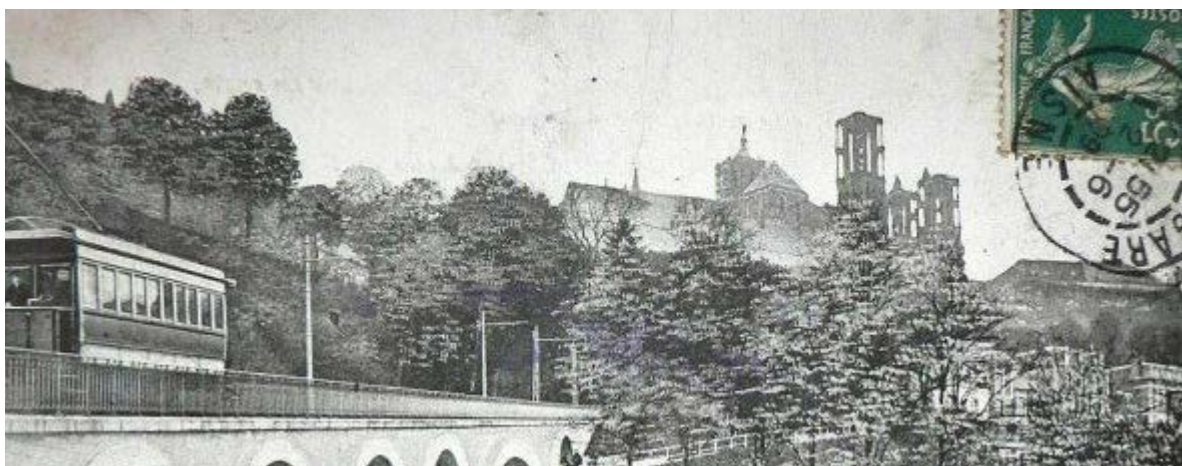


DOSSIER DE

CLASSEMENT OU INSCRIPTION AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES

MINIMETRO® POMA 2000 LAON



AUPRÈS DE LA **DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES**
RÉGION HAUTS DE FRANCE

COMMISSION RÉGIONALE DU PATRIMOINE ET DE L'ARCHITECTURE (C.R.P.A.) /
LILLE -18 DÉCEMBRE 2018



Vous avez entre les mains le dossier de demande d'inscription des installations du Poma 2000 de Laon au titre des monuments historiques.



C'est un document très important qui explique pourquoi le Poma 2000 de Laon doit être conservé. Fruit d'un travail acharné et considérable qui dure maintenant depuis près de 3 années, ce document a été présenté en Commission Régionale du Patrimoine et de l'Architecture (C.R.P.A) le 18 décembre 2018 à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (D.R.A.C) de Lille.

Au moment de l'arrêt absurde du Poma 2000 de Laon le 27 août 2016, les semaines qui allaient suivre devaient aboutir à une démolition pure et simple de toutes les infrastructures du Poma, merveilleux travail d'ingénierie.

Les défenseurs du Poma se demandaient alors comment sauvegarder cet acquis afin de préserver l'avenir d'une installation si chère au cœur de la plus grande majorité des habitantes et des habitants de Laon. Ce n'était pas simple. Et pourtant, Nicolas Dragon, après avoir mûrement réfléchi a eu l'idée de demander la protection des installations auprès de la Drac des Hauts-de-France. Conscient de la haute valeur patrimoniale, technologique et précieuse, il fallait agir.

Contre toute attente, le dossier est passé fin 2016 dans une première commission qui l'a accepté et qui nous a permis d'arriver à la CRPA du 18 décembre 2018.



NICOLAS DRAGON & STÉPHANIE DE RÉ

Aujourd'hui, préserver une installation, la première au monde dans le domaine du transport par câble en milieu urbain est une nécessité absolue. Laon, ville pionnière ne pouvait pas ne plus posséder une installation qui a transporté des millions de personnes sur des millions de kilomètres, en site propre, le tout sans pollution et dans une sécurité totale.

Si aujourd'hui nous devrions construire le Poma parce qu'il n'existerait pas il faudrait déboursier 50 millions d'euros, forcément avec de l'argent public. L'argent du contribuable est précieux et il a un coût.

Le Poma est un modèle pour Laon. La ville de Laon est connue pour au moins deux choses : sa magnifique Cathédrale gothique et son Poma. Vecteur touristique important, le Poma était en voyageant à son bord, l'un des meilleurs endroits pour découvrir ,et sans contestation possible, une grande partie de la ville de Laon et de son patrimoine à couper le souffle.

En ces temps de prise de conscience écologique, des villes polluées et du développement économique et du tourisme, le Poma a des atouts incroyables que l'on se doit de préserver. Au moment où nous écrivons ces lignes, c'est presque chose faite, nous attendons le résultat de la commission régionale.

Si celui-ci nous sera favorable, nous aurons accompli l'essentiel, humblement, en toute simplicité afin de protéger l'avenir. Nous aurons menés un beau combat, certes très dure mais passionnant au service de toutes et de tous. Ce travail est pour vous.



**L'ASSOCIATION POUR LE POMA ET LE MAINTIEN
DES MOBILITÉS DURABLES À LAON A DÉPOSÉ
UNE DEMANDE DE PROTECTION OU DE
CLASSEMENT DE L'ENSEMBLE DES ÉQUIPEMENTS
FIXES DE LA LIGNE EXPÉRIMENTALE RÉALISÉE
DANS LES ANNÉES 80 (INAUGURATION
LE 4 FÉVRIER 1989) ENTRE LA VILLE BASSE
ET LA VILLE HAUTE DE LA COMMUNE DE LAON.**



HISTORIQUE

Nous rappelons un historique nécessaire afin de bien percevoir notre demande de classement ou d'inscription. **La genèse des installations du Poma remontent finalement il y a très longtemps**, et on ne peut pas parler du Poma sans parler du **tramway de Laon**.

Au 19^e siècle, l'accès à la ville haute de **Laon se fait avec quelques difficultés**. Un escalier municipal de 265 marches a été construit ; c'est un chemin piéton qui demande un minimum de condition physique pour l'emprunter. Les autres chemins d'accès sont des routes carrossables pavées à fortes pentes. Elles sont empruntées quotidiennement par des voitures, charrettes ou omnibus hippomobiles.

En 1898, plus d'une centaine de **chevaux sont employés pour le transport de voyageurs ou de marchandises**. Tout ce système est très lent, dangereux et même coûteux. Très vite, à la fin du 19^e siècle, la forte concentration des voitures provoque une saturation des accès et même de l'intérieur de la cité médiévale.



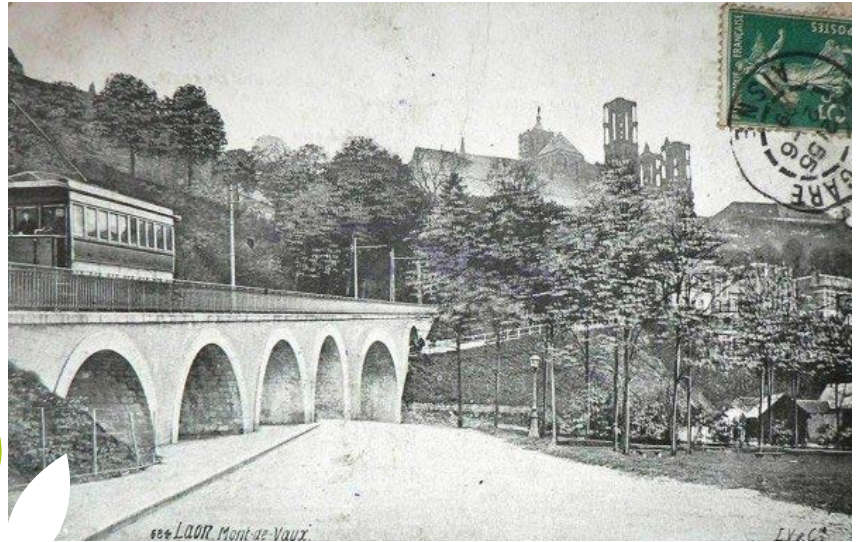
Des solutions doivent être trouvées au plus vite et la municipalité regarde comment cela se passe dans d'autres villes notamment à Langres (52) ville en tous points comparables à celle de Laon et qui a fait le choix d'un tramway à crémaillère.

La construction du tramway de Laon était décidée en 1892, son inauguration a eu lieu le 9 juillet 1899. La ville de Laon a fait confiance à un ingénieur des Ponts et Chaussées, **Monsieur Bourquelot** qui avait proposé un tramway électrique et à crémaillère.



*La construction
du tramway de Laon était
décidée en 1892...*

Le Poma de Laon reprend le tracé historique du tramway du 19^e siècle, il utilise le tunnel ainsi que le viaduc qui existent depuis.



Le tramway rencontra très vite un vif succès, il est à noter que Laon avec d'autres villes comme Paris notamment ont été les premières de France raccordées à l'électricité du fait de la construction des tramways.

L'État avait financé des systèmes comme le VAL (métro automatique de Lille) ou le projet ARAMIS avorté de la RATP et s'apprête donc à financer le système POMA 2000 de Laon dès la fin des années 70.

Le tramway a été un vecteur de modernité, très populaire, c'est un moyen de transport confortable, sûr et doux car non polluant même si nous ne parlions pas encore de pollution à cette époque, il faut bien le rappeler. C'est pendant 70 ans que le tramway de Laon a fait ses rotations entre la ville haute et la ville basse jusqu'à son arrêt en 1971.

Un nouveau système de transport urbain en site propre.

Les principes techniques sont les suivants:

- automatisme intégral
- voie métallique propre
- traction par câble pour franchir des forts dénivelés.

Le Poma de Laon reprend le tracé historique du tramway du 19^e siècle, il utilise le tunnel ainsi que

le viaduc qui existent depuis.

Dès lors, le tout automobile avec ses encombrements, et cette fois la pollution redeviennent le quotidien des laonnois. **La ville de Laon avec cette fois le concours et l'aide de l'État réfléchissent et proposent un nouveau système de transport urbain en site propre.**

Ce système de transport de personnes construit entre 1983 et 1989 a fonctionné dès son ouverture et sans interruption (sauf maintenance) jusqu'au 27 août 2016 le tout sans aucun accident.



*La structure
du Poma de Laon a une
valeur patrimoniale
indéniable pour la ville
de Laon...*

EN
2016

Aujourd'hui, **le système est arrêté** pour des raisons que nous ne souhaitons pas évoquer de nouveau et qui n'est pas l'objet de cette demande.

Notre motivation et la mission que nous nous sommes donnée en tant que citoyens responsables et amoureux de cette ville, c'est bien d'éviter une démolition imminente et complète de tout ou partie de ce système unique et totalement novateur pour l'époque.

Ce système voulu par l'État a été mis en place pour créer une vitrine du savoir faire français du transport par câble tracteur sur des voies métalliques dans toutes les conditions de site et repris depuis sur plusieurs dizaines de sites à travers le monde.

Les recherches et les mises au point ont duré plusieurs années avant une mise en service, il a fallu compter entre 5 et 6 ans avec divers avatars.

Le modèle unique de ce système à l'origine a fait que toutes les pièces et tous les mécanismes sont des prototypes, la peine fonctionnelle sous les cabines per-

mettant l'accrochage sur le câble est inspirée de la technologie de montagne de Poma.

Nous déposons cette demande car ces installations constituent un véritable patrimoine industriel - c'est, nous le redisons une « **vitrine** » de **l'ingénierie française** dont nous pouvons être fiers ainsi que de l'industrie des structures métalliques comme a pu l'être la tour Eiffel en son temps et qui rayonne encore aujourd'hui. Elle a d'ailleurs été classée en 1964 par vos services.

Chaque pièce du Poma a été inventée, dessinée, mise au point et installée. Chaque élément fonctionnel a fait l'objet de recherches et se trouve à l'origine des systèmes plus modernes ayant par exemple aboutis tout récemment au transport mis en place par la société Pomagalski à Miami (U.S.A.).

La structure du Poma de Laon a donc une valeur patrimoniale indéniable pour la ville de Laon, elle a été un vecteur d'image pendant près de 30 ans et à contribué au même titre que d'autres monuments à sa notoriété - à ce titre, l'arrêt du Poma est une catastrophe à tous les niveaux et nous nous devons de protéger l'avenir car toute la structure étant en excellent état pourrait resservir.



MINI-MÉTRO® POMA DE MIAMI (U.S.A)

UN MODÈLE QUI S'EST EXPORTÉ DANS LE MONDE



Le 21 juin 2016, l'aéroport international de Miami a inauguré son premier train Minimetro® installé par LPOA et POMA. La mise en service du second est effective depuis février 2017.

Situé aux portes de Miami, le Miami International Airport fait partie des aéroports les plus fréquentés au monde. Les deux trains de l'Automated People Mover – APM parcourront 375 m et pourront transporter jusqu'à 12 000 passagers par heure.

La simplicité des infrastructures, la gestion optimisée des flux de passagers, le faible niveau de pollution, le fonctionnement silencieux, les faibles coûts de maintenance et d'exploitation ainsi que le haut niveau de sécurité ont fait le succès de ce système de transport urbain innovant.

Laon est la pionnière du transport par câble exporté maintenant à travers le monde entier.

Le MiniMetro® de Miami utilise la traction par câble, une technologie spécialement développée pour les aéroports et les installations en milieu urbain.

Peu de gens le savent, la marque Minimetro® déposée par POMA provient originellement du Poma 2000 de Laon qui est un APM (Automated People Mover) c'est un Minimetro®. La ville de Laon peut-être fière d'avoir accueillie en son temps le premier Minimetro® câblé

du monde en zone urbaine, Laon est la pionnière du transport par câble exporté maintenant à travers le monde entier.

Ces systèmes répondent notamment à des obligations écologiques, car non polluants, dans des villes de plus en plus encombrées ou ces systèmes roulent en site propre de façon intégrale, c'est à dire sur des voies spécialement aménagées. Ce qui est le cas du Poma 2000 de Laon.

MAIS AUSSI ... LISTE NON EXHAUSTIVE

Cincinnati (US) Minneapolis Conc. (US) - airside Detroit (US) – airside Serfaus (AT) Paul Getty Center (US) Miami (US) – airside (under constr.)	Laon (F) Sun City (SA) San Rafael (IT) Huntsville Hospital (US) Narita airport (JP) Minneapolis Gar. (US) Oeiras (P) Cairo (EG) – airside Frankfurt (DE) Pisa (I) → Under constr.)	Zürich (CH) - airside	Perugia (IT)
---	---	-----------------------	--------------

Les pionniers,
authentiques
montagnards

RACINES

JEAN-PIERRE CATHIARD,
VISIONNAIRE

Malgré la conjoncture économique morose du début des années 1990, le PDG de la dynamique PME ne baisse pas les bras. Une direction Qualité est créée pour orchestrer une politique active passant par la mise en place des méthodes et procédures de spécification, de contrôle et de formation qui aboutira à la certification aux normes européennes ISO 9001.

Le tandem Jean-Pierre Cathiard – Jean Gauthier tisse un réseau de filiales industrielles préfigurant le groupe que va devenir POMA. L'entreprise dispose d'outils de production réactifs, à la pointe chacun dans son métier. Les perches des nouveaux téléskis, les sièges de télésièges et les cabines en matériaux composites pour les télécabines et les téléphériques sont fabriqués par SIGMA sur le site de Veyrins, en Isère. Les mécanismes d'appareils débrayables et la métallerie sont réalisés par la SACMI à Montmélian, en Savoie. La SEMER, au Fayet en Haute-Savoie, met au point l'électronique et les automatismes. Enfin, la COMAG, installée à Bourg-Saint-Maurice en Savoie, a pour vocation d'assurer



1 Concrétisant la démarche entreprise une décennie plus tôt, le premier transport par câble à vocation urbaine est construit par POMA à partir de 1982 à Laon dans l'Aisne, sur le site d'un ancien tramway à crémaillère. Le système fonctionne comme une télécabine au sol : les véhicules équipés de roues à pneumatiques sont arrimés à un câble par une pince débrayable. Ils circulent de manière automatique, chaque inter-station est équipée d'une boucle de câble sur laquelle les véhicules se fixent pendant l'arrêt en station. Baptisée Poma 2000, cette réalisation sera une vitrine pour l'entreprise, qui recevra la visite de Pierre Mauroy, Premier ministre (1983), François Mitterrand, président de la République (1985) et Laurent Fabius, Premier ministre (1986), ainsi que de nombreuses délégations étrangères.

Ce mode de fonctionnement dit en « longue loop » avec changement de câble à l'arrêt en station, inventé par l'équipe visionnaire du POMA 2000, est aujourd'hui adopté comme le principe de référence.

le génie civil et le montage des installations en montagne et de par le monde. Elle participera en 1997 à la construction du plus long pont suspendu offshore de la planète à l'époque, le Storebælt, au Danemark.

Parallèlement, les deux hommes opèrent plusieurs rapprochements qui permettent à l'entreprise de se déployer sur tous les fronts du transport par câble.

L'esprit
d'innovation
en héritage

INVENTIONS

PATRIMOINE INDUSTRIEL : LA PINCE

Dans le patrimoine industriel de POMA, l'attache qui relie au câble les sièges, les cabines et autres véhicules occupe une place de premier ordre. Les différentes générations de pinces mises au point et déclinées dans le temps racontent la contribution de POMA à l'évolution technologique du transport par le câble et à l'histoire des remontées mécaniques.

Dans le domaine des téléportés, deux types d'attaches coexistent : les pinces fixes et les pinces débrayables. Les premières sont accrochées en permanence sur le câble, tournant à la même vitesse que lui. Les secondes, au contraire, se caractérisent par leur capacité à se désolidariser du câble à l'entrée en gare ; elles sont équipées d'un mécanisme leur permettant de s'ouvrir, de quitter momentanément



2

Double page précédente : le téléphérique débrayable double monocâble des Grandes Platières à Flaine, Haute-Savoie.

1 L'attache fixe se déplace en permanence avec le câble sans modification de son serrage au moment de l'embarquement des skieurs sur le télésiège. Son mors est équipé d'aiguilles en matière souple qui facilitent le passage de la pince sous les galets des balanciers en compression. Un empilage de « rondelles ressorts » situé à l'intérieur du mécanisme assure un serrage fiable et permanent sur le câble ainsi qu'une très grande sécurité lors des efforts de glissement et des sollicitations dynamiques.



1

le câble pour permettre aux passagers d'embarquer à une vitesse réduite, voire à l'arrêt. Ce dispositif mécanique est forcément plus complexe : les gares doivent être aménagées de rampes spéciales pour le débrayage, le ralentissement, l'accélération et l'embrayage des véhicules, ainsi que de dispositifs de sécurité.

La première pince débrayable, la **pince S**, est mise au point en 1966 pour équiper les télésièges débrayables de deux, puis trois places ainsi que les premières télécabines de quatre, puis six places. Cette pince est composée de deux pièces principales, les mors, qui enserrant le câble. La première, le mors fixe, renferme un mécanisme agrémenté de rondelles élastiques qui fournissent l'effort sur la seconde, le mors mobile, pour serrer ou libérer le câble lors du débrayage commandé par le rail.

2 Dans la pince S, le dispositif de serrage est confiné à l'intérieur du mors fixe : deux ressorts imbriqués situés à l'intérieur du corps de la pince, dans l'axe des galets de roulement, viennent appuyer sur le mors mobile par l'intermédiaire d'un poussoir. Le débrayage s'effectue lorsqu'un rail vient appuyer sur un levier qui comprime les ressorts et libère le mors mobile.

LE TRADITIONNEL CLIVAGE GAUCHE-DROITE EFFACÉ PAR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Le partenariat de l'État - En effet, dès les années 70 le ministère des Transports travaille en collaboration avec Poma 2000 à partir de 1972 pour le développement d'un véhicule automatique tracté par un câble, à l'instar d'un funiculaire, et reposant sur une voie métallique.



PHOTO JOURNAL L'UNION

Les objectifs de ce nouveau système sont de diminuer les coûts d'investissement et d'exploitation par rapport aux systèmes existants, de s'intégrer dans les sites urbains et d'utiliser la traction par câble pour franchir les dénivelés importants. En 1978, Joël le Theule, Ministre des Transports du Président Valéry Giscard d'Estaing donne son accord de principe au projet de Laon dont une convention est signée en 1980.

Les administrations sollicitées (commission départementale des sites, commission départementale des opérations immobilières et de l'architecture, Chambre de commerce et d'industrie et direction départementale de l'Équipement) ont donné un avis favorable. Les travaux démarrent dès 1982 et c'est en 1985, une fois la première tranche des travaux effectués que le président François Mitterrand est venu **le 8 février 1985, en visite officielle, découvrir la nouvelle installation du premier système de transport câblé au niveau mondial en territoire urbain.**

Le Poma 2000 est un véritable projet réalisé en dehors des traditionnels clivages droite-gauche que l'on connaît. Par la suite, de nombreuses visites ministérielles mais aussi des délégations étrangères sont régulièrement venues visiter le Poma de Laon qui s'est par la suite exporté avec le succès que l'on connaît aujourd'hui.

LA VILLE DE LAON

FAIT LA PROMOTION DU POMA 2000

POUR LA PÉRÉNNISATION 2004-2009

EXTRAIT COURRIER M.ANTOINE LEFÈVRE, MAIRE DE LAON (2001-2017)
CELUI-CI A SOUMIS LA DÉCISION D'ARRÊTER LE POMA AU VOTE DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION COMPOSÉE DE 38 COMMUNES, EN 2016.

Syndicat Intercommunal des Transports Urbain Laonnois

Le Président du SITUL

Laon, le 21 Mai 2004

Vos références :
Nos références : DGS-PhD.sd-04/125
Votre correspondant : M. Philippe DANLOS
Téléphone : 03.23.22.30.03
Télécopie : 03.23.22.30.88

Monsieur le Président
du Conseil Régional de Picardie
11, mail Albert 1^{er}
B.P. 2616
80026 AMIENS cedex 1

Objet: Pérennisation du POMA
Demande de subvention

Monsieur le Président,

Seul moyen de transport en commun en site propre de Picardie, le POMA dessert la cité médiévale de LAON depuis 1989.

Installé sur l'emplacement de l'ancien tramway datant de 1899, il a une capacité de transport de 900 personnes par heure entre la ville haute de type médiéval et la ville basse. Le temps du parcours de 3 minutes 30 et sa fréquence de 2 minutes 30 sont exceptionnels. L'intermodalité avec l'ensemble des autobus de la ville et les modes de transport ferroviaire est d'une remarquable efficacité d'où une utilisation importante par toutes les catégories de public et, en particulier, les lycéens et étudiants scolarisés dans les établissements d'enseignement du Plateau.

Ainsi, le POMA transporte 70% de voyageurs de plus par rapport à un service de bus semblable et représente 35% de la fréquentation globale des Transports Urbains Laonnois.

Ce moyen de transport s'insère parfaitement dans les orientations du schéma de Développement Touristique du Grand Laonnois (la visite des installations du POMA et le voyage aller-retour constituant des produits touristiques offerts par l'Office de Tourisme), dans l'étude d'aménagement du plan de circulation et de signalétique de la ville et dans la volonté de réactiver le commerce de la ville haute.

Enfin, on rappellera que le POMA est un système de transport non polluant, unique en Picardie, bien qu'il effectue, par an, 220.000 kilomètres.

Après 15 ans de fonctionnement et malgré une grande disponibilité (taux de ponctualité de 99,14% et 6 minutes cumulées en moyenne par jour d'indisponibilité sur 13 heures de fonctionnement), le POMA souffre d'un risque de dysfonctionnement essentiellement dû à l'obsolescence de certains matériels et qui risquent d'amener, et sans signe précurseur, à un arrêt définitif du service.

Aussi, des études ont été engagées pour mener à bien la pérennisation du POMA.

LE POMA 2000, UN SITE INDUSTRIEL TRÈS VISITÉ

syndicat Intercommunal des Transports Urbain Laonnois

Le Président du SITUL

Laon, le 19 Mai 2004

Vos références :
Nos références : DGS-PHD 53-04/122
Votre correspondant : M. Philippe DANLOS
Téléphone : 03 23 22 30 03
Télécopie : 03 23 22 30 88

Monsieur le Préfet de Région
Préfecture de la Région Picardie
S.G.A.R.
6, rue Debray
80020 AMIENS cedex

Objet : Pérennisation du POMA
Demande de subvention F.N.A.D.T.

Monsieur le Préfet de Région,

Dans le projet de convention territoriale spécifique à la ville haute de LAON figure le projet de pérennisation du POMA, seul système de transport en commun en site propre de Picardie.

Transportant 70% des voyageurs de plus qu'un service de bus semblable et assurant 35% de la fréquentation globale des Transports Urbains Laonnois, la pérennisation de cet équipement est un des atouts majeurs de la redynamisation de la cité médiévale Laonnoise. Il est également le site industriel le plus visité du catalogue des programmes proposés par l'Office de Tourisme.

C'est pourquoi ce projet de pérennisation du POMA devrait pouvoir être financé par le F.N.A.D.T. (article 33 - C.P.E.R) parallèlement aux interventions du Conseil Régional de Picardie, du Conseil Général de l'Aisne et du S.I.T.U.L..

A cette fin, je vous adresse, sous ce pli, un dossier de demande de subvention au titre du F.N.A.D.T.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition pour vous fournir des éléments de dossier complémentaires, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



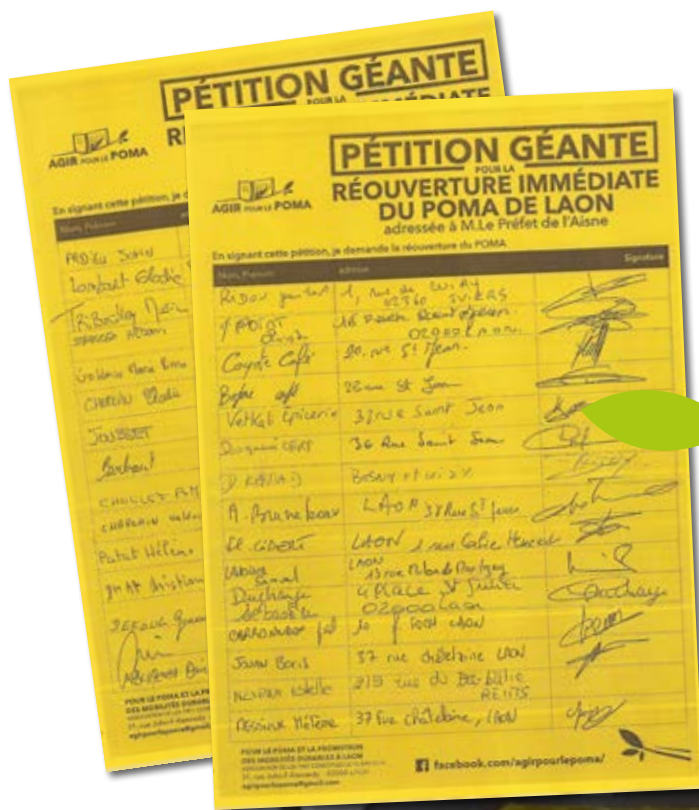
Le Président,

Antoine LEFEVRE

**LE SOUTIEN
DE LA POPULATION
LAONNOISE
ASSURÉ**

**3000
SIGNATURES
EN 3 SEMAINES**

**REMISES
À M. LE PRÉFET DE L'AISNE**



+ DE 10% DE LA POPULATION
DE LAON

**LE SITE DE LAON
PRÉSENTAIT TOUTES
LES CARACTÉRISTIQUES
RECHERCHÉES:**

- un milieu **urbain**
- une insertion **délicate**
- une **déclivité forte**
- des passages au sol,
en viaduc, en tunnel -
**3 pôles urbains donc
3 gares.**



Enfin, notre motivation est aussi appuyée sur cette innovation industrielle unique au monde , sur la mémoire des transports urbains laonnais qu'il convient de conserver; le Poma de Laon a transporté des millions de voyageurs en années cumulées.

Notre demande d'inscription ou de classement porte donc sur toutes les voies, leurs supports béton ou métalliques, les 3 gares toutes menacées de destruction à ce jour.

Associée à cette demande, nous ajoutons la demande d'inscription ou de protection pour une des cabines, prototype parfaitement représentatif des années 1970-80 et du style industriel de cette époque.

Une innovation industrielle unique au monde

La cabine de forme carrée, épurée au design simple avec des sièges et intérieurs en plastique moulé dans le style de ces années là. Cela devait être fonctionnel, les cabines avaient un esprit industriel et des couleurs vives, elles sont restées dans leur aspect et technologie d'origine.



PORTFOLIO



ANCIEN TRAMWAY DE 1899 À 1971



**GARE PRINCIPALE
ET MAINTENANCE DU POMA**



**DÉPART DE LA LIGNE
SUR L'ANCIEN TRACÉ
DU TRAMWAY**



DÉTAIL DE LA VOIE



ARRIVÉE OU DÉPART À LA GARE PRINCIPALE



RAMPE POUR LE PASSAGE VIADUC



VUE VIADUC



DÉTAIL DE LA CONSTRUCTION



**DÉTAIL D'UN GALET,
SUPPORT DU CÂBLE TRACTEUR**



VIADUC



SUPPORT DE LA VOIE ET APPUI EN BÉTON



VOIE/ VIADUC EN COURBE

**PASSAGE ENTRE LES
CONSTRUCTIONS**



**VIADUC AU-DESSUS DE L'ANCIEN
TRACÉ DU TRAMWAY**



**GARE
INTERMÉDIAIRE
DE VAUX**



DÉTAIL DE LA VOIE - DÉPART/ ARRIVÉE



DÉTAIL DES RENVOIS DE CÂBLE



ENTRÉE / SORTIE EN GARE DE VAUX



VIADUC VERS LA VILLE HAUTE



VIADUC AU-DESSUS DU CROISEMENT R. SALENGRO / MONT DE VAUX



**VOIE DU POMA POSÉE SUR
L'ANCIEN VIADUC CONSTRUIT
AU 19ÈME SIÈCLE**



**DÉTAIL DE LA VOIE POSÉE SUR
LE VIADUC EN PIERRE**



**MONTÉE ET DESCENTE À
DOUBLE VOIE MÉTALLIQUE**



DÉTAIL DE RACCORDEMENT ENTRE DEUX SECTIONS DE VOIE



VUE GÉNÉRALE DU VIADUC



**APPROCHE DU TUNNEL CONSTRUIT
AU 19ÈME SIÈCLE**



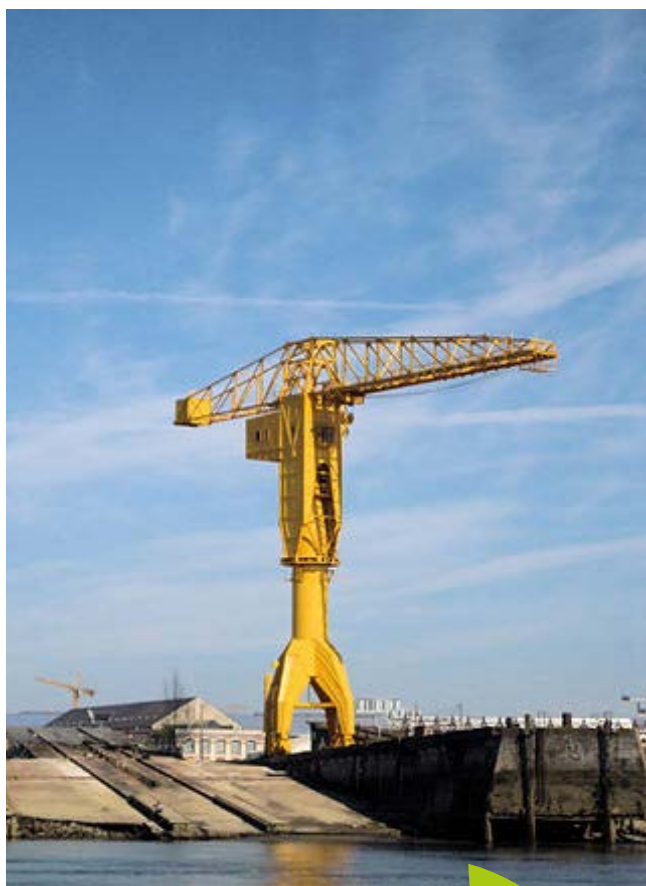
DÉTAIL DE L'APPUI AU SOL



**RAMPE D'ACCÈS VERS LA GARE
PLATEAU - HÔTEL DE VILLE**

Le patrimoine industriel fait partie de notre histoire commune, cela depuis toujours, l'ancien qui peut remonter très loin dans le temps comme le plus récent. A titre d'exemple, nous présentons deux éléments significatifs du patrimoine industriel classé.

LE CLASSEMENT INDUSTRIEL C'EST DE L'AUDACE



NANTES / LA GRUE JAUNE - QUAI DE LA FOSSE

Cette grue été classée en 2018. Est - ce beau une grue ? Certains diront oui, d'autres non. On ne classe pas la beauté, **on classe l'intérêt, l'utilité, le témoignage d'une installation qui a profondément marquée l'histoire d'un lieu, d'une région ou d'un territoire.**

La grue jaune a été construite en 1954 pour le compte des anciens chantiers navals Dubigeon2, dont elle occupe encore le site depuis 1958. Elle porte des éléments préfabriqués pour la construction de bateaux jusqu'en 1987, date de la fermeture des chantiers. La mairie la rachète deux ans plus tard, **souhaitant conserver un élément important du patrimoine industriel de la ville, l'intègre dans le parc des Chantiers.**

Elle affiche un poids de 400 tonnes, une hauteur de 43 mètres et une puissance de levage de 80 tonnes. Elle subit une rénovation de douze semaines en 2006, la seconde en onze ans, comprenant une sécurisation, un allègement des contrepoids et 1,8 tonne de peinture. Comptant parmi les **éléments-phares du réaménagement de l'île de Nantes, elle constitue le point de destination du circuit de promenade de l'éléphant des machines de l'île.**

En 2018, elle est classée monument historique.

LA TOUR EIFFEL

L'exemple significatif de la tour Eiffel, monument emblématique de Paris qui est un symbole français.

Construite en 1889, vouée à la démolition dans les années 1910, elle resta finalement debout, forte du symbole de l'industrie française, de son potentiel pour les communications, militaires notamment entre les deux guerres. La tour Eiffel est inscrite aux monuments historiques depuis le 24 juin 1964.

UN MONUMENT QUI VIT TOUS LES JOURS

Une rénovation a lieu dans les années 1980, autour de trois axes :

- l'allégement de la structure de l'édifice ;
- la reconstruction totale des ascenseurs et escaliers ;
- la création de moyens de sécurité adaptés au succès populaire de la tour.

La tour Eiffel, ainsi allégée de 1 340 tonnes superflues, est repeinte et traitée contre la corrosion, les ascenseurs de la troisième plate-forme sont remplacés, **le restaurant gastronomique Le Jules-Verne est installé, un dispositif d'éclairage composé de 352 projecteurs au sodium est mis en place. Les noms de savants du premier étage sont remis en valeur par de la dorure comme à l'origine.**

Vous le voyez, ce monument destinée à l'origine à ne pas rester dans le paysage aurait pu disparaître. Il est resté, sa protection de 1964 n'empêche pas qu'il soit adapté au fil du temps, plusieurs fois repeint, de couleurs différentes, des aménagements successifs ont été réalisés.

Petite anecdote, la couleur des infrastructures métalliques actuelles du Poma 2000 de Laon est la même que la couleur Tour Eiffel



DIEPPE / LE PONT COLBERT

Le pont Colbert est un pont tournant de la fin du xix^e siècle en fer puddlé et laminé situé dans le port de Dieppe, en France. Il est mis en service en 1889.

Le pont Colbert est une imposante structure de fer puddlé et laminé. Son tablier fait 70,5 mètres de long, dont 47 m de portée au-dessus du chenal. L'ensemble pèse, dans sa version d'origine, 810 tonnes réparties de la manière suivante : 499,5 tonnes pour le tablier, 234,5 tonnes de lest, 40,3 tonnes pour le chevrete et enfin 36 tonnes pour la partie du mécanisme attachée au tablier. Cette masse totale augmenta en 1938 lorsque furent ajoutés les trottoirs, puis diminua légèrement en 1980 au moment du remplacement du bois d'azobé par un caillebotis métallique.



C'est le dernier grand pont tournant d'Europe à fonctionner dans sa configuration d'origine 1, ce qui lui vaut d'être inscrit aux monuments historiques en 2017.



LE POMA 2000 EST CLASSÉ ! ET APRÈS ?

Effectivement, la question nous a été posée plusieurs fois, que va devenir le Poma 2000 de Laon s'il est classé ou inscrit au titre des Monuments Historiques.

Si effectivement c'est le cas et que plus rien ne se passe après, cela n'a que peu d'intérêts et nous sommes les premiers à le dire. Avoir une installation musée qui rappellera son souvenir dans le paysage n'est pas la bonne solution.

Nous apportons une solution très concrète au coût très raisonnable, qui peut d'ailleurs largement être subventionnée par les différents échelons administratifs de la France. A chaque fois, l'Etat, la région, le département et même l'Europe ont été au rendez-vous. **Encore plus aujourd'hui puisque le projet gouvernemental initié en 2015 et repris par le nouveau gouvernement aide au développement de ce mode de transport.**

Le Gouvernement a publié au Journal officiel une ordonnance (14644) permettant d'instaurer des servitudes d'utilité publique pour le transport par câbles en milieu urbain. Pris en application de la loi de transition énergétique votée à l'été 2015, **ce texte marque la volonté des pouvoirs publics de développer ce mode de transport doux, dont plusieurs projets sont d'ores et déjà lancés en France.**

Un intérêt renforcé en 2015 par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV). « **Elle a doté les collectivités territoriales d'un outil législatif intéressant qui leur permet de déclencher des projets au motif d'utilité publique.** Celles-ci peuvent ainsi obtenir un arrêté de servitude afin de survoler les propriétés privées qui jusqu'alors ne pouvaient pas être survolées », explique Christian Bouvier, vice-président du conseil de surveillance et directeur commercial France Transports urbains chez Poma.

À chaque fois, **l'intermodalité apparaît comme l'une des clés du succès.** « **Le transport par câble doit être pensé comme un mode complémentaire et non pas alternatif,** qui soulage les moyens de transport existants, insiste Christian Bouvier. « Il s'impose quand ces derniers ne sont pas en mesure de répondre aux besoins identifiés : gravir la pente ou enjamber les obstacles que constituent les fleuves, les voies ferrées, les autoroutes. »

En témoignent les récentes signatures par Poma des téléphériques d'Orléans, de Toulouse, ou encore de Saint-Denis à La Réunion, mais aussi les nombreux projets actuellement à l'étude, à Marseille, Ajaccio, où en Île-de-France, où Île-de-France Mobilités a lancé 13 études de faisabilité et se concentre aujourd'hui sur le Câble A-Téléval reliant Créteil à Villeneuve-Saint-Georges.

Pour Laon, tout est fait ou presque, l'infrastructure existe, elle en très bon état selon le rapport du cabinet E.R.I.C qui a inspecté toutes les installations en 2016. En admettant que le Poma 2000 de Laon n'existerait pas et qu'on déciderait de le construire, cela coûterait près de 45 millions d'euros ! Autant dire que si par malheur on procéderait à sa destruction, il est d'ores et déjà impensable et inimaginable que la ville de Laon puisse à nouveau à l'avenir, recevoir un pareil projet, financé **par l'Etat à l'époque à hauteur de 87,5 % du coût total.**

QUE FAIRE ? QUELLES SONT LES PROPOSITIONS ?

Le Poma de Laon qui à l'origine est un prototype dont les pièces étaient uniques, bénéficie d'un retour d'expérience incroyable suite à de nombreuses installations à travers le monde.

La société Poma que nous avons rencontré nous confirme qu'une solution de reconfiguration a bel et bien été proposée à l'agglomération du Pays de Laon, qui a refusé le projet pour une raison qu'on ignore. Cette solution qui proposait de faire passer le Poma 2000 de Laon prototype en objet dit de « série » existe.



1989 – 2016



2017 - 2032

LAON

Laon 08/06/2016

urbain

PERENNISATION DU POMA 2000



p o m a . n e t

Configuration actuelle - LAON



LAON, FRANCE

System Length	4921ft (1,500m)
Configuration	Single-Dual track
Operation Mode	Pinched loop system with 3 trains / 3 rope loops
Operation Speed (mph) / (Km/h)	10m/s
Headway	2.5
Dwell Time (sec)	20
Guideway	Elevated
System Capacity (pphpd)	700
Stations	3
Trains configuration	3 One-car trains
Vehicle or cabin Capacity	40
Train Capacity	40
Start of Passenger Service	Feb. 1989
Suspension technologie	Rubber Tyres
Running surface	Steel beams
fixation train to rope	Detachable grips



Elle est présentée ci-dessous et après 24 mois elle est toujours d'actualité pour un même montant de 3,5 millions d'euros HT. 3.5 millions d'euros peut apparaître comme une somme mais cela correspond au coût de 2 ronds-points et demi ni plus ni moins. Le projet est établi pour une durée de 15 ans minimum. Ce qui est le cas de la plupart des transports ferroviaires urbains (tramways notamment).

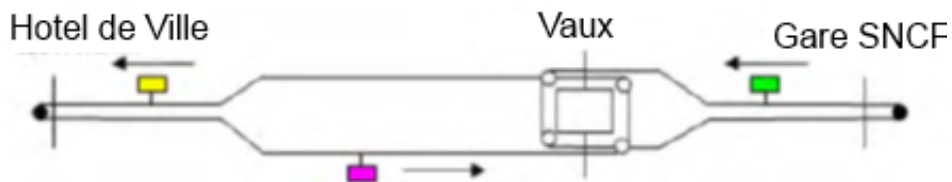
Sur les coûts de fonctionnement, **le Poma 2000 coûtait 700 000 euros par an, sa pérennisation présentée ci-dessous coûtera en dessous de ce chiffre de 700 000 euros puisque le projet est basé sur un équipement de série.**

Configuration actuelle - LAON



CONFIGURATION ACTUELLE

Mode pinched loop: 2 boucles cables /
3 vehicles



- Heures pleines: 3 véhicules
- Heures creuses: 2 véhicule à Vitesse nominale et 2 véhicules à Vitesse réduite

Les enjeux de la pérennisation - LAON



• LES ENJEUX IDENTIFIES

Desservir les 3 stations avec un même niveau de service

Pérenniser le *POMA*

Améliorer la longévité du câble

Diminuer les coûts de maintenance

Réaliser la grande inspection réglementaire

Rénover l'appareillage électrique

La reconfiguration du POMA- LAON



• SOLUTION DE PERENNISATION

La reconfiguration du POMA- LAON



POMA
Ville de LAON
Perennisation du Poma



Mode d'exploitation à 2 véhicules
Fréquence : 310 s
Capacité : 380 pphpd



La reconfiguration du *POMA*- LAON



• LES AVANTAGES

Niveau de service conservé

Amélioration de la disponibilité

Couts de maintenance maitrisés

Couts de pérennisation optimisés

Modernité du transport

La reconfiguration du *POMA*- LAON



Conservation du niveau de service :

- Même temps de parcours
- Même débit avec le même nb de véhicules

Niveau de disponibilité amélioré:

- Appareillage électrique neuf
- Longévité du câble améliorée
- Amélioration du fonctionnement de la pince

La reconfiguration du POMA- LAON



Optimisation des couts de maintenance:

- Amélioration de la pérennité du câble :
 - limitation du nombre de déflexion : l'épissure passe moins souvent dans les poulies
 - Amélioration de l'interface câble – pince
 - Ajout de galets pour améliorer le guidage du câble et limitation de la position du câble dans la pince (2 positions au lieu de 3)
- Suppression d'équipements en gare de Vaux
- Utilisation de composants électriques standards

La reconfiguration du POMA- LAON



Optimisation des couts de pérennisation:

- Conservation des équipements actuels (après grande inspection):
 - Voie et équipement de voie
 - Véhicules
 - Machinerie et tension
- Optimisation des équipements :
 - Suppression des poulies de déviation en gare de Vaux
 - Suppression d'une motrice (pièces de rechange)
 - Suppression d'une boucle de câble
 - 2 véhicules au lieu de 3 (pièces de rechange)

La reconfiguration du POMA- LAON



Modernité du système de transport

- Cabine moderne avec de large surface vitrée
- Aménagement intérieur ergonomique



Pour rappel, il y a quelques années, lors de la pérennisation du Poma 2000, la question s'était posée de le remplacer par des bus, le coût annuel était alors de 823 000 euros, c'est sans compter le coût des carburants qui a maintenant plus que doublé depuis.

Le Poma 2000 effectuait 220 000 km par an, transportait 1600/ passagers par jour, en toute sécurité, par tous les temps et sans pollution, sur une voie aménagée.



SOIT

35%

**DES DÉPLACEMENTS
DES TRANSPORTS
URBAINS DE LAON**

La reconfiguration du *POMA*- LAON



- ESTIMATION

Ingénierie de projet : 300 000 €

Fournitures : 2 600 000 €

Travaux : 600 000 €

Total : 3 500 000 € HT

A large, stylized green leaf graphic pointing towards the text block.

**Par son arrêt la
ville de Laon a
effectué un retour
en arrière de 30
ans alors que nous
étions une ville
pionnière,
cela depuis 1899.**

POURQUOI PERENNISER LE POMA

Page 8

2. LES COÛTS DU POMA

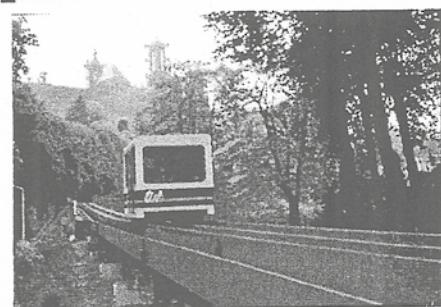
Les coûts du POMA sont ceux correspondant au fonctionnement du POMA hors accueil.

Le personnel Pcs nécessaire pour réaliser la fonction de pilotage du système et le personnel de maintenance représentent un coût global annuel de 308 K€ HT.

Coût de maintenance : ce coût est établi à partir des trois dernières années et englobe ce qui est nécessaire uniquement au fonctionnement propre du

POMA : soit une dépense annuelle globale de 388 K€ HT à laquelle il faut ajouter la provision annuelle pour les grandes révisions (tous les huit ans) soit 16,7 K€ HT d'où un global de 405,5 K€ HT par an. Le coût global annuel de fonctionnement du POMA est donc de 713,5 K€ HT (soit 0,25 € par place offerte).

Le coût global de fonctionnement du POMA s'élève à 713 460 Euros Hors Taxes par an.



3. COMPARAISON DES COÛTS DE FONCTIONNEMENT

L'étude comparative réalisée ci-dessus fait ressortir un surcoût annuel de 123,3 K€ HT pour le remplacement du POMA par des Bus. Ce coût est uniquement un surcoût de fonctionnement et il est maintenant nécessaire de comparer

les suggestions d'investissement et d'environnement liées à la mise en place d'un service de bus de remplacement à destination de la ville médiévale.

Le surcoût du remplacement du POMA par des bus est de 123 330 Euros Hors Taxes par an.

4. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE BUS

Achat de véhicules : il est nécessaire d'acquérir 5 véhicules (dont 1 de réserve) de type Midibus pour un coût unitaire de 150 000 Euros. L'investissement est donc de 750 000 Euros HT.

Aménagement voirie : la

mise en place d'une liaison régulière Gare/Ville haute avec un passage toutes les 7,5 minutes impose de revoir l'état de la voirie. Il est raisonnable d'estimer que ce coût sera de l'ordre de quelques millions d'euros.

Aménagement gare routière : l'augmentation du nombre de passage de bus dans la gare routière impose son aménagement en entrée et en sortie. L'estimation est de l'ordre de 150 à 300 K€.

POURQUOI PERENNISER LE POMA

Page 9

4. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE BUS

Perturbations environnementales (nuisances, pollution) : le POMA est électrique alors que les bus, bien que roulant au diester, polluent plus. Les clients perdus utiliseront plus leur véhicule personnel d'où une augmentation du trafic en ville haute.

Congestion urbaine : le développement du mode routier vers la ville haute (bus et voiture individuelle) créera un accroissement des embouteillages en heures de pointe et des difficultés de stationnement qui seront très pénalisants pour la vie de la ville médiévale.

Démontage voie POMA : l'abandon du POMA rend obliga-



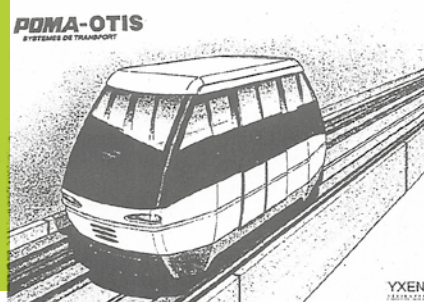
toire le démontage de la voie tout au moins sur sa partie aérienne et la fermeture du site sur le reste du parcours. Les stations ainsi que l'atelier devront aussi être traités. A ce jour le coût précis de ces travaux n'est pas connu avec précision, mais dépassera le million d'euros.

Le remplacement par des bus du POMA impose de nombreux aménagements urbains, avec des réfections de voirie et démontage de structures existantes.

IV - LA PERENNISATION :

Face à ces constats, il ressort clairement les éléments suivants : le POMA financé par l'Etat est aujourd'hui fiable et performant. Il est un élément important et structurant du projet de redynamisation urbaine de la ville de Laon. Le coût d'arrêt du POMA, avec un remplacement par des bus, serait pour la ville supérieur à

celui de sa pérennisation. En conclusion la pérennisation est la seule alternative, pour des raisons à la fois techniques, environnementales, commerciales, et financières au problème du maintien d'un lien entre la ville basse et la ville haute.

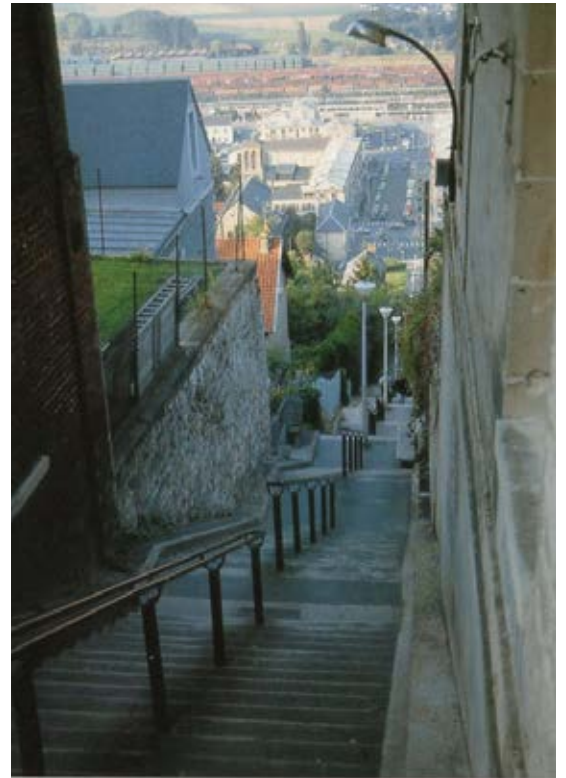


UNE AUTRE SOLUTION ENVISAGÉE ?

Nous avons étudié une autre solution qui aurait pu être une alternative, la mécanisation de l'escalier de la gare. Cette solution déjà étudiée après la seconde guerre mondiale lors de la reconstruction du quartier de la gare détruit par les bombardements de 1944 a été très vite abandonnée car trop complexe et trop coûteuse à la construction et à la maintenance. De plus cette solution éviterait le second cœur de ville qui est le quartier de Vaux et ne permettait de ne pas amener le flux voyageurs au cœur de la Cité Médiévale de Laon comme avec le Poma aujourd'hui.

Sur ce projet de mécanisation Agir pour le Poma et les mobilités durables a déterminé les points suivants :

- 240 mètres de long, 3 mètres de largeur, 62 m de dénivelé.
- Une condition essentielle est le respect de la norme EN115-2 sécurité - accessibilité
- Un trottoir roulant de type Travelator sera inopérant car il y a trop de pente
- Il est donc nécessaire d'avoir une succession d'escalators
- Il y a 10 entrées de logements sur le parcours en latéral
- Un hélicoptère sera nécessaire pour l'installation qui s'avérera être un chantier délicat donc coûteux



LAON



LE HAVRE

En résumé.

Il faudrait a minima 10 Escalators et refaire tout le génie civil, avec un escalier de 1,40 mètres de large minimum.

Nous estimons le coût global d'un tel aménagement, si l'étude conclue à une possibilité technique, ce qui n'est pas garanti à une somme comprise entre 3,5 millions et 4 millions d'euros pour la construction en dehors des coûts de maintenance et d'énergie.

Nous concluons à une absurdité totale de ce projet, c'est sans doute pour cette raison que l'escalier mécanique du Havre (classé MH) n'a jamais été remis en service depuis 1984. Aucune solution de remise en fonctionnement n'a pu être faite en raison notamment du coût exorbitant soulevé dans ce dossier qui atteint les 10 millions d'euros pour 153 mètres de longueur avec des contraintes de terrain moins compliquées que sur la ville de Laon.

La meilleure façon de contempler le patrimoine de Laon est de prendre le Poma : Cathédrale, remparts, ville basse, Église de vaux et le colombier de la Grange - l'Evêque (monuments classés MH1920)



LE POMA VECTEUR TOURISTIQUE & PATRIMONIAL

(tract joint en annexe) mais non sur le terrain

M.DUSSART directeur de l'office de tourisme m'a confié tout le bien qu'il pensait du POMA ; tous les programmes de visites touristiques à la journée comprennent le trajet en mini métro automatique POMA; c'est le site industriel le plus visité et le package (produit touristique à plusieurs composantes) *les dessous du POMA*, incluant à la station gare la visite du treuil, de la salle de pilotage et de supervision totalement informatisée est un succès ; la fréquentation a doublé en 2002 avec 702 visiteurs tandis que l'ensemble des visites guidées a représenté 1 926 trajets en POMA. En définitive ces actions diverses ont occasionné $3\,535 + 478 + 1\,926 = 5\,939$ voyages et améliorent la notoriété du POMA et son image.

EXTRAIT RAPPORT SYNDICAT INTERCOMMUNAL TRANSPORTS URBAINS LAONNOIS
2004



LE POMA DE LAON

dans la chronique

« LA CONCLUSION »

PAR AURÉLIEN BELLANGER

le 16 novembre 2018

à écouter du lundi au vendredi

à 8h50 sur France Culture



La première fois que je suis allé à Rome j'ai loué une Vespa sur le Corso et une heure plus tard j'avais vu toute la ville : le Colisée, le forum, le Vatican, les basiliques majeures, la colonne Trajane et l'île Tibérine. Ça m'avait pris moins de temps que si j'avais fait défiler toutes les diapositives miniatures d'un faux-appareil photo.

La pratique du vélo m'a permis de retrouver quelque chose de cette frénésie touristique : je suis entré dans Troyes 5 minutes avant le départ du train, j'ai à peine eu le temps de monter jusqu'à la cathédrale de Chartres, j'ai fait le tour en urgence du château de Dourdan, j'ai fait un jour un aller-retour à Fontainebleau sans même déclipser mes pédales automatiques – je m'étais tout juste tenu à la grille du château pour ne pas tomber pendant mon demi-tour.

J'ai quelques regrets. Mais d'avoir vu un jour un énorme vase brisé au milieu d'un rond point de Soissons, et rien d'autre de la ville, cela m'enchantait encore. D'avoir découvert là-bas, sur un panneau, que Laon n'était qu'à 40 km, mais avoir dû renoncer parce que la nuit tombait, cela m'avait en revanche désespéré.

J'ai été à Saint-Quentin, Reims, Crépy-en-Valois, Compiègne et Pierrefond mais c'était comme si une main invisible m'avait toujours empêché d'aller jusqu'à Laon.

Longtemps, j'avais refusé de prendre le train pour rentrer, préférant faire des boucles parfaites et sentir derrière moi la main de Paris, Paris comme un animal qu'on ne caresse jamais impunément à rebrousse poil, et qui se rappelait toujours à moi, d'un violent coup de patte, d'un brusque demi-tour, même aux confins de l'Oise ou devant les premières vignes champenoises.

A moins que ce que je craignais, c'était d'être repris par une main adverse, par le cadavre germanique d'une entité barbare : ce qu'on appelait, historiquement, l'Ile-de-France, n'était qu'une sorte de longue presque-île franque qui pendait jusqu'à Paris et qui était séparée du reste du territoire par la Marne, la Seine et l'Oise – l'Oise qui prend sa source dans le Hainaut et qui empêche les eaux de la Seine d'être tout à fait nationales. Qui empêche Paris d'être tout à fait la capitale organique de la France, Paris dont la frontière nord-est se perd, entre Rocroi, Steinkerque et Fontenoy, sur des champs de batailles aussi lointains que dangereusement proches.

Il a fallu tout l'orgueil d'un roi pour ordonner soudain, après ses victoires sur le Rhin, de faire de Paris une ville ouverte et de remplacer ses enceintes par un arc de triomphe, la porte Saint-Denis.

Laon, c'était le monument inverse, le verrou sur le point de sauter, l'isthme dangereux par lequel la guerre pourra glisser jusqu'à Paris, ou m'entraîner, moi, comme ce cycliste conscrit dont j'allais bientôt croiser le tombeau, jusqu'à la Caverne du dragon, jusqu'aux terrifiantes Ardennes.

Car j'ai fini par surmonter mes craintes et par me rendre à Laon, sous un ciel triste et bas qui faisait pendre de chaque côté de la route déserte, en pendentifs, les stèles de la grande guerre.

J'ai passé en tout moins d'un quart-d'heure à Laon mais c'était délicieux : son grand Carrefour, comme la cale d'un galion, au pied de sa colline boisée, après des kilomètres de néant, des dizaines de villages aux commerces fermés, les incroyables lacets qui montent à la ville haute, les remparts de celle-ci, son exquise porte médiévale avec ses tours en poivrière, sa cathédrales, au gothique primitif plein de saillies et de débord, comme un Transformers saisis en pleine transformation entre l'état d'humanoïde et celui de camion, la vue soudaine, comme par une petite lucarne ouverte à sa gauche, sur une plaine immense et plus variée qu'une rosace, la gare terminus et médiévisante, enfin, du Poma 2000, système de transport urbain hectométrique, perdu quelque part entre le funiculaire et les montagnes russes.

On ne peut pas avoir raison à chaque fois et si la cathédrale de Laon annonce celles de Chartres et de Paris, le Poma 2000 a peu essaimé : celui de Grenoble n'a jamais été construit et celui de Milan, la ville du Duomo, qui porta le gothique picard à son assomption, ne dépasse pas les 682 mètres.

Le Poma 2000 est hélas à l'arrêt depuis 2 ans, et c'est comme si la ville avait perdu son attraction principale.

La première fois que j'avais emmené ma fille au funiculaire de Montmartre elle s'était écriée, devant Paris : "on voit tous les châtiments". C'est cela, Laon, sans le Poma 2000 : un décors de train fantôme, un châtiment urbain.

L'Union - 26 Août 2016

LAON

7

VENDREDI 26 AOÛT 2016

JUSTICE

La fin du Poma se joue aussi au tribunal

L'association Agir pour le Poma tente le tout pour le tout pour suspendre l'arrêt du Poma. Elle jouait hier sa dernière carte au tribunal administratif.

Le tribunal administratif d'Amiens a examiné, hier après-midi, la requête en référé déposée par l'association Agir pour le Poma. Celle-ci demandait la suspension de la décision prise par la communauté d'agglomération du pays de Laon d'arrêter définitivement le funiculaire ce samedi 27 août prochain.

L'audience d'une trentaine de minutes a vu s'affronter Jean-Michel Bevière, président d'Agir pour le Poma et Me Philippe Briot, avocat de la Communauté d'agglomération du pays de Laon. Visiblement ému, le porte-parole de l'association se tourne immédiatement vers ses soutiens – une dizaine – mais personne n'ose vraiment se prononcer sur l'issue de cette rencontre décisive.

Pendant une dizaine de minutes, Jean-Michel Bevière a présenté ses arguments en faveur de la suspension de l'arrêt du Poma 2000. « Beaucoup de chiffres et de rumeurs ont circulé dans ce dossier. On a fait croire aux habitants de Laon que la pérennisation du Poma allait entraîner une



Nicolas Dragon, secrétaire d'Agir pour le Poma et Jean-Michel Bevière, président de l'association ont tenté de sauver le Poma.

hausse d'impôts de 35 % et coûter 18 millions d'euros, ce qui est entièrement faux », assure-t-il. Selon lui, les élus ayant voté le 7 juillet dernier en faveur de l'arrêt définitif du transport par câble n'ont pas eu assez de

pages et n'ont pas été informés correctement de la proposition de Pomagalski, entreprise à l'origine du funiculaire. « Le projet alternatif figurait bien dans les documents, mais sans aucune explication ! La restructuration du système actuel coûterait

certes 3,4 millions d'euros, mais le démantèlement est estimé, lui, à 3 millions d'euros », note avec véhémence le président de l'association, avant de s'en prendre aux bus qui doivent remplacer le Poma. « Toutes les villes de France cherchent des solutions pour

« Beaucoup de chiffres et de rumeurs ont circulé dans ce dossier »

Jean-Michel Bevière

transformer les transports en commun. Et nous, alors que nous avons un outil moderne, non polluant et qui entre parfaitement dans les exigences de la COP21, nous sommes en passe de faire l'inverse », lance-t-il.

De son côté, l'avocat de la Communauté d'agglomération a tenté de plaider l'irrecevabilité de la requête, arguant qu'il n'avait pas reçu le recours en référé. Si celui-ci a bien été déposé, aucune copie ne figurait cependant dans le dossier présenté par l'association. Un motif de nullité pointé par la juge des référés, qui a cependant écouté les deux parties. « Je rendrai ma décision dans quelques jours », lance finalement la juge.

DIANE LA PHUNG

L'Union 24 Septembre 2016



Jean-Michel Bévière souhaite sauver le funiculaire laonnois par tous les moyens.

TRANSPORT

Le Poma, bientôt inscrit aux monuments historiques ?

Pour sauver le Poma, l'association Agir pour le Poma vient de déposer une demande d'inscription du funiculaire aux monuments historiques.

Malgré l'arrêt du funiculaire laonnois en août dernier, l'association Agir pour le Poma ne baisse pas les bras et compte bien sauver coûte que coûte le mini-métro qui relie la ville haute à la ville basse.

Après avoir déposé un référé au tribunal administratif d'Amiens et mis en place une pétition qu'il compte bien envoyer au préfet, le bureau de l'association sort une nouvelle carte de sa manche. Jean-Michel Bévière et ses acolytes viennent de déposer une demande de classement du Poma aux monuments historiques. Un nouveau moyen pour l'association d'essayer de sauver le funiculaire laonnois qui, s'il est classé, ne pourra plus être détruit. « Le Poma est une installation novatrice, unique en France, qui mérite d'être sauvée. Le maire clame partout que le démantèlement du Poma va se faire prochainement. Il faut savoir qu'ils ont déjà démonté des installations électriques dans la station de la gare. Il ne faut pas les laisser faire. Même

La direction régionale des affaires culturelles (Drac) devrait se réunir début novembre afin d'étudier tous les éléments de la demande

si le Poma ne redémarre pas, s'il est classé, il ne pourra plus être détruit », s'est exclamé le président de l'association, M. Bévière. Ce dernier confie que la direction régionale des affaires culturelles (Drac), en charge de l'éventuelle inscription du Poma aux monuments historiques, devrait se réunir début novembre afin d'étudier en profondeur tous les éléments de la demande. Une nouvelle qui a été accueillie par les applaudissements de la cinquantaine de personnes venues soutenir l'association.

Toutes n'acceptent pas la fermeture du funiculaire laonnois. « Il faut dire ce qui est, depuis que le Poma a fermé, c'est un bordel

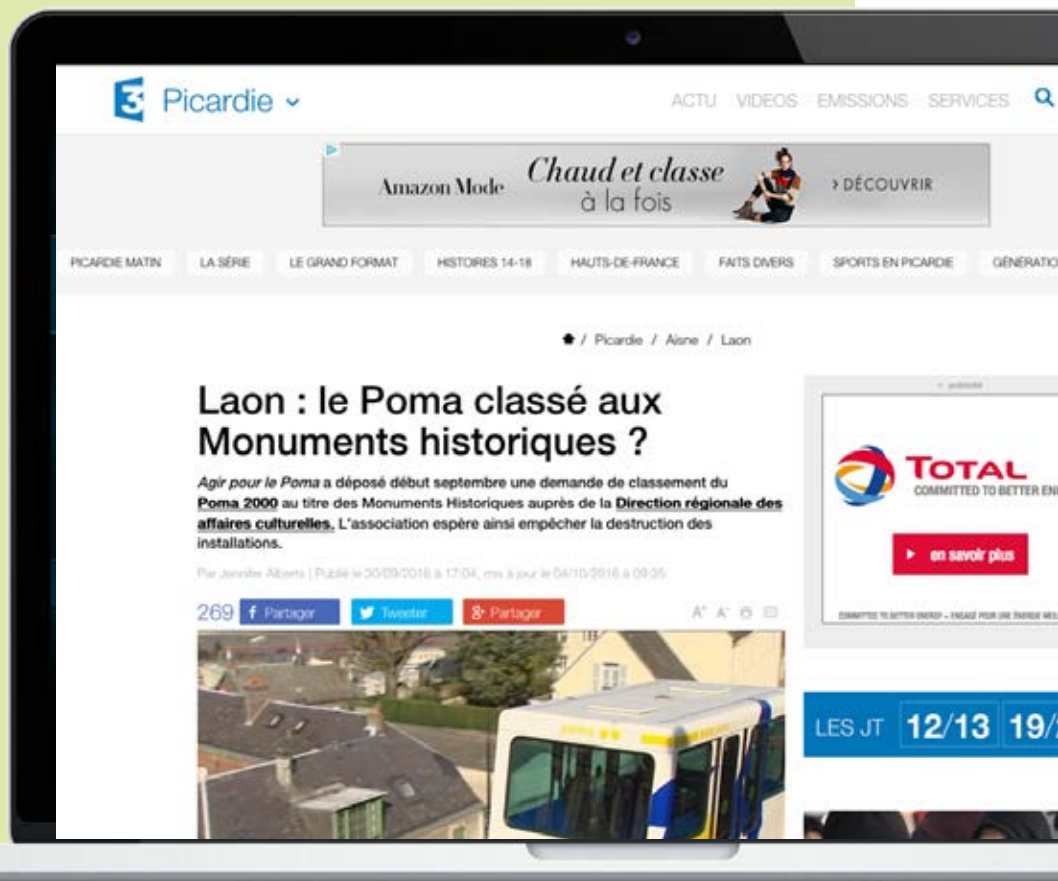
sans nom, s'est énervé Nicolas Dragon, le secrétaire d'Agir pour le Poma. Les bus du matin c'est une catastrophe, ils sont bondés. Comme ils sont en retard, ils roulent vite sur le Plateau. Avec leurs arrêts, ils provoquent des embouteillages et ils génèrent une pollution importante. C'est vraiment inadmissible. » Des propos approuvés par toute la salle qui n'a pas hésité à huer et critiquer ouvertement le maire, Antoine Lefèvre. « Tout a reposé sur des mensonges », « Ce n'est vraiment pas digne », « C'est honteux », « Il pense plus à sa paie de sénateur qu'à son boulot de maire ». Des paroles dures à l'encontre du premier édile dont l'action ne semble pas remporter tous les suffrages. « Nous, ce que nous voulons, c'est qu'il refasse une nouvelle et vraie étude du Poma, qu'il ne trafique plus les chiffres, ont indiqué plusieurs personnes. Il y a déjà eu les abattoirs, la passerelle, maintenant le Poma. Trop c'est trop, on n'en peut plus ».

PÉNÉLOPE MILAN

Une pétition et un cahier de doléances

Outre l'inscription du Poma aux monuments historiques, l'association Agir pour le Poma continue de se battre pour le funiculaire laonnois. Une pétition pour remettre le Poma en marche circule dans bon nombre de commerces de Vaux et du Plateau. Elle a déjà récolté 1 500 signatures. « Nous attendons de réunir 3 000 signatures pour l'apporter au préfet, il ne pourra pas l'ignorer », indique Jean-Michel Bévière qui n'a pas hésité à arpenter durant deux heures le marché de Vaux jeudi dernier afin de récolter quelques voix supplémentaires. Vendredi soir, le président d'Agir pour le

Poma a également proposé à l'assemblée la mise en place d'un cahier de doléances après avoir entendu les multiples récits de galères décrits par les uns et les autres depuis l'arrêt du Poma. « J'aimerais recueillir vos témoignages, si vous le permettez. Je les porterai ensuite à la mairie pour que notre maire se rende compte de ce qu'il nous fait subir. » Une proposition qui a été votée à l'unanimité par le public présent. Il faut dire qu'à en croire les récits entendus ce vendredi soir, la vie semble bien compliquée pour certains, depuis que le funiculaire laonnois a disparu du paysage.



L'Union - 27 Septembre 2016

COMMERCE

Sans le Poma, les commerçants souffrent

Le funiculaire laonnois a fermé il y a un mois. Certains commerçants de Vaux et du Plateau, catastrophés, assurent déjà voir le nombre de leurs clients baisser.

L'ESSENTIEL

- Le Poma s'est arrêté définitivement le 27 août dernier.
- Les commerçants de Vaux et du Plateau accusent le coup même si certains affirment déjà ressentir les effets négatifs de l'arrêt du mini-métro.
- En effet, quelques-uns certifient ne plus voir certains clients, notamment des personnes âgées, qui ont du mal à se déplacer sans le funiculaire laonnois.

Le Poma n'est fermé que depuis un mois mais déjà, les effets négatifs consécutifs à son arrêt commencent à se faire ressentir chez certains commerçants. La gérante de la chocolaterie Amandine, située rue Châtelaine, ne cache pas son inquiétude. « J'ai remarqué une baisse significative de clients, indique-t-elle, notamment des personnes âgées qui étaient des clientes régulières, qui habitaient le bus de Laon et que je ne vois plus. » Sandrine Mesdag, la vendeuse de l'épicerie C'est d'ici, implantée rue Saint-Jean, a procédé au même constat. « Avant, nous avions des personnes âgées qui venaient trois fois par semaine. Depuis l'arrêt du Poma, elles ne viennent plus qu'une fois. Elles nous



Les clients n'ont pas encore déserté la rue Châtelaine, même si leur nombre a diminué selon certains commerçants.

racontent que prendre le bus est une véritable galère : elles attendent longtemps et il est souvent bondé. Toutes craignent pour cet hiver, avec le gel et la pluie. Déjà parce qu'il n'y a pas toujours d'abri de bus aux arrêts et puis, elles ont peur de glisser. Pour elles, le Poma était plus sûr. J'ai vraiment peur de perdre encore plus de clientèle aux mauvais jours. » Une crainte partagée par François Cerf, de la dro-

guerie éponyme. « Je n'ai pas constaté de baisse significative mais pour l'instant, nous profitons encore du flux touristique. Qu'en sera-t-il cet hiver ? Je crains aussi pour les grandes manifestations qu'il y avait sur le Plateau : le Circuit historique, le marché de Noël... Le Poma était ouvert pour ces occasions, cela générait du monde, qu'en sera-t-il l'année prochaine ? Mystère. » À la boutique d'esthétique Zenaya,

la vendeuse trouve le Plateau « moins vivant depuis un mois », contrairement au Gibus qui enregistre « une bonne activité », avec le retour des lycéens et des étudiants. À la librairie Bruneteaux, la fermeture du Poma ne semble pas non plus avoir eu d'impact sur la clientèle. « Il faut dire qu'on a eu à gérer tous les livres scolaires. Pour l'instant, les clients prennent leur voiture pour venir, même s'ils

ont du mal à se garer. Par contre, on entend des plaintes à longueur de journée », certifie Thomas Bruneteaux.

« Même le samedi, il n'y a plus personne. Les gens de la ville haute ne viennent plus »

La gérante de la boutique Les Loulous, à Vaux

À Vaux, le constat est mitigé. Si Alain Carpentier, le gérant de la poissonnerie de la rue Eugène-Leduc, assure ne pas avoir ressenti de baisse de clientèle depuis la fermeture du funiculaire laonnois, ce n'est pas le cas de la propriétaire de la boutique de prêt-à-porter pour enfants, Les Loulous. « Regardez autour de vous, vous voyez bien que même le samedi, il n'y a plus personne. Les gens de la ville haute ne viennent plus. Certains clients m'ont dit que puisqu'ils sont obligés de prendre leur voiture, autant qu'ils aillent dans les centres commerciaux. L'arrêt du Poma, c'est une catastrophe pour nous ! »

Ce qui est sûr c'est que l'effet « fermeture du Poma » n'a pas fini de faire parler.

PÉNÉLOPE MILAN

L'Union - 5 Novembre 2016

L'ACTUALITÉ EN FLASH

LAON

La direction régionale des affaires culturelles visite le Poma

Un représentant de la direction régionale des affaires culturelles (Drac) était à Laon ce jeudi 3 novembre pour visiter l'installation du Poma. Les gares mais aussi les rails et le matériel ont fait partie du programme. À l'initiative de cette visite, l'association Agir pour le Poma qui milite pour l'inscription ou le classement du funiculaire de Laon au titre des monuments historiques. Il ne s'agit que d'une prévisite qui ne conditionne en rien une éventuelle décision de classement. Pour Jean-Michel Bévière, le président de l'association, l'objectif est de préserver la structure avant tout démantèlement et qu'on reconnaisse « la particularité du Poma de Laon, qui est un prototype et s'inscrit totalement dans le patrimoine industriel et technique remarquable ».

L'Union - 8 Décembre 2016

Poma : chaque camp avance ses pions

LAON La demande de classement du funiculaire aux monuments historiques sera étudiée, tandis que le permis de démolir déposé par la Ville est en instruction.

Opposés ils sont, opposés ils resteront. Quatre mois après l'arrêt du Poma, les deux camps qui se sont affrontés lors des débats sur le devenir du funiculaire de Laon, suivent leur agenda et poursuivent leurs objectifs. D'un côté, la collectivité, qui a voté la fermeture du funiculaire de Laon, a déposé un permis de démolir de la gare de Vaux. De l'autre, l'association Agir pour le Poma a eu l'assurance que la demande de classement au titre des monuments historiques qu'elle a déposée sera bel et bien étudiée.

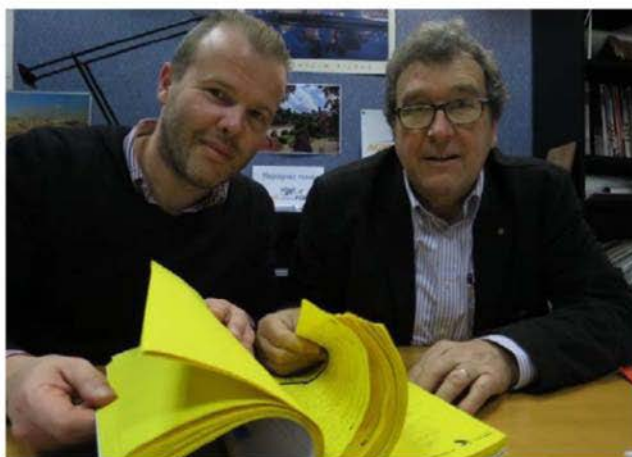
2 500

C'est le nombre de signatures recueillies par Agir pour le Poma pour sa pétition demandant la réouverture immédiate du funiculaire au préfet à qui elle a été remise.

En effet, son dossier a été jugé recevable par la direction régionale des affaires culturelles (Drac).

QUI À LA RECEVABILITÉ, MAIS LE CLASSEMENT N'EST PAS DU TOUT ASSURÉ

Un moyen de « mettre sous cloche » le funiculaire, selon Jean-Michel Bévière, président de l'association : « L'objectif est évidemment d'empêcher la destruction du Poma afin qu'il puisse être réutilisé plus tard, car soyons clairs, jamais l'État ne remettra les 30 millions d'euros de l'époque



Le président d'Agir pour le Poma, Jean-Michel Bévière (à d.), multiplie les recours pour éviter le démantèlement du funiculaire de Laon, à l'arrêt depuis août 2016.

(...) pour le reconstruire. Et le classement n'empêchera pas sa remise en fonctionnement. » Un « pas énorme » qui ravit M. Bévière soulignant que « la Drac a reconnu la pertinence et la qualité de cet équipement unique, un prototype, un équipement témoignant du patri-

moine industriel et technologique ». Toutefois, la recevabilité d'un dossier n'implique aucunement ni un classement ni une inscription automatique (lire par ailleurs). De même, si classement il y a, la démolition peut tout à fait se poursuivre. « C'est un bras de fer que nous enga-

geons », lance le secrétaire, Nicolas Dragon qui annonce que tout permis de démolir et autre procédure visant au démantèlement « seront systématiquement contestés au tribunal administratif ». À noter que plusieurs recours déposés par l'association sont encore étudiés par la

LES ÉTAPES D'UN CLASSEMENT OU D'UNE INSCRIPTION

- **Recevabilité** La demande de classement ou d'inscription au titre des monuments historiques d'un site peut être déposée par le propriétaire ou un tiers auprès de la direction régionale des affaires culturelles. La commission permanente juge de la recevabilité.
- **Instruction** Cette étape est de durée variable et nécessite la production d'un dossier parfois conséquent.
- **Décision** C'est la commission régionale du patrimoine et des sites qui statue et qui juge seule du classement ou de l'inscription du site. En cas de classement, c'est la préfecture qui prend un arrêté. Pour une inscription, c'est le ministère de la Culture.

juridiction d'Amiens. Parallèlement, le permis de démolir de la gare de Vaux est en cours d'instruction. Antoine Lefèvre l'avait annoncé, c'est ce premier maillon de l'équipement qui devrait disparaître. Ainsi, le permis déposé le 10 novembre dernier prévoit la dépose des rails et les piliers de part et d'autre de la gare ainsi que le bâtiment qui comprend un ascenseur, l'escalier, les annexes techniques et les murets. C'est la Ville de Laon qui est à la manœuvre - et non l'Agglomération, compétente sur ce dossier - dans la mesure où elle était restée propriétaire des lieux. ■

MANESSA TERNIER
interieur@journal-lion.fr

ASSOCIATION

Agir pour le Poma continue son combat

LAON L'association Agir pour le Poma a tenu une réunion vendredi soir. Elle espère toujours le classement du funiculaire laonnais aux monuments historiques.

Une vingtaine de personnes était venue, vendredi soir, à la réunion publique organisée par l'association Agir pour le Poma. Jean-Michel Bévère, le président, Nicolas Dragon, le secrétaire et Jean-Louis Thorin, le trésorier, ne perdent pas espoir de voir un jour le funiculaire laonnais inscrit aux monuments historiques. Ils ont dressé le bilan de leurs actions.

LA PÉTITION

Lancée en septembre 2016, la pétition pour la remise en marche du Poma a récolté 2 600 signatures. « Cela représente 10% de la population laonnaise », commente Nicolas Dragon. Nous avons été sur les marchés, à la rencontre des gens. Plus une personne n'était favorable à l'arrêt du Poma, nous étions contre ou s'en fichaient. La pétition a été remise au sous-préfet.

2 LA RENCONTRE AVEC LE SOUS-PRÉFET

Les membres de l'association ont été reçus par le sous-préfet. « Le rendez-vous a été très cordial, je pense que le message est passé », résume le secrétaire.

3 LA DEMANDE DE CLASSEMENT AUX MONUMENTS HISTORIQUES

Nous avons effectué une demande officielle de classement auprès de la DRAC (direction régionale des affaires culturelles) en octobre dernier. Notre demande a été jugée recevable. Une visite des installations par un représentant de la Drac a eu lieu le 3 novembre. Nous y avons passé une matinée entière. Aujourd'hui (vendredi, 10h), nous avons reçu une lettre nous indiquant que notre dossier poursuivait son chemin. Nous sommes très contents mais en sait que le temps est compté.



Nicolas Dragon, Jean-Michel Bévère et Jean-Louis Thorin s'entretenant avec Antoine Lefèvre.

on espère avoir une réponse positive rapidement sur la démolition, elle est imminente », explique Jean-Michel Bévère, avant d'ajouter qu'il n'hésitera pas à déposer un référé de suspension assorti du permis de démolir signé et affiché en mairie. « Le classement, c'est la seule solution pour éviter la démolition. Antoine Lefèvre le sait, c'est pour cela qu'il a fait une lettre épouvantable à

la Drac. On a tout de même confiance car on sait qu'ils sont très intéressés par le Poma. Pour eux, c'est un équipement réellement moderne. » L'association est lucide, elle sait que même classé, le funiculaire ne fonctionnera pas, « du moins pas sous ce mandat. Peut-être arriverons-nous à faire pression sur le nouveau maire », espèrent-ils.

le Drac. On a tout de même confiance car on sait qu'ils sont très intéressés par le Poma. Pour eux, c'est un équipement réellement moderne. » L'association est lucide, elle sait que même classé, le funiculaire ne fonctionnera pas, « du moins pas sous ce mandat. Peut-être arriverons-nous à faire pression sur le nouveau maire », espèrent-ils.

4 LES RELATIONS DIFFICILES AVEC ANTOINE LEFÈVRE

C'est un secret de polichinelle, les relations entre l'association et Antoine Lefèvre ne sont pas des plus cordiales. Vendredi encore, l'association n'a pas été des plus tendres envers le maire. En particulier Nicolas Dragon, qui n'a pu résister à l'envie de dire le fond de sa pensée. « Il y a un vrai déni de démocratie locale. Il n'y a eu aucune consultation quant à la fermeture du Poma. Aujourd'hui encore, il (Antoine Lefèvre) voit qu'une association se bat pour le funiculaire, mais il ne vient pas discuter avec nous. Au contraire, il se dépêche de tout démolir. Mince, on est ses administrés, on paie des impôts. C'est tout de même un représentant de l'État. D'ailleurs notre demande de classement est une démarche républicaine, il devrait la respecter », s'est-il indigné avant de s'interroger. « En quoi le classement le dérange ? Cela ne lui coûtera pas un rond. Pourquoi cette course contre la montre ? »

5 UN PETIT PAS TOUT DE MÊME ENVERS LE MAIRE

Malgré les propos durs tenus envers le maire, Agir pour le Poma a révélé son envie de « sortir du conflit pour faire avancer les choses » et a exprimé son souhait de « se mettre autour d'une table avec le maire pour discuter ». ■

PHOTO: M. B.

Laon: Un projet de navette autonome sur les rails du Poma

MIS EN LIGNE LE 3/10/2019 À 17:40 / PÉNÉLOPE MILAN

f t in e d

Laon Et si une navette électrique autonome remplaçait le Poma ? C'est la proposition que présente l'association Agir pour le Poma pour relier la ville basse au Plateau.



Nicolas Dragon et Stéphanie De Ré estiment que leur navette électrique autonome coûterait 9 500 € par mois environ.

REMERCIEMENTS

L'Association Agir Pour le Poma remercie toutes celles et ceux
qui ont contribué à nous aider notamment

Pour les photos non créditées,
Monsieur Christian Charlot
Monsieur Nicolas Dragon

Pour le projet de pérennisation POMA,
Monsieur Christian Bouvier de POMA SAS, vice-président du conseil de surveillance et
Directeur commercial France POMA SAS

Pour toutes raisons d'intérêts locales,
Madame Colette Gerbaez
Monsieur Bernard Lefevre
Monsieur Jean-Louis Thorin

Pour la conception et la gestion du site internet
Madame Stéphanie de Ré

Pour la conception graphique et les textes,
Monsieur David Nascimento
Monsieur Nicolas Dragon

Nous remercions la ville de Laon, Monsieur le Maire Eric Delhayé
pour l'accès aux archives de la ville

Nous remercions les archives départementales de l'Aisne
Nous remercions Monsieur René Dosière, ancien député-maire de Laon pour son aide

Nous remercions les membres de la Commission Régionale du Patrimoine
et de l'Architecture des Hauts-de-France pour nous avoir écoutés et avoir pris connaissance
de ce document

Nous remercions la D.R.A.C des Hauts de France, son personnel
dont Madame Sandrine Platerier et son Directeur Monsieur Marc Drouet

Nous remercions le Ministère de la Culture,
notamment Madame Audrey Azouley, ancienne Ministre
et Monsieur David Zivie, ancien conseiller patrimoine et architecture



**AGIR POUR LE POMA
ET LES MOBILITÉS DURABLES À LAON**
ASSOCIATION DE LOI 1901 CONSTITUÉE LE 13 JUIN 2016
1, promenade de la Couloire - 02000 LAON
agirpourlepoma@gmail.com
agirpourlepoma.org
 facebook.com/agirpourlepoma/

VOS CONTACTS

Nicolas DRAGON
T. : 06 61 70 13 56

Stéphanie DE RÉ
T. : 06 95 71 55 09