

INTERVENTION ASSEMBLEE GENERALE FNAUT.

Historique :

Notre association « Se déplacer en liberté » est toute jeune. Elle est issue d'un dispositif initié par l'ancienne municipalité Aubagnaise qui consistait dans l'organisation d'ateliers citoyens travaillant sur des projets structurants de l'Agglo du Pays d'Aubagne et de l'Étoile.

Deux ateliers complémentaires ont donc fonctionné.

-Pendant 6 ans,un atelier constitué de citoyen(ne)s, de techniciens et d'élu(e)s a travaillé à un projet de tramway sur l'axe est ouest entre La Penne sur Huveaune et la zone industrielle des Paluds.

-Un atelier pareillement constitué, s'est penché sur l'axe nord sud, la voie de Valdonne entre La Bouilladisse et Aubagne (14km).

Cette ancienne voie ferrée datant de 1868 et utilisée jusqu'en 1987 pour le trafic marchandise après avoir interrompu le service voyageurs en 1941 devait accueillir après remise en état un tram-train.

Lors des dernières élections municipales, un changement de majorité a eu lieu, aussi bien sur la ville d'Aubagne que sur la communauté d'agglo.

Les nouveaux dirigeants de ces collectivités ont stoppé les deux projets.

Le tramway aubagnais après une première phase réalisée (entre Le Charrel et le pôle d'échange, soit environ 2,7 km), et mise en service avec des taux de fréquentation élevés, malgré le tout petit parcours et la non desserte de la zone industrielle.

Le tram-train abandonné, une réorientation du projet de la voie de Valdonne vers un Val-tram, sous prétexte de vouloir réutiliser 5 rames Citadis soit disant « excédentaires ».

Ceux sont ces décisions qui ont motivé notre création. Tout d'abord en pure réaction, puis notre volonté a été de vouloir élargir notre réflexion à l'ensemble des déplacements sur le territoire de l'Agglo, en relation avec le territoire métropolitain.

Évolution:

-Pour le tramway

Dans sa globalité, et après un enquête publique favorable, il devait , en trois phases, alimenter l'axe est ouest de l'Agglo, reliant le quartier à forte population du Charrel et La Penne sur Huveaune à la zone industrielle des Paluds, traversant le centre d'Aubagne en passant par le pôle d'échange.

Ce qui aurait, dans une vision de rénovation urbaine, permis une forte redynamisation du centre ville. L'évolution constatée sur la partie réalisée du tramway en témoigne.

Les objectifs principaux d'abord définis :

Diminution des embouteillages,

Diminution de la pollution,

Desserte du pôle d'échange, afin d'assurer la cohérence avec l'ensemble des autres transports en commun ;

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Création de parking de dissuasion ou relais.

Rapidement complétés pour déterminer le trajet :

Desserte du centre ville

Desserte des collèges et lycées

Desserte des centres actifs, des pôles d'habitat majeurs, d'activité industrielle et les quartiers en devenir ainsi que les centres de loisirs.

La participation des écoliers au projet d'habillage artistique des rames,

Le raccordement vers Marseille (avec le soutien des CIQ de l'est Marseillais)

Le choix du rail.

Des « utilités » essentielles se font jour :

Offrir une alternative agréable à la voiture,

Améliorer le cadre de vie ; aménagement le long du parcours et requalification du centre ville

redynamisation du cœur de ville par le flux de voyageurs,

Renforcement de l'égalité du droit aux déplacements par la gratuité et l'accessibilité à tous,

Développer les modes « doux », piste cyclable à proximité du tram et piétonnisation du centre ville.

Permettre au tramway de rejoindre La Penne sur l'Huveaune (en direction de Marseille) pour ultérieurement se raccorder avec le tramway marseillais probablement par La Barrasse et donner une dimension métropolitaine au projet.

Actuellement, tout est arrêté après la réalisation de la première phase. Les nouveaux dirigeants se positionnent en attente de la création de la future métropole. MPM s'étant prononcé pour la liaison entre les tramways Marseillais et Aubagnais.

-Pour la voie de Valdonne

L'atelier citoyen, avait finalisé l'utilisation de matériel roulant type tram-train pour la desserte entre La Bouilladisse et Aubagne. L'objectif affiché étant la liaison directe entre Marseille et Aix en Provence via Aubagne et La Bouilladisse.

Ce projet avait reçu l'accord du Grenelle de l'environnement. Son étude a été réalisée dans le cadre du contrat État Région 2007-2013 et inclus dans le contrat de développement entre la Région et l'Agglo.

Toutes les études de faisabilité (EUREKA, INGEROP, étude d'insertion en gare d'Aubagne par RFF) avaient été réalisées, le projet était dans sa phase d'exécution.

Étaient prévus, pour cette réalisation, 5 rames de tram-train de 240 places. Une insertion directe en gare d'Aubagne. Un coût estimé, 90,7 M€.

Sous prétexte de rames Citadis « excédentaires » sur le tramway aubagnais, la Présidente de l'Agglo veut basculer ces 5 rames (4 rames pour nous) sur la voie de Valdonne. Une nouvelle étude INGEROP, en lien avec EGISRAIL et qui ne porte à notre connaissance que sur l'insertion dans le centre ville d'Aubagne, a été réalisée, mais est à ce jour tenue secrète.

Quelques chiffres à nouveau, les rames Citadis ont 125 places dont 99 debout. Insertion côté sud en gare d'Aubagne, raccordement au tramway aubagnais avec un fort impact sur un quartier de la ville n'ayant aucun besoin d'être rénové puis que neuf.

Un coût de 90,6 M€ déposé auprès du Ministère de l'écologie.

Outre le fait que le prétexte des économies réalisées par la réutilisation des rames Citadis et

l'exploitation d'un unique centre de maintenance ne paraît plus valable, les sommes envisagées dans les 2 projets étant pratiquement identiques (alors que 20 à 30 M€ devaient être économisés), il nous semble évident que le service rendu aux usagers sera gravement impacté. Par rapport à la sécurité, du fait des 99 places debout dans les rames Citadis, mais aussi par le fait que le nouveau projet nous semble sous capacitaires vu le nombre de passagers à prendre en charge, sûrement sous estimé financièrement. Sera-t-il suffisamment modulable ?

Nous avons appris que le projet Val-tram ne figurerait pas dans le prochain contrat État Région, celui-ci étant maintenant considéré comme TCSP.

Notre activité :

Depuis notre création en juin 2014, nous avons eu surtout un travail de mobilisation, d'information et de rencontres.

Nous avons actuellement, une quarantaine d'adhérents, que nous informons et réunissons autour de deux ateliers. Un sur le tramway et la voie de Valdonne, un autre sur les déplacements en mode doux , et le fonctionnement des transports en commun et la circulation.

Nous avons essayé de rencontrer toutes les instances susceptibles d'échanger , de débattre avec nous sur nos positions respectives.

Pratiquement tous les élu(e)s, toutes les organisations que nous avons sollicitées ont répondu favorablement et nos échanges ont été très positifs.

Paradoxalement, la rencontre avec le Maire d'Aubagne, a été la plus décevante. Alors qu'il avait eu des réunions de travail avec l'organisme chargé de l'étude de faisabilité de l'insertion du Val-tram vers le tramway Aubagnais, il n'a rien voulu nous dire, et nous a conseillé de prendre contact avec la direction de l'Agglo.

Plus grave à nos yeux, la Direction de l'Agglo n'a jamais répondu aux plusieurs demandes de rendez vous que nous lui avons adressées depuis juillet 2014. Aucune information directe ne nous a été communiquée, alors qu'un atelier citoyen devait être mis en place suivant les affirmations de la Présidente de l'Agglo.

Notre activité principale, a été de marteler le message de l'utilité essentielle et de la cohérence des 2 projets élaborés dans une vision d'ensemble des transports ferrés sur le territoire de l'Agglo, avec la volonté affirmée d'une dimension métropolitaine. Il correspondait aussi aux propositions du Livre Blanc de la Mission Métropole (développement des investissements ferroviaires sur les axes Marseille Aix Vitrolles et Marseille Aubagne incluant la voie de Valdonne).

Le problème pour nous reste à savoir comment défendre la Voie de Valdonne pour qu'elle ne soit pas qu'un projet minimaliste, loin de sa véritable dimension. Comment faire avancer la liaison vers Marseille via la ligne 2 du tramway initialement prévue sans attendre une hypothétique prise en compte par la future métropole, mais plutôt en obligeant celle-ci à tenir les promesses d'aujourd'hui.

Les questions que nous nous posons :

- Comment se positionner par rapport à ces projets ?
- Comment mobiliser et décider tous les acteurs ?
- Comment la FNAUT pourrait-elle nous aider?

Voilà ce dont nous souhaiterions débattre avec vous.