



Position et propositions sur le projet AMETIS 2.0

1. Les objectifs d'un haut niveau de service sont :

- offrir une fréquence élevée
- tenir les horaires
- établir des liens étroits avec un réseau classique de couverture
- être en symbiose avec un dispositif multimodal et intermodal couvrant l'aire urbaine

L'examen du projet AMETIS 2.0 montre qu'il est plutôt celui d'une amélioration du fonctionnement des « lianes » du réseau actuel et d'une requalification d'espaces publics en périphérie du centre ville par le truchement d'une utilisation du versement transport qui reste abondant parce qu'il reçoit les contributions d'emplois localisés à Amiens mais occupés par des personnes ne résidant pas dans l'agglomération. Ce projet n'offre pas une qualité suffisante pour espérer transformer les usages actuels.

2. en l'état actuel du dossier, le projet AMETIS 2 ne répond pas aux enjeux

2.1 aucune des quatre lignes ne peut donner la priorité au bus sur les voies occupées par la circulation automobile et ne peut donc répondre aux deux premiers points

- ligne verte : rue des Déportés et rue de la Résistance : ligne commune avec les autos dans un sens – solution inconnue place VOGEL – solution inconnue rue VANMARCKE et Port d'Amont, insertion au pont de Beauvillé - pas de voie réservée rue Deipech- solution inconnue route d'AMIENS
- ligne rouge : franchissement du pont de Beauvillé dans le sens sud-nord ? Rue du Général FOY sans site propre
- Ligne bleue segment rue Jean Catelas et rue du Maréchal Leclerc - chaussée Jules FERRY : fonctionnement d'une seule voie alternée trop courte en zone 30 (nécessité de prolonger jusqu'à la rue de Boutillerie, problème des cyclistes)
- voie jaune : insertion place Foch inconnue- solution inconnue rue du Général Leclerc – solution inconnue rue de Cagny -rue de l'Hippodrome

2.2 Les insuffisances sont de plusieurs ordres

- une insuffisance d'informations qui empêche d'avoir une idée claire sur l'opérationnalité et le coût. Le dossier d'enquête publique doit absolument lever ces lacunes. Il s'agit des places

Foch, Joffre, Vogel et des rues suffisamment larges pour accueillir un site propre, notamment VANMARCKE- port d'Amont, rue Jean Catelas - rue du Maréchal Leclerc – avenue Foy.

- des difficultés non résolues et pour lesquelles il faut passer à un niveau supérieur d'aménagement : chaussée Jules FERRY (longueur de la voie réservée et stationnement), pont de Beauvillé et notamment traversée en rive est, rue des Déportés et rue de la Résistance
- nécessite un profond remaniement du plan de circulation : rues de Cagny, du Général FOY, Delpech
- des voies réservées au bus non contigues : ce qui gêne le fonctionnement du réseau (correspondances) : boulevards intérieurs et d'Alsace – Lorraine.

2.3 Inefficacité promise aux parkings relais

- l'incapacité d'AMETIS 2 de proposer un respect des horaires en heures de pointe condamne l'efficacité des parkings relais
- les places offertes dont le nombre doit être précisé, ne permettront pas de diminuer la pression de l'automobile sur la ville. D'après l'enquête ménage sur les déplacements, il y a plus de 260 000 déplacements par jour ouvrable dont l'origine ou la destination est située en dehors d'Amiens. Le parc automobile d'Amiens Métropole est de 88 000 véhicules mais de 105 000 dans les autres communes du Grand Amiénois. Ce ne sont pas 2000 places en parkings relais qui sont susceptibles de faire diminuer la pression des déplacements pendulaires de proximité sur la ville, en termes de flux aux heures de pointe, de places de stationnement en ville, en termes de nuisances et de gaspillages. La seule manière pour pouvoir améliorer le cadre de vie et la circulation est de définir avec la Région et l'Etat un schéma multimodal et intermodal sur l'aire urbaine, autour des gares et de l'étoile ferroviaire. Le Plan de Déplacements Urbain fixe cet objectif tout comme le SCOT voté en 2013. Il s'agit de mettre ces décisions en application

2.4 un flou financier

- l'estimation financière de 45 millions de travaux sur les infrastructures ne repose sur aucun prévisionnel publié. Les remarques précédentes sur les imprécisions et les insuffisances conduisent à mettre en doute le montant total des dépenses de 100 millions comprenant le nouveau garage.
- L'augmentation prévue des fréquences de passage des bus qui restent partiellement englués dans la circulation, ne produira pas le surcroît de qualité de l'offre attendu. L'efficacité de l'utilisation des deniers publics mérite une autre attention.

2.5 le partage de la rue

- le projet AMETIS 2.0 est inspiré par une volonté de faire plus pour les transports collectifs mais sans toucher à la place de la voiture. La part du vélo est remise en cause. Or les limites physiques d'accueil par la ville sont atteintes. Amiens accueille près de 70% des emplois pour moins de 50% de la population de l'aire urbaine. La saturation aux heures de pointe et des moyens de stationnement de longue durée constituent, non seulement de gros

handicaps pour le cadre de vie et la santé publique, mais également pour le développement économique, l'accès aux équipements et au centre ville. On ne peut échapper à une mise en question du partage actuel de la rue avec

- une priorité à donner aux modes doux
- une action sur l'ensemble de l'aire urbaine

2.6 le choix de l'énergie

- le choix de la traction électrique pour une ligne et du diesel enrichi au diester pour le reste du réseau résulte de choix idéologiques qui ne sont pas appuyés par une étude en coût global. L'exclusion a priori du gaz et du biogaz peut priver la collectivité de retombées favorables aux niveaux environnementaux, sanitaires et financiers. La conception du garage de bus dépend de ce choix. La décision de lancer sa construction ne peut être prise indépendamment de ce choix.

3. que faire ?

3.1 mesures stratégiques

- l'organisation durable des déplacements est une œuvre de longue haleine qui s'appuie sur
 - le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) du Grand Amiénois
 - le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Les décisions du SCOT voté en 2013 devraient être complétées par :

- un schéma multimodal et intermodal sur le Grand Amiénois pour développer les décisions du SCOT
- une refonte immédiate du PDU

La refonte du PDU doit s'appuyer sur

- la volonté de donner une priorité réelle aux modes doux sur la voirie urbaine
- une coopération avec le syndicat mixte du Grand Amiénois, la région et l'Etat sur l'aire urbaine autour de l'étoile ferroviaire et des gares d'une part, du covoiturage, de l'autopartage, des modes doux en général, des parkings relais, de l'organisation des activités marchandes et de services d'autre part.
- La définition d'un plan complet de transports en site propre à partir des quatre lignes du projet AMETIS 2.0 en y intégrant le réseau secondaire et le plan de circulation
- le choix des énergies après étude des scénarios en coût global
- un échéancier de réalisations

Un groupe de travail avec la participation du Conseil de Développement du Grand Amiénois serait créé avec les autorités responsables de transports, le syndicat mixte du Grand Amiénois et l'Etat.

Les objectifs :

- lancer le débat public sur les enjeux en termes de déplacements et de services offerts par

les gares

- faire le bilan de la prise en compte des déplacements dans les PLUI
- choisir un scénario
- appuyer les communautés de communes volontaires dans la mise en place des chaînes multimodales

3.2 mesures immédiates

Dans l'immédiat :

- améliorer le respect des horaires par
 - des moyens de priorité aux feux
 - la concertation avec les usagers
 - la formation des chauffeurs
- assurer de meilleures relations entre les différents modes de déplacement
 - étendre et mettre en cohérence les zones 30 au centre de la ville et à sa périphérie
 - recenser les points noirs sur les lignes de bus et établir un plan d'amélioration
 - appliquer le schéma « vélo »
- prendre l'initiative sur l'aire urbaine
 - mettre le syndicat mixte du Grand Amiénois en capacité d'appliquer le SCOT
 - développer le rôle de la gare Saint Roch et réouvrir la halte de Pont de Metz
 - soutenir les communautés de communes dans la mise en place de la multimodalité des déplacements pendulaires
 - mettre en place un observatoire des besoins et des pratiques des déplacements sur l'aire urbaine
- mettre en place une politique tarifaire
 - tarification unique sur l'aire urbaine
 - création d'un fond d'aide, alimenté par le versement transport, au développement des plans de déplacements d'entreprises
 - envisager les freins et avantages d'une gratuité des bus
- faire le bilan de l'efficacité du réseau AMETIS sur les communes périphériques non agglomérées
 - réformer l'offre actuelle en moyens collectifs pour la rendre plus efficace
 - inclure la réflexion dans celle du syndicat mixte du Grand Amiénois sur le rôle des gares
- faire le choix des énergies pour les bus
 - engager une étude en coût global sur les différentes hypothèses
 - construire le garage des bus en fonction du scénario retenu

Le 18 juin 2016

Alep 80 - version 1- 9 juin 2016

