

Caen : un nouveau transport routier guidé réalisé en concession

Périmètre de transports urbains de Caen : 202 900 habitants

- Capitale de la région Basse-Normandie
- L'activité de l'agglomération est marquée par les carrières de pierres, le port, les industries mécaniques et pharmaceutiques, la cimenterie, l'industrie automobile et l'industrie agroalimentaire.
- Répartition modale dans l'agglomération (*) :

Voiture :	63,8 %
TC :	13,6 %
Marche :	19,0 %
Deux-roues :	3,6 %
- Nombre de voyages TC par habitant et par an : 110 (**)

(*) Source : Enquête déplacements 1998.

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

1. L'autorité organisatrice des transports urbains : Le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération caennaise (SMTCAC)

Depuis 1976, l'autorité organisatrice des transports urbains est le SMTCAC. Le syndicat est composé de 19 communes de l'agglomération caennaise et du département du Calvados qui participe au budget à hauteur de 25 %.

Le versement transport a été instauré en 1975, au taux de 0,75 %, puis augmenté progressivement à partir de 1997 dans la perspective de la réalisation de la ligne de TCSP ; il a atteint le taux maximum de 1,75 % en 2002.

2. L'exploitant : la Compagnie des transports de l'agglomération caennaise (CTAC)

L'exploitant du réseau de transports urbains est la CTAC, filiale du groupe KEOLIS.

Le parc total de véhicules se compose de 182 véhicules, dont 55 bus articulés, 117 bus standards et 10 bus à gabarit réduit.

Le réseau comporte 22 lignes de bus régulières et 4 lignes de navette. La CTAC emploie 520 personnes, dont 397 conducteurs.

L'autorité organisatrice a eu recours à la concession. L'originalité du montage de Caen tient à la présence de deux co-concessionnaires : l'un de service public, l'autre de travaux publics. Une convention tripartite entre le syndicat mixte et ses deux concessionnaires précise la répartition des missions et responsabilités de chacun, et leurs relations financières.

La concession de travaux publics a pour objet la réalisation de l'infrastructure et les travaux de gros entretien et de renouvellement du futur TVR.

La convention entre l'exploitant et l'AOTU est une concession de service public avec contribution financière forfaitaire d'exploitation. Son objet est l'exploitation de l'ensemble du réseau urbain (bus et futur TCSP) : exploitation technique et commerciale, entretien des bus, petit entretien du TVR.

Les deux concessions ont la même durée (30 ans).

3. La politique des transports :

Fruit d'une réflexion engagée dès 1997, le PDU a été arrêté en 1999 puis soumis à enquête publique en 2000. La population s'est prononcée en faveur du scénario le plus volontariste pour les transports en commun, comprenant notamment deux lignes de TCSP.

Les autres actions essentielles du PDU consistent en la restructuration du réseau bus autour du TCSP, le report d'une partie du stationnement du centre vers la périphérie, la mise en place d'un nouveau plan de circulation et la multiplication des «zones 30», quartiers où la vitesse de circulation est réduite.

Le choix du mode TCSP s'est porté sur le transport sur voie réservée ou TVR.

4. La première ligne de transport sur voie réservée (TVR)

➔ Genèse du projet

- 1988 : Premières réflexions sur l'avenir du réseau de transports urbains et de l'agglomération
- 1990 – 1991 : Choix du TVR par l'AOTU
Élaboration d'un premier dossier de prise en considération par l'État
- 1992 – 1993 : Prise en considération du projet par l'État. Lancement d'une consultation européenne pour la concession du TVR (réalisation et exploitation technique)
- 1993 – 1994 : Choix du concessionnaire de travaux publics qui réalisera le TVR
- 1995 – 1996 : Études d'avant-projet sommaire (choix du tracé et insertion)
- 1997 : Poursuite des études et lancement de l'enquête publique. Choix du concessionnaire de service public, la CTAC, qui exploitera le futur réseau TVR + bus
- 1998 : Avis défavorable de la commission d'enquête. Le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet selon la procédure prévue dans ce cas. Il prend une délibération motivée. La déclaration d'utilité publique est finalement prononcée par décret du premier ministre, après avis du Conseil d'État, en août 1999.
- Avril 2000 : Début des travaux
- Novembre 2002 : Mise en service de la ligne 1 du TVR, «tram A»

➔ Présentation de la première ligne de TVR en cours de réalisation

Tracé : une infrastructure en double «Y»

Épine dorsale du futur réseau de transports urbains, la ligne de TVR traversera l'agglomération caennaise du nord au sud sur 15,5 km, avec deux branches au nord (Campus et Saint-Clair), deux branches au sud (Grâce de Dieu et Ifs) et un tronc commun de 5,6 km. En site propre et guidée sur toute sa longueur, elle reliera, à une vitesse d'environ 20 km/h, le centre de trois communes, les principaux secteurs d'habitat dense et les pôles majeurs de l'agglomération comme les sites universitaires, le centre hospitalier universitaire et la gare centrale.

Les 34 stations desserviront ainsi 68 000 habitants et 57 000 emplois dans un rayon de 400 m.

Desserte envisagée

La ligne est composée d'un tronc central et, à chaque extrémité, d'une fourche avec deux prolongements distincts.

Pour répondre aux attentes des habitants, la ligne de TVR aura une amplitude de service de 19 heures (5 h 30-0 h 30). Elle bénéficiera de fréquences de 3 minutes 30 sur le tronc commun et de 7 minutes sur les branches, à la période de pointe. En heures creuses, la fréquence sera réduite de moitié.

Matériel retenu

Le TVR fait partie des nouveaux modes intermédiaires, appelés transports routiers guidés (TRG), qui complètent la gamme de systèmes de transport sur voirie. Il se situe entre le bus/trolleybus et le tramway. Il est conçu pour circuler sur une infrastructure en site propre, mais il peut circuler indifféremment en mode guidé sur cette infrastructure ou en mode routier, sans guidage, sur voie banalisée.



Caen-le TVR



Caen – Le tracé du TVR- Source : Twisto.

Opérations d'accompagnement

• Hiérarchisation et réorganisation du réseau bus

À la mise en service du TVR, le réseau de bus sera réorganisé en 27 lignes hiérarchisées par fonction (agglomération, rocade, express, cabotage). Quatre pôles d'échanges, (bus/TVR ou TVR/train) sont prévus. L'offre globale bus + TVR augmentera de 12 % et une grande partie des kilomètres bus économisés grâce au TVR sera

redistribuée pour améliorer la fréquence et l'amplitude de service dans d'autres quartiers ou communes périphériques.

Les bus et le futur TVR seront de même couleur. Un système billettique sera mis en place s'appuyant sur une tarification intégrée bus et TVR. Des bornes d'information en temps réel seront installées à toutes les stations du TVR ainsi qu'aux stations de bus les plus importantes.

- **Réduction du stationnement et aménagement de parcs relais**
L'aménagement du site propre de la première ligne de TVR entraînera la suppression d'emplacements de stationnement le long de l'itinéraire emprunté, qui seront remplacés, pour certains, par de petits parkings de surface. Deux parcs relais permettront le rabattement en voiture vers le TVR.

Enfin, la révision du plan local d'urbanisme de Caen intègre l'impact du TVR sur les besoins de stationnement.

- **Nouveau plan de circulation**

Un nouveau plan de circulation accompagnera la mise en place du TVR. Pour l'essentiel, il s'agira d'écarter du centre le trafic de transit vers les voiries adaptées (périphérique et boulevards) afin de restaurer la qualité de vie dans le centre historique et d'en augmenter l'attractivité économique.

- **Aménagements urbains**

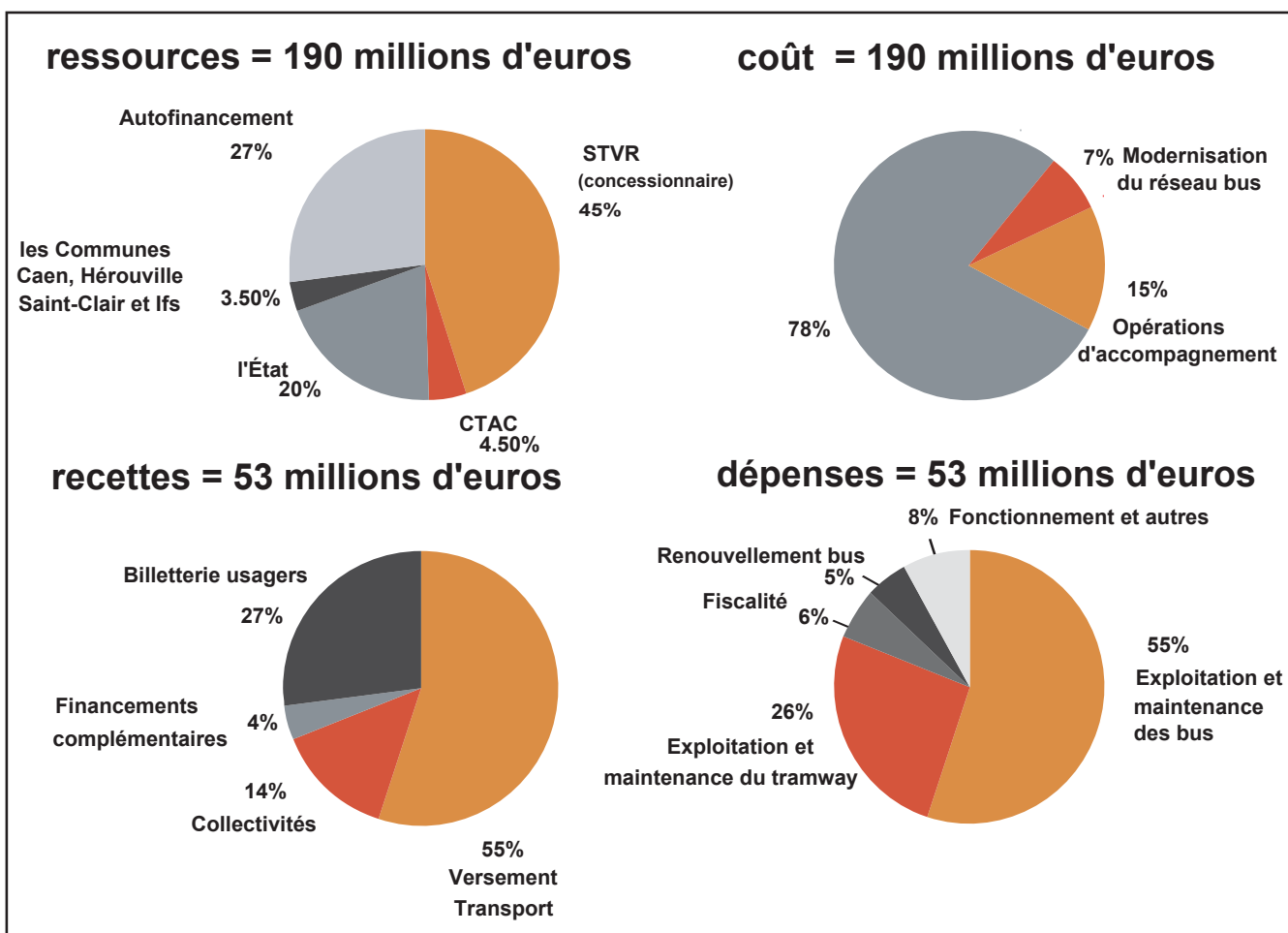
L'environnement urbain sera remodelé et amélioré : rénovation de sites, nouveau mobilier urbain, remplacement des revêtements de chaussée...

➔ **Coût et financement**

L'investissement nécessaire à la réalisation de la première ligne de TVR est de 190 millions d'euros : 58 % pour la réalisation de la ligne, 20 % pour le matériel roulant, 15 % pour les opérations d'accompagnement et 7 % pour la modernisation du réseau bus.

Le financement sera assuré à hauteur de 45 % par la société concessionnaire de travaux publics, à 27 % par l'AOTU grâce au produit du versement transport, à 20 % par l'État, à 4,5 % par l'exploitant (CTAC) et à 3,5 % par les communes traversées. La charge de l'opération financière est répartie sur trente ans.

Caen – Le financement du TVR



➔ **Fréquentation attendue**

Le SMTCAC prévoit une fréquentation de 48 000 voyageurs par jour pour la ligne 1 de TVR, «tram A». Cette ligne devrait entraîner une augmentation du nombre des déplacements en

transports publics de 20 %. Ils assureront alors 40 % des déplacements. La fréquentation du réseau bus et TVR devrait ainsi passer de 98 000 à 120 000 voyageurs par jour.