqu'au pôle de Saint-Denis Pleyel.

Caractéristiques d'insertion

La ligne bleue du métro du Grand Paris est réalisée intégralement en souterrain.