Les transports en Pays d'Ourcq

Phase 2

Rappel des conclusions phase 1

Travaux ITER 2012

Données démographiques

- En 2009, la population du canton s'élevait à 17.307 h.
- Les communes les plus peuplées sont celles de LIZY – CONGIS – CROUY.
- La densité est plus élevée dans le Sud-ouest du canton.
- La tranche « jeune » (moins de 20 ans) représente 31,5 % de la population. (statistiques 2007 !)
- La seconde est celle des 20 – 39 ans (27,3 %)
- La tranche des 60 ans et + représente 14,5 %

Les facteurs de hausse de cette démographie ?

Des « explications »… possibles…

- Des citadins issus de banlieue devenus des ruraux mais conservant « l'esprit citadin ».
- Un accroissement du nombre de logements sociaux.
- Une « mixité » accrue génératrice d'un « ilotage » et d'une transformation sociétale rampante.
- Une envie de vivre à la campagne mais sans ses désagréments.
- Une « **exigence** » renforcée pour des accès aux loisirs, à la culture, aux transports.

Bassin de vie ? Bassin d'emplois ?

- Le territoire est à dominante « agricole » (71,7 %)
- L'offre « directe » en matière d'emplois est faible.
- Le **développement économique est une priorité** affichée et délibérée par la Communauté de Communes mais rencontre bien des « *difficultés* » pour faire émerger la zone des EFFANEAUX face à la région et au département qui lui opposent le « *colbertisme* » du SDRIF où seul « l'intermodal» est d'actualité !

La conséquence :

Des « migrations » vers des bassins d'emplois proches (Meaux) ou éloignés (Roissy-Paris).

Pas de bassin de vie à court terme.

La problématique : Les transports !

- Les Communautés de Communes nées de l'adhésion de communes rurales sont confrontées, *plus aujourd'hui qu'hier*, à la problématique des modes et moyens à mettre en place pour concevoir et développer des réseaux de transports **efficients et efficaces** afin de répondre à l'attente de leurs habitants sans tomber dans le piège d'une « ***offre à tendance électoraliste*** ».

- Comment créer des liens structurants favorisant l'accessibilité à tous tant dans le domaine des déplacements professionnels que celui des déplacements personnels (courses, santé, loisirs…) ?

- **Il n'y a pas, il n'y aura pas de solution « miracle »** seulement des pistes à explorer, à exploiter, à développer pour essayer de construire un **tissu de réseaux respectueux de l'écologie et de l'économie**.

Comment vais-je à mon boulot ?

- Ni à pieds, ni à cheval mais en VOITURE ! (71 %) ou en moto et ce malgré le coût des carburants.
- « Je passe certainement plus de temps sur la route mais – *sauf cas extrême* – je suis à l'heure même si *le bouchon* est devenu la règle d'or lors de mes déplacements »
- « Si j'emprunte les transports collectifs, j'ai l'impression de faire *la tournée des grands ducs et perdre mon temps* ».
- « Je redoute la **fiabilité des lignes**, surtout la ***ligne P*** »
- « Mes ***horaires sont incompatibles*** avec ce mode »
- « Je n'irai pas plus vite avec le bus et ses nombreux arrêts buffets… »
- « J'ai ***la souplesse sans la contrainte***… »

Quels « choix » vous sont offerts ?

Le train (ligne P) **La Ferté Milon ou Château Thierry ?**

Le bus ? (une vingtaine de lignes)

Le Vélo ? (*sans le rail !)*

La marche à pieds ?

La ligne « P » comme problèmes…

Axe La Ferté Milon – Paris Est

- Ouverte au public le 1 juin 1894
- Axe Paris Est – Reims
- Elle perd de son activité en 1962 lors de l'électrification de la ligne Épernay – Reims.
- Elle fut en **voie d'abandon**
- Son réseau ***est très dégradé***
- Les « projets » d'électrification remontent à 40 ans… (***paroles sans actes***… ***à suivre…***
- 1 train toutes les heures en semaine
- 1 train toutes les 2 heures le week-end

Rabattements possibles :
CROUY – LIZY - ISLES

Axe Château-Thierry – Paris Est

- Ouverte au public en 1849
- Axe Paris Est – Strasbourg
- Elle est électrifiée depuis 1962
- La relation Paris – Château-Thierry est désormais assurée entre 5 h et 23 h 50 et est, toute l'année, cadencée strictement à la demi-heure aux **heures de pointe** et à l'heure aux heures creuses et le week-end.

Rabattements possibles :
Meaux -La Ferté s/s Jouarre - Trilport

Ligne P – La Ferté Milon / Meaux

Son image de marque est très altérée et sujette à la critique permanente de ses usagers :

- Gares « *fantômes* » ou « *fermées* » pour l'accès au service (billetterie uniquement par automate, pas d'agents, pas d'accueil…)
- **Aucune information sur le trafic en temps réel**.
- **Fiabilité** très contestée (*trains en retard, supprimés, pannes*…)
- Manque TOTAL **de communication** entre la S.N.C.F et les compagnies de bus pour les dessertes à effectuer au départ ou à l'arrivée des trains. « *Un train en retard… Et plus de bus !* »
- **Pas d'accès pour personne à mobilité réduite**…
- **Pas de statistiques de fréquentation** (Secret de cabinet…)

La conséquence : « Nous prenons le train à TRILPORT » !

Et pourtant, des « atouts », il y en aurait… SI !

SI… QUOI ?

Les **gares de CROUY et de LIZY** offrent des **points de « rabattement »** indéniables de par leurs positionnements géographiques.

Au préalable, il serait nécessaire de « définir » **un premier axe naturel de partage** (*sans ségrégation…*) du territoire : **La D 405**, un axe « Nord – Sud » ! **Son corolaire** : ***Toute commune du Nord aurait pour point de convergence MEAUX et celle du Sud celui de LIZY***. Des circuits plus courts, plus efficients et plus efficaces sans avoir à découvrir les richesses cachées du territoire en partant **d'un pôle central** (Lizy par exemple) et non de Meaux. Il serait « facile » de tracer des cercles à partir d'un même point et d'envisager des rotations courtes pour déposer/prendre des voyageurs qui pourraient ainsi accéder au prochain train.

La gare de CROUY pourrait être un point de convergence des départements limitrophes (Oise, Aisne) et des communes environnantes proches. Un inconvénient : gare excentrée.

Mais la condition « **sine qua none** » étant d'une part la **FIABILITE** de la ligne La Ferte-Milon / MEAUX / PARIS et d'autre part **l'OFFRE en période creuse.**

Des réalités que l'on ne peut pas ignorer.

La première : **On n'est pas seul !**

En effet, il y a d'autres communes limitrophes, d'autres Communautés de Communes confrontées à un plan stratégique de transports. Dans le cas précis du Pays d'Ourcq, des « **passerelles** » pourraient être créées pour favoriser l'interpénétration, le maillage avec les communautés du Pays de Meaux, du Pays Fertois, du Pays du Mont de Goële et du Multien, des communautés de l'Oise et de l'Aisne.

La seconde : N'oublions pas que ce **schéma de cohérence** devra s'intégrer dans le « ***canevas administratif*** » que sont le S.C.O.T et Le S.D.R.I.F ! Ce n'est plus un canevas mais un véritable fromage… de Brie !

La troisième : **L'avenir est incertain** et il peut y avoir **plusieurs horizons temporels à 2020 et 2030** !

Les transports en commun ?

Analyse de l'offre :

- Une vingtaine de lignes
- Dont 3 dites **structurantes**
- Dont 4 dites de **rabattement**
- Dont 3 lignes « mixtes »
- Et ***11 lignes scolaires***

Financement assuré par :

- STIF à hauteur de 81 %
- Département et CC pour 19 %

C'est vous qui payez !

« Points faibles » de l'offre :

- Privilège du « scolaire »
- **Des doublons avec le rail**
- Des circuits trop longs.
- Un coût pour la collectivité.
- Une manne pour l'exploitant.
- Inadéquation du mode de transport en matériel.
- Des conséquences induites et lourdes sur les voiries sans adaptation rapide du matériel roulant.

Les lignes en présence

Le tableau ci-joint vous éclairera. (*voir annexes*)
Il est issu des données du Cabinet ITER.

Un constat s'impose :

- Trois lignes dites structurantes (10 – 63 – 67)
- Quatre lignes à vocation « Rabattement » (11 – 23 – 42 – 65)
- Le reste représentant des lignes « mixtes » à vocation scolaire.

- Des **lignes à trop faible fréquentation journalière** (23 – 42 – 50)
- **Aucune statistique pour la ligne 67** (La Ferté / Roissy)

- **Des « maillages » à repenser**.

- Des circuits plus courts à envisager.
- Des lignes ***à supprimer en les remplaçant*** par du « **transport à la demande** ». (A examiner la faisabilité pour les fréquences, les moyens à mettre en œuvre, les coûts)

Les modes « doux » ? Utopie ou réalité ?

Il y a, d'abord, une réalité à prendre en compte : **La SECURITE** !

Pour se déplacer en vélo (surtout dès le printemps…) il faut soit être candidat au suicide, soit téméraire. Nos routes ne sont **NULLEMENT** adaptées à l'exercice de ce sport ! N'avez-vous jamais pesté contre tous ces cyclistes qui envahissent nos routes sans aucun respect du Code de la Route ! Pour des déplacements « intra-muros », le risque est moindre.

Pour se déplacer à pieds, nos chaussées sont déchaussées et dangereuses. Il n'existe pas de bordures aménagées et sécurisées. Sauf en ville…

Cependant, il vous restera le choix du déplacement du « *vélo-rail* » entre deux passages de train ou la *barque sur le Canal de l'Ourcq et la Marne* ! Je plaisante, naturellement ! Totalement déconseillé !

En guise de conclusion… sans conclure !

Le sujet est très complexe. Une grande réflexion s'imposera pour essayer de bâtir un schéma cohérent, efficace, rationnel, acceptable pour tous. Ce dont on peut être sûr, c'est que rien n'est acquis. Le mille-feuille, le carcan administratif IMPOSERA sa vision.

N'oubliez pas qu'à **l'horizon 2015**, les AGC bi-mode ne devront plus circuler, qu'il nous faudra – *le serons-nous, j'en doute un peu* – « modifier » nos modes de déplacements personnels car la bête noire désignée sera la voiture ! Elle l'est déjà !

Tout ne pourra pas être réglé d'un coup de baguette magique. Certains problèmes demeureront comme les déplacements des personnes âgées, ceux d'une minorité de jeune n'ayant pas le « permis de conduire ».

L'état, la région, le conseil général, la communauté de communes n'auront pas les moyens de satisfaire tout le monde. Le réalisme économique doit primer et non les foucades de nos « colbertistes » invétérés.

Il n'y a pas de David COPPERFIELD en Ile de France !

Rien n'est acquis… Tout est à défendre !

Je pense avoir respecté une règle qui me tient à cœur : **l'objectivité !**

Si au demeurant vous avez des observations, des objections, des propositions à faire, prenez votre plume et écrivez-moi un mot.

Vous pourrez également adresser vos doléances à :

ccpo@paysdelourcq.fr qui transmettra votre courrier au cabinet ITER.

Nota : J'ai réalisé cette présentation, non à des fins partisanes, mais à celles de l'information que vous êtes **en droit d'attendre**.

Vous avez aussi la parole (*mais sans les actes…*) !

Si l'information existait à tous les niveaux, bien des incompréhensions seraient levées.