Grand Paris express

piloté par
Société des Grands Projets

15 SUD

MAG

NOVEMBRE 2026



DOSSIER

Embarquez pour les essais en automatique !

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Société des Grands Projets

ÉDITO

Sous les pieds des habitants, le métro s'anime.

Noisy – Champs, Villiers – Champigny – Bry, Champigny – Centre, Saint-Maur – Créteil, Créteil – L'Échat ! Depuis septembre, la « zone rouge » s'est étendue sur la ligne 15 Sud et les essais du matériel roulant se déploient désormais à travers cinq gares de la ligne.

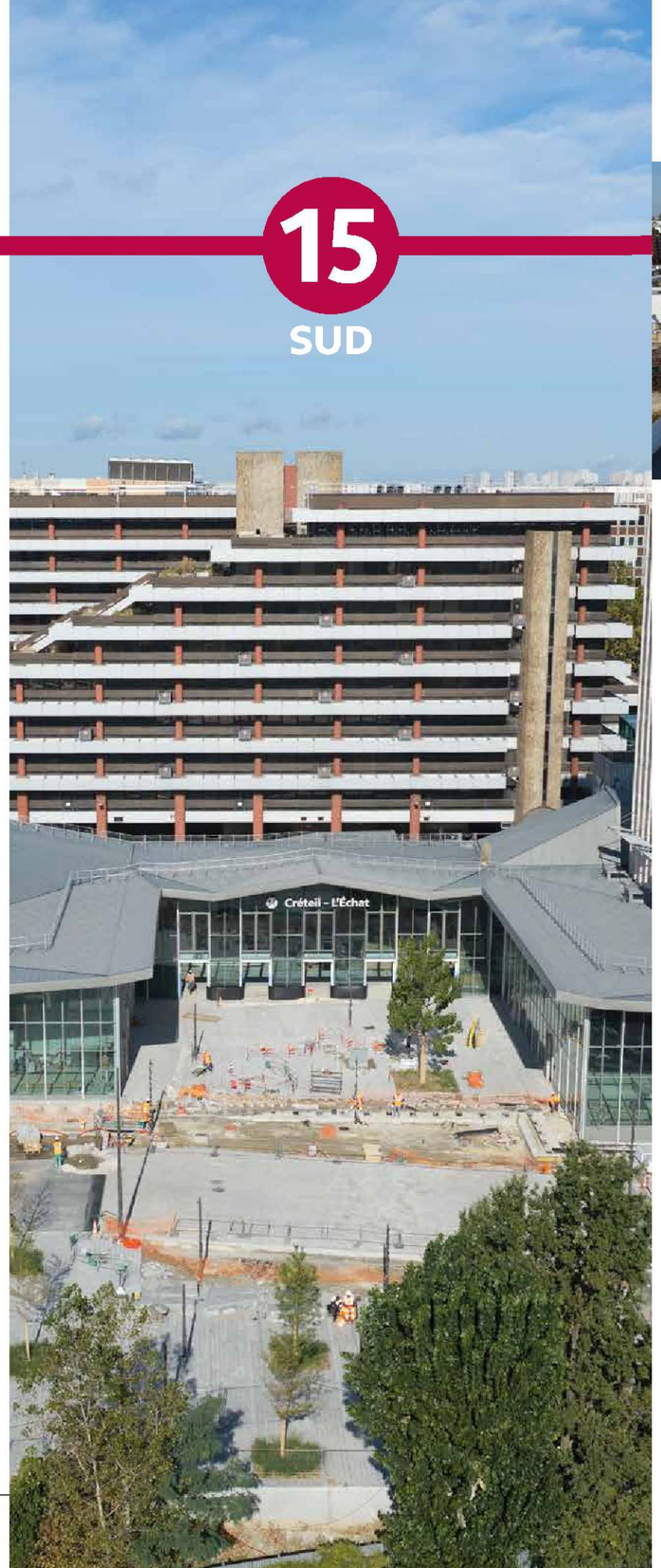
Cette progression n'a rien d'un hasard. Pour orchestrer les milliers de tests nécessaires, la ligne 15 Sud a été découpée en zones d'essai successives. Les premières se concentraient autour du Centre d'exploitation Champigny. Au premier semestre 2027, c'est l'ensemble du tracé qui entrera à son tour dans cette phase décisive.

Parmi les moments marquants de cet automne, une date restera : le 6 octobre, les premiers essais en conduite automatique du train ont été lancés à l'est de la ligne. Derrière ce jalon technique, il y a des mois d'efforts et la mobilisation de toutes les équipes qui ont œuvré pour réunir les conditions de ce lancement.

Et pendant que le métro apprend à rouler sous terre, la ville, elle, change de visage. Zones de chantier libérées, nouvelle passerelle aux Ardoines, square rendu aux habitants à Cachan : les espaces publics renaissent progressivement. Avant même de transporter son premier voyageur, la ligne 15 Sud transforme déjà le quotidien des territoires qu'elle traverse.

C'est cette double aventure, souterraine et à ciel ouvert, que nous avons la fierté de faire avancer, jour après jour, à vos côtés.

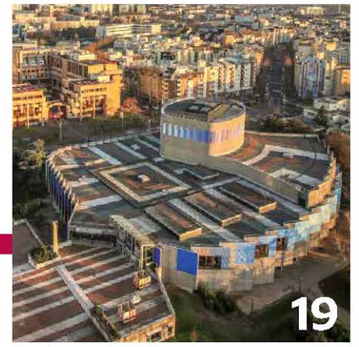
L'équipe projet de la ligne 15 Sud











SOMMAIRE

04 GRAND ANGLE
La gare se dévoile de haut en bas

06 ALLONS AUX NOUVELLES
L'avancée des travaux de la ligne

08 DES CHIFFRES ET DES LETTRES
Le chiffre et la lettre clés de cette édition

10 DOSSIER
Embarquez pour les essais automatiques !

14 LIGNE DE RENCONTRES
Une attractivité renforcée

17 SUR LES AUTRES LIGNES
L'actu des lignes 15 Ouest, 17 et 18

18 CROISONS-NOUS
Entrez dans vos futures gares

19 UN POINT SUR LA LIGNE
La MAC, la culture en mouvement

Conception : l'agencevertu – Réalisation : groupement b² pour la Société des grands projets – Novembre 2026
p.1 : RougeVifProd / Société des grands projets, photo retouchée par IA | p.2 : ANMA Architectes Urbanistes / RougeVifProd / Société des grands projets | p.4/5 : ANMA Architectes Urbanistes / Olivier Brunet / Société des grands projets | p.6 : CD94 / Stéphane Assad ; Agence Duthilleul / RougeVifProd / Société des grands projets | p.7 : Olivier Brunet / Société des grands projets ; Image Contemporaine | p.8 : ANMA Architectes Urbanistes / Société des grands projets | p.10 à 13 : Claire-Lise Havet / Société des grands projets ; D.R. | p.14/15 : Benoît Rajau | p.17 : Thomas Behuret / Société des grands projets ; atelier Novembre + Benthem Crouwel / Natsumi Grandpierre / Société des grands projets | p.18 : Richez Associés / Lucille Pellerin / Société des grands projets ; Collectif Résonance / Yassine Iguenfer | p.19 : D.R.
Société des grands projets – SIREN 525 046 017 – RCS Bobigny – 2 mail de la Petite Espagne – 93200 Saint-Denis
Impression : Imprimerie de Compiègne – 2 avenue Berthelot – ZAC de Mercières – BP 60524 – 60205 Compiègne

GRAND ANGLE

La gare se dévoile de haut en bas

À Saint-Maur–Créteil, l'escalier monumental est désormais entièrement posé. Une nouvelle étape pour la gare la plus profonde de France, avec ses quais situés à 52 mètres sous terre.

Vue d'en bas, la perspective donne le vertige ! Composé de 291 marches et 12 paliers, l'escalier monumental relie le hall au niveau mezzanine qui dessert les quais. Sa réalisation a constitué un défi technique et logistique majeur pour les équipes de Bouygues Bâtiment Île-de-France. Sous les marches, l'éclairage est déjà installé, tandis que des dispositifs acoustiques contribueront au confort des voyageurs. Dans le reste de la gare, les aménagements se poursuivent : point d'accueil, bornes d'achat et de rechargement des cartes de transport, et lignes de contrôle sont déjà en place. Neuf des onze ascenseurs du puits central sont désormais posés et les habillages définitifs des sols et des murs se mettent progressivement en place. Peu à peu, la gare prend sa forme définitive pour accueillir ses futurs voyageurs.



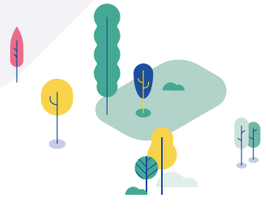
Les accès se dessinent à Pont de Sèvres

Équipées d'escaliers mécaniques ou d'ascenseurs, progressivement recouvertes d'un bâtiment voyageurs, les ouvertures longtemps mobilisées pour acheminer les équipements au cœur du chantier de la gare Pont de Sèvres, se transforment progressivement en véritables accès pour les usagers. Structures métalliques et façades vitrées sont déjà posées. Les deux accès principaux seront achevés en novembre, avant celui de la passerelle. Demain, vous pourrez rejoindre la gare depuis la gare routière, la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres ou la passerelle de l'île Seguin. Une correspondance avec la ligne 9 sera également assurée par un couloir.

La ville reprend sa place

Comme à Cachan, Alfortville ou Champigny, les travaux avancent et les espaces publics se redessinent progressivement autour des ouvrages de service. Sur la ligne, les restitutions se multiplient au rythme de l'achèvement des travaux de ces 39 ouvrages. Une fois terminés, certains se feront très discrets, avec de simples grilles et trappes en surface. D'autres retrouveront leur vocation d'origine. De nouveaux espaces publics, parfois paysagers verront aussi le jour. Pourtant, sous terre, ils rempliront les fonctions essentielles au fonctionnement de votre métro : ventilation, accès des secours, alimentation électrique ou évacuation des eaux.







Pont de Sèvres (M 9 15 T2)
Issy (RER C)
Châtillon Montrouge (M 13 T6)
Clamart (N)
Arcueil Cachan (RER B)
Villejuif Gustave Roussy (M 14)
Bagneux Lucie Aubrac (M 4)
Mairie de Vitry-sur-Seine (T9)
Villejuif Louis Aragon (M 7 T7)
Centre d'exploitation Vitry
Les Ardoines (RER C TZEN5)
Le Vert de Maisons (RER D)
Créteil – L'Échat (M 8)
Saint-Maur – Créteil (RER A Tvm)
Champigny Centre (M 15)
Centre d'exploitation Champigny
Villiers Champigny – Bry (RER E P ALTIVAL)
Noisy Champs (M 16 RER A)
15

Un nouveau quartier pour la gare Bagneux

À quoi ressembleront les abords de votre future gare ? À Bagneux, c'est tout un quartier qui se construit petit à petit ! La place Lucie-Aubrac se transforme petit à petit en jardin en cœur de ville. Menés par Sadev 94, les travaux prévoient plantations, îlots de fraîcheur et gestion raisonnée des eaux de pluie. Des stationnements vélos, dont certains sécurisés, seront installés, tandis que la desserte des bus sera repensée. Tout se prépare pour vous permettre demain de passer facilement du métro au bus ou au vélo.



Un nouveau passage aux Ardoines

Vous pouvez désormais circuler d'un côté à l'autre du quartier des Ardoines à Vitry-sur-Seine. Inauguré le 10 octobre, le pont Nikki-de-Saint-Phalle franchit les voies ferrées qui traversent le quartier, le long de la future gare de la ligne 15 Sud. Large de 29 mètres, il offre des cheminements sécurisés aux piétons et cyclistes à côté des voitures, et accueillera le TZen 5 en 2028. Réalisé par l'EPA ORSA avec un financement de 22 millions d'euros de la Société des grands projets, cet ouvrage participe au renouvellement du quartier et contribue dès aujourd'hui à mieux relier ses différents secteurs.

LA LIGNE 15 SUD AVANCE...

- **Décembre 2021** — Fin de creusement du tunnel
- **Mars 2024** — Fin de la pose des rails
- **Septembre 2024** — Premiers essais
- **Janvier 2025** — Ouverture de la gare Villejuif – Gustave Roussy pour les voyageurs de la ligne 14
- **Décembre 2025** — Début des essais dynamiques dans le tunnel voyageurs
- **Printemps 2026** — Essais à grande vitesse
- **Octobre 2026** — Premiers essais automatiques dans le tunnel voyageurs
- **Automne 2027** — Mise en service de la ligne 15 Sud





Au Centre d'exploitation Vitry, les bureaux et les ateliers se finalisent

Encore un peu de patience : au Centre d'exploitation Vitry, les travaux touchent à leur fin ! Sur près de 4 hectares, ce site jouera bientôt un rôle essentiel pour votre métro : les équipes de RATP GI, en charge de l'entretien et de la maintenance de la ligne 15, veilleront sur les infrastructures, des rails aux installations électriques en passant par la ventilation. Bureaux et ateliers leur sont progressivement remis, pour préparer l'arrivée et la formation des équipes. À terme, 280 à 300 personnes travailleront ici. Le site accueillera aussi des trains de travaux spécialement conçus pour intervenir dans le tunnel.

3 600

C'est le nombre de logements familiaux qui sont prévus sur les terrains propriétés de la Société des grands projets, autour des gares de la ligne 15 Sud. 30 % seront des logements sociaux et intermédiaires. De quoi rappeler que le Grand Paris Express ne transforme pas seulement les mobilités : habitations, commerces, nouveaux espaces publics… Le nouveau métro contribue aussi à faire évoluer les quartiers qu'il traverse.

À Créteil - L'Échat, cette transformation est déjà à l'œuvre avec le programme immobilier lancé au pied de la future gare, réalisé en copromotion avec Nexity, dont la première pierre a été posée en novembre 2026. Il réunira plus de 500 logements dont 258 chambres étudiantes, et plus de 800 m² de surfaces commerciales.



Scannez pour en savoir plus sur le brassage



B comme …

… Brassage

Pour que tout fonctionne le jour J, les équipements de la ligne doivent d'abord apprendre à « dialoguer » avec le poste de commandement centralisé. C'est tout l'enjeu du brassage : raccorder caméras, escaliers mécaniques et systèmes de sécurité, puis vérifier que les commandes sont correctement transmises et reçues. Sur toute la ligne 15 Sud, 20 000 brassages sont nécessaires, 20 000 branchements pour que le « cerveau » du poste de commandement centralisé remplisse son rôle. Un travail invisible et minutieux, actuellement en cours, pour que demain, vous puissiez compter sur des équipements sûrs, fiables et opérationnels tout au long de votre trajet.



Embarquez pour les essais en automatique !

Mardi 6 octobre 2026, tous les regards sont rivés sur le mur d'écrans du poste de commandement centralisé à Champigny-sur-Marne. Sur le logiciel de supervision, un rectangle noir avance millimètre par millimètre le long d'une ligne bleue.

En réalité, cette petite forme est une rame qui effectue le premier roulage en conduite automatique de la ligne 15 Sud ! Une nouvelle page du chapitre des essais s'ouvre, le système de transport pilote une rame sans intervention d'un conducteur à bord. Ce roulage en conduite automatique est le fruit du travail de nombreuses équipes mobilisées sur les essais depuis plusieurs mois.

Une large batterie d'essais

Pendant que la rame avance prudemment en conduite automatique, les équipes en charge des essais scrutent un grand nombre de paramètres via le logiciel de supervision. Notamment la bonne communication avec l'ensemble des équipements en tunnel et dans les locaux techniques afin de transmettre dans les temps les ordres d'arrêt et de marche de la rame.

Ce roulage sera rejoué à de multiples reprises à des vitesses progressivement augmentées, jusqu'à ce que le système de transport soit totalement éprouvé.

Toutes les fonctionnalités vont être petit à petit intégrées et testées : automatismes des façades de quais, automatismes des aiguillages, etc. L'objectif ? S'assurer que le système soit en mesure de gérer de manière sécurisée le pilotage de la ligne sans conducteur à bord.

Dans quelques mois, ces essais dits « d'intégration » laisseront place aux essais de validation. Les équipes simuleront des perturbations pour tester les réactions du systèmes : objet bloquant la fermeture des portes, déclenchement d'une alarme incendie, de plus en plus de rames circuleront à intervalles réguliers sur un périmètre étendu. Les conditions se rapprocheront progressivement de celles de la mise en service.

LE COLLECTIF AU CŒUR DES ESSAIS

Derrière ces essais, une multitude de femmes et d'hommes est mobilisée. Siemens Mobility, Hitachi Rail et RATP DEV, sous la houlette des équipes de la Société des grands projets et de la maîtrise d'œuvre Systra, mettent en commun leurs expertises complémentaires afin de préparer le système de transport à sa mise en service. Les essais mobilisent une véritable chaîne de compétences. Nous avons donné la parole à celles et ceux qui les préparent et les réalisent au quotidien.

Julien Massas



CHEF DE PROJET COMMANDE CENTRALISÉE HITACHI RAIL, ***pilote la mise en œuvre du système de commande et de contrôle centralisés sur la ligne 15 Sud au PCC***

Le poste de commandement centralisé est le centre névralgique du système. Mais contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, ce n'est pas une télécommande pour conduire les trains à distance. C'est le système qui pilote de manière autonome et sécurisée l'ensemble des paramètres de la ligne. Nous, nous assurons de son bon fonctionnement. Depuis la salle d'exploitation de Champigny, les équipes Hitachi Rail, Siemens Mobility et RATP DEV bénéficient d'une vision globale du trafic, suivent le comportement des rames et l'état des équipements. C'est un centre de supervision et de gestion de la ligne, un peu comme la tour de contrôle d'un aéroport. C'est aussi depuis le PCC que nous suivons précisément les scénarios mis en œuvre.

Clément Pilliaire



DIRECTEUR DE PROJET SIEMENS MOBILITY, ***assure la supervision globale du projet***

Des essais en conduite automatique, ce n'est pas seulement un train qui roule tout seul. Ce sont des systèmes qui communiquent parfaitement ensemble et une équipe d'experts pour les faire fonctionner. C'est ce qui fait toute la complexité de ce type d'essais. Des équipes de conception aux équipes de validation sur site, une cinquantaine de personnes se sont relayées pour la réalisation de ces premiers essais en automatique. C'est ce travail collectif qui est essentiel à la réussite d'un projet de cette envergure.



Les équipes Hitachi Rail et RATP DEV :
Amar Mezil, Djamel Ait El Djoudi, Ayoub El Haddioui, Jonathan Tisme, William Deridder, Carole Martin, Laurent Clerc et Jean-Guy Agot.



Les équipes Siemens Mobility :
Abdel Aziz Larguet, Thomas Couraud, Moussa Diop, Mustapha Rachid, Malek Ben Khelil, et Sébastien Danner.

Pascal Lejeune



CHEF DE PROJET AUTOMATISMES SIEMENS MOBILITY, ***pilote le déploiement du système d'automatisme de conduite de la ligne 15 Sud***

Faire rouler un train en conduite automatique, c'est presque la partie visible de l'iceberg. Avant cela, Siemens Mobility a conçu le système, testé les équipements en usine à Châtillon, les a déployés sur l'ensemble de la ligne puis a vérifié qu'ils communiquent correctement entre eux. Si par exemple une radio ne répond pas et ne nous permet pas de communiquer avec le train, nous nous coordonnons pour aller vérifier l'origine du problème et faire les travaux nécessaires. Rien que sur une première zone, nous avons environ 1500 points de mesure sur site à valider. Et puis arrive le moment où un maximum de conditions sont réunies : le train peut s'élancer sans conducteur. C'est l'aboutissement de mois de travail collectif !

Sébastien Danner



RESPONSABLE ESSAIS SITE SIEMENS MOBILITY, ***pilote au quotidien les équipes essais en charge des automatismes des trains***

Les essais servent aussi à anticiper plein de scénarios différents, peut-être même certains que les voyageurs ne vivront jamais. Par exemple, le dépannage d'un train par un autre. En cas d'immobilisation dans le tunnel, une rame pourra être poussée par une seconde jusqu'à la gare suivante. On peut se dire « il suffit de pousser le train ! » mais c'est beaucoup plus fin que cela. Il faut que le système fasse preuve de minutie et de délicatesse pour garantir la sécurité des voyageurs. Toute cette logique doit être testée. C'est typiquement le genre d'essai qui montre toute la complexité d'un métro automatique !

Carole Martin



DIRECTRICE RATP DEV, ***assure la supervision de l'exploitation temporaire de la ligne 15 Sud***

Les trains circulent dans ce qu'on appelle la « zone rouge », c'est la partie de la ligne, mise sous tension, dédiée aux essais. On ne peut évidemment plus y entrer comme sur un chantier classique. Notre rôle chez RATP DEV est de créer un cadre qui permette à toutes les équipes de Siemens Mobility et Hitachi Rail et leurs prestataires d'y travailler en sécurité. Les personnes amenées à intervenir doivent être formées aux règles de la zone rouge et savoir ce qu'elles peuvent ou ne peuvent pas faire. Nous veillons ensuite au respect de ces règles tout au long des essais.

Quentin Torres



DIRECTEUR ADJOINT RATP DEV, ***responsable de la sécurité et des essais en exploitation temporaire***

Dans une zone rouge, il y a deux risques qui demandent une attention particulière : les trains en circulation et l'énergie électrique. Il faut donc s'assurer que chacun connaît les règles, que les procédures sont respectées et que les essais peuvent se dérouler dans de bonnes conditions. Nos équipes veillent au respect de ce cadre de sécurité. Il est déjà arrivé que presque 100 personnes interviennent en zone rouge le même jour, à nous de garantir leur sécurité !



HERVÉ ROLLAND

Directeur des activités de recherche et développement du site de Sanofi à Vitry-sur-Seine



Demain, le Grand Paris Express facilitera les déplacements de millions de Franciliens, ouvrant de nouvelles possibilités d'accès à l'emploi. Aux Ardoines, quartier en pleine transformation, la ligne 15 Sud desservira notamment le site de Sanofi, qui rassemble plusieurs milliers de personnes. Hervé Rolland, directeur des activités de recherche et développement (R&D) du site, nous explique ce que cette nouvelle desserte va changer.

Pouvez-vous nous présenter le site de Vitry-sur-Seine et les personnes qui y travaillent ?

C'est un site historique, créé en 1908 par les frères Poulenc, qui s'est beaucoup transformé. D'abord consacré à la production chimique industrielle, il accueille des activités de recherche et développement depuis les années 1950 et est aujourd'hui tourné vers les produits biologiques et les biothérapies. Sa particularité est de couvrir toute la chaîne de valeur du médicament, des premières phases de recherche à la production industrielle. Nous comptons aujourd'hui 1800 collaborateurs, dont 1200 en R&D et 600 en production, auxquels s'ajoutent quotidiennement plus de 700 prestataires. Et le site va encore évoluer : environ 950 collaborateurs de R&D actuellement basés à Gentilly doivent nous rejoindre en 2027. Nous approcherons alors les 3000 résidents sur le site !

Qu'est-ce que l'arrivée de la ligne 15 Sud va changer pour les personnes qui viennent travailler sur le site ?

Elle va considérablement améliorer l'accessibilité du site et les conditions de déplacement de celles et ceux qui y travaillent. Nous avons mené des enquêtes internes pour connaître les futurs modes de déplacement de nos collaborateurs et mesurer l'évolution de leur temps de trajet. Elles montrent que la ligne pourra raccourcir certains trajets, notamment pour ceux qui devaient jusqu'ici transiter par Paris, et qu'un nombre significatif de salariés pourra désormais prendre le métro pour venir travailler à Vitry. Au total, plus de 1500 personnes devraient emprunter quotidiennement les transports en commun pour rejoindre le site, sans compter nos prestataires.

Le nouveau métro va-t-il aussi faciliter les liens avec vos partenaires ?

Oui, et c'est un point très important pour nous. Dans nos activités de recherche en oncologie, par exemple, nous travaillons avec l'Institut Gustave Roussy. Grâce aux lignes 15 et 14, nous pourrons le rejoindre en seulement 10 minutes. La poursuite de la ligne 15 vers l'ouest facilitera également les déplacements entre Vitry et La Défense, où une partie de nos équipes actuellement basées à Gentilly doit s'installer. Plus largement, les connexions avec le RER C et les autres lignes du Grand Paris Express vont créer un véritable effet de réseau. C'est précieux pour nos collaborateurs, mais aussi pour nos partenaires, nos visiteurs et les nombreux étudiants que nous accueillons chaque année.

Et au-delà des déplacements, que peut changer cette nouvelle accessibilité pour les Ardoines ?

Elle participe à une transformation beaucoup plus large du quartier. Pendant longtemps, notre site était implanté dans un environnement très industriel. Aujourd'hui, nous voyons apparaître de nouveaux logements et bientôt, le quartier accueillera des commerces, des services ou encore des hôtels. Le nouveau pont Niki-de-Saint-Phalle facilite déjà l'accès au site et les mobilités actives se développent également. Avant même sa mise en service, le métro a ainsi contribué à rendre notre environnement plus attractif. Aujourd'hui, la majorité de nos collaborateurs n'habite pas à Vitry. Demain, on peut imaginer que davantage de personnes choisiront de vivre à proximité de leur lieu de travail.





> “La ligne 15 Sud contribue déjà à rendre notre environnement plus attractif.”

Grand Paris express
piloté par
Société des Grands Projets

DÉCOUVREZ LE PODCAST

ARCHI-TEC-TURES REMAR-QUABLES DU GRAND PARIS

Découvrez des sites emblématiques desservis par les nouvelles lignes du Grand Paris Express ! Un podcast réalisé par Sabrina Boutarraha, Garance Sornin et Imma Sierra avec l'appui de Radio Campus Paris et de la Cité de l'architecture et du patrimoine. Projet réalisé avec le soutien de la Société des grands projets en partenariat avec la Métropole du Grand Paris.

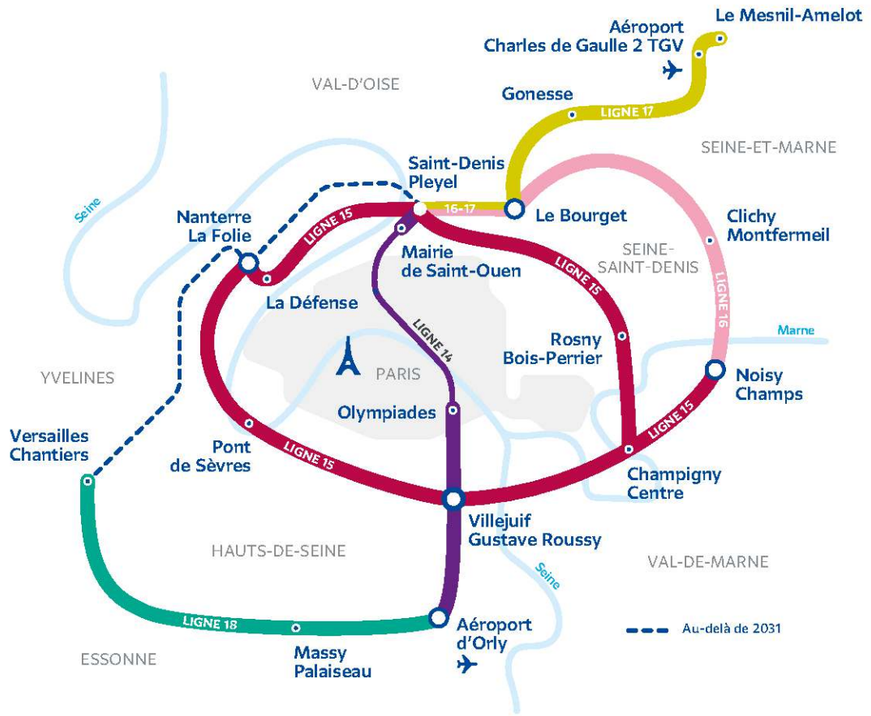
Disponible sur Spotify

Coordination artistique et production déléguées : Cartaquatre-Paris et Playtime / Conception : Partenaire pour la Société des grands projets – Société du Grand Paris – SIREN 525 046 077 – RCS Bobigny – 2 Mail de la Petite Espagne, 93 200 Saint-Denis

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité
Société des Grands Projets
L'art du Grand Paris
Métropole du Grand Paris
ITÉ
RADIO CAMPUS PARIS

La ligne 17 bientôt reliée d'un bout à l'autre

Le tunnel de la ligne 17 est désormais entièrement creusé. En août, le tunnelier Virginie a achevé le creusement des derniers kilomètres de tunnel entre Le Mesnil-Amelot et Tremblay-en-France. Pour y parvenir, il est passé sous les pistes et le Terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, sans perturber son fonctionnement, ainsi que sous les lignes du TGV et du RER B. D'ici la fin de l'année, la réalisation du dernier tronçon du viaduc achèvera la construction du tracé de la ligne, long de 26 km entre Saint-Denis et Le Mesnil-Amelot.



La 15 Ouest creuse son chemin

Et de trois ! Le 7 octobre, un troisième tunnelier, Roberta, a été baptisé à l'ouvrage Les Caboeufs, à Gennevilliers. Il partira en direction de l'ouvrage Finot, à Saint-Ouen-sur-Seine, puis de l'ouvrage Boulevard de la Paix à Courbevoie. Au total, il parcourra 7 km à un rythme moyen de 12 m par jour.

Déjà utilisé sur la ligne 16, ce géant souterrain a été entièrement reconditionné pour cette nouvelle mission. Acheminées depuis l'Italie par voies fluviales et routières, ses pièces ont rejoint le chantier. Et pendant le creusement, la voie d'eau reste privilégiée : les terres extraites sont, elles aussi, évacuées par bateau.



Dernières répétitions pour la ligne 18

Dernière ligne droite avant l'ouverture ! Le 13 octobre a eu lieu le transfert en gestion technique de la ligne 18. En d'autres termes, la Société des grands projets a remis les clés de la ligne à Île-de-France Mobilités et à Keolis, son futur exploitant. Ce dernier a lancé la « marche à blanc », dernière phase d'essais des rames menés dans les conditions réelles d'exploitation, mais sans voyageurs à bord. À Palaiseau, les agents poursuivent également leur formation au pilotage du système de transport et à l'utilisation des équipements en gare.



CLAMART ET CRÉTEIL – L'ÉCHAT

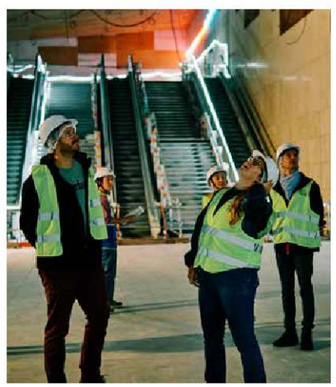
DÉCOUVREZ VOS FUTURES GARES !

En novembre et décembre, les gares Clamart et Créteil – L'Échat vous accueillent à l'occasion de journées portes ouvertes. Une opportunité unique de les découvrir de l'intérieur, de mieux comprendre les étapes qui restent à franchir avant leur mise en service et de vous projeter dans vos futurs trajets.

À quoi ressemble une gare quelques mois avant son ouverture ? Pour le découvrir, rien de tel que d'y entrer. À Clamart, à la jonction d'Issy-les-Moulineaux, Vanves et Malakoff, vous pourrez parcourir une gare construite sous les voies actuelles du Transilien N. Déployée sur quatre niveaux souterrains, elle s'organise autour d'une vaste « rue intérieure » reliant les deux côtés des voies. À terme, les bâtiments voyageurs de la SNCF et du Grand Paris Express ne formeront qu'une seule gare, facilitant les correspondances de la ligne 15 Sud avec la ligne N.

À Créteil – L'Échat, l'ouverture des portes de la gare au public sera une première. Située à proximité immédiate du CHU Henri-Mondor, elle permettra de passer rapidement de la ligne 15 à la ligne 8 du métro. Avec ses accès de part et d'autre des voies, elle s'ouvrira largement sur la ville.

Au fil de la visite, vous découvrirez les coulisses de ces deux chantiers, les aménagements déjà réalisés, les travaux en cours et les étapes à franchir avant la mise en service.



Rendez-vous le 14 novembre à Clamart et le 5 décembre à Créteil.

Visites gratuites et sans réservation. Dans la limite des places disponibles sur place.

Plus d'infos : www.grandparisexpress.fr/evenements



L'ART DANS LES GARES SE PARTAGE DÉJÀ

Et si les habitants participaient, eux aussi, à l'aventure artistique du Grand Paris Express ? Avant même leur installation, les œuvres et illustrations des futures gares donnent lieu à des ateliers et à des projets participatifs qui associent les habitants à leur création et tissent un lien entre les artistes et les territoires.

À Champs-sur-Marne, le studio Super Organique a proposé aux habitants une série d'ateliers autour du vivant et du végétal, en écho à l'œuvre de Fabrice Hyber. Ils ont donné naissance à l'installation *Plant Being.* À Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, *Femmes évaporées des rails* a fait émerger des récits et des voix de femmes du territoire. À Clamart, Joëlle Jolivet a rencontré les habitants, notamment les plus jeunes, autour de ses illustrations dessinées pour les quais de la future gare. D'autres rendez-vous se préparent à Issy-les-Moulineaux avec Enki Bilal et à Bagneux avec Camille Lavaud Benito.

Une manière de faire entrer les habitants dans leurs gares avant même leur ouverture.



C'est le nombre de personnes rencontrées en septembre lors des forums municipaux de rentrée. Mise en service, temps de trajet, stationnement des vélos… Nos agents de proximité et médiateurs sont venus à votre rencontre pour répondre à vos questions.



LA MAC, LA CULTURE EN MOUVEMENT

Envie d'un spectacle, d'une exposition ou simplement de vous laisser surprendre ? À la Maison des Arts et de la Culture de Créteil et du Val-de-Marne (MAC), théâtre, danse, cirque, musique et arts visuels se rencontrent sous un même toit. Inaugurée en 1975, cette scène nationale est à la fois un lieu de diffusion, de création, de découverte et de rencontre. Trois salles accueillent sa programmation, tandis que ses expositions, gratuites et accessibles sans réservation, se découvrent avant ou après une représentation… ou simplement en poussant la porte.

Demain, la ligne 15 Sud vous facilitera l'accès à la MAC depuis les territoires voisins. Une nouvelle façon de rejoindre Créteil et de profiter plus facilement de tout ce que le lieu culturel a à offrir.

En attendant de pouvoir emprunter la ligne 15 Sud, pourquoi ne pas découvrir ses futures gares autrement ? Du 6 janvier au 13 février 2027, l'exposition gratuite *Architecture(s) en mouvement(s)* vous invite à découvrir deux gares de la ligne : Saint-Maur – Créteil et Créteil – L'Échat. Maquettes, documents de conception et projets d'œuvres d'art vous dévoileront les coulisses de ces architectures et la manière dont elles ont été imaginées pour accompagner les usages et les mobilités de demain.

INFOS PRATIQUES :

MAC – Maison des Arts de Créteil
Place Salvador Allende, 94000 Créteil

Ouverte du mardi au samedi de 11 h à 18 h et les soirs de représentations.

Exposition *Architecture(s) en mouvement(s)* : du 6 janvier au 13 février 2027 – entrée gratuite.

Accessible via la ligne 8 Créteil Préfecture

Grand Paris express

piloté par
Société des Grands Projets

M 15

Votre ligne 15 SUD vue du ciel



(RE)DÉCOUVREZ LES 16 GARES DE LA LIGNE

SCANNEZ POUR PRENDRE DE LA HAUTEUR

Conception et réalisation : groupement bc - Proche - Rouge Vif Prod / Société des grands projets - Octobre 2026