

Rouen : une deuxième ligne de transport en commun en site propre, d'un nouveau type

Périmètre de transports urbains de Rouen : 396 900 habitants

- Capitale de la région Haute-Normandie
- Dans l'orbite de l'agglomération parisienne, à 1 heure de Paris.
- L'activité de l'agglomération est marquée par son port (1^{er} port européen pour les céréales), l'industrie pharmaceutique et l'agroalimentaire.
- Mobilité quotidienne (*) : 3,63 déplacements par personne et par jour, dont 2,56 déplacements mécanisés
- Taux de motorisation (*) : 43 voitures pour 100 personnes
- Répartition modale dans l'agglomération (*) :

Voiture :	58 %
TC :	10 %
Marche :	29 %
Deux-roues :	2 %
Autre :	1 %
- Nombre de voyages TC par habitant et par an en 1999 (**) : 98

(*) : Source : Enquête ménage 1996.

(**) : Source : Annuaire TCU 2000 – CERTU – Données 1999.

1. L'autorité organisatrice des transports urbains : la communauté de l'agglomération rouennaise (CAR)

L'autorité organisatrice des transports urbains est la communauté d'agglomération depuis le 1er janvier 2000. La CAR exerce, au total, 13 compétences, dont les transports urbains, sur 33 communes (292 km²) qui regroupent 396 900 habitants²².

Le versement transport a été instauré en 1975 au taux de 0,50 %, puis porté à 1,75 % en 1991 en vue de financer le premier TCSP rouennais «METROBUS» qui a donné son nom au réseau. Il a été porté à 1,80 % en 2002.

2. L'exploitant du réseau de transport : les Transports en commun de l'agglomération rouennaise (TCAR)

La TCAR, affiliée au groupe CGEA CONNEX est l'exploitant du réseau qui comprend, depuis 1994, une ligne de tramway nord-sud de 16 km.

Les TCAR disposent d'un parc de 221 autobus et 28 rames de tramway. Cette société emploie 902 personnes, dont 562 agents roulants²³.

Pour la réalisation et l'exploitation de la ligne de tramway nord-sud «METROBUS», l'AOTU avait décidé de passer une concession de travaux et de service public. À cet effet, une société concessionnaire – Société du métro de l'agglomération rouennaise (SOMETRAR) – a été créée en 1991, associant :

- le groupement de constructeurs ;
- l'exploitant (TCAR) ;
- et un pool bancaire.

Conformément aux termes du contrat de concession²⁴, la SOMETRAR a réalisé et financé la réalisation de la ligne de tramway et les TCAR assurent l'exploitation de l'ensemble du réseau (bus et tramway) pour une période de 30 ans. Depuis la fin des travaux, l'actionnaire majoritaire de cette concession est l'exploitant TCAR (56 % du capital), suivi des constructeurs (34 %) et du pool bancaire (10 %).

3. La politique des transports

La CAR a approuvé, en février 2000, son PDU. Les objectifs de ce PDU à l'horizon 2010 sont les suivants :

- organiser et satisfaire les besoins de déplacements en maîtrisant la circulation automobile et l'utilisation de la voiture particulière et en développant l'usage des transports collectifs ;

22. Source : INSEE, recensement 1999.

23. Source : GART. Annuaire des Transports Publics – Édition 2000.

24. Contrat de concession signé le 28 juin 1991, avec mise en vigueur le 1^{er} juillet 1993, jusqu'à l'échéance du 30 juin 2024.

- préserver l'environnement et optimiser le partage de l'espace en favorisant les modes les moins consommateurs d'espace, et en luttant contre la pollution, les nuisances et les accidents ;
- rendre cohérents urbanisme et transports, afin de limiter l'étalement urbain, de renforcer le poids des centres et de développer les implantations d'habitat et d'activités à proximité des axes de transport en commun.

Pour atteindre ces objectifs, les principales actions porteront sur :

- le renforcement de l'offre de transports collectifs ;
- la réalisation d'une rocade routière permettant de contourner le centre de l'agglomération ;
- la mise en place d'actions foncières afin de favoriser les nouvelles constructions à l'intérieur du périmètre défini par la rocade.

Le développement des transports collectifs est fondé sur trois principes :

- une offre régulière et fréquente ;
- des temps de trajets réduits au maximum ;
- du confort aussi bien à l'attente que pendant le trajet.

La réalisation de nouvelles lignes de TCSP devrait contribuer également à ce développement, à commencer par «TEOR» : Transport est-ouest rouennais (premier tronçon inauguré début 2001).

4. Le transport est-ouest rouennais (TEOR)

➔ Présentation de la ligne «TEOR»

Principe du projet

Le mode choisi devait répondre aux critères suivants, présentés dans un cahier des charges :

- infrastructures de partage de la voirie optimisées en fonction des conditions locales de circulation et d'urbanisme : site protégé (infranchissable) ou réservé (franchissable) sur les deux tiers du tracé, site banalisé sur un tiers du tracé ;
- véhicules routiers de nouvelle génération, à forte image type tramway, permettant un accès de plain-pied, à motorisation non polluante ;
- équipements commerciaux de qualité analogue à ceux du tramway (stations, distributeurs, système d'information voyageurs) ;
- aménagements urbains d'accompagnement, leviers d'une requalification urbaine tout au long du tracé.

Tracé

La réalisation de ce TCSP vise à améliorer les déplacements entre le centre-ville et l'est et l'ouest de l'agglomération, en permettant une correspondance aisée avec la ligne de tramway existante.

Le tracé de TEOR consiste en un tronçon commun de 3,8 km en site protégé ou réservé, à 2 voies. Des extrémités de ce tronçon commun partent trois branches permettant de desservir 26 km et une quarantaine de stations, dans la première phase du projet.

Un pôle d'échanges est aménagé à l'entrée ouest du centre-ville, comprenant notamment un parc relais de 980 places.

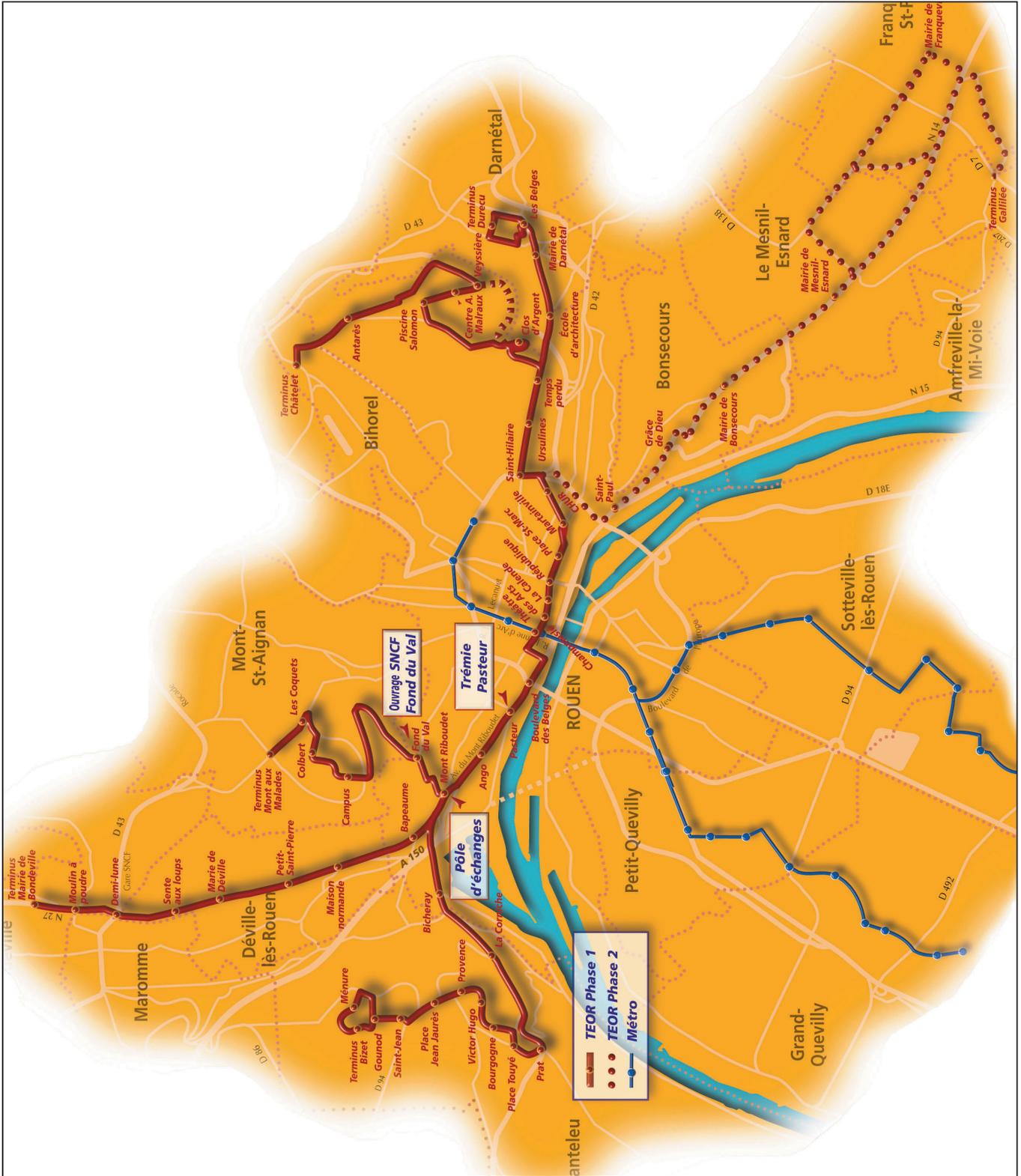
Au terme de cette première phase, TEOR desservira 90 000 habitants et de nombreux équipements publics : le campus universitaire, plusieurs facultés, le centre hospitalier universitaire régional, la préfecture, l'hôtel de région, ainsi que l'hypercentre de Rouen.

Matériel retenu

Il est prévu que le matériel sera à terme composé de véhicules routiers guidés. Dans un premier temps, les lignes utilisant le site propre sont exploitées avec 38 autobus articulés en attendant l'introduction, très prochaine, de véhicules Civis.

Desserte envisagée

L'objectif est de proposer aux heures de pointe un service toutes les 6 minutes par sens sur chaque branche – soit un toutes les deux minutes sur le tronçon commun – avec une vitesse commerciale de 18 km/h sur les lignes 1 et 3 et 17 km/h sur la ligne 2. Le trafic potentiel est estimé à 49 000 voyageurs/jour.



Rouen – Le tracé général de TEOR

Source : Agglomération de Rouen (octobre 2002).

➔ Modalités de réalisation du projet

Principe du projet

En 1997, le district décide de réaliser ce deuxième projet de TCSP en maîtrise d'ouvrage publique, afin de mieux maîtriser les dépenses. Aussi le montage financier en concession du tramway n'a-t-il pas été reconduit.

➔ Déroulement du projet : d'une ligne de TC est-ouest au réseau «TEOR»

- *Juillet 1996* : Lancement des études pour la réalisation d'une ligne de TCSP d'orientation est - ouest
- *Décembre 1996* : Lancement d'un appel d'offres sur performances
- *Été 1997* : Examen des offres (tramway, TVR, téléphérique). L'appel d'offres est déclaré infructueux
- *Septembre /décembre 1997* : Nouvelles réflexions. Naissance du projet «TEOR»
- *Octobre 1998* : Deuxième appel d'offres sur performances pour un matériel livrable fin 2000, lui aussi déclaré sans suite, le matériel ne pouvant être livré dans les délais.
- *Mai 1999* : Nouvel appel d'offres, cette fois-ci fructueux : les véhicules retenus sont de type routier guidé
- *Juillet 1999* : Déclaration d'utilité publique du projet
- *Août 1999* : Début des travaux
- *Février 2001* : Inauguration de la partie ouest de 2 des 3 lignes du réseau
- *Août/septembre 2002* : Enquête publique pour modification de tracé en centre-ville de Rouen
- *courant 2004* : Achèvement du réseau TEOR

➔ Le financement du projet «TEOR»

Le projet «TEOR» était évalué en juin 2000 à 143,5 millions d'euros, dont le financement est réparti entre l'AOTU, l'État, la région, le département, l'Union Européenne et les communes.

La CAR participe à hauteur de 59,5 millions d'euros (soit 42 %), par l'intermédiaire d'un emprunt auprès du pool bancaire constitué pour la concession de la première ligne de TCSP.



Rouen – Le transport routier guidé TEOR - Photo : Matra TI