

POUR UNE MOBILITÉ DURABLE DANS LE GRAND AMIÉNOIS

Edité par le Comité de Développement Ferroviaire d'Amiens Longueau
Siège social : Mairie de Longueau

2 €



Le comité de développement ferroviaire d'Amiens-Longueau a été créé en 2012 par le syndicat CGT des cheminots, des associations dont ALEP 80, des élus et des citoyens désireux d'agir pour une autre organisation des déplacements dans le Grand Amiénois. L'étoile ferroviaire à cinq branches qui convergent vers les gares de la métropole peut jouer un rôle structurant dans une vision multimodale et intermodale des déplacements de proximité. Près de 90% de la population du pays vit à moins de 5 kilomètres d'une gare.

Les informations et propositions contenues dans cette brochure sont le résultat de leurs réflexions.

Elles s'appuient beaucoup sur l'enquête ménages que l'agence d'urbanisme du Grand Amiénois a menée. C'est aussi une contribution à la Conférence Internationale sur le Climat (COP 21). La réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances diverses dues aux transports est un des enjeux majeurs des prochaines années. Il faut avoir la volonté de construire pour l'avenir.

Bien organiser les déplacements de proximité dans le Grand Amiénois : des enjeux importants pour

- respecter l’environnement, la santé et le climat,
- faciliter la mobilité et réduire la pression sur le budget familial,
- respecter le cadre de vie urbain.

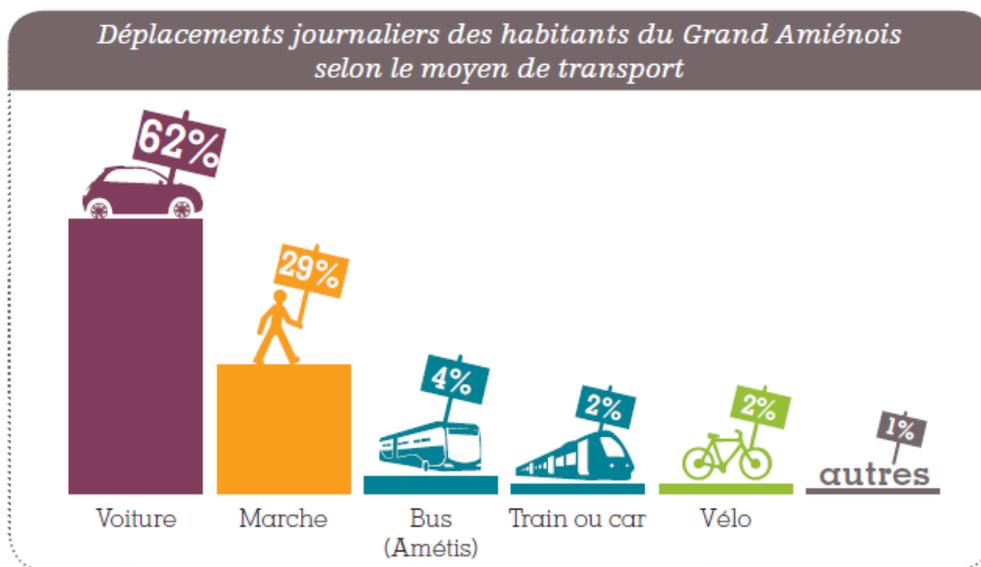
Deux approches complémentaires :

- préventive en aménageant mieux l’espace et en faisant des gares des lieux d’échanges et de services. C’est ce que prévoit le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), voté en 2013,
- opérationnelle en prenant appui sur l’étoile ferroviaire, les réseaux urbain et interurbain, le co-voiturage, l’autopartage, la marche, le vélo, les parkings relais notamment situés près des gares.

Il est nécessaire de coordonner l’action de la région, du département et d’Amiens Métropole tout en impliquant l’Etat.

1. LES DÉPLACEMENTS AUJOURD’HUI DANS LE GRAND AMIÉNOIS

1.1 Les différents modes



De grandes fluctuations en fonction du lieu de résidence

Répartition des habitants selon le lieu de résidence et le mode

	Voiture	Marche	TC	Vélo	Autres
Aire d’enquête de 1991 (10 communes)	54%	35%	7.4%	2%	1.6%
Amiens Métropole hors aire d’enquête de 1991	80%	14%	3.8%	0.6%	2.3%
Amiens Métropole	56%	33%	7.0%	1.9%	1.7%
Grand Amiénois hors Amiens Métro.	69%	24%	4.6%	1.5%	0.7%
Grand Amiénois	62%	29%	5.9%	1.7%	1.3%

En résumé, part de l’auto dans les déplacements

- AMIENS : 50%
- 75% pour les autres communes d’AMIENS – Métropole
- 69 % sur le Grand Amiénois

- Une automobile fait, par jour ouvrable,
- 4 déplacements sur AMIENS
- 5,2 sur les 10 communes urbaines les plus proches d'Amiens
- 4,4 sur les 22 autres communes d'AMIENS-Métropole
- 3,5 sur le Grand Amiénois

1.2 Pour quels motifs se déplace-t-on?

78% des déplacements sont attachés au domicile sur le Grand Amiénois.
 39 % ont pour motifs le travail, l'étude ou l'accompagnement. Ils se font essentiellement sur les mêmes créneaux horaires.
 34 % sont liés aux achats, démarches et loisirs.

1.3 L'utilisation de l'auto

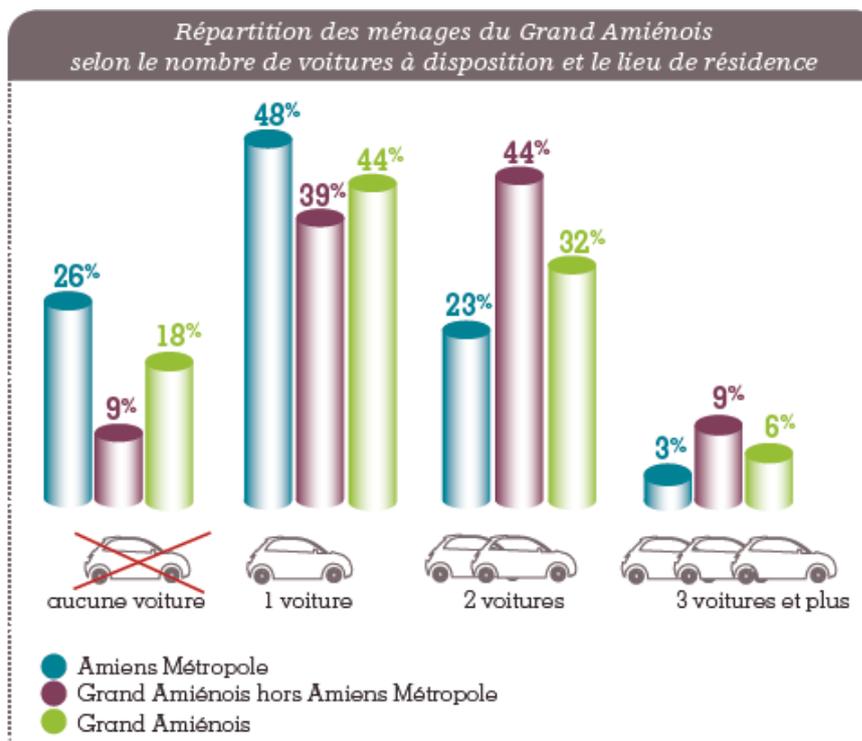
- le parc automobile



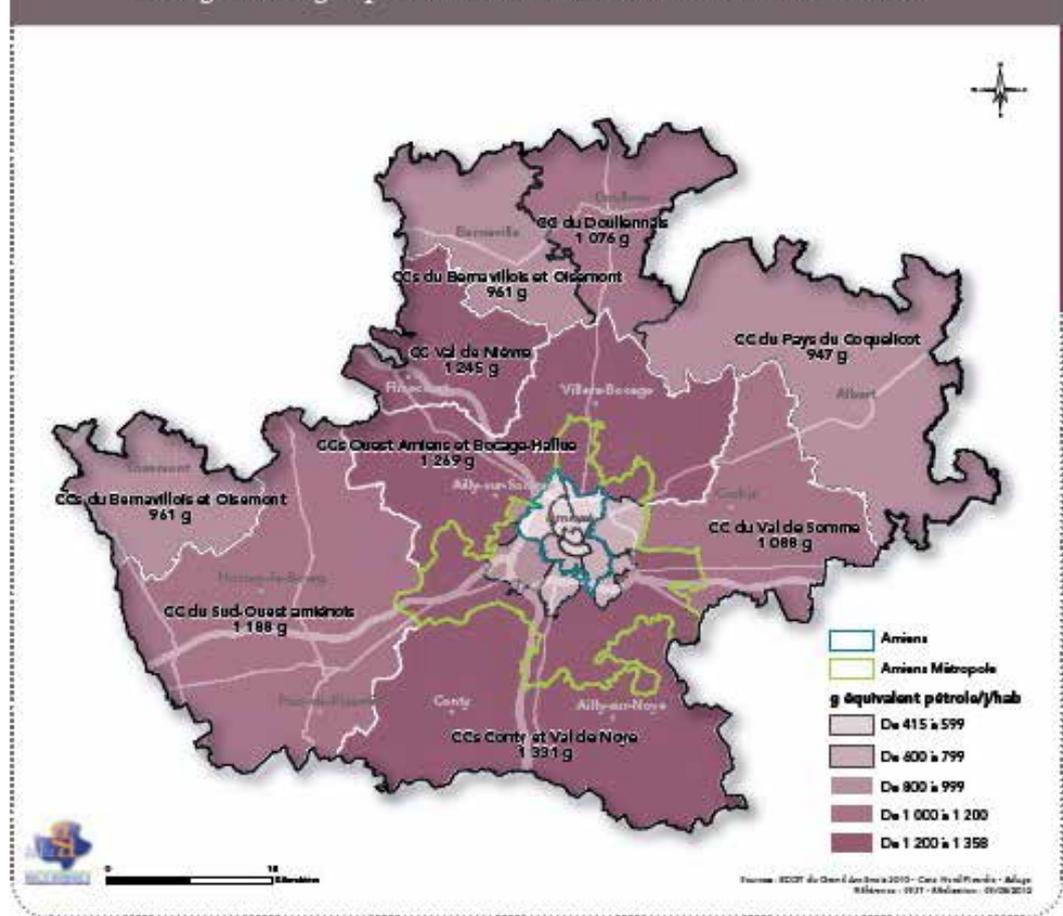
Il y a 88 000 voitures dans AMIENS Métropole pour 52% de la population et 105 000 dans les autres communes du Grand Amiénois.



C'est à AMIENS et notamment dans les quartiers nord et ouest qu'il y a le moins de voitures par ménage et dans les territoires proches d'AMIENS-Métropole qu'il y en a le plus.



Budget énergie par habitant selon la zone de résidence



Manifestement une grande partie du parc automobile est utilisée pour les déplacements de proximité. 53% des ménages hors Amiens Métropole a plus d'une automobile. Ce qui se traduit dans le budget familial et dans l'impact environnemental. Le budget énergie par ménage varie de 1 à 4 entre les quartiers nord et ouest d'AMIENS et le VAL de NOYE.

► Pour des raisons sociales et environnementales, la priorité doit être donnée à l'organisation de la mobilité sur le Grand Amiénois, en coordination avec les transports collectifs dans l'agglomération dense amiénoise.

1.3 Les transports collectifs

En 2009, il y a sur Amiens 38 200 déplacements journaliers en bus (7,7% du total des déplacements sur la ville), 6 400 sur les 10 communes agglomérées (5,7% du total).

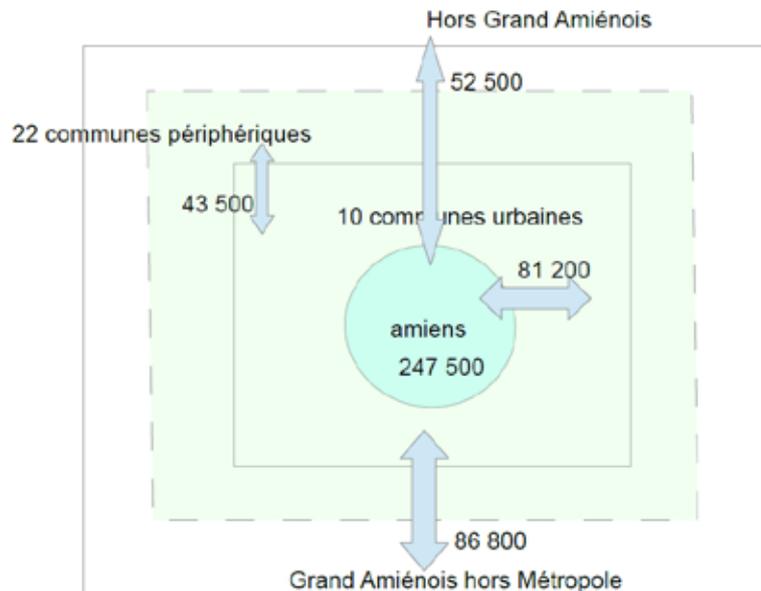
Seulement 2100 déplacements pour les 22 autres communes périphériques d'Amiens Métropole (3,9%). (Y compris les scolaires !)

Il y a 24 400 déplacements par jour ouvrable soit 4,6% du total sur Grand Amiénois hors Amiens Métropole (bus et TER).

► Il ne s'agit pas d'opposer l'urbain et le rural mais d'établir une réponse globale et coordonnée. AMETIS n'a pas une grande performance sur les 22 communes d'Amiens Métropole non agglomérées à la ville.

1.4 Les flux de déplacements en auto

Ce sont 264 000 déplacements en auto qui convergent chaque jour ouvrable sur Amiens alors que la ville génère à elle seule 247 500 déplacements automobiles. Les parkings relais envisagés aux portes de la ville sont bien dérisoires.



► La pression de l'auto sur la ville ne pourra pas être diminuée sans une action forte sur les déplacements dont l'origine est située hors Amiens et en dehors des limites du Plan de Déplacement Urbain (PDU).

La contribution du ferroviaire est essentielle. Elle doit être intégrée dans une approche multimodale et intermodale dans laquelle les gares jouent un rôle particulier

2. UNE ACTION GLOBALE

2.1 Revoir l'aménagement du territoire

C'est une approche préventive que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Amiénois a mis en avant en 2013. Elle reconnaît notamment le rôle des gares comme lieux d'articulation des déplacements et de services.

La Région a décidé de participer à cette conception de l'aménagement du territoire. Une préfiguration a été lancée à Ailly-sur-Noye. Elle a également commencé un aménagement multimodal des gares sur Amiens – Abbeville, par exemple Ailly-sur-Somme. C'est une politique de longue haleine qui a tendance à fléchir.

Amiens Métropole n'a pas encore commencé la démarche mis à part la ZAC La Vallée qui est plus le fruit d'une opportunité foncière que d'une volonté manifeste. Le refus d'envisager la réouverture de la halte de Pont de Metz, à 500 mètres à vol d'oiseau de l'hôpital sud est significatif.

2.2 Articuler les différents modes

Une grande partie des communes du Grand Amiénois se trouve à moins de 5 kilomètres d'une gare. L'accès à la gare peut se faire par tous les modes: voiture, covoiturage, autopartage, marche et vélo. La gare peut être un lieu de commerces, de services et de résidence.

Cette conception intermodale des gares n'est pas à opposer aux réseaux urbain et interurbain, aux parkings relais à proximité de l'agglomération dont la taille n'est pas au niveau des enjeux. Il y a environ 118 000 véhicules circulants par jour ouvrable dont l'origine du déplacement est en dehors d'Amiens. Il est nécessaire de prendre l'organisation de la mobilité à la source, près du domicile à condition d'offrir une qualité de services. C'est la façon de répondre à la spécificité amiénoise : une ville centre qui concentre 40% de la population du bassin de vie, les deux tiers des emplois, la majorité des services et des établissements scolaires et l'université.

3. LA CONTRIBUTION DU FERROVIAIRE

3.1 Établir un plan d'organisation de la mobilité sur le Grand Amiénois

C'est une demande qui est faite à l'ensemble des autorités organisatrices de transport ; Amiens Métropole, Département, Région et Etat.

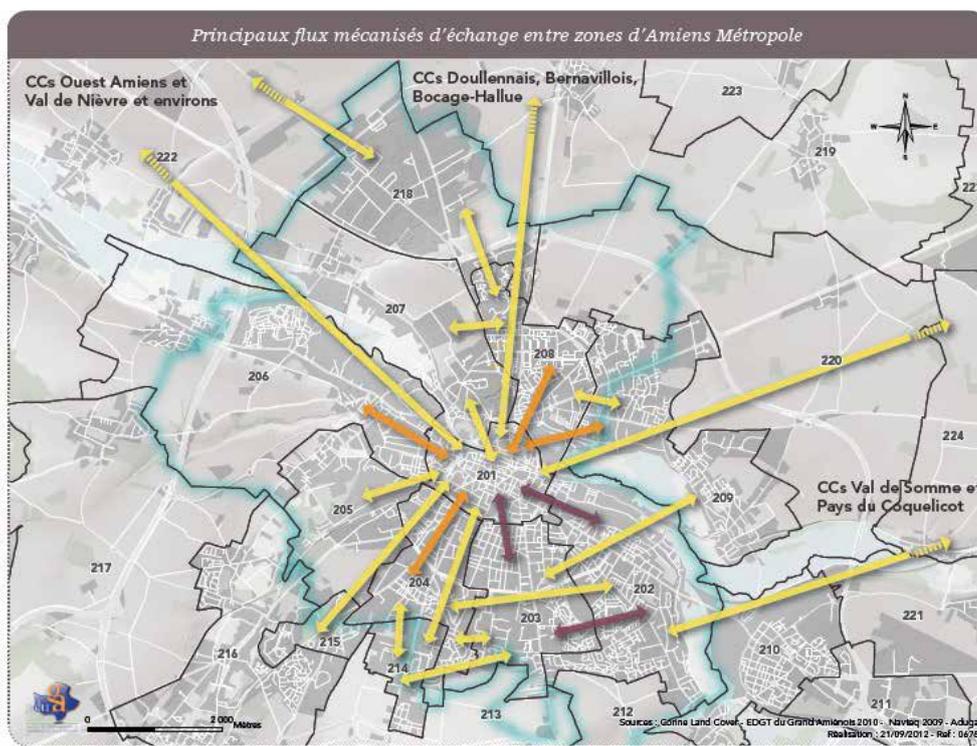
La pression de l'auto sur la ville ne pourra pas être diminuée sans une action forte sur les déplacements dont l'origine est située hors Amiens et en dehors des limites du Plan de Déplacement Urbain (PDU).

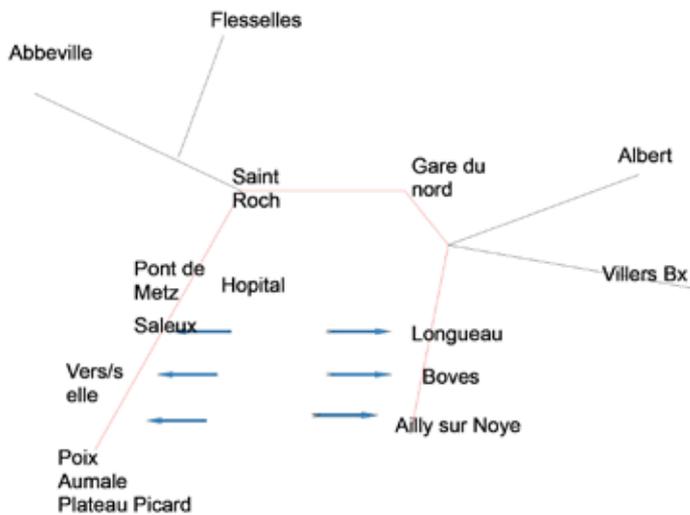
La contribution du ferroviaire est essentielle. Elle doit être intégrée dans une approche multimodale et intermodale dans laquelle les gares jouent un rôle particulier.

Dans ce cadre, il est serait bien que sa première phase porte sur la liaison Ailly sur Noye – Poix de Picardie.

3.2 Répondre à l'enchevêtrement des flux au sud et à la desserte de l'hôpital sud

Le graphique suivant montre l'enchevêtrement des flux mécanisés dans le sud d'Amiens. Encore en manque-t-il provenant des territoires plus au sud.





C'est pourquoi nous proposons la mise en projet d'une liaison cadencée entre Ailly-sur-Noye et Poix, voire au-delà vers le plateau picard et Aumale via Boves-Longueau-gare du Nord – Saint Roch, Pont de Metz, Saleux, Vers, Namps, Poix et l'aménagement des gares, de la relation avec l'hôpital, création de services de rabattement vers les gares (covoiturage, autopartage, navettes...). Ce scénario suppose une coopération avec le réseau modernisé de bus.

3.3 Les liaisons interrégionales et le TGV

L'électrification de la voie Boulogne Amiens et la création de la liaison Creil -Roissy ouvrent la possibilité d'une liaison Roissy – Londres via Amiens. Le foisonnement de trains TER et interrégionaux sur les mêmes voies impose une coordination entre les autorités responsables. La bonne intégration du ferroviaire dans les déplacements de proximité ne doit pas jouer contre les autres fonctions du fer. C'est même un gage d'efficacité.

3.4 Créer un atelier d'entretien du matériel

La place donnée au ferroviaire suppose que les moyens d'entretien du matériel soient disponibles. Un projet est lancé sur Amiens. Encore faut-il qu'il réponde bien aux besoins.

4. LES COÛTS CACHÉS

Il est couramment dit que les transports collectifs coûtent chers à la collectivité. Mais combien coûte réellement l'utilisation de l'automobile ? Question difficile à laquelle il est possible d'apporter des réponses. Il y a bien sûr les coûts directs de l'utilisation de la voiture (essence, achat, entretien). Mais il en existe d'autres que la société supporte. Voici une liste des causes principales.

- accidents
- bruit
- pollutions
- changement climatique

Le Conseil Régional a fait réaliser une estimation de ces coûts en fonction de ratios admis au niveau européen. L'étude arrive à une somme comprise entre 1,6 et 1,9 milliard par an pour l'ensemble des utilisations de l'auto au niveau régional. Ce qui fait entre 850 et 1000€ par habitant (valeur 2005). Pour les habitants du Grand Amiénois l'ardoise se situe entre 290 et 350 millions en frais d'assurance, de maladies et de gachis.....sans compter les souffrances...

En regard les dépenses supportées par les collectivités pour l'organisation des transports en communs sont environ 4 fois plus faibles (30 millions pour les bus et 45 pour les TER).

► **Un haut niveau de développement des transports collectifs ne coûterait rien à la collectivité. Bien au contraire. Il faut avoir la volonté politique d'investir pour avenir. Ce n'est pas actuellement la voie suivie.**

5. PASSER À L'ACTE ET AGIR POUR LA MISE À NIVEAU DES MOYENS

5.1 Coordonner l'action des autorités responsables de transport

La définition du plan de mobilité sur le Grand Amiénois exige la coopération de la Région, du département, d'Amiens Métropole et de l'Etat qui ont chacun un morceau des compétences. Il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle structure administrative pour commencer. La région semble la bonne autorité pour piloter le dossier.

► **Dans le cadre de la préparation de la conférence internationale sur le climat (COP 21), les quatre autorités plus haut citées devraient prendre la décision de travailler ensemble sur le sujet, désigner le pilote et le calendrier. Il ne s'agit pas seulement de faire des discours ou des promesses. Le passage à l'acte est une exigence.**

5.2 Annuler la dette de la SNCF

La SNCF croûle sous une dette de 45 milliards due essentiellement à la construction du TGV, mesures d'aménagement du territoire qui incombent normalement à l'ETAT. Cette dette interdit non seulement toute possibilité de développement mais retentit négativement sur le fonctionnement de l'entreprise publique. D'autres pays comme l'Allemagne ont fait le choix d'alléger et d'annuler cette sorte de dette. Cette annulation de la dette est la contrepartie d'un engagement partagé pour développer une mobilité durable donnant sa place au ferroviaire pour les déplacements de proximité, les relations interrégionales et le fret. L'Etat devra s'engager avec la SNCF.

5.3 Étendre et revoir l'utilisation du versement transport

Le versement-transport est payé par les entreprises de plus de 9 salariés et par les administrations. Son produit va dans les caisses d'Amiens Métropole. Or d'après l'INSEE, plus de 40% des emplois dans Amiens Métropole sont tenus par des habitants qui habitent à l'extérieur de cette agglomération. Il serait donc légitime que le versement transport participe au financement de la mobilité sur le Grand Amiénois. Il serait également juste d'étendre le périmètre de ce versement en dehors d'Amiens Métropole.

5.4 Une démarche audacieuse mais progressive

Le plan de mobilité du Grand Amiénois doit être envisagé sur la durée. La proposition de donner la priorité à la liaison Ailly-sur-Noye Poix de Picardie via la gare du nord et Saint Roch ne se fait pas au détriment des autres relations. Au contraire, elle leur donne une plus grande ouverture sur l'hôpital. Elle doit être une occasion de se pencher sur le coût des dessertes par AMETIS des 22 communes rurales d'Amiens Métropole. Un kilomètre de bus coûte plus de 5€. Pour quelle efficacité sociale et environnementale?

► **Le souci d'une bonne utilisation des deniers publics ne nous amène pas à une conception étranglée du service public. Il faut revoir la coordination des différents modes et mettre de l'huile dans les relations entre autorités. Vous êtes conviés à construire un projet inédit. Nous demandons au Conseil de Développement du Grand Amiénois de faire des propositions pour bien associer citoyens et usagers.**