

En quoi le projet Ametis 2.0 est-il un moyen de répondre à l'extension de l'aire urbaine amiénoise?



Etape 1 : Qu'est-ce que le projet Ametis 2.0 ?

Document 1 : Qu'est ce qu'Ametis 2.0 ?

Ametis 2.0. C'est le nom du projet du réseau d'Amiens Métropole incluant un BHNS (Bus à haut niveau de service) qui servira d'armature à l'ensemble des lignes à partir de mars 2019.

Après les bons chiffres relevés sur la fréquentation des transports en commun de l'agglomération (+ 14% en 2014), les trois lignes prévues de ce bus "nouvelle génération" et celles du réseau dit "de proximité" constitué autour, sont la réponse d'Amiens Métropole pour franchir un saut qualitatif, sans gêne pour les automobilistes, comme le souhaitent les élus.

Le BHNS, ce sont des véhicules ultramodernes, au design soigné et à la capacité d'au moins 120 places. Ils bénéficient, sur les trois quarts de leur parcours, de couloirs réservés, lesquels profitent aussi à l'ensemble de la flotte, et surtout d'une régulation de la circulation pensée pour eux afin de faciliter leur avancée. Pascal Riffart, vice-président de l'agglomération chargé des transports, parle même « *de couloirs virtuels* » sur la traversée de carrefours où priorité leur est faite. Ces bus articulés de 18mètres offrent ainsi rapidité, confort, lisibilité (avec une couleur par ligne), mais aussi grande fréquence de passage et large amplitude horaire. Sans oublier une billettique moderne et une accessibilité parfaite.

JDA n 759 de mai 2015

Quelques chiffres:

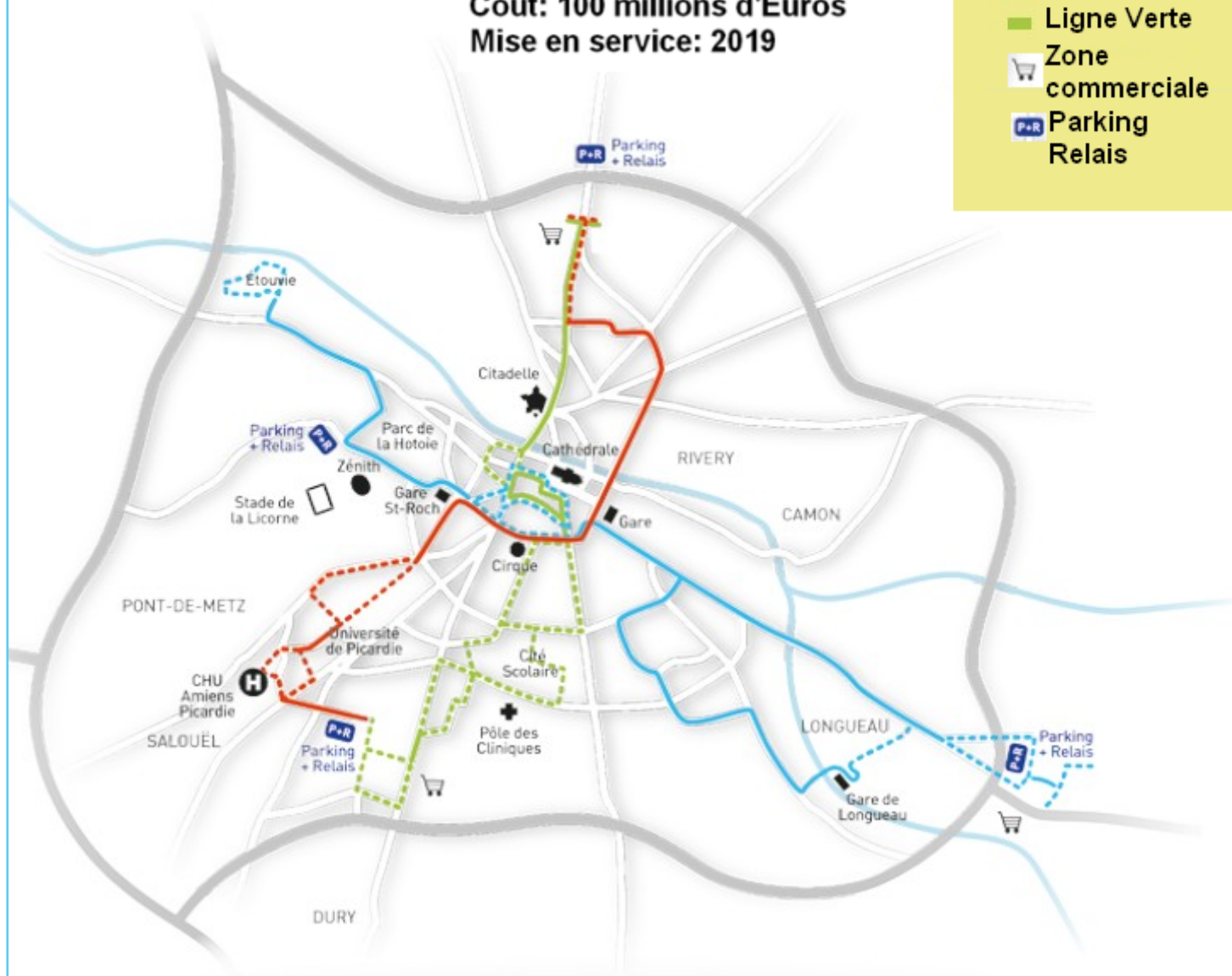
Nombre de lignes: 3

Longueur total du réseau: 45 km

Coût: 100 millions d'Euros

Mise en service: 2019

-  Ligne Bleue
-  Ligne Rouge
-  Ligne Verte
-  Zone commerciale
-  Parking Relais



Plan du futur réseau du BHNS publié par Ametis et Amiens Métropole en 2015.

Document 3: Les enjeux du projet Ametis 2.0

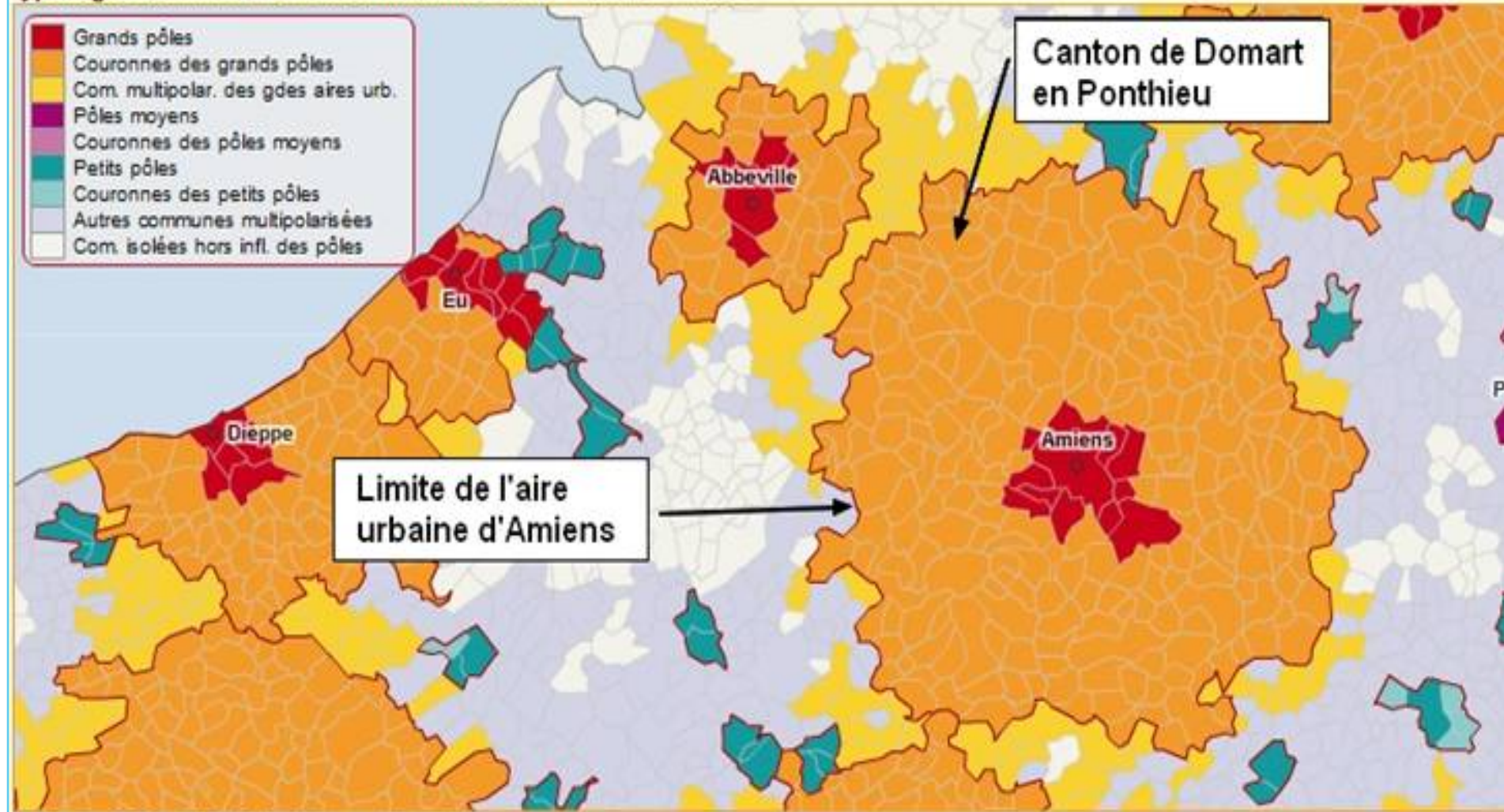
Dans les années qui viennent, et après tous les efforts qui ont déjà été menés, Amiens Métropole veut encore augmenter la qualité de service sur son réseau (régularité, fréquence, vitesse commerciale) et améliorer les aménagements urbains afin que les transports en commun ne soient plus prisonniers du flux automobile comme ils le sont aujourd'hui.

Car ces dernières années, le réseau de l'agglomération a vu sa vitesse commerciale baisser ainsi que sa fréquentation. Le territoire concerné par ces projets n'est pas seulement celui de l'agglomération d'Amiens Métropole (130000 habitants, 33 communes). C'est aussi et surtout le territoire du Pays du grand Amiénois (12 communautés de communes, 330000 habitants) qui nous pousse à prendre en considération les 40% des salariés qui effectuent chaque jour leur déplacements domicile- travail à l'extérieur d'Amiens. C'est là un chantier important.

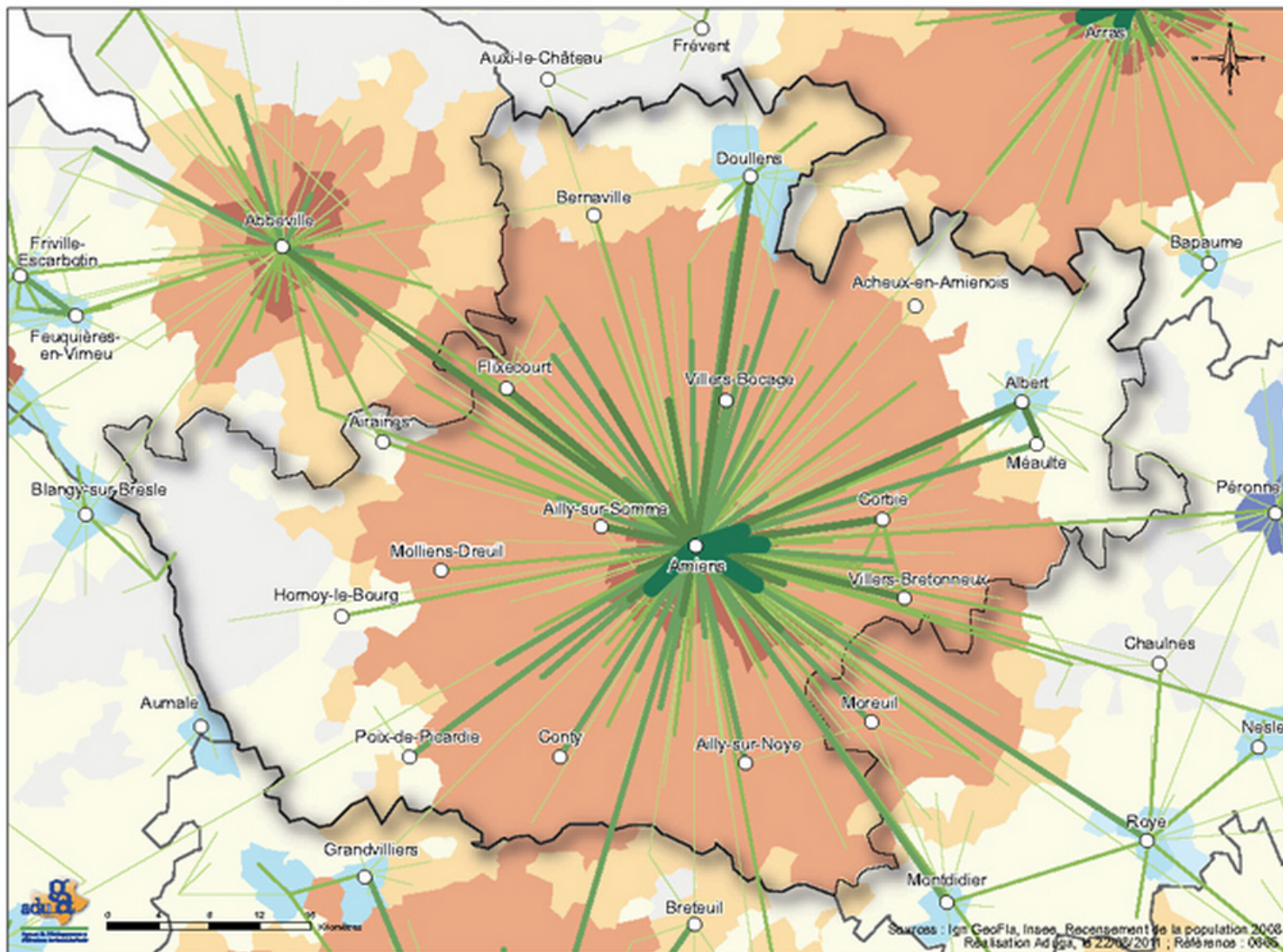
L'ambition est d'abord de faire en sorte que le système ferroviaire soit revitalisé pour permettre aux personnes qui habitent à l'extérieur d'Amiens de prendre plus aisément le train. Cela concerne bien sûr les connexions avec l'interurbain, la revitalisation des gares intermédiaires, le développement des modes doux (vélos) et enfin la création de pôles d'échanges avec les transports urbains, pour – via des pôles relais – disposer de bus en nombre suffisant. L'ambition est ensuite de revisiter le PDU qui a été remis en chantier en 2009. [...]

Étape 2 : Pourquoi et comment le futur BHNS
sera-t-il connecté au reste de l'aire urbaine
amiénoise ?

typologie communale / aires urbaines 2010 - source : Insee



Migrations domicile-travail et aires urbaines



Typologie des aires urbaines

- Grands pôles (plus de 10000 emplois)
- Couronne des grands pôles
- Multipolarisé des grands pôles

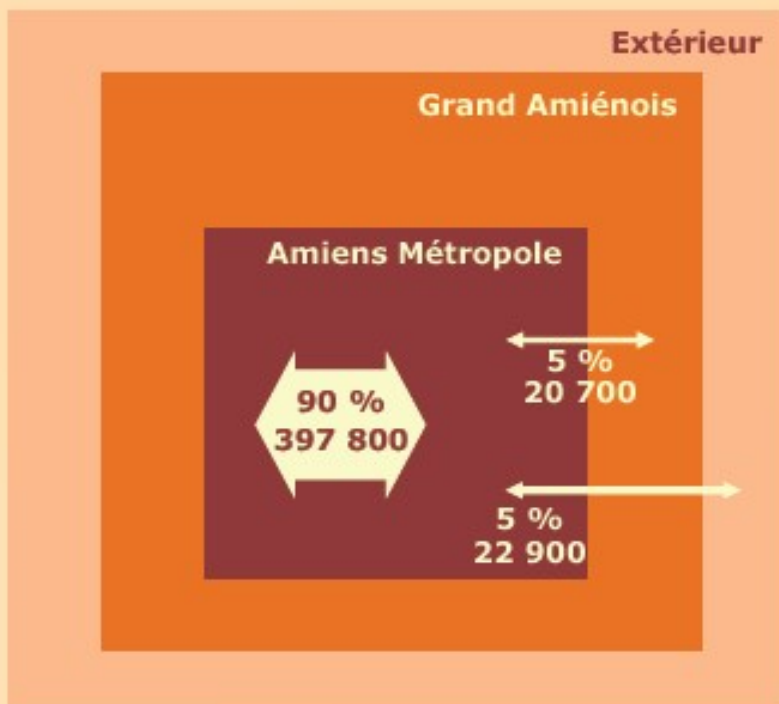
Flux domicile ↔ travail

(De communes à communes dans les deux sens cumulés)

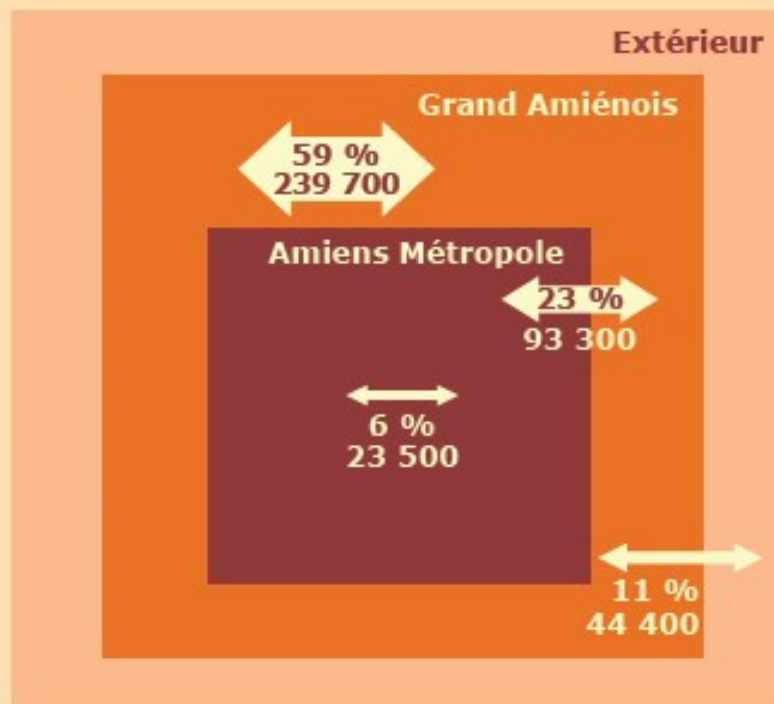
- Entre 1000 et 2000 actifs
- Entre 500 et 1000 actifs
- Entre 200 et 500 actifs
- Entre 100 et 200 actifs
- Entre 50 et 100 actifs

Sources : Igr GeoFis, Insee, Recensement de la population 2008
Rég. Issat Ad ggr, 16/22/02/2011 ; Référence : 0006

Où se déplacent principalement les habitants d'Amiens Métropole autrement qu'à pied



... et ceux du reste du pays ?



Source : EDGT du Grand Amiénois 2010 - Exploitation Aduga - Flux supérieurs à 2 500 déplacements

L'effet pavillon

Ils sont jeunes, ils ont un bébé, ils habitent un deux-pièces en HLM et rêvent d'une maison. Leurs finances sont ric-rac. Près de la gare, ça va être un peu cher pour eux. Ils cherchent plus loin, dégottent un terrain dans un lotissement. Le monsieur des Maisons Machin leur propose un pavillon clé en main. [...]

Il est maire d'un village à une quinzaine de kilomètres d'une ville moyenne. Il reçoit la visite d'un lotisseur. Monsieur le maire, je vous amène le géomètre, on va vous diviser le foncier en parcelles, on fait les tuyaux eau, électricité, assainissement et à vous les petites familles tranquilles. C'est toujours ça d'impôts locaux qui rentrent.

Ainsi se fait la ville en France. Elle se couvre de lotissements. C'est la «marée pavillonnaire». Et elle n'a que des défauts : usage massif de la voiture, impossibilité de créer des transports collectifs, surendettement des ménages, absence d'équipements, goudronnage de milliers d'hectares de sol qui aggravent les crues des rivières. Massacre du paysage.

Les gens sont-ils plus heureux dans cet habitat ? Ils le disent. Trois Français sur quatre souhaitent une maison individuelle. De préférence plantée seule au milieu de sa parcelle. Ça tombe bien : c'est le modèle le plus courant en catalogue modèle le plus courant en catalogue. Les acheteurs n'en ont rien à faire des ravages environnementaux de l'étalement urbain. Ils veulent un jardin et pas de voisins dessus dessous. Désirs légitimes, après tout.

Extrait d'un article publié par Sybille Vincendon dans le journal Libération du 20 novembre 2010