

Exposé du Collectif UN TRAMWAY POUR L'AGGLOMERATION TOULONNAISE

Notre collectif a été créé en 2009 par un ensemble d'associations choquées de l'annonce du maire de Toulon de renoncer à la construction d'un tramway reliant La Seyne à La Garde soit un axe lourd est-ouest pour desservir cette agglomération d'un demi-million d'habitants.

Quelques mots sur notre agglomération étirée comme un croissant allongé entre la rade de Toulon et le Mont Faron. 12 communes, près de 500.000 habitants dont 165.000 pour la ville centre. Le principe d'un tramway avait été étudié et adopté dans un syndicat intercommunal, le SITCAT, avant même la création de la communauté d'agglomération en 2002, Toulon Provence Méditerranée, en abrégé TPM. La ligne de tram est étudiée et validée pour deux phases, La Seyne – La Garde, 21 km, une trentaine de stations avec une extension ultérieure jusqu'à St Mandrier à l'ouest et le Pradet à l'est. Une première DUP est prise en 2000, renouvelée en 2005. Le PDU, plan de déplacements urbains de 2006 envisage même une 2^{ème} ligne nord-sud. A noter : l'Etat avait recommandé pour régler les problèmes de circulation de Toulon d'agir concomitamment dans trois directions : creusement d'un tunnel, contournement autoroutier et Transport en Commun en Site Propre.

La décision des élus a été de différer le tram pour ne pas avoir deux grands chantiers en même temps, le 2^{ème} tube du tunnel de Toulon et le tram... Vous avez sûrement entendu parler des déboires du creusement du tunnel de Toulon...

En octobre 2008, M. Falco, maire de Toulon et président de l'intercommunalité annonce au détour d'une interview que le tramway sur rail est « une technologie dépassée ». Aucune explication n'est donnée pour ce revirement qui sera maintenu au fil du temps. Pendant un temps il semble que la solution d'un tram sur pneus a été retenue puis on parle d'un BHNS. Les maires des autres communes de l'agglomération hors Toulon admettent de facto cette position en se taisant même si l'on croit savoir que plusieurs d'entre eux pensent que le tram serait une bonne option. Le maire de La Seyne déclare qu'il veut le plus vite possible un TCSP mais que peu lui importe la technologie. Le maire du Pradet, moins concerné directement par un tramway qui n'arriverait à sa commune que beaucoup plus tard laisse entendre qu'il est pour mais sa municipalité est divisée sur le sujet...

Les grandes associations de l'agglomération et du département s'emparent du sujet : TVD, T@V, l'Association Hyéroise pour le Transport Ferroviaire et un certain nombre de CIL (que vous appelez à Marseille CIQ) se fédèrent pour lancer le Collectif Tramway.

Dans un 1^{er} temps, le Collectif déploie une **action de conviction**, va à la rencontre du grand public et essaie d'obtenir l'ouverture d'un débat public. Les moyens utilisés sont la distribution de tracts et les discussions sur les marchés, le lancement d'une pétition sur papier et sur internet, la publication de dossiers et plusieurs réunions-débats. La pétition lancée fin 2009 a rencontré un bon accueil (plus de 9.000 signatures dont 3.566 sur le site du Collectif), la couverture presse reste parcimonieuse et les élus patrons de l'agglomération refusent tout débat aussi bien en commission Transports de l'intercommunalité qu'en conseil de communauté ou sous toute autre forme. Nos demandes d'audience sont refusées par le président de TPM mais nous avons rencontré une partie des maires des communes autres que Toulon... Nous découvrons dans nos discussions sur les marchés, que les citoyens ne sont pas au courant, ils sont persuadés que le tram est toujours d'actualité et que les travaux vont bientôt commencer.

Dans un 2^{ème} temps, nous commençons à montrer les dents en passant **au plan judiciaire**. Le président de l'agglomération commet l'erreur de lancer des travaux clairement destinés pour un BHNS et surtout il fait voter l'abandon du tram par le Bureau communautaire (réunion des maires de l'agglomération qui sont tous vice-présidents) au mépris des compétences de l'assemblée plénière. Nous saisissons alors (2011) le tribunal administratif qui réunit les 3 recours, deux portant sur des travaux et celui sur la délibération du Bureau et les juge ensemble. Nous avons gagné ces 3 procès (2012). A ce stade, bonne couverture de presse de notre action et de nos analyses.

Après dix ans de validité de la DUP, de nombreuses expropriations ont été effectuées, des personnes ont été déplacées, des bâtiments ont été détruits, mais le tramway ne circule pas... La situation devient juridiquement complexe : les personnes expropriées pourraient faire valoir leur droit de rétrocession des propriétés expropriées pour un tramway et injustement destinées à être utilisées pour une voie de bus. Que se passera-t-il pour les bâtiments qui ont été rasés, pour les personnes qui ont été relogées pour rien ?

Depuis, le maire de Toulon s'est fait réélire et considère que son succès électoral vaut referendum contre le tramway au mépris des engagements pris dans le passé....

A ce stade, nous reprenons une **campagne d'explications**. Nous insistons aussi désormais sur les problèmes de pollution en nous appuyant sur les pics de pollution et nous tournons notre action vers l'anéantissement des **erreurs et des rumeurs** qui polluent un débat manquant de transparence. Nous visons à informer et démentir une série de propos fantaisistes et de contre-informations sans scrupule :

Par exemple, sur la différence de coût entre tram et BHNS, sur les coûts d'exploitation comparés, sur le fait que Marseille aurait abandonné le tram pour le BHNS, que plus aucune ville de France ne se tournerait vers le tramway, que la pollution viendrait de l'étang de Berre...

Et aussi : qu'un BHNS serait plus souple pour adapter son trajet au fil du temps, que les travaux pour un tramway seraient beaucoup plus longs (un an de plus) ; et qu'il serait tout-à fait imprudent d'emprunter pour réaliser un tramway ! et qu'il n'y a pas la pace pour construire un tramway entre la mer et la montagne !

Nous avons également alerté les entreprises acquittant le versement Transport sur les quelques 200 M€ de supplément de V.T. qu'elles ont réglé pour ne rien avoir en contrepartie actuellement.

Finalement, nous ne comprenons pas la position de TPM qui est la position d'un homme que personne n'ose contredire...

Nous continuons une veille attentive : un nouveau PDU doit être étudié, l'actuel s'achevant cette année. Une nouvelle DUP est nécessaire si TPM confirme sa volonté de réaliser un BHNS : le Collectif Tramway sera là pour mener toute action appropriée.

Bien évidemment si une nouvelle DUP était accordée par le préfet, elle serait immédiatement attaquée par notre Collectif puisque ce serait valider un TCSP sous-dimensionné par rapport aux besoins d'une agglomération de 450.000 habitants : un BHNS pourrait débiter au plus 40.000 voyages/jour quand il en faut 65.000 selon les relevés effectués.