



Délibération
Du Comité Syndical
Du 21 avril 2015

**EAT1 : Réalisation d'un Pôle d'Echange Multimodal et d'un Transport en Commun en Site Propre sur le réseau du SITAC : - Approbation des projets
- Demandes de subventions**

Rapporteur : Monsieur Philippe MIGNONET, Président du SITAC

I – RAPPEL DES ELEMENTS DE CONTEXTE DE L'OPERATION

L'enjeu prioritaire du Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) porté par la Région Nord Pas de Calais en matière de transport de voyageurs est de mettre en place les conditions permettant de réduire l'usage de la voiture aux déplacements liés à une centralité urbaine notamment par le développement et l'optimisation des offres alternatives à travers des aménagements et des équipements adaptés.

Un des objectifs du SRCAE est ainsi d'atteindre pour 2020 une augmentation de 50% de la part modale des transports en commun.

Inscrites comme actions prioritaires au Plan de Déplacement Urbain du SITAC, la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre et d'un pôle d'échange multimodal sont des pistes d'amélioration et d'attractivité importantes du réseau dont le SITAC a, par délibération du 1^{er} juillet 2014, décidé d'étudier la mise en œuvre.

Engagée sous forme de marché à procédure adaptée, l'étude de faisabilité a été confiée au groupement TRANSAMO – JAM pour un montant total après négociations (tranche ferme et tranches conditionnelles) de 181 830.00 € HT.

Les conclusions de cette étude présentées le 10 avril 2015 ont été validées par le Comité de Pilotage composé d'élus et de représentants de Cap Calais, de la Ville de Calais, de la Région, du Département, des services de l'Etat (DREAL notamment), de SNCF mobilités (gares et connexions) et de SNCF réseaux (RFF) et font apparaître l'opportunité de mise en œuvre de ces deux projets.

II – OBJECTIFS DE L'OPERATION

Concernant le Pôle d'Echange Multimodal qui suppose le déplacement de la gare routière du théâtre vers la gare SNCF, il permettrait de développer d'avantage l'intermodalité et de conforter le statut de ce pôle d'échange puisque la gare constitue déjà un lien important entre le ferroviaire et l'urbain et comptabilise près de 4 800 échanges par jour.

Le positionnement privilégié tant de la gare de Calais que du théâtre permet d'engager une réflexion approfondie sur la requalification de ces secteurs stratégiques pour la ville et l'agglomération puisqu'ils sont tous deux les points de convergence est/ouest et nord/sud de la commune de Calais, ville centre du territoire.

De plus les récents travaux de modernisation du bâtiment voyageurs de la gare SNCF et les réflexions engagées par la ville et l'agglomération sur la requalification des berges permettent

COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 21 AVRIL 2015 HOTEL COMMUNAUTAIRE

L'an deux Mille quinze, le mardi 21 avril, le Comité Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis s'est réuni à l'Hôtel Communautaire sous la présidence de Monsieur Philippe MIGNONET, sur la convocation qui lui a été adressée le mercredi 15 avril deux mille quinze.

Présents :

Titulaires :

Monsieur Philippe ANOT
Monsieur Guy BEGUE
Madame Malika BOUAZZI
Monsieur Daniel DARCHEVILLE
Madame Jacqueline DEWET
Madame Véronique DUMONT-DESEIGNE
Monsieur Alain FAUQUET
Monsieur Michel HAMY
Monsieur Philippe MIGNONET
Monsieur Philippe VERON
Madame Muriel WULVERYCK

Suppléants :

Monsieur Emmanuel AGIUS
Madame Patricia BASSET
Madame Laurence CHARPENTIER
Monsieur Bernard LELIEVRE
Madame Sylviane PETIT
Monsieur Henri WAROCZYK

Excusés :

Madame Natacha BOUCHART
Monsieur Patrice CAMBRAYE
Madame Anne DECAESTECKER
Madame Maïté FRISCOURT
Monsieur Gérard GRENAT
Madame Joëlle LANNOY
Monsieur Raymond LEFEBVRE
Monsieur Fabrice MARTIN
Monsieur Jean Pierre ROBBE, Pouvoir Monsieur Philippe VERON

Absent :

Monsieur Philippe BLET



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

de conforter l'intérêt de mise en œuvre de ce projet de pôle d'échange multimodal en termes de requalification urbaine, confort et lisibilité apportés aux usagers.

Les disponibilités foncières sur le quai du Rhin et le parvis de la gare, de même que l'espace disponible sur la voirie du boulevard Jacquard, ont permis d'aboutir à un projet cohérent, qualitatif et efficace d'un point de vue fonctionnel.

Concernant la ligne de Transport en Commun en Site Propre, le réseau urbain de l'agglomération s'est profondément modernisé depuis ces dix dernières années avec la mise en place d'une navette d'hyper centre-ville, la mise en service de deux véhicules à impériale principalement affectés sur la ligne côtière du réseau, le développement d'un service de vélos en libre en service (vél'in), le renouvellement complet du système de billetterie (billetterie sans contact interoperable avec les réseaux adhérents de la Région) et depuis juin 2013 la mise en service d'une ligne de transport fluvial.

La performance et les innovations du réseau ont par ailleurs été plébiscitées et récompensées en 2012 et 2013 par des prix nationaux remis lors des Challenges de la Journée du Transport Public.

La mise en œuvre d'un transport en commun en site propre permettrait d'améliorer la performance du réseau en termes de vitesse commerciale, de régularité et d'intermodalité afin de satisfaire le mieux possible les attentes des usagers et ainsi favoriser le report modal.

Compte tenu de la configuration du territoire mais également pour des raisons de coûts, de travaux moins lourds et de possibilité d'un phasage mieux étalé dans le temps, le transport en commun en site propre envisagé sur le réseau est en mode routier.

Chaque station de la ligne sera équipée de quais bus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite et d'un mobilier urbain spécifique permettant d'identifier la ligne offrant toutes les fonctionnalités attendues d'une ligne en TCSP.

Le mode d'exploitation de la ligne se ferait avec des Bus à Haut Niveau de Service dont le choix de la motorisation et le type de véhicule seront déterminés par le SITAC.

A l'issue du diagnostic du territoire, est apparu l'opportunité du tracé d'une ligne en site propre d'une longueur totale de 8.7 kilomètres sur un axe est/ouest qui en plus de desservir les quartiers prioritaires de l'agglomération offrirait une desserte optimale de l'hôpital, des équipements structurants existants et à venir à l'est et à l'ouest du territoire et faciliterait le développement des nouveaux quartiers (écoquartiers Descartes et Coubertin).

III – DESCRIPTIF GENERAL DE L'OPERATION

Les principes d'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sont les suivants :

- **Requalification de la circulation sur le boulevard Jacquard** (entre les ronds-points Mairie et George V):

- Partage de la voirie : circulation voitures particulières, ligne de TCSP et modes doux
- Tourne à gauche autorisé vers le quai du Rhin
- Aménagement d'un carrefour sécurisé entre le quai du Rhin, le boulevard Jacquard et le quai du Danube

- **Parvis de la gare :**

- accès direct depuis le bâtiment voyageurs vers les quais de la ligne TCSP, la ligne nord/sud du réseau et de navette de centre-ville (balad'in),
 - un espace taxis (5 à 6 places de stationnement)
 - un espace réservé aux déposes minute au plus près possible de la gare (environ 10 places)
 - deux places minimum de stationnement réservées aux PMR
 - un parking de stationnement deux roues de 40 places
 - un accès direct aux stations de vélos en libre-service (vél'in)
 - une zone de rencontre cyclo-piétonne et sécurisation des traversées
 - un accès réservé (pompiers, livraisons, transports de fonds)
- Quai du Rhin :**
- une gare routière pour les bus urbains et interurbains (5 à 10 quais bus réservés)
 - un quai bus mutualisé pour les cars terminal ferry et SNCF
 - un espace réservé aux cars de tourisme
 - un parking de stationnement de 80 places minimum
- Quai du Danube** (partie basse depuis l'avenue de Coubertin):
- Déviation des voies de circulation sur le quai du Rhin
 - Reprise du dénivelé entre le quai du Rhin et le quai du Danube
 - Réaménagement de l'espace et requalification des berges : aménagement modes doux, piétonisation des berges

Les principes d'aménagement du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sont les suivants :

- A l'est du tracé :
 - desserte de l'hôpital, de la maison de retraite et du parc à thèmes héroïc land
 - desserte du pôle d'échange « Renoir » (intermodalité avec la halte ferroviaire du beau marais et correspondance avec la ligne 1 du réseau)
 - desserte du quartier du Beau-Marais, des services administratifs du secteur (pôle emploi, antenne CAF, foyer de personnes âgées), des équipements sportifs et de l'université.
 - desserte et revalorisation du secteur avenue de l'avenue Blériot et de son écoquartier.
- Desserte du pôle administratif de l'agglomération, de l'Hôtel de Ville de Calais et du Pôle d'Echange Multimodal
 - desserte améliorée des services municipaux, du centre des finances publiques, de la CAF, de la CPAM via le quai de la gendarmerie
 - intermodalité avec le réseau ferré et le service de navette fluviale du réseau
 - correspondance avec la navette de centre-ville (balad'in) et les autres lignes du réseau urbain
- A l'ouest du tracé :
 - revalorisation de l'avenue Pierre de Coubertin, desserte des équipements du secteur, de l'écoquartier et de la résidence pour personnes âgées handicapées
 - desserte du quartier du Fort-Nieulay
 - desserte du pôle d'échange « Porte de Paris » (correspondances avec les lignes urbaines du réseau)

Sur la totalité de la ligne, 6.6 kilomètres de linéaire sont aménagés (site propre double sens ou site alterné).

Le tracé de la ligne se divise ainsi d'Ouest en Est en 9 sections :

Tronçon 1 : Fort Nieulay	Tronçon 6 : Toumaniantz
Tronçon 2 : Coubertin	Tronçon 7 : Guynemer
Tronçon 3 : Desserte du PEM	Tronçon 8 : Saint-Exupéry
Tronçon 4 : Quai de la gendarmerie	Tronçon 9 : Beau-Marais / Virval
Tronçon 5 : Avenue Blériot	

IV – ENVELOPPE PREVISIONNELLE DE L'OPERATION

Le coût total des opérations tel qu'il a pu être défini par le bureau d'étude sur la base de ratios se décompose ainsi :

- PEM :

Coût des travaux : 5.37 M€ HT

Frais MOE et MOA : + 16% soit 859 200€

Provisions pour aléas et imprévus : + 20% soit 1.07€

Soit un coût total de l'opération de 7.3M€ HT à répartir entre les différents maîtres d'ouvrage

- TCSP :

	Tronçon 1	Tronçon 2	Tronçon 3	Tronçon 4	Tronçon 5
	Fort Nieulay	Coubertin	PEM	Gendarmerie	Av. Blériot
Coût stations + carrefours	620 000€	210 000€	130 000€	530 000€	420 000€
Coût voirie	1 270 000€	2 170 000€	430 000€	2 396 025€	3 984 000€
Coût Travaux	1 890 000€	2 380 000€	560 000€	2 926 025€	4 404 000€
Travaux préparatoires	132 300€	166 600€	39 200€	204 821€	308 280€
Coûts acquisitions foncières					
OA et esc / asc				1 000 000€	
Etudes MOE-MOA (16%)	302 400€	380 800€	89 600€	468 164€	704 640€
Provisions pour aléas (20%)	378 400€	476 000€	112 000€	585 205€	880 800€
Coût total projet TCSP	2 702 700€	3 403 400€	800 800€	5 184 126€	6 297 720€

	Tronçon 6	Tronçon 7		Tronçon 8	Tronçon 9
	Toumaniantz	Guynemer		Saint - Exupéry	B. Marais / Hôpital
		Axial	Latéral		
Coût stations + carrefours	490 000€	710 000€	550 000€	160 000€	600 000€
Coût voirie	1 887 300€	2 328 900€	1 533 175€	816 000€	783 025€
Coût Travaux	2 377 300€	3 038 900€	2 083 175€	976 000€	1 383 025€
Travaux préparatoires	166 411€	212 723€	145 822€	68 320€	96 812€
Coûts acquisitions foncières		116 800€	116 800€		809 600€
OA et esc / asc					150 000€
Etudes MOE-MOA (16%)	380 368€	486 224€	333 308€	156 160€	221 284€
Provisions pour aléas (20%)	475 460€	607 780€	416 635€	195 200€	276 605€
Coût total projet TCSP	3 399 539€	4 462 427€	3 095 740€	1 395 680€	2 937 326€

Coût des travaux en fonction des variantes : de 19 M€ HT à 20 M€ HT

Frais MOE et MOA : + 16% soit de 3.04M€ à 3.2M€

Provisions pour aléas, imprévus et travaux préparatoire: 7.2 à 7.4M€

Soit un coût total de l'opération en fonction des variantes retenues de 29 à 30.6M€ HT à répartir entre les différents maîtres d'ouvrage.

Il est précisé que les coûts seront affinés à l'issue des études de maîtrise d'œuvre.

Concernant la mise en œuvre du TCSP, un phasage est possible permettant de déterminer les tronçons et aménagements à réaliser de manière prioritaire en fonction des besoins de la ligne et des équipements desservis :

Phase 1 :

Tranche ferme (montant estimé des travaux 17 millions d'euros): Aménagement des tronçons : 3, 4, 5, 6 + aménagements nécessaires à la mise en œuvre de la ligne (quais bus simples sur le reste du parcours et passage sous l'hôpital)

Tranche conditionnelle : Aménagement du tronçon 2

Phase 2 : Aménagement des tronçons : 7 et 9

Phase 3 : Aménagement des tronçons : 8 et 1

V – FINANCEMENT DE L'OPERATION

Ces deux projets s'inscrivent dans les programmes FEDER et peuvent bénéficier de subventions (Axe prioritaire 3 « conduire la transition énergétique en Région Nord Pas de Calais).

La part complémentaire du financement du Transport en Commun en Site Propre est envisageable conformément à l'article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales par augmentation du Versement Transport qui pourrait être porté au taux maximum de 2% (recette supplémentaire attendue + 5.6 M€ / an pour un taux de VT passant de 1.25% à 2%).

La réflexion sur la mise en œuvre du Pôle d'Echange Multimodal est une démarche inter-partenariale conduite par le SITAC dans le cadre de sa compétence Transport.

Un contrat de pôle devra être établi par l'ensemble des partenaires du PEM à savoir l'Etat, RFF, la SNCF, la Région Nord Pas de Calais, le Conseil Général du Pas de Calais, la Communauté d'Agglomération du Calaisis, la ville de Calais et le SITAC pour définir dans les grandes lignes, les aménagements à réaliser, leur répartition en termes de maîtrise d'ouvrage et le montage financier.

La mise en œuvre de la ligne de TCSP constitue également un outil d'aménagement urbain et suppose des interventions dans des domaines qui ne relèvent pas de la compétence du syndicat (réorganisation de l'espace public (stationnement notamment), aménagement de façade à façade de part et d'autre des voies...).

Des conventions sur la répartition des travaux et la répartition financière entre les différents maîtres d'ouvrage devront également être engagées entre le SITAC et la ville de Calais.

VI – PERIMETRE D'ETUDES

Il est proposé d'instituer pour le tracé et les variantes du TCSP un périmètre d'études selon les dispositions de l'article L 111-10 du Code de l'Urbanisme.



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Le périmètre d'études proposé est défini par une bande de 100m axée sur chaque option de tracé envisagée. Après prise en considération par la commune de Calais, ce périmètre sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques du plan local d'urbanisme de la commune.

VII – MODALITES DE LA CONCERTATION

Conformément aux dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, les modalités de concertation proposées, qui répondent à l'objectif d'association du public à la définition du projet, sont les suivantes :

- Article(s) d'information dans les supports d'information des collectivités concernées par l'opération (magazines, site web),
- Ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et suggestions,
- Réunion(s) publique(s) annoncées par voie de presse,
- Réunion(s) spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, les déplacements, invités par courrier,

La concertation débutera dans le courant du 2^{ème} semestre 2015 sur la base de plans et de registres déposés en mairie de Calais et elle se poursuivra pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Sur avis favorable du Bureau, le Comité :

- APPROUVE :

- Le principe de mise en œuvre du Pôle d'échange Multimodal et d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre selon les finalités et caractéristiques définies par le bureau d'étude et validées par le Comité de Pilotage.
- L'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet de TCSP défini par une bande de 100 mètres axées sur chaque option de tracé envisagée
- Les modalités de la concertation préalable

- DECIDE D'ENGAGER:

- La concertation préalable à partir du 2^e semestre 2015
- La phase 1 du programme d'aménagement du TCSP

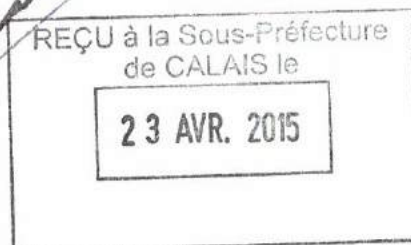
- AUTORISE Monsieur le Président à:

- Solliciter au plus haut niveau possible les aides et subventions prévues pour les projets de transport en site propre et les pôles d'échange.
- Signer tous les documents relatifs aux démarches de cofinancements et de partenariats avec les différents maîtres d'ouvrage.
- Notifier les tranches conditionnelles du marché d'études confié à Transamo relatives à la concertation réglementaire (Article L.300-2 du Code de l'urbanisme) et à l'assistance au choix de maître d'œuvre pour l'ensemble de l'opération (PEM+TCSP).

16 VOIX POUR – 2 ABSTENTIONS

Décision rendue exécutoire
Le 24/04/2015

Certifié exact,
L'ordonnateur



Pour extrait conforme,

Le Président

Philippe MIGNONET

