

LA LETTRE DE L'ORT - n°6

■ ATELIER VOYAGEURS DE L'ORT - 21 novembre 2002

L'Observatoire Régional des Transports de Picardie organise régulièrement des journées de rencontre sur le thème du transport dans la région. Ces journées ont pour vocation de faire connaître les travaux de l'Observatoire, mais aussi d'être un lieu d'échanges entre acteurs institutionnels et professionnels. C'est dans ce cadre qu'a eu lieu l'Atelier Voyageurs de l'ORT le 21 novembre 2002.

A LA DECOUVERTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PICARDIE

Pour leur permettre de découvrir le nouveau matériel ferroviaire acquis par le Conseil régional, les participants ont été accueillis en gare d'Amiens et ont rejoint la gare de Laon à bord du nouveau TER X 72500. Le voyage a été agrémenté de visites du nouvel autorail et de la cabine du chauffeur ! L'automoteur diesel construit par Alstom a été acquis en 6 exemplaires par la région Picardie. Le véhicule emprunté pour le trajet Amiens Laon était pelliculé aux couleurs des 3 départements. Le trajet entre la gare et le plateau a donné l'occasion d'emprunter le transport en commun en site propre POMA 2000 pour rejoindre le lieu de réunion.



LA REGIONALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

La SNCF et la Région ont le souci commun d'un service de qualité, explique M. Tiercelin, directeur délégué TER Picardie à la SNCF, dans leurs nouvelles fonctions d'exploitant et d'autorité organisatrice.

La période 1986-1992 a été marquée par le conventionnement à la marge, dispositif difficile à appréhender. Le conventionnement expérimental avec déficit forfaitisé à hauteur de 18,6 MF est appliqué de 1998 à 2001 et enfin la régionalisation entre en vigueur courant 2002. La particularité picarde d'une fonction TER surdimensionnée du fait de l'attractivité de la région Ile-de-France a compliqué les négociations.



La région Picardie a placé l'usager comme clé d'entrée de l'organisation : le défi est de ne pas laisser de territoire en dehors de la mobilité.

Les actions du Conseil Régional ont essentiellement porté sur les infrastructures, le matériel et le suivi des prestations offertes par l'intermédiaire d'un contrat annuel d'objectifs, d'un observatoire de la qualité (fiabilité, régularité, service en gare, service en train) et la mise en place de concertation avec les usagers. La SNCF, pour répondre à ces objectifs a mis en place un management par ligne.

LE POMA 2002, LE TCSP de PICARDIE !

M. Caille, président de la SAEMTUL constate qu'il est difficile de lutter à Laon comme ailleurs contre le principal opposant au transport collectif, l'automobile. A Laon, les transports collectifs s'intègrent à la vie urbaine et ménagent l'environnement. Le POMA fonctionne ainsi à l'électricité et les autobus utilisent le diester.

M. Ekhkirch, directeur de la SAEMTUL, présente les Transports Urbains Laonnais : 4 lignes de bus en ville basse, une navette sur le plateau (10 % du transport) et le POMA.

Les TUL, c'est 800 000 kilomètres parcourus, 1 700 000 voyages (dont 800 000 pour le POMA) et un ratio de 56 voyages par habitant par an. Les TUL emploient 48 personnes, et possèdent 18 bus et 4 véhicules POMA de 40 places.

LE POMA

De 1899 à 1971, un tramway à crémaillère a relié la ville basse à la ville haute.

Laon a été le candidat favori pour accueillir le POMA du fait d'un dénivelé de 100 m (13 % de pente), du réemploi d'un site existant (ponts, emplacement), d'une longueur modeste (1,46 Km) et d'une bonne insertion dans un site historique préservé. Trois stations sont desservies par automatisme intégral avec un départ toutes les 2 minutes 30 pour un temps de parcours de 3 minutes 30. Le POMA fonctionne de 7h à 20h du lundi au samedi (2 500 voyageurs par jour) et tous les jours en été avec un taux de disponibilité de 99 %.

Le coût de fonctionnement du POMA est supérieur à celui d'un bus, inférieur à celui d'un tramway mais la recette par voyage est supérieure à celle du bus.

S'il n'a que 13 ans de fonctionnement aujourd'hui, cet équipement de conception plus ancienne (25 ans) doit prévoir sa pérennisation : obsolescence technique (automates, onduleurs, variateurs), usure des véhicules et des voies, vieillissement du bâti. Il serait cependant inimaginable de laisser ces rails sans usage dans une cité d'art et d'histoire comme Laon. Abandonner l'exploitation du POMA coûterait plus cher que d'envisager une pérennisation du système afin d'assurer l'avenir et d'améliorer le confort et la sécurité.

Un dossier de pérennisation du POMA sur 7 ou 8 ans a été élaboré, actions d'un coût global de 8.2 millions d'euros. Les négociations sont en cours avec les financeurs potentiels (Etat, Conseil régional, Conseil général, Ville...).

Récemment, l'aéroport de Zurich a choisi la technologie POMA, sur coussins d'air, pour la desserte ville - aéroport. Poma a aussi été choisi pour relier le centre d'affaires d'Oriera à la ville de Lisbonne. Un tel système existe aussi à Minneapolis.

CONNAITRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS EN PICARDIE

L'ORT Picardie a confié à MTI Conseil une mission visant à approfondir la connaissance des réseaux de transports collectifs interurbains des départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme. Ces derniers ont organisé et structuré leurs réseaux au regard des besoins de déplacements scolaires dont ils ont la charge.

4 points structurent la démarche:

- analyse de la mobilité des Picards
- étude de l'offre interurbaine (important volet cartographique)
- identification des problèmes auxquels est lié le développement des transports collectifs interurbains en Picardie
- mise en place d'un tableau de bord

Le bureau d'études rend compte de son analyse des 3 réseaux départementaux. Les cartes du réseau, du nombre de services offerts en jour ouvrable et les samedis, dimanches et fêtes, des amplitudes de service et des temps de parcours sont projetées pour chaque département.

Il s'avère que la région Picardie est constituée principalement d'un maillage assez dense de villes moyennes à petites. Les 16 Périmètres de Transports Urbains génèrent seulement 30 % environ des déplacements « domicile-travail » de l'ensemble des actifs picards. Le marché potentiel semble donc favorable aux transports interurbains, sous réserve d'une desserte efficace des Périmètres de Transports Urbains depuis les communes externes, d'information efficace aux voyageurs sur les possibilités de transport collectif et d'échanges entre autorités organisatrices de transport.



LES AIDES DE L'ETAT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

La circulaire du 21 décembre 1994 régissant les aides de l'Etat aux transports collectifs urbains et aux transports collectifs routiers non urbains a permis de définir une règle claire, connue de tous, pour délivrer ces aides. Depuis 1994, l'Etat a apporté aux collectivités locales 5,7 milliards de francs pour réaliser 220 km de TCSP.

La circulaire du 10 juillet 2001 décrit les aides financières de l'Etat destinées à favoriser les déplacements urbains et périurbains alternatifs à l'automobile; elle reste basée sur la LOTI et s'inscrit dans le double prolongement de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie et de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains. En sus de la mise en œuvre des PDU, elle étend le champ d'application au secteur périurbain en traitant des nouvelles dessertes ferroviaires périurbaines et en précisant les règles applicables aux pôles d'échange. Elle privilégie clairement les modes favorisant le partage de la voirie, et cherche à promouvoir les modes les « plus légers », le bus en site propre.

Les crédits de l'Etat peuvent être destinés à différents types de projets qui, dans tous les cas, devront être sollicités soit par une autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, soit par un syndicat mixte de transport créé en application de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, éventuellement en partenariat avec les autres maîtres d'ouvrage des investissements.



Pour quels types de projets ? Réalisation d'un TCSP, Etudes, Mise en œuvre des PDU, Autres améliorations des TC et de l'intermodalité, Amélioration de dessertes ferrées urbaines ou périurbaines...

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'approbation d'un Plan de Déplacements Urbains est obligatoire.

Pour plus d'informations et pour déposer les demandes de subventions, les Autorités Organisatrices de Transport peuvent s'adresser à la Direction départementale de l'Équipement.

LA CENTRALE DE RESERVATION ET D'INFORMATION DU DEPARTEMENT DE L' AISNE

Suite à son étude préalable à la mise en œuvre du plan départemental des transports, le Conseil général de l'Aisne a retenu un dispositif s'articulant autour de quatre axes.

Le Conseil général a souhaité doter le département d'une centrale intermodale et mettre en place un dispositif de transport interurbain à la demande dont la réservation sera réalisée par la biais de la centrale. Suite à ces actions, les lignes régulières actuelles doivent être restructurée, avec création éventuelle de relation de pôle à pôle. A terme, il s'agit d'identifier le réseau.

•**PRESTATAIRE RETENU**: CGEA CONNEX pour une somme globale ferme et définitive de 84.115 € TTC.

•**FINANCEMENT DE L' OPERATION**

•**Investissement :**

• Département : 59 500 €

• ETAT : 24 615 €

soit 35% du montant total HT

Fonctionnement :

• Département : 65 885 €

• Région : 38 500 €

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

La centrale a pour but de pouvoir renseigner les usagers sur les horaires des services de transport existants. Pour cela, un centre d'appel géré par 2 téléopératrices a été mis en place, géré par le CITA. (N° AZUR : 0810.75.00.00), ainsi qu'un site internet : www.cita.asso.fr.

L'Observatoire Régional des Transports de Picardie remercie chaleureusement tous les participants ainsi que les intervenants et vous donne rendez-vous pour ses prochains ateliers pour des présentations et débats toujours aussi intéressants.

Catherine CAZIER - Viviane LE TIRILLY
DRE Picardie ■

La lettre de l'ORT - n°6 novembre 2002

Directeur de la publication :
Marc ARNAUD

Réalisation - impression :
Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN 1299-9733