



T9

Nouvelle ligne

Porte de Choisy < > Orly-Gaston Viens

À partir du 10 avril, voyagez à la vitesse du Tram Lumière.



Crédit photo : © Tibaut Proulx - OMA - Île-de-France Mobilités



DOSSIER DE PRESSE - AVRIL 2021

www.tram9.fr





L'atelier-garage, Orly



Choisy-le-Roi



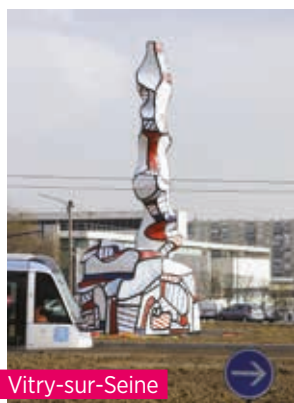
Ivry-sur-Seine



Orly



Paris



Vitry-sur-Seine



Thiais

Sommaire

2/3

Une nouvelle ligne de tram au service des Franciliens

4/5

Un projet emblématique, soutenu par les financeurs, les élus locaux et les habitants

6

Le tram T9 au cœur de la mobilité

7

Des stations confortables, fonctionnelles et accessibles

8/9

Le tram T9 a redessiné le territoire et mis en lumière sa richesse culturelle

10

L'atelier-garage, centre névralgique de la ligne

11

Un matériel roulant « nouvelle génération » choisi par les Franciliens

12/13

Le Tram 9, un projet mené par des financeurs très impliqués

14

Le financement du projet Tram 9

15

Keolis, une équipe mobilisée pour les voyageurs

Une nouvelle ligne de tram au service des Franciliens

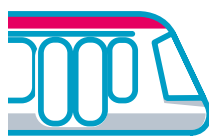
Le T9, nouveau tramway du réseau d'Île-de-France Mobilités qui reliera Paris (13^e) à Orly-ville, ouvre ses portes le samedi 10 avril 2021. Financé par la Région Île-de-France (52,5 %), l'État (22,5 %), le Département du Val-de-Marne (21 %), la Ville de Paris (3 %) et Grand Paris-Orly Seine Bièvre (1 %), cette nouvelle ligne de tramway est le premier projet entièrement piloté par Île-de-France Mobilités, des études à la construction. L'exploitation de la ligne ainsi que du réseau de bus Seine Grand Orly a été confié à Keolis.



19 stations



Une station
tous les 550 mètres
environ



Un tramway
toutes les 5 minutes
en heure de pointe à la mise
en service (et toutes les
4 minutes à terme)



314 voyageurs par rame
Dont 73 places assises
et 9 places réservées
aux personnes à mobilité réduite



Depuis la station Rouget de Lisle
vers le terminus Orly-Gaston Viens :
environ **10 minutes**, vers le terminus
Porte de Choisy : environ **20 minutes**



150 m linéaires
d'éclairage intérieur
par rame



32 ports USB
par rame



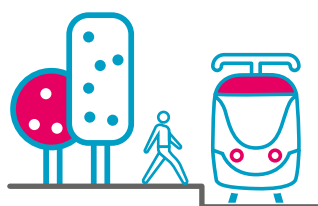
40 km de rails



22 nouvelles rames
de 45 mètres de long



1 atelier-garage
situé sur un site
de 4 hectares



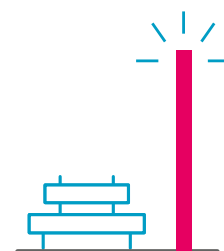
88 000 m²
d'espaces végétalisés



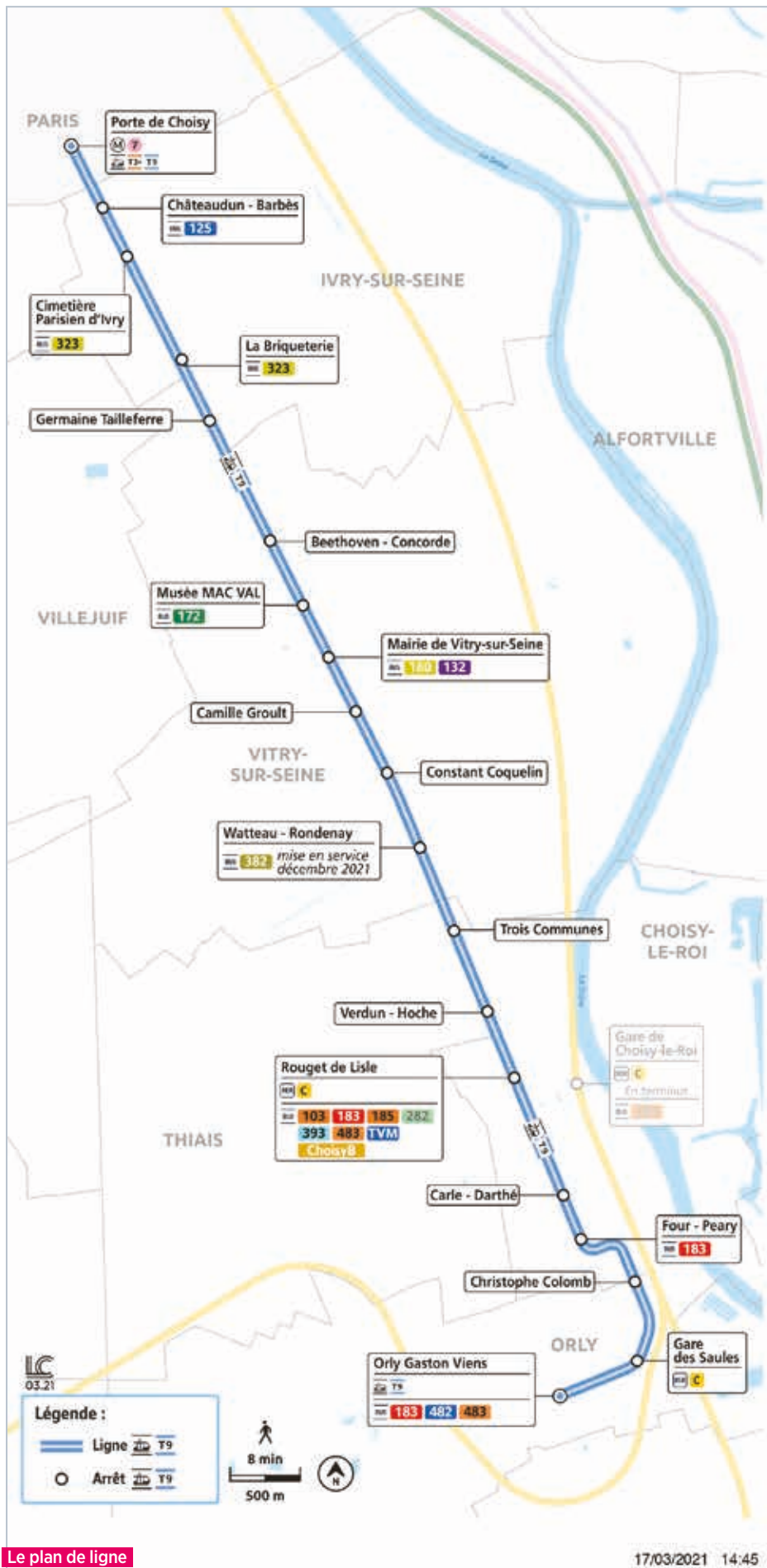
20 km
d'aménagements
cyclables



10 kms de chaussées
refaites à neuf



environ 1500
mâts d'éclairage
implantés



Le plan de ligne

17/03/2021 14:45

Un projet emblématique, soutenu par les financeurs, les élus locaux et les habitants

Une ligne indispensable à l'évolution du territoire

Un territoire en croissance continue

Entre la Porte de Choisy et Orly-Gaston Viens, les nombreux projets de construction et de rénovation urbaine qui jalonnent l'axe emprunté par le tram T9 accueillent constamment de nouveaux habitants, ainsi que des entreprises et des équipements publics.

Parallèlement, le Bus 183 utilisé jusqu'alors par près de 56 000 usagers par jour, et probablement par 70 à 80 000 voyageurs au cours des prochaines années, ne répondait plus aux besoins de mobilité et de confort des usagers. Les améliorations régulièrement apportées sur cette ligne ne permettaient plus de résoudre les difficultés dues à son attractivité croissante.

La nécessité de proposer un nouveau mode de transport performant et capacitaire s'est donc imposée d'elle-même.

Un projet mené tambour battant

- À la suite de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 2 juin au 5 juillet 2014, la déclaration d'utilité publique a été prononcée le 2 février 2015.
- Les financements débloqués en 2016 ont permis de démarrer des travaux préparatoires et de dévoiement des réseaux, ainsi que ceux du futur atelier-garage la même année.
- Il aura fallu deux ans pour faire place nette au tramway et débiter les travaux de plateforme dès 2018.
- Jusqu'en mars 2020, le planning initialement prévu a été tenu grâce à une conduite de projet rigoureuse, supervisée par Île-de-France Mobilités.
- La crise sanitaire survenue à cette date a inévitablement impacté la poursuite du chantier. Toutefois, la mobilisation concertée entre la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, les entreprises et tous les acteurs locaux, sans oublier la contribution active des compagnons, a permis de relancer le chantier malgré les nombreuses contraintes qui se sont imposées.
- **Au final, les essais ont pu débuter le 30 novembre 2020 et la marche à blanc, le 1^{er} mars 2021.**



Des équipes mobilisées

Le Tram 9, une réponse adaptée à l'évolution du territoire

À l'augmentation du nombre d'usagers

- ✓ En 2016 : + de 56 000 voyageurs par jour, sur le **BUS 183**, entre Paris et l'aéroport d'Orly ;
- ✓ En 2021 : entre 70 et 80 000 voyageurs attendus sur le **T9**.

Aux besoins de mobilité

- ✓ 1 réseau de bus réorganisé avec les arrivées du **T9** et du futur **BUS Tzen5** ;
- ✓ 1 tram : le **T3a** ;
- ✓ 2 métros : le **M 7** et le futur **M 15** Sud du Grand Paris Express ;
- ✓ 2 pôles gares du **RER C**.



Le bus 183 sera notamment en correspondance avec le terminus sud de la ligne T9



Le futur métro 15 sera en correspondance avec le T9, à Mairie de Vitry-sur-Seine

Le tram T9 au cœur de la mobilité

Pour un meilleur partage de l'espace public

L'arrivée du tram T9 va offrir un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes... Ainsi, les aménagements de voirie ont été conçus pour :

- sécuriser les cheminements piétons et les rendre plus agréables ;
- assurer une continuité cyclable, de Paris à Orly-ville ;
- maintenir du stationnement y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
- conserver les accès aux commerces et aux zones de livraison.

Grâce au maillage des différents modes de transport, le tram T9 est une véritable alternative à l'usage de la voiture. À ce titre, le tramway est un mode de transport particulièrement adapté aux zones urbaines denses où il s'intègre efficacement et harmonieusement.



Au niveau des stations : accédez aux quais en toute simplicité !



Sur les grands axes : traversez, roulez, trottinez en toute sécurité !

Un mode de transport accessible à tous

L'accessibilité des réseaux de transport aux personnes à mobilité réduite est un objectif prioritaire dans tous les travaux d'infrastructure décidés et pilotés par Île-de-France Mobilités. Le tram T9 est donc accessible à tous, quelle que soit sa situation de mobilité. Pour accéder aux stations ou rames, plusieurs dispositifs sont en place pour faciliter les déplacements de toutes et tous : planchers bas, rampes d'accès, signaux sonores, bandes podotactiles...

La continuité cyclable entre Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens

La continuité cyclable, entre Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens, est assurée selon trois modes d'insertion :

- des pistes cyclables ;
- des bandes cyclables ;
- des zones de rencontre où cycles et voitures se partageront la chaussée.

Des arceaux vélos sont installés à chaque station et tous les 150 mètres environ, le long de la ligne.

Une consigne Véligo sera installée au sein de la future gare du métro M15 Sud, à Vitry-sur-Seine. Elle sera prochainement en fonction sur la place Gaston Viens, à Orly-ville.



Les abris Véligo : pédalez, stationnez, sécurisez et voyagez l'esprit léger !

Des stations confortables, fonctionnelles et accessibles

Des stations symboles de l'unité du réseau francilien

Le tram T9 est le premier projet qui traduit sur l'intégralité d'une ligne, du matériel roulant au design des stations en passant par les tenues des agents, une réflexion concertée entre les équipes d'Île-de-France Mobilités et tous les acteurs impliqués : architectes, ingénieurs, chefs de projet, associations, élus locaux...

Les marqueurs du design et les fonctionnalités des stations du tram T9 seront progressivement déployés sur l'ensemble du réseau de transport francilien dans un objectif de cohérence et d'homogénéité.

Pour une expérience voyageur optimale

Quatre paramètres majeurs ont guidé la conception des stations : accessibilité, durabilité, sécurité et confort.

- Tous les services et toutes les informations sont disposés en ligne et à portée des personnes à mobilité réduite, sur les quais de 45 mètres de long.
- Le choix des matériaux et d'une gamme de couleurs sobre favorise l'insertion harmonieuse des 19 stations dans leur environnement et vise également à faciliter leur maintenance.
- Des caméras permettent une liaison technique avec l'atelier-garage.
- Les abris de 10 mètres de long assurent la protection des voyageurs contre les intempéries. Les stations sont ouvertes sur la ville et équipées de nombreux points d'assises dans l'attente du prochain tram.



Des abris voyageurs de 10 mètres de long



Plans et billetterie à portée de toutes et tous



Des assises accessibles et confortables



Des stations faciles à repérer
grâce aux mâts de 9 mètres de haut

Le tram T9 a redessiné le territoire et mis en lumière sa richesse culturelle

Un territoire transformé, de la Porte de Choisy à Orly-Gaston Viens

- 88 000 m² végétalisés sur les 10 km de plateforme et ses abords.
- Environ 1500 mâts d'éclairage implantés, à la consommation raisonnée et respectueuse de l'environnement.
- 10 km de chaussées refaites à neuf.



Un éclairage modulable
en fonction de la luminosité naturelle



Des dizaines d'essences d'arbres
adaptées à l'environnement urbain



Le parc de la Demi-Lune à
Choisy-le-Roi est redessiné « à la française »

Le tram T9 met en lumière la richesse culturelle du territoire

Le tram T9 dessert de nombreux équipements culturels tout au long de son parcours :

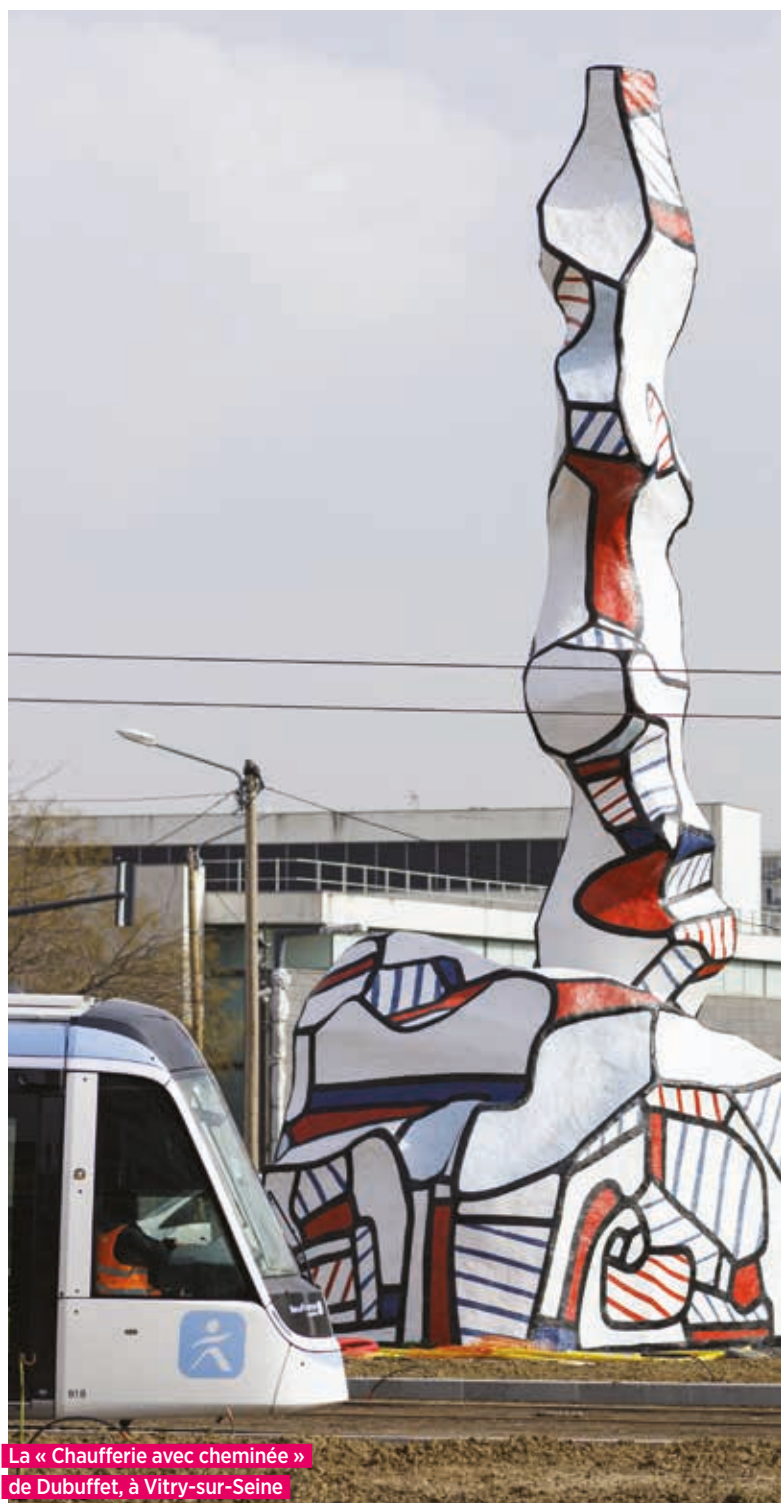
- La Briqueterie, centre de développement chorégraphique national, et le Musée Mac Val, à Vitry-sur-Seine, le centre culturel Aragon-Triolet à Orly...

Grâce au tramway, plusieurs œuvres qui jalonnent la plateforme ont été restaurées :

- « La chaufferie avec cheminée » de Dubuffet et les géants « Désir-rêve » de Jaume Plensa, à Vitry-sur-Seine, la statue Rouget de Lisle, à Choisy-le-Roi...



La statue Rouget de Lisle,
à Choisy-le-Roi



La « Chaufferie avec cheminée »
de Dubuffet, à Vitry-sur-Seine

L'atelier-garage, centre névralgique de la ligne

L'atelier-garage, situé à Orly, est indispensable au bon fonctionnement du tram T9. Il accueillera les infrastructures nécessaires aux fonctions d'exploitation, de remisage et de maintenance du tramway et d'information voyageurs. Le poste de commandement centralisé de la ligne y sera également hébergé, et permettra de gérer et superviser la ligne.

En lien avec Île-de-France Mobilités, les agences Jacques Ferrier Architecture et D'ICI LÀ, paysages et territoires, ainsi que le bureau d'ingénierie Arcadis, ont conçu l'atelier-garage du tram T9 comme un univers moderne où les notions de paysage et d'architecture sont indissociables. L'ensemble bâti et paysager revêt une identité remarquable et durable, qui vise à la fois le respect de l'environnement et le confort des usagers du site. La toiture en « plissé », qui rappelle les constructions industrielles du 19^e siècle, abrite une succession de hangars aux larges baies vitrées.

Cette conception favorise également la performance énergétique de l'ensemble ainsi que la luminosité naturelle.

Les zones techniques et bâties sont entourées d'espaces paysagers. Des sous-bois, des jardins et des allées plantées contribueront à la qualité architecturale du site.

L'alternance de zones fonctionnelles et végétales atténuera ainsi le caractère industriel de l'atelier-garage tout en assurant son efficacité opérationnelle.



Des espaces végétalisés



Des équipements sophistiqués et fonctionnels pour l'entretien des rames



Des quais techniques adaptés à la maintenance des trams



De vastes espaces de remisage pour les 22 rames

Un matériel roulant « nouvelle génération » choisi par les Franciliens

Des rames respectueuses de l'environnement

Île-de-France Mobilités a acheté et financé les 22 rames Citadis X05 auprès du constructeur français Alstom pour un total de 74,75 millions d'euros.

D'une longueur de 45 mètres, ces rames pourront transporter 314 voyageurs. Ce tramway dispose également d'un éclairage 100 % LED et comporte de grandes surfaces vitrées. Particulièrement fiable, le tramway de type Citadis X05 offre aussi l'avantage d'avoir un faible niveau sonore et une consommation énergétique réduite au minimum. Enfin, ce tramway sera recyclable à 98 %, au terme de son exploitation.

Un design choisi par les Franciliens

42 000 Franciliens se sont prononcés sur le design lumineux de ce tramway lors d'une consultation initiée par Île-de-France Mobilités en janvier 2017. Plus de deux votants sur trois se sont prononcés en faveur du design retenu.

Le design a été réalisé par Alstom et le cabinet Saguez & Partners. Il s'appuie sur l'élégance et la simplicité de sa ligne, soulignée par une signature lumineuse continue sur l'ensemble de la rame. La lumière a également une fonction d'information, en prévenant les voyageurs de l'ouverture des portes ou d'un départ imminent. À l'intérieur, la lumière est omniprésente et se diffuse dans toute la rame. Les passagers disposeront de banquettes spacieuses pour plus de confort et de prises USB pour charger leurs appareils.



Les éclairages du nez de la rame et le tissu des banquettes choisis par les Franciliens

Le Tram 9, un projet mené par des financeurs très impliqués



Au coeur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en oeuvre à des entreprises de transport. Elle développe également les solutions pour la mobilité comme par exemple Navigo, Vianavigo ou Véligo. Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...) et investit pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens (des transports plus performants, plus modernes, plus sûrs, plus confortables... et plus connectés).

Île-de-France Mobilités finance à 100 % le matériel roulant et le fonctionnement du Tram 9.



Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun. Elle accompagne également le développement de la pratique quotidienne du vélo ainsi que les nouveaux usages de la route comme le covoiturage ou les voies réservées aux bus et taxis. Elle développe une politique résolue de lutte contre les bouchons et de soutien à l'innovation routière.

Conjointement avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016 pour améliorer en profondeur les conditions de transport des Franciliens. La création de nouvelles lignes de tramways fait partie de ce grand programme.

La Région y consacre des moyens financiers très importants et le Tram 9 est un projet emblématique de cette politique.

La Région est le premier financeur du projet en finançant 52,5 % du coût des travaux.



L'État investit en Île-de-France dans les projets de modernisation et de développement du réseau existant. Son ambition est d'améliorer le quotidien de ces habitants en termes de déplacement. Il souhaite leur offrir une alternative à l'usage automobile en continuant de construire un réseau de transports collectifs plus performant et accessible à tous et ainsi renforcer l'attractivité de la région.

En créant, le tram T9, l'État répond à une forte demande de déplacement en rocade et participe ainsi à cette démarche. Il s'agit, pour l'essentiel de mettre en accord le système de transport avec des dynamiques territoriales, pour répondre aux besoins des Franciliens et aux enjeux d'aménagement de l'Île-de-France.

À cet effet, l'État développe un réseau permettant de relier les grands pôles franciliens entre eux et au centre de l'agglomération dans le cadre de la loi N°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Il accompagne les projets de transports collectifs tels que l'extension du RER E « Éole » à l'ouest, améliore le service des RER A, B et D, le prolongement des lignes de métro en petite couronne, la mise en place des tramways ou des transports en commun en site propre.

Cet engagement fort de l'État est l'un des éléments majeurs qui a conduit, en janvier 2021, à la signature d'un accord historique avec la Région sur l'avenir des transports de la Région Capitale.

L'État a financé le Tram 9 à hauteur de 22,5 %.



Le Département du Val-de-Marne agit et investit – au-delà de ses compétences – dans le développement des transports pour tou.tes les Val-de-Marnais.es.

Ses objectifs : favoriser les transports collectifs et les circulations douces, réduire le trafic automobile, améliorer la qualité de l'air, garantir une meilleure desserte du territoire en transports collectifs.

Pour y parvenir, le Département a été précurseur du métro de banlieue à banlieue avec le projet ORBIVAL lancé en 2006. Il finance de nombreux projets à l'image

du Câble A – Téléal, des bus en site propre T Zen 5 et Altival, du prolongement du tram T1, du tram T9...

En tant que gestionnaire de la RD5, le Département a engagé 120 millions d'euros pour la réalisation du tram T9 entre Paris et Orly-ville. Aux côtés des communes du secteur, il porte depuis plusieurs années l'ambition de prolonger ce tram au sud, jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly et la ligne 14 du métro prolongée..

Le département du Val-de-Marne a financé le Tram 9 à hauteur de 21 % du financement total.



La Ville de Paris participe activement au développement du réseau de transports en commun et à l'amélioration des liaisons entre Paris et les communes voisines. Elle agit ainsi pour des transports fiables et performants, au plus près des besoins des usagers. C'est pourquoi le projet de Tram 9 qui reliera Paris à Orly-ville prend tout son sens.

En complément, la Ville de Paris œuvre activement pour le développement des modes actifs, vélo, marche à pied, par des aménagements dédiés ou la mise en place de mesures spécifiques (piétonisation, création d'aménagements cyclables, subvention pour l'achat de VAE...). Elle favorise également le développement des mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture, tels que les services de mobilités partagées tels que Mobilib ou Vélib.

La Ville de Paris a participé au financement de ce projet à hauteur de 3 %.



L'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, poursuit le travail et ses engagements pour accompagner, les nombreux projets de transports en commun se développant sur son territoire.

Ce travail, respectueux du principe de coopérative de ville, poursuit deux objectifs majeurs :

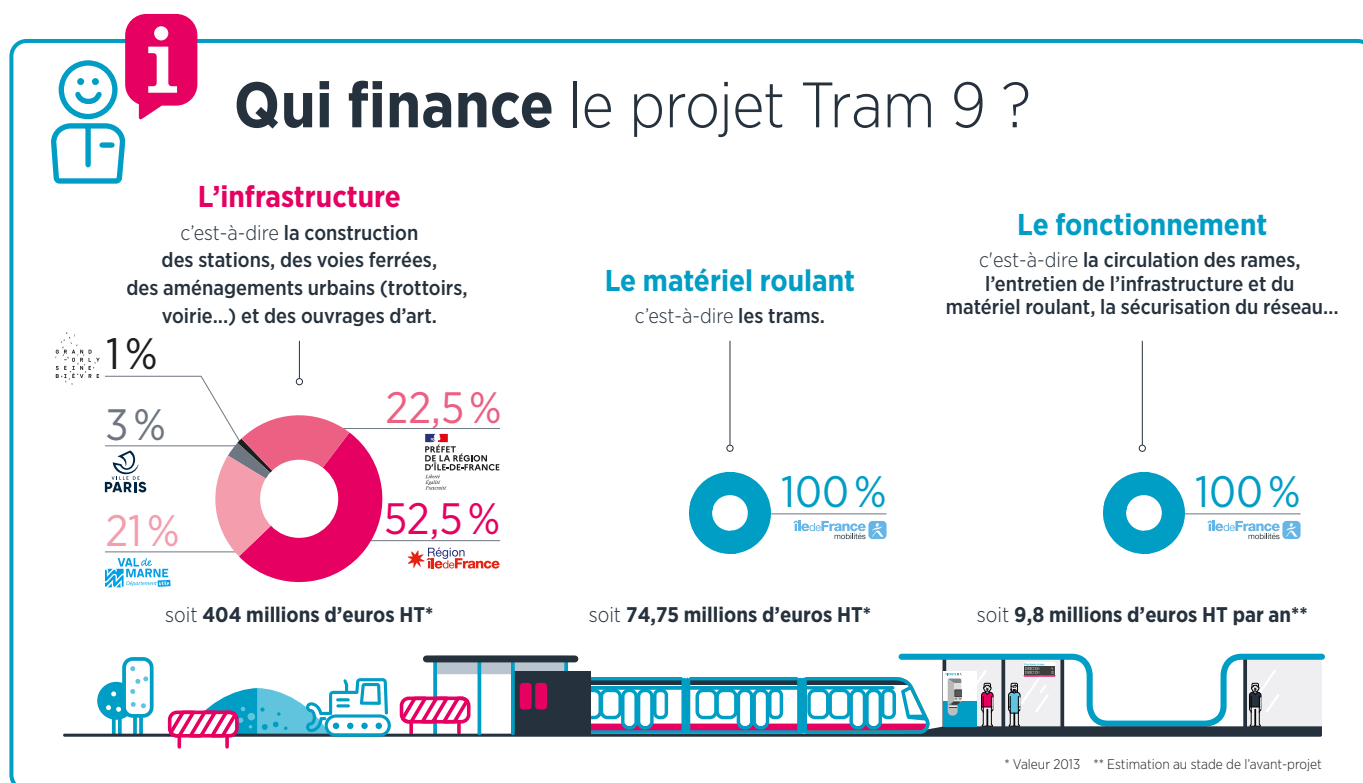
- participer au rééquilibrage est/ouest de la métropole francilienne ;
- développer une ville mixte au service de la population du territoire, offrant des logements, de l'activité économique, des loisirs et des transports pour tous.

À ce titre, il soutient activement la réalisation du Tram 9, à la fois au niveau politique à travers le pilotage de la Charte aménagement-transport signée autour de ce projet, mais aussi financier étant l'un des cofinanceurs.

L'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre a participé au financement à hauteur de 1 %.

Le financement du projet Tram 9

Financée par cinq acteurs, la réalisation du Tram 9 a été pilotée par Île-de-France Mobilités qui fut seul maître d'ouvrage. À ce titre, elle a assuré la cohérence technique et financière du projet et veillé au respect du programme.



Keolis, une équipe mobilisée, pour les voyageurs

Une ligne

humaine et connectée

Depuis le Poste de Commande Centralisé et d'Information Voyageurs (PCCIV), les régulateurs Keolis suivent les tramways en temps réel pour assurer la régularité du service. Ils accompagnent par contact radio permanent, les 72 conductrices et conducteurs du tramway T9, afin de garantir aux voyageurs, des conditions optimales.

L'équipe de régulation gère et supervise tous les systèmes nécessaires au bon fonctionnement du service de tramway (signalisation ferroviaire, gestion des itinéraires, système d'alimentation électrique), mais aussi tous les services proposés dans les 19 stations tels que la diffusion d'information temps réel dans les rames et en stations ou la vente de titres sur chacune des stations. Des caméras d'exploitation complètent ce dispositif et sont reliées au Poste de Commande Centralisé qui visualise ainsi ce qui se passe sur les quais.

Afin de couvrir toute l'amplitude de fonctionnement de la ligne, l'équipe de régulation est présente au PCCIV, 365 jours par an, de 4h du matin à 2h du matin.

Du lundi au vendredi de 6h à 20h, aux côtés des régulateurs, l'équipe de la Relation Client assure l'information voyageurs en station et à bord des rames : itinéraires, tarification, offre de transport du T9 et des lignes de bus Seine Grand Orly, et plus largement sur l'offre intermodale du territoire. Le Centre Relation Clients reste accessible du lundi au samedi, par téléphone, internet, mail ou twitter.

Avec l'arrivée du T9, le réseau de bus « Bord de l'Eau » devient « Seine Grand Orly »

Ce réseau, dont l'exploitation est également assurée par Keolis, regroupe 5 lignes de bus qui desservent l'ouest du Val-de-Marne. Certaines d'entre elles seront en connexion avec le tram T9.

94 conductrices et conducteurs assurent des services de bus 7/7 jours, de 4h40 à 00h40, et jusqu'à 01h40, le vendredi et samedi soir, sur la ligne 483. Cette extension de service le week-end est une nouveauté qui s'adapte à l'offre plus tardive du T9.

215 collaborateurs assurent

le service 7/7 jours

C'est le dimensionnement de l'équipe nécessaire pour assurer la maintenance et la continuité du service d'une offre de mobilité fiable et de qualité.

De nombreux métiers sont mobilisés : maintenance du matériel roulant et des infrastructures, Relation Clients, service Sécurité-Environnement, contrôle, sûreté, médiation, service marketing et commercial, qualité, informatique, ressources humaines.

Dans un objectif d'unité, et sur l'ensemble du territoire Seine Grand Orly, les couleurs d'Île-de-France Mobilités sont déployées sur le matériel roulant, les stations, et même les uniformes du personnel au contact du public.

Un recrutement essentiellement local

Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a retenu le Groupe Keolis pour l'exploitation du tram T9 en juillet 2019. Île-de-France Mobilités financera à 100% les coûts d'exploitation et restera propriétaire de la ligne dont il supervisera le fonctionnement.

Grâce à un travail partenarial très important, mené avec les acteurs locaux de l'emploi et de l'insertion professionnelle et au plus près des habitants du territoire, une centaine de nouveaux emplois a été créée et c'est autant de salariés qui ont rejoint Keolis Ouest Val-de-Marne. Ces postes concernent notamment l'exploitation (conducteurs de tramway ou régulateurs) ou la maintenance.

Les salariés recrutés bénéficient d'un CDI et d'une formation préalable. 89% des recrutés habitent le Val-de-Marne ou l'Essonne, le Val-de-Marne représentant à lui seul 55% des candidatures.



Contacts presse Île-de-France Mobilités

- Amélie Lange : amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr - 01 82 53 80 90 / 07 60 10 95 05
- Sébastien Mabile : sebastien.mabile@iledefrance-mobilites.fr - 01 47 53 28 4 / 06 15 39 21 58