Principe de restructuration du réseau bus

Principes de restructuration du réseau bus

COMITE DES PARTENAIRES

Mercredi 25 juin 2025

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

1- Nouveau contrat de DSP 2025-2030: calendrier de la procédure:

2022 :

- Diagnostic du réseau et du contrat en cours
- Définition des orientations et principes du futur contrat : tarifs, montage financier, …
- Délibération sur le principe, la durée et le montage de la DSP

2023 :

- Définition du réseau 2028 restructuré / Rédaction des documents /Délibération sur le principe de la DSP/ CST le 30 mars 2023 / Consultation CCSPL le 11 avril 2023 / Commission Mobilité le 4 mai 2023 / Conseil Communautaire le 11 mai 2023/ Juillet : Envoi du DCE
- Questions des candidats : jusqu'au12 octobre 2023 / Réception des offres: 20 novembre 2023
- 3 candidats admis à remettre une offre KEOLIS RATP DEV TRANSDEV
- Analyse des offres

2024 :

- 4 réunions de Négociations : Février à mai / Eté : Choix du candidat retenu
- Paddage en Conseil Communautaire le 10 septembre – choix de RATP DEV
- Rédaction et Signature du contrat

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

2- Présentation de la nouvelle DSP

- **Durée :** 6 ans, du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2030.

- **Périmètre du contrat et rôle du délégataire :**
- Gestion et/ou exploitation des services définis par Caen la mer :

  - les lignes de tramway ferré existantes,
  - la nouvelle ligne de tramway ferré après sa mise en service
  - les services d'autobus et les services à la demande,
  - le service de transport pour les personnes à mobilité réduite
  - les parcs relais,
  - les services à la mobilité complémentaires à l'offre de transport tels que des services en relation avec les modes doux : Vélolib / Véloloc / Vélopark

- Fourniture et gestion de l'ensemble des moyens, matériels (hormis ceux fournis par Caen la mer) et humains nécessaires à l'exploitation
- Maintenance de l'ensemble des biens nécessaires au service, mis à sa disposition par Caen la mer ou fournis par lui : maintenance des infrastructures, des véhicules et de l'ensemble des biens, mobiliers et immobiliers, nécessaires à l'exploitation
- Entretien et propreté de la plateforme et des espaces verts
- Gestion de l'ensemble des relations avec les usagers
- Conception et mise en œuvre des actions d'information de la clientèle et de promotion du service
- Passation de contrats de sous-traitance et gestion des relations avec les entreprises sous-traitantes
- Conception et mise en œuvre des actions d'information de la clientèle et de promotion du service

- Conseil en mobilité
- Propositions relatives aux adaptations du réseau, notamment en termes d'offre et de tarifs
- Réalisation des investissements non pris en charge par Caen la mer
- Assistance et accompagnement à Caen la mer
- Tâches spécifiques pour la préparation et la mise en service des futures rames sur batteries et des futures lignes de tramway ferré 2028 : période travaux, déviation de lignes, déploiement du nouveau tram, mises en œuvre projets

Principes financiers :

- Intégralité des charges d'exploitation pour le titulaire du contrat
- Recettes reversées à Caen la mer avec un engagement ferme de la part de l'exploitant
- Investissements à la charge de Caen la mer (acquisition véhicules…)

3- Evolution du Réseau TWISTO: Enjeux identifiés, une exploitation phasée en 3 étapes

En 2025:

Améliorer la desserte des pôles périurbains et répondre aux besoins et potentiels touristiques

En 2026 – 2028:

Adapter le réseau à l'enjeu de l'extension du tramway:

Réseau en période de travaux : limiter l'impact pour les usagers

En 2029 : rechercher une articulation et une complémentarité avec le tramway

- **Janvier –juillet 2025:** reprise de l'offre actuelle, 100% des lignes scolaires en transport assis (loi LOM), prise en compte des premiers travaux tramway et réseau de chaleur urbain.

- **Juillet 2025:**

=> principes de restructuration guidés par deux enjeux stratégiques :

- Améliorer la desserte des pôles périphériques et d'offrir des dessertes rapides et facilitées vers les pôles d'attraction des zones périurbaines et vers le cœur de l'agglomération
- Répondre aux besoins et potentiels du littoral

- **Twisto Flex étendue renforcée avec 6 zones**

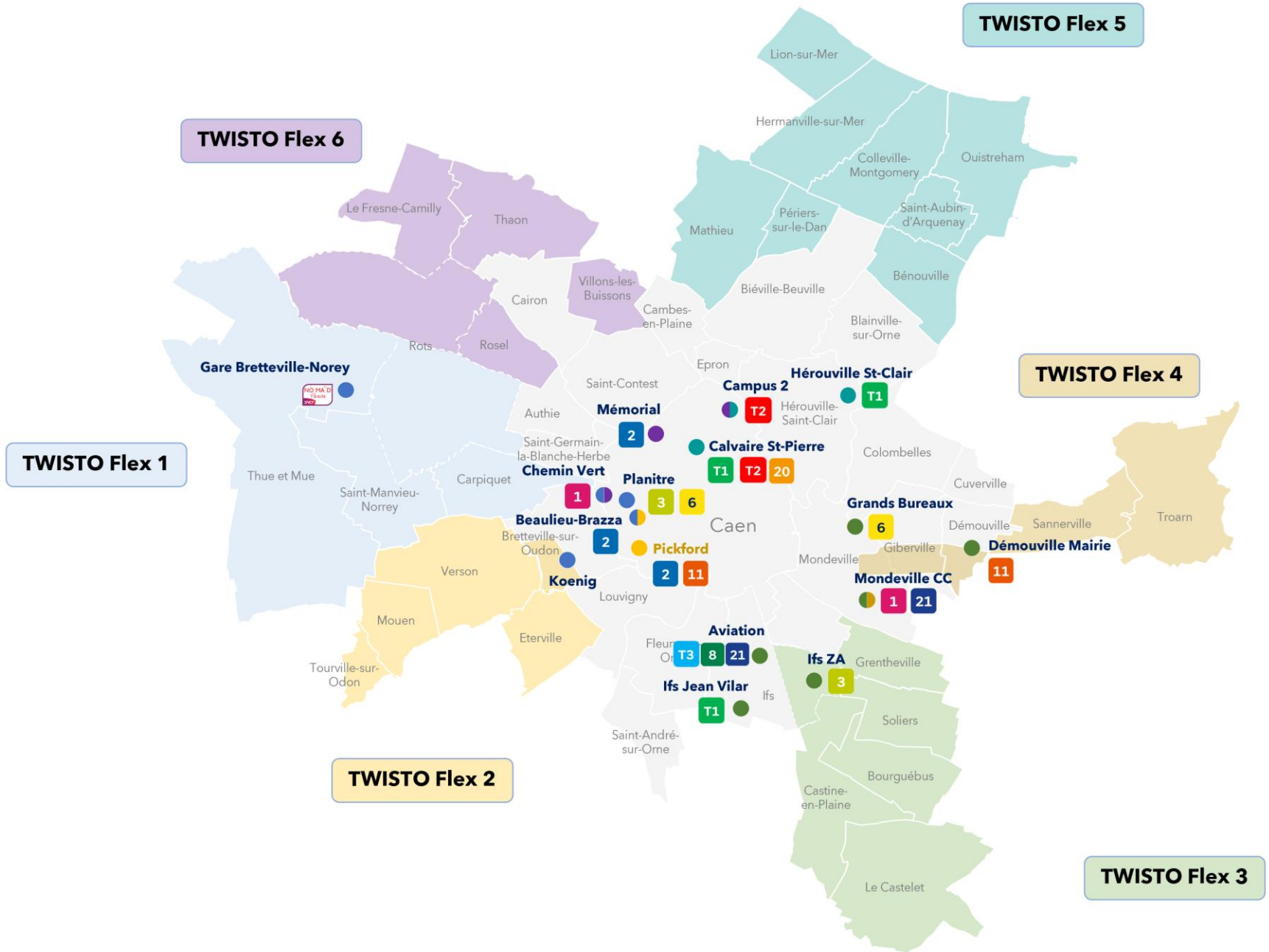
(moyen en nombre de véhicule et engagement d'un volume kilométrique)

et ajustement d'offre bus en conséquence.

- **Desserte renforcée littorale ligne 12** (20 à 40 min en hiver + été offre renforcée AM et soir) **Nouvelle ligne 22** entre Caen et Lion sur Mer toutes les 60 minutes. Prolongement ligne 5 à Bieville Stade une fois sur deux (toutes les 30 min.)
- **Offre tramway** desserte prolongée dimanche soir pour correspondance train,

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

TWISTO FLEX 1 à 6 - Juillet 2025



- **Juillet 2029: nouveau réseau**

Le développement d'infrastructures nouvelles de tramway est une opportunité pour l'amélioration du réseau de Bus associé. La nouvelle offre ainsi proposée sur des secteurs à fortes densités de besoins de déplacement, **va permettre de réinventer et redéployer l'offre Bus sur d'autres secteurs à potentiel**.

La mise en œuvre de ces deux nouveaux axes en tramway va permettre de nouvelles opportunités d'accès au réseau, **augmentant ainsi les possibilités d'origines-destinations** d'un point à un autre, grâce à des **correspondances optimisées bus / tramway** permettant davantage de connexion, avec pour objectifs :

-réduire la présence concentrée des bus dans le centre-ville

-favoriser une circulation moins polluante

-**volonté de rompre avec le principe actuel de desserte directe par toutes les lignes de bus depuis et vers le centre-ville de Caen**

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

Tramway 2029: Un réseau structuré avec 4 lignes

à 10 min toute la journée (+renfort T2 à 8 min en HP)

-organisation de l'exploitation du nouveau tramway

Relève conducteur :

Place de la Mare T1/T2,

Hôtel de Ville T3/T4,

Hauts de l'Orne T3

- **Focus Période travaux tram / RCU**

Une **exploitation** agile pour adapter les moyens en fonction des différents chantiers + **communication** spécifique (itinéraires déviés, enveloppe unités d'œuvre pris en compte, organisation avec des véhicules et ETP suppl., assistance technique

Réseau bus:

Actuellement, il existe un réseau convergeant sur le centre-ville :

- Quasiment toutes les lignes passent au centre-ville ou à la gare ;
- Une superposition de l'offre avec peu de lignes très attractives ;
- Une desserte des communes périurbaines seulement partielle, par des lignes de proximité longues avec peu d'offre.

⇒ objectifs de desservir les futures projets urbains mis en œuvre, d'assurer une forte complémentarité entre tramway et réseau bus

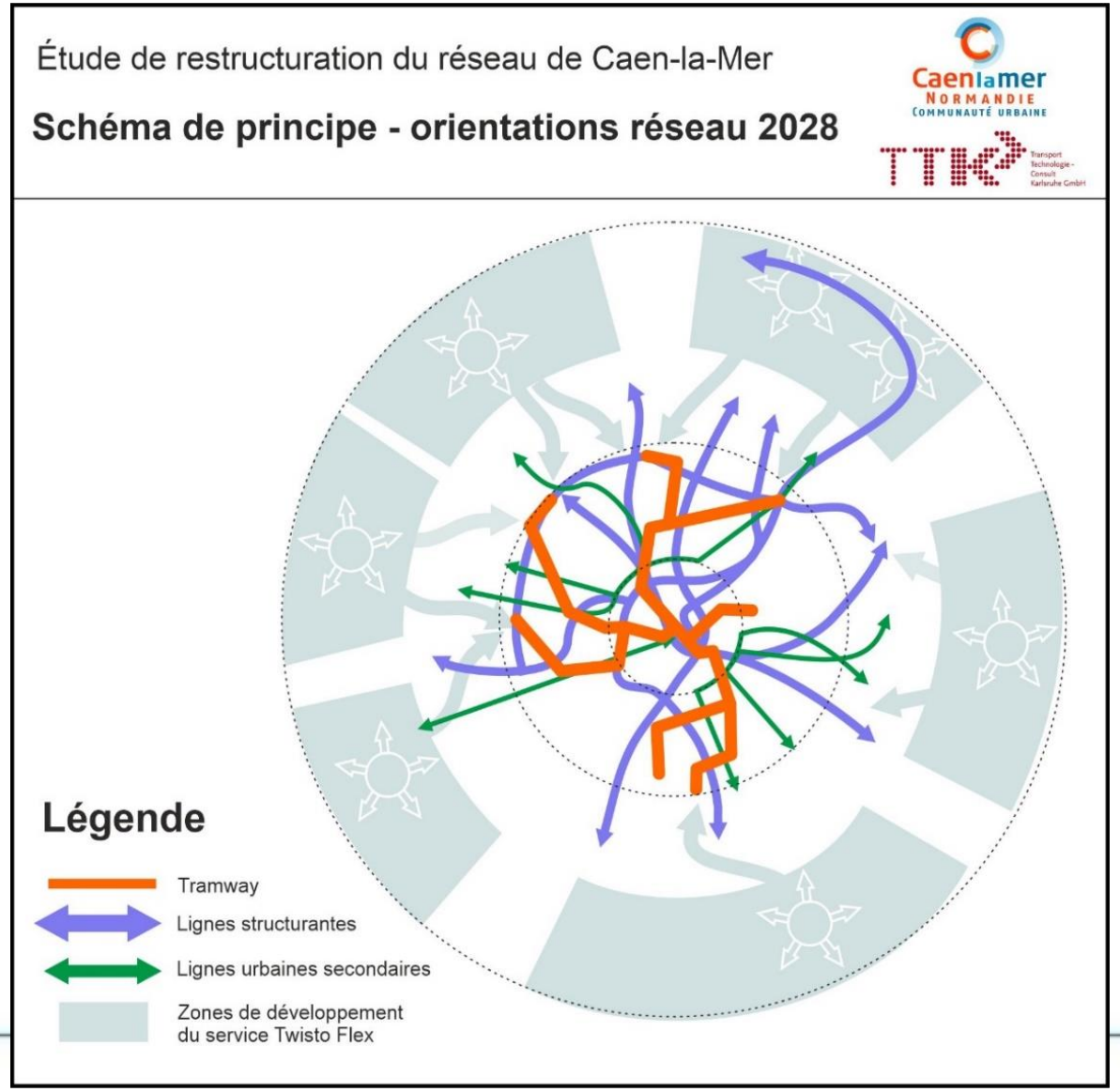
⇒ et enfin d'offrir une desserte adaptée aux besoins et aux potentiels de l'ensemble des communes du territoire.

Le développement d'infrastructures nouvelles du tramway caennais est donc une **opportunité pour l'amélioration du réseau de Bus** associé.

La nouvelle offre ainsi proposée sur des secteurs à fortes densités de besoins de déplacement, va permettre :

- de **réinventer et redéployer l'offre Bus sur d'autres secteurs à potentiel**, au profit d'un réseau **maillé** en recherchant une **articulation** et une complémentarité tramway / bus avec des correspondances facilitées et de nouvelles liaisons possibles.
- De créer de nouvelles opportunités d'accès au réseau, augmentant ainsi les possibilités d'origines-destinations d'un point à un autre, grâce à des correspondances optimisées bus / tramway **permettant davantage de connexion, avec pour objectifs de réduire la présence concentrée des bus dans le centre-ville** et de favoriser une circulation moins polluante.

Le schéma de principe suivant illustre les orientations de restructuration pour le réseau 2029



Une offre bus renforcée: le principe de restructuration s'articule autour de **trois types de dessertes en bus hiérarchisées** :

-Maillage Est-Ouest et Nord Sud avec 2 lignes à 10 minutes complémentaires au tramway:

Les **lignes structurantes**. Il s'agit du réseau armature offrant un maillage de Caen et de la périphérie. Certaines lignes sont diamétralisées et offrent une connexion Nord/Sud ou Est/Ouest en desservant le centre-ville de Caen et/ou la gare ;

Avec un maillage Est-Ouest et Nord Sud avec des lignes à **10 minutes** complémentaires au tramway.

-Desserte des **principaux quartiers urbains avec de l'ordre de 6 lignes à 15 min en pointe et 20 minutes** en journée:

Les **lignes urbaines**. Elles offrent une connexion entre la périphérie et Caen en desservant finement les quartiers mais en limitant la traversée du centre-ville ;

Avec une desserte des principaux quartiers urbains avec des lignes **à 15 min**

en pointe et 20 minutes en journée

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

- **Un territoire maillé spatialement et temporellement avec de l'ordre de 7 lignes de proximité:**

Une **desserte des communes en périphérie** avec des lignes à **20 minutes** connectés aux axes structurants au centre ville de Caen

+ Maintien des 6 zones Flex:

Les zones de transport à la demande Twisto Flex, mise en œuvre dès 2025 dans 6 zones périrurbaines, en connexion avec les lignes fortes du réseau bus et tramway (points de correspondances) perdureront et s'inscrivent dans la continuité d'un réseau articulé et complémentaire.

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

Autre principe essentiel au développement du réseau, le cadencement des lignes de bus a été retenu pour le nouveau réseau, et ce, pour plusieurs raisons :

- **Cadencement**, source de **transparence** sur la définition de l'offre ;
- **lisibilité** des horaires et donc de qualité de service;
- intervalles offerts cadencés peuvent faire l'objet d'ajustements fins pour répondre à des pics de trafics : doublement d'un service ponctuel ou d'une fréquence offerte sur une période courte d'hyper-pointe et sur une section particulière d'une ligne ;
- **régularité** de l'horaire : atout pour optimiser les moyens de production - toute solution de productivité dégagée sur une heure se multiplie automatiquement sur toutes les heures de service de même catégorie ;
- cadencement des lignes permet des **correspondances entre** les **lignes**, de meilleure qualité et plus systématiques ;
- implique d'une part une **fréquence fixe** (donc un intervalle constant entre deux bus, exemple : 10 min HP, 20 min HJ), et la **répétitivité des horaires** d'une heure à l'autre, d'un jour à l'autre et ceci toute l'année . **Chaque usager mémorise les horaires de passage de son bus sur sa ligne à son arrêt. De cette manière, les horaires sont très simples et très lisibles, facilement mémorisables par la clientèle**.

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

Bilan:

- Une offre kilométrique totale (commerciale et HLP) en augmentation de 19 % en 2029 vs 2023 (+2,4 millions Kms) et permettant de renforcer l'offre sur les secteurs à plus forte densité de population sans dégrader les autres

- Le développement du tram ne se fait pas au détriment des modes routiers (bus et TAD) , qui progressent de 15 % entre 2023 (plus de 11 millions de km totaux) et 2029 (plus de 13 milions de km totaux)

- Prévision d'une fréquentation en progression de 31% entre 2023 et 2029

Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

Merci de votre attention