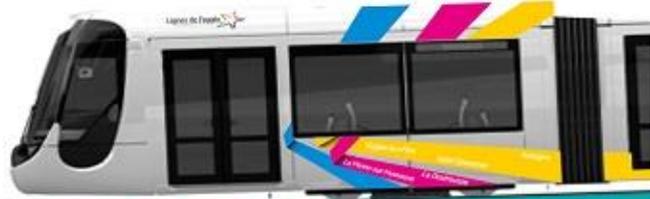


NON
à l'arrêt
du Val'Tram
à Pont-de-Joux



Le VAL'TRAM
c'est vital qu'il arrive
jusqu'à La Bouilladisse !

*Conférence de presse des Maires de l'Etoile
contre la réalisation partielle du Val'Tram*

**Mardi 7 février 2017, Mairie de La Bouilladisse
10h00 – salle des mariages**

En présence de :

André JULLIEN, Maire de La Bouilladisse

Danielle GARCIA, Maire d'Auriol

Michel LAN, Maire de La Destrousse

Rémi MARCENGO, Maire de Saint-Savournin

Yves MESNARD, Maire de Roquevaire

Serge PEROTTINO, Maire de Cadolive

Patrick PIN, Maire de Belcodène

UN PROJET D'INFRASTRUCTURE A FORT ENJEUX POUR NOS COMMUNES

La réalisation du Val'Tram consiste à remettre en service l'ancienne voie ferrée de Valdonne qui relie La Bouilladisse à Aubagne. Soit 14,4 km de voie sur un site qui sera dédié à un tramway interurbain.

Le tracé de cette voie qui traverse cinq villages, est déjà partiellement en place. Il s'agit d'une réhabilitation complète de l'existant : nouveau rail, électrification, reprise des ouvrages d'art.

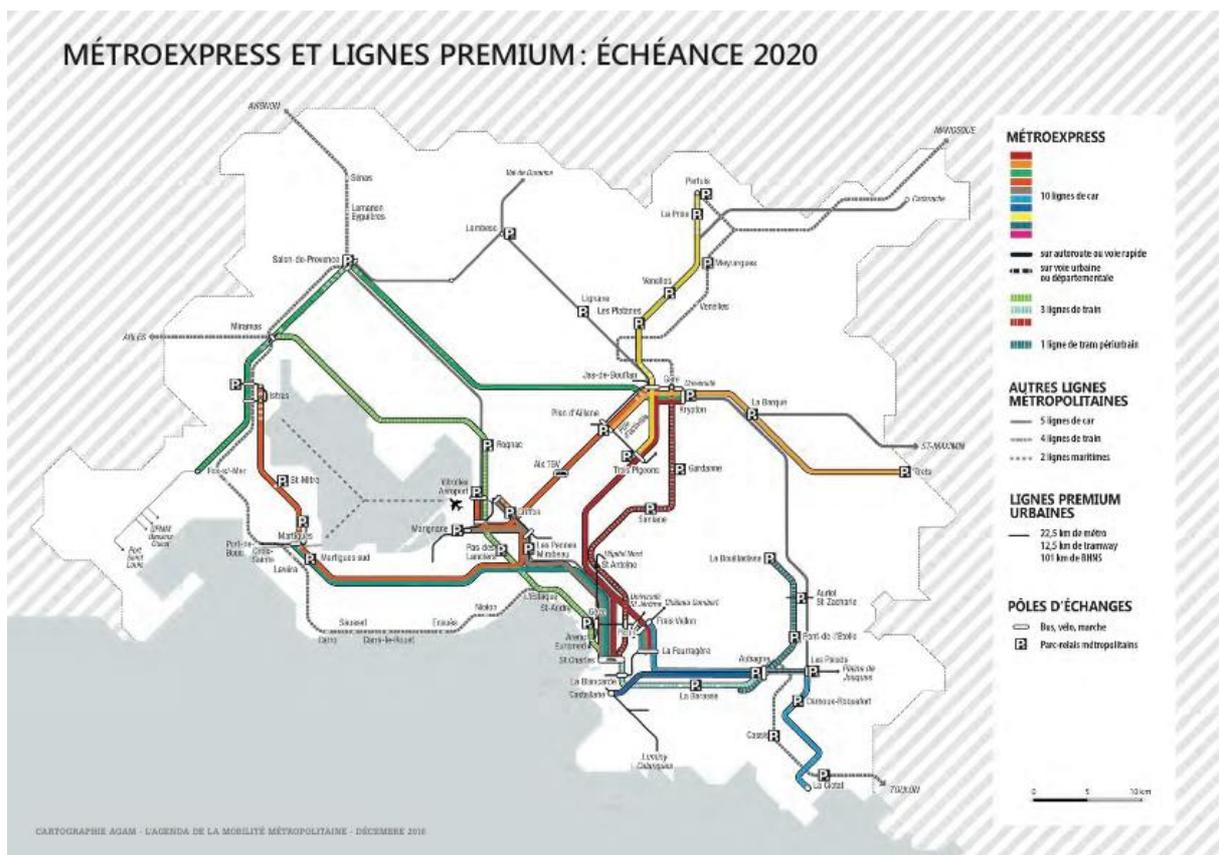
Le projet du Val'Tram est vital pour nos communes du nord du territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile dont la desserte est depuis longtemps saturée par un surengorgement des axes routiers. Il a pour objectifs de:

- offrir une meilleure desserte du territoire en desservant la vallée principale vers La Bouilladisse et la vallée de la Sainte-Baume (Auriol / Saint-Zacharie).
- développer l'accessibilité aux stations et l'intermodalité
- favoriser l'écomobilité en limitant les conflits d'usage et en créant des itinéraires pour favoriser les modes doux
- améliorer la qualité de vie grâce au désengorgement des axes routiers Nord-Sud, la qualité de l'air (avec une diminution de la part relative de la route dans les transports quotidiens)
- diminuer les nuisances sonores liées aux trafics routiers
- garantir une forme de gain (utilisation du tramway gratuite) et une performance pour les utilisateurs

LE VAL'TRAM , PROJET PRIORITAIRE DANS L'AGENDA DE LA MOBILITÉ METROPOLITAINE

L'agenda de la mobilité métropolitaine présenté par la présidence de la métropole en décembre 2016 place le projet de Val'tram parmi les 20 lignes métropolitaines transformées ou créées formant la « desserte premium ». Cet Agenda prévoit en effet une mise en service progressive d'ici 2020 de MétroExpress, le réseau Premium d'échelle métropolitaine. Il comprend différents modes – car rapide sur autoroute, Valtram et TER plus classique – répartis sur treize lignes. Ces lignes sont conçues pour offrir des correspondances entre elles, avec les lignes Premium urbaines et plus de 10 000 places de parc-relais.

Dans cet agenda, le Val'Tram va bien jusqu'à La Bouilladisse en 2020.



LES ETAPES SUCCESSIVES DU PROJET

2006 -Le principe de réouverture de la voie de Valdonne est acté dans le Plan de déplacements urbains (PDU) du Pays d'Aubagne et de l'Étoile.

2007 -La communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile lance une étude de faisabilité pour déterminer la solution pour réduire le trafic automobile par transfert modal. Le choix du tram-train est adopté.

2009 -Concertation préalable sur le TCSP qui conduit à la décision de construire un tramway urbain sur Aubagne (2lignes)

2010 -Lancement du projet de tram sur Aubagne (2,8 km) entre le Charrel et la gare d'Aubagne.

2012 -Le projet du tram train de la voie de Valdonne est inscrit à l'Agenda 21 de l'Agglo.

2013 -Le projet du tram train de la voie de Valdonne est incorporé au Schémas de cohérence territoriale de l'Agglo (SCoT).

2014 -L'Agglo décide d'interrompre les phases 2 et 3 du tram d'Aubagne. La première tranche est mise en service en septembre 2014. Le projet de tram-train est abandonné au profit du projet Val'Tram, entièrement en mode tramway afin d'utiliser les rames de Tram déjà commandée et optimiser les installations réalisées sur Aubagne.

Le projet est estimé à 70 M€

L'état accorde une subvention de 18,3 M€ au projet Val'Tram. Il fait partie des 15 meilleurs dossiers retenus dans le cadre de l'Appel à projets «transports collectifs et mobilité durable»

2015 -Études techniques du projet de Val'Tram. Le projet est réévalué à 91 M€ (juin 2015)

2016 -Choix du tracé définitif et des options techniques pour le Val'Tram. Nouvelle estimation du projet à 127 M€.

Le département des Bouches-du-Rhône accorde une subvention de 10 M€.

2017 -Le 26 janvier, le comité de pilotage présidé par la Métropole décide de ne réaliser qu'une seule tranche du Val'Tram jusqu'à Pont de Joux.

LES CHOIX POLITIQUES DE FINANCEMENT DE LA MÉTROPOLE

La décision de la métropole de ne pas réaliser le Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse est inacceptable pour les communes du nord du territoire. Elle est justifiée officiellement par l'augmentation du coût prévisionnel des travaux qui passe de 91 millions d'euros (estimation Ingérop juin 2015) à 127,7 millions d'euros (estimation Systra sept 2016) soit plus de 41% d'augmentation. Ce surcoût est dû essentiellement au tracé urbain choisi dans Aubagne et aux compléments d'investigation sur les ouvrages existants.

Le financement du projet repose sur des participations déjà actées par l'État (18,7 M€), la Région (5 M€), le département (30 M€), les concessionnaires (3,9M€). Ces montants sont fixes et donc pour un projet à 91 M€, la part de financement de la Métropole est de 33,4 M€ mais pour un projet à 127,7 M€ cette part métropolitaine passe à 70,18 M€, soit plus du double. En réalisant uniquement le Val'Tram jusqu'à Pont de Joux, les engagements des partenaires institutionnels seront diminués proportionnellement pour chaque phase.

Ce projet « tronqué » présenté en comité de pilotage le 26 janvier 2016 va coûter à la Métropole 49,43 M€. Pour réaliser le projet total à 127,7 M€ jusqu'à La Bouilladisse, il faut donc que la métropole, jusqu'en 2020, rallonge son budget de 20,75 M€ sur 4 exercices estimé à 1176 M€ soit 1,7%.

Le surcoût du phasage est estimé entre 12 et 15 M€, soit plus de 10% du montant du projet.

FINANCEURS	TRAVAUX EN 1 TRANCHE	TRAVAUX EN 2 TRANCHES	
	2020	2020	202?
ETAT	18 700 000,00€	13 171 487,60€	5 528 512,40€
REGION	5 000 000,00€	3 521 788,13€	1 478 211,87€
CG13	30 000 000,00€	21 130 728,78€	8 869 271,22€
CONCESSIONNAIRES RÉSEAUX	3 895 000,00€	2 743 472,95€	1 151 527,05€
METROPOLE	70 181 000,00€	49 432 522,54€	32 748 477,46€
TOTAL	127 776 000,00€	90 000 000,00€	49 776 000,00€ *

* surcoût du phasage 12 M€

UN PROJET PHASÉ EST UN PROJET EN DANGER ET INOPÉRANT

La réalisation du Val'Tram en deux tranches c'est le danger, voir la certitude de ne jamais voir le Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse.

La Métropole s'engage jusqu'en 2020 avec un projet tronqué mâtiné de vaine promesse. Après 2020, de nouvelles majorités seront à l'œuvre avec de nombreux projets d'infrastructure à l'échelle métropolitaine. Il faudra alors trouver une rallonge de 33 M€ sur le budget d'investissement de la Métropole pour 3,4 km de tramway en finançant notamment le surcoût lié au phasage (12 À 15M€). Que pèserons nos communes dans cette nouvelle entité avec la disparition des conseils territoriaux et un renforcement du pouvoir central de la métropole pour exiger la réalisation de cette deuxième tranche ?

La mise en service du Val'Tram jusqu'à Pont de Joux est également une ineptie en terme de logique de déplacement. La première tranche ne prévoit pas d'achat de matériel roulant. On fera avec les rames actuelles qui circulent sur Aubagne. Cela implique des cadences au mieux toutes les vingt minutes qui ne pourront pas absorber la fréquentation notamment en heure de pointe. Cela va créer un nouvel engorgement du réseau routier et une inadaptation du parking relais de Pont de Joux. En rajoutant une rupture de charge pour tous les passagers du nord du territoire on rend inopérant le Val'Tram.

Le phasage remet en cause également l'économie globale du projet qui se retrouve fragilisé dans le cadre de la procédure de DUP.

Le projet phasé n'est pas viable socio économiquement.



UNE AMBITION D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE CONDAMNÉE

L'arrêt du Val'Tram à Pont de Joux, c'est la certitude que nous n'auront pas de lycée à la Bouilladisse. C'est la double peine pour tous les habitants de notre territoire. Cette décision implique également la suspension immédiate de toutes les opérations d'aménagement de nos territoires qui étaient adossées à la réalisation du Val'Tram jusqu'à la Bouilladisse. Cela concerne bien sûr l'aménagement de l'éco-quartier de La Chapelle et de la construction de la piscine intercommunale, mais aussi des programmations de construction de logements sociaux. Tous nos documents d'urbanisme, dans chaque commune, qu'ils soient approuvés ou en cours d'élaboration sont en cohérence avec le SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile qui intègre le Val'tram jusqu'à La Bouilladisse. Comment peut-on continuer à urbaniser nos villages si les collectivités en charge des déplacements ont délibérément décidé de ne pas investir dans le nord du territoire ?

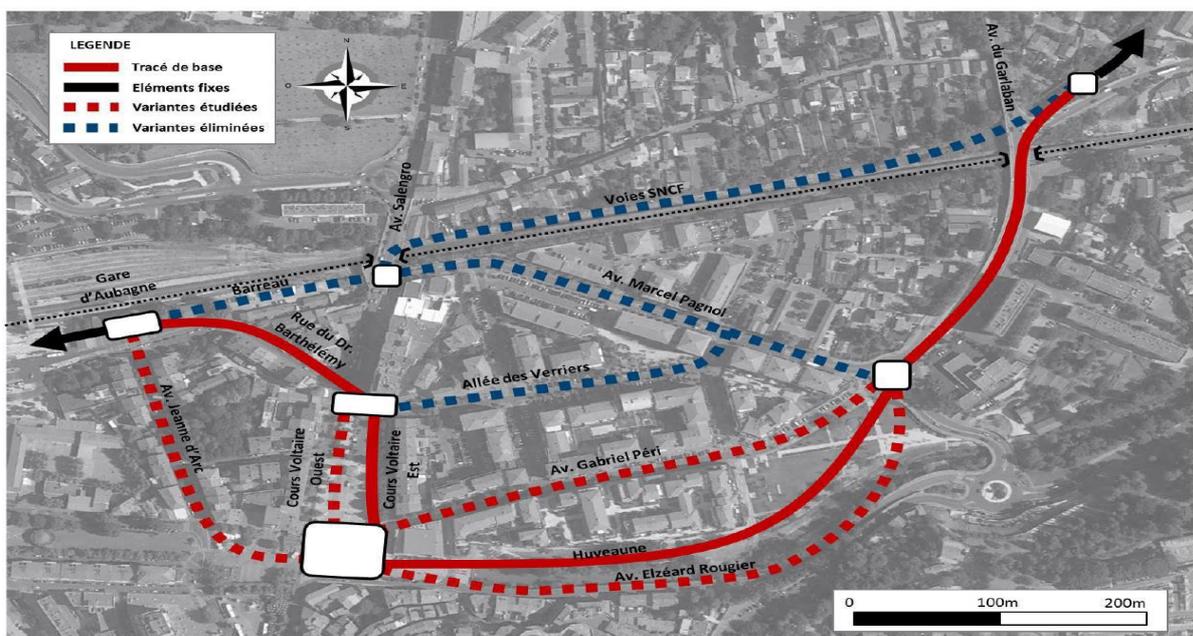


UN PROJET QUI DOIT ÊTRE CONFORTÉ ET OPTIMISÉ DANS SON TRACÉ ET SON PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

L'abandon du tram-train pour le projet de Val'tram pose inévitablement le problème de l'entrée dans Aubagne. Là où le premier empruntait la voie de Valdone jusqu'en gare d'Aubagne, le second nécessite de se raccorder sur le tram existant. Le premier était efficient en terme de perte de charge et laissait entrevoir une possibilité de continuité vers Marseille, l'autre devra être au plus proche de la gare pour limiter le temps de liaison.

Plusieurs scénarii ont été proposés par les techniciens. Le tracé retenu est le plus long (+500 mètres) et le plus onéreux. Il comprend notamment le réaménagement du parvis devant la gare d'Aubagne et la création du nouveau barreau routier entre la gare et l'avenue Salengro. Cet ouvrage ne porte pas le tramway mais les voies du futur projet BHNS. Le projet prévoit l'aménagement de la rue du Docteur Barthélémy, l'aménagement total du Cours Voltaire avec une grande ombrière, l'aménagement de l'avenue E. Rougier, avec deux ouvrages d'art en encorbellement sur les berges de l'Huveaune impliquant la restitution des fonctionnalités du parc des Défensions, un ouvrage d'art qui enjambe l'Huveaune et l'élargissement de la rampe de Garlaban.

Ce nouveau tracé impacte lourdement le budget de réalisation et d'étude du Val'Tram. Il est aujourd'hui nécessaire d'évaluer l'impact budgétaire de cette évolution du projet qui met en péril sa réalisation. Il est aussi souhaitable que les travaux d'aménagement de l'espace public sur un périmètre élargi dans les centres urbains soient identifiés comme des projets connexes au Val'Tram avec des budgets dissociés pouvant bénéficier d'autres types de financement.



Les différents tracés envisagés pour le Val'Tram dans Aubagne

NOUS REFUSONS LE PHASAGE DU PROJET DE VAL'TRAM CAR :

- IL NE CORRESPOND PAS AUX ENGAGEMENTS DE LA MÉTROPOLE DE RÉALISER LE VALTRAM JUSQU'À LA BOUILLADISSE AVANT 2020
- IL IMPLIQUE, SI JAMAIS LA DEUXIÈME PHASE EST RÉELLEMENT EXÉCUTÉE, UN GASPILLAGE D'ARGENT PUBLIC DE PLUS DE 12 MILLIONS D'EUROS
- IL SERA INOPÉRENT AVEC UN NOMBRE DE RAMES INSUFFISANT IMPLIQUANT DES ROTATIONS TROP LONGUES
- IL VA ACCÉLÉRER DES CONDITIONS DE CONGESTIONS DE TRAFIC ROUTIER SUR TOUTES LES COMMUNES DU NORD DU TERRITOIRE
- IL VA GÉNÉRER UN REJET DE LA PART DES POTENTIELS UTILISATEURS ET UNE DÉFIANCE DE LA PART DES HABITANTS VIS AVIS DES TRANSPORTS PUBLICS
- IL CONDAMNE LA RÉALISATION DU LYCÉE DE L'ÉTOILE À LA BOUILLADISSE
- IL MET EN PÉRIL L'ÉQUILIBRE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET QUI RISQUE D'ÊTRE REJETÉ LORS DE LA PROCÉDURE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
- IL EST INÉGALITAIRE CAR IL PRIVE PLUS D'UN TIERS DU TERRITOIRE D'UN TSP, PROMIS DEPUIS LONGTEMPS, ET QUI SE TROUVERA À NOUVEAU LÉSÉS PAR LES CHOIX DE LA MÉTROPOLE

CE QUE NOUS ATTENDONS DE LA MÉTROPOLE :

- QU'ELLE RENONCE AU PHASAGE DU PROJET DE RÉALISATION DU VAL'TRAM.
- QU'ELLE ORGANISE UN NOUVEAU TOUR DE TABLE AVEC LES FINANCEURS DU PROJET ET QU'ELLE RÉAJUSTE SA PART DE FINANCEMENT POUR UNE EXÉCUTION DES TRAVAUX EN UNE SEULE TRANCHE.
- QU'ELLE OPTIMISE LE PROGRAMME DE TRAVAUX EN ENVISAGEANT D'AUTRES POSSIBILITÉ DE TRACÉ SUR LES TRONÇONS URBAINS.
- QU'ELLE TROUVE D'AUTRE FINANCEMENT OU TEMPORALITÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET AMÉNAGEMENTS ROUTIERS AFIN DE RÉDUIRE LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION.

***Conférence de presse des Maires de l'Etoile
contre la réalisation partielle du Val'Tram***

Mardi 7 février 2017, Mairie de La Bouilladisse

ANNEXES