

La ligne de tramway T6 entre Châtillon et Viroflay achevée

INFRASTRUCTURE // Le dernier tronçon du T6 entre en service fin mai. La ligne dessert désormais huit villes entre Châtillon et Viroflay-Rive-Droite et permet de désenclaver plusieurs grandes zones économiques des Yvelines.

Alain Piffaretti

C'est une nouvelle illustration du rapprochement Yvelines/Hauts-de-Seine. Le tramway T6 permet de relier huit villes des deux départements en 40 minutes. Le dernier tronçon du T6 fonctionne « à blanc » (sans passagers mais en conditions réelles d'exploitation) depuis le 30 avril. Il embarquera ses premiers voyageurs le 28 mai prochain. « Il aura tout de même fallu attendre plus de quatorze ans pour décider et construire ce tramway », avait rappelé Valérie Pécresse lors de la campagne des dernières élections régionales. Pour les quelque 150.000 Franciliens qui travaillent ou habitent à moins de 500 mètres d'une station (90.000 emplois desservis et 60.000 habitants), il s'agit de la première alternative au tout voiture pour ce secteur. « La ligne apporte une véritable offre de transports en commun dans cette partie du département. Les habitants et employés ne prennent pas leur voiture par plaisir mais, le plus

souvent, parce qu'ils n'ont pas le choix », souligne Jean-François Raynal, vice-président du Conseil départemental des Yvelines, en charge des transports. Car le T6, et c'est là que réside son principal intérêt, s'intègre dans une logique d'intermodalité avec les autres réseaux de transport en commun. Il assure la correspondance avec la ligne 13 du

La ligne va permettre aux habitants d'envisager d'abandonner leur voiture pour aller travailler. Elle rejoint le centre commercial et la zone d'activité Vélizy/Villacoublay.

métro, la ligne C du RER, les lignes L et N du Transilien, de nombreuses lignes de bus, le tramway 10 et enfin, à terme, la future ligne 15 du métro du Grand Paris. Ce maillage doit aussi renforcer l'attractivité des villes dont les zones d'activités sont en fort développement. Le tramway rejoint le centre commercial et la zone d'activité Vélizy/Villacoublay, ainsi que celle de

Plessis/Clamart. A noter que le T6 permettra aussi de desservir l'hôpital Beclère.

Travaux titanesques

La facture de l'ensemble de la ligne s'élève à 384 millions d'euros. La partie souterraine pèse



LE TEMPS de trajet entre le terminus de Châtillon-Montrouge (ci-dessus) et celui de Viroflay est estimé à 40 minutes. Photo Gilles Rolle/RÉA

notamment sur la note. Il a fallu construire 1,6 km de tunnels, à 20 mètres sous terre, dans des conditions difficiles... Sans compter les deux impressionnantes stations-cathédrales, bâties à 20 mètres de la surface, conçues par l'Atelier Pierre Schall. Très design, mêlant le béton brut ou teinté, le bois, l'inox et le verre, les stations mesurent de 10 à 12 mètres de hauteur. Toutes deux arborent 7 ou 8 arches rappelant celles de Viroflay. En pratique, le Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) chargé de l'organisation du projet, a confié la maîtrise d'ouvrage à trois entités différentes : la RATP pour la réalisation du système de transport, les Départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines pour les infrastructures et aménagements urbains sur leur territoire respectif. Au final, la Région Ile-de-France finance le chantier à hauteur de 50 % (190 millions d'euros),

le Conseil départemental des Hauts-de-Seine à 20 % (76 millions), l'Etat à 16 % (61 millions), le Conseil départemental des Yvelines à 13 % (52 millions)... Enfin la RATP participe à 1 % (3 millions). Le matériel roulant est réglé par le Stif, pour 134 millions d'euros. Le coût d'exploitation (estimé à environ 15 millions d'euros par an) sera également pris en charge par ce dernier.



À NOTER

L'ensemble de la ligne T6 dessert 21 stations entre Châtillon et Viroflay, sur 14 km, dont 2 km en section souterraine. Sa fréquence est d'un passage toutes les 4 minutes en heures de pointe et toutes les 10 à 15 minutes en journée et soirée. 80.000 voyageurs par jour sont attendus.