

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 État.

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).

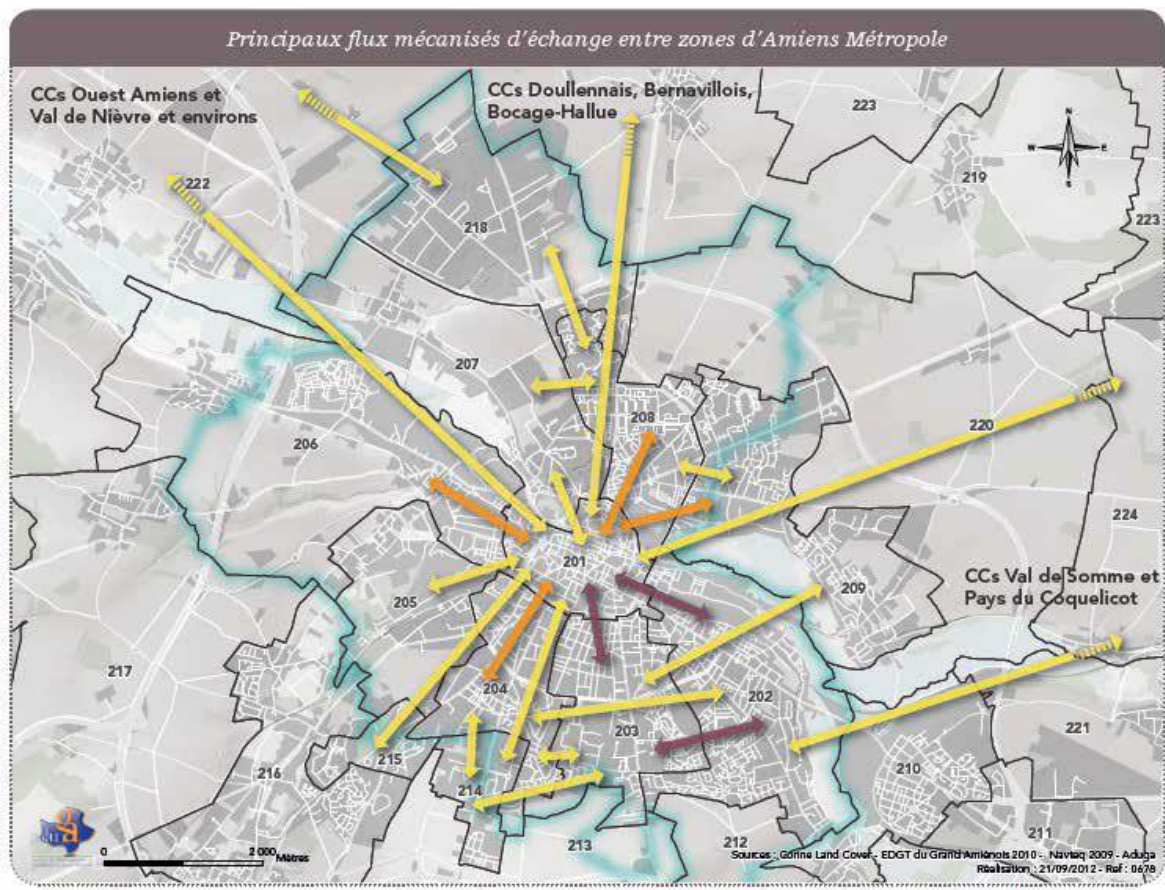
La contribution du ferroviaire est essentielle. Elle doit être intégrée dans une approche multimodale

et intermodale dans laquelle les gares jouent un rôle particulier.

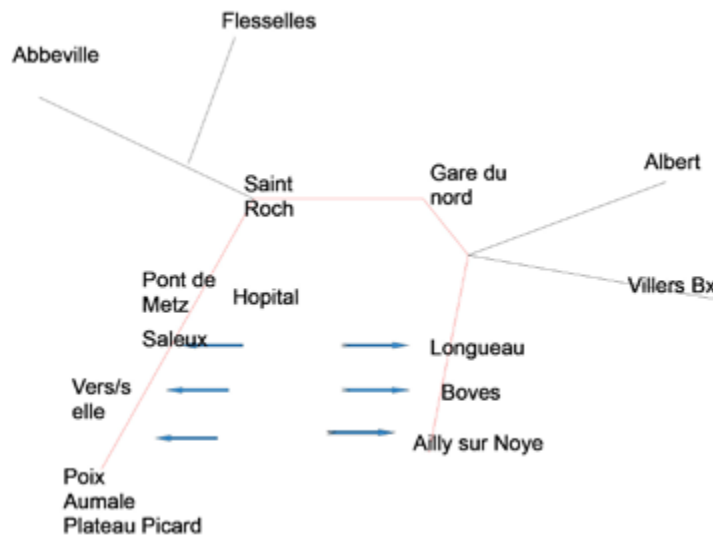
Dans ce cadre, il est serait bien que sa première phase porte sur la liaison Ailly sur Noye – Poix de Picardie.

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 gâchis.....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'État 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 croule sous une dette de 45 milliards due essentiellement à la construction du TGV, mesures d'aménagement du territoire qui incombent normalement à l'ÉTAT. 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'État 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.