

Historique de la Voie de Valdonne

La voie de Valdonne : la ligne du bassin minier

82 ans de trafic voyageurs, 120 ans de trafic marchandises

1868 : mise en service de la voie sur la section Aubagne-Valdonne soit 17 km.

Il y avait sur cette ligne des trains de voyageurs mais sa construction a été motivée surtout par la nécessité d'un transport de marchandises. A l'époque, il existait beaucoup de carrières de lignite, roche composée à 60% de charbon, sur Fuveau, Valdonne, Peypin ou encore Auriol utilisée par la suite dans les nombreuses usines de savon et de soude de Marseille. Outre ce matériau, d'autres marchandises étaient transportées : ciment, plâtre, câpres de Roquevaire,...

1904 : mise en service de la section entre Valdonne et Fuveau.

Il existe le long de cette section plusieurs autres mines d'extraction de lignite ou de ciment. Cependant, rapidement, des difficultés apparaissent dans l'acheminement des marchandises en raison des fortes pentes gravies par la ligne. Le tracé de cette deuxième section s'apparente en réalité à un tracé de voie ferrée montagnaise.

1939 : fermeture de la ligne voyageurs.

Qui effectuait 4 allers-retours par jour en raison d'une trop forte concurrence des lignes d'autobus entre La Bouilladisse et Marseille apparues dès 1925. Le temps pour rejoindre Marseille était de 45 minutes en autobus contre 3 heures en train.

1945 : reprise du service voyageur pour les ouvriers mineurs.

Par un train journalier qui reliait Aubagne à Cadolive

1964 : fin du transport de marchandises sur la section Valdonne-La Barque.

A cette occasion, les rails de la Voie sont retirés sur cette section.

1972 : suppression totale de la section Valdonne-La Barque.

Ne fonctionne plus que la section Aubagne-Valdonne sur une longueur de 16,8 kilomètres.

1987 : fermeture du trafic de marchandises sur la section Aubagne-Valdonne.

L'utilisation de la Voie est abandonnée. Toutefois, toute l'infrastructure (rail, tunnel, pont rail) est conservée. L'emprise foncière reste dans le domaine de RFF (Réseau Ferré de France) sur la totalité de ce tronçon. Les documents d'urbanisme continuent de réserver cet espace à un usage de transport, empêchant toute construction privée sur la Voie.



Trains de marchandises en gare de Valdonne vers 1910



Gare d'Aubagne



Arrivée d'un train en gare de Pont de l'Etoile (1905)



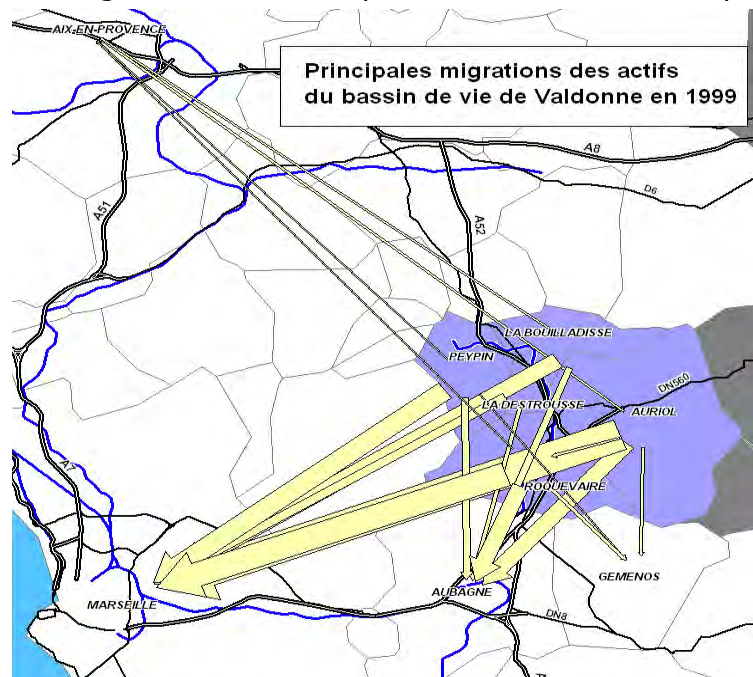
Voie de Valdonne à l'abandon dans le nord d'Aubagne

Aujourd'hui, un territoire envahi par l'automobile

Un bassin de vie tourné majoritairement vers Aubagne et Marseille

Une attraction très forte de Marseille au niveau de l'emploi

- Marseille : + de 8 000 déplacements domicile-travail par jour
- Aubagne : + de 5 000 déplacements domicile-travail par jour



87 000 déplacements par jour tout motif confondu (travail, scolaire, loisir, achat, etc...) dont :

- 35 000 à l'intérieur du bassin de vie
- 18 000 vers Aubagne
- 15 000 vers Marseille

Attraction des différents équipements publics présents sur Aubagne :

- Etablissements administratifs
- Etablissements d'enseignement
- Zones industrielles ou commerciales : Les Paluds, Napollon,...
- Hôpital

Des incidences néfastes sur la qualité de vie

L'automobile : première cause de pollution sur notre territoire :

- 51% du CO2 total émis soit 90 200 tonnes équivalent pétrole.

Sur un trajet entre La Bouilladisse et Aubagne effectué quotidiennement pendant une année, une voiture émet 978 kg de CO2 dans l'atmosphère. Ce même trajet en tramway ou en train n'émettrait que 79 kg de CO2 soit un gain de 92%.

Des impacts majeurs sur la santé publique

- Maladies respiratoires liées à la pollution à l'ozone ou aux hydrocarbures
- Stress, nuisance sonores

Des incidences économiques pour les foyers

Pour un trajet quotidien La Bouilladisse-Aubagne, le coût de revient d'une voiture (essence, entretien, péages,...) est de 3100 euros/an.

Un réseau routier saturé

Près de 90 % des déplacements effectués en voiture



Traversée du centre ville de Roquevaire

RD96 : + de 17 000 véhicules par jour.
Traversées des villages très pénalisées.

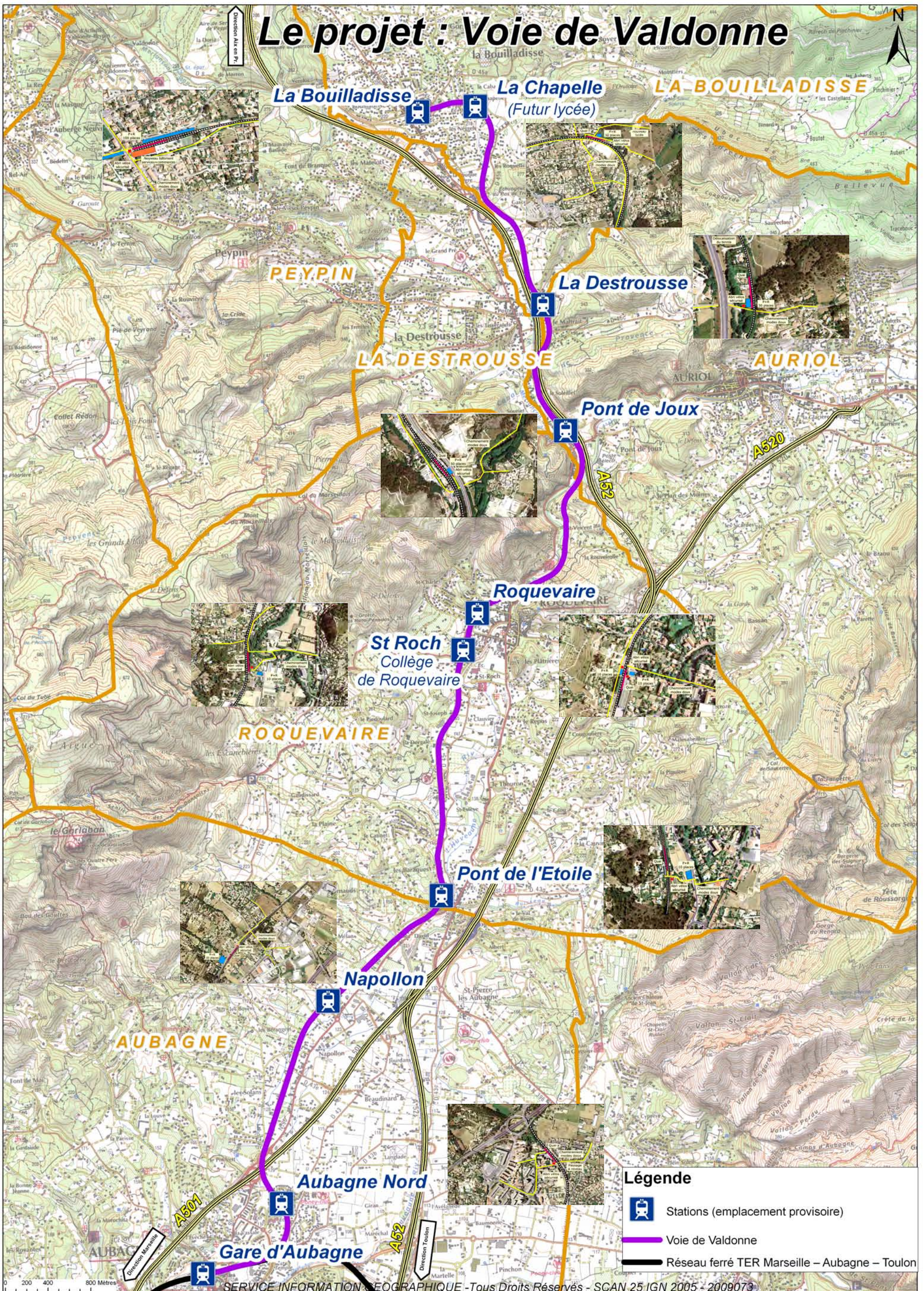
L'autoroute A52 absorbe une partie du trafic de la RD96, mais provoque des congestions au niveau des sorties (Pas de Trets, Sollans, ...)

L'autoroute A50 entre Aubagne et Marseille est saturée : 120 000 véhicules par jour.



A50 en direction de Marseille le matin

Projection pour les années à venir : + 8% de déplacements automobiles en 2012 et + 20% en 2020.



Quel projet de transport en commun ?

Le projet « Voie de Valdonne » consiste en une **réhabilitation de l'ancienne voie de chemin de fer** qui reliait Aubagne à la Barque-Fuveau **sur le secteur Aubagne-La Bouilladisse de 14 kilomètres de long**, sur un site dédié aux transports en commun (site propre). Elle traversera 5 villages.

- Une offre de transport attractive : plus de **2700 personnes attendues** tous les jours sur cette ligne

Des temps de parcours diminués :

Aubagne-La Bouilladisse en 25 minutes alors qu'en voiture, ce même trajet s'effectue à l'heure actuelle en 45 minutes en heure de pointe.

La Bouilladisse-Marseille en moins d'une heure via le pôle d'échanges d'Aubagne alors qu'à l'heure actuelle, c'est environ 1h30 en voiture.

Une fréquence de passage aux 20 minutes, c'est-à-dire 3 véhicules par heure et par sens.

Une offre intégrée au réseau métropolitain

Un échange direct quai à quai avec les **TER vers Marseille** : un train toutes les 10 minutes dès 2014 avec la **3^{ème} voie ferrée**.

Une connexion avec la gare routière pour la navette Aubagne-Castellane (CG13) : un car toutes les 10 minutes.

Un lien avec le **futur tramway d'Aubagne** reliant La Penne sur Huveaune-Les Paluds : fréquence estimée à un véhicule toutes les 10 minutes

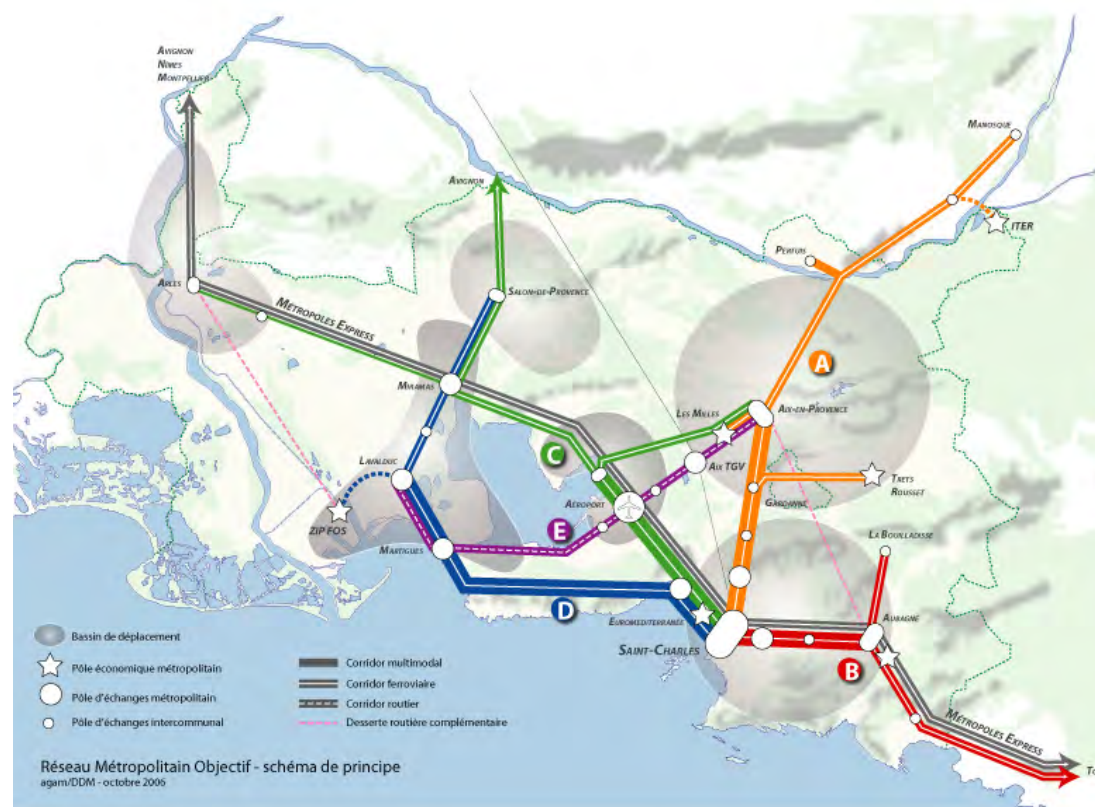
Un prolongement vers Marseille et Aix sur l'infrastructure ferrée envisagée à moyen terme.

Un projet de développement durable

- Gain de CO2 :

Les 2700 voyageurs attendus sur la ligne permettraient d'émettre 12,015 kg de CO2 en moins par jour par rapport à 2700 personnes en voiture.

Sur une année, cela équivaudrait à **près de 4,4 millions de kg de CO2 en moins**.



Un projet mené dans la concertation

2007 – 2008 : Un groupe de projet est mis en place dès le lancement des études préliminaires fin 2007. Il réunit les élus du territoire, les différents partenaires RFF, Région PACA, Conseil Général, et bien sur les citoyens. Lors de réunion publique, des éléments marquants sont actés : équiper la voie pour un transport en commun en site propre de La Bouilladisse à Aubagne.

2008 – 2009 : l'atelier « Voie de Valdonne »

Lancé en octobre dernier, cet atelier de concertation citoyenne réunit plus de 50 personnes par mois. L'objectif : construire un projet qui corresponde au mieux aux habitants du territoire. Première étape : organiser la concertation citoyenne prévue pour la fin d'année 2009.



Les grandes étapes du projet

2009	Etudes préalables, concertation
2010/2011	Etudes techniques
2012/2013	Travaux
2014	Mise en service

Quel matériel roulant pour la Voie de Valdonne ?

Il existe plusieurs types de transport en commun en site propre (TCSP) avec des caractéristiques plus ou moins différentes.

Tram-train :

Le véhicule fonctionne comme un tramway en zone urbaine, comme un train léger en zone péri-urbaine et comme un train en prolongement sur voie ferrée. C'est une solution de plus en plus prise en compte étant donné la tendance actuelle au déplacement des lieux de résidence en périphérie des grandes villes.

Un véhicule accessible :

- Un grand nombre de places assises (90)
- Un véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite
- Des compartiments vélos

Vitesse commerciale : entre 40 et 50 km/h (maximale : 80 à 100 km/h)

Capacité d'accueil voyageurs : 240 voyageurs dont 80 à 90 places assises

Interstation : 400 mètres à 3 kilomètres

Temps de parcours Aubagne-La Bouilladisse : 25 minutes



Train-tram électrique (Siemens Avanto) reliant Bondy à Aulnay sur 8 kilomètres



Busway du centre-ville de Nantes : 1,7 km de long

Busway :

Ce type de véhicule est aussi appelé Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). C'est un bus qui fonctionne sur une voie qui lui est réservée, un peu sur le principe d'un tramway. Ces véhicules fonctionnent essentiellement au diesel. Toutefois, il existe des solutions énergie électrique (trolley bus) ou gaz naturel

Vitesse commerciale : 20 km/h (maximale : 40 km/h)

Capacité d'accueil voyageurs : jusqu'à 120 passagers selon le nombre de rames

Interstation : de 100 à 400 mètres

Temps de parcours Aubagne-La Bouilladisse : 35 minutes

Train :

Les Trains Express Régionaux (TER), exploités par la SNCF ont pour vocation principale de relier les villes de moyennes importances à l'échelle de la région PACA.

Vitesse commerciale : environ 100 km/h (maximale : 140 km/h)

Capacité : 400 places dont environ 240 assises

Interstation : 3 kilomètres

Temps de parcours Aubagne-La Bouilladisse : 20 minutes, en supprimant les stations intermédiaires



Ligne TER Canne-Grasse longue de 19,2 kilomètres réouverte en 2006 intégrée au réseau TER Nice-Toulon-Canne

Des stations accessibles pour faciliter l'usage des transports en commun

Repenser la ville autour des stations

- Des aménagements piétons
- Des aménagements cyclables : pistes, abris,...
- Un réseau de bus repensé pour un échange quai à quai
- Des parkings-relais
- Des aménagements légers intégrés au cœur des villages



Exemple type d'aménagement de station



Parking relais



Abri vélo



Piste cyclable et cheminement piéton en bordure de Voie

