

Un peu de transport collectif...

Un T.V.R. à Caen ! Pourquoi ?

L'année 2000 peut se qualifier comme l'année du tramway en France. Il y a un désir commun de redynamiser les villes à travers un mode de transport innovant et qui se veut futuriste. De nombreuses villes en France ont une démarche visant à s'équiper en lignes de transports en commun circulant en site réservé. Certaines ont choisi le tramway, d'autres le VAL. L'agglomération de Caen retient le T.V.R. (*Transport sur Voie Réservée*).

L'agglomération de Caen compte plus de 200 000 personnes et la ville elle même environ 115 000 habitants. Mais pourquoi un nouveau mode de transport ?? Les causes qui ont engendré le TVR sont la difficulté de déplacement en centre ville (entre autre), l'insécurité routière, l'augmentation des pollutions atmosphériques et sonores et la prise de conscience des limites du réseau de transport urbain caennais et de son développement (aujourd'hui il y a uniquement des bus). Toutes ces causes justifieraient apparemment la décision du TVR pour Caen...

Un peu d'historique... Au début du siècle dernier il y avait déjà un tram avec une ligne de 11 km en mode trolley qui fonctionna de 1901 à 1936. En 1936, le Conseil Municipal décida de la remplacer par un service de bus qui sera plusieurs fois amélioré par des restructurations successives jusqu'à aujourd'hui. Mais dès 1988, le SMTCAC (*Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération de Caen*) aujourd'hui Viacités pensa à un nouveau mode de transport car ils avaient pris conscience des limites de développement du réseau de bus. Dans les années 90 fut donc élaboré un dossier où le TVR était envisagé pour Caen. Malgré les résistances des Caennais qui ne voyaient pas l'utilité d'un tram dans leur ville, le projet et choix du TVR fut pris en 1995. Les travaux ont donc débuté en 2000 et la

mise en service est prévue pour Septembre 2002.

Les critères de choix qui ont fait que Caen a retenu le TVR sont au nombre de 5 :

- le TVR est moins coûteux qu'un tramway classique (TVR = 11 à 12 millions d'euros / km et Tram classique = 16 à 21 millions d'euros / km). La solution du tramway sur pneus est aujourd'hui la mieux adaptée aux financements d'une agglomération de 200 à 300 000 habitants, incapable de supporter la mise en place d'un tramway classique... Donc, c'est une réponse aux contraintes budgétaires. Le coût du TVR est de 189 939 000 euros.
- Le TVR avec ses pneus s'adapte à des pentes supérieures ou égales à 13 % contrairement à un tramway classique ce qui est un atout car Caen est en partie dans une cuvette. C'est donc une réponse aux contraintes topographiques de la ville.
- Le TVR a une vitesse commerciale de 22 à 25 km/h ce qui est supérieur de 30 % aux bus et il aura la priorité sur les autres modes de transport. C'est donc une réponse aux contraintes de temps.
- Le TVR a une structure proche du ferroviaire mais il est bimodal avec un mode guidé et un mode autonome. Le mode guidé par des galets à gorges roulant sur un rail central qui est installé dans la chaussée avec une alimentation électrique par caténaire avec le pantographe. Cela améliora donc la qualité de vie avec un mode propre et non polluant. Quant au mode autonome ou routier, il permet au TVR de s'affranchir du rail de guidage et de regagner le dépôt comme un véhicule routier. Car toutes ses roues sont orientables grâce au volant dans le poste de pilotage. C'est donc une économie d'investissement car il n'y a pas besoin d'une infrastructure

spéciale entre l'atelier et la ligne, par exemple. La bimodalité permet une souplesse pour emprunter les sites propres aménagés comme les voiries urbaines classiques.

- Le TVR a une durée de vie de 30 ans et en plus, il est modulable car ses éléments sont indépendants pour répondre aux goûts esthétiques futurs ou pour remplacer de pièces usagées. C'est donc une qualité de vie optimisée pour longtemps (développement durable ! ?). Il aura aussi une grande capacité d'accueil (150 à 200 pers./ rame) et une accessibilité avec un plancher bas et plat pour les poussettes...avec une prestation intérieure de qualité et de confort grâce à un espace divisé en 3 (espace confort, espace modulable et espace salon).

De même, Caen a choisi le tracé du TVR selon différents impératifs (comme : le temps de parcours, la population et les emplois desservies à moins de 500 mètres des stations ou encore la préservation d'arbres et d'espaces verts...) pour répondre au mieux aux exigences des futurs utilisateurs. Le tracé de la première ligne du tramway traversera l'agglomération du nord au sud sur 15.7 km en desservant 3 communes : Hérouville-Saint-Clair, Caen et Ifs. Il faudra 30 min. pour aller d'un bout à l'autre de l'agglomération avec des rames toutes les 3 min. de 5h30 à 0h30. Les 34 stations seront espacées de 500 mètres environ avec 4 têtes de réseau : Saint-Clair, Grâce de Dieu, Campus II et Ifs-Jean Vilar. Ses stations desserviront 70 000 habitants et 60 000 emplois à moins de 500 mètres de la ligne. Les points les plus importants seront les 6 pôles intermodaux (Côte de Nacre, Saint-Clair, Copernic, Saint Pierre, Gare SNCF et Point Carré) qui permettront de faire l'échange entre les trains, les bus de villes TWISTO, les bus de grandes lignes BUS VERT, les vélos, les voitures et le TVR grâce à des parkings...

Donc le but du TVR est de faire face aux hausses démographiques, de repenser la circulation dans son ensemble

en harmonisant les déplacements avec la réduction de la place des voitures en centre ville surtout, en reconfigurant totalement les réseaux de bus autour du TVR et en développant l'intermodalité et la qualité des services. L'agglomération de Caen recherche aussi un sentiment d'unité et d'appartenance en rapprochant ces 3 communes. Mais l'un des buts est aussi de faire un « lifting de l'agglomération » en changeant la physionomie de la ville de Caen avec un effort d'urbanisation et de renouveau urbain pour une image de marque redynamisée ! Cependant à Caen, Viacités suit de près les avatars de Nancy qui a aussi fait appel à l'entreprise Bombardier. On espère donc que le TVR Caennais n'aura pas les incidents comme le Bus-Tram Nancéien ! ? !

Affaire à suivre...

Elody .