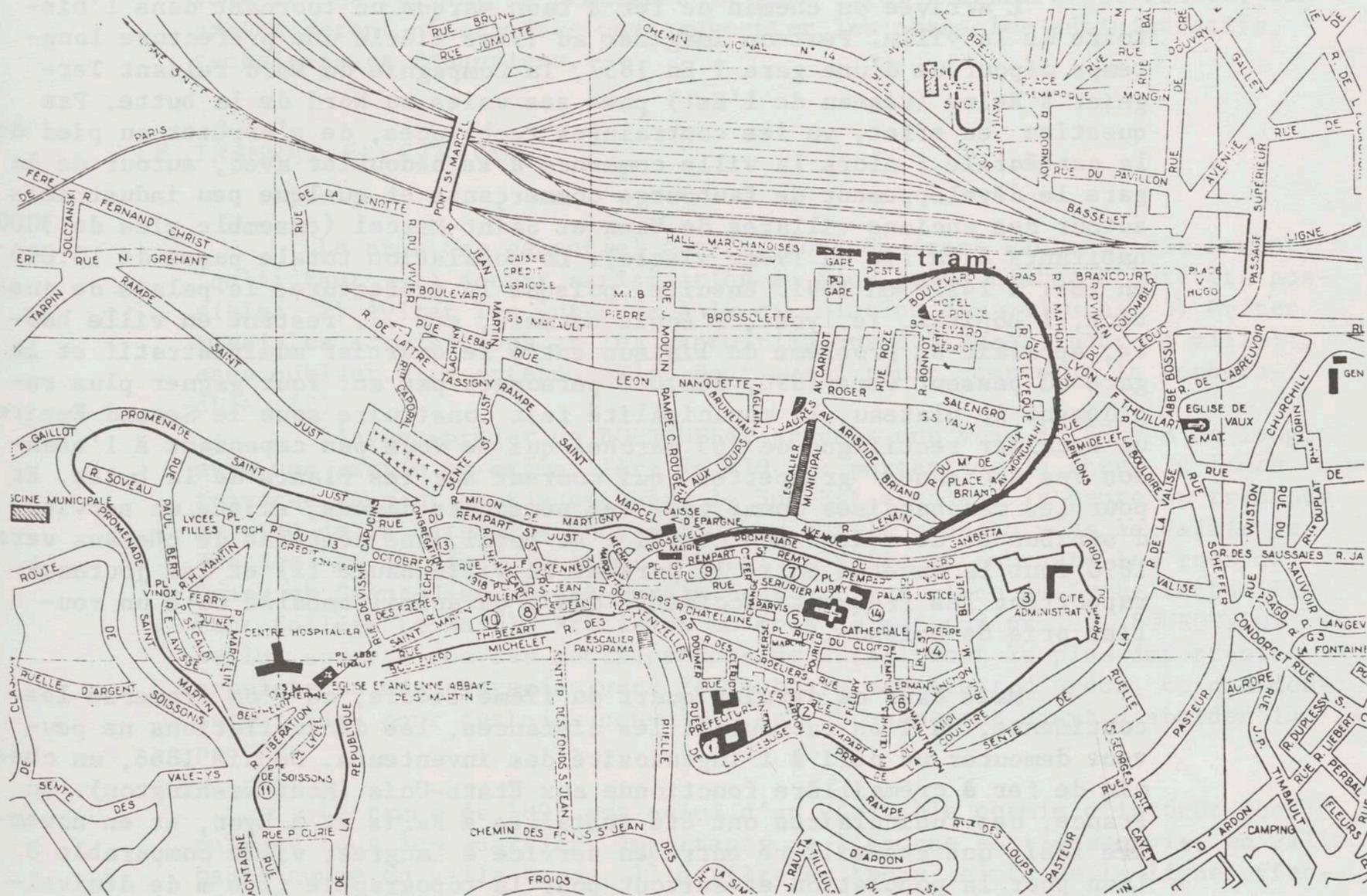


# TRAM D'HIER, POMA 2000 : Les transports urbains à Laon

par Guy MARIVAL



Le 9 Juillet 1899, au moment où la France se passionne pour la révision du procès Dreyfus qui doit s'ouvrir à Rennes, des milliers d'habitants de l'Aisne venus notamment par sept trains spéciaux se pressent vers Laon pour assister à une nouvelle victoire de la technique moderne : l'inauguration du tramway électrique reliant la gare et le plateau ... Exploité dans des conditions exceptionnelles (1), ce mode de transport est rapidement devenu indissociable du site de la "Montagne Couronnée". Son activité interrompue en 1971 en fait aujourd'hui un élément presque mythique de l'univers mental des Laonnois. En ce sens, peut-il être jamais remplacé par le système POMA 2000 dont la mise en service est prévue pour 1984-85 ? 1899-1971-1984 : trois dates qui pourraient ponctuer une histoire des transports urbains à Laon.

(1) La rampe atteignant en fin de parcours 129 mm par mètre était la plus forte gravie en France par simple adhérence, la crémaillère n'étant utilisée qu'en descente pour le freinage de sécurité. Voir La Vie du Rail n° 1063 du 25 septembre 1966, p. 24-27.

## LA GENESE DU PROBLEME

Butte-témoin en avant de la côte d'Ile de France, dressée 100 mètres au-dessus de la plaine, Laon a hérité de son site défensif une fonction surtout militaire. En 1790, au moment du choix du chef-lieu du département de l'Aisne, elle a eu quelques difficultés à triompher de Soissons qui l'accusait d'être inaccessible, "assise sur le sommet d'une montagne escarpée incapable du moindre agrandissement" (1).

L'arrivée du chemin de fer à Laon marque un tournant dans l'histoire de la ville. Peut-on imaginer au 19<sup>ème</sup> siècle une préfecture longtemps dépourvue d'une gare ? En 1857, la Compagnie du Nord reliant Tergnier à Reims (réseau de l'Est) pose ses voies au Nord de la butte. Pas question en effet, vu les contraintes techniques, de s'arrêter au pied de la cathédrale ! Alors la ville commence à se dédoubler avec, autour de la gare le développement de faubourgs commerçants et quelque peu industriels autour des anciens villages de Vaux et Saint-Marcel (ensemble plus de 3000 habitants à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle). La population totale passe de 10.090 en 1861 à 14219 en 1891. Ensuite, puisque la préfecture, le palais de justice, l'hôpital, le lycée, l'école normale, etc ... restent en ville haute, apparaît un problème de liaison entre le quartier administratif et la gare où passent vers 1890, 800.000 personnes par an. Pour gagner plus rapidement le plateau, la municipalité fait construire sous le Second Empire un escalier rectiligne de 263 marches qui ne voue pas cependant à l'abandon les anciennes "grimpettes" qui courent sur les flancs de la butte. Et pour les marchandises comme pour les personnes dignes, existe un service d'omnibus et de voitures à cheval : au total, une centaine de chevaux vers 1890 font la navette entre la gare et la ville haute (2) et les journaux rapportent les fréquents accidents dûs à un animal emballé ou à un roulier pris de boisson.

Mais dans ce dernier quart du 19<sup>ème</sup> siècle, où l'on traverse les continents, où l'on raccourcit les distances, les dénivellations ne peuvent demeurer un défi à l'ingéniosité des inventeurs. Depuis 1866, un chemin de fer à crémaillère fonctionne aux Etats-Unis (Mont Washington). En France, des funiculaires ont été installés à Paris et à Lyon, et en novembre 1887, une crémaillère entre en service à Langres, ville comparable à Laon pour la population et surtout pour la topographie (136 m de dénivellation). Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir affluer sur le bureau du maire de Laon, à partir de 1877, les propositions les plus variées : plan incliné, crémaillère, chemin de fer sur route ... (3).

- 
- (1) Extrait de l'Adresse à Nos Seigneurs de l'Assemblée Nationale, rédigée par le Corps Municipal de Soissons, citée dans R. HENNEQUIN, La Formation du Département de l'Aisne, Soissons 1911, p.103-104
- (2) En Janvier-Février 1893, Mr ROGER, entrepreneur du service des omnibus menace le maire de Laon de suspendre son activité si la ville ne lui accorde pas une subvention. Le rapporteur de la commission municipale propose de la lui accorder considérant "qu'il est indispensable que le service des omnibus fonctionne, qu'il est nécessaire à toute ou partie de la population, car les communications avec la gare ne sont déjà parties faciles et beaucoup de personnes ne se servent pas des petites voitures, l'omnibus ne coûtant que 50 centimes, et même beaucoup de personnes qui tout en montant et descendant à pied ont remis leurs bagages à l'omnibus". Délib. du 17 février 1893. Registre des Délibérations municipales Archives de Laon déposées aux Archives Départementales D. 44.
- (3) Sur la genèse du tramway, voir Le petit train de Laon : une solution originale au problème des transports urbains, par Cécile SOUCHON, in Actes du 104<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés Savantes, Bordeaux 1979, Hist. mod., t. I p. 427-441. Paris, Bibliothèque Nationale, 1980.

Même si pendant quelques années, le projet semble officiellement enterré, nul doute que l'idée d'une liaison ville basse - ville haute fait son chemin dans les esprits laonnois. Succédant à Bonnot en mai 1892, le nouveau maire Georges ERMANT, un architecte de 39 ans, déclare en février suivant à son conseil : "Le mandat que nous tenons de nos concitoyens nous crée le devoir d'examiner mûrement cette question". Souhaitant sortir "dès la première séance des données vagues et indéterminées", Ermant présente un avant-projet de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées BOURQUELOT, fait voter une subvention pour frais d'études et surtout une délibération selon laquelle "le conseil prend en considération le projet d'une voie ferrée reliant le plateau à la gare". (1) L'affaire est lancée. Six années seront nécessaires pour surmonter les obstacles administratifs, techniques et financiers.

## LE TRAMWAY ELECTRIQUE

Le problème essentiel est le choix du tracé sachant, dit Ermant, "qu'il faut : 1) donner satisfaction au plus grand nombre d'intérêts possibles, 2) éviter les entraves à la circulation des voitures, 3) éviter aussi les acquisitions et les expropriations coûteuses (pour la ville)", sans oublier bien entendu qu'il faut aussi tenir compte de la topographie. (2)

L'avant-projet de BOURQUELOT prévoit une voie de 2750 m de long, avec une partie en crémaillère de 470 m : partant de la gare, la ligne traverse Vaux et continuant vers le Sud-Est escalade la pente en tranchée au pied de la Citadelle pour déboucher sur le plateau vers le Palais de Justice. De là, la voie gagne l'Hôtel de Ville et emprunte les rues du Bourg et Saint-Jean, Saint-Martin pour arriver place du Lycée (actuellement Collège Le Nain). Précisant au mois de mai son projet, BOURQUELOT ne lui apporte que des modifications de détail dont la plus importante consiste en une extension vers le faubourg maraîcher d'Ardon, ce qui donnerait lieu pour certains convois à un rebroussement avant d'aborder la pente.

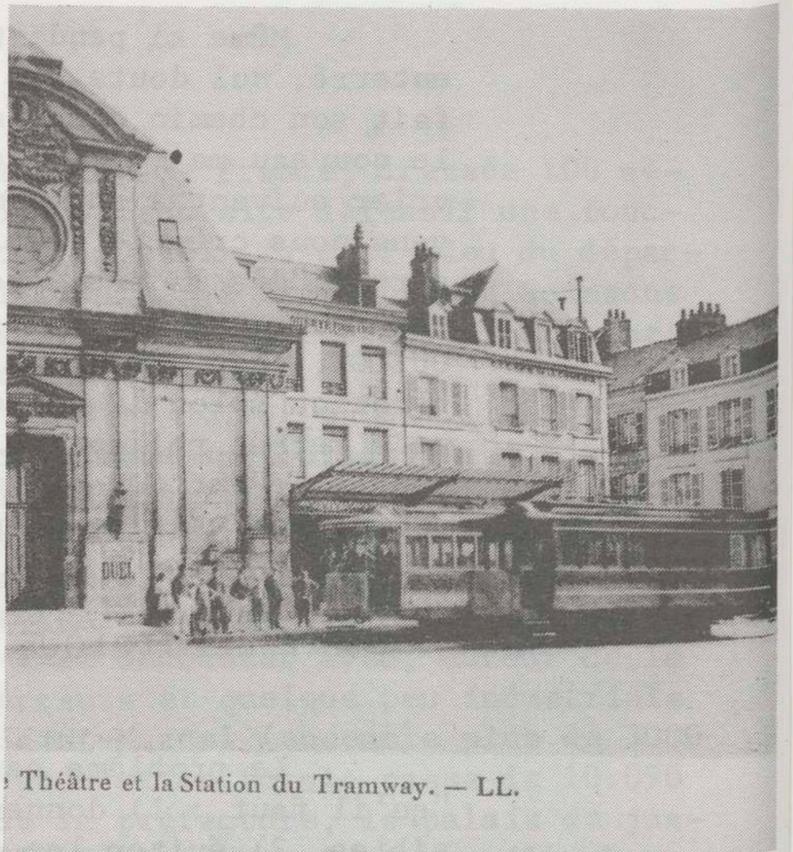
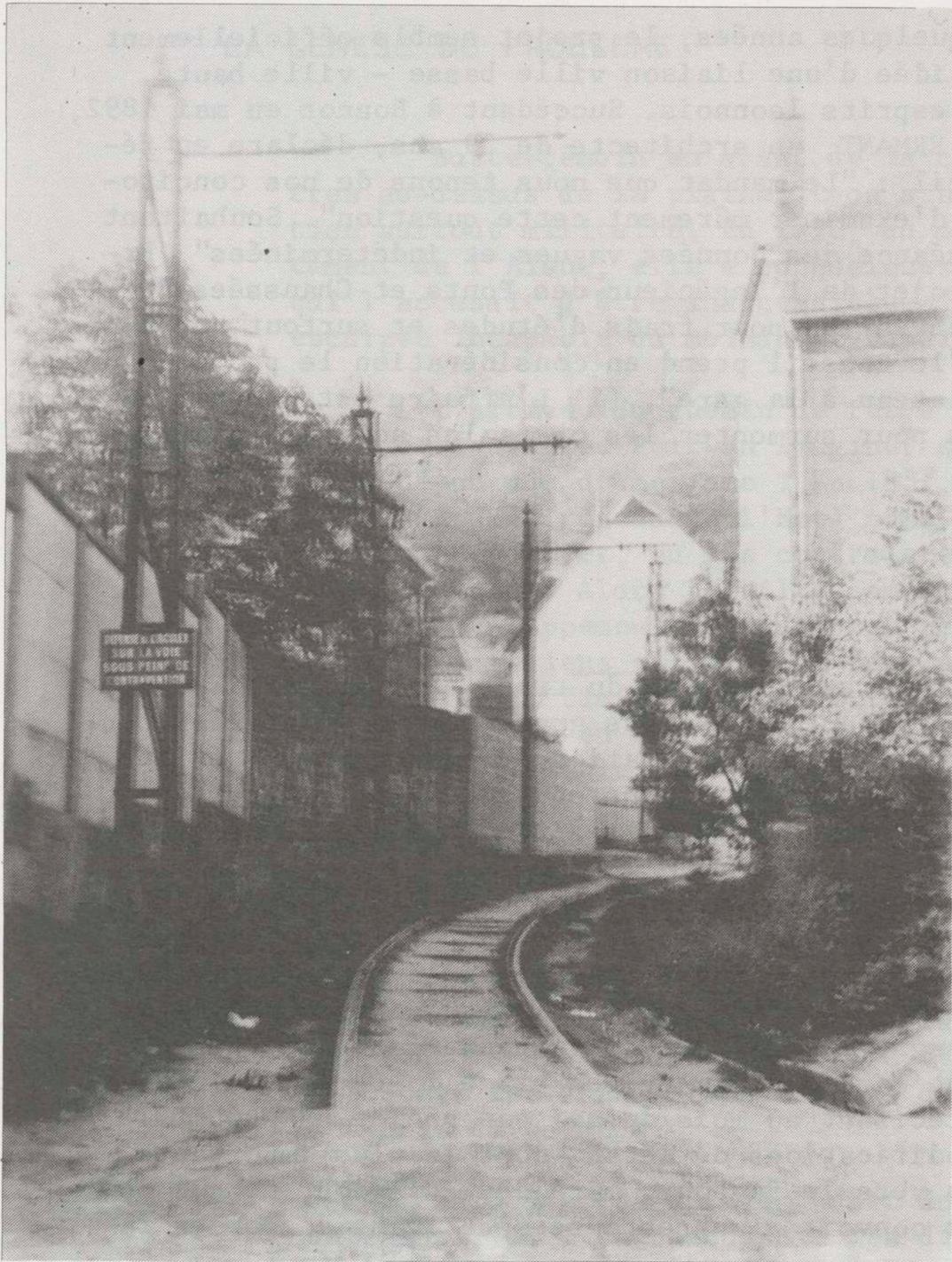
Le tracé de 1893 est celui d'un véritable chemin d'intérêt local puisque tous les quartiers importants de l'époque sont desservis; en ville haute comme en ville basse. Il diffère en trois points de la ligne effectivement réalisée.

C'est d'abord, l'abandon du prolongement jusqu'au lycée. Récusant d'entrée les dangers de la circulation d'un tramway dans les rues étroites en prenant l'exemple de Valenciennes, Ermant renonce tardivement à cette traversée du plateau. Fort heureusement sans doute ! Avec l'essor de l'automobile depuis le début du 20ème siècle, on peut douter de la longévité de ce tronçon !.

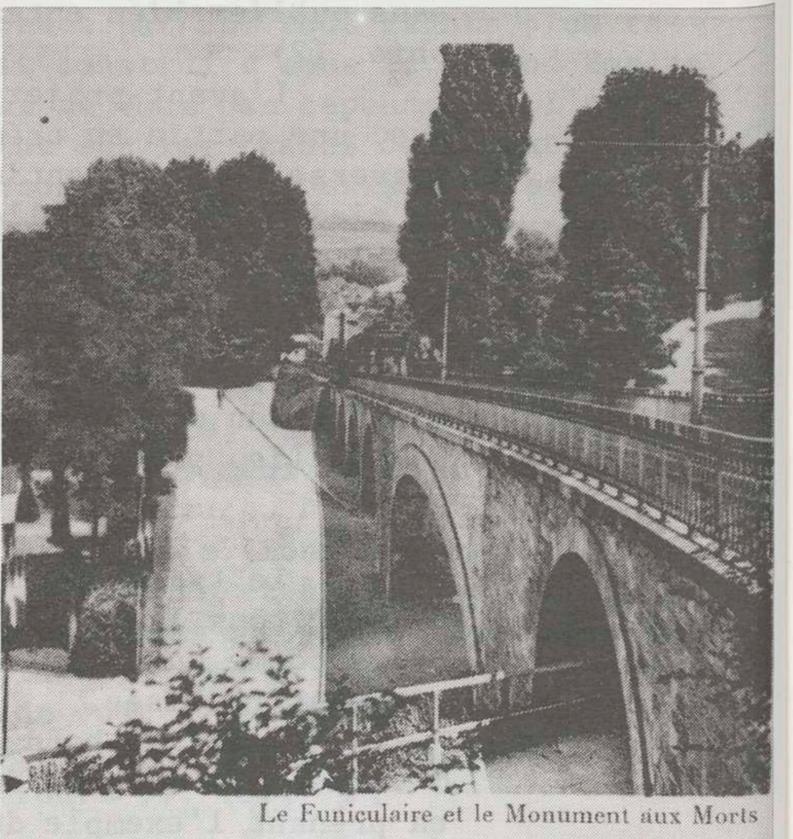
Mais la modification la plus importante vient de l'opposition de l'Armée. Place-forte sur la route des invasions (rappelons pour le 19ème siècle la bataille de Laon de Mars 1814 et l'explosion de la citadelle en 1870), la ville ne verrait-elle son rôle défensif compromis par la creusement d'une tranchée pour voie ferrée ? Le 20 octobre 1895, au nom du Comité du Génie, le général GRILLON adresse une lettre à Ermant qui conclut au rejet du projet "à cause des tranchées et des remblais sur les pentes de la citadelle qui constituent des inconvénients impossibles à parer par des dispositions militaires efficaces." (3)

(1) et (2) Délibérations du 6 février 1893 (D.44)

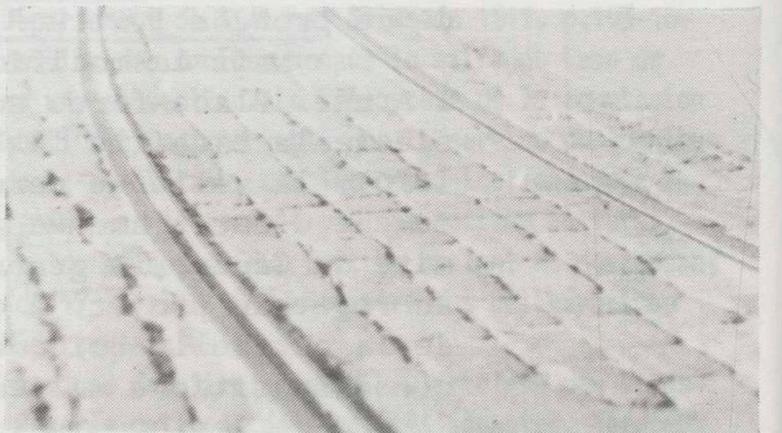
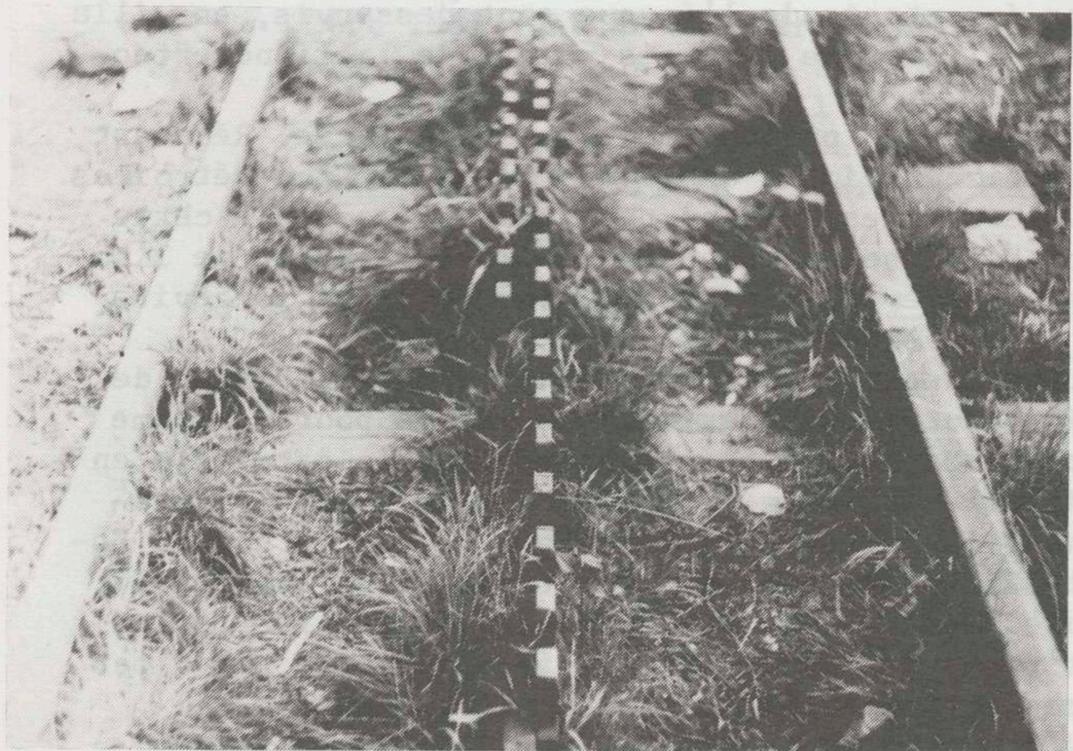
(3) Pour toute cette affaire, voir C. SOUCHON op. cit. p. 434-437



Théâtre et la Station du Tramway. — LL.



Le Funiculaire et le Monument aux Morts



La crémaillère de Laon : cartes postales anciennes et restes actuels de l'installation. (Photos : G. Marival - 1981)

Vivement affecté par l'étroitesse d'esprit des militaires, Ermant ne peut s'empêcher d'évoquer l'affaire, quatre ans plus tard, dans son discours d'inauguration du tramway, non sans ironie : " Je ne puis taire que nous avons été accusé de compromettre les intérêts sacrés de la Défense Nationale en traçant sous une citadelle de système Vauban qui est à la merci du premier obus à mélinite, une tranchée de quatre mètres de largeur". (1)

Le 29 novembre 1895, la commission mixte des Travaux Publics repousse définitivement le projet présenté et propose un tracé par l'ouest de la "montagne", à l'opposé de la citadelle qui se solderait par un coûteux allongement de 1500 m. Reprenant tout à zéro, le conseil municipal opte finalement, en août 1896, pour un tracé de 1430 m qui à partir de Vaux gagne le plateau par une élégante courbe et joue à saute-mouton avec la rampe Saint-Marcel pour arriver place de l'Hôtel de Ville. Du même coup ce tracé court amène la suppression pure et simple du détour en cul de sac vers Ardon envisagé en mai 1893.

" Ni emprunt, ni impôt " : pour le financement d'un projet estimé initialement à 300.000 F environ puis en Mai 1894 à 480.000 F, Ermant imagine une solution qui n'obère pas les finances municipales grâce à un système analogue à celui employé avec la compagnie des Eaux à une concession de 30 ans en vue de la construction et de l'exploitation. Malgré un voyage à Langres en mars 1893 qui lui permet de juger de la parfaite rentabilité de la régie municipale du petit train, Ermant s'en tient à la concession et trouve bientôt un partenaire intéressé : la Compagnie du Nord. Au printemps 93, l'Ingénieur en Chef de l'exploitation SARTIAUX donne son accord de principe tout en repoussant le projet de crémaillère au profit d'une ligne à simple adhérence malgré la pente.

Au printemps 1894 est signé entre Ermant et la compagnie du Nord une convention qui doit prendre fin le 31/12/1950 stipulant que la ville de Laon finance l'infrastructure (plate-forme des voies et bâtiments). La Compagnie prévoit un minimum de huit trains par jour et l'exploitation de la ligne avec le personnel et le matériel de la Compagnie (2). A l'expiration de la convention, la ligne pourrait être rachetée par l'Etat. Pourtant avec l'augmentation du devis, la ville doit solliciter l'autorisation du Parlement d'emprunter 400.000 F sur 40 ans à ... 4,10 %.

Dans la deuxième version du projet, la ville de Laon a changé de partenaire : en août 1897 une nouvelle convention est signée avec une société anonyme du chemin de fer à Laon constituée au capital de 250.000 Frs. La ville intervient par une subvention forfaitaire pour la constitution et par une subvention annuelle d'exploitation. La concession établie jusqu'en 1949 prévoit un rachat par la ville cette fois, et dès 1914.

Le choix définitif du mode de traction témoigne de l'engouement du siècle dernier pour les transports et les travaux publics. En 1896, après le refus de la ligne à simple adhérence parcourue par les locomotives à vapeur à fortes pentes de la Compagnie du Nord, Ermant présente pour son nouveau projet, différents projets qui, outre la voie à crémaillère ou à simple adhérence, s'appuient sur les dernières découvertes du 19ème siècle finissant : véhicules électriques, voitures à pétroles, et le très futuriste projet d'ascenseurs dans un tunnel traversant verticalement la

(1) Discours cité dans la Tribune de l'Aisne du 10 Juillet 1899.

(2) Convention (titre II, article 5) reproduite dans le registre des délibérations du conseil municipal de Laon, séance du 25 mai 1894. (D.45)

butte de Laon (1) ... Au cours de l'été 1896, le choix du Conseil Municipal se porte à nouveau sur le projet de l'ingénieur des Ponts et Chaussées BOURQUELOT, visiblement très lié avec le maire ERMANT, mais le mode de traction, n'est pas encore déterminé. La convention d'août 1897 indique encore prudemment que "l'exploitation aura lieu, soit par l'électricité, soit par la vapeur, soit par tout moyen mécanique". Il ne fait aucun doute que la Compagnie du Nord a poussé pour l'électricité. En effet elle dispose à la gare d'une usine électrique dont la production dépasse largement les besoins de l'éclairage. Aussi les ingénieurs du Nord se sont-ils empressés de proposer leur courant pour l'alimentation du tramway. Mais la génératrice animée par deux machines à vapeur de 200 chevaux chacune fournit un courant de 115 volts, tension adaptée pour l'éclairage, mais non pour la traction qui exige au moins 500 volts. (2)

La mise au point des indispensables transformateurs et les essais des trois automotrices THOMSON-HOUSTON prenant le courant par une ligne à trolley n'ont pas du aller sans mal, si l'on en juge par les reports successifs pour la mise en service. Pourtant les choses commencent rondement : déclaration d'utilité publique du 28 décembre 1897, travaux d'infrastructure au printemps 1898, expropriation de l'auberge de la Croix Blanche à Vaux où sera installée la gare intermédiaire, acquisition de la maison sise 3, place de l'Hôtel de Ville pour y aménager sous une imposante marquise (aujourd'hui détruite) la station supérieure ... Dans une lettre au maire en date du 24 août 1898, l'ingénieur BOURQUELOT croit pouvoir annoncer que "la ligne sera prête vers la fin de septembre pour pouvoir marcher vers le premier novembre". Mais lors de la réunion du conseil municipal du 26 novembre, Georges Ermant qui s'inquiète obtient une nouvelle promesse écrite de mise en exploitation "vers le 1er Avril 1899" ... Cependant en ville, la fièvre du tramway monte ! Les commerçants commencent à escompter les bénéfices d'une "Fête du chemin de fer" et les pompiers pour leur part demandent à organiser à cette occasion un grand concours de pompes à feu ... Mais à quelle date ? Georges Ermant pour répondre à ses conseillers qui le pressent de se prononcer, finit par avouer dans la séance du 11 mars 1899 que "le chemin de fer ne sera pas en état de fonctionner pour le 22 mai". Finalement ce n'est que le 3 juin que le maire peut enfin lire à son conseil une lettre du responsable de l'usine électrique annonçant qu'il peut "fournir l'énergie nécessaire au tramway à partir du 15 juin prochain". Georges Ermant peut alors enfin fixer la date de l'inauguration et de l'ouverture au public au dimanche 9 juillet, moins de cinq semaines plus tard. Ce court délai explique sans doute que le gouvernement de la République ne soit représenté lors de la "fête du chemin de fer électrique" que par le sous-secrétaire d'Etat aux transports MOUGEOT, par ailleurs maire de Langres. Au début de l'année, le conseil municipal envisageait encore la venue du Président de la République ! Il n'en reste pas moins que la convention du 26 août 1897 entre la Ville et la Société d'Exploitation qui prévoyait une mise en service de la ligne au plus tard dix-huit mois après la déclaration d'utilité publique n'a pas été respectée ...

Dès le début, la fréquentation du tramway dépasse toutes les espérances : on attendait 250.000 voyageurs par an, soit à peine 700 par jour, et la moyenne quotidienne du mois de juillet atteint 1650. (3) Trois voitures - dont deux simultanément en service - effectuent dans chaque sens 32 voyages quotidiens (36 les dimanches et fêtes). Le trajet, en montée comme en descente, dure sept minutes.

(1) Séance du Conseil Municipal du 27 Mars 1896. Délibérations P. 76.

(2) Voir la notice technique détaillée d'une quinzaine de pages rédigée par M. BOURQUELOT et publiée dans la Revue Générale des Chemins de Fer et des Tramways, numéro d'octobre 1899, Dunod Editeur.

(3) D'après M. BOURQUELOT, op. cit.

Le succès de la ligne ne se démentit pas dans les décennies suivantes, même aux jours sombres des occupations allemandes. Une seule interruption durable - presque cinq ans - marque la carrière du tramway : le 13 octobre 1918, en évacuant la ville, les Allemands font sauter le viaduc et il faut attendre 1923 pour que le trafic reprenne.

#### DU TRAM AU POMA 2000

Après la seconde guerre mondiale, Laon connaît une nouvelle époque de forte croissance démographique soutenue notamment par la création d'une zone industrielle en ville basse : 17401 habitants en 1946, 21931 en 1954, 27268 en 1962, soit en une quinzaine d'année une augmentation supérieure à 50 %. Parallèlement, les archives de la "Société Anonyme du Chemin de Fer de Laon" permettent de suivre l'évolution du trafic du tramway. (1) :

Années	Nombre de voyageurs transportés	Nombre de trains par an	Coefficient de remplissage
1949	653.845	29.874	21,9
1950	708.877		
1952	860.915		
1953	879.595		
1955	985.481	30.236	32,6
1956	982.928	30.190	32,5

Pourquoi en pleine croissance urbaine, le tramway connaît-il soudain ses premières difficultés ? Le 1er mai 1957, dans un rapport au conseil d'administration, M. CAILLE, Président Directeur Général de la Société du chemin de fer explique la baisse : "Nous avons attribué ce fait à la rigueur de la température du début de l'année et aussi au fait que vu l'achat du 4ème véhicule (un autocar de 16 places), nous avons reporté sur le service urbain des voyageurs provenant des faubourgs de Saint-Marcel et de La Neuville que nous acheminions l'an dernier par notre chemin de fer aux heures de pointe au départ de Vaux sous Laon". En effet, depuis le 1er Octobre 1953 a été mis en place un service d'autobus qui voit son trafic rapidement progresser, et dans une certaine mesure aux dépens du tramway : 1954 : 82.884 voyageurs ; 1955 : 149.084 ; 1956 : 237.062. (1)

Baisse du trafic ferroviaire, mais aussi lourdeur des investissements routiers nécessaires pour répondre aux besoins d'une ville de plus en plus écartelée, la situation des transports urbains à Laon ne cesse de se dégrader. En 1963, le Conseil d'Administration de la Société du chemin de fer sollicite le rachat de sa concession par la Ville. Aussi revient-on à dater du 1er janvier 1964 avec la Régie des Transports Urbains de la Ville de Laon (R.T.U.V.L.) à la solution repoussée par G. Ermant soixante-dix ans plus tôt !

Cependant la création d'une régie municipale ne change pas les données du problème. En effet, l'urbanisation se poursuit en ville basse vers l'Est (quartier Champagne) et vers l'Ouest (La Neuville) ; en ville haute, le plateau Saint-Vincent se construit et la Cité Administrative s'éloigne du terminus du tram pour s'installer ... dans la citadelle désaffectée. Le développement de ces zones périphériques par rapport à la ligne du tramway la rend de plus en plus inadéquate, au moment même où l'au-

(1) Tableau dressé à partir des documents du Fonds de la Société du chemin de fer conservé aux Archives Départementales de l'Aisne, 7 J en particulier 7 J 42.

tomobile se démocratiser. Non seulement la voiture individuelle fait perdre des clients au transport en commun, mieux elle chasse le train de son terminus devant l'ancienne église Saint-Rémy au Velours lorsqu'en 1967 la municipalité décide de réserver la Place de l'Hôtel de Ville à la seule circulation automobile. (1)

En somme, le tramway perd sur les deux tableaux, au fil des années son trafic ne cesse de décroître (pour atteindre environ 630.000 voyageurs en 1970, dernière année complète d'exploitation) et les investissements qui privilégient les transports par autobus se font à ses dépens. Une extension de la ligne électrique en ville basse n'est pas même envisagée et le vieux matériel roulant, entretenu amoureuxment par les employés, n'est pas remplacé. (2)

Dans ces conditions on peut s'étonner que l'usure soit la raison officiellement invoquée en janvier 1971 pour suspendre l'activité du tramway ! Il est vrai qu'on présente alors l'interruption de l'exploitation comme provisoire. Un journal local titre même : "Le tramway reprendra son service après les démarches à son bon fonctionnement (3)" On parle de remplacer les vieilles voitures par un matériel plus rapide et plus confortable. D'ailleurs un ingénieur Lyonnais spécialiste de chemins de fer à crémaillère a déjà commencé la rédaction d'un rapport. Et la presse de rassurer encore : "En attendant..., les Laonnois seront privés de leur tramway et devront se reconvertir en usagers des bus. Mais cela ne peut être que le fait de quelques semaines ou de quelques mois en mettant les choses au pire (4)". M. SABATIER, député-maire, assure, péremptoire : "Il n'est pas question de priver Laon de son tramway". (L'Union du 29 janvier 1971).

Ce bel optimisme s'explique par la proximité des élections municipales de mars, et la municipalité sortante ne veut pas se voir reprocher la mort du tram ! Les élections passées et l'équipe Sabatier reconduite, on ne parle plus de remise en service. Les rails qui traversent le boulevard de Lyon sont arrachés, partout l'herbe et la rouille envahissent la voie. Dans les voitures, bientôt dispersées, une plaque émaillée donne un avertissement désuet : "Il est défendu de parler au wattman". (5)



Après les élections de mars 1977, la nouvelle municipalité d'union de la gauche dirigée par le député-maire M. AUMONT cherche à réorganiser les transports urbains. Le service d'autobus s'avère coûteux : le déficit

- 
- (1) Le Nouveau Terminus, toujours visible aujourd'hui, est situé au-dessus de l'avenue Gambetta derrière l'Hôtel de Ville.
- (2) Les voitures automotrices à deux essieux comprennent deux plate-formes extrêmes où s'installe alternativement le conducteur et sont pourvues d'un compartiment à bagages. La capacité atteint 40 voyageurs, assis ou debout. La prise de courant initialement par une perche trolley se fait ensuite par un archet réversible. La puissance des deux moteurs électriques (à l'origine type C.G.E. 53 de 45 chevaux) est ensuite de 60 CV (type Jeumont). Voir BOURQUELOT, op.cit. et La Vie du Rail n° 1063. Une voiture est visible devant l'Hôtel du Lac à Monampeuil.
- (3) L'Union du 29 Janvier 1971 (édition de Laon)
- (4) L'Aisne Nouvelle du 4 février 1971. Voir aussi : dans l'Union du 28 janvier l'article intitulé "Non, le tramway n'est pas (encore) mort. Il est malade, mais on le soigne".
- (5) En janvier 1979, une association (loi 1901) "le tramway touristique Laonnois" a été constituée par des nostalgiques du vieux tram pour sauver ce qui reste du matériel et des voies, et réaliser un circuit touristique au lac de Monampeuil. Du printemps à l'automne 1980, les membres de l'Association ont procédé avec l'aide de l'armée, au démontage de la crémaillère. Pour tous renseignements s'adresser au président, M. Claude BRIQUET 3 rue W.Churchill à LAON.

de la R.T.U.V.L. passe de 854.000 F en 1976 à 1.667.000 F en 1977. Et le tramway ? "Faute d'avoir retenu l'attention de la précédente municipalité, la circulation devient de plus en plus importante. Ce non-remplacement du tram a incité les Laonnois à utiliser leur véhicule personnel. Or, face à cette augmentation du trafic, aucune amélioration n'a été apportée (...). Il faut un plan d'ensemble. C'est pourquoi nous avons tout d'abord cherché à savoir s'il n'était pas possible de remplacer le tram et nous avons découvert un système moderne et confortable : le POMA 2000 (1). Depuis lors, le sigle mystérieux revient dans les conversations à Laon, dans les bulletins municipaux comme une formule magique qui doit commencer de tout résoudre.

POMA 2000 ? Depuis 1972, la société grenobloise POMAGALSKI spécialisée dans les remonte-pentes et l'équipement des stations de sports d'hiver met au point, initialement à la demande de l'Agence d'Urbanisme de la ville de Grenoble, un petit véhicule urbain tracté sur un câble. En septembre 1972, a été créée la société POMA 2000, filiale commune de POMAGALSKI et de Creusot-Loire Entreprises. Un circuit expérimental de 600 m construit à Grenoble (Alpexpo) sert à une série d'essais en 1974-75. Puis la municipalité grenobloise se tourne vers un autre mode de transport urbain.

Fin 1977, la Ville de Laon demande l'étude d'un avant-projet sommaire pour l'expérimentation commerciale de POMA 2000. On apprend peu à peu que ce mode de transport entièrement automatique se compose de véhicules sur pneus guidés par des rails mais tractés sur un câble au moyen d'une pince débrayable (comme un téléphérique). Chaque véhicule peut transporter une trentaine de passagers, avec une rotation rapide (vitesse moyenne : 25 km/h) départ toutes les 2 minutes 35) et une capacité importante (600 à 750 passagers par heure et par sens).

Il apparaît rapidement que le POMA tout en empruntant le tracé de l'ancien tramway, sera aérien (à 5 m du sol environ) sur la moitié inférieure du parcours (730 m entre la gare SNCF et le viaduc). D'autre part, comme il n'est pas question de faire circuler le POMA dans tous les quartiers, à cause d'un trafic insuffisant et de coûteuses expropriations, un système de navettes par bus sera établi tant sur le plateau qu'en ville basse. Pour décourager les automobilistes, des parcs-mètres seront installés en ville haute, ainsi que des parcs de stationnement près des stations "gare SNCF" et "Boulevard de Lyon".

Mais avant d'engager la procédure administrative, il faut régler le problème de financement. Intéressé par la mise au point d'un nouveau type de transport urbain (2), l'Etat accepte de prendre en charge environ 75 % du coût total estimé en février 1979 à près de 90 millions de frs. Outre la participation financière prise par la Société POMA 2000, une dizaine de millions restent à la charge de la ville de Laon qui sont couverts partiellement par des subventions du Conseil Général de l'Aisne et de l'Etablissement Public Régional.

Le 18 décembre 1979, le Conseil Municipal décide la réalisation du projet. L'enquête d'utilité publique a lieu du 1er au 21 Mai 1980, la convention financière avec l'Etat est signée le 27 Novembre, et, dernière

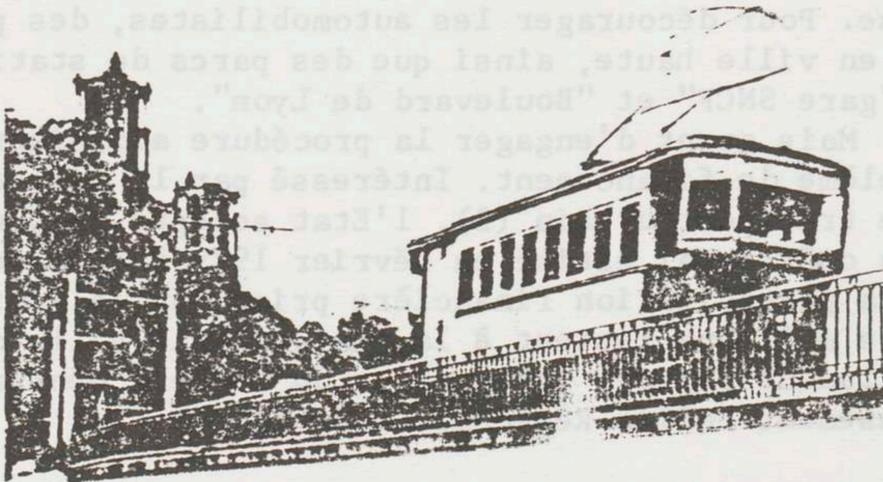
(1) Bulletin municipal n° 1 (1977), article p. 12-13 "Mieux circuler avec POMA 2000".

(2) Voir les deux brochures : "Industrialisation du système nouveau de transport POMA 2000 et construction de sa ligne d'expérimentation commerciale" 14 pages numérotées, sans date.  
- Le POMA 2000 à Laon (D.D.E.) 44 p. mars 1981.

(3) Le 18 décembre 1978, le ministre des transports Joël LE THEULE vient visiter le site du futur POMA 2000.

étape avant le début des travaux, le marché entre la Ville et les Sociétés Poma et Creusot-Loire est conclu le 9 janvier 1981. Le planning prévisionnel (1) prévoit une réalisation en trois temps : une première phase préparatoire de dix mois prélude à la construction d'un tronçon d'expérimentation de 700 mètres. Enfin, la voie est entièrement réalisée, puis ouverte au public, au plus tôt à l'automne 1984, au plus tard au printemps 1986. Il faut signaler cependant qu'avant de passer à l'étape suivante, l'Etat peut, comme la Société POMA, renoncer à poursuivre la réalisation, à la condition de dédommager la ville de Laon. Comme on le voit dans le meilleur des cas, le POMA 2000 ne peut espérer être mis en service plus rapidement que son mémorable ancêtre dont la réalisation avait duré plus de six ans.

D'ailleurs le POMA peut-il être au 20ème siècle ce qu'a été au 19ème siècle le tramway électrique ? Devenu plus précis, le projet suscite rapidement des critiques exprimées notamment à l'occasion de l'enquête d'utilité publique (2). Outre les conséquences sur la fiscalité locale, on incrimine les nuisances : bruit supérieur à 60 décibels près des stations, difficile intégration au site notamment pour la partie aérienne du système. Il y a peut-être plus grave. Le POMA, s'il peut contribuer à éviter le dépérissement commercial du plateau, ne peut plus prétendre comme autrefois le tram, relier les principaux quartiers de la ville. Les nouvelles zones d'habitation (Moulin-Roux, ZAC Ile de France, extensions de la Cité Nord et d'Ardon), l'implantation en ville basse de plusieurs administrations et services ces dernières années (directions départementales de l'Equipement, de l'Action Sanitaire et Sociale, des Archives ; unité de soins pour personnes âgées de Semilly ...) ont modifié considérablement la carte des densités et des déplacements quotidiens. Dans ces conditions, le POMA 2000 peut-il constituer l'épine dorsale d'un véritable réseau de transports en commun ?



(1) Voir Le POMA 2000 à Laon op. cit.

(2) Voir l'Aisne Nouvelle du 24 Mai 1980, et le bulletin n° 1 du R.P.R. "Le Compagnon du Laonnois".