

# TRAMWAY CHÂTILLON < > VIROFLAY



## REPÈRES

**Bientôt, une autre façon de se déplacer, fiable, rapide et écologique pour 150 000 franciliens.**

De Châtillon à Viroflay en 40 min, le T6 va relier 6 villes des Hauts-de-Seine et 2 villes des Yvelines sur un tracé de 14 km en correspondance avec bus, métro, train et RER du réseau d'Île-de-France. • **13 décembre 2014** mise en service de la section en surface – 19 stations entre Châtillon et Vélizy. • **28 mai 2016** mise en service de la section souterraine – 2 stations à Viroflay.

**Une réalisation de 384 M€** (coût du projet hors taxes et hors matériel roulant aux conditions économiques de 2006) financée par la Région Île-de-France (50 % soit 190,58 M€), le Conseil départemental des Hauts-de-Seine (20 % soit 76,43 M€), l'État (16 % soit 61,63 M€), le Conseil départemental des Yvelines (13 % soit 52,08 M€) et la RATP (1 % soit 3,36 M€). Le matériel roulant estimé à 137 M€ HT (aux conditions économiques de 2011) et le coût d'exploitation annuel sont financés intégralement par le STIF.

Les Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et des Yvelines assurent la maîtrise d'ouvrage des infrastructures et des aménagements urbains sur leurs territoires respectifs. La RATP est chargée de la maîtrise d'ouvrage du système de transport et de l'exploitation de la ligne. En tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF veille au respect du programme, du calendrier et des coûts.

[www.tramway-chatillon-viroflay.fr](http://www.tramway-chatillon-viroflay.fr)

## DOSSIER DE PRESSE

SAMEDI 11 JUIN 2016

### INAUGURATION DE LA SECTION SOUTERRAINE DU TRAMWAY T6 ENTRE LES STATIONS ROBERT WAGNER ET VIROFLAY RIVE-DROITE

Jean-François Carencu, Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris, Valérie Péresse, Présidente de la Région Île-de-France, Présidente du Conseil du STIF, Pierre Bédier, Président du Conseil départemental des Yvelines, Patrick Devedjian, Député et Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et Elisabeth Borne, Présidente-directrice générale de la RATP, inaugurent ce jour la section souterraine du tramway T6 Châtillon-Viroflay entre les stations Robert Wagner et Viroflay Rive-Droite : une première en Île-de-France

C'est aujourd'hui que le dernier tronçon du tramway T6 est inauguré par les partenaires du projet en présence du public.

Pour célébrer ce temps fort qui marque la fin des travaux et la mise en service de l'intégralité de la ligne, des animations sont prévues dans l'après-midi.

A l'occasion de cette journée inaugurale, le STIF offre la gratuité de la ligne toute la journée.

Le tramway T6 qui relie depuis décembre 2014 Châtillon dans les Hauts-de-Seine à Vélizy dans les Yvelines est désormais prolongé de 2 km, dont 1,6 km en tunnel, jusqu'à Viroflay le mettant ainsi en correspondance avec les trains et RER du réseau Francilien.

La section souterraine du T6 a été mise en service le 28 mai dernier et atteint désormais son terminus Viroflay-Rive Droite

#### Contacts presse

Région d'Île-de-France - **Olivier Guillemain** 01 53 85 78 65

Préfecture de la Région d'Île-de-France - **Morgane-Hélène Le Goff** 01 82 52 40 25

Conseil départemental des Hauts-de-Seine - **Grégoire Lebouc** 01 47 29 32 32

Conseil départemental des Yvelines - **Alexia Borrás** 01 39 07 70 77

RATP - **Laure Bencheikh** 01 58 78 37 37

STIF - **Sébastien Mabille** 01 47 53 28 42

**vous allez voir la ville en tram**

La ligne de tramway T6 dessert aujourd'hui 21 stations, 9 communes et permet de relier Paris, le quartier de La Défense, Versailles, Rambouillet ou Chartres via les correspondances avec le réseau de transport existant (ligne 13 du métro à Châtillon – Montrouge, RER C et lignes Transilien L et N) à Viroflay – Rive Droite et Viroflay – Rive Gauche.

Dans toutes les communes traversées, le réseau d'autobus a été restructuré, pour assurer des correspondances facilitées avec le tramway et favoriser l'intermodalité.

Le tramway circule toute l'année de 5h30 à 0h30 et jusqu'à 1h30 le week-end et veilles de jours fériés. Circulant à une vitesse moyenne à 19 km/h, il passe en station toutes les 4 minutes en heures de pointe et toutes les 7 minutes en heures creuses, puis toutes les 15 minutes après 22h30, en semaine. Cette fréquence s'élève entre 7 et 10 mn le week-end et les jours fériés.

Il représente pour 150 000 Franciliens résidant ou travaillant à moins de 500 mètres d'une station, une alternative rapide, écologique, économique et confortable à l'utilisation de la voiture. Depuis le 28 mai, 42 minutes suffisent à relier Châtillon à Viroflay. Pour les voyageurs qui souhaitent se rendre à Vélizy, cela représente une importante diminution des temps de trajet : 20min de Montparnasse contre 50 min auparavant.

La fréquentation attendue est de plus de 70 000 voyageurs par jour cela représente 50% de voyageurs en plus par rapport à la fréquentation du 1<sup>er</sup> tronçon mis en service (Châtillon-Robert Wagner).

Le T6 est une réalisation de 384 millions d'euros cofinancée par la Région Ile-de-France (50%), le Département des Hauts-de-Seine (20%), l'État (16%), le Département des Yvelines (13%) et la RATP (1%). Le STIF finance à 100% le matériel roulant (134 millions d'euros) ainsi que l'exploitation du Tram 6.

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, avait désigné trois maîtres d'ouvrage pour ce projet: le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, le Conseil départemental des Yvelines et la RATP. Les Conseils départementaux ont réalisé l'infrastructure du système de transport et les aménagements urbains chacun sur leur territoire. La RATP a réalisé le système de transport (rails, alimentation électrique, signalisation ferroviaire, aménagement intérieur des gares...) et le site de maintenance et de remisage des rames et a été désignée par le STIF pour assurer l'exploitation de la ligne.

## 1,6 KM DE SECTION EN TUNNEL

En quittant l'agglomération de Vélizy-Villacoublay, le tramway poursuit son parcours en surface dans la zone située entre les 2 branches de la RD53 avant d'entrer en souterrain, sous la forêt de Meudon puis sous la bâti de Viroflay.

Le tunnel, long de 1,6 km, creusé à 20 m de profondeur en moyenne, relie deux stations souterraines, chacune étant en correspondance avec les gares SNCF existantes.



### **LA CONSTRUCTION DU TUNNEL**

Le tunnel a été creusé et construit entre mars 2013 et janvier 2014 au moyen d'un tunnelier à pression de terre. Cette technologie était la plus adaptée à l'hétérogénéité des couches de terrain à traverser et la plus sûre sous la surface bâtie à Viroflay.

- 10 janvier 2013 : baptême du tunnelier  
Le tunnelier a été baptisé du prénom de sa jeune marraine, Nolwenn, élève d'une classe de CM2 de Viroflay, vainqueur du concours interclasses organisé pour l'occasion ;
- 25 mars 2013 : début du creusement ;
- 12 octobre 2013 : arrivée dans la station souterraine Viroflay – Rive Gauche ;
- 14 janvier 2014 : arrivée dans la station Viroflay – Rive Droite, point d'achèvement de son parcours ;
- avril 2014 : évacuation complète du tunnelier.

### **STATIONS SOUTERRAINES : LA PERFORMANCE TECHNIQUE ALLIÉE À L'ESTHÉTIQUE**

Situées à une vingtaine de mètres sous terre, elles ont été conçues pour être à la fois esthétiques et fonctionnelles.

La conception des stations souterraines de Viroflay – Rive Gauche et Viroflay – Rive Droite a fait l'objet d'un concours remporté en 2006 par le groupement de maîtrise d'oeuvre EGIS RAIL & Pierre Schall.

Le principe retenu est celui d'une structure formée d'arches successives, rappelant les arcades présentes dans la ville de Viroflay, et de deux mezzanines qui mettent en valeur le volume des espaces. Dans les aménagements



intérieurs, bois, verre et acier répondent à la structure en béton des stations et rappellent la gamme de mobilier utilisée dans les stations de surface.

Pour accéder aux quais, les voyageurs empruntent des escaliers fixes et mécaniques et transitent par les mezzanines intermédiaires aménagées pour garantir fluidité et transparence des espaces.

En extérieur, les places Koenig et de la Bataille de Stalingrad, sous lesquelles sont construites les stations souterraines, ont été réaménagées dans l'esprit de leur configuration d'origine.

### **FONCTIONNALITÉ**

L'accès aux stations souterraines est libre, la validation s'effectuant à bord du tramway. Dans chaque station, les voyageurs trouvent des automates pour l'achat de leur titre de transport, du mobilier confortable et fonctionnel ainsi que des interphones pour contacter directement les agents de station. L'éclairage et la signalisation permettent aux voyageurs de s'orienter facilement entre la salle des billets et les quais. L'information est diffusée par une sonorisation de haute qualité. Un système de ventilation performant assure la bonne qualité de l'air. Des agents sont présents, et un système de vidéosurveillance fonctionne en permanence.



### **ACCESSIBILITÉ**

Les deux stations de Viroflay sont entièrement accessibles, notamment aux personnes en fauteuil roulant : des ascenseurs en libre-service desservent les stations depuis la rue, aux horaires d'ouverture des stations.

### **SÉCURITÉ**

La circulation en tunnel a nécessité la mise en place d'une signalisation spécifique : avant chaque départ de rame, depuis Viroflay – Rive Droite, Viroflay – Rive Gauche ou Robert Wagner, le conducteur doit attendre le feu vert lui indiquant que le quai de la station suivante est libre. De cette manière, chaque rame est assurée de trouver la voie dégagée à son arrivée. Les conducteurs du tramway ont suivi une formation spécifique pour ce nouvel environnement. En dehors des départs de station, l'exploitation se fait sur le principe de marche à vue, à l'instar de ce qui est fait sur le reste de la ligne.

Pour garantir un maximum de sécurité aux voyageurs, contrairement aux stations de surface, il est strictement interdit de traverser les voies. Il est nécessaire de passer par la mezzanine desservant les 2 quais.

Tout au long de la ligne T6, le confort et la sécurité des voyageurs sont ainsi assurés.

[www.tramway-chatillon-viroflay.fr](http://www.tramway-chatillon-viroflay.fr)