

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

APPROBATION D'UNE CHARTE POUR LE MODE TRAM

DECISION n° 8208
prise dans sa séance du 10 décembre 2004

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France,

Le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France,

DECIDE

Article 1^{er} : la charte mode « TRAM » qui définit les caractéristiques essentielles de ce mode est approuvée.

Article 2 : une dénomination des lignes dans l'ordre chronologique des mises en service est retenue.

Le président du conseil d'administration du
Syndicat des transports d'Ile de France



Bertrand Landrieu

Préambule

La présente charte a pour objet de déterminer les caractéristiques principales et le niveau de prestations attendu du mode tramway dénommé « mode TRAM ».

Elle s'applique à tous les projets qui présentent les caractéristiques définies ci-dessous quels que soient les opérateurs en charge de leur construction et/ou de leur exploitation.

Le service dénommé « TRAM » est réalisé dans le cadre de normes de qualité communes définies par l'AFNOR en vue d'obtenir un niveau de prestation homogène et de rendre le service attractif pour les usagers.

1. Attribution de l'appellation mode « TRAM »

Cette appellation s'applique à un mode de transports en commun guidé de surface, implanté en milieu urbain, intermédiaire en terme de puissance et de capacité entre le bus et le métro d'une part et le train d'autre part. Ce mode dessert des zones denses avec une inter-station moyenne de l'ordre de 500 mètres. L'arrêt à chaque station est systématique. Il s'articule avec les transports en commun existants et permet un rabattement sur d'autres modes.

L'attribution de l'appellation « TRAM » devra faire l'objet d'une décision du STIF et des opérateurs concernés.

2. Caractéristiques du service

2.1 Fonctionnement

Le matériel du mode « TRAM » est guidé sur l'ensemble de la ligne. Il circule à droite, en général sur le principe de la marche à vue, ce qui lui permet d'adapter sa vitesse à l'environnement.

Des aménagements de voirie lui assurent une emprise réservée sur la plus grande partie possible de la ligne et des systèmes de priorité aux feux lui permettent un franchissement aisé des carrefours.

Il est doté d'outils de régulation performants qui lui offrent une souplesse d'exploitation en temps réel.

2.2. Offre de service

Le mode « TRAM » fonctionne 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h00-1h00) et sa fréquence est attractive (intervalle \leq à 6 mn en HP - \leq à 10 mn en HC de journée ; \leq à 20 mn en soirée. Ces références de service s'appliquent en période de plein trafic, hors vacances scolaires).

Sa vitesse commerciale nominale est supérieure à celle des bus.

Des aménagements de voirie, des systèmes de priorités aux feux et des outils de régulation permettent une fiabilisation des temps de parcours et une bonne régularité, mesurée selon la norme AFNOR : l'intervalle prévu doit être respecté à $-/+ 2$ minutes ou l'horaire prévu doit être respecté à $-/+ 5$ minutes

2.3. Titres de transport et tarification

Une tarification commune fixée par le STIF est appliquée à l'ensemble des lignes du mode « T ». Cette tarification est identique à celle du mode "BUS"¹.

La validation des titres de transport peut se faire soit à bord des véhicules soit en entrée en station.

Chaque station est équipée d'au moins un appareil de distribution de titres à usage du public (ADUP) afin de permettre à tout usager d'acheter son titre de transport pendant les heures d'ouverture du service.

3. Matériel roulant

Le véhicule du mode « TRAM » répond aux exigences d'accessibilité pour tous (plancher bas et larges portes).

Il est silencieux et non polluant.

Ses vastes espaces intérieurs de circulation sont conçus pour offrir un niveau de confort permettant aux voyageurs d'effectuer leur déplacement avec un taux d'occupation moyen de 4 voyageurs au m² dans toutes les plages horaires.

Les véhicules sont équipés de chauffage et ventilation réfrigérée, vidéosurveillance et information sonore et visuelle embarquée.

4. Les stations

Les stations, en général ouvertes, sont intégrées dans l'environnement urbain. Elles sont aménagées et signalisées de manière à faciliter le déplacement des voyageurs aussi bien en entrée et sortie qu'en correspondance avec un autre mode de transport. Une signalisation spécifique peut faciliter leur repérage dans le milieu urbain.

Elles sont accessibles aux Personnes à Besoin Spécifiques (PBS) et en général, vidéo surveillées.

Les quais sont équipés d'un système d'information visuelle dynamique, d'un système de sonorisation, d'informations statiques et d'éléments de confort (abris protégeant des intempéries, bancs, poubelles).

5. Actions de communication

Les entreprises concernées se concerteront et informeront préalablement le STIF de toute action de communication d'une certaine ampleur concernant le mode « TRAM ».

¹ Toutefois, à la mise en service du tram train Aulnay Bondy, une tarification transitoire pourra être décidée