

La ligne 4 du métro parisien pourrait à terme relier Massy

La ligne 4 du métro pourrait, à terme, desservir le sud de l'Ile-de-France. L'Etat et la région ont confirmé, début juillet, le lancement officiel d'une étude sur le sujet, dans le cadre d'un programme stratégique coordonné par Île-de-France Mobilités.



La Ligne 4 du métro. (Romuald Meigneux/SIPA)

Par **Alain Piffaretti**

Publié le 29 août 2025 à 17:12 | Mis à jour le 29 août 2025 à 17:54

Le projet n'est pas encore officiellement dans les cartons d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), l'autorité de régulation des transports franciliens. Mais l'actuel ministre des Transports, Philippe Tabarot, s'est clairement déclaré, début juillet, favorable à un possible prolongement de la ligne 4 du métro parisien « jusqu'à Châtenay-Malabry et même jusqu'à Massy » (Essonne).

Ce scénario **d'extension de la ligne**, au-delà de son actuel terminus à Bagneux-Lucie-Aubrac, via le sud des Hauts-de-Seine et l'Essonne, séduit aussi un certain nombre d'élus locaux. L'option se retrouve ainsi clairement sur la table, même si le schéma directeur d'aménagement régional (SDRIF-E), récemment adopté, ne prévoit qu'un prolongement jusqu'à Châtenay-Malabry.

Pour l'heure, l'étude de faisabilité technique et d'opportunité socio-économique initiée par IDFM, se cantonne également au prolongement jusqu'à Châtenay-Malabry, avec plusieurs pistes à l'étude. L'une prévoit en particulier de transformer en ligne de métro la branche du RER B vers Robinson. Le prolongement permettrait ainsi à la ligne 4 de traverser Bourg-la-Reine, Sceaux, Le Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry, jusqu'à Verrières-le-Buisson, en Essonne.

Pas assez d'ambition

Plusieurs maires, réunis au sein de l'Association des villes et élus pour le prolongement sud de la ligne 4, militent en faveur de cette reconversion. Cela permettrait, selon eux, de désengorger le RER B en supprimant l'une de ses branches les moins fréquentées, et en reportant les moyens sur les autres.

« Ce projet mérite clairement d'être étudié. Il renforcerait l'attractivité du territoire, que le stade du PSG s'installe à Massy ou non »

Nicolas Samsoen, maire (UDI) de Massy

Pour un nombre croissant d'élus, cette extension n'est cependant pas assez ambitieuse. Nicolas Samsoen, maire (UDI) de Massy, notamment, plaide pour un prolongement jusqu'à la gare TGV et RER de Massy-Palaiseau. Massy représente déjà un très important noeud de transport francilien, à l'intersection des lignes B et C du RER, du TGV et du futur métro du Grand Paris. Connecter Massy à une ligne de métro offrirait, selon les promoteurs de l'idée, une alternative rapide au RER B, avec un nouveau maillage banlieue-banlieue.

Déménagement du PSG

« Ce projet mérite clairement d'être étudié. Il renforcerait l'attractivité du territoire, que le stade du PSG s'installe à Massy ou non », affirme Nicolas Samsoen. [La commune de Massy est, en effet, avec Poissy](#), l'une des options favorites du club de foot pour réaliser un nouveau stade. La perspective de l'arrivée du stade à Massy boosterait bien évidemment le projet de prolongement de la ligne jusque dans la commune. IDFM affirme dans une réponse écrite : « Valérie Pécresse mettra à l'étude le prolongement de la ligne 4 à Massy, en cas de décision de déménagement du PSG sur ce site ». L'avenir du projet semble donc, en bonne partie, lié au choix stratégique du club, une situation que certains élus regrettent.

L'association des usagers des transports d'Île-de-France, Afnaut, s'est quant à elle, déclarée, par la voix de son président Marc Pélissier, favorable au lancement d'études. Même si elle conteste fortement le postulat selon lequel la branche Robinson du RER B pose problème à l'ensemble du réseau. Et estime également qu'il faut attendre un chiffrage précis du coût de l'opération. Celui-ci pourrait avoisiner le milliard d'euros.

Lignes 14 et 18

Parallèlement au débat sur la ligne 4, deux autres projets d'extension du métro en Essonne ont été officiellement intégrés au programme d'étude stratégique d'Île-de-France Mobilité : celui de la ligne 14 jusqu'à Morangis, et celui de la ligne 18 vers Boissy-Saint-Léger.

Le [prolongement de la ligne 14](#), qui a son terminus à l'aéroport d'Orly, se ferait vers le sud, en direction de Morangis, ville aujourd'hui démunie d'importants moyens de transport collectif. Elle mettrait la commune à une trentaine de minutes de Châtelet au centre de Paris.

Quant à la ligne 18, déjà programmée pour relier Orly à Versailles, puis Nanterre, via le plateau de Saclay, elle [pourrait être prolongée vers l'est](#). Elle desservirait alors une large partie du Nord-Est de l'Essonne, en particulier les communes d'Athis-Mons, Montgeron ou encore Crosne, jusqu'à Boissy-Saint-Léger dans le Val-de-Marne.

Le tracé représenterait 17 km supplémentaires, pour un coût estimé à 2,93 milliards d'euros. Ce prolongement est soutenu par les présidents des départements concernés, François Durovray pour l'Essonne, par ailleurs ancien ministre des Transports, et Olivier Capitanio pour le Val-de-Marne.

Les élus jugent que ce levier permettrait de désengorger le RER D et de mieux connecter des zones encore enclavées, notamment autour d'Orly-Rungis.

Alain Piffaretti

Les élus jugent que ce levier permettrait de désengorger le RER D et de mieux connecter des zones encore enclavées, notamment autour d'Orly-Rungis.

Alain Piffaretti

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

Transports Valérie Pécresse Paris Essonne Val-de-Marne