



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Devenir des installations et de la voie de l'ancien Poma de Laon

Question écrite n° 11153

Texte de la question

M. Nicolas Dragon interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le devenir des installations et de la voie de l'ancien Poma de Laon. Le 27 août 2016, il y a 7 ans, à Laon (24 500 habitants) le système de transport par câble « Poma » construit sur décision de l'État et payé par les contribuables français, fermait ses portes sur décision de la communauté d'agglomération du Pays de Laon (38 communes) dont le président de l'époque n'avait pas souhaité consulter les habitants par référendum local. Le Poma transportait selon les derniers chiffres connus, 500 000 passagers par an, il représentait à lui seul 25 % des transports urbains à Laon. Ce transport en site propre, bien que stoppé depuis, subsistent les infrastructures surélevées en génie civil supportant les rails et sont toujours en état, moyennant des réfections mineures de génie civil et une modernisation de l'appareillage électrique et de traction. Dans le contrat « Cœur de ville » approuvé le 27 février 2020 par la ville de Laon, figurait la transformation irréversible ou la destruction des rails. On retrouve cette inscription dans l'avenant « de projet » de déploiement de la convention-cadre initiale, Axe 3-page 12/44, conforté par un descriptif page 34/44, indiquant la reconversion des friches du funiculaire dans un contexte de « continuité urbaine entre le haut et le bas » de la ville de Laon. La ville a inclus dans son débat d'orientation budgétaire (DOB) pour 2023 une étude de transformation en voie verte du site propre dédié aux transports ; compte tenu du contexte local, ce projet de Voie Verte ne peut qu'aboutir à la destruction des voies surélevées, la revente du métal finançant l'aménagement final, sans avoir au préalable vérifié que les rails soient réutilisables pour un transport collectif en site propre (TCSP) et selon quelles modalités, ou toute autre technologie convenante. L'époque actuelle de transitions énergétiques autorise à penser que la traction électrique reste prioritaire vis-à-vis d'un dispositif de substitution en noria d'autobus thermiques. Une expérience de navettes électriques (sur rues et non sur le site propre) n'a pas été pérennisée, notamment pour des raisons techniques liées à l'autonomie des batteries rapidement déficientes à cause du dénivelé à gravir entre la ville basse et la ville haute (80 mètres). La réutilisation du tracé existant et de son génie civil, est préférable à la création d'un nouveau système en secteur sauvegardé. Au moment où la municipalité souhaite réduire l'impact de la voiture sur la ville haute, il semble cohérent de penser ou repenser les modalités d'accès à la ville haute grâce à un TCSP (transport sur site propre) sur l'emprise existante qui dessert les trois cœurs de ville que sont le quartier Gare, le secteur de Vaux et le plateau (Cité médiévale). Depuis 2016, la technologie ayant par ailleurs fortement évoluée, plusieurs nouveaux outils de transport sont à disposition, c'est ainsi que dès 2019, soit trois ans avant son élection, M. le député avait proposé la mise en place d'une navette autonome sur le tracé existant, navette à moindre coût par rapport à l'ancien système Poma. Le maire de Laon et président de la communauté d'agglomération rejetait alors cette idée. Pourtant, cette infrastructure existante représente un capital pour ce territoire, certes financée à l'époque par l'État pour promouvoir ce procédé innovant d'origine française et qualifié d'expérimental qui a fait ses preuves depuis ailleurs. Au moment de la cessation d'activité du funiculaire, avaient été rendus publics des coûts de modernisation entre 3 et 15 millions d'euros, estimés sommairement par diverses sources non convergentes. Faute d'études impartiales, il devient urgent que, à l'instar du rapport du Conseil général des ponts et chaussées qui avait rapporté sur la pérennisation du Poma 2000 en 2003, on puisse faire intervenir un dispositif similaire, incluant en tant que de besoin, le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement), institut pertinent en la matière. Le constat d'un bon fonctionnement a été réalisé par les utilisateurs sur une trentaine d'années, avec notamment

une fréquence très importante des navettes (inférieure à 5 minutes), avant qu'au détour d'un changement de gouvernance, il ne soit affublé que de défauts. Comme toute installation de ce type est par définition unique, une étude spécifique est naturellement nécessaire pour en envisager le devenir. C'est pourquoi M. le député sollicite les services du ministère aux fins que soit mandaté le CEREMA pour réaliser une étude complète et impartiale sur l'offre de systèmes possibles de TCSP, leur faisabilité technique et juridique et leurs coûts d'investissement et de fonctionnement pour utiliser et mettre en valeur le patrimoine que représente le site et les infrastructures de l'ancien tramway de Laon, ceci dans un contexte de transition écologique de plus en plus importante en matière de transports individuels en ville. Il souhaite connaître la position du ministère, de M. le ministre, s'il approuverait en pleine transition écologique, véritable défi national, l'idée même de faire disparaître ou de transformer une installation qui a coûté des millions d'euros, payée par les contribuables et dont d'autres villes se dotent à grands efforts budgétaires depuis quelques années et dont certaines rêveraient de posséder sur leur territoire communal.

Texte de la réponse

La compétence en matière de transport urbain, y compris la réhabilitation ou la transformation d'infrastructures de transport, relève principalement de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), en l'occurrence, la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon (CAPL). Concernant la suggestion de solliciter le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) pour réaliser une étude complète et impartiale sur les systèmes possibles de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et leurs coûts, le CEREMA intervient généralement à la demande des collectivités locales compétentes. Ni la commune de Laon, ni la CAPL ne sont actuellement adhérentes du CEREMA, ce qui signifie que toute demande d'étude de la part de ces entités devrait faire l'objet d'une mise en concurrence. Soutenir les politiques de transition écologique fait partie des missions du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et une grande importance est accordée aux solutions de transport durable pour les villes, en particulier dans un contexte de transition énergétique. Le ministère est attaché à la bonne prise en compte de ces propositions et s'emploie à examiner toutes pistes d'évolution de nature à favoriser le développement de solutions de mobilité dans les territoires, et ce en association étroite avec les représentants des collectivités locales. Cependant, la prise de décision et l'évaluation des différentes options disponibles reviennent aux autorités locales et à la CAPL, qui sont les acteurs légitimes pour décider de l'avenir de cette infrastructure, fut-ce en sollicitant l'appui du CEREMA ou d'autres organismes d'expertise pour évaluer les solutions de transport en commun en site propre disponibles.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dragon](#)

Circonscription : Aisne (1^{re} circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11153

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transition écologique et cohésion des territoires

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 septembre 2023](#), page 7875

Réponse publiée au JO le : [11 juin 2024](#), page 4936