

TRANSPORTS EN COMMUN ET APAISEMENT : LE CAS DU TRAMWAY



Le tramway Nantais (en aire piétonne entre le miroir d'eau et le château des Ducs de Bretagne)

L'essentiel

Le tramway urbain est un transport public guidé. Il fait l'objet d'un traitement particulier par la législation et la jurisprudence et présente des spécificités notamment sous l'angle de ses droits et obligations à l'égard des autres véhicules et piétons.

Plusieurs configurations sont possibles : soit il circule complètement en dehors de la circulation, c'est-à-dire en site « propre » complètement séparé, soit il circule en site partagé dit « banal », soit il circule en site mixte (desserte autorisée uniquement aux riverains – cas très rare sur la métropole).

Il peut emprunter un statut d'aire piétonne (donc potentiellement circulable par les piétons, cyclistes / EDPM¹, véhicules autorisés tels riverains, livreurs...) lorsqu'il est en site propre ou mixte.

Sa vitesse définie par le Règlement de Sécurité et d'Exploitation (RSE) dans chacune des trois configurations citées ci-dessus et approuvée par le Préfet est parfaitement compatible avec la ville apaisée.

*Pour toute modification des aménagements de voirie (définitive **mais également temporaire** telle une opération immobilière), dont le changement de statut pourrait avoir des conséquences sur les conditions d'exploitation du tramway, le projet doit être présenté au STRMTG².*

¹ EDPM : Engin de déplacement personnel motorisé

1. DROITS ET OBLIGATIONS DES TRAMWAYS À L'ÉGARD DES AUTRES VÉHICULES

Le code de la route ne s'applique pas au tramway, « *toutefois son conducteur est tenu de respecter les signaux comportant des prescriptions absolues ainsi que les indications données par les agents réglant la circulation routière* » ([Article R110-3](#)).

Le tramway respecte les limitations de vitesses indiquées dans un synoptique en annexe des consignes générales d'exploitation. Le « Règlement de sécurité et d'exploitation » (RSE) approuvé par le Préfet y fait référence. Ces limitations de vitesses sont cohérentes avec les prescriptions de vitesse des zones que le tramway traverse -signaux de limitation de vitesse B14 et de prescription zonale B30- ou les complètent. C'est le cas par exemple lorsque le tramway traverse des aires piétonnes (50 otages, place Bretagne, Bouffay, Commerce, Gare nord, etc.) - environ à 30 km/h.

Il doit dans tous les cas appliquer une **vitesse adaptée au contexte** : en effet, il doit pouvoir s'arrêter à tout moment en cas d'obstacle, c'est le principe du **régime de conduite à vue** adoptée par le conducteur qui connaît la distance de sécurité nécessaire pour s'arrêter à la vitesse donnée.

Dans les intersections, la stratégie métropolitaine a été de décider **une « prise en compte » préférentielle du tramway** (et certains bus tels busway, chronobus)³. Il ne s'agit pas de la notion de priorité qui est un terme du code de la route pour définir qui doit passer en premier (exemple : deux véhicules qui se croisent dans une écluse). Les seuls véhicules prioritaires au sens du code de la route dans les carrefours étant en effet les véhicules avec gyrophare bleu et sirène activée⁴.

2. DROITS ET OBLIGATIONS DES TRAMWAYS À L'ÉGARD DES PIÉTONS

L'[article R.415-11](#) du code de la route, relatif au cédez le passage aux piétons régulièrement engagés ne concerne pas les tramways puisque en vertu de [l'article R110-3](#) le code de la route ne s'applique pas aux véhicules de transport public assujettis à suivre, de façon permanente, une trajectoire déterminée par un ou des rails matériels et empruntant l'assiette des routes.

En aire piétonne, rien n'empêche le franchissement des rails par les piétons. Dans ce type de statut, une importance particulière est donc accordée par la SEMITAN à la rédaction du synoptique des vitesses auquel se réfère le RSE, en lien avec la Métropole.

Il sera nécessaire pour l'aménageur d'assurer une co-visibilité optimale aux intersections et à proximité des flux piétons importants afin de réduire les situations accidentogènes.

3. LES CONFIGURATIONS (SITE PROPRE, SITE BANAL, SITE MIXTE)

Trois situations peuvent se présenter, toutes définies par le STRMTG :

- **Le tramway circule en Site Propre** : site réservé à l'usage exclusif des tramways. On parle de TCSP (transport en commun en site propre) ou de « voie réservée » (terme repris dans la mise à jour du Guide d'aménagement de la voirie pour les Transports Collectifs » du CEREMA).

Tous les autres usagers (taxis, autobus, cyclistes, ...) y sont interdits. Seuls peuvent être acceptés les véhicules d'intérêt général prioritaires (§6.5 de [l'article R311-1 du code de la route](#)) dans le cadre de leur mission.

² Le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés ou STRMTG est un service à compétence nationale rattaché à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

³ Voir le Guide RT – « La prise en compte des tramways et busways »

⁴ Il s'agit des « véhicules d'intérêt général prioritaire » - [Article R311 – 1 §6-5 du code de la route](#)

Sur la commune de Nantes, l'arrêté permanent n°109-G09 du 25 janvier 2022 précise dans son article 1-1 que les véhicules assurant le nettoyage, l'entretien et les réparations des sites propres ou des installations et véhicules assurant leur dépannage sont également autorisés à circuler et s'arrêter ainsi que ceux assurant la viabilité, notamment hivernale et véhicules assurant leur dépannage si nécessaire. Les véhicules de la police nationale, gendarmerie, police municipale et métropolitaine des transports en commun dans le cadre de la nécessité de leurs missions, les véhicules d'intérêt général prioritaires en intervention (notamment sapeurs-pompiers à l'aller et au retour) y sont également autorisés à circuler et s'arrêter.

L'espace sur lequel circule le tramway en site propre est soit séparé physiquement par une bordure infranchissable (totalement ou non) soit visuellement, notamment en aire piétonne, par un revêtement différencié ou une ligne de démarcation du GLO (Gabarit Limite d'Obstacle).

- **Le tramway circule en Site Banal** : c'est à dire au sein de la circulation générale (exemple : rue des Hauts pavés à Nantes – Arrêt : Poitou).

Tous les tronçons en site partagé sont actuellement à Nantes Métropole en zone 30, ce qui est à préconiser dès la conception dans le cas de nouvelles lignes. En effet, le choix de site partagé est souvent dû à un manque de largeur de la voie empruntée. Limiter le différentiel de vitesse entre les usagers est donc une question de sécurité dans un espace destiné à une multitude d'usages où de nombreux modes de déplacement se rencontrent.

Les aménagements de la voirie tels que les ralentisseurs de vitesse ne sont pas possibles dans cette situation.

- Le tramway circule en **Site mixte** : site réservé à l'usage des tramways et à certaines catégories d'usagers identifiés par la signalisation ou la réglementation locale : taxis, cyclistes, autobus, autocars de tourisme, riverains...Exemple : Bouguenais – Les Couëts.

4. AMÉNAGEMENT DE LA VILLE APAISÉE ET TRAMWAY

La ville apaisée est donc compatible avec les transports en commun, sous couvert d'une attention particulière à accorder à la gestion des intersections, au type de transport en commun (tramway, BHNS⁵, chronobus, bus express, ligne classique) et à la proportion de voies apaisées sur l'ensemble de son parcours⁶.

- Quelle que soit la configuration (site propre, banal, site mixte) :
 - Toute modification de l'environnement dans lequel circule le tramway et ayant des conséquences sur son exploitation, y compris le statut de la voie, **implique une validation du STRMTG**.
 - Il sera nécessaire de s'assurer de la bonne co-visibilité permanente entre le tramway et le reste de la circulation et des usagers afin de s'assurer que la vitesse du tramway est adaptée au statut des lieux.
 - Il est obligatoire de maintenir des éléments de guidage et de repérage de la plate-forme du tramway en matérialisant le gabarit limite d'obstacle (GLO).
- Traitement des traversées piétonnes
 - Le tramway circule en site propre (conflit piéton / tramway géré ou non par feu) :

Conformément aux recommandations du CEREMA (fiche n°2 – IUTCS), de par la priorité ferroviaire et pour ne pas donner l'impression au piéton qu'il est prioritaire, il a été décidé à Nantes Métropole de

5 **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

6 Pour le cas des transports en commun autres que le tramway : voir **la Fiche 25 – Transports en commun et apaisement : le cas des busways, chronobus, express et bus de lignes régulières**

ne pas marquer par bandes blanches le passage piéton sur la plateforme du tramway. Dans les faits, sur la plateforme il est donc soit suggéré (par une délimitation visuelle : différenciation du revêtement, clous, résine...) soit il n'est pas représenté. Il est en continuité d'un marquage piéton sur chaussée souvent marqué par bande blanche ou encore suggéré. La BEV est obligatoire au droit de la traversée du tramway.

- Le tramway circule en site banalisé :

Pour ce dernier cas, il y a actuellement une contradiction entre deux des fiches du CEREMA et du STRMTG. La doctrine est donc en cours de clarification et s'appuiera sur la base de la fiche n°2 IUTCS⁷ à respecter en attendant des expérimentations programmées en 2024.

-=> Si les traversées sont équipées de feux, il est préconisé de marquer réglementairement la traversée piétonne sur l'ensemble de la voie routière, pour gérer les conflits entre les piétons et les autres véhicules. Cela permet de garantir une traversée sécurisée tout en maintenant la priorité au tramway. Les feux R25 étant réservés au site propre, seuls les signaux R12 peuvent être implantés sur un site banal.

=> Si la traversée n'est pas équipée de feux, le marquage réglementaire peut induire de la confusion par rapport à la priorité du tramway sur le piéton. Dans ce cas, il est plutôt conseillé de suggérer les traversées piétonnes de manière visible en utilisant par exemple des revêtements différents mais sans utiliser le marquage réglementaire. Ceci n'est cependant acceptable que si la circulation est faible. »

7 - A noter !

Le Cerema propose une série de fiches "insertion urbaine des transports collectifs de surface", sur les questions d'aménagement de voirie et de signalisation routière liées à l'interface entre ces systèmes de transport et les autres usages de l'espace public.

Fiche n°0 : IUTCS, une approche à développer. Cette fiche vise à expliciter les enjeux de l'insertion urbaine des transports collectifs de surface

Fiche n°1: Tramway et visibilité : enjeux et règles existantes. Ce document recense les problèmes de visibilité liés à la présence de masques sur le domaine public ou sur le domaine privé, et propose des outils pour la prévention et le traitement des masques rencontrés

Fiche n°2: Tramway et traversées piétonnes - Principes d'aménagement. Cette fiche présente les enjeux, la réglementation et les principes d'aménagement des traversées piétonnes sur les voies de tramways.

Fiche n°3: Tramway dans la circulation générale. Cette fiche basée sur l'analyse de dizaines de sites en France, concerne les sections de lignes aménagées en site banal (quand les tramways et la circulation générale circulent sur la même voie). Elle revient sur leur domaine de pertinence et énonce des recommandations pour l'aménagement et l'exploitation de ces sites.

Fiche n°4: Tramway et visibilité : méthodes et outils. Une méthode pour déterminer les conditions de visibilité minimale à réunir (définition de cônes de visibilité) contribuant à réduire le risque d'accidents entre des tramway et des tiers, selon le type de conflit et ses modalités de gestion. La fiche aborde aussi la visibilité sur les signaux destinés à la conduite des tramways.

Fiche n°5 : Tramway et modifications de voirie: les obligations des gestionnaires. Cette fiche présente le rôle et les responsabilités des gestionnaires de voirie en lien avec le maintien du niveau de sécurité des lignes de tramway et donne des exemples de modifications pouvant affecter la sécurité d'une ligne de tramway existante.

Fiche n° 06 - Les solutions pour améliorer la performance des lignes de bus : En s'appuyant sur des retours d'expérience de plusieurs réseaux français, notamment ceux de Nantes, Metz ou Lyon, elle recense des mesures et aménagements permettant, pour un coût limité, d'améliorer la performance et la qualité de service des lignes de bus.