



BOUGER ET SE DEPLACER A AMIENS

COMPETENCES

- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personne ; Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Les plans de déplacements urbains – obligatoires seulement pour les EPCI de plus de 100 000 habitants
- L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité – obligatoire uniquement pour les EPCI de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et la collectivité – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service d'information aux usagers – obligatoire uniquement pour les EPCI de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service de conseil en mobilité.

ELUS ET AGENTS

Elus actuels (équipe Brigitte Fouré)

Pascal Riffard, vice-président d'Amiens Métropole en charge des transports

Personnel municipal (équipe Brigitte Fouré)

Directeur Général Adjoint BHNS et Pole métropolitain : Frédérique Charley

Mission pilotage de la maîtrise d'œuvre : François Boll

Mission matériel roulant : Maxime Raïngal

Mission suivi budgétaire et projet de dépôt de bus : Pierre Tachon

Mission charte aménagement et mobilier voyageur : Céline Roche.

Elus mandat précédent (équipe Gilles Demailly)

Sarah Thuillier puis Thierry Bonté, vice-présidente d'Amiens Métropole en charge des transports

MOYENS, OUTILS ET SERVICES PUBLICS

> Le PDU, Plan de Déplacements Urbains

Les élus locaux ont la responsabilité, d'après la loi LAURE de décembre 1996, d'établir un PDU à l'échelle de l'agglomération urbaine, Amiens-Métropole étant l'Autorité Organisatrice des Transports.

Le PDU doit permettre d'avoir une vision globale et concertée des déplacements.

La loi impose d'organiser les déplacements de manière à réduire l'usage de la voiture pour l'amélioration de la qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ses principaux enjeux sont : l'intermodalité (usage complémentaire et la connexion de train, voiture, bus, vélo, marche à pied) ; un nouveau partage de la rue au bénéfice des bus, des vélos et des piétons ; l'amélioration du service des transports en commun (maillage, fréquence, vitesse, ponctualité, confort) et un débat démocratique pour la co-construction de solutions.

> Le **SCOT** (Schéma de Cohérence Territoriale)

> Le **SDAC** (Schéma Directeur des Aménagements Cyclables)

> Le **financement du service des bus** est assuré par le Versement Transport des employeurs de plus de 10 salariés et par les tickets et abonnements payés par les usagers. En cas de déficit, c'est le budget d'Amiens-Métropole, donc nos impôts, qui vient équilibrer. Ces dernières années, le déficit a atteint jusqu'à 4 millions d'euros. Il a été résorbé en 2018.

Les grandes villes qui ont une politique ambitieuse de transports en commun (Nantes, Dijon, ...) ont fait le choix de subventionner le budget transport à hauteur de plusieurs millions d'euros.

> La **gestion des bus a longtemps été confiée à la SEMTA de 1981 à 2008** (Société d'Economie Mixte de Transport d'Amiens)

> **Depuis 2012**, Amiens Métropole a confié cette gestion à l'entreprise privée Keolis (le maître d'œuvre et le commanditaire reste la Mairie d'Amiens). Un nouveau contrat, qui intègre le bus et le vélo, a pris effet au 1^{er} janvier 2018. Le réseau AMETIS est actuellement composé de :

- 16 lignes urbaines
- 1 ligne Cœur de Ville
- 14 lignes à vocation scolaire, utilisables par tous
- 3 lignes de transport à la demande, le service RESAGO, qui relie les communes périphériques, à Amiens

QUELQUES ELEMENTS DE CONTEXTE

« Mobilité », de quoi parle-t-on ?

Le développement de la mobilité peut à la fois être vécu comme une contrainte (pour accéder aux lieux d'emploi, aux services, aux commerces) et une opportunité (facteur de liberté pour les loisirs, les rencontres, l'ouverture culturelle). La mobilité est perçue...

- tantôt comme étant à encourager et à faciliter chez les personnes dont la faible mobilité est facteur d'exclusion sociale pour des raisons physiques, sociales ou économiques...

- ...tantôt comme devant être disciplinée et réorientée chez les personnes dont l'hyper-mobilité ou le choix de mode de déplacement est facteur de nuisances, de gaspillage d'énergie et de réchauffement climatique.

Le service des bus

Les bus doivent répondre au mieux aux besoins de déplacement et devenir plus attractifs pour dissuader l'usage de l'automobile. Leur attractivité dépend de : la desserte au plus près des principales destinations (centre-ville, zones d'emploi, hôpital et cliniques, services publics, commerces, mairies de secteur, cimetières, ...) depuis les lieux d'habitation, avec des changements faciles ; de la fréquence des bus, leur ponctualité et l'amplitude horaire ; du confort des bus et du caractère pratique de la billettique ; de la tarification.

Le partage de la rue

L'association Rue de l'Avenir défend la mise en place d'un code de la rue, de villes 30 et de villes à vivre. Elle défend l'idée que la voiture en circulation ou en stationnement ne doit pas occuper plus de 50% de la surface de la rue et que les quartiers résidentiels soient en zone 30, ce qui pourrait représenter les trois quarts des rues.

Le partage de la rue est un sujet très sensible entre les usagers, piétons, cyclistes, automobilistes. Et de nombreux citoyens sont partagés entre leur souci de confort et de sécurité en tant que piétons ou cyclistes, de fluidité de la circulation du bus s'ils le prennent et de place de leur voiture pour la garer devant chez eux et pour circuler facilement.

REGARDS SUR LA POLITIQUE MENÉE SOUS LE MANDAT B.FOURE ET SOUS LES MANDATS PRÉCÉDENTS

2012, Délégation de Service Public attribuée à Kéolis filiale de la SNCF.

Saut qualitatif : création de 4 Lianes à fréquence de 10 minutes. Croissance de la fréquentation après des années de baisse. Mais, des problèmes de ponctualité et de vitesse se posent dus aux encombrements automobiles. Le service accuse un déficit du budget transports de quelques millions.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) voté en 2013 pour la période 2013-2023

Ce PDU a quelques faiblesses critiquées par les services de l'Etat et des associations : faible prise en compte de l'enjeu de l'utilisation du train dans le pays du Grand-Amiénois ; quasi absence de politique de stationnement restée de compétence municipale ; ambition relativement modeste d'augmentation de la part des transports en commun et de partage de la rue en faveur des modes de déplacements « doux » au détriment de l'usage de la voiture.

Deux points ne sont pas à ce jour en conformité avec le PDU : le projet de BHNS nécessite une révision du PDU qui n'est toujours pas engagée ; le suivi concerté de la mise en œuvre du PDU n'est pas réalisé.

2018, reconduction de la délégation de service public avec Kéolis seule candidate.

2019 Création de 4 lignes de BHNS et une Liane

Légère amélioration de fréquence et de vitesse mais maintien en l'état d'une dizaine de points noirs de la circulation.

L'effort d'aménagement a été concentré sur le centre-ville, la citadelle et la cité scolaire. Ailleurs, il n'y a pas eu de volonté de mettre de l'argent et de contraindre la circulation automobile.

Certaines routes pénétrant dans Amiens ne sont pas équipées de parking relais.

Les bus électriques auront un effet positif sur la qualité de l'air mais leur capacité est limitée et il y a moins de places assises. Il y a une incertitude sur l'attractivité du service des bus et sur la hausse de sa fréquentation.

Le réseau de transport en commun secondaire et « de proximité », a une fréquence en nette baisse, Amiens-Métropole voulant équilibrer le budget transports sans le subventionner. Avec le BHNS se met en place un nouveau mode de paiement (post-paiement) et une nouvelle tarification en fonction des revenus, tarification dite « sociale » ou « solidaire ».

La nouvelle tarification n'a pas fait l'objet d'une concertation et d'un débat public. Après la promesse municipale d'étudier la possibilité d'une gratuité, les seules mesures favorables octroyées sont : la gratuité du samedi en faveur du commerce de centre-ville ; la tarification progressive en fonction du quotient familial, avec la gratuité pour la tranche la plus basse (gratuité qui n'était pas prévue au départ) ; le renoncement à l'augmentation du ticket à 1€60 qui restera à 1€40.

La parole des usagers ne fait pas l'objet d'une écoute et d'un dialogue structurés à Amiens.

Le Comité des Usagers des Bus d'Amiens Métropole (CUBAM) créé fin 2009 par quelques citoyens n'obtient que de manière limitée et épisodique un dialogue avec Amiens-Métropole. Depuis 2013, il a pris des positions communes avec d'autres associations (ALEP 80, Véloxygène, Comité de développement ferroviaire) sur le PDU, le projet de tramway et le projet de BHNS. Depuis 2016, le CUBAM a élaboré une proposition de nouveau réseau de bus en relation avec l'union des comités de quartier et une douzaine de comités de quartier. Ces propositions ont été très peu prises en compte par Amiens-Métropole.

Le train

Une proportion importante des habitants du Grand-Amiénois résident à moins de 5 KM d'une gare. Les provenances extérieures représentent une part importante des déplacements automobiles dans l'agglomération amiénoise.

Le conseil régional de Picardie a en 2007 publié une étude sur la perspective de renforcer l'utilisation de l'étoile ferroviaire d'Amiens. Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du pays du Grand-Amiénois a retenu sur proposition du conseil de développement deux objectifs : développer l'usage des gares et leur niveau de service pour réduire la circulation automobile, mettre en place une coordination des autorités organisatrice des transports pour faciliter l'intermodalité.

Le vélo

Un SDAC (Schéma Directeur des Aménagements Cyclables) concrétise les objectifs du PDU.

La loi impose que pour tous travaux importants de voirie, des aménagements spécifiques soient réalisés pour les vélos.

A Amiens, des aménagements de voirie ont été contestés par les cyclistes représentés par Véloxygène car ils ne prévoyaient pas d'espace sécurisé pour les vélos. Le développement de l'usage du vélo suppose également le développement de services qui facilitent la vie des usagers : location, réparations. Un travail de sensibilisation est à renforcer, en particulier avec les élèves et étudiants (plans de déplacements de jeunes).

Véloxygène a obtenu de participer à un comité technique avec les services d'Amiens-Métropole pour examiner régulièrement les aménagements de voirie.

RESSOURCES

Références (livres, études, chercheurs, politiques...).

- https://www.lemonde.fr/societe/article/2017/07/18/a-dunkerque-laboratoire-social-du-transport-public-gratuit_5161875_3224.html
- <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/hauts-de-francegdunkerque-c-est-heure-du-bilan-bus-gratuits-1368725.html>
- https://www.lesechos.fr/20/03/2018/lesechos.fr/0301460573899_ces-villes-ou-les-transport-en-commun-sont-gratuits.htm
- <https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/dunkerque-les-bus-deviendront-entierement-gratuits-a-partir-du-1er-septembre-2018-7789062123>

- https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/09/01/niort-devient-la-plus-grosse-agglomeration-a-proposer-la-gratuite-des-transports-en-commun_5179360_3234.html
- <http://www.qualitetransports.gouv.fr/le-groupement-des-autorites-responsables-des-a36.html>
- Opérateur à Dunkerque : <https://www.dkbus.com>

Exemples de politiques mises en place ailleurs

- La pionnière est Compiègne (98 4818 habitants) où les bus sont gratuits depuis 1975. Puis d'autres villes sont suivies comme Noyon (15000 habitants), Châteauroux (44 000 habitants), Colomiers, Castres, Niort (60 000 habitants).
- La dernière en date est Dunkerque où les habitants qui bénéficiaient de bus gratuits le week-end pourront expérimenter la gratuité totale, tous les jours de la semaine, dès le mois septembre 2018.

Pour chaque initiative, le plus souvent, les élus ont pris cette mesure lors de la création de leur réseau urbain composé de quelques bus. La gratuité permettait alors d'augmenter une fréquentation très faible (la billetterie ne rapportait que 10 % des coûts à Niort, idem à Dunkerque) loin des standards des réseaux de même taille.

- Aspects positifs pour le maire de Niort

D'abord parce que c'est populaire et écologique.

À Châteauroux il y a d'abord eu une hausse des actes d'incivilités, mais seulement au début de la gratuité en 2001. Ça s'est régulé ensuite, car "la mixité sociale et générationnelle est revenue dans les bus", explique Bruno Cordier, du bureau d'études Adetec, grand spécialiste des déplacements. Dans les bus payants, vous avez des scolaires et des personnes âgées. Quand ça devient gratuit, les familles, qui prenaient spontanément la voiture, les utilisent. La gratuité remet dans les bus les classes moyennes ou aisées.

- Aspects négatifs : les critiques à Niort

« Le modèle gratuit n'est pas viable partout »

Il faut dire qu'au sein de la communauté des spécialistes et des professionnels du transport public la gratuité n'a pas bonne presse. C'est même une volée de bois vert que reçoivent les élus qui s'y risquent. Les pères la rigueur rappellent que la gratuité n'existe pas et que si l'utilisateur ne paie rien, le contribuable sera d'autant mis à contribution. Le contribuable, c'est-à-dire les entreprises et administrations à travers une taxe appelée le « versement transport ».

- Budget et comment financer la gratuité ?

Rendre les bus gratuits, combien ça coûte ? Aujourd'hui à Dunkerque, les recettes des tickets de bus ne financent que 10% du coût du transport en commun, contre 28% en moyenne en France. La communauté d'agglomération n'aura que 4,5 millions d'euros sur 45 millions de budget à compenser. "C'est un choix politique", explique le maire, qui avait fait de la gratuité un engagement électoral.