

## LES 6 RECOMMANDATIONS DU T6

Apprenons dès maintenant à vivre nos villes avec le tram. Le T6 va commencer à apparaître dans nos rues. Soyons prudents ! Il faut s'habituer à ce nouveau venu, adapter nos comportements et notre conduite et familiariser nos enfants aux nouvelles règles.

Les premières rames du T6 commencent à circuler dans nos villes pour préparer la mise en service de la section en surface de la ligne d'ici un an. Vous verrez bientôt passer la rame pour différents essais de matériel, tests de vitesse et réglages du système. Formation des conducteurs et marche à blanc suivront sur l'ensemble du tracé. C'est le moment de s'habituer à la présence du T6 en ville dans un environnement transformé où piétons, vélos, voitures et tramways ont chacun leur place.

# LE CODE DU TRAM EN VILLE



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

**EN 2014** MISE EN SERVICE DE LA SECTION EN SURFACE – 19 STATIONS ENTRE CHÂTILLON ET VÉLIZY.  
**EN 2015** MISE EN SERVICE DE LA SECTION SOUTERRAINE – 2 STATIONS À VIROFLAY.  
 UNE RÉALISATION DE **384 M€ HT** (COÛT DU PROJET HORS MATÉRIEL ROULANT AUX CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE 2006) FINANCÉE PAR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE (50 % SOIT 190,58 M€), LE CONSEIL GÉNÉRAL DES HAUTS-DE-SEINE (20 % SOIT 76,43 M€), L'ÉTAT (16 % SOIT 61,63 M€), LE CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES (13 % SOIT 52,08 M€) ET LA RATP (1 % SOIT 3,36 M€).  
 LE MATÉRIEL ROULANT ESTIMÉ À **134 M€ HT** (AUX CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE 2006) ET LE COÛT D'EXPLOITATION ANNUEL SONT FINANCÉS INTÉGRALEMENT PAR LE STIF.

## 1 Attention au tram ! la plateforme du T6 n'est pas loin

Positionné en abord de chaussée, ce panneau prévient automobilistes et motards d'une intersection à feux rouges clignotants avec la plateforme du T6 à moins de 50 m. Adaptez votre conduite et préparez-vous à devoir vous arrêter pour laisser passer une rame. Avec ou sans feux tricolores, le tram est toujours prioritaire.



DANGER ! PROXIMITÉ D'UNE VOIE DE CIRCULATION DE TRAMWAY



**ATTENTION AU RAIL !**  
 Le rail central qui court sur chaque voie des 12,4 km du tracé en surface du T6 forme une rainure au sol. Si vous circulez en trottinette, rollers ou vélo, faites attention à ne pas y prendre vos roues et roulettes quand vous franchissez la voie.

## 2 Place au tram ! il est prioritaire sur tous les véhicules

La priorité du tram le protège des embouteillages et garantit la régularité de son service. Le T6 passe devant tout le monde ! Vélos, voitures, motos et même bus, lui doivent toujours la priorité. Aux intersections avec la plateforme, ce panneau complète les feux rouges clignotants et rappelle aux automobilistes que le tram est prioritaire.



ATTENTION ! PRIORITÉ ABSOLUE AU TRAM

**LE TRAM NE DÉVIE PAS**  
 Comme tous les modes guidés, le tram ne peut contourner les obstacles. Il peut freiner mais pas dévier de sa trajectoire déterminée par le rail. C'est toujours à vous de l'éviter et de lui laisser la place.



# 3

## Plateforme interdite ! le tram ne partage pas sa voie

Comme tous les tramways, le T6 circule principalement en site propre pour garantir sa vitesse commerciale. La plateforme lui est strictement réservée. Aucun autre usager n'est autorisé à l'emprunter sans aucune exception. Vélos, piétons, autos et motos disposent de leurs propres voies de circulation sécurisées.



**RAPPEL !**  
VOIE AUTORISÉE  
UNIQUEMENT  
AUX TRAMWAYS

**ROUTE DU PAVÉ BLANC**  
À Clamart, sur le bas de la route du Pavé Blanc très étroite, le tramway partage sa plateforme avec voitures, motos et scooters, sur 200 m environ. Les accès riverains et l'accès aux places de stationnement côté impair, autorisent exceptionnellement la traversée de la plateforme. Restez attentifs, le tramway reste prioritaire.

### LA PLATEFORME N'EST PAS UNE ALLÉE DE PROMENADE

Souvent dégagée entre deux passages de rames, la plateforme n'en reste pas moins constamment interdite à tous les usagers, pour qui elle présente un réel danger.

### PRÈS DU T6, À BICYCLETTE

11 km d'aménagements spécifiques ont été réalisés pour la circulation des vélos le long du T6 (pistes, contresens ou voie verte). Circuler en vélo sur la plateforme du tram est non seulement interdit, mais très risqué.



### ENLÈVEMENT DEMANDÉ

Le stationnement et la circulation sur la plateforme du T6 sont strictement interdits. Tous les véhicules contrevenants s'exposent à une amende et à l'enlèvement ou la mise en fourrière (art. R411-17 du Code de la route).

# 4

## Redoublez d'attention ! un tram peut en cacher un autre

Comme son cousin le train, un tram peut toujours cacher un autre tram circulant en sens inverse. À pied ou en véhicule, ne vous engagez jamais sur la plateforme du T6 avant l'extinction des feux clignotants ou le passage de votre feu au vert. Et avant de le faire, vérifiez à droite et à gauche, que la voie est bel et bien libre.



### AUX STATIONS T6

Il est interdit de traverser au milieu des quais. Des passages cloutés sont aménagés aux extrémités de quais où la visibilité est bonne.

# 5

## Respectez les feux rouges ! le tram ne s'arrête qu'en stations

Le tram arrive vite et ne ralentit pas ! Respectez ce signal disposé de chaque côté d'une traversée piétonne sécurisée de la plateforme du T6. Patientez impérativement quand il clignote. Même éteint, il invite à la prudence. Prenez la main de vos enfants et traversez tranquillement en restant attentifs.



**DANGER !**  
ROUGE CLIGNOTANT,  
PASSAGE INTERDIT

### JUSQU'À 40 M POUR S'ARRÊTER

Le T6 circule à travers nos villes à une vitesse moyenne d'environ 20 km/h pouvant atteindre 60 km/h en ligne droite. À ces vitesses, en fonction de son volume et de sa charge, il lui faut entre 10 et 42 m pour stopper.



Isolé ou ajouté sur certains carrefours à feux, ce feu signale l'arrivée d'une rame. S'il clignote, on stoppe immédiatement et on laisse passer la rame T6. S'il est éteint, on passe mais toujours prudemment, en vérifiant qu'aucun tramway n'est en approche dans les deux sens.



# 6

## Ouvrez l'œil ! le tram ne fait pas de bruit

Électrique et sur pneus, le T6 se déplace presque sans bruit. Soyez attentifs aux abords de la plateforme : ôtez vos écouteurs, coupez votre radio, évitez de téléphoner et surveillez bien vos enfants. On peut tous se faire surprendre par la présence du tram sans l'avoir entendu arriver !



### AU VOLANT

Quand vous circulez le long de la plateforme du tram, pensez à vérifier votre angle mort à l'approche d'un carrefour. Vous pourriez bien y voir une rame de tram à l'approche que vous n'auriez pas entendue.

### DING, DONG, VOILÀ LE TRAM...

Pour signaler le passage de la rame, prévenir de son arrivée et de son démarrage imminent en stations, le conducteur fait retentir la cloche du tram dès que nécessaire !

# LA PRÉPARATION DU T6 EN VUE DE LA MISE EN SERVICE

## Tester les rames

Les 28 rames du T6 sont livrées depuis l'automne 2013 sur le Site de Maintenance et de Remisage de Villacoublay, à raison de 2 rames par mois. Les rames arrivent de nuit au SMR, au terme d'un voyage de 48 h par convoi exceptionnel, depuis les ateliers New TransLohr (NTL) de Duppigheim en Alsace. Le montage et les essais statiques prennent une semaine. On vérifie, d'abord à l'arrêt, la finition et le fonctionnement du matériel, avant les premiers essais dynamiques. Après ces préparatifs, la rame est prête à quitter le SMR pour s'essayer sur le tracé où ses capacités – accélération, rebroussement (marche-arrière), freinage... – sont alors vérifiées et testées en conditions réelles.

## Régler le système

La vérification du système de transport consiste à s'assurer du bon fonctionnement général de la ligne, notamment dans les passages étroits, virages et côtes du tracé du T6. Le fonctionnement de l'alimentation électrique (LAC) et la signalisation lumineuse sont réglés. L'accessibilité fait l'objet d'une attention spécifique, avec la vérification du niveau des quais, de l'espace quai / rame, etc.

## Former les conducteurs

154 conducteurs seront aux commandes des rames du T6 pour assurer son service journalier entre 5 h 30 et 0 h 30. Ce sont les machinistes de la RATP les plus expérimentés, rattachés au centre bus de Fontenay-aux-Roses qui se préparent à ce nouveau métier. Après une formation théorique d'acquisition des procédures, ils passeront à la pratique en effectuant des heures de conduite sur le tracé aux côtés d'un formateur. Leur formation se poursuivra jusqu'à la mise en service. Le tracé et la rame ne doivent plus avoir de secret pour eux...

## Obtenir l'autorisation

Avant la mise en service, une marche à blanc est réalisée. La ligne est testée dans les conditions réelles de service, avec les 25 rames nécessaires à son exploitation qui marquent les arrêts et communiquent avec le poste de commande. Tout fonctionne normalement mais sans voyageurs. Les conducteurs approfondissent leur connaissance du tracé, les régulateurs perfectionnent leurs procédures. L'exploitant procède aux derniers ajustements et les riverains s'habituent à faire attention au tram. À l'issue de la période de marche à blanc, le préfet délivre l'autorisation de mise en circulation de la ligne.



## PROGRAMME DES ESSAIS

- depuis septembre 2013 jusqu'à octobre 2014 : livraison, assemblage et essais des rames au SMR.
- novembre 2013 : essais de qualification de type de la rame entre la station L'Onde et la voie d'accès au SMR (avant la station Louvois).
- décembre 2013 jusqu'à mars 2014 : essais dynamiques de la ligne, avec circulation de 2 ou 3 rames entre les stations Robert Wagner et Division Leclerc, avant la descente de Châtillon.
- mars 2014 jusqu'à octobre 2014 : formation des conducteurs du T6 entre les stations Robert Wagner et Division Leclerc et essais dynamiques de la ligne entre les stations Parc André Malraux et Châtillon - Montrouge
- novembre 2014 jusqu'à décembre 2014 : marche à blanc sur l'ensemble du tracé en surface avant autorisation de mise en service de la section en surface.