

Jeudis du Développement Durable

Jeudi 30 mai 2013 - ESIEE

La 1ere ligne de tramway d'Amiens Métropole



Mission tramway

www.amiens.fr

Pourquoi un TCSP à Amiens ?

Les TCSP en France



Réseau en service / en projet

- ★ Métro
- Bus à Haut Niveau de service
- Tramway
- ⊙ 1^{ère} ligne en travaux ou en projet

Pourquoi une politique incitative en faveur des transports collectifs ?

- Parce que 26% des ménages amiénois ne sont pas motorisés (plus de 40% dans les quartiers d'habitat social) et qu'il convient de leur apporter un service de mobilité efficace.
- Parce que améliorer l'attractivité des transports collectifs permet de toucher d'autres utilisateurs qui pourraient avoir l'usage d'une voiture.
- Parce qu'ils sont moins bruyants, moins polluants, et moins consommateurs d'espace que la voiture.
- Parce qu'ils sont un moyen efficace de lutte contre le réchauffement climatique

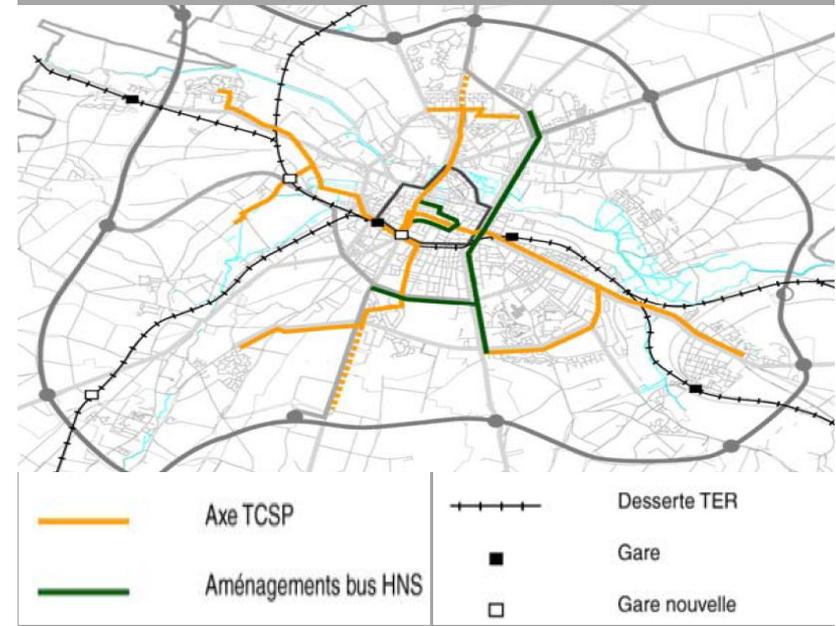
Pourquoi un TCSP ?

- Parce que c'est le meilleur moyen d'améliorer la vitesse commerciale du transport public, un critère qui s'est fortement dégradé sur le réseau AMETIS ces 10 dernières années.
- Parce que Amiens est la dernière capitale régionale avec Limoges à ne pas posséder de ligne de TCSP. Partout les TCSP ont fait la preuve de leur efficacité et de leur impact sur la fréquentation des réseaux de transports en commun.
- Parce que l'agglomération présente des densités nettes particulièrement élevées en population et en emplois.

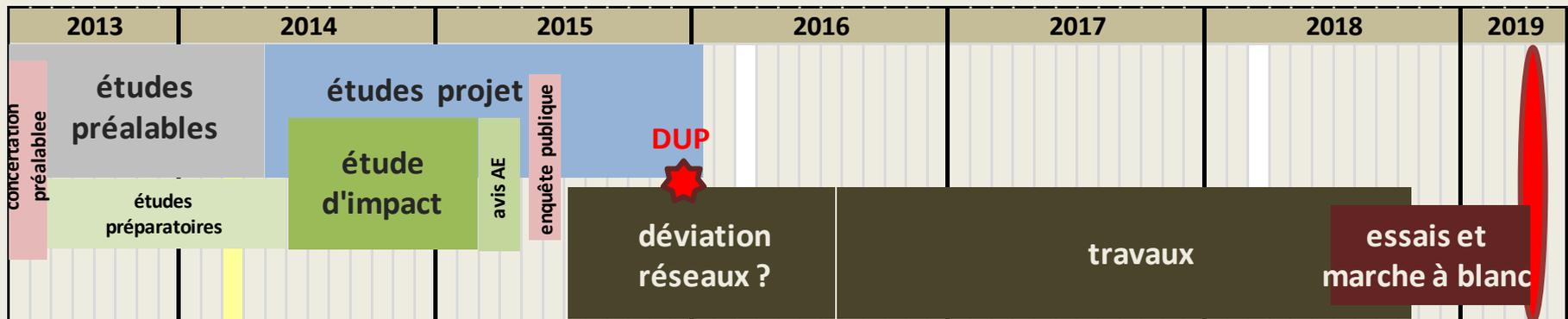
Un projet ancien et mûr

- Un projet de TCSP figurant déjà au programme de l'ancien PDU (2002-2012), mais qui n'a pas été réalisé. Depuis 10 ans, la fréquentation du réseau AMETIS a régulièrement chuté.
- Le projet de première ligne de tramway figure désormais au nouveau PDU (2013-2023). Il répond aux objectifs de plusieurs documents cadre : l'Agenda 21, le SCOT, le projet Métropolitain...
- Les études préalables ont commencé en septembre 2011 et se poursuivront jusqu'aux études projet. L'obtention de la DUP est prévue pour fin 2015 et la mise en service pour 2019.

Schéma directeur TCSP inscrit au premier PDU (2002-2012)



Planning provisoire de l'opération



Le choix du mode tramway



1

Le tramway : un choix **raisonnable**

Un potentiel desservi supérieur à beaucoup de réalisations de tramways existantes.

Des coûts de réalisation qui baissent et qui permettent aux agglomérations similaires à Amiens de s'équiper de tramways :

- *Le Mans*
- *Dijon*
- *Brest*
- *Besançon...*

Réseau de TCSP	Densité nette de l'unité urbaine (hab./km ²)	Longueur du TCSP	Potentiel desservi à 500 m [pop + emp + sco]	Potentiel desservi par km
Amiens	3050	10,9 km	143 100	13 100
Brest	2600	14,3 km	123 000	8 600
Dijon	3110	19 km	158 000	8 300
Metz	2300	17,8 km	144 000	8 100
Tours	1800	15 km	123 000	8 200

Les constructeurs proposent désormais des rames de 24m, plus adaptées à la fréquentation et aux capacités financières des agglomérations de moins de 250 000 habitants.



Tramway de 24 m (150 places)



Tramway de 32 m (210 places)

Le tramway : un choix ambitieux

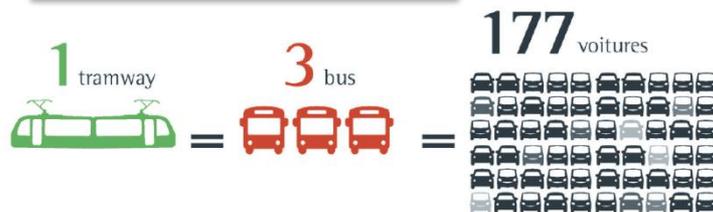
L'OFFRE

Le tramway est plus performant que le bus sur beaucoup d'aspects :

accessibilité et confort



consommation d'espace



environnement

- traction électrique
- report modal plus important
- moindre bruit

attractivité du matériel roulant



LA DEMANDE

Les premières estimations réalisées dans le cadre des études préalables ont montré qu'une même ligne Nord/Sud obtiendrait une fréquentation deux fois supérieure en tramway qu'en BHNS.

Fréquentation journalière de la ligne

mode tramway	42 000
mode BHNS	21 000

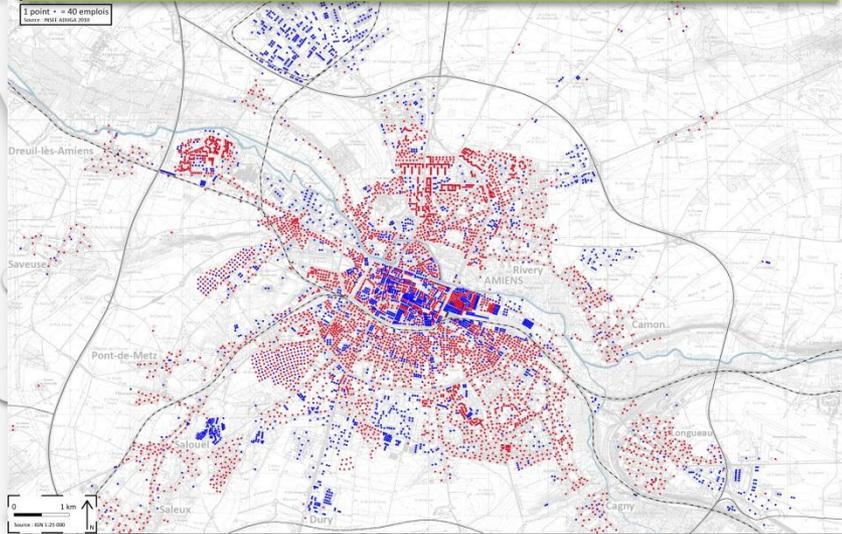


La démarche de sélection d'un tracé

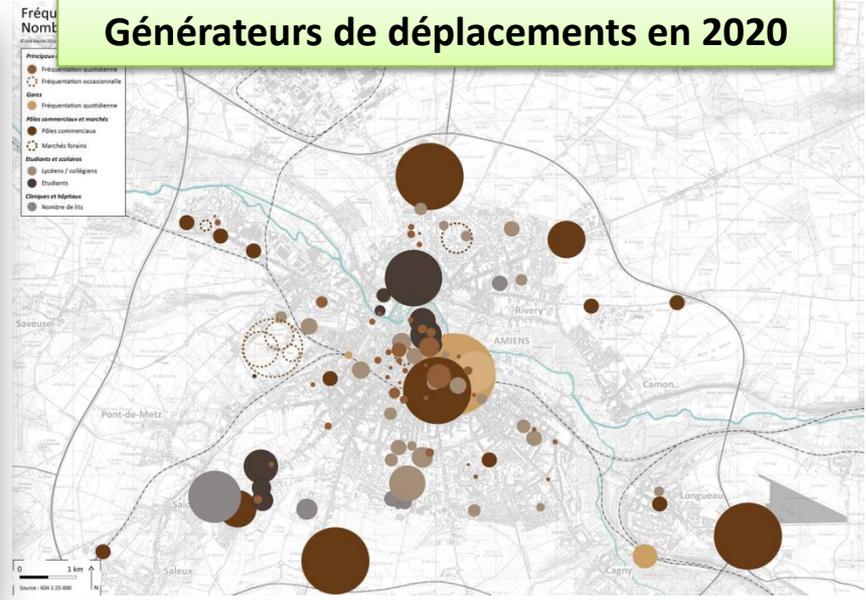
2

1ere phase : les critères socioéconomiques d'entrée

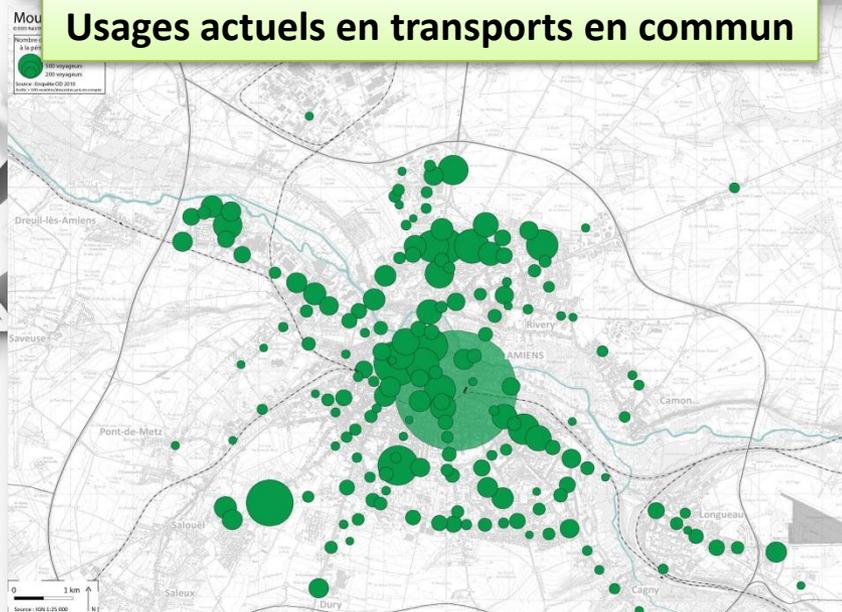
Densité de population et d'emplois en 2020



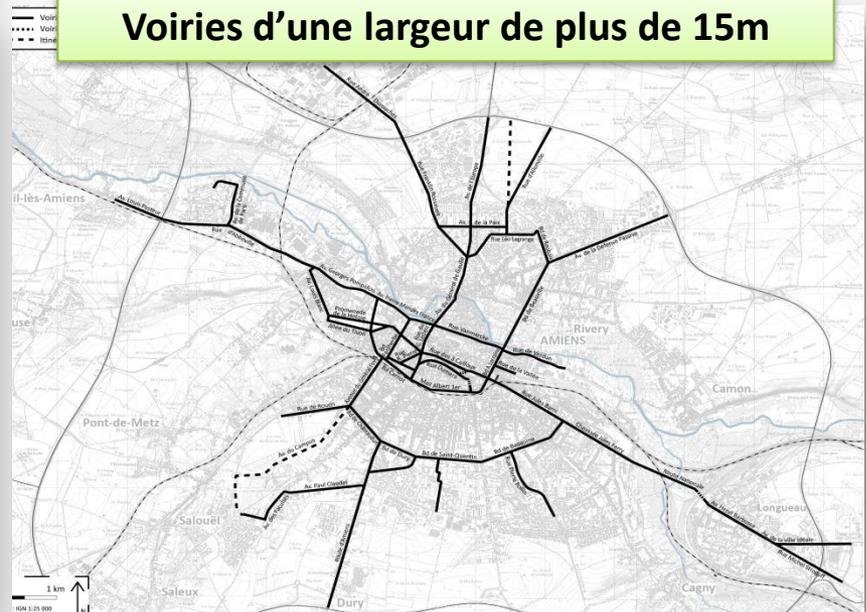
Générateurs de déplacements en 2020



Usages actuels en transports en commun



Voiries d'une largeur de plus de 15m



1ere phase : le schéma long terme et la comparaison des branches en corridors

Comparaison des opportunités (pop+emp+sco) par corridors

Les corridors bleus présentent les meilleurs potentiels

6 300 P+E+S/km

13 100 P+E+S/km

6 800 P+E+S/km

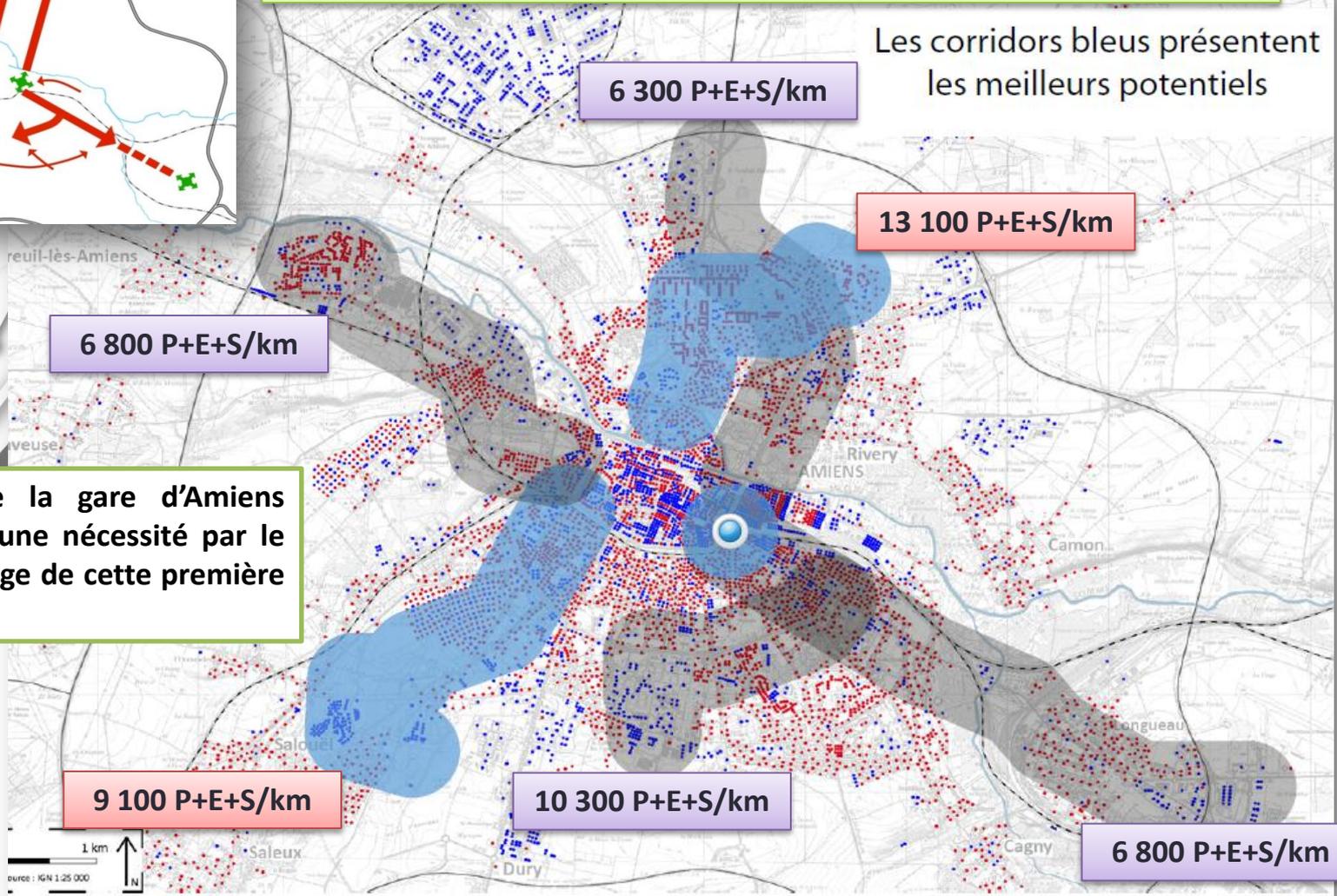
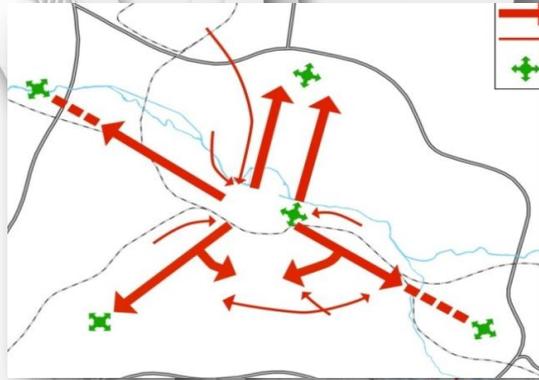
La desserte de la gare d'Amiens définie comme une nécessité par le comité de pilotage de cette première phase d'études.

9 100 P+E+S/km

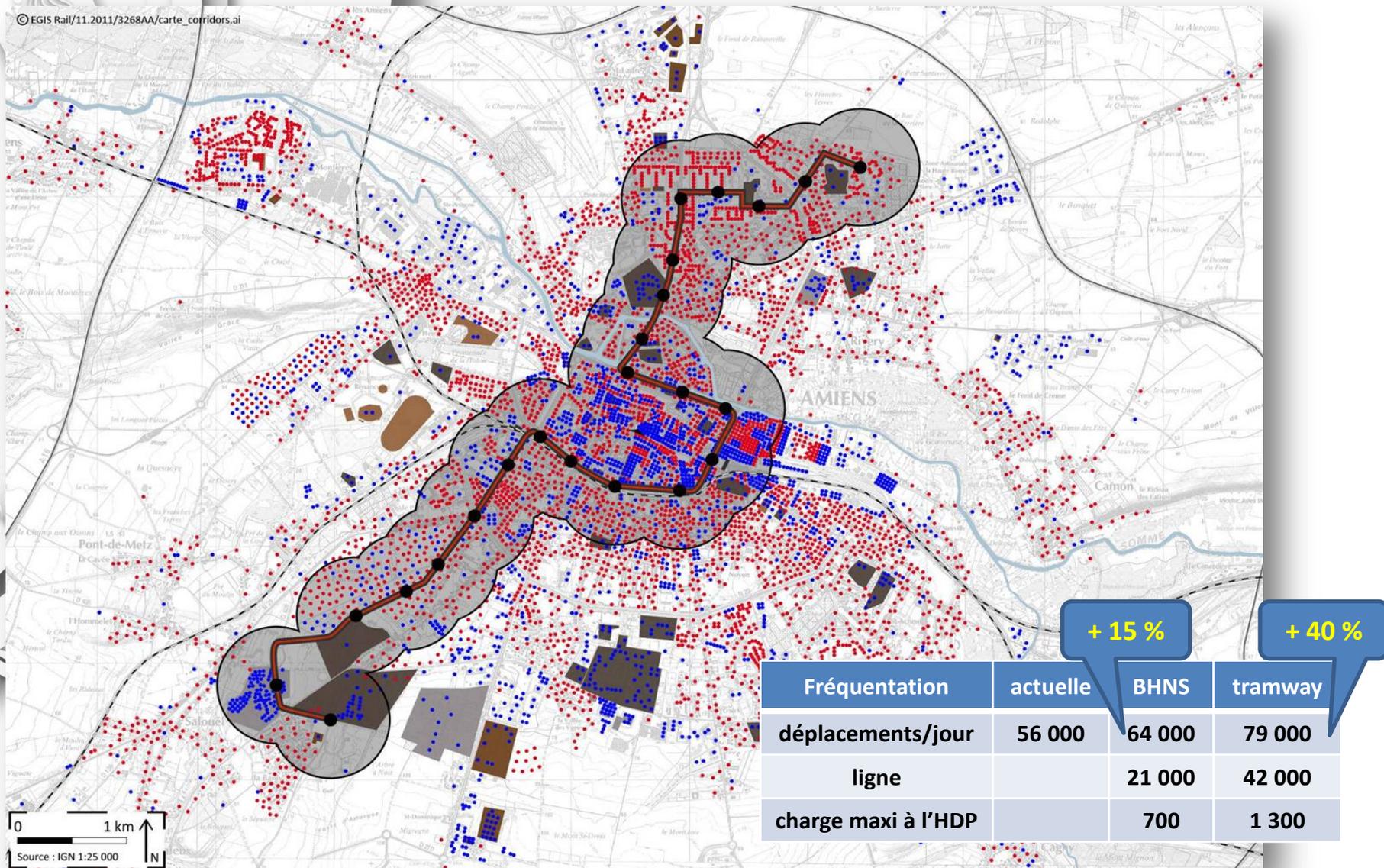
10 300 P+E+S/km

6 800 P+E+S/km

1 km
source : IGN 1:25 000



1ere phase : le corridor retenu et son potentiel de desserte et de fréquentation



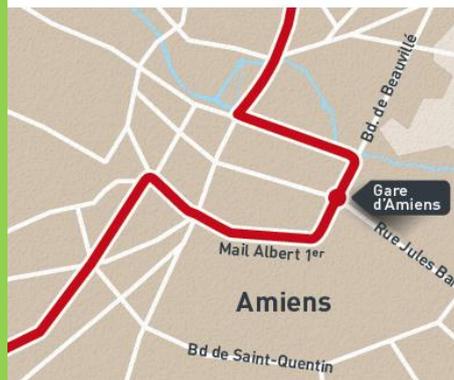
2nde phase : le choix d'un tracé en centre-ville

Les variantes rejetées en 1ere phase d'études :

- 3 cailloux/Noyon : pour préserver l'intégrité de l'aménagement piétonnier bien approprié par les habitants.
- Beauvais/Jacobins : pour des motifs liés à l'insertion viaire, trop contrainte

Le choix de la variante 1 en 2nde phase d'études :

Variante 1



- exploitation en une seule ligne
- trajets directs vers la gare

- desserte de l'hypercentre par un seul point

Variante 2 et 2 bis



- bonne desserte de l'hypercentre

- insertion délicate
- exploitation en 2 lignes courtes
- trajets peu directs du Nord vers la gare

Variante 3 et 3 bis



- desserte de la MACU

- exploitation en 2 lignes courtes
- trajet peu directs du Nord à la gare

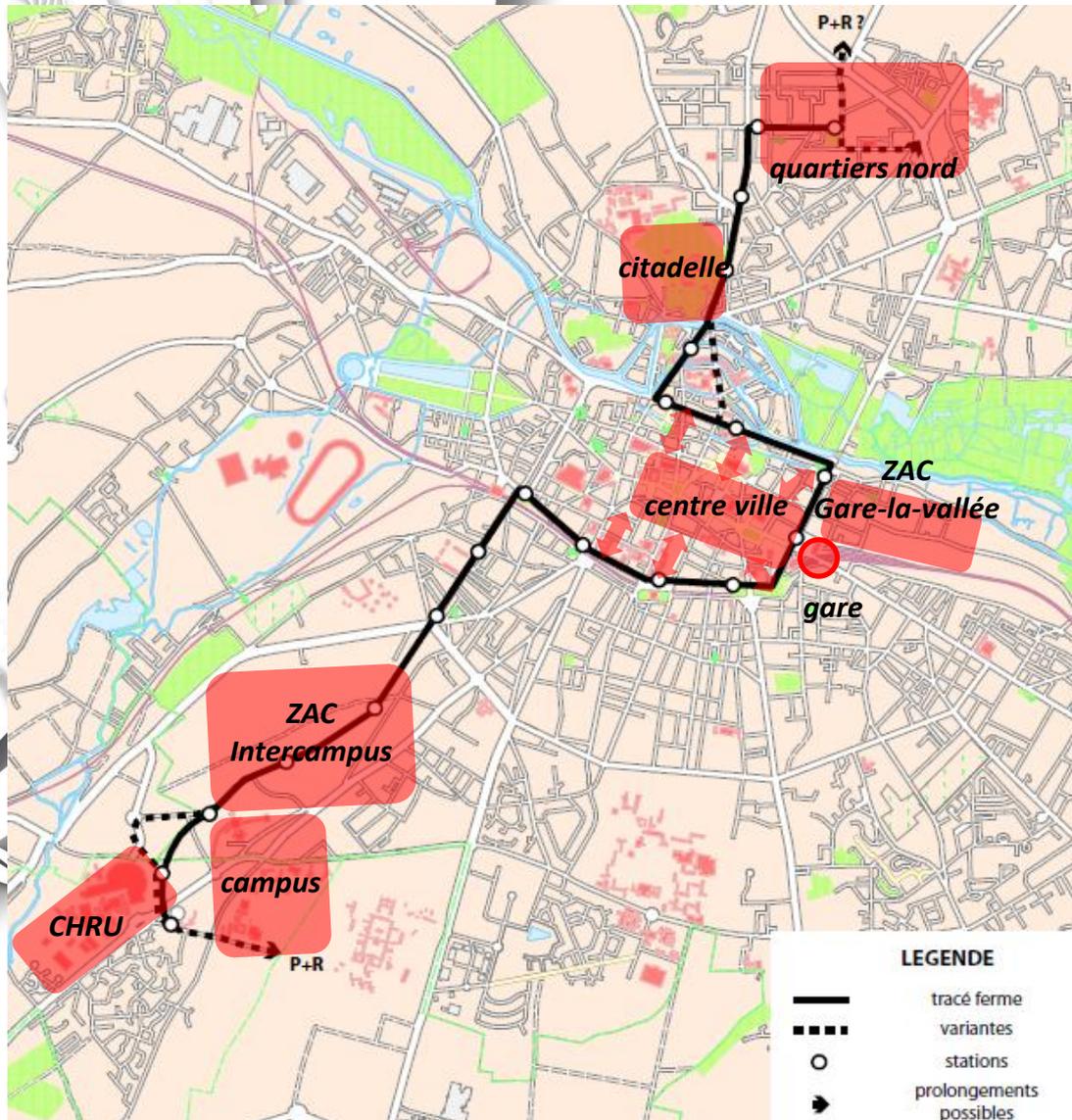
Variante 4



- desserte de la MACU

- exploitation en 2 lignes courtes
- trajets peu directs vers la gare

2nde phase : la sélection d'un tracé de base et de variantes locales soumises à la concertation



Critères de sélection :

- insertion fonctionnelle
- insertion urbaine
- desserte
- Caractère direct de la ligne

- 8 secteurs à enjeux et à projet desservis (en rouge sur la carte)
- 44% du total pop+emp+sco de l'agglomération
- Le centre ville desservi par 9 stations

L'enjeu de rénovation urbaine des quartiers nord

Un enjeu de mobilité

- une population peu motorisée (41% des ménages ne possèdent pas de voiture)
- un usage important du réseau de transport en commun

Un enjeu de mixité

- une part très importante de flux internes aux quartiers nord : l'enjeu d'un lien à valoriser avec le reste de la ville.
- la volonté de rendre cet espace plus perméable en l'ouvrant à d'autres catégories d'usagers.
- de nombreux emplois d'insertion créés localement dans le cadre du chantier.

Un enjeu d'urbanisme

- un grand ensemble vieillissant construit dans les années 1960, et objet d'un vaste programme de rénovation urbaine de plus de 126 M€ dans le cadre de l'ANRU 1 et 2.
- le tramway va structurer l'espace public depuis le cœur de quartier (avenue de la Paix) et revaloriser le cadre de vie de ses habitants .



Les quartiers nord en chiffre

- plus de 15 000 habitants
- 72% de logements sociaux
- un taux d'activité de 53%
- 48% de moins de 25 ans
- 2,9 personnes par logement

Le lien transport / urbanisme



3

Le lien transport/urbanisme dans un cadre prospectif

Une logique de densification autour des dessertes tramway

- Le SCOT du Grand Amiénois, arrêté en avril 2012, entend « valoriser le potentiel urbain des transports collectifs » : « les quartiers de gare, les axes de TCSP, les nœuds intermodaux doivent être considérés comme des lieux à investir en priorité ».
- Les deux principales places de la ZAC Intercampus seront desservies par deux stations de tramway via l'avenue du Campus, la colonne vertébrale du futur quartier.

TRANSPORT et URBANISME
un lien réciproque

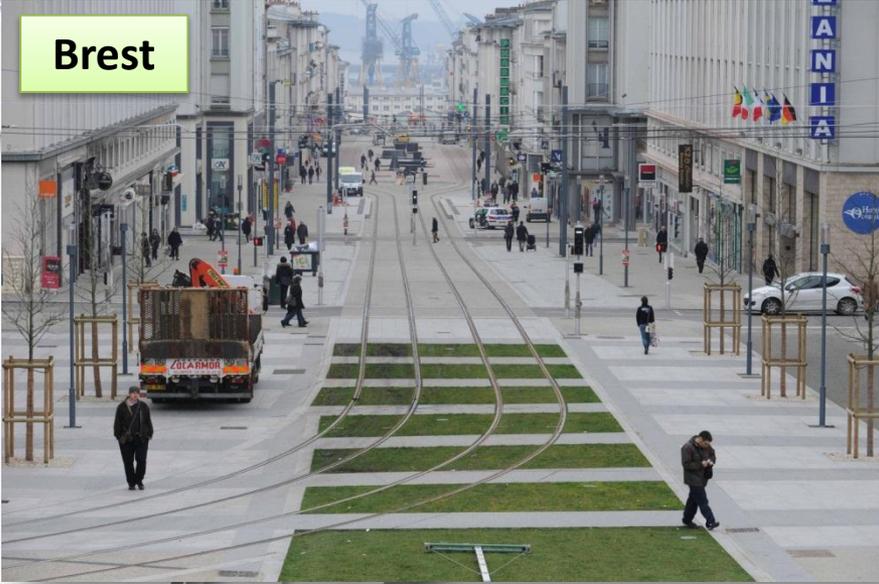
Une prise en compte de la ville de demain

- L'analyse socio-économique du territoire s'appuie sur des densités et des générateurs projetés à l'horizon 2020.
- Le tramway desservira un nombre important de secteurs en projet : quartiers nord, citadelle, les ZAC, CHRU...



La reconquête de la ville par les modes actifs

Brest



Angers



Besançon



Place Kléber à Strasbourg (avant)



Place Kléber à Strasbourg (après)



Place Darcy à Dijon (avant)



Place Darcy à Dijon (après)



Passage du tramway de Bordeaux devant le Grand théâtre



Un **verdissement** des espaces publics

Fribourg



Bordeaux



Tours



Tours



MERCI
DE VOTRE ATTENTION



www.amiens.fr