

IV. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

IV.I TRACE

L'opération soumise à l'enquête publique concerne la réalisation d'une ligne de tramway entre la Porte de Choisy à Paris et Orly-ville.

Les principaux objectifs de ce projet sont :

- > de répondre à l'accroissement de la demande en transport en commun sur la RD5 ;
- > d'encourager une mobilité durable par le maillage des transports collectifs structurants dans le sud parisien ;
- > d'accompagner le développement des territoires traversés, et notamment les nombreux projets urbains en cours.

La ligne en projet présente une longueur de **10 km** et s'insère essentiellement **sur la RD5**, comme l'actuelle ligne de bus 183.

Au total, six communes sont traversées par le projet, du nord vers le sud : **Paris XIII^{ème}, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly.**

Le tracé du Tramway T9 Paris – Orly ville présente les caractéristiques suivantes :

- > le terminus nord de la ligne se trouve sur l'avenue de la Porte de Choisy en correspondance avec les lignes M7 et T3a, où la station **Porte de Choisy** est insérée en position latérale est. Entre le boulevard Masséna et la place de Port-au-Prince, la circulation sur l'avenue de la Porte de Choisy est limitée au sens nord-sud et réduite à une voie de circulation ;
- > au sud de la place de Port-au-Prince, le tramway est inséré en position axiale sur l'avenue de la Porte de Choisy. La circulation est à double sens sur l'avenue de la Porte de Choisy, avec deux voies dans le sens sud-nord et une dans le sens nord-sud ;
- > le tramway franchit via l'ouvrage supérieur existant ensuite le boulevard périphérique et entre dans Ivry-sur-Seine où il s'insère en position axiale sur la RD5, et dessert les stations **Barbès-Châteaudun**, et **Pierre et Marie Curie**. Il s'insère dans les aménagements livrés en 2012 par le département du Val-de-Marne consistant en la mise en site propre de la ligne de bus 183 sur la partie nord de son tracé. La dissymétrie des files de circulation générale est maintenue ;
- > le tracé se prolonge sur le sud d'Ivry-sur-Seine et sur Vitry-sur-Seine et dessert les stations **Barbusse**, **Germaine Tailleferre** et **Champs Fleuris**. La voirie est alors à 2x2 voies, telle qu'aujourd'hui. La ligne poursuit son insertion axiale et dessert le musée d'art contemporain du Val-de-Marne par la station **Musée Mac/Val** ;
- > le tramway franchit alors la place de la Libération et dessert la station **Hôtel de Ville de Vitry** qui permettra la correspondance avec la future ligne 15 du Grand Paris Express ;
- > le parcours se poursuit dans Vitry-sur-Seine, toujours en insertion axiale, avec la desserte des stations **Camille Groult**, **Constant Coquelin** et **Plâtrières** (qui permettra la desserte de la ZAC Rouget de Lisle) ;
- > le tramway franchit ensuite l'A86, via l'ouvrage inférieur existant. La station **Trois Communes**, située à proximité de la limite communale entre Vitry-sur-Seine, Thiais et Choisy-le-Roi, est implantée sous l'ouvrage d'art. Au niveau du franchissement de l'A86, la travée ouest est dédiée au tramway et aux modes actifs ;
- > le tramway reprend ensuite son insertion axiale jusqu'à la station **Verdun-Hoche**. Il dessert ensuite le centre-ville de Choisy-le-Roi par le biais de la

Tramway T9 Paris – Orly ville



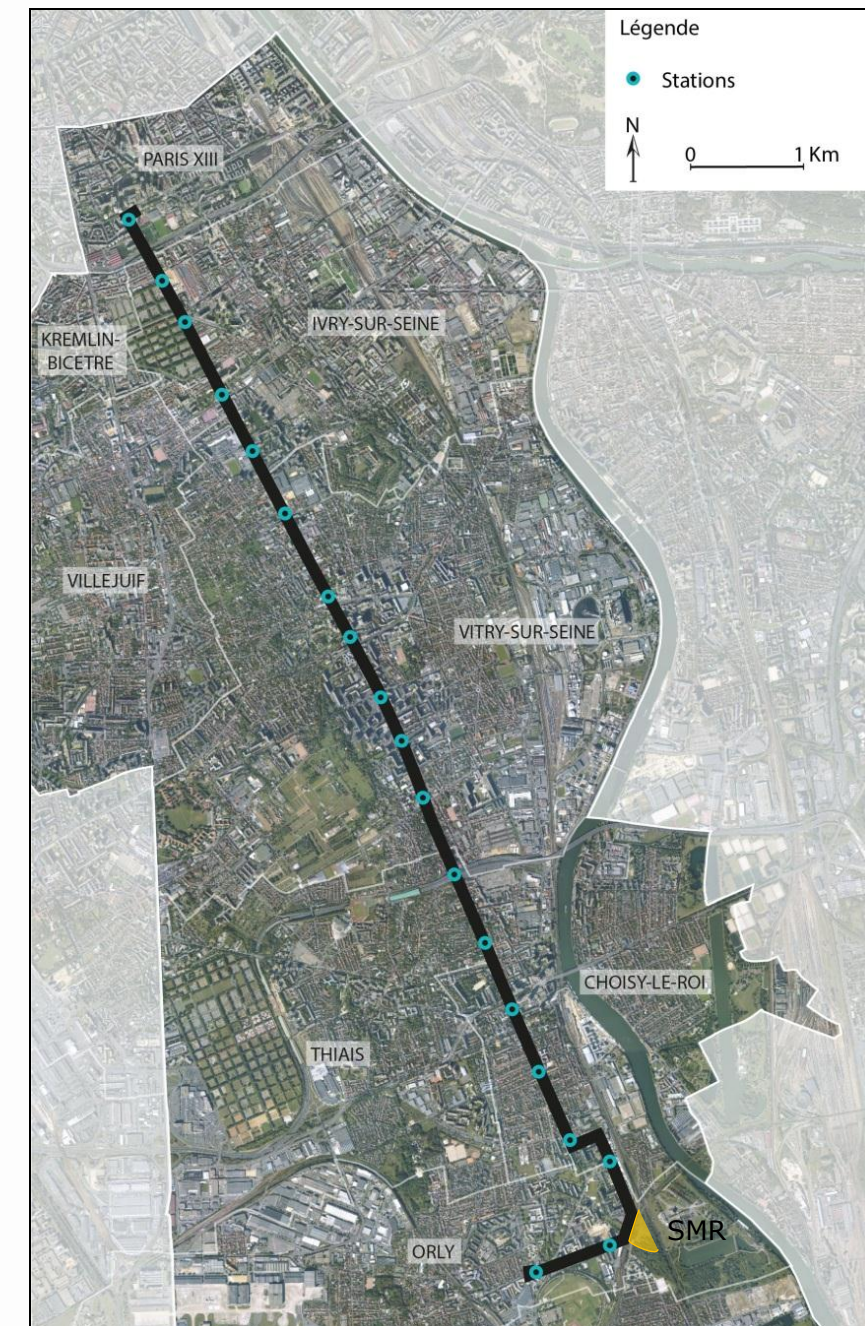
station **Rouget de Lisle**, également pôle intermodal permettant la correspondance avec le RER C et les lignes de bus TVM, 393 et 103.

- > au sud de la mairie de Choisy-le-Roi, la RD5 est réduite à 2x1 voies. Les stations **Carle-Darthe** et **Four-Peary** desservent le sud de la commune ;
- > le tracé quitte ensuite la RD5 pour s'insérer en position latérale sud sur la rue Robert Peary puis en position latérale est sur la rue Christophe Colomb. Il entre ainsi dans Orly et dessert la station **Christophe Colomb** ;
- > le tramway poursuit son insertion en position latérale est puis sud sur la voie des Saules. La station **Les Saules** permet la correspondance avec le RER C. L'insertion latérale sud sur la voie des Saules continue jusqu'au carrefour Planacassagne où le tramway se désaxe pour s'insérer en position latérale nord sur l'avenue Raynal jusqu'à atteindre son terminus sud, **Fer à Cheval**, situé sur la place devant le centre culturel Aragon-Triolet.

Un **itinéraire cycle continu**, dissocié de la plateforme sur 800 m à Choisy-le-Roi, est mis en place le long du trajet du tramway.

Le projet nécessite la réalisation d'un **site de maintenance et de remisage** des rames où seront réalisées les opérations d'entretien, de nettoyage, de réparation et de garage des tramways. Il est dimensionné pour accueillir les rames nécessaires à un prolongement de la ligne jusqu'à l'aéroport d'Orly et est implanté sur le **site des Vœux** à proximité de la gare des Saules à Orly. Un passage inférieur sous les voies ferrées de la Grande Ceinture est réalisé afin de les franchir.

Figure 15 : Tracé schématique du Tramway T9 Paris – Orly ville



Tramway T9 Paris – Orly ville



IV.II OFFRE DE TRANSPORT ET EXPLOITATION

IV.II.1 Niveau d'offre

L'amplitude journalière de service est de 5h30 à 0h30.

Le tableau ci-dessous synthétise les niveaux d'offre envisagés à la mise en service du tramway sur l'ensemble de la journée.

Tableau 1 : Niveau d'offre à la mise en service du Tramway T9 Paris – Orly ville

Plage horaire	Intervalle de passage
5h30 – 7h30	10 minutes
7h30 – 9h30	4 minutes
9h30 – 17h00	6 minutes
17h00 – 19h00	4 minutes
19h00 – 21h00	8 minutes
21h00 – 22h30	15 minutes
22h30 – 00h30	20 minutes

IV.II.2 Temps de parcours

Le temps de parcours est calculé sur la base d'une simulation de la marche des tramways tenant compte :

- > des caractéristiques des véhicules (accélération et décélération, vitesse maximale) en service commercial ;
- > des caractéristiques géométriques du tracé emprunté par le tramway (longueur, pentes, courbe, etc.) ;
- > des temps de franchissement des carrefours (régime de priorité accordé, vitesse de franchissement) ;

- > des arrêts en station ;
- > des caractéristiques d'environnement (vitesse limite imposée par réglementation ou du fait de contraintes environnementales telles que la présence de piétons, les problèmes de visibilité ou d'encombrement de la chaussée de circulation...).

Le temps de parcours entre les deux terminus de la ligne, tenant compte des différentes hypothèses ci-dessus, est estimé à environ **29 minutes**, hors temps d'arrêt aux terminus. Cela correspond à une vitesse commerciale de **20 km/h**.

Figure 16 : Temps de parcours entre les différents pôles d'échange de la ligne

