

Aubagne, le mercredi 29 octobre 2014

Monsieur Daniel BURSAUX*Directeur général des infrastructures,**des transports et des mers*

Ministère de l'écologie,

du développement durable

et de l'énergie

Arche Sud

92055 La Défense CEDEX

Objet : Appel à projet « transports collectifs et mobilité durable »**PJ :**

- Délibération n°1-0914 du Conseil communautaire du 30 septembre 2014 relative au projet de TCSP Val'Tram.
- Actualisation de la fiche de synthèse.

Monsieur le Directeur général,

Par courrier du 15 septembre dernier, vous me sollicitiez pour connaître notre position sur la demande de subvention déposée par notre Communauté d'agglomération dans le cadre de l'appel à projet « transports collectifs et mobilité durable ».

Le dossier présenté en septembre 2013 a su faire la démonstration incontestable de l'utilité de ce projet. Notre territoire s'est développé pendant 30 ans autour des grandes infrastructures autoroutières que sont les autoroutes A52, A7 et A51. Aujourd'hui, le constat est sans équivoque : plus de 110 000 véhicules par jour sont recensés sur l'autoroute entre Aubagne et Marseille ; 69% des déplacements effectués par nos administrés sont faits en voiture individuelle et ce chiffre monte à plus de 80% lorsqu'on interroge les 12 000 salariés de notre zone industrielle des Paluds. Aussi, c'est sans surprise que le diagnostic de notre Plan Climat Territorial pointe le transport de voyageurs comme premier poste de production de CO2 avec 90 200 tonne équivalent Carbonne par an, loin devant les autres secteurs (28 900 tonnes pour le second poste, les procédés industriels).

Au vu de ce constat alarmant, notre collectivité se doit de mettre en place une politique volontariste en matière de transport offrant des alternatives crédibles et efficaces. Nous avons déjà mené un certain nombre d'actions dont les plus emblématiques sont :

- La mise en place de la gratuité des transports en mai 2009 qui a permis de multiplier le nombre d'usagers des transports par 2,5 en l'espace de 4 ans,
- La réalisation d'un Plan de Déplacement « Inter-Entreprises » en 2011 qui permet de fédérer les demandes des 12 000 salariés des entreprises,
- La mise en service en septembre 2014 d'une ligne de tramway entre Le Charrel et la Gare qui dessert les quartiers « priorité de la ville » et les grands équipements : lycées, hôpital, administration, équipements culturels ...

La réouverture de la voie de Valdonne complète naturellement ce dispositif : elle offre une liaison rapide entre les communes du Nord et la gare d'Aubagne, répondant à la demande des 21 900 déplacements vers Aubagne et des 18 500 déplacements vers Marseille. Ce projet a été reconnu comme nécessaire et inscrit dans tous les documents de planification : le Plan de Déplacement Urbain de 2006, la Directive Territoriale d'Aménagement de 2008, l'agenda 21 de 2012 et le Schéma de Cohérence Territorial de 2013.

Aussi, notre collectivité souhaite poursuivre la réalisation de ce projet qui est la priorité de notre collectivité. Cependant, notre examen de ce dossier a conduit à le réviser en modifiant le mode initialement choisi, le tram-train, par une solution tramway classique en lien avec notre première ligne mise en service en septembre dernier.

Ce choix facilite grandement la mise en œuvre du projet puisque nous n'aurons plus besoin d'utiliser le réseau ferroviaire national. La gouvernance, la maîtrise d'ouvrage du projet et l'exploitation de la ligne seront donc exclusivement portées par notre agglomération. Nous limitons les risques liés aux respects des délais et maîtrisons le coût de réalisation du projet.

Dans le même temps, nous améliorons la soutenabilité financière du projet. Sur la section « investissement », la Communauté d'agglomération récupère de la capacité de financement pour le projet Val'Tram du fait du report de la deuxième phase de la ligne de tramway « Gare / Paluds ». Sur le volet « fonctionnement », les coûts d'exploitation au km sont réduits de 13% du fait de la mutualisation des équipes en place et de la rentabilisation des équipements de notre ligne de tramway : centre de maintenance, matériel roulant, système d'exploitation.

Enfin, tout en conservant les mêmes fonctionnalités que le projet tram-train pour les communes du Nord, nous améliorons la desserte intra Aubagne en quittant l'emprise de la plateforme de l'ancienne voie ferrée au Nord d'Aubagne pour circuler en voirie et ainsi nous rapprocher des zones de plus fortes densités et desservir une plus large population.

Aussi, je vous confirme le maintien de notre dossier de réponse à l'appel à projet comme en atteste la délibération prise le 30 septembre dernier par notre Conseil communautaire, avec les modifications détaillées ci-après.

Détails des modifications apportées au projet

La principale modification du projet consiste à changer de type de matériel roulant, à savoir substituer des rames tram-trains par les rames de tramways du CITADIS compact d'Alstom déjà en service. Actuellement, la communauté d'agglomération possède 8 rames dont 3 en exploitation sur la ligne Charrel / Gare. 5 rames sont disponibles pour le projet Val'Tram, évitant ainsi d'avoir recours au matériel tram train très peu standard. Les constructeurs ont conçus le tram-train comme une gamme de matériel ferroviaire lourd à l'attention des régions, et pas des agglomérations. Le tram-train s'avère donc coûteux à l'achat (4 millions d'euros la rame) et à l'entretien puisqu'il n'y aura pas de mutualisation possible avec le parc de tramways.

Ce projet ne nécessite plus la construction d'un centre de maintenance dédié : il utilisera le centre de maintenance en service pour la ligne de tramway qui peut d'ores et déjà accueillir entre 8 et 10 rames, avec une possibilité d'extension à 18 rames.

L'insertion dans Aubagne s'en voit modifiée sur le dernier kilomètre. Le projet de tram train prévoyait une arrivée en gare SNCF en empruntant le réseau ferré national. Le projet de tramway rejoint la gare via la voirie, le projet devient un projet exclusivement « urbain » sans aucun lien physique avec le Réseau Ferré National. Les procédures administratives sont allégées : le système ne sera pas soumis à la double autorisation du STRMTG et de l'EPSEF.

Les travaux prévus en gare SNCF d'Aubagne sous maîtrise d'ouvrage RFF (reprise des appareils de voie, modification de la signalisation, création de quais dédiés) ne sont plus nécessaires. Ces travaux s'élevaient à 18 millions d'euros, notamment du fait des contraintes de chantiers propres à un site en exploitation ferroviaire avec un risque de dérive sur les coûts et les délais.

Le pilotage des rames se fera intégralement via le poste de commande centralisé mis en service pour la ligne de tramway, sans nécessité d'avoir un double poste de commandement SNCF/AGGLO. Les conducteurs ne seront pas soumis à la double habilitation « tramway » et « train », le personnel actuel pourra conduire le Val'Tram sans formation complémentaire.

Parallèlement, une étude d'insertion sur voirie a démontré la faisabilité de la liaison entre la voie de Valdonne et la ligne de tramway existante, avec une connexion à la station de tramway « Gare ». Le Val'Tram propose une correspondance directe avec le TER en gare d'Aubagne et s'intègre de fait au réseau métropolitain.

Les autres caractéristiques du projet restent inchangées : le système bénéficiera d'un site propre intégral de 15 km de long. La qualité de service est garantie du fait d'un système de priorité au feu pour le franchissement des carrefours. Un système d'information voyageur temps réel renseignera les usagers. Tous les aménagements prévus pour faciliter l'intermodalité sont conservés : 3 parkings relais pour une capacité de 600 places, une voie mode doux et un système de rabattement avec les bus pour rejoindre les stations du Nord du territoire.

Un projet de transport amélioré

Au-delà de cette modification, la Communauté d'agglomération a revu son schéma global de transport autour de 3 TCSP : la ligne de tramway entre Le Charrel et la Gare, le Val'TRAM entre « La Bouilladisse et Aubagne » et une ligne de BHNS entre La Gare et la zone industrielle des Paluds. Cette ligne de BHNS remplace la phase 2 du projet de tramway, qui s'arrêtait en limite de zone industrielle. Grâce à un tracé plus direct et allant au cœur de la zone d'activité des Paluds, le BHNS offre un meilleur temps de parcours aux salariés, en leur évitant de prendre une navette au terminus du tramway pour rejoindre leur entreprise.

Le Val'Tram améliore l'offre de service proposée sur l'axe La Bouilladisse – Aubagne en augmentant la fréquence : 10 mn en heure de pointe au lieu de 15 mn. Le temps de parcours global est conservé : le tramway peut circuler à 70km/h contre 80km/h pour le tram-train et les temps d'attente en station et lors des correspondances sont réduits. Cette augmentation de fréquence sur le Val'Tram se fait tout en réduisant les coûts de fonctionnement de 50 000 € par an, du fait de la mutualisation de la structure « tramway » déjà opérationnelle.

Au global, l'utilisateur bénéficiera d'un système de transport performant et compétitif avec la voiture particulière en terme de temps de parcours, lui permettant de parcourir les 15 km entre La Bouilladisse et Aubagne en moins de 25 mn, d'être à 35 mn de la zone des Paluds et de rejoindre Marseille en moins de 45 mn.

Le choix du tramway permet également de modifier l'itinéraire dans Aubagne pour se rapprocher des zones d'habitat dense, soit 5 500 personnes supplémentaires desservies à moins de 500 m (+47% par rapport au projet de tram-train) et une augmentation attendue de la fréquentation de la ligne (4 290 voy/j pour le projet initial).

Enfin, la problématique environnementale est mieux traitée avec le choix de la technologie tramway qui réduit les nuisances sonores à proximité du site.

En conclusion, les modifications apportées à notre projet ne remettent pas en cause l'économie générale du projet mais les améliorent : meilleure desserte de la population

d'Aubagne Nord, meilleure offre de service à coût constant, facilité de mise en œuvre et respect des délais, nuisances sonores minimisées. Le coût objectif du projet reste dans l'enveloppe des 90,6 millions d'euros initialement prévu. Le planning de réalisation est maintenu : sur la base de l'obtention de l'arrêté d'utilité publique à l'été 2016, les travaux débiteront en 2017, pour une mise en service du Val'Tram fin 2018.

Toutefois, les évolutions du projet impactent la décomposition par poste CERTU présentée dans le dossier. Les postes 11 « travaux ferroviaires », 19 « matériel roulant » et 20 « pôle d'échanges multimodal » s'élevaient à plus de 34 millions d'euros, non éligibles à subvention. La reprise du projet entraîne un transfert de ces montants, à hauteur de 27 millions d'euros sur les postes liés aux travaux d'infrastructure sur voirie entre la station « gare » du tramway et l'ancienne voie de Valdonne. L'enveloppe des postes éligibles à subvention passe de 44 876 000 euros à 72 329 000 euros. Nous souhaitons donc réviser le montant de notre demande de subvention à la vue de ces éléments, et le porter à 18 082 000€.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de ma considération distinguée.

Sylvia BARTHELEMY

Présidente de la Communauté d'agglomération
du Pays d'Aubagne et de l'Étoile
Chevalier de la Légion d'Honneur

