

## La Ligne 15 Sud

### La première du Grand Paris Express

Dossier de presse

Visite de presse de la Ligne 15 Sud

Mars 2017



# SOMMAIRE

<b>NOTE DE SYNTHÈSE .....</b>	<b>5</b>
<b>LIGNE 15 SUD : FICHE D'IDENTITÉ.....</b>	<b>9</b>
<b>PONT DE SÈVRES .....</b>	<b>11</b>
<b>ISSY RER.....</b>	<b>15</b>
<b>FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART .....</b>	<b>19</b>
<b>CHÂTILLON – MONTROUGE .....</b>	<b>23</b>
<b>BAGNEUX M4.....</b>	<b>27</b>
<b>ARCUEIL – CACHAN .....</b>	<b>31</b>
<b>VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE-ROUSSY .....</b>	<b>35</b>
<b>VILLEJUIF LOUIS-ARAGON .....</b>	<b>39</b>
<b>VITRY CENTRE .....</b>	<b>43</b>
<b>LES ARDOINES .....</b>	<b>47</b>
<b>LE VERT DE MAISONS .....</b>	<b>51</b>
<b>CRETEIL L'ÉCHAT.....</b>	<b>55</b>
<b>SAINT-MAUR–CRÉTEIL .....</b>	<b>59</b>
<b>CHAMPIGNY CENTRE .....</b>	<b>63</b>
<b>BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY .....</b>	<b>67</b>
<b>NOISY – CHAMPS.....</b>	<b>71</b>
<b>DEUX CENTRES TECHNIQUES, POINTS NÉVRALGIQUES DU FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE .....</b>	<b>75</b>



## NOTE DE SYNTHÈSE

### La Ligne 15 Sud, première du Grand Paris Express

La Ligne 15 Sud est la première du Grand Paris Express à être entrée en travaux. Elle est celle qui reliera le plus grand nombre de gares entre elles (16) et qui devrait profiter à plus d'un million de Franciliens.

La Ligne 15 Sud constitue un puissant levier d'attractivité et de développement économique du sud de la capitale. Tout au long de cette ligne, de nombreux projets d'aménagements immobiliers vont voir le jour dans les années à venir. De grandes entreprises devraient s'implanter dans les quartiers de gare. Et les habitants du sud de Paris vont bénéficier chaque jour de temps de parcours réduits, voire d'opportunités professionnelles plus accessibles.

**VIDÉO - LA LIGNE 15 SUD DU GRAND PARIS EXPRESS EN 3D**

<https://www.youtube.com/watch?v=3Cyv8l4mOgo>

#### L'ACTE 1 DU GRAND PARIS EXPRESS

Les opérations de génie civil sur la Ligne 15 Sud ont débuté en juin 2016 sur le site de la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart. Les travaux de l'arrière-gare de Noisy-Champs ont débuté à la fin de l'année 2016.

2017 s'annonce comme une année charnière sur cette ligne : 14 des 16 gares seront en génie civil d'ici à la fin de l'été, dont 10 d'ici à la fin avril. Les gares Pont de Sèvres et Châtillon-Montrouge entreront en génie civil en 2018. Et 31 des 38 ouvrages annexes devraient être en travaux d'ici à la fin 2017.

Les huit marchés de génie civil de la Ligne 15 seront attribués d'ici à l'été 2017. Deux lots ont été notifiés depuis janvier à des groupements pilotés par Bouygues TP, pour le tronçon reliant Villejuif Louis-Aragon (exclue) à Créteil l'Échat (incluse), et par Vinci Construction pour le tronçon compris entre les gares Fort d'Issy – Vanves – Clamart (exclue) et Villejuif Louis-Aragon (incluse). Trois lots restent à notifier.

Si 2017 est marquée par le déploiement à grande échelle du génie civil, l'année 2018 sera marquée par l'entrée en action des tunneliers sur la Ligne 15 Sud. Dès la fin 2017, le premier tunnelier du Grand Paris Express sera installé. Il creusera depuis le SMR de Champigny-sur-Marne vers l'ouvrage de débranchement situé à Villiers-sur-Marne. Le creusement débutera dans les premières semaines de 2018.

## Calendrier d'entrée en phase de génie civil des gares de la Ligne 15 Sud

	2016	mars-avril 2017	mai-juin 2017	juillet-août 2017	2018
Pont de Sèvres				X	
Issy RER			X		
Fort d'Issy – Vanves – Clamart	X				
Châtillon – Montrouge					X (janv./fév.)
Bagneux		X			
Arcueil – Cachan		X			
Villejuif Institut Gustave-Roussy		X			
Villejuif Louis-Aragon			X		
Vitry Centre			X		
Les Ardoines		X			
Le Vert de Maisons		X			
Créteil l'Échat		X			
Saint-Maur-Créteil		X			
Champigny Centre		X			
Bry – Villiers – Champigny		X			
Noisy-Champs <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gare</li> <li>▪ Arrière-gare</li> <li>▪ Avant-gare</li> </ul>	X			X	X (déc./janv. 19)

### UN DÉFI TECHNIQUE MAJEUR

Sur les 16 gares qu'elle comporte, 15 gares de la ligne 15 Sud seront en interconnexion avec les réseaux de transport lourd (métro, RER, Transilien). Elle participera ainsi à la désaturation des RER A et B et facilitera les liaisons de banlieue à banlieue. Mais les interconnexions sont aussi de grands défis, en termes de conception, d'organisation et de réalisation. Une coordination minutieuse avec SNCF Réseaux et la RATP a été mise en place très en amont pour assurer les études, la sécurité ferroviaire, le déplacement des caténaires ou encore la construction des couloirs de correspondance.

La ligne 15 Sud sera par ailleurs l'une des plus profondes du Grand Paris Express. Elle s'inscrit en effet dans un contexte urbain très dense et passe sous des zones de bâtiments de grande hauteur, aux fondations profondes. Qui plus est, d'anciennes carrières – qui seront comblées avant le passage du tunnelier - sont présentes le long de son tracé. Ces deux facteurs nous amènent à creuser à plus de 40 mètres de profondeur par endroits. Les gares les plus superficielles se situeront à une vingtaine de mètres sous la terre. À titre de comparaison, le métro parisien se trouve en moyenne à 10 mètres sous la surface du sol.

## **PLUS D'UN MILLION DE FRANCILIENS CONCERNÉS**

L'arrivée de la Ligne 15 Sud va considérablement améliorer la mobilité quotidienne de plus d'un million de Franciliens. Située sur un axe domicile-travail majeur, la ligne permet d'abaisser le temps de transport de nombreux actifs et offre une alternative sérieuse à la voiture individuelle. Quelque 300 000 voyages quotidiens seront effectués sur la ligne dès sa mise en service, avec une capacité de 1 000 voyageurs par rame, dont la fréquence ira jusqu'à un passage toutes les 90 secondes.

La Ligne 15 Sud fait partie de la Ligne 15 du Grand Paris Express, ligne de métro en rocade autour de Paris, longue de 75 km et comportant 36 gares. Elle irrigue l'ensemble de la métropole du Grand Paris et assure les déplacements de banlieue à banlieue, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

Les temps de parcours seront considérablement réduits. La Ligne relie Pont de Sèvres à Noisy-Champs en 35 minutes, en ayant desservi 16 gares. Autre exemple, un habitant de Vitry pourra se rendre à Saint-Denis Pleyel en 35 minutes, au lieu de 1 h 01 aujourd'hui.

Toutes les gares sont en correspondance avec les lignes existantes de RER, de métro, de tramway ou de bus.

## **UN PUISSANT LEVIER D'ATTRACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

Les opportunités économiques et sociales rendues possibles par le Grand Paris Express sont déjà concrètes sur la Ligne. Des centaines de milliers de mètres carrés de logements, de bureaux, d'équipements publics (écoles, crèches, centres de soins...) et culturels vont voir le jour tout au long des 33 km de la ligne. Dans la moitié des cas, l'arrivée de la gare vient renforcer une mutation urbaine du quartier engagée par la ville dans le cadre de l'aménagement d'une ZAC : ZAC Campus Grand Parc à Villejuif ; ZAC Léon-Blum à Issy-Les-Moulineaux ; ZAC Victor-Hugo à Bagneux ; ZAC Rives-de-Seine – Seguin à Boulogne.

La Ligne 15 Sud améliore l'accessibilité des grands équipements régionaux existants ou en projets, comme l'Institut Gustave-Roussy à Villejuif, le Musée d'art contemporain « MAC/VAL » à Vitry-sur-Seine, le centre musical de l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt, l'hôpital Henri-Mondor à Créteil...

Un grand nombre de ces nouveaux quartiers seront également situés au cœur de vastes projets territoriaux à l'échelle régionale ou nationale : grand campus « sciences et santé », campus Descartes, Grand-Paris Seine-Ouest, Grandes Ardoines et Boucles de la Marne.

Trois projets immobiliers connexes aux gares du Grand Paris ont déjà été attribués sur la ligne, à Bagneux, Créteil l'Échat et Issy-les-Moulineaux. Ces projets associent la création de plusieurs centaines de nouveaux logements au développement d'activités économiques (espaces de bureaux, de coworking, commerces...).

Plusieurs sites retenus dans le cadre de l'appel à projets *Inventons la métropole du Grand Paris* se situent à proximité des gares du Grand Paris Express sur la Ligne 15 Sud. Dès 2017 sept projets sont concernés, à Bry-Villiers Champigny, Issy-les-Moulineaux (ZAC Léon-Blum), Arcueil, Cachan, le Kremlin-Bicêtre, Villejuif et aux Ardoines.

## **UN MÉTRO DE NOUVELLE GÉNÉRATION, REFLET DE LA RÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN COURS DANS LE GRAND PARIS**

Un matériel roulant de type métro automatique est prévu. Les trains qui circuleront sur les liaisons constituant la future Ligne 15 Sud seront à roulement fer et munis d'une alimentation électrique avec récupération d'énergie au freinage. Les rames seront d'une largeur proche de celle du RER (environ 2,8 m). La vitesse commerciale moyenne de la ligne sera d'environ 55 km/h, avec des pointes à 110 km/h.

Le projet comprend également deux centres techniques situés sur les communes de Champigny-sur-Marne et Vitry-sur-Seine :

- le site de Champigny comprend le poste de commandement centralisé (PCC) et un site de maintenance et de remisage (SMR). C'est le centre névralgique du système, car c'est par lui que transiteront toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la Ligne 15.
- Le site de Vitry-sur-Seine est dédié à la maintenance des infrastructures, des systèmes et des équipements. C'est la porte d'entrée pour la maintenance de la Ligne 15 Sud, hors matériel roulant d'exploitation.

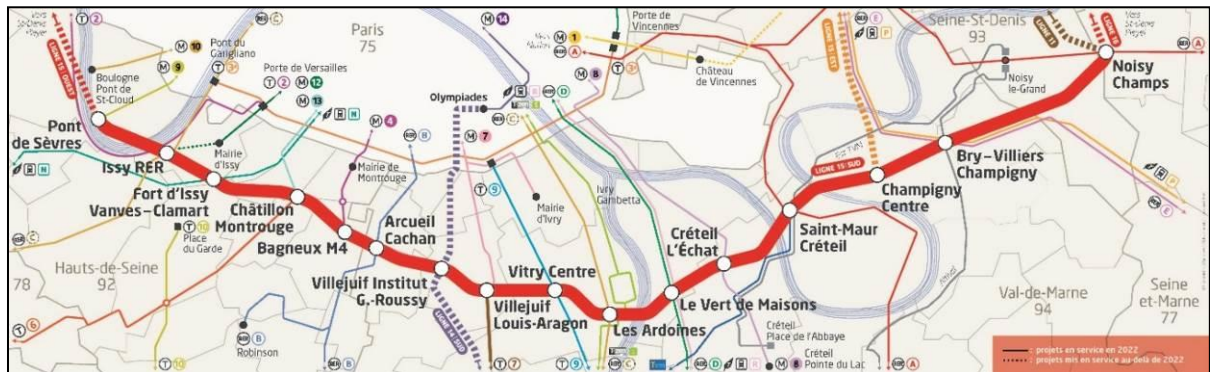
## **UN CHANTIER EXEMPLAIRE DE LA DÉMARCHE RESPONSABLE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS**

La Société du Grand Paris va au-delà des prescriptions réglementaires, grâce à une charte environnementale des chantiers, signée par les entreprises de travaux et les sous-traitants. Tous les maîtres d'œuvre s'engagent à anticiper les nuisances pour les réduire au maximum, à limiter la production des déchets et en favoriser le recyclage.

Sur la Ligne 15 Sud, les chantiers prennent aussi en compte l'engagement de la Société du Grand Paris de développer une économie circulaire concernant la gestion des déblais. L'entreprise a développé, avec son assistant à maîtrise d'ouvrage Artémis, un outil de traçabilité des déblais excavés des chantiers du Grand Paris Express. L'outil est actuellement testé sur les chantiers de Fort d'Issy – Vanves – Clamart et de Noisy-Champs. Le dispositif repose sur la pesée des terres et l'informatisation qui permet d'assurer le suivi des terres échangées entre les différents sites et de veiller au respect de la réglementation. Il communique aussi, en toute transparence, les origines, la qualité et les propriétés des déblais.

## LIGNE 15 SUD : FICHE D'IDENTITÉ

### PONT DE SÈVRES < > NOISY-CHAMPS



Première ligne du Grand Paris Express à être mise en service après le prolongement de la ligne 14, au nord, la ligne 15 Sud incarne la mobilité quotidienne des Franciliens, en offrant un axe de transport collectif est-ouest supplémentaire qui contribuera à la désaturation du RER A et des autres modes de transports existants. Ligne majeure pour les liaisons domicile-travail, elle sera une puissante alternative à l'usage de la voiture individuelle et améliorera considérablement l'accessibilité aux grands équipements régionaux comme l'Institut Gustave-Roussy, à Villejuif, le Musée d'art contemporain MAC VAL, à Vitry-sur-Seine, ou encore l'hôpital Henri-Mondor, à Créteil. Sa mise en service est prévue pour fin 2022.

#### LES CHIFFRES DE LA LIGNE 15 SUD

- 33 km en souterrain.
- 16 gares dont 15 en correspondance avec RER, métro, tramway.
- 1 090 000 habitants concernés et 455 000 emplois.
- 22 communes desservies dans 4 départements : le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne.
- 300 000 trajets quotidiens.
- Un investissement de 5,7 milliards d'euros.

#### DES DÉPLACEMENTS PLUS RAPIDES

- Saint-Maur – Créteil < > Aéroport Charles-de-Gaulle : 39 min contre 1 h 01 aujourd'hui.
- Pont de Sèvres < > Noisy-Champs : 37 min contre 1 h 01 aujourd'hui.
- Champigny Centre < > Issy RER : 28 min contre 1 h 14 aujourd'hui.
- Vitry Centre < > La Défense : 31 min contre 43 min aujourd'hui.

#### OÙ EN EST-ON ?

- Déclaration d'utilité publique obtenue en DÉCEMBRE 2014.
- POURSUITE des travaux préparatoires.
- Démarrage des travaux de génie civil depuis JUIN 2016.
- FIN 2017, 45 chantiers, dont 14 gares et 31 ouvrages annexes seront en construction.

Plus d'information sur : [www.societedugrandparis.fr/ligne/ligne-15](http://www.societedugrandparis.fr/ligne/ligne-15)

## LES GARES DE LA LIGNE 15 SUD

BOULOGNE-BILLANCOURT, SÈVRES

PONT DE SÈVRES



Crédits : Société du Grand Paris - Jean-Marie Duthilleul



Crédits : Société du Grand Paris - Jean-Marie Duthilleul

## FICHE D'IDENTITÉ

À Boulogne-Billancourt, en limite de Sèvres, la gare Pont de Sèvres sera implantée en bord du quai Georges-Gorse, à proximité de l'échangeur routier de la Tête-du-Pont-de-Sèvres.

La future gare Pont de Sèvres représentera un véritable carrefour multimodal. Elle sera connectée à la fois à la ligne 9 du métro, mais aussi aux différents modes de transports du site : lignes de bus, au tramway T2, échangeur routier, pistes cyclables, navettes, etc.

En position stratégique près de la Seine, la gare desservira à la fois les quartiers en plein renouveau du Trapèze et de l'île Seguin, ainsi que le quartier plus traditionnel de Sèvres Nord.

### Temps de déplacement

- Pont de Sèvres – Villejuif Institut Gustave-Roussy : 13 minutes (contre 1 h 02 actuellement).
- Pont de Sèvres – Châtillon-Montrouge : 7 minutes (contre 41 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 95 000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 38 000.
- Profondeur des quais : 28 m.

### Maîtrise d'œuvre pour la gare

- Cabinet d'architecture : Agence Duthilleul/AREP.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingeprop.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

C'est dans un quartier dense et en mutation que va s'implanter la nouvelle gare Pont de Sèvres du Grand Paris Express.

Dans les secteurs du Trapèze, au sud de Boulogne-Billancourt, et de l'île Seguin, les deux programmes d'aménagement, réalisés dans le cadre de la ZAC Seguin-Rives-de-Seine, sont en voie d'achèvement.

S'agissant du quartier du Pont-de-Sèvres, l'important projet de **réhabilitation et de réorganisation d'immeubles d'habitation et de bureaux** a modifié la physionomie de ce secteur vieillissant, datant des années 1970. C'est notamment le cas des trois fameuses « tours du Pont de Sèvres » (**82 000 m<sup>2</sup> de bureaux**) qui ont fait l'objet d'une vaste rénovation sous la houlette de l'architecte Dominique Perrault, dans le cadre du projet « Citylights ». Elles représentent aujourd'hui une surface de **85 000 m<sup>2</sup> de bureaux et commerces**.

Le secteur du Trapèze peut offrir **5 000 logements** supplémentaires et **223 100 m<sup>2</sup> de bureaux, ainsi que des commerces et de nouveaux équipements publics** (médiathèque, groupe scolaire, crèches...). La réhabilitation en cours de l'immeuble « 57 Métal », l'ancien bâtiment de Renault construit par Claude Vasconi, constitue notamment l'une des réalisations emblématiques de ce vaste programme. Aux manettes : le même duo que pour les tours « Citylights » : le promoteur BNP Paribas Real Estate et l'architecte Dominique Perrault.

L'île Seguin accueillera des **équipements publics culturels à fort rayonnement** : la Seine musicale, le « R4 » (pôle d'arts plastiques et visuels dédié à l'art contemporain) et le Globe, consacré aux arts du cirque. La nouvelle Ligne 15, qui placera les entreprises et habitants à huit minutes de La Défense et 21 minutes de l'aéroport d'Orly, représente un atout supplémentaire pour booster l'attractivité de ces quartiers.

Plusieurs aménagements seront réalisés pour optimiser le temps de parcours vers la gare, en provenance des différents secteurs : création d'accès, l'un devant les tours « Citylights », l'autre au pied de l'actuel site « Square Com », construction d'une passerelle piéton reliant l'île Seguin à la future gare du Pont de Sèvres ainsi qu'à l'échangeur du Pont de Sèvres. Une desserte de l'île Seguin par navette, à partir de Pont de Sèvres, est aussi à l'étude.

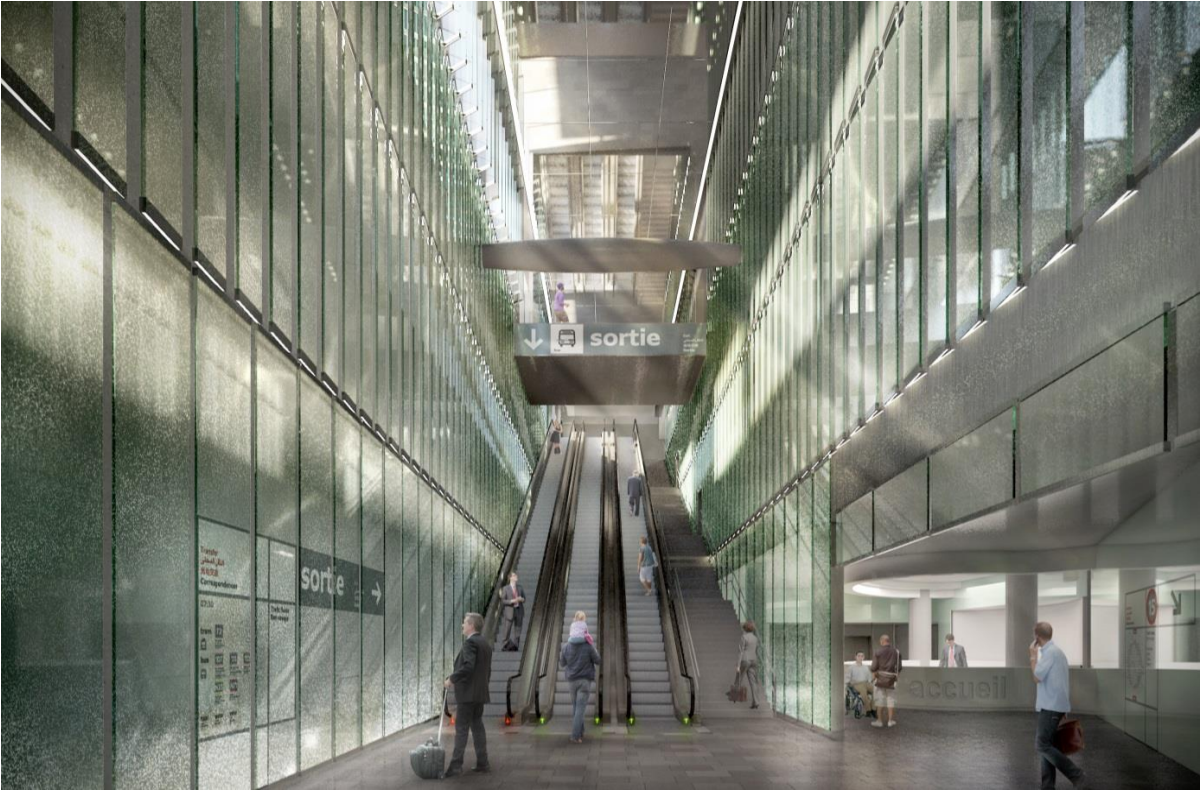


ISSY-LES-MOULINEAUX

ISSY RER



Crédits : Société du Grand Paris – ICADE.



Crédits : Société du Grand Paris – Bruno & Saunier.

## FICHE D'IDENTITÉ

La gare sera implantée directement sur la place Léon-Blum, à l'intersection de l'avenue de Verdun et de la rue Aristide-Briand.

Elle assurera la liaison entre la Ligne 15 Sud du Grand Paris Express et le RER C, procurant ainsi une bonne desserte à un quartier dense et actif. Le site est effectivement un des territoires les plus peuplés de la Ligne 15, avec une population jeune et de nombreux cadres (41 % des actifs).

La gare, qui sera surmontée d'un **immeuble d'habitation**, comportant un niveau de bureaux, constitue l'élément central du nouveau quartier Léon-Blum, en cours de réaménagement dans le cadre de la ZAC Léon-Blum.



**Projet immobilier connexe.**  
**Crédits : Société du Grand Paris – ICADE – Architecture Studio.**

### Temps de déplacement

- Issy RER – Noisy-Champs : 35 minutes (contre 52 actuellement).
- Issy RER – Les Ardoines : 18 minutes (contre 45 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 150000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 45000.
- Surface de l'immeuble connexe au-dessus de la gare : 7500 m<sup>2</sup>.
- Profondeur des quais de la gare : 21 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Brunet Saunier Architecture.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingerop.

Maîtrise d'ouvrage du projet immobilier connexe : ICADE.

Maîtrise d'œuvre du projet immobilier connexe : cabinet d'architecture Architecture Studio.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

Imaginé par Icade et Architecture Studio, lauréats d'une consultation lancée par la Société du Grand Paris (SGP), l'immeuble de 15 étages qui surplombera la future gare d'Issy RER pourra, à l'horizon 2023, accueillir **110 logements** (dont 25 % en logement social pour Seine Ouest Habitat). **Un espace de travail partagé en R+1** est également prévu dans le bâtiment.

Cet ensemble constituera un élément architectural fort autour duquel pourra s'articuler le nouveau quartier Léon-Blum, à Issy-les-Moulineaux. Déjà privilégié grâce à sa situation économique et géographique, ce quartier – l'un des plus peuplés de la future Ligne 15 (avec une population jeune et de nombreux cadres) – devrait renaître en 2025, devenu un modèle d'architecture contemporaine. La ville d'Issy a, en effet, saisi l'opportunité de la nouvelle gare et de la réfection de la place Léon-Blum pour réaménager les lieux. Construit sans grande cohérence, le quartier abrite des grands ensembles vieillissants d'habitat collectif.

Au total, **dix îlots de bâtiments vont être requalifiés**. Une partie des immeubles du quartier Léon-Blum va être démolie au rythme de l'avancée des travaux de la future Ligne 15 et seront remplacés, au fur et à mesure, par de nouvelles constructions. Ce sera le cas, notamment, de la résidence Aristide-Briand et de l'immeuble situé entre l'avenue de Verdun et les arches d'Issy, qui appartiennent tous les deux à Seine Ouest Habitat.

La Ville a fait appel, pour cette opération, à de grands noms de l'architecture, comme **Jean-Michel Wilmotte** ou l'Américain **Daniel Libeskind**. Concepteur des bâtiments édifiés autour de « Ground Zero », à Manhattan, Daniel Libeskind se déplacera pour la première fois sur un chantier en France. La Ville lui a passé commande de trois tours. Tous les bâtiments devront répondre à un certain nombre d'exigences environnementales, notamment le respect d'objectifs de performance énergétique.

*« Nous avons des ambitions architecturales extrêmement soutenues pour ce quartier. Les architectes de renom que nous avons retenus donneront une identité forte et une densité architecturale particulière à chacune des réalisations. »*

**Raymond Loiseleur, directeur général de Seine Ouest Aménagement.**



ISSY-LES-MOULINEAUX, VANVES, CLAMART, MALAKOFF

Fort d'Issy – Vanves – Clamart



Crédits : Société du Grand Paris - Philippe Gazeau.



Crédits : Société du Grand Paris - Philippe Gazeau.

## FICHE D'IDENTITÉ

La gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart sera construite sur le territoire de la commune de Clamart (au sud des voies ferrées du Transilien N), à la jonction d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves, de Clamart et de Malakoff. La gare souterraine est située, d'une part sous les voies du Transilien N et, d'autre part, sous le parking de la gare actuelle de Clamart.

Plusieurs entrées sont prévues, d'un côté et de l'autre des voies ferrées : l'accès à la gare doit être facilité pour les différentes communes.

La localisation de la gare, à Clamart, garantit l'interconnexion avec la ligne N du Transilien. Les correspondances avec les bus se feront sur le parvis qui sera aménagé devant la gare, côté Clamart.

### Temps de déplacement

- Fort d'Issy – Vanves – Clamart - Bagneux M4 : 5 minutes (contre 40 actuellement).
- Fort d'Issy – Vanves – Clamart – Créteil l'Échat : 21 minutes (contre 48 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombres de voyageurs quotidiens : 50000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 32000.
- Profondeur des quais de la gare : 26 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Philippe Gazeau Architecte.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingerop.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

Implantée à la jonction de plusieurs communes, la gare doit renforcer les liens entre ces différents territoires. La création de plusieurs accès, des deux côtés des voies du Transilien, obéit à ce principe.

Pour conforter la centralité et dynamiser cette « entrée de ville », des **commerces** à taille humaine seront implantés sur la future place de la gare. Les travaux seront réalisés par la Ville de Clamart, dans le cadre d'un projet de **réaménagement de la place**. Ce programme mixte prévoit aussi la réalisation de **800 logements, d'équipements publics et d'espaces verts**. Les immeubles devront être conçus avec des matériaux de qualité (pierre, ferronnerie...) reprenant des éléments traditionnels de l'architecture avoisinante clamartoise.

Une autre réalisation importante accélère le renouveau du quartier autour de la future gare : **l'écoquartier du Fort**, à Issy-les-Moulineaux. Récemment achevé, il regroupe un ensemble de 18 immeubles construits sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville d'Issy par huit architectes différents. L'ancien site militaire du Fort d'Issy, de sept hectares, accueille désormais **1623 logements** basse consommation, dont 300 à caractère social, et **2000 m<sup>2</sup> de commerces**. Le nouvel ensemble hérite aussi d'équipements publics flambant neufs, notamment une très originale **piscine feng shui, deux groupes scolaires (dont un édifié exclusivement en bois), une médiathèque et une crèche**. La Direction générale de la Gendarmerie nationale et deux groupes scolaires y ont pris place depuis peu. Par ailleurs, ce secteur sera directement relié, grâce à la Ligne 15, au nouveau quartier Léon-Blum, à Issy-les-Moulineaux, qui accueillera une gare du Grand Paris Express.

### VIDÉO : LA GARE DE FORT D'ISSY VANVES CLAMART

La future gare en vidéo

<https://www.youtube.com/watch?v=lm8RaebgjyQ>

### VIDÉO : CONSTRUCTION DE LA GARE

Cette vidéo, réalisée pour le compte du groupement « Horizon Grand Paris » constitué des entreprises Bouygues Travaux Publics et de Soletanche Bachy, présente et explique les grandes étapes de l'impressionnant chantier de la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart, première gare du Grand Paris Express.

<https://www.youtube.com/watch?v=lalUmKfo1Tg>

### VIDÉO : TIMELAPSE : 6 MOIS DE TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Démolitions, déviations de réseaux enterrés, terrassements : découvrez en accéléré la préparation du chantier de la gare souterraine Fort d'Issy - Vanves - Clamart. Fin juin 2016, après six mois de travaux préparatoires, les travaux de construction peuvent commencer.

<https://www.youtube.com/watch?v=3Cyy8l4mOgo>



CHÂTILLON, MONTROUGE

CHÂTILLON – MONTROUGE



Crédits : Société du Grand Paris – Périphériques.



Crédits : Société du Grand Paris – Périphériques.

## FICHE D'IDENTITÉ

Sur le territoire de Montrouge, entre les avenues Jean-Jaurès et Marx-Dormoy, la gare Châtillon – Montrouge se situera au carrefour de plusieurs communes : Montrouge, Châtillon, Bagneux et Malakoff.

Implantée au point de rencontre de la gare routière et de la station métro de la ligne 13, la gare du Grand Paris Express représentera un important pôle de transport intermodal. Elle permettra, en effet, la connexion entre la Ligne 15 Sud, le métro ligne 13, le Tramway T6 et les bus de la gare routière.

Un **projet immobilier connexe** à la gare est aussi prévu : sept étages de bureaux s'élèveront, à terme au-dessus, de la structure.

### Temps de déplacement

- Châtillon - Montrouge – Bagneux (ligne 4 du métro) : 3 minutes (contre 17 actuellement).
- Châtillon - Montrouge – Le Vert de Maisons : 16 minutes (contre 36 aujourd'hui).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs qui fréquenteront la gare de Châtillon-Montrouge chaque jour : 95 000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 38 000.
- Profondeur des quais : 32 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Périphériques Architectes.
- Ingénierie : Setec TPI/Ingerop.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

La gare Châtillon - Montrouge fait partie des stations du Grand Paris Express qui sont situées aux limites de plusieurs communes. Dans ce cas, la gare et son parvis doivent aussi pouvoir rapprocher des territoires différents. À Châtillon - Montrouge, l'aménagement de la place doit créer un espace fédérateur.

La gare va s'implanter dans un quartier déjà fortement marqué par l'intermodalité et bordé par le talus ferroviaire des voies qui mènent à la gare Montparnasse. Ces axes jouxtent de grands ensembles d'immeubles d'habitation et de bureaux, dont certains vieillissants. L'enjeu, entre autres, est de rendre un fort pouvoir attractif à cet immobilier tertiaire, en concurrence avec d'autres marchés franciliens.

Plusieurs **projets immobiliers** devraient sortir de terre, notamment sur une emprise de **1 800 m<sup>2</sup>** située près de la gare. Il s'agit, entre autres, de proposer une offre de locaux adaptés aux nouveaux métiers, en particulier, ceux des secteurs du numérique, dans la continuité des premières expériences réussies à Montrouge et Malakoff. La gare accueillera en surplomb un **immeuble de bureaux** de sept étages. Des **espaces de travail innovants** associant, notamment, du coworking devraient y être développés.

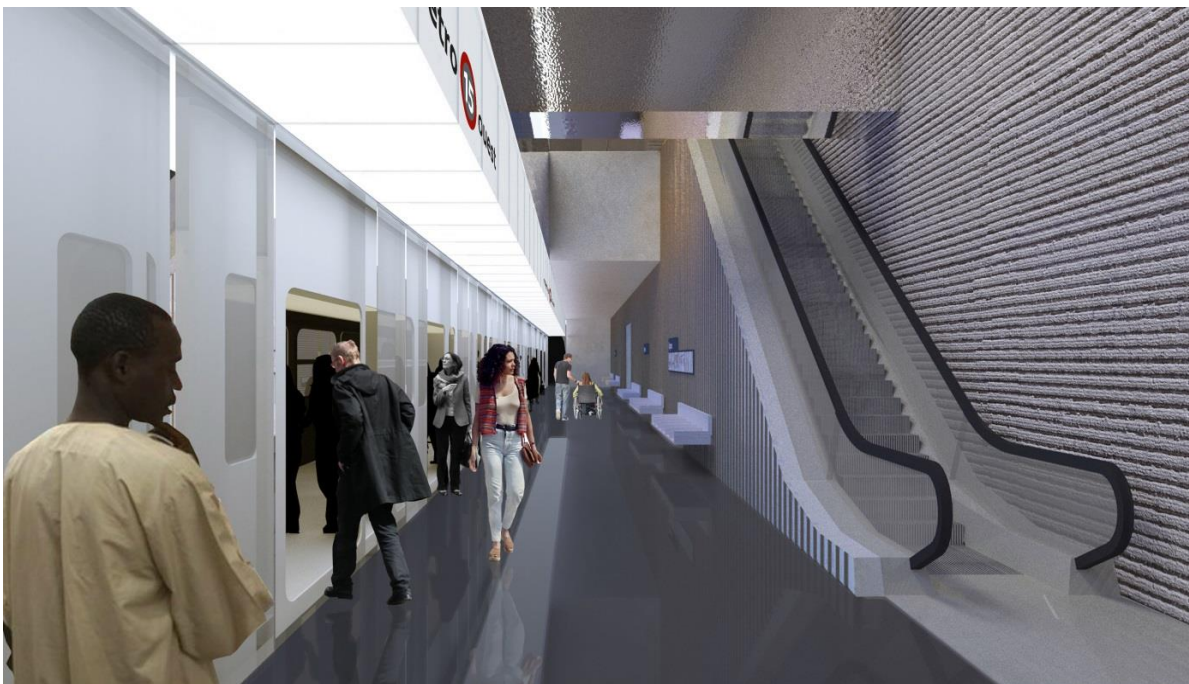


**BAGNEUX**

**BAGNEUX M4**



Gare et projet immobilier connexe.  
Crédits  
Société du Grand Paris – Marc Barani  
architectes.



Crédits : Société du Grand Paris – Marc Barani architectes.

## FICHE D'IDENTITÉ

La gare prendra place sur l'actuel rond-point des Martyrs, à Bagneux. Elle formera un grand pôle multimodal garantissant les correspondances entre les stations des lignes 4 du métro et 15 Sud du Grand Paris Express. Elle intégrera aussi un pôle d'échange pour les bus. La commune de Bagneux, qui dispose déjà d'une position stratégique, car située à quatre kilomètres de Paris, bénéficiera ainsi d'une desserte privilégiée par les transports publics.

Une opération connexe à la gare est prévue, avec la construction, sur les autres bâtiments de l'îlot-gare, de 27 000 m<sup>2</sup> de logements et 6 000 m<sup>2</sup> de commerces, dont une moyenne surface.

Autour de l'îlot-gare, un vaste programme immobilier sera lancé pour dynamiser tout le quartier nord de Bagneux, jusqu'ici enclavé.

### Temps de déplacement

- Bagneux M4 – Pont de Sèvres : 9 minutes (contre 1 h 2 actuellement).
- Bagneux M4 – Créteil l'Échat : 16 minutes (contre 58 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 60 000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 22 000.
- Profondeur des quais de la gare : 33 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Marc Barani architectes.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingerop.

Aménageur de la ZAC : Sadev 94.

Promoteurs : Nexity, Linkcity et Imestia.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

La gare du Grand Paris Express désenclavera le quartier nord de Bagneux, notamment la cité de la Pierre-Plate voisine, en voie de paupérisation. Profitant de l'opportunité de redynamiser la zone, la commune mène parallèlement une vaste opération d'**aménagement de la ZAC «écoquartier» Victor-Hugo, d'une superficie de 19 hectares.**

Au total, **1500 logements** (20 % de logements sociaux et le reste en accession à la propriété, dont une partie en accession sociale) et **110000 m<sup>2</sup> de bureaux** verront le jour sur l'ensemble de la ZAC. À chaque fois, les promoteurs devront intégrer les obligations définies par la charte de l'«écoquartier» Victor-Hugo : choix de matériaux précis, végétalisation, etc. Les premiers bâtiments sont déjà sortis de terre, notamment l'immeuble Résonnance, inauguré en octobre 2016.

Pour séduire les entreprises, la commune met en avant un atout : une taxe bureau ultra-attractive (92 euros le m<sup>2</sup> au lieu de 400 euros dans les Hauts-de-Seine) obtenue dans le cadre d'un amendement au Parlement. Selon les projections de la Ville, quelque **9000 emplois** devraient ainsi être créés, à terme, dans la ZAC.

Autre particularité de l'opération : pour contenir la spéculation immobilière autour du métro, la municipalité demande aux promoteurs de se conformer à une « charte de la programmation et de la construction ». Ce document impose, notamment, de vendre les logements 10 % en dessous des prix du marché, voire 20 % en cas de primo-accession.

*« Nous menons une politique volontariste en matière de développement durable et de mixité sociale. Les obligations de notre "charte de la programmation et de la construction" s'appliquent de l'élaboration du projet jusqu'au chantier final. »*

**Yasmine Boudjenah, première adjointe au maire de Bagneux,  
en charge de l'urbanisme et des finances.**



**ARCUEIL, CACHAN**

**ARCUEIL – CACHAN**



Crédits : Société du Grand Paris - Ar. Theme.



Crédits : Société du Grand Paris - Ar. Theme.

## FICHE D'IDENTITÉ

Au nord-ouest de Cachan, le bâtiment de la gare se dressera sur l'emplacement de l'ancien marché Carnot, reconstruit un peu plus loin. Il se situera également à proximité de l'actuelle gare RER B et assurera la correspondance entre le RER et la future Ligne 15 Sud.

Les communes d'Arcueil et de Cachan, déjà à seulement 15 minutes de Paris par le RER B, se retrouveront ainsi dans une position doublement stratégique.

L'implantation de la gare va se doubler d'un programme de construction connexe pour valoriser le quartier autour de la gare et créer un second pôle urbain de proximité, attractif et proche du centre-ville. Il mixera **logements, bureaux et commerces, sur une surface de 31000 à 33000 m<sup>2</sup>**. Cette mixité, à la fois sociale et fonctionnelle, est traditionnelle à Cachan. Le projet intégrera également la réalisation d'un nouvel hôtel, pour remplacer celui démoli dans le cadre des travaux préparatoires à la réalisation de la gare.

### Temps de déplacement

- Arcueil-Cachan – Fort d'Issy – Vanves – Clamart : 7 minutes (contre 38 actuellement).
- Arcueil-Cachan – Saint-Maur – Créteil : 17 minutes (contre 38 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 95000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 32000.
- Profondeur des quais : 26 m.
- Surface programme connexe à la gare : 31000 à 33000 m<sup>2</sup>.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Ar-thème Associés.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingerop.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

La nouvelle gare reliera directement Cachan aux nouvelles zones d'activités de la vallée scientifique de la Bièvre, au sud de Paris (notamment le futur Campus Grand-Parc de Villejuif), ainsi qu'à plusieurs pôles universitaires (École spéciale des travaux publics, ESTP, École supérieure d'ingénieurs des travaux de la construction de Cachan, Esitc, École normale supérieure, ENS).

L'opération du quartier de gare participera ainsi à la vaste mutation de la ville, déjà entamée avec l'aménagement par la commune de la **ZAC Camille-Desmoulins**, en centre-ville (plus de 100000 m<sup>2</sup> de logements, infrastructures, équipements publics...), et, surtout, avec le **projet Campus Cachan** de la Ville. Cette idée de pôle de recherche et développement est issue de l'appel à projets *Inventons la Métropole du Grand Paris*. **Un pôle d'excellence d'enseignement, de recherche et d'activités devrait donc voir le jour sur le site de 11,6 hectares** libérés en 2018, après le départ de l'École normale supérieure pour Paris-Saclay. Campus Cachan mixera zones d'innovation, d'activités économiques et de logements. La future gare, qui reliera les lignes B du RER et 15 Sud du Grand Paris Express, permettra au campus de bénéficier d'un excellent maillage de transport et favorisera son rayonnement.

Cette grande mutation va enfin se poursuivre à l'ouest du RER B, côté Arcueil, avec **l'aménagement par la Sadev 94 d'une friche de 3,5 hectares**. Ces deux îlots, situés en limite de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre, seront reconvertis en zone mixte d'habitation et d'activités tertiaires (sur une surface totale de **38000 m<sup>2</sup>**). L'aménageur entend, notamment, favoriser, comme ce sera le cas pour le Campus Cachan, l'implantation d'entreprises des filières de la santé et de l'économie numérique, pour encourager l'émergence du futur « Campus sciences et santé du Grand Paris ».

*« Une ville plus intense, créatrice d'urbanité, de valeur économique, de lien social et d'équilibre environnemental, c'est la ville exemplaire que nous imaginons à la Société du Grand Paris. »*

Jean-Yves Le Bouillonnet, maire de Cachan,  
président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.



**VILLEJUIF**

**VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE-ROUSSY**



**Crédits : Société du Grand Paris - Dominique Perrault Architecture.**



**Crédits : Société du Grand Paris - Dominique Perrault Architecture.**

## **FICHE D'IDENTITÉ**

C'est au pied de l'Institut Gustave-Roussy (IGR), dans le parc départemental des Hautes-Bruyères, que s'élèvera la gare Villejuif Institut Gustave-Roussy du Grand Paris Express. La structure sera située à l'intersection de la voie des Sables et de la rue Édouard-Vaillant.

La gare Villejuif Institut Gustave-Roussy sera l'une des plus grandes et des plus emblématiques du réseau de transport francilien. Elle permettra l'interconnexion des lignes 15 Sud et 14 Sud du Grand Paris Express.

La gare sera réalisée avec le concours de l'Union européenne, qui cofinance à hauteur de 50 % les études d'avant-projet.

En participant au désenclavement de l'Institut Gustave-Roussy et du futur Campus Grand-Parc tout autour, la gare du Grand Paris Express va accélérer les mutations du quartier. Rappelons que le projet Campus Grand-Parc est une opération d'intérêt national (OIN).

### Temps de déplacement

- Villejuif Institut Gustave-Roussy – Pont de Sèvres : 13 minutes (contre 1 h 5 actuellement).
- Villejuif Institut Gustave-Roussy – Bagneux M4 : 5 minutes (contre 32 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 100000.
- Population dans un périmètre de 1 km : 19000.
- Profondeur des quais de la Ligne 15 Sud : 49 m.
- Profondeur des quais de la Ligne 14 Sud : 37 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Dominique Perrault Architecture, choisi au terme d'une consultation internationale.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingerop.
- Aménageur de la ZAC : Sadev 94.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

La construction de la gare s'accompagnera d'une **grande opération d'aménagement du quartier Campus Grand-Parc** tout autour.

La ZAC Campus Grand-Parc est l'une des plus grandes de la métropole parisienne par ses dimensions, 80 hectares. Elle verra l'implantation d'un pôle d'habitation et, surtout, d'un vaste pôle de recherche et développement : **le futur cluster français de la santé.**

Le pôle recherche et développement se décompose, en réalité, en trois grands chantiers :

- à proximité immédiate de l'hôpital Gustave-Roussy, un **nouveau bioparc** (le premier, lancé en 2011, est opérationnel) sera dédié aux entreprises innovantes des secteurs de la santé et des biotechnologies.
- Plusieurs **immeubles**, construits sur une parcelle située entre l'autoroute A6 et l'IGR, serviront aux activités de recherche.
- Le site de l'ancien fort militaire La Redoute des Hautes-Bruyères (base d'entraînement des CRS jusqu'à leur départ, en 2016), cédé par l'État dans le cadre du programme *Inventons la métropole du Grand Paris*, sera reconverti pour recevoir le futur **Pôle universitaire interdisciplinaire de santé (Puis)**, une extension de l'université Paris-Sud XI.

La partie ouest de la ZAC sera consacrée à un **grand programme immobilier de construction de nouveaux logements et de réhabilitation de plusieurs grands ensembles collectifs**. L'actuel quartier compte, en effet, une proportion assez faible de logements. Les studios et deux-pièces restent, notamment, des denrées rares, très recherchées par les 4600 étudiants vivant à Villejuif. Au total, **3300 logements** devraient sortir de terre (27,2 % de logements sociaux et 72,8 % en accession à la propriété). Les grands ensembles d'habitat, Alexandre-Dumas et Armand-Gouret, seront réhabilités, ainsi que leurs espaces extérieurs. Pour animer le quartier, il est prévu d'aménager **30000 m<sup>2</sup> de commerces et d'équipements publics** (groupe scolaire d'environ 33 classes, crèches, gymnase, terrains de tennis, etc.).

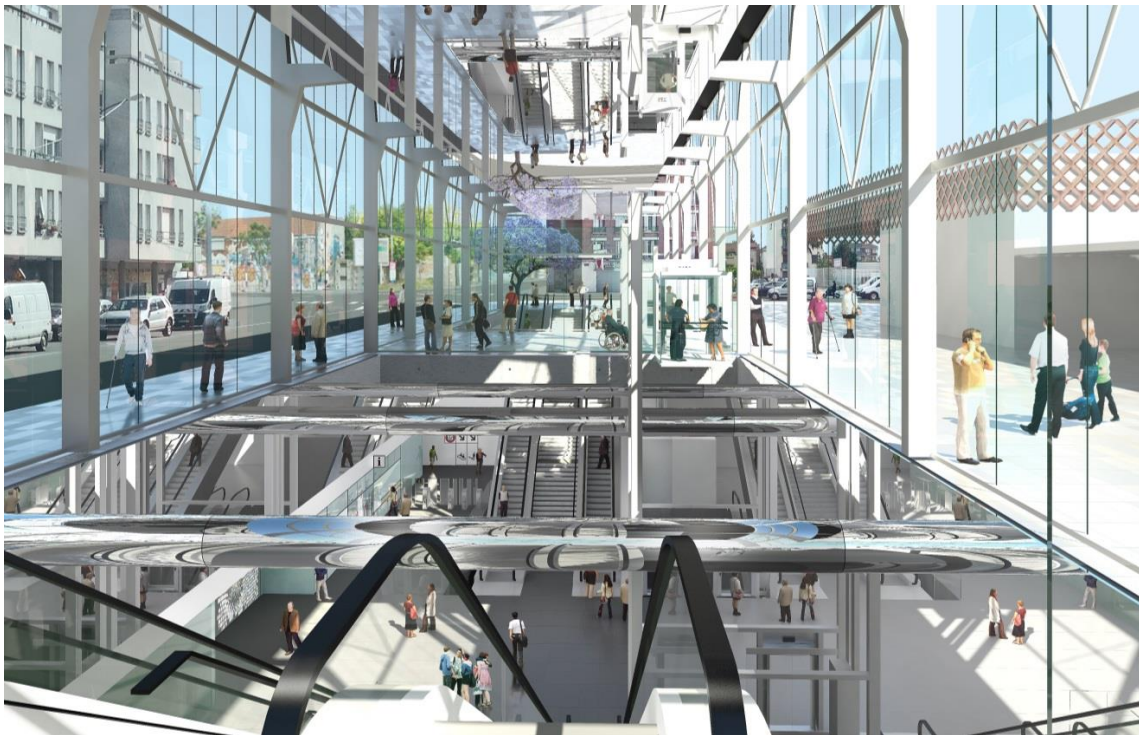


**VILLEJUIF**

**VILLEJUIF LOUIS-ARAGON**



Crédits : Société du Grand Paris - Philippe Gazeau.



Crédits : Société du Grand Paris - Philippe Gazeau.

## FICHE D'IDENTITÉ

Au sud-est de Villejuif, au croisement des avenues Stalingrad et de la République, la gare multimodale Villejuif Louis-Aragon desservira directement l'actuel centre-ville et l'hôpital Paul-Guiraud.

La structure assurera les correspondances entre la Ligne 15 Sud et les terminus de la ligne 7 du métro et du tramway T7. Adossée à la D7, elle constituera aussi une importante **gare routière** pour les bus et sera dotée d'un parking.

L'implantation de la gare accompagnera le développement d'un nouveau **quartier d'affaires et d'habitations** : le « Beau quartier Aragon » qui devrait voir le jour en 2020, sur **cinq hectares** le long de la D7.

Sur l'îlot Aragon, la RATP et la Société du Grand Paris étudient, avec la ville, la réalisation d'une opération de logement qui s'étendrait de la future gare jusqu'à la pointe occupée par un parking de la RATP.

### Temps de déplacement

- Villejuif Louis-Aragon – Le Vert de Maisons : 8 minutes (contre 34 actuellement).
- Villejuif Louis-Aragon – Issy RER : 13 minutes (contre 52 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 100000.
- Nombre d'habitants sur un rayon de 1 km : 31000.
- Profondeur des quais de la gare : 29 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Philippe Gazeau Architecte.
- Ingénierie : groupement Setec TPI/Ingerop.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

L'arrivée de la gare Villejuif Louis-Aragon, à 300 mètres du futur « Beau quartier Louis-Aragon » doit contribuer à la mutation d'un quartier aujourd'hui hétérogène, mélange de zones pavillonnaires et de grands ensembles de logements collectifs; la population y est vieillissante.

Pour dynamiser le secteur, le futur quartier, structuré en sept îlots, associera **bureaux et logements**. La proximité, sur un même territoire très bien desservi, d'entreprises, notamment issues de l'univers des nouvelles technologies, et de logements doit contribuer à attirer un public de jeunes urbains. Les ensembles de bureaux et logements présenteront des caractéristiques communes : environnement végétalisé, grande accessibilité, cadre de vie vivant. Ils seront reliés entre eux par des voies de circulation douce pour piétons et voitures.

Trois îlots seront ainsi réservés pour accueillir **726 logements** (550 en accession à la propriété, 140 en résidence étudiante ou logements jeunes actifs et 36 en accession sociale à la propriété). Quelque **3000 m<sup>2</sup> de commerces** en pied d'immeuble et **deux vastes espaces verts** publics le long de la RD7 compléteront ce nouvel ensemble urbain.



VITRY-SUR-SEINE

VITRY CENTRE



Crédits : Société du Grand Paris - King Kong.



Crédits : Société du Grand Paris - King Kong.

## FICHE D'IDENTITÉ

Au cœur de Vitry-sur-Seine, la gare Vitry Centre sera implantée au niveau du parc du Coteau, à l'intersection de la rue Édouard-Tremblay et de l'avenue Maximilien-Robespierre.

La gare permettra la correspondance avec le futur tramway T9, sur la D5, qui devrait relier la Porte de Choisy à Orly.

L'arrivée simultanée des deux nouveaux moyens de transport rapprochera considérablement les quartiers situés au cœur de Vitry-sur-Seine et assurera une excellente desserte pour le MAC VAL, le grand musée d'art contemporain du Val-de-Marne.

### Temps de déplacement

- Vitry Centre – Pont de Sèvres : 18 minutes (contre 1 h 10 actuellement).
- Vitry Centre – Champigny Centre : 13 minutes (contre 1 heure actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 50000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 42000.
- Profondeur des quais : 25 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Atelier d'architecture King Kong.
- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

L'arrivée de la nouvelle gare de la Ligne 15 Sud offrira aux quartiers densément peuplés de Vitry Centre le moyen de relier rapidement les grands bassins d'emploi franciliens. 50 % de la population de Vitry-sur-Seine se concentre, en effet, à Vitry Centre, un quartier hautement résidentiel qui sera dynamisé par le pôle multimodal.

La gare du Grand Paris Express se trouvera aussi à proximité d'équipements culturels à rayonnement national (MAC VAL, Théâtre Jean-Vilar) qui bénéficieront aussi directement de cette nouvelle desserte à l'échelle de la région.

Dans un milieu urbain dense, trouver un endroit où implanter la gare n'a pas été facile. L'édifice sera donc situé à l'intérieur du parc du Coteau (dont il occupera un quart de la surface). Il a été décidé, en commun accord avec la municipalité de Vitry, de ne pas supprimer le parc, mais d'incorporer la gare devenue un élément végétalisé de cet espace vert. L'entrée de la gare formera une grande voûte, comme une plongée dans la nature.

L'arrivée de la gare permettra de **réaménager la partie de l'avenue Robespierre** (qui coupe la ville en deux) située à ce niveau. Le nouveau pôle multimodal créera un élément piéton traversant.

### VIDÉO : FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES

Les fouilles menées par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) sur le site de la future gare de Vitry Centre, dans le parc du coteau Marcel-Rosette, ont permis de confirmer la présence d'une nécropole qui pourrait comporter près de 250 tombes, datées de l'Antiquité tardive au Haut Moyen-Âge.

<https://www.youtube.com/watch?v=hBXhKympbhQ>



VITRY-SUR-SEINE

LES ARDOINES



Crédits : Société du Grand Paris - Valode et Pistre.



Crédits : Société du Grand Paris - Valode et Pistre.

## FICHE D'IDENTITÉ

La gare Les Ardoines sera implantée à proximité du Technicentre Paris Rive Gauche de Vitry-sur-Seine, un important centre de maintenance RER de la SNCF.

Elle assurera la correspondance de la Ligne 15 Sud avec le RER C et le T Zen 5, une future ligne de bus en site propre qui reliera la Bibliothèque François-Mitterrand (Paris) et le pôle multimodal de Choisy-le-Roi.

Un **programme immobilier connexe** à la construction de la gare de **10000 m<sup>2</sup>**, piloté par la Société du Grand Paris, est aussi à l'étude. Il accueillera une résidence étudiante et une résidence service particulièrement destinée aux jeunes actifs.

### Temps de déplacement

- Les Ardoines – Bry – Villiers – Champigny : 13 minutes (contre 1 h 8 actuellement).
- Les Ardoines – Issy RER : 18 minutes (contre 47 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 95000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 17000.
- Profondeur des quais : 28 m.
- Surface du projet immobilier connexe à l'étude : 10000 m<sup>2</sup>.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Valode & Pistre.
- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

Avec l'aménagement des berges de la Seine et la construction de deux ponts, l'arrivée de la Ligne 15 Sud représente une véritable opportunité pour redynamiser l'ancienne zone industrielle des Ardoines.

Pour ranimer ce quartier partiellement en friche (après le départ, notamment, d'une centrale EDF et d'un dépôt pétrolier), une vaste opération d'**aménagement de la ZAC Gare-Ardoines** a été initiée. Les deux tiers de la surface (près d'un million de mètres carrés) seront, à terme, occupés par des zones d'activités et de commerces, et le dernier tiers par des logements (**3300 logements** au total, dont 60 % en accession à la propriété). Le cœur de ce futur quartier, qui enserrera le pôle gare, a été sélectionné dans le cadre du projet *Inventons la Métropole du Grand Paris*. La Ligne 15 Sud constitue un véritable atout pour ce pôle économique et urbain en favorisant le développement des échanges et services.

Aujourd'hui, 400 établissements (correspondant à environ 9000 emplois) sont déjà présents sur la ZAC. Pour l'avenir, un cluster des biotechnologies devrait, notamment, voir le jour, dans la foulée de l'**installation du groupe pharmaceutique français Sanofi-Aventis** (dont le centre de recherche et développement occupe déjà 165000 m<sup>2</sup> dans la ZAC Gare-Ardoines).

Des **équipements publics** (un groupe scolaire de 27 classes, une crèche de 60 berceaux et un bassin nautique) compléteront l'offre du nouveau quartier qui s'articulera autour du futur pôle gare.

*« L'accessibilité de ce quartier va considérablement s'accroître avec la Ligne 15 Sud, et le bus T5. La construction de deux ponts contribuera également à le désenclaver. Nous devons en profiter pour passer d'une ville industrielle à une ville productive, résiliente et durable. »*

Anne Maïkovsky, directrice des projets d'aménagement à l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA Orsa).



**MAISONS-ALFORT, ALFORVILLE**

**Le Vert de Maisons**



**Crédits : Société du Grand Paris - Valode et Pistre.**



**Crédits : Société du Grand Paris - Valode et Pistre.**

## FICHE D'IDENTITÉ

À cheval sur Alfortville, à l'ouest, et Maisons-Alfort, à l'est, la gare Le Vert de Maisons jouxtera le square Dufourmantelle. L'endroit est célèbre pour ses immeubles en brique, d'anciennes HBM (habitations à bon marché) datant du début du XX<sup>e</sup> siècle et inscrites aux Monuments historiques.

L'accès de la gare s'effectuera au niveau de l'actuel parvis de la gare RER qui sera totalement réaménagé sur la commune de Maisons-Alfort, ainsi qu'à Alfortville qui disposera d'un réel parvis. Une correspondance avec le RER D sera ainsi assurée au sein de la structure

Un **immeuble de bureaux** viendra surplomber la gare. Visible de loin, de part et d'autre des deux communes, il pourra aussi jouer le rôle de pôle fédérateur pour le futur quartier de gare.

### Temps de déplacement

- Le Vert de Maisons – Châtillon-Montrouge : 16 minutes (contre 45 actuellement).
- Le Vert de Maisons – Bry–Villiers–Champigny : 11 minutes (contre 48 actuellement).

### La gare en quelques chiffres

- Nombre de voyageurs qui fréquenteront la gare chaque jour : 90000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 26000.
- Profondeur des quais : 37 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Valode & Pistre.
- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

À l'extrémité d'Alfortville et de Maisons-Alfort, le parvis de la future gare prendra l'aspect d'une place urbaine, animée par des commerces. Plus qu'un simple lieu de transit, la gare doit, selon les souhaits de la Ville et de la Société du Grand Paris, fédérer les deux communes et retisser des liens entre des quartiers denses, mais disparates. Actuellement les zones pavillonnaires côtoient les grands ensembles, sans grande cohésion ni respiration, à l'exception du parc Parc du Vert de Maisons livré en 2005.

Le parvis de la gare actuelle côté Maisons-Alfort sera ainsi entièrement réaménagé pour permettre, outre l'accès à la Ligne 15 et au RER D, l'implantation d'un **ensemble de commerces de quartier**. Les bâtiments (gare du Grand Paris et l'immeuble connexe, logements HBM et immeubles de bureaux existants ou à venir) traceront les limites de cette nouvelle place. Un parvis sera aménagé du côté d'Alfortville pour marquer l'entrée et les accès au RER D et à la ligne 15 sud. Enfin, un petit parvis, au sud du terrain, permettra de rejoindre le hall de **l'immeuble tertiaire, de 6 et 9 niveaux**, qui s'élèvera au-dessus de la gare.

Afin de poursuivre les efforts entrepris pour aérer un urbanisme dense, les espaces publics de la gare seront connectés aux axes majeurs grâce à des « circulations douces ». La **coulée verte piétonne** et cyclable qui relie déjà la gare RER D au parc Parc du Vert de Maisons sera, notamment, poursuivie vers le sud, côté Maisons-Alfort.



## CRÉTEIL

### Créteil l'Échat



Crédits : Société du Grand Paris – ANMA.



Crédits : Société du Grand Paris – ANMA.

## FICHE D'IDENTITÉ

La gare Créteil l'Échat est localisée à Créteil, à proximité du CHU Henri-Mondor et du centre commercial de l'Échat.

Située juste devant l'actuelle gare routière, elle assurera l'interconnexion Ligne 15 Sud du Grand Paris Express et ligne 8 du métro. Déjà directement reliée à Paris par le métro, la préfecture du Val-de-Marne sera ainsi située à quelques minutes de Vitry Centre ou de Villejuif.

Un **vaste programme immobilier connexe** sera aussi initié sur une surface de **22 000 m<sup>2</sup>** autour de la gare dont 8 500 m<sup>2</sup> de logements, 7 500 m<sup>2</sup> de résidence mixte étudiante et tourisme et 6 000 m<sup>2</sup> de bureaux, en harmonie avec un quartier à la fois résidentiel et universitaire.

### Temps de déplacement

- Créteil l'Échat – Châtillon-Montrouge : 18 minutes (contre 48 actuellement).
- Créteil l'Échat – Vitry Centre : 7 minutes (contre 32 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 90 000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 30 000.
- Profondeur des quais : 21 m.
- Surface du projet immobilier connexe : 22 000 m<sup>2</sup>.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : ANMA - Agence Nicolas Michelin & Associés.
- Ingénierie : Systra.

Maîtrise d'ouvrage du projet immobilier connexe : Nexity.

Maîtrise d'œuvre du projet immobilier connexe : Michel Guthmann, 5+1AA et Base.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

La Ville de Créteil et la Société du Grand Paris ont initié un grand **programme immobilier connexe sur 22 000 m<sup>2</sup>** pour stimuler la construction de logements autour de la gare. Confié à Nexity, ce programme mixte prévoit la création de **8500 m<sup>2</sup> de logements (150 en accession à la propriété), 7 500 m<sup>2</sup> de résidence mixte étudiante et tourisme (270 habitations pour les deux résidences)** et de **6000 m<sup>2</sup> de bureaux**. Une **crèche**, des **espaces publics** de détente et un parking public de 190 places sont également programmés.

Avec ces nouvelles infrastructures et logements, le secteur va renforcer sa double identité de quartier résidentiel et universitaire, dans le sillage du CHU Henri-Mondor qui emploie 6 000 personnes. Les deux résidences s'adressent, notamment, aux 33000 étudiants de l'université Paris-Créteil; les campus de médecine et de droit se situent à quelques minutes de marche.

Pour faciliter la vie et le travail des habitants, le futur quartier proposera aussi des services innovants : **espaces de travail partagés**, équipés, mis à disposition des résidents au sein même de certains immeubles (sorte de pièce supplémentaire « à la carte » pour travailler au calme).

Dans les espaces de bureaux, l'accent sera également porté sur les espaces de travail partagés. Sur les 6000 m<sup>2</sup> prévus, 2000 m<sup>2</sup> seront réservés à des « bureaux en location très souple » destinés aux indépendants et petites entreprises. Ces lieux pourront aussi être utilisés par les habitants des résidences (étudiante et tourisme d'affaires).



**Projet immobilier connexe.**

**Crédits : Société du Grand Paris - Nexity - Michel Guthmann Architecte - 5+1AA – Base.**

*« Ces nouveaux quartiers doivent rimer avec innovation et modernité. Nous allons développer sur ce site des espaces de co-working ouverts à la location, destinés notamment aux TPE et PME. Il s'agit aussi de favoriser de nouvelles pratiques. Pourquoi, par exemple, ne pas ouvrir ces espaces le soir à des associations pour leurs réunions ? De même, pour les logements, nous développons de nouveaux usages innovants, comme des services de conciergerie, des salles de sports ou même des chambres d'hôtes ! ».*

**Helen Romano, présidente de Nexity Grand Paris et DGA Nexity immobilier résidentiel,**

**SAINT-MAUR-DES FOSSÉS, CRÉTEIL**

**Saint-Maur–Créteil**



Crédits : Société du Grand Paris – ANMA.



Crédits : Société du Grand Paris – ANMA.

## FICHE D'IDENTITÉ

La gare Saint-Maur-Créteil se situe sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés (dans sa partie Ouest), adossée à l'actuelle gare du RER A. Avec ses 52 m de fond, elle sera la gare la plus profonde de France.

La nouvelle station sera en correspondance avec le RER A. À proximité se trouvera l'actuel terminus du Trans Val-de-Marne (TVM), bus à haut niveau de service effectuant le trajet Saint-Maur-des-Fossés/Antony. Il dessert, notamment, le marché international de Rungis et les centres Pompadour Créteil et Belle Épine, à Thiais.

Le quartier de la gare dispose d'ores et déjà d'une bonne accessibilité à la métropole. Il deviendra un centre particulièrement privilégié en matière de desserte.

### Temps de déplacement

Saint-Maur – Créteil - Villejuif Louis-Aragon : 12 minutes (contre 51 actuellement).

Saint-Maur – Créteil - Issy RER : 25 minutes (contre 50 actuellement).

### La gare en chiffres

Nombre de voyageurs quotidiens : 45 000.

Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 26 000.

Profondeur des quais : 51,6.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

Cabinet d'architecte : Anma.

- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

Contrairement à certaines autres stations, la future gare Saint-Maur Créteil du Grand Paris Express va s'implanter sur un territoire qui possède déjà une centralité assez forte. Des entreprises et commerces, un marché de plein-air et de nombreux établissements concourent à cette identité. Au nord-ouest de ce quartier, le secteur du Vieux-Saint-Maur, entouré de deux grands espaces verts, constitue un centre ancien animé qui contribue à cet équilibre local.

Avec le développement du réseau du Grand Paris Express, les habitants devraient disposer d'un accès en 45 min à un territoire métropolitain deux fois plus grand, notamment en l'étendant vers le sud-ouest et le nord-est du Grand Paris. L'un des enjeux : ne pas perturber l'actuel équilibre urbain, comme le souhaite la municipalité. Une réflexion est actuellement engagée entre la Société du Grand Paris et la Ville sur la nature des travaux de réaménagement de la place de la gare et du premier périmètre autour. La question d'un programme de construction de logements, et de commerces de quartier est notamment en cours de dialogue.



**CHAMPIGNY-SUR-MARNE**

**CHAMPIGNY CENTRE**



Crédits : Société du Grand Paris - Richez Associés.



Crédits : Société du Grand Paris - Richez Associés.

## **FICHE D'IDENTITÉ**

Champigny Centre est une gare importante du réseau du Grand Paris Express, puisqu'elle assurera la connexion entre la Ligne 15 Sud (Pont de Sèvres à Noisy - Champs) et la Ligne 15 Est (Champigny Centre à Saint-Denis Pleyel) qui verra le jour en 2030.

La gare Champigny Centre fermera ainsi la rocade de la Ligne 15 autour de Paris.

Située le long de l'avenue Roger-Salengro et de la rue Jean-Jaurès, la gare Champigny Centre est implantée au carrefour de la RD4 et des voies ferrées de fret. Elle dessert directement les quartiers Le Maroc, le centre-ville et Le Plant, ainsi que des bords de Marne de Champigny-sur-Marne.

**Un projet immobilier connexe est prévu au droit de la gare.**

### Temps de déplacement

- Champigny Centre – Vitry Centre : 11 minutes (contre 1 h 20 actuellement).
- Champigny Centre – Fort d'Issy – Vanves – Clamart : 24 minutes (contre 1 h 30 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 48000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 23000.
- Profondeur des quais : 20,5 m.
- Surface du programme immobilier connexe : 4400 m<sup>2</sup>.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Richez Associés.
- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

Alors que Champigny-sur-Marne reste mal desservie, l'arrivée conjointe de la gare Bry – Villiers – Champigny et de celle de Champigny Centre va considérablement améliorer l'accessibilité de la commune à l'échelle de la métropole. Pour les habitants du centre de Champigny, un territoire trois fois et demi plus grand (intégrant de grands bassins d'emplois comme celui de Paris ou de Marne-la-Vallée) s'ouvrira ainsi dans un rayon de 45 minutes.

L'ouverture sur le territoire francilien, avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express, devrait aussi profiter au parc technologique des Bords-de-Marne, installé sur d'anciennes friches industrielles. Un parc qui pourra atteindre un potentiel d'utilisateurs beaucoup plus large. Orientée sur les loisirs, la ZAC du Parc technologique doit favoriser le développement d'un pôle d'équipements culturels et touristiques à l'échelle départementale.

### VIDÉO : TIMELAPSE RIPAGE CHAMPIGNY-CENTRE

La construction et l'installation du futur accès à la gare Champigny Centre, depuis la rue Jean-Jaurès, sous les voies de fret ont été réalisées entre novembre 2016 et janvier 2017. Cette vidéo en accéléré vous présente toutes les étapes du chantier. Le ripage de l'ouvrage en béton armé, appelé pont-rail, était programmé depuis deux ans et a été accompli, par SNCF Réseau, en 17 heures !

[https://www.youtube.com/watch?v=wTW4bw\\_GKJU](https://www.youtube.com/watch?v=wTW4bw_GKJU)



**BRY-SUR-MARNE, VILLIERS-SUR-MARNE, CHAMPIGNY-SUR-MARNE**

**Bry – Villiers – Champigny**



Crédits : Société du Grand Paris - Richez Associés.



Crédits : Société du Grand Paris - Richez Associés.

## **FICHE D'IDENTITÉ DE LA GARE**

La gare Bry – Villiers – Champigny sera construite à l'intersection des trois communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

Située à l'ouest du pont de la D10 et au nord des voies du RER E / Transilien P, elle constituera un nouveau pôle multimodal, offrant des correspondances avec la future gare RER E / Transilien P, le projet de site propre pour la circulation des bus (Altival) et le réseau de bus.

À proximité de la gare Bry – Villiers – Champigny sera également implanté le site de maintenance et de remisage (SMR) de Champigny-sur-Marne. Ce SMR assurera l'entretien et la réparation d'environ 60 % des trains de la Ligne 15 Sud. Il s'agira d'un véritable site industriel, générateur de plusieurs centaines emplois.

### Temps de déplacement

- Bry – Villiers – Champigny – Villejuif Institut Gustave-Roussy : 20 minutes (contre 1 h 19 actuellement).
- Bry – Villiers – Champigny – Saint-Maur – Créteil : 6 minutes (contre 40 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 55 000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 13 000.
- Profondeur des quais : 21m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Richez Associés.
- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

L'actuel territoire autour de la future gare Bry – Villiers – Champigny se situe aux limites des trois communes de Bry, Villiers et Champigny ; il représente 120 hectares laissés en friches depuis les années 1950. Mais il possède une position privilégiée : en belvédère sur la vallée de la Marne, d'un côté, et Paris de l'autre, avec des vues panoramiques, notamment sur la tour Eiffel et La Défense. Demain, l'arrivée conjointe sur le site des gares de la Ligne 15, de la ligne RER E (Eole) / Transilien P accélèrera le développement du futur quartier « Marne Europe », à côté de la gare.

La gare et le bâtiment connexe serviront de socle et de point d'attraction pour l'édification du nouveau quartier d'habitation et de services au cœur d'un territoire peu peuplé. Ce projet sera réalisé par l'opérateur retenu par la commune de Villiers-sur-Marne et l'EPAMARNE dans le cadre de la consultation Inventons la métropole du Grand Paris, qui propose un vaste périmètre englobant l'emprise de la future gare.

Au total, **250000 m<sup>2</sup> de logements et de bureaux** sortiront de terre sur la ZAC « Marne Europe ». **1200 logements et environ 80000 m<sup>2</sup> de bureaux, mais aussi un centre commercial de 25000 m<sup>2</sup>, des équipements publics** (un groupe scolaire et un gymnase), **une salle de spectacle, un cinéma** sont au programme. La construction de ce nouvel ensemble devrait stimuler les activités commerciales du secteur. Le territoire compte, en effet, plusieurs grandes enseignes nationales et internationales, et le centre commercial Les Armoiries. Ces zones commerciales représentent d'importants bassins d'emploi et pourront « capter » les habitants qui s'installeront à « Marne Europe ».



**NOISY-LE-GRAND, CHAMPS-SUR-MARNE**

**NOISY – CHAMPS**



**Crédits : Société du Grand Paris - Jean-Marie Duthilleul.**



**Crédits : Société du Grand Paris - Jean-Marie Duthilleul.**

## **FICHE D'IDENTITÉ**

La future gare Noisy – Champs représente l'un des principaux nœuds d'interconnexion du Grand Paris Express, à l'image de la gare Saint-Denis Pleyel, au nord. Ce pôle-gare multimodal relie le RER A, les lignes 15 et 16 du Grand Paris Express et le prolongement de la ligne 11 du métro, sans oublier la gare routière et les parcs-relais voisins.

L'arrivée de la Ligne 15 Sud à Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne rapprochera considérablement de et développement français sur la ville durable.

La construction d'un tout **nouvel îlot** autour de la gare Noisy-Champs du Grand Paris Express installera une continuité urbaine nouvelle entre la Cité Descartes, à l'est de la gare, et les quartiers résidentiels de Noisy et de Champs, au nord.

### Temps de déplacement

- Noisy – Champs – Issy RER : 35 minutes (contre 55 actuellement).
- Noisy – Champs – Vitry Centre : 20 minutes (contre 59 actuellement).

### La gare en chiffres

- Nombre de voyageurs quotidiens : 150000.
- Nombre d'habitants dans un rayon de 1 km : 23000.
- Profondeur des quais de la gare : 22 m.

### Maîtrise d'œuvre de la gare

- Cabinet d'architecture : Agence Duthilleul/Arep.
- Ingénierie : Systra.

## MUTATIONS DU QUARTIER DE GARE

Construite à cheval sur les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne, la gare offrira une desserte stratégique à la Cité Descartes, le vaste campus universitaire qui regroupe l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée, 18 établissements d'enseignement supérieur, dont l'École des Ponts ParisTech et des écoles d'architecture, plusieurs instituts de recherche et d'innovation (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, Ifsttar, Centre scientifique et technique du bâtiment, CSTB, Institut technologique forêt cellulose bois-construction ameublement, FCBA, etc.) et des centaines d'entreprises.

L'aménagement d'un **nouveau quartier** dans le prolongement de la gare prendra appui sur le campus et sur les quartiers résidentiels de Champs et de Noisy, situés de l'autre côté de la gare RER.

Ce projet doit créer, côté Cité Descartes, au sud-est, un véritable **lieu de vie sur 900000 m<sup>2</sup>, avec des logements (environ 4500), des commerces, des équipements publics et des bureaux**. Cela va accroître l'offre de logements pour les chercheurs, enseignants et étudiants, renforçant ainsi l'attractivité de la Cité. Ces aménagements seront propices à l'accueil de nouvelles entreprises en lien avec les filières déjà membres du cluster.

À l'ouest de la gare, côté Noisy, il est prévu d'implanter, sur la ZAC du Clos-d'Ambert, un **écoquartier résidentiel**, transition entre les grands ensembles collectifs des quartiers du Champy et des Hauts-Bâtons, à l'ouest, et les quartiers pavillonnaires.

*« La Ligne 15 du Grand Paris Express et la connexion avec le RER E vont changer le cours de l'histoire de l'est de l'Île-de-France. La gare Noisy-Champs va se retrouver au carrefour des lignes 15 et 16, du RER A et de la prolongation de la ligne 11. C'est une opportunité formidable pour ce territoire ! »*

Nicolas Ferrand, directeur général d'EpaMarne.



## CHAMPIGNY-SUR-MARNE, VITRY-SUR-MARNE

# DEUX CENTRES TECHNIQUES, POINTS NÉVRALGIQUES DU FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE

### Champigny-sur-Marne : le premier centre technique de la Ligne 15 Sud : 450 emplois.

#### Maîtrise d'œuvre

- Ingénierie : Systra
- Architecte : Richez Associés.

#### Fonctionnalités

- Poste de commandement centralisé (PCC).
- Site de maintenance et de remisage (SMR) de la Ligne 15.

#### Chiffre clé

- 9 hectares de surface totale.

Le site de Champigny comprend le poste de commandement centralisé (PCC) et le site de maintenance et de remisage (SMR). C'est par ce site que transiteront toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la Ligne 15.

Il a pour fonction le commandement de l'ensemble des circulations des trains (voyageurs et maintenance), la surveillance du trafic en temps réel, la régulation du trafic, l'organisation du retour à la normale en cas d'incident et l'optimisation de la qualité de service quotidienne rendue aux voyageurs. Il centralise aussi toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie. Le site de Champigny-sur-Marne est un élément clé pour le bon fonctionnement du Grand Paris Express et va générer, à terme, 450 emplois.



*Le cabinet d'architecture Richez Associés a été désigné par la Société du Grand Paris, en octobre 2013, pour dessiner ce centre technique du Grand Paris Express. D'une surface totale de 50000 m<sup>2</sup>, les bâtiments du site seront implantés sur une parcelle de neuf hectares. © Richez\_Associés Architectes.*

Le centre technique est également dédié à la révision, à la réparation, à l'entretien et au remisage du matériel roulant. Il est composé de différents ensembles fonctionnels : l'atelier de maintenance, la zone de remisage,; la zone de lavage, les locaux administratifs et sociaux pour le personnel jour et nuit, des zones de stationnement et d'accès du personnel et des visiteurs.

### **Vitry-sur-Seine, le premier site de maintenance des infrastructures de la Ligne 15 : 250 emplois.**

#### **Maîtrise d'œuvre**

- Ingénierie : Systra.
- Architecte : Atelier Barani.

#### **Fonctionnalités**

- Site de maintenance des infrastructures (SMI) de la Ligne 15.

#### **Chiffre clé**

- 4 hectares de surface totale.

Le site de maintenance des infrastructures (SMI) de Vitry est dédié à la maintenance des infrastructures, des systèmes et des équipements. Il va générer la création, à terme, de près de 250 emplois.

Les équipements associés au SMI permettent de garantir la maintenance des voies, des caténaires, des ouvrages d'art et des équipements liés à l'énergie électrique, à la signalisation, aux télécommunications, à la conduite du transport, aux équipements des gares, mais aussi aux véhicules de maintenance et aux trains de travaux.

Le SMI permet au gestionnaire de conserver les infrastructures dans un état qui permet d'accomplir les fonctions requises par les objectifs d'exploitation du réseau. Cela pour la durée de leur cycle de vie.