



**Direction Régionale  
Provence Alpes Côte d'Azur**

*MODERNISATION DE LA LIGNE*  
**MARSEILLE-AIX**  
*2<sup>nd</sup>e PHASE*

# Réunion publique de Marseille

Verbatim de la réunion  
du 05 décembre 2014

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET- PREMIERE PARTIE .....</b>	<b>6</b>
1.1	POURQUOI SOMMES-NOUS RÉUNIS CE SOIR ? .....	6
1.2	QUI FAIT QUOI ? .....	6
1.3	QUELS DÉPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ? .....	8
<b>2</b>	<b>PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE.....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE .....</b>	<b>20</b>
3.1	POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ? ...	21
3.2	COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ? .....	21
3.3	QUE VA-T-IL SE PASSER A LUYNES ? .....	22
<b>4</b>	<b>DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE.....</b>	<b>25</b>

*La séance est ouverte à 18 heures 40.*

**Intervenants à la tribune :**

**FOUCHY Anne-Catherine, Chef de projet (SNCF)**

**GHALI Samia, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

**MIS Sébastien, Directeur de projet Réseau Ferré de France (RFF)**

**PETIT Jean-Yves, Vice-président délégué aux Transports, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA)**

**MOTTET Patricia, Chargée de mission au Conseil Général des Bouches-du-Rhône**

**BOUBALS Patrick, Adjoint au Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille, délégué au Transport et à la Sécurité**

**Intervenants absents :**

**ROVETTA Dominique, Chef de projet (SNCF)**

**ASSANTE Robert, Vice-Président de la Communauté Urbaine MPM délégué au Transport, à la Mobilité durable, au Stationnement et aux Parkings**

*La séance est animée par Alain DESSAGNE, Directeur associé de l'agence KFH.*

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Bonsoir et bienvenue à tous. Je suis Alain Dessagne. Ce soir, mon rôle sera de faciliter les échanges entre vous et les personnes qui sont assises derrière ces tables. Nous excusons d'ores et déjà Robert Assante, qui n'a malheureusement pas pu se rendre disponible ce soir.

Tout d'abord, Samia Ghali, sénateur-maire des quinzième et seizième arrondissements de Marseille. Madame Ghali, merci de nous accueillir ce soir. Dans quelques minutes, je vous passerai la parole pour le traditionnel mot d'accueil. A ses côtés, Jean-Yves Petit, vice-président du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, délégué au transport et à l'éco-mobilité. Comme vous le savez sans doute, c'est la région qui est l'autorité organisatrice des transports, et notamment des TER qui nous occupent ce soir, entre Marseille et Aix-en-Provence. Patricia Mottet, du conseil général, sera là tout à l'heure. Sébastien Mis est le directeur du projet. C'est lui qui va vous présenter le projet de modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence tout à l'heure. Pour l'instant, je reviens vers vous, Madame Ghali. Je vous passe la parole pour le mot d'accueil.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Merci d'abord aux habitants d'être présents sur ce dossier qui est attendu et important pour nous. Je voudrais bien sûr remercier Jean-Yves, le vice-président à la région sur la question des transports ferroviaires, qui sont au combien importants sur notre secteur. Patrick Boubals, c'est mon adjoint aux transports à la mairie des quinzième et seizième arrondissements. Et l'ensemble des premiers adjoints à la mairie des quinzième et seizième arrondissements : Roger Ruzé ; Roland Cazzola ; Patricia Aharonian (adjointe) ; Lydia Frentzel, conseillère municipale ; Joëlle Boulay, adjointe d'arrondissement ; **inaudible** (15.02), conseiller général.

Je voudrais d'abord vous remercier, et remercier bien sûr RFF et Sébastien Mis d'être là. Nous nous sommes vus longuement. Nous avons travaillé sur le fond de ce dossier. Je voudrais remercier bien sûr le vice-président. Nous avons eu l'occasion, et j'excuse Robert Assante qui quand même... Je le dis, parce que moi, j'aime quand même bien dire les choses, et je pense que la sincérité, c'est aussi important. Robert Assante suit ce dossier de très près avec nous. Nous étions d'ailleurs sur la gare il y a à peu près trois semaines – je crois, je ne sais plus, c'était en tout cas il n'y a pas très longtemps – justement pour aller sur place, et pour voir ce qui allait et ce qui n'allait pas sur le site. Il est vrai qu'il est effectivement mieux d'être sur place pour pouvoir s'en rendre compte, et se rendre mieux compte de ce qui se passe.

Je voudrais aussi remercier la SNCF, et Anne-Catherine qui vient d'arriver. Il n'y a pas de problème. Il y avait des embouteillages. Je le sais. C'est bien pour cela que la question du transport a ici vraiment tout son sens, parce que vous vous apercevez effectivement qu'il y a un vrai problème de transport et de circulation pour se déplacer dans ces quartiers nord de la ville.

Nous avons eu l'occasion d'aller sur le site. Vous avez pu vous apercevoir que c'est ainsi que malgré tout merveilleux, dans un cœur de ville. Je le dis, parce que c'est rare d'avoir la chance d'avoir une gare prévue et programmée dans un cœur de ville, qui est là, et qui finalement est une chance pour nous. Mais pour que ce soit une chance qui aille au bout, justement, nous avons besoin de RFF, nous avons besoin de la SNCF, nous avons besoin bien sûr de la région et des collectivités territoriales, afin de pouvoir mener ce projet à bien, et faire en sorte tout simplement que les habitants des quinzième et seizième arrondissements puissent aller au bout.

Je vais quand même dire les points rapidement, même si nous les avons dits en réunion, et que nous sommes allés sur site. En même temps, c'est un dossier que je connais tellement sur le bout des doigts que je n'ai même pas besoin de fiches pour pouvoir vous dire ce qui est important pour nous. Tout d'abord, le doublement de la voie est plus que nécessaire si nous voulons effectivement pouvoir aller de Saint-Antoine à Aix ou de Saint-Antoine au centre-ville de Marseille en dix minutes. C'est possible. C'est quelque chose de possible. Nous ne parlons pas de quelque chose qui est impossible à mettre en œuvre. Il faut donc que nous mettions tout ce qu'il faut en place.

Ensuite, je vous avais parlé des problématiques liées aux problèmes d'insécurité, qui sont importants. C'est-à-dire que lorsque l'on est sur Saint-Antoine, il y a là des usagers et des habitants qui connaissent bien ce secteur, pour aller à la gare, si l'on veut que les gens prennent le train, il faut qu'ils aient le sentiment d'être en sécurité, et ne pas avoir la peur au ventre en se disant : « Si j'y vais et que je me fais arracher mon sac, ou si j'y vais et que finalement je sais que je suis... » Ou la crainte même de penser que l'on peut se faire arracher son sac, même si ce n'est parfois pas une réalité. Mais malheureusement, c'est souvent le cas. Il faut donc que tout cela soit en même temps bien sécurisé. C'est-à-dire que le site doit être sécurisé avec des caméras de vidéosurveillance. Vous savez qu'il y a sur Saint-Antoine de l'accession à la propriété, ainsi que du logement social qui est programmé. Mais le site est franchement merveilleux, et il s'incorpore bien là-dedans. Et justement le parking, qui est un parking de 250 places, doit permettre de faire un vrai parking en relais pour que les gens puissent, à partir de celui-ci, prendre leur TER, circuler et voyager en toute tranquillité.

De l'autre côté, c'est la partie Roquefavour. Là, je sais que nous y avons un vrai problème. Je le dis et je le redis ici, parce qu'il y a les CIQ que je tiens à saluer. Je le dis aussi parce que... Il n'est pas là, mais Maurice Sardou, qui nous a malheureusement quittés il y a quelques jours, aurait été heureux d'être là. Je sais ce qu'il aurait dit. Sur Roquefavour, nous avons malheureusement des squats réguliers et une situation d'insécurité notoire. Donc le but, c'est aussi peut-être de réfléchir à une petite construction de bureaux ou de logements – mais ça, on le verra entre nous – permettant tout simplement de bloquer le terrain qui est complètement au fond. En fait, pour ceux qui connaissent, au niveau de l'école de Roquefavour. Cela permettrait du coup d'avoir un parking pour les habitants et les commerçants de Saint-Antoine.

Voilà comment nous imaginons les choses. Nous savons très bien que si nous faisons deux parkings, un parking pour Roquefavour et un parking pour Saint-Antoine... Sans ces parkings, on ne pourra jamais sécuriser les deux sites. C'est quasiment impossible. Je sais qu'il y a des habitants, et on connaît bien le sujet. Voilà. C'est impossible. Donc, pour pouvoir le réaliser, il faut vraiment qu'on puisse sécuriser d'un côté avec quelque chose qui existe, et de l'autre côté avec un parking digne de ce nom. Et la demande qui a aussi été faite, c'est d'avoir une antenne de ticket au niveau de la construction, puisque nous allons avoir La Poste au niveau de la nouvelle construction. Il va y avoir des pharmacies, puisque les pharmacies de Saint-Antoine se sont regroupées. Nous avons là les pharmacies. L'idéal serait aussi d'avoir La Poste qui vienne s'installer sur Saint-Antoine, sur ce site, et d'avoir aussi, de la part de la SNCF, un système de guichet pour pouvoir récupérer les tickets ou pour réalimenter sa carte de tram-train, de bus, enfin qui serve à tous les déplacements.

Voilà ce que je voulais dire. Aujourd'hui, je suis heureuse que cette réunion publique ait enfin lieu, parce que cela veut dire que les choses avancent. Nous l'avons souhaité. Nous l'avons attendu. Nous en avons rêvé. Et enfin, nous y arrivons. Donc, voilà. Je le dis. Il y a donc aujourd'hui une présentation de ce projet, et j'espère que les travaux seront amorcés pour 2017. Merci à tous.

*Applaudissements*

#### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci Madame Ghali pour ce mot d'accueil extrêmement complet et déterminé, qui cadre parfaitement cette soirée. Alors, cette soirée aura en fait deux temps forts. Nous vous proposons d'échanger en deux moments différents. Nous allons avoir un premier temps où Sébastien Mis va nous parler de l'état des lieux actuels. Vous avez compris que nous parlons de 2017, mais nous avons compris aussi dans le mot de Madame Ghali qu'il y a des problèmes que vous rencontrez aujourd'hui en matière de déplacement. Alors, nous voulons justement que la première partie de la réunion soit consacrée aux problèmes de déplacement actuels, au présent, ce que vous rencontrez, les problèmes que vous vivez tous les jours. A partir de là, Sébastien va vous présenter son propre état des lieux. Vous pourrez à ce moment-là poser vos questions, donner vos avis, vos remarques sur ce point.

Dans une deuxième partie de la soirée, nous parlerons plus exactement et plus précisément du projet de modernisation. Là, Sébastien Mis vous présentera l'offre de services de TER qui est prévu à terme, qui est envisagée par le projet, ainsi que les aménagements qui sont prévus, notamment avec un zoom particulier dans le secteur de Saint-Antoine. Donc, deux temps. Et après cette deuxième présentation de Sébastien Mis, vous aurez bien évidemment l'occasion de vous exprimer à nouveau jusqu'au bout de la nuit, si le cœur vous en dit.

Voilà. Anne-Catherine Fouchy, de la SNCF, nous a rejoints. Vous pourrez l'interpeller notamment sur les questions du service actuel puisque comme vous le savez, la SNCF est l'exploitant, celui qui fait rouler des trains au quotidien et qui rencontre parfois également certains problèmes. Ils n'arrivent en effet pas tous à l'heure comme les gens le souhaiteraient.

Pour l'instant, je donne la parole à Sébastien Mis pour cette première partie sur l'état actuel de vos déplacements, partie qui sera suivie d'une période de questions et d'échanges avec vous.

# 1 PRÉSENTATION DU PROJET – PREMIERE PARTIE

## 1.1 POURQUOI SOMMES-NOUS RÉUNIS CE SOIR ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Merci à tous de votre présence ce soir. Je suis désolé pour ma voix qui est un peu fatiguée, mais ce n'est pas bien grave.

Nous sommes aujourd'hui en période de concertation. L'objectif est de vous informer sur le projet. Aujourd'hui, à ce stade du projet, le Code de l'urbanisme nous impose simplement de concerter pour les aménagements routiers, ou pour de nouvelles gares. Nous avons souhaité avec les partenaires financiers, l'État, la région, les départements, MPM, CPA, avoir une concertation volontariste, et venir à votre rencontre dès maintenant sans attendre l'enquête publique qui aura lieu en 2016. Ce qui est important, c'est que cette démarche a pour objectif de vraiment recueillir toutes les observations sur le projet.

Aujourd'hui, nous avons donc une réunion publique sur Marseille. Nous sommes le 5 décembre. D'autres réunions publiques sont programmées sur le territoire. Il y a ici une date qui est indiquée : 17 décembre, fin de la concertation. Gardons bien en tête une chose : aujourd'hui, nous sommes là. Nous serons encore là le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Donc, la concertation continuera. S'il y a des demandes de riverains, d'associations, de **inaudible** (24.21) de rencontrer précisément les acteurs du projet, nous l'avons fait ce matin à Luynes, et nous le faisons lundi à Gardanne, nous viendrons sur place vous rencontrer. Nous n'hésiterons pas.

Plusieurs expositions. Des permanences en mairie des quinzième et seizième arrondissements. Des registres. Vous pouvez justement formuler vos remarques sur le projet, vos remarques sur le service actuel. C'est aussi important de le souligner. Des documents d'information. Enfin, un site Internet sur le projet. Donc, l'objectif majeur est bien de porter le projet à la connaissance de tous.

## 1.2 QUI FAIT QUOI ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Nous sommes aujourd'hui sur un projet qui est porté par de nombreux partenaires, l'Etat, la région, les départements, l'agglomération du Pays d'Aix, la communauté urbaine de Marseille Provence métropole, la SNCF, RFF. Je vais passer la parole à Monsieur Petit pour préciser le rôle de la région, et l'importance accordée aux projets.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Excusez-moi, parce que je n'ai pas vu une députée. Je suis désolée. Je voulais saluer tout le monde. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, les élus sont invités à venir devant s'ils le souhaitent. Il n'y a aucun problème.

**Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Merci, et bonsoir à toutes et à tous. Déjà, quelques mots pour indiquer que le rôle de la région... comme cela a été indiqué, dans sa compétence, elle est organisatrice pour ce qui concerne le transport régional. Et dans le transport régional, il y a bien entendu les TER, les lignes expresses

régionales et d'autres sujets. Mais pour ce qui concerne ce territoire, ce sont essentiellement les trains régionaux.

Je partage l'enthousiasme de Samia Ghali. Je dirais, enfin l'évolution. L'heure a sonné pour une évolution positive de la halte ferroviaire de Saint-Antoine, et j'espère pour une réelle transformation en pôle d'échange multimodal. C'est véritablement un enjeu. J'ai compris que Saint-Antoine, dans un périmètre de quinze minutes à pied, c'était plus de 10 000 habitants. Ce n'est pas rien. J'ai compris également que dans ce même périmètre, c'était 2 700 emplois. On voit donc là qu'il y a un enjeu majeur. Saint-Antoine, c'est la desserte ferroviaire. Enfin, ce sera pour 2015... C'est-à-dire que pour le service qui va se mettre en place la semaine prochaine, et durant toute l'année 2015, ce sera un train toutes les vingt minutes. C'est donc une augmentation de l'offre. Lorsque la première phase du projet d'Aix-Marseille phase 2 sera réalisée, ce sera un train tous les quarts d'heure. Ce sera quand même, pour Saint-Antoine, un lieu central qui permettra de rejoindre tant le centre de Marseille Saint-Charles, mais également aller vers le nord (Aix), ainsi au-delà sur la ligne des Alpes. Donc, d'où l'intérêt de cette halte.

J'espère que ce sera également l'objectif de resserrer au mieux l'aspect multimodal. Vous avez deux lignes qui sont traversantes. La ligne B2, si je ne me trompe pas, qui fait le métro Bougainville, et qui va vers le vallon des Tuves. Et puis, notre ligne qui part de l'hôpital Nord, et qui va jusqu'à l'Estaque. Donc, l'objectif est qu'elle se rapproche de la halte ferroviaire, et que ce soit une facilité pour utiliser les différents modes de transport, en sachant qu'au niveau tarification, je le rappelle, lorsque l'on prend par exemple l'abonnement de la RTM, on peut utiliser avec la même carte tant le transport ferroviaire que le transport urbain de la RTM. Et puis, nous travaillons bien entendu avec MPM et avec les autres communautés d'agglomération sur une tarification encore plus harmonisée.

Je crois également que Samia a parlé à juste raison des problèmes d'insécurité. Nous sommes cependant là également sur une trajectoire positive où l'insécurité régresse. Il y a des moyens qui sont mis en place. La police ferroviaire. Des actions avec la police nationale. La mise en place de la vidéosurveillance sur la halte Saint-Antoine, mais également sur la partie basse des haltes. Ce sont également des éducateurs et des médiateurs qui sont positionnés dans les gares. Le lieu de travail des éducateurs est à bord des trains. Ils sont donc là également peut-être pour mettre en place ce qu'est le civisme, le fait que lorsqu'on monte à bord d'un train, on ne met pas la musique à fond. On ne fume pas. On ne met pas ses pieds sur les chaises, sur les fauteuils devant, et ainsi de suite. C'est donc tout un travail qui est également mis en place, et qui porte ses fruits.

Donc aujourd'hui, la halte de Saint-Antoine, ce sont environ 700 usagers par jour. Sur les gares marseillaises de la ligne d'Aix, c'est la plus importante en matière de fréquentation. Mais bien entendu, nous sommes très loin des enjeux en matière de fréquentation. L'objectif de tous ces travaux est de pouvoir augmenter cette fréquentation d'une façon importante.

Le dernier point qui me satisfait, et je l'ai remarqué lorsque nous avons visité la halte l'autre jour, c'est que la halte s'ouvre enfin vers l'extérieur. Enfin, ce n'est plus un lieu enclavé où l'on se sent mal. Elle va être intégrée dans le village. Elle va être intégrée avec les habitants, avec les commerces. Il va y avoir cette fameuse Poste qui va s'ouvrir. J'espère que nous y trouverons des services publics. Cela doit devenir un lieu de vie. C'est tout ce que je souhaite à cette future halte. Voilà. Merci beaucoup.

*Applaudissements*

## 1.3 QUELS DÉPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ?

### Sébastien MIS, Directeur de projet RFF

Un petit bilan des déplacements : aujourd'hui, entre Marseille et Aix-en-Provence, nous avons 250 000 déplacements quotidiens, dont 27 % effectués en transport en commun. Nous avons plusieurs gros enjeux. Certes, la relation Marseille-Aix-en-Provence en est un. Mais ensuite, nous avons les relations entre les différents bassins à destination de Plan de campagne, de Gardanne, de la zone d'activité des Milles, mais également du Nord d'Aix-en-Provence. Un enjeu également important pour le sujet de la halte de Saint-Antoine l'éventuelle création de la halte de Plan de campagne que j'évoquais tout à l'heure. Du coup, il y a aussi la possibilité de nouveaux services qui pourraient être offerts aux habitants et usagers des deux haltes et des deux corridors concernés.

En matière de congestion, et là, je ne vous apprends rien, car nous l'avons tous vécu ce soir en arrivant, la congestion routière est grandissante. Les prévisions pour 2020 continuent d'être assez pessimistes. Le temps de parcours entre Aix Nord et Marseille Saint-Charles va augmenter de 19 minutes. Nous voyons donc bien très clairement aujourd'hui que les transports collectifs ferroviaires et routiers, parce que le but du projet ferroviaire n'est pas de s'opposer au transport routier. On a besoin du transport routier, tout comme le transport routier a besoin du transport ferroviaire. On a une vision intermodale, et une cohérence intermodale. Cela est vraiment le mot d'ordre de notre projet. Il y a donc une nécessité vraiment absolue de développer le transport en commun pour justement diminuer l'aggravation de la congestion routière avec des taux, comme on peut le voir lorsqu'on arrive au niveau de l'échangeur de Saint-Antoine... A l'heure de pointe, cela veut dire qu'on aura 100 % de congestion dans ce secteur. Je dis, et c'est également important, que demain, s'il y a la halte de Plan de campagne, on peut envisager que les usagers routiers quittent l'autoroute avant d'arriver à l'arrêt. En effet, on voit mal ou on imagine mal les usagers venant du Nord d'Aix-en-Provence venir emprunter l'échangeur de Saint-Antoine pour venir se garer à Saint-Antoine. Il y aura donc à mon avis une complémentarité à rechercher, et c'est en tout cas le travail que nous allons mener.

Concernant le bilan en matière de déplacements, aujourd'hui, très clairement, il y a une première phase entre Marseille et Aix-en-Provence. Ce qui a été fait a permis une évolution positive. Nous sommes cependant encore loin des ambitions et des objectifs majeurs qui visent à améliorer les temps de parcours, à améliorer la fréquence, la capacité, la qualité de service, que ce soit à bord des trains ou autour des gares. Nous avons un manque de stationnement près des gares. Nous avons des gares routières qui sont limitées en capacité. Nous avons donc besoin aujourd'hui – et le travail a d'ores et déjà été enclenché par les collectivités – de travailler sur la cohérence et la coordination des services de transport. Je dirais alors très clairement que ceci, cumulé aux différents projets du territoire, a de quoi donner aux usagers – et c'est l'objectif – des transports collectifs performants non seulement ferroviaires, mais également routiers. J'insiste sur ce double aspect.

Concernant cette carte que vous voyez ici, et qui est présente dans un grand nombre de nos supports, nous avons cherché à recenser tous les projets de transports collectifs en site propre présents sur le territoire. C'est donc un sérieux défi que nous avons mené avec les collectivités. Nous nous sommes mis d'accord avec les collectivités. Et il est vrai que lorsque nous voyons cette carte, nous voyons effectivement la ligne ferroviaire en orange. Mais nous, la ligne ferroviaire, sans les projets de transport collectif en site propre développés par les collectivités et les EPCI, notamment le bus à haut niveau de service, les cars à haut niveau de service mis en place par la CPA, nous n'avons pas ces possibilités de rabattement. Un petit exemple : si vous prenez Plan de campagne, demain, avec la création du bus à haut niveau de service entre Vitrolles et Plan de Campagne, nous aurons la possibilité de desservir la zone d'activité en transport collectif.



Nous aurons du coup cette possibilité importante de pouvoir laisser la voiture à un parking, et de pouvoir prendre les transports collectifs.

Nous, aujourd'hui, dans cette approche, nous souhaitons démontrer la volonté de toutes les collectivités d'aborder les transports de manière cohérente et de rechercher et d'atteindre, comme objectif majeur, la complémentarité des trains et des bus, la complémentarité en termes d'information, de tarification, et bien entendu en termes d'autres services.

Lorsque nous zoomons sur Marseille, nous arrivons alors directement chez vous, en plein cœur de chez vous. Nous avons deux sujets forts autour de Saint-Antoine, avec premièrement la mise en service du bus à haut niveau de service (Vallon des Tuves). En 2015, sur une partie du foncier de RFF, MPM va développer un parking de rabattement, à la fois pour les véhicules particuliers et les transports collectifs. Cela permettra justement non seulement le rabattement des cars, mais également des trains. Optimiser les correspondances. Bien entendu, l'objectif est également d'ouvrir la gare Saint-Antoine. C'est un sujet fort. Elle était aujourd'hui ouverte uniquement sur Roquefavour. L'objectif est de bien l'ouvrir vers les arrêts du bus à haut niveau de service qui sont situés avenue de Saint-Antoine. Cela fait clairement partie des objectifs majeurs. L'objectif majeur est vraiment là, à savoir cette gare traversante afin de pouvoir se rapprocher des bâtiments qui sont actuellement en cours de construction.

Lorsque nous glissons au niveau de Picon-Busserine, nous avons un projet de B4 qui est étroitement lié au calendrier de déploiement de la L2, et des voiries locales adjacentes. Je dirais que là, à terme, concernant la L2, le transport collectif pourrait être mis par-dessus. Cela permettrait d'offrir des rabattements vers Capitaine Gèze, mais également faire Frais-Vallon et l'ensemble des quartiers des facultés. C'est également un sujet fort qu'il faut avoir en tête dans ce zoom sur les transports collectifs. Je vous laisse la parole pour les premières questions sur ce bilan.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons parler de la situation présente. C'est le moment de vous exprimer.

## **2 PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE**

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Je vais juste commencer à poser la première question, car j'aurais dû le dire tout à l'heure dans mon propos. Même si nous sommes là pour parler plutôt de la gare de Saint-Antoine, j'aimerais aussi qu'on soulève quand même les problématiques liées au Castellans. En effet, au niveau de celui-ci... C'est en lien, même si là, nous sommes plutôt sur Saint-Antoine. Mais à un moment, on ne pouvait pas ne rien dire sur ce qui se passe sur la halte de Castellans qui a les mêmes problématiques, à savoir la question de la sécurité, la question de l'accès, la question du parking, la question de pouvoir acheter aussi son ticket, son titre de transport. Ce sont aussi des questions qui sont importantes, et auxquelles il faut apporter des réponses. J'espère que cela se fera en même temps, car on ne peut pas avoir la gare qui fonctionne à Saint-Antoine, et de l'autre côté, au Castellans/Saint-Joseph... En effet, ce n'est pas spécialement uniquement Castellans, et cela regroupe quand même la partie 14<sup>e</sup> arrondissement aussi.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je vais répondre directement à cette première question. Aujourd'hui, avec la région et avec l'agence d'urbanisme de Marseille, on a mis en place un diagnostic global de l'ensemble des gares marseillaises, intermodal et urbain. Nous avons identifié des pistes d'actions, et nous nous proposons justement en 2015 de travailler avec les collectivités ici présentes pour, notamment sur Le Castellas, permettre un accès des transports collectifs. Du coup, il y a quelque chose d'important. Il faut pouvoir amener les transports collectifs au pied de la halte pour la rendre visible et travailler au désenclavement. L'offre de service qui sera mise en place sur Saint-Joseph-Castellas-Le-Castellas en 2020 permettra d'avoir un meilleur cadencement, puisque les trains seront cadencés toutes les 30 minutes, au lieu de toutes les 40 minutes actuellement. Après, je pense donc que le travail est à amorcer halte par halte. Nous l'avons enclenché sur Saint-Antoine, et je suis assez favorable à ce qu'il soit enclenché sur Saint-Joseph-Castellas-Le-Castellas, comme il a déjà été enclenché sur Septèmes-les-Vallons, notamment avec la mairie.

**Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Le sujet est important, parce que la remarque sur Le Castellas est que la ligne a été remise en service en 2008. Il y a cependant un problème qui s'est passé, à savoir qu'un certain nombre de gares n'ont pas été terminées sur les périmètres de la gare. C'est un problème non pas de la mairie d'arrondissement du secteur, mais un problème de la ville, qui n'a pas terminé. C'est quelque chose que nous avons évité de reproduire sur la troisième voie en cours de finalisation entre Aubagne et Marseille. C'est pour cela que ce qui est en train de se faire sur le projet concernant Saint-Antoine, c'est que cela soit bien concomitant, voire même, si c'est possible, d'anticiper sur les aménagements de la halte, du pourtour, avec ce qui va se faire sur l'infrastructure ferroviaire. Sinon, le risque était de retomber dans les mêmes travers. Moi, je trouve dommage que les haltes de la partie basse entre Saint-Antoine et Marseille ne soient pas terminées, et que certaines soient complètement enclavées. Il y a vraiment quelque chose à faire, mais cela dépasse le cadre de la région, voire même de RFF ou de la SNCF. C'est donc vraiment à prendre en compte. Merci.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci pour ces explications. Maintenant, la parole est à vous. Il vous suffit de lever la main. Laura, qui est en face de moi, vous passera le micro. Je vais vous demander à chaque fois de vous présenter, soit en donnant votre nom personnel, soit le nom de l'association ou de l'organisme pour lequel vous parlez. S'il vous plaît, essayons également de formuler des remarques ou des questions les plus courtes possible. L'objectif est en effet de passer un maximum de questions ce soir.

Monsieur le député, vous êtes au fond de la salle. Vous voulez prendre la parole ?

**Henri JIBRAYEL, Député de la 7e circonscription des Bouches-du-Rhône, Conseiller général du Canton de Marseille-Verduron**

Merci. Je ne suis pas devant non pas parce que je ne le veux pas, mais parce que j'ai une réunion très importante à laquelle je dois me rendre. Je suis venu parce que je suis très heureux que la SNCF vienne dans nos quartiers, sous l'égide de Madame la Sénatrice. C'est bien que nous ayons des explications, mais je voudrais rebondir sur votre dernière remarque, Monsieur. Cette gare de Saint-Antoine a été inaugurée il y a quelque temps en grandes pompes, puis abandonnée. Vous conviendrez avec moi que je n'exagère pas en utilisant ce mot. Que comptez-vous faire sur le périmètre de cet égard ?

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Saint-Antoine ou le Castellans ?

**Henri JIBRAYEL, Député de la 7e circonscription des Bouches-du-Rhône, Conseiller général du Canton de Marseille-Verduron**

Saint-Antoine. Celle du Castellans, c'est bien de faire la remarque, car on ne pouvait pas faire celle de Saint-Antoine... Mais celle de Saint-Antoine, c'est préoccupant. C'est en effet un désastre. Il y a eu une inauguration. Il n'y a pas d'automate. Il n'y a pas de sécurité. Je voudrais savoir comment vous repartez à zéro de ce point de la gare de Saint-Antoine.

**Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Je voudrais répondre tout de suite à Monsieur le Député, car il doit ensuite partir. C'est bien ce que j'ai indiqué dans mon propos. C'est-à-dire que le rôle de la région est d'abord de cibler ce qui entre dans sa compétence, c'est-à-dire l'augmentation du nombre de trains, et donc le financement des haltes ou des gares. Mais après, on rentre là dans le cadre d'un cofinancement. C'est la ville. C'est la métropole. C'est donc là où il y a ce travail à réaliser. L'autre jour, nous sommes allés sur place avec Robert Assante. J'ai compris qu'il y avait vraiment une volonté de faire quelque chose. C'est pour cela que lorsque l'on a fait le propos introductif, aussi bien Samia que moi... Moi, je suis heureux que l'on s'occupe enfin de cette halte, qu'on la désenclave, qu'on l'intègre dans son espace urbain, dans son village. C'est ce qui est important, et c'est l'erreur qui a été faite à cette époque et qui ne doit pas être renouvelée aujourd'hui.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Je vais juste dire aussi... Je ne sais pas si nous avons l'image de Saint-Antoine. Ce serait bien de la mettre. La photo. Je vais aller montrer sur place aux habitants. C'est plus simple, parce que je crois qu'il est important qu'ils le sachent. Ils ne savent en effet pas tout, et la question est intéressante. Lorsque nous sommes ici, nous avons là le parking qui va s'installer. Tout cela va être démoli. Tout a été préempté. Cela va donc être complètement rasé, et nous aurons du coup une visibilité totale. C'est-à-dire que la gare va être complètement désenclavée. Elle ne sera pas dans un petit trou comme c'est le cas actuellement. Comme nous le disions la dernière fois, des buses vont pouvoir venir se poser de cette façon pour que les gens puissent descendre. Et vraiment, en termes de sécurité, lorsque l'on descend du bus pour aller prendre le train, on sera complètement protégé à tous les niveaux. Bien sûr qu'après, la question du parking est dans le cadre du BHNS. Il y a quand même 250 places qui vont être installées. C'est pour cela que sur Roquefavour, je ne suis pas favorable à ce que l'on mette du parking automobile de l'autre côté. En effet, deux parkings à surveiller en même temps, cela va être une galère pour tout le monde.

Par contre, la possibilité demain de pouvoir – et je salue Monsieur Binet qui est présent ici – réfléchir à faire un parking relais, c'est-à-dire en étages. Si on doit faire un parking en silo, nous ne devons pas être coincés en n'ayant pas pensé à cela.

**Henri JIBRAYEL, Député de la 7e circonscription des Bouches-du-Rhône, Conseiller général du Canton de Marseille-Verduron**

Est-ce que nous avons un engagement de la ville sur cela ?

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Oui. C'est même déjà financé par la communauté urbaine. Cela avait déjà été programmé par Madame Cazzoli.

**Nicolas BINET, Directeur du GIP-MRU**

Juste pour propos pour confirmer que dans le cadre du projet de rénovation urbaine Saint-Antoine-Plan d'Aou, il y a effectivement un financement conséquent sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine afin de pouvoir faire ce réaménagement. En effet, l'enjeu des déplacements, l'enjeu de la mobilité et l'enjeu de l'interconnexion des quartiers sont un point essentiel du renouvellement urbain. Nous pourrions tenir le même propos que vous avez évoqué les uns et les autres à propos de Picon-Busserine, qui est une autre station qui est effectivement très mal terminée. Dans le cadre du projet de rénovation urbaine, en connexion avec tous les investissements d'infrastructures de MPM sur la voirie et sur la création d'une place à côté de la gare, et en connexion avec les travaux sur la L2, il y aura là encore une forme de halte ferroviaire qui, nous l'espérons, deviendra une garde attirante, accueillante, et qui fonctionnera bien.

Alors, il n'y a pas encore de projet de rénovation urbaine pour le Castellans.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Malheureusement. Mais nous pouvons quand même réaliser des travaux.

**Nicolas BINET, Directeur du GIP-MRU**

L'ambition est bien entendue de faire de cette armature ferroviaire une forme de RER, contribuant à la mobilité, aux déplacements, à l'accès aux services et à l'emploi qui sont en nécessaires.

**Georges PILAHI, représentant du CIQ du 15<sup>ème</sup> arrondissement**

Je représente le CIQ du 15<sup>e</sup> arrondissement. Je suis moi-même président du CIQ de Notre Dame de Limite, Les Fabrettes-Les Marronniers.

Je voudrais tout d'abord revenir en premier lieu sur ce qui a été dit par notre sénatrice-maire. Sécuriser les gares, oui. Je pense que c'est non pas à faire, mais que c'est indispensable. Il n'y a pas d'autres solutions. Sinon, par rapport aux gens qui sont transportés, il n'y en aura pas un de plus. Cela est la première des choses. Donc, notre sénatrice demande à ce que les gares soient sécurisées. Cela est absolument indispensable.

J'ai ensuite entendu parler d'un parking de 250 places. Cela est également indispensable. Cela devrait être fait dans toutes les gares, et d'ailleurs pas uniquement là, mais aussi pour le bus à haut niveau de service. Ensuite, j'ai entendu parler du personnel. Il est indispensable que la présence humaine soit permanente sur chaque site. C'est indispensable.

La deuxième question se rapporte à la liaison entre la gare de Saint-Antoine et l'hôpital Nord. Nous n'en avons pas encore parlé actuellement. Vous savez tous que c'est aujourd'hui la galère. C'est un site propre, si on veut. Pas tout à fait. Donc, c'est une petite galère. Je pense qu'il y aurait donc là matière à réflexion, pourquoi pas dans le genre de ce que vous voulez faire un peu plus loin à partir de la gare de Septèmes-les-Vallons, qui irait jusqu'à Plan de Campagne.

La troisième question porte sur ce qu'on appelait la gare des Aygalades. Elle est actuellement dans un état... Je ne sais pas dire si c'est une gare. J'ai utilisé le terme de gare, car c'en était une

à l'origine. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. J'aimerais avoir quelques indications. Je vous remercie.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Sur les différents volets que vous avez abordés, je pense que nous sommes tous autour de la table absolument convaincus de la nécessité de la sécurisation des gares, et à tous les points de vue : sécurité pour les usagers, les riverains et les personnels

**Georges PILAHI, représentant du CIQ du 15<sup>ème</sup> arrondissement**

Il y a quelques années, on en parlait aussi. Seulement, cela ne s'est pas fait.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Je voudrais juste dire que les travaux vont démarrer en 2017. Donc là, nous sommes dans la réunion publique. Je voudrais que l'on rappelle quand même le contexte. Là, nous sommes vraiment dans quelque chose de concret. C'est-à-dire qu'il y a tout d'abord les financements. Ce n'est pas rien. C'est budgétisé. C'est financé. Nous ne sommes donc pas sur un projet hypothétique. Les travaux commenceront en 2017, pour se terminer en 2020. Nous sommes donc vraiment sur du concret.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Sur la présence humaine, je pense que les projets développés actuellement autour de Saint-Antoine, et le fait de pouvoir l'ouvrir vers l'avenue Saint-Antoine, et Saint-Antoine au sens large, vont également apporter cette présence humaine forte. Ça, c'est à mon avis quelque chose d'important.

Concernant la gare des Aygalades, je vous avoue qu'aujourd'hui, je suis un peu vide de réponse sur le sujet. Ma collègue de la SNCF a peut-être plus d'éléments à apporter sur le sujet. Mais il est vrai que très concrètement, aujourd'hui, pour que les gares réussissent, il faut qu'elles soient accessibles, ouvertes, que l'on arrive à apporter tous les transports collectifs en même temps.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Celle-là est accessible.

**Anne-Catherine FOUCHY, Chef de projet SNCF**

Je n'ai pas forcément beaucoup plus d'éléments de réponse pour la gare des Aygalades. En revanche, concernant les aspects de sécurité qui sont effectivement vitaux, on peut déjà noter, en attendant la réalisation des travaux et du projet, que la mise en place des caméras de vidéosurveillance a malgré tout permis de réduire le nombre d'actes constatés globalement sur les gares de cette ligne. Cela permet donc quand même de progresser sur ce sujet. La présence en gare et dans les trains de la police ferroviaire a également été renforcée, de même que celle des médiateurs. Cela permet encore une fois, en attendant la réalisation du projet, de répondre au moins partiellement à cette problématique.

**Jean CHRITOFOL, riverain**

Je suis un habitant de Saint-Antoine. Je voudrais juste dire que je trouve étrange que nous parlions juste de sécurité. Je trouve que l'on devrait d'abord parler de transports. C'est bien beau la sécurité. On sait que l'on peut monter la tête de tout le monde avec cette question. Alors, parlons plutôt des transports, et aussi des logiques de transport.

Moi, ce qui me frappe pour l'instant, c'est que le train, tel qu'il fonctionne – je le prends le plus souvent possible –, il fonctionne comme un train de campagne qui va d'une ville à une autre. C'est-à-dire que l'on n'est pas du tout dans une logique de transports urbains. On ne prend pas en charge la continuité urbaine. Moi, par exemple, je me suis abonné, et donc ça va. Si vous n'êtes pas abonné et que vous devez prendre le train, cela devient extrêmement cher. Si vos heures sont de commencer à travailler le matin et de revenir le soir, ça va. Dès que vous avez des heures un peu différentes et que vous êtes dans un transport un peu différent, que vous avez une demi-journée à faire ou que vous devez aller et revenir sur Aix, par exemple, de Saint-Antoine, c'est impossible. Vous allez avoir 12 euros de transport pour faire l'aller-retour à Aix-en-Provence. Vous n'avez plus de train à partir de 10 heures. Vous n'avez pas de train en début d'après-midi. C'est-à-dire qu'à un moment donné, ce qui devrait être conçu comme un outil normal de transport accessible à tous ne l'est pas. C'est fait pour les scolaires. Je n'ai bien évidemment rien contre ces derniers, mais je trouve qu'il y a un changement d'esprit à faire. Ça, c'est la première question que je voudrais poser.

La deuxième question est que je voudrais savoir si cela va durer, et si nous allons continuer comme ça. Moi, par exemple, je devais prendre le train à Saint-Charles. J'ai essayé de prendre le train à Saint-Antoine pour aller à Saint-Charles le matin. Pas de train au dernier moment. Pas d'information. Comment je fais ? Je saute dans un taxi, et cela me coûte donc 35 euros. C'est ce genre de questions dont il me semblerait important de discuter maintenant. En effet, si cela fonctionne, la sécurité fonctionnera également mieux, parce que la sécurité, c'est aussi l'exaspération. C'est aussi le fait que les gens ont l'impression que lorsque les trains ne sont pas là ou sont en retard, qu'on le sait au dernier moment ou qu'on ne le sait pas... Cela crée également de l'exaspération.

L'autre volet de ma question est à plus long terme : comment ces travaux vont-ils se passer ? Cela signifie-t-il que le train va s'arrêter, comme il s'est arrêté pendant deux ans pour faire les premiers travaux ? Ces travaux seront-ils enfin réalisés en pensant à long terme, pas comme les derniers où l'on travaille dans une espèce de vision immédiate qui n'est pas adaptée ? On est ainsi obligé de recommencer quelques années après. C'est ce genre de question que j'ai envie de poser.

*Applaudissements*

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Alors, il y en a pour tout le monde. Monsieur Petit, vous pouvez peut-être nous expliquer la grille tarifaire et la grille des horaires.

**Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Au moins trois choses. Après, je laisserai Sébastien Mis répondre sur les aspects liés aux travaux.

Déjà, sur les gares, notamment les gares qui sont situées sur l'axe PLM (Saint-Louis, Saint-Henri, l'Estaque), je crois que nous avons un véritable problème. C'est que cela n'a jamais été évoqué dans le cadre d'un plan de transport général et multimodal. Cela fait bientôt cinq ans que je suis élu à la région, et que j'ai la vice-présidence des transports. Nous n'avons jamais pu travailler sur une sorte de complémentarité, notamment avec la ville. C'est-à-dire : on fait quoi ? Quelles sont

les projections ? Quels sont les devenirs et quels sont les rôles que nous souhaitons donner à ces différentes gares ? Est-ce que nous en fermons ou non certaines ? Est-ce que nous en créons d'autres ? Par exemple, lorsque nous sommes sur les voix littorales, on parle de créer une gare à Saint-André. Il y a donc tout cela à faire. Je crois que nous n'avons pas cette vision globale.

Alors moi, je rencontre des fois des CIQ de temps à autre. Ils se plaignent à juste raison soit de l'état d'une gare... Celle de Saint-Louis, c'est un aller-retour dans la journée. Moi, j'ai eu l'occasion d'y passer, et c'est vrai que c'est dans un état déplorable. Mais en même temps, nous n'avons aucun projet. C'est cela qui est difficile, et ce n'est encore une fois pas propre à la région, ni même à la SNCF d'une certaine façon. Le problème est que nous n'avons pas de vision sur un plan des déplacements, sur une politique des transports globale sur le territoire.

Concernant ensuite la tarification, on peut être abonné, mais on peut aussi avoir la carte ZOU ! avec 75 % de réduction, acheter ses billets par lot de 10, et les utiliser.

### **Jean CHRITOFOL, riverain**

Si je le prends exceptionnellement, cela ne marche pas.

### **Dominique POULAIN, Coopérative Hôtel du Nord**

Je le prends exceptionnellement, et je peux vous dire que je suis obligée chaque fois de payer 12 euros pour aller à Aix, ou 6 euros pour Marseille Centre. Ce n'est pas possible.

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons laisser Monsieur Petit développer son argumentation, et je vous redonnerai ensuite la parole avec plaisir.

### **Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Je vous présente ce qui existe. Après, cela peut ne pas vous convenir. C'est possible. Pour les jeunes, il y a une prise en charge. Ils peuvent donc se déplacer pour aller sur leur lycée, leur collège, et ainsi de suite, sur les TER. Ensuite, pour les abonnés du travail, c'est le classique. Il est d'ailleurs pris en charge normalement par l'employeur à 50 %, voire 75 %. Cela est quelque chose qui fonctionne.

Ensuite, pour tout le monde qui est ici, vous avez la carte ZOU!. 50 à 75 % de réduction. Après avoir précisé votre trajet préféré, à chaque fois que vous achetez vos billets par lot de 10, vous avez 75 % de réduction. La carte en question coûte 15 euros pour une personne qui a moins de 26 ans, et 30 euros pour une personne qui a plus de 26 ans.

Vous avez ensuite le ZOU! Solidaire pour quelqu'un sans emploi, qui est allocataire de l'allocation adulte handicapé, ou autre, avec 90 % de réduction. Nous avons donc mis en place une tarification que j'appelle socialement adaptée, et qui permet à tout le monde de se déplacer. Alors c'est sûr que pour une personne qui l'utilise une fois dans l'année, je peux comprendre que si elle prend le billet plein tarif, elle peut considérer que c'est un peu cher. Cela étant, je crois que nous avons en place un dispositif qui est quand même intéressant.

Après, vous avez raison sur la nécessité d'avoir une vision à long terme. Le regret que nous pourrions avoir sur ce territoire c'est qu'il y a trente ans en arrière, nous n'ayons pas fait ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. Nous payons un peu ce retard, l'absence de décision d'aménagement sur le territoire. Là, nous avons une ligne sur laquelle l'objectif, dans un premier temps, est de quatre trains par heure. Dans un deuxième temps, c'est-à-dire au-delà de 2020,

c'est de passer à six trains par heure. C'est cela. Nous mettons en place une sorte de RER sur ce territoire. Tel est l'enjeu, et nous voyons donc bien qu'il y a vraiment une volonté politique d'y parvenir. Et en plus, il y a de toute évidence, mais cela a été confirmé, une volonté de travailler sur le périmètre des haltes, c'est-à-dire d'intégrer l'évolution urbaine, l'intégration urbaine de ces haltes de façon à en faire des lieux de vie, des lieux agréables, des lieux de service public, mais également des lieux de multimodalité. Voilà.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons d'abord répondre complètement aux questions qui ont été posées par Monsieur. Nous reviendrons ensuite à la vôtre. Vous avez donc également posé la question de la fiabilité. La SNCF peut éventuellement nous dire quelque chose sur la fiabilité des trains sur cet axe marseillais ?

**Anne-Catherine FOUCHY, Chef de projet SNCF**

Concernant la régularité sur cette ligne, il s'agit depuis son ouverture d'une régularité qui est réelle à 90 %. C'est donc l'une des régularités les plus fortes de la région. Alors, il est vrai qu'elle a été un peu en diminution ces derniers temps. Cela a été principalement lié à de nouveaux travaux sur les lignes voisines, en particulier celle de Marseille-Aubagne-Toulon qui va donc se terminer, puisque la ligne sera ouverte mi-décembre. La régularité de 90 % devrait donc de nouveau être atteinte.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

La fin de votre question portait sur la date de réalisation des travaux.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Par rapport aux travaux, très clairement, l'objectif n'est pas de fermer la ligne pendant deux ans. Je tiens à vous dire cela d'entrée de jeu. C'est l'objectif prioritaire qui nous a été fixé par les partenaires financiers, et clairement l'objectif à atteindre. Par rapport aux travaux, du coup, aujourd'hui, nous allons réaliser les travaux en même temps que les trains circuleront. Il y aura éventuellement des périodes de fermeture d'un à deux mois, uniquement durant la période estivale, de manière à limiter les impacts pour les usagers du quotidien.

Ensuite, cela fait partie des éléments que nous présenterons après. L'objectif est aussi d'anticiper sur la communication par rapport à nos travaux, et de ne pas arriver en 2017 en disant : « Voilà les perturbations. » L'objectif est donc d'y travailler dès 2015 afin de pouvoir vous informer durant l'année 2016, de manière à ce que chacun puisse bien avoir en tête les travaux que nous allons réaliser. Mais typiquement, l'objectif prioritaire est quand même de réussir à maintenir les circulations de TER pour permettre aux usagers de la ligne de continuer à circuler sur les trains.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Je vais en profiter pour demander à RFF, puisque nous sommes ici en réunion publique et de concertation, s'ils sont en capacité d'être plus près de la population. C'est important. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui habitent autour, et qui sont quand même là. L'idée est tout simplement de permettre à chaque personne qui a une question à poser d'être en capacité de le faire, et de ne pas être ramenée à un répondeur téléphonique, ou d'être obligée de faire le pied de grue pour savoir ce qu'il en est. Cela est tout de suite, sur des questions qui peuvent se poser. C'est-à-dire



qu'aujourd'hui, les personnes qui sont là ont pu venir, et je les en remercie. Il y a cependant des personnes qui travaillent et qui n'ont pas pu être présentes ce soir, mais qui seront également amenées à vouloir avoir des réponses à leurs questions. Quelle sera la nuisance sonore ? Comment les travaux vont-ils être programmés ? Comment vont-ils être suivis ? Qui va les suivre ? Est-ce qu'il y aura un référent ? Je m'excuse de vous poser toutes ces questions, mais nous nous y connaissons ici en matière de travaux. Nous connaissons aussi les nuisances des travaux. Il serait donc bien de pouvoir anticiper tout cela.

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

On avait prévu de répondre à toutes ces questions sur les travaux et les aménagements qui auront lieu précisément notamment dans le secteur de Saint-Antoine dans la deuxième partie. Si cela ne vous dérange pas, je préférerais à ce stade que nous continuions ce que nous avons commencé à faire depuis le début de la soirée. C'est-à-dire que vous nous donnez vos témoignages sur vos difficultés de déplacement aujourd'hui de point à point, comme vous avez commencé à le faire, du moment où vous partez de chez vous jusqu'au moment où vous arrivez à destination. Vous avez en effet en face de vous les différentes autorités organisatrices qui veulent réfléchir de façon globale, et sur l'ensemble des modes de transport. Vos témoignages nous sont donc précieux.

### **Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Excusez-moi. Je voudrais juste saluer le Député, Monsieur Lambert, et l'inviter quand même à venir devant. Pour ceux qui ne le connaissent pas, c'est le député de Gardanne, qui est également concerné par le projet. En effet, en tant qu'élu parlementaire, il est aussi élu sur l'autre partie. C'est finalement notre voisin de gare. Donc, bienvenue.

### **Dominique POULAIN, Coopérative Hôtel du Nord**

Je ne pense pas être la seule dans ce cas-là, mais il y a quelque chose qui m'a quand même beaucoup frappé dans les propos de Monsieur au départ. C'est qu'il a beaucoup accentué l'importance d'un lien à faire entre le réseau routier et le réseau des trains, par exemple. C'est toujours très étrange pour des gens qui habitent là, qui ont deux jambes, qui marchent à pied, qui vont faire leurs courses à pied, qui vont chez les petits commerçants du coin, qui font plein de choses sans arrêt, tous les jours, à plusieurs heures de la journée à pied.

On ne parle pas des piétons. J'ai donc vraiment envie de poser la question. Quand on voit ce qu'est marcher à pied sur le boulevard Bernier, cette espèce d'énorme allée totalement déserte sans un arbre, en plein soleil l'été, en plein vent l'hiver, etc., ce qui va se jouer aussi dans la liaison entre l'idée d'une guerre beaucoup plus importante, ce que nous avons vécu de façon extrêmement cruelle pendant les travaux incroyablement anarchiques du bus à haut niveau de service... Ils ont mis à mal les petits commerçants. Personne ne se rend compte, lorsque l'on ne vit pas là comme habitant, que c'est fondamental. Les petits commerçants et les liens que nous avons avec eux, c'est ce qui fait que nous parlons encore de noyau villageois.

C'est très difficile dans mon quartier. C'est un travail que nous essayons de faire. Moi, je travaille pour une association qui est un lieu de résidence des cultures. Je reçois des gens du monde entier. Je fais partie de la Coopérative Hôtel du Nord qui travaille dans ces quartiers, qui marche et qui sillonne dans ces quartiers, qui les montre, qui les fait partager. Nous pensons réellement travailler aussi sur la question d'être un piéton, d'être un habitant, quand il y a des travaux, et aussi dans la pensée d'une gare, dans la pensée du lien aux petits commerçants, dans la pensée du lien à la quotidienneté. Tout cela doit vraiment être pris en compte, et les meilleurs experts seront les habitants qui pourront vous le dire. Je pense que c'est à eux que vous devez vous adresser pour savoir réellement ce que c'est que de vivre là, ce que c'est que d'avoir à cheminer là, comment on

chemine dans le cadre de travaux de ce genre, comment on chemine dans la quotidienneté, et comment on ne nous éborgne pas au passage toute notre petite vie commerçante. Il n'y a pas que Plan de campagne et le Grands littoral pour faire notre vie commerçante quotidienne. Ce n'est pas vrai.

*Applaudissements*

### **M. LAFONT, riverain**

Bonsoir. J'habite à proximité du Chemin de la Mure. Notre projet est magnifique. Les plaquettes sont magnifiques. C'est très bien. Mais je suis très pragmatique, et j'en reviens toujours au terrain. Quand je vois l'état de la gare du Castellas, je ne parle même pas de Saint-Antoine, quand je vois le magnifique système d'ascenseur pour pouvoir traverser la voie ferrée, je crois que je suis en droit de me poser les questions. Ne serait-il déjà pas mieux de maintenir ce qui est réalisé ? Il est bien d'envisager des projets, mais maintenons déjà ce qui existe.

J'ai ensuite une deuxième question très pragmatique sur le plan financier. C'est bien beau de dire que l'on va mettre des trains avec une fréquence toutes les 20 minutes, comme c'était le cas dans le projet initial, mais avez-vous déjà le financement pour l'achat des TER, pour avoir tous les conducteurs de train, les médiateurs, et autres ? Il y a un coût financier derrière tout cela.

Dernière question : comment allez-vous faire pour pouvoir après maintenir ce qui existe déjà, et n'est pas maintenu ?

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous pouvons peut-être commencer à répondre sur l'état actuel. Vous nous demandez en quelque sorte s'il faut attendre 2017 pour que certaines choses soient réparées. Pouvons-nous donc apporter un certain nombre de réponses sur ce qui est dans le projet, ce qui sera dans le projet, et sur ce qui peut être fait éventuellement avant ?

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Moi, je vais intervenir directement sur le sujet de l'ascenseur. Aujourd'hui, le constat est très clairement partagé de par les dysfonctionnements que nous avons rencontrés, et surtout les actes de vandalisme. Face à cela, ça ne concerne pas forcément que les gardes marseillaises. Ça concerne toutes les gares de la ligne. C'est un point important qu'il faut avoir en tête. Cela concerne tout l'axe. Une solution a été développée et mise en place sur Gardanne, en étroite collaboration avec la ville de Gardanne, avec un dispositif beaucoup plus sécurisé et performant en matière de protection et de maintenance, associé à de la vidéosurveillance. Cette expérimentation sur Gardanne a duré six mois. Depuis, nous n'avons pas eu d'acte de vandalisme sur l'ascenseur, et ce dernier fonctionne. Du coup, cette solution a été proposée à nos partenaires que sont l'Etat, la région, la ville, MPM et le département, justement pour voir dans quelle mesure on peut déployer cette nouvelle technologie qui est beaucoup plus performante et fiable sur l'ensemble de la ligne, de manière objective sans attendre les travaux de la seconde phase de Marseille-Aix-en-Provence.

### **BOUBALS Patrick, Adjoint au Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Pour répondre un peu à tous les intervenants, je tiens à préciser à nouveau aujourd'hui que tous les intervenants, donc la région, RFF, la SNCF, la mairie de secteur, sont tous d'accord. Comme c'est assez rare, je le précise. Ils sont animés de la même volonté de faire de la halte de Saint-Antoine un véritable pôle urbain de transport. Tout cela pour désenclaver le quartier de Saint-

Antoine et son environnement, pour créer plus de fluidité, pour permettre aux 10 400 habitants, qui se trouvent à 15 minutes à pied de la halte de Saint-Antoine, de se rendre à Aix ou Marseille en un temps record – en effet, à part le train, il n'y a personne qui vous emmènera à Marseille ou à Aix – et dans des conditions de sécurité optimales. Il faut le préciser. Le rail est aujourd'hui le moyen de transport le plus écologique et le plus sûr. Idem pour les 2 700 emplois.

Redynamiser les petits commerces. En effet, si nous faisons de la halte de Saint-Antoine un lieu de vie, si nous doublons la capacité de la gare, etc., cela va amener du monde. Cela va donc avoir tendance à redynamiser les petits commerces. Nous voulons également amener de nouveaux investisseurs dans les quartiers nord. En effet, les nouveaux investisseurs sont aujourd'hui très attentifs et très soucieux quant aux temps de trajet de leurs employés et de leurs commerciaux. Il y aurait donc également la possibilité de créer de l'emploi. Nous voulons aussi donner une plus-value à l'immobilier qui se trouve autour des haltes. Nous savons en effet que lorsqu'une gare fonctionne bien, l'immobilier aux alentours prend de la valeur.

Il faut plusieurs aménagements pour cela. Concernant le service SNCF, pour répondre aux questions :

- Train plus rapide. Il va s'arrêter à Saint-Antoine. Il devrait être à 15 minutes de Saint-Charles, et à 20 minutes d'Aix.
- Augmentation du nombre de trains. Quatre trains par heure.
- Plus de dessertes, avec deux nouvelles haltes (Plan de campagne et Luynes).
- Plus de confort, avec des rames plus longues pour plus de place.

RFF et la région se sont engagés à réaliser tout cela d'ici 2020.

Pour en revenir aux travaux, il est vrai que l'on peut regretter que lors du doublement de certaines parties de la ligne il y a quelques années de cela... Je pense personnellement qu'il aurait été judicieux de tout finir. En effet, les gens ont été trimbalés dans des bus. Il y a eu beaucoup de désagréments. J'étais juste cheminot à cette époque, et je l'ai vu de l'intérieur. Tout le monde a trouvé dommage que ce doublement ne se fasse pas en entier. Nous n'allons cependant pas revenir sur le passé. C'est fait.

Le deuxième élément est qu'il faut plus de sécurité, avec l'aménagement d'un parking sécurisé, et un accès aux quais également sécurisé. Il faut créer de la vie autour de cette halte, parce que nous savons que là où ça bouge et là où il y a de la vie, l'insécurité augmente. Pour cela, sous l'impulsion de la mairie du 15/16<sup>ème</sup>, et de la bonne entente avec Monsieur Robert Assante qui n'est pas là, MPM devrait réaliser les travaux d'aménagement d'un parking supplémentaire de 170 places, située du côté de l'avenue de Saint-Antoine, pour une livraison prévue en septembre 2015. J'espère qu'il y aura des caméras de vidéosurveillance.

Nous comptons sur Monsieur Assante pour intervenir auprès de sa collègue pour faire une priorité de l'installation de caméras en 2015. Il va y avoir un nouveau lot de caméras de vidéosurveillance en 2015, et nous allons pousser pour que la halte de Saint-Antoine soit aménagée. Idem pour le réaménagement des caméras qui existent sur les quais. En effet, nous avons vu lors de notre visite que certaines caméras pouvaient être manipulées par tout le monde. Les gens malintentionnés les orientent hors de ce qui est prévu.

Pour créer de la vie, et c'est une volonté très forte de Madame Ghali, des commerces et des services vont être installés au rez-de-chaussée des bâtiments en cours de construction. Nous espérons un cabinet médical, et peut-être une antenne de La Poste, comme cela a déjà été dit. Nous voulons également mettre les automates et composteurs de la SNCF pour éviter le vandalisme. Il est vrai qu'aujourd'hui, si on veut prendre le train, on ne peut pas acheter de ticket, ni le composer. Je pense que la SNCF et RFF vont être de mon avis. Il serait judicieux

de mettre les automates dans ces lieux de vie. Les gens n'auront ainsi pas à courir après un contrôleur dans le train pour payer leur ticket.

Le troisième point est la connexion avec le réseau de transports urbains. Nous avons donc la ligne B2 (ancienne ligne 26), la ligne 96 (hôpital Nord – Estaque). Cette dernière permet de desservir le secteur de l'Estaque, Grand Littoral. Plusieurs zones d'emploi et d'habitants en connexion avec les deux gares importantes des quinzième et seizième arrondissements. On pourrait aussi parler de Saint-Louis, de la gare de l'Estaque. Nous sommes en train d'y arranger les choses.

Pour amener de la vie dans les gares, comme on sait que la SNCF ne remettra pas du monde dans les gares pour des raisons de budget, nous regardons si nous ne pouvons pas donner l'occupation des gares à des associations, culturelles ou non. Il faudra quand même donner un cahier des charges aux associations. A mon avis, il faudrait dans le cahier des charges prévoir l'ouverture d'une salle d'attente où les gens pourront prendre des informations et pourront être à chaud.

Aujourd'hui, prendre le train à l'Estaque qui est en plein vent ou sous la pluie...

### **La salle**

Saint-Antoine aussi.

### **BOUBALS Patrick, Adjoint au Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Pour répondre à Monsieur, je parle de Saint-Louis. Quand on voit les belles bâtisses qu'il y a, je pense qu'on pourrait faire autre chose. Pour en finir avec la gare de l'Estaque, la mairie de secteur s'est battue avec diverses personnes pour que la gare soit classée. C'est aujourd'hui le cas. Elle va donc être rénovée. Les quais ont déjà été refaits. Nous avançons petit à petit.

Pour en revenir aux deux lignes, j'ai dit la ligne B2, la ligne 96, et le futur métro qui desservira l'hôpital Nord.

*Rires dans la salle.*

Par rapport aux deux lignes de bus, il faudrait voir avec la RTM pour déplacer des arrêts de bus pour qu'ils soient sur la gare de Saint-Antoine, avec comme nous l'avons dit précédemment un évitement pour qu'il n'y ait pas d'embouteillage, etc. Je ne pense pas que ce soit insurmontable, puisqu'il y a toutes les volontés. Quant au métro, selon l'étude qui va être réalisée et qui a été obtenue par Madame la Sénatrice, et qui est d'un coût de 50 millions d'euros, il serait judicieux de faire une sortie Halte Saint-Antoine afin de créer véritablement un pôle urbain de transport. Il ne faut en effet en aucun cas opposer un transport à un autre. Ce n'est pas parce qu'on ne fait pas la gare qu'on ne fait pas le métro. Ce n'est pas parce qu'on fait le grand bus qu'on ne fait pas le métro. Dans toutes les villes, les transports sont complémentaires. Je ne vois donc pas pourquoi nous n'y arriverions pas à Marseille. Je tiens donc à parler du métro, et j'espère qu'il va arriver un jour. Voilà.

*Applaudissements.*

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci. Sébastien Mis va maintenant vous présenter les aménagements, la future offre de services de trains sur la ligne, avec ce projet de modernisation de la ligne, ainsi que les aménagements qui sont prévus, notamment dans le secteur.

## **3 PRÉSENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE**

### **3.1 POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ?**

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je répondrai du coup aux questions évoquées par rapport aux conditions de réalisation des travaux. Pourquoi moderniser la ligne ? Nous l'avons évoqué dans le bilan. D'abord, pour compléter la première phase qui a permis un important saut qualitatif et quantitatif en matière d'offre et de qualité de service. Nous avons aujourd'hui besoin de poursuivre l'effort qui était réalisé, de poursuivre l'amélioration de la qualité de service, c'est-à-dire de poursuivre les doublages de voies que nous pouvons réaliser. Comme nous allons le voir sur Saint-Antoine, il faut impulser la possibilité de faire arrêter des trains rapides, et du coup permettre des accès directs Saint-Antoine-Marseille et Saint-Antoine-Aix. C'est donc quelque chose de performant qui n'existe pas aujourd'hui, et qui va exister en 2015 grâce à la région.

Nous avons actuellement 8 000 usagers sur la ligne. C'est donc quelque chose de performant, mais qui nécessite néanmoins de continuer à travailler. En matière d'objectifs, il s'agit tout d'abord d'aller capter des voitures au plus proche des maisons. Aujourd'hui, très clairement, le premier objectif est donc du coup que 75 % des nouveaux usagers de 2020 seront des usagers qui viendront de la route, et de la voiture en particulier. Ensuite, l'objectif est bien entendu également de doubler la part modale du ferroviaire sur la liaison Aix-Marseille, et enfin de développer le transport de marchandises. A l'attention de Monsieur le Député qui est en face de moi, nous avons un sujet fort à travailler ensemble sur Gardanne, pour essayer justement de permettre à la biomasse d'être alimentée depuis Fos-sur-Mer en empruntant le réseau ferroviaire.

### **3.2 COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ?**

Concrètement, vous ont été présentés plusieurs aménagements en matière de zones de doublement de voies, etc. Je vais essayer d'être synthétique. D'abord, il faut répondre à plus de trains rapides, et à une meilleure régularité. Pour cela, vous voyez matérialisée ici en rouge la modernisation des installations de la gare d'Aix-en-Provence, pour permettre demain aussi au train non seulement de s'arrêter à Aix-en-Provence, mais de poursuivre leur chemin vers la zone industrielle des Milles, l'aéroport de Vitrolles, et d'avoir une boucle permettant de desservir l'ensemble de ces axes. Cela permettra aussi d'accueillir plus de trains en provenance du nord d'Aix-en-Provence, depuis La Calade, les Venelles.

Ensuite, trois ans de doublement de voies sont actuellement à l'étude. Elles sont matérialisées en orange entre Luynes et Gardanne, Bouc-Bel-Air et Simiane, et enfin un secteur qui nous concerne et sur lequel je vais zoomer, entre Saint-Antoine et La Gavotte.

Un point important en matière d'offre de services : aujourd'hui, nous avons une vision globale de ces aménagements. Nous avons différentes fonctionnalités qui sont étudiées. Maintenant, il y a derrière la fonctionnalité et le coût qui est associé. Donc globalement, en matière de coûts, nous avons un programme d'aménagement qui est de 407 millions d'euros. C'est quelque chose de colossal. Le financement des travaux sera précisé en 2015 sur la base des discussions du prochain CPER. En matière de financements et d'objectifs, la priorité est aujourd'hui de répondre à l'objectif 2020 de quatre trains par heure et par sens, pour 156 millions d'euros. Dans ce financement, nous avons uniquement nous concernant le rallongement du quai de Saint-Antoine. Ensuite, la création de nouvelles haltes, Plan de Campagne, Luynes.

Ce qui est important, c'est que vous voyez que nous avons aujourd'hui un projet global qui est relativement important du point de vue financier. Nous ne pensons pas avoir ces crédits au prochain plan Etat/Région. Il est donc important de l'avoir en tête. L'objectif prioritaire est aujourd'hui d'améliorer la qualité de service entre Marseille et Aix-en-Provence, et de pouvoir rallonger le quai central sur Saint-Antoine. Je ferai tout à l'heure un zoom dessus. L'objectif est de permettre plus de trains à Saint-Antoine, et une meilleure régularité du service.

Les études actuelles sont financées par l'Etat, la région, la CPA, MPM et RFF.

Nous avons également mis en place des partenariats innovants avec France Nature Environnement. Ils assurent le regard de la société civile vis-à-vis de notre projet. Des partenariats existent également avec l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille et celle du Pays d'Aix, et enfin avec les étudiants de l'école nationale supérieure de paysage.

### **3.3 QUE VA-T-IL SE PASSER A MARSEILLE ?**

Nous allons rentrer dans le nerf de la guerre, et dans le sujet des travaux et des aménagements. Vous voyez que le premier aménagement et le doublement de la voie entre La Gavotte et Saint-Antoine. Aujourd'hui, cet aménagement ne serait pas nécessaire pour 2020 pour atteindre l'objectif de quatre trains par heure et par sens. Il pourrait par contre être nécessaire si nous voulons mettre en place, en 2030, six trains par heure et par sens. Aujourd'hui, dans une logique d'anticipation de l'avenir, nous avons donc regardé ces aménagements, en visant vraiment atteindre six trains par heure et par sens en 2030. Vous voyez que ce n'est pas notre matière de contraintes techniques. Vous avez ici le tunnel de La Gavotte, le boulevard Barnier. Vous voyez ici la voie ferrée en milieu urbain. Ce sont donc des contraintes techniques et des coûts relativement élevés. Vous voyez ici l'arrivée sur le secteur de La Gavotte, avec le boulevard Barnier qui se situe au-dessus. Je ne sais pas si cet aménagement que nous étudions sera retenu au prochain CPER. Il n'est en tout cas pas immédiatement nécessaire pour l'objectif de desserte de 2020. Nous avons par contre procédé à l'étude. Si le choix consiste à phaser les travaux parce que nous n'avons pas les crédits pour tout faire, cela permettra à l'avenir de pouvoir brancher ces travaux en parfaite continuité par anticipation.

Le sujet du jour, et le plus important vous concernant, est le rallongement du quai central de la halte de Saint-Antoine. Vous voyez la halte Saint-Antoine ici, avec le pont que vous voyez. Le quai est ici. Donc, pourquoi rallongeons-nous le quai ? C'est une première question à laquelle je dois répondre. Il mesure à ce jour 170 mètres. Cela signifie que nous pouvons mettre uniquement deux trains jumelés l'un avec l'autre. Si nous avons donc demain besoin de mettre plus de places assises pour les usagers, et plus de capacité d'emport, nous ne pouvons pas accoler un troisième train du fait que le quai est trop court. C'est la raison pour laquelle nous proposons de rallonger le quai. Nous sentons que Saint-Antoine va jouer un rôle de pôle urbain et de rabattement très important. Il convient du coup d'anticiper ce rallongement de quai.

Alors, deux cas de figure. Premièrement, nous pouvons rallonger au sud (Viaduc des Aygalades). Je ne vous cache pas que nous avons rapidement évacué cette solution pour les contraintes techniques qui sont assez fortes. La deuxième solution est le rallongement du quai du côté de l'avenue Saint-Antoine. Là, je m'adresse notamment aux riverains du chemin des Tuileries qui sont présents ici. Dans l'engagement auprès de vous de vous informer préalablement durant tout le projet, puisque la concertation ne s'arrête pas ce soir. Elle continue. Nous vous proposerons des ateliers riverains pour que ces derniers, les commerçants et les associations puissent venir échanger avec nous, discuter avec nous des conditions de réalisation des travaux, afin de limiter les impacts de ceux-ci. Il est également important de noter que nous avons ici du foncier ferroviaire qui nous appartient. Il est vrai qu'une fois que le projet ferroviaire sera fini, nous n'aurons « plus forcément besoin » de ce foncier. En accord avec les élus, nous proposerons donc du coup de travailler sur des enjeux urbains, des enjeux de présence humaine, quelque chose permettant de redynamiser tout le secteur de la gare.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

La mairie de secteur mettra cette salle à votre disposition quand vous le souhaitez.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Merci. Pour ce faire, pour les ateliers, je vous renvoie vers le site Internet où vous pouvez laisser un message. Vous pouvez également laisser vos coordonnées sur le cahier de doléances. Il ne faut vraiment pas hésiter. Ensuite, je suis depuis sept heures du matin auprès de riverains. Donc, n'hésitez pas. Nous venons vers vous. Il y a des horaires de travail. Tout le monde n'est donc pas présent aujourd'hui. C'est pareil pour vos voisins.

N'hésitez pas à nous contacter. Les collègues de la mairie des quinzième et seizième arrondissements ont également nos coordonnées, et ils ne manqueront donc pas de nous contacter.

Sachez en tout cas que l'objectif de nos travaux est de rallonger ce quai, ne pas fermer le chemin des tuileries qui est ici. Pour ce faire, nous construirions des murs de soutènement pour limiter les besoins fonciers, etc. Nous sommes donc vraiment dans une logique de limiter les emprises et les perturbations. Maintenant, vous assisterez aussi à des choses assez innovantes en matière de pose d'un second tablier, que nous aimerions pouvoir faire ressembler au tablier historique afin de garder le caractère historique de Saint-Antoine. C'est en effet quelque chose de fort du point de vue architectural. L'idée est donc du coup de faire un pont rose, ou un pont que nous trouvons partout en ville. L'idée est de garder quand même ce caractère historique qui nous semble être important.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Juste pour cet aspect historique et culturel, nous avons mis en place, à la mairie des quinzième et seizième arrondissements, une commission Patrimoine avec laquelle vous pourrez travailler. Toutes les associations font partie de cette commission. Il est également important de travailler avec eux pour réfléchir également à ce que pourrait être ce pont qui doit être aussi finalement une belle décoration, ainsi qu'un objet visuel et central de ce territoire.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Cela fait partie des sujets que nous pourrions aborder dans les ateliers riverains. Nous avons un architecte qui travaille avec nous, et nous pourrions très clairement travailler avec les associations intéressées par le sujet.

Donc globalement, nous voulons arrêter des trains rapides permettant d'aller vers Aix-en-Provence et Gardanne, et bien entendu à Marseille. L'objectif est de pouvoir arriver à Marseille Centre en moins de 10 minutes, contre 20 minutes entre le centre d'Aix-en-Provence et Saint-Antoine. Nous souhaitons donc atteindre des temps de parcours performant. Nous visons également un TER toutes les 15 minutes, avec globalement derrière, une fois que nous aurons terminé nos travaux, une volonté de travailler sur le foncier qui se situe ici.

Dernier sujet, les conditions de réalisation des travaux.

### **Comment vont se passer les travaux ?**

Nous ne fermerons pas pendant deux ans. Ce n'est pas possible. Ce serait inadmissible. Nous avons fait une erreur, et je le reconnais officiellement devant vous tous. C'est notre devoir que de l'admettre. Avoir fermé pendant deux ans n'est pas satisfaisant.

Les travaux se feront à la fois de jour et de nuit. De nuit, cela veut dire aussi discuter avec les riverains de la manière dont nous allons les réaliser. C'est la raison pour laquelle il s'agit d'un point important que nous devons travailler. Il est toujours un peu délicat de faire des fondations la nuit. Nous pouvons par contre faire de la peinture, ou autre chose.

Vous voyez ici que nous voulons mettre en place un plan de circulation aux abords du chantier. Cela renvoie donc à la question de tout à l'heure des associations et des commerçants qui sont présents le long de l'avenue, etc. Vous avez raison : nous ne connaissons pas le secteur. Nous y passons. Nous faisons des photographies, et des relevés topographiques. Nous bricolons, mais nous ne connaissons pas le secteur. Nous avons donc besoin de vous pour nous approprier les contraintes du site, mais aussi les opportunités de ce dernier. Je pense que vous pourrez en effet nous guider sur des idées en matière de déviation de flux, etc. Nous devons travailler ces sujets ensemble. Ce n'est certainement pas de notre bureau que nous parviendrons à les travailler seuls. J'en suis intimement convaincu.

Ensuite, bien entendu, une volonté d'information régulière. Des visites sur site. Cela peut être également des visites avec les élus, mais nous pouvons aussi envisager des visites avec les riverains. Nous avons déjà développé les CIQ, et nous souhaitons pouvoir les poursuivre avec vous. Mais par rapport aux contraintes de réalisation, gardez bien en tête que l'objectif est de ne pas fermer la ligne, de limiter les fermetures de lignes, et de maintenir au maximum l'offre ferroviaire actuelle.

### **Et après la concertation ?**

Il y a officiellement une date, puisqu'il en faut une. Après le 17 décembre, nous pourrions continuer à échanger. Vous avez aujourd'hui un registre où vous pouvez mettre vos recommandations, remplir vos contacts et vos coordonnées, afin que nous puissions échanger avec vous, vous inscrire aux ateliers citoyens et riverains que je proposerai à partir du mois de janvier. Je remercie Madame Ghali de nous accueillir ici. Du coup, pour venir travailler avec vous. Je viendrai avec les équipes techniques et les équipes d'architectes pour venir travailler avec vous sur le sujet.

Le bilan de la concertation et les engagements qui seront pris seront également formalisés. Ce sujet d'atelier sera par exemple clairement formalisé. Il sera publié non seulement sur le site Internet, mais également annexé à tous les documents liés aux procédures administratives. L'objectif majeur est celui de 2016, année où se déroulera une enquête publique pour obtenir une déclaration d'utilité publique en 2017, et pour commencer les travaux cette même année.

Bien entendu, il faut être très clair pour finir. Le rallongement du quai de Saint-Antoine va prendre trois ans. Je préfère rassurer les habitants du secteur directement. Nous chercherons de bien entendu à optimiser au plus tôt les travaux de Saint-Antoine, de manière à les livrer même par anticipation en priorité.

### **Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

C'est une bonne nouvelle.



## 4 DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

La parole est maintenant à vous.

**Samir DJOUDER, riverain**

Je voulais savoir si quelque chose était prévu pour l'insonorisation, étant donné qu'il va y avoir une augmentation des trains. J'ai également entendu parler de transport de marchandises. Qu'en est-il ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Concernant le bruit, nous souhaitons au travers de ces ateliers de riverains rassembler ceux qui sont aux abords de la voie ferrée. Nous viendrons avec un acousticien à propos du sujet du bruit. Nous définirons ensuite les zones où nous ferons des relevés acoustiques, de manière à bien partager les enjeux. Du coup, l'idée est de bien travailler avec vous. Je vous invite à vous inscrire. L'idée est de présenter de manière pédagogique la réglementation sur le bruit qui est relativement compliquée et un peu ambiguë, et de travailler justement avec les riverains secteurs par secteur sur ces thématiques du bruit, voire du visuel dans certains cas de figure.

Concernant ensuite la question du transport de marchandises, l'itinéraire naturel est aujourd'hui très clairement : Gardanne-Aix-Rognac-Fos-sur-Mer. En fait, retourner des trains de marchandises par exemple à Saint-Charles, c'est très compliqué. Donc, pour les trains de marchandises, l'itinéraire naturel est de passer par la ligne Aix-Rognac, pour vous rassurer sur cette question.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Je voudrais plus de compréhension sur la question des trains de marchandises. Là, il n'y a pas de train de marchandise actuellement ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Non. Ils continueront de passer entre Gardanne, Aix-en-Provence et Rognac.

**Samir DJOUDER, riverain**

Qu'en est-il des trains qui passent la nuit ? Je crois qu'il y a aussi des trains d'ordures la nuit.

**Une intervenante**

La nuit, il y a un train qui passe. Nous habitons le long de la ligne, et la nuit, il y a un train de marchandises qui passe.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Le train d'ordures passe en effet à Saint-Louis. Concernant le train de marchandises qui passe aujourd'hui, quand c'est le cas, c'est essentiellement parce qu'il y a des travaux qui se situent

entre Aix et Rognac. C'est donc normalement du provisoire. Ce n'est pas l'itinéraire naturel, car ce dernier est de partir vers le port de Fos-sur-Mer. Voilà la réponse officielle que nous avons aujourd'hui là-dessus.

### **Une intervenante**

On l'entend souvent.

### **Richard MELKONIAN, représentant de l'association « Mieux vivre à La Viste »**

Je rebondis sur les discours de Patrick et de Monsieur Petit. Concernant le métro, je pense qu'il faut non pas abandonner les gares, comme c'est le cas actuellement pour la gare de Saint-Louis. J'y tiens absolument, parce que c'est une ancienne gare qui a toujours été utilisée pour par les anciens pour aller à la Couronne. Et aujourd'hui, on attend le métro. On ne sait pas si on l'aura un jour. Je pense qu'il faut faire absolument un maillage complet du secteur avec la gare de Saint-Louis, la gare de Saint-Antoine, toutes les gares disponibles. Il faut absolument que les gens aient une offre de transport complète pour pouvoir se déplacer correctement et facilement. J'ai de plus une question sur le parking de Saint-Antoine. Sera-t-il suffisamment dimensionné avec 250 places ? Combien fait en effet Bougainville à aujourd'hui ?

### **Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Il n'y a même pas 400 places.

### **Richard MELKONIAN, représentant de l'association « Mieux vivre à la Viste »**

Cela veut dire qu'avec 250 places, c'est déjà sous-dimensionné. Après, on fait bien entendu ce que l'on peut.

### **Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Je vais te répondre après.

### **Richard MELKONIAN, représentant de l'association « Mieux vivre à la Viste »**

Quand on dit ensuite qu'il serait impossible de surveiller deux parkings, je ne vois pas pourquoi. On peut mettre des moyens. Après, c'est encore une fois une question de budget. On comprend tout, mais ce qu'il faut faire, c'est aller dans le bon sens et permettre aux gens de se déplacer facilement, et à un tarif effectivement accessible à tous. Moi, personnellement, je ne prends pas souvent le train. Mais si je dois prendre le train et que cela me coûte six euros, cela fait un peu cher. Il faudrait faire en sorte que le tarif du TER en intra-muros soit au niveau du métro. Je pense que cela serait une bonne chose.

### *Applaudissements*

J'ai rencontré plusieurs d'entre vous. Monsieur Assante voulait faire un tarif unique sur la région. Pourquoi pas ? Il faut cependant qu'il soit limité.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Tout d'abord, sur la question du métro, du tramway, sur les gares, sache que quand nous nous battons pour que la gare de l'Estaque soit classée... Il était quand même question qu'elle soit démolie. Elle était complètement laissée à l'abandon. C'est un combat que nous avons mené, notamment dans le cadre de la commission Patrimoine. Moi, je remercie vraiment les habitants qui ont travaillé avec nous, et qui sont allés au bout de cette question, parce que c'est vrai... Pour l'hôtel du Nord, le but est de travailler aussi sur le patrimoine, et de montrer le patrimoine de notre secteur.

Je tiens vraiment à ce travail. Nous avons quand même eu la Marianne d'or pour cela. Il est donc important de garder. Cela veut vraiment dire ce que cela veut dire sur le travail qui a été accompli. Sur la question des autres gares, je suis complètement d'accord avec toi. Tout d'abord, je tiens à celle des Ayalades. Nous avons tous utilisé cette gare quand nous allions à La Couronne pour aller à la plage. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. C'est une galère pour les jeunes. Nous n'avons que Corbière, et nous pourrions d'ailleurs nous arrêter sur l'Estaque, Le Rove, et vraiment avoir un vrai maillage. On parle en effet de métropole, de pôle métropolitain. Mais en réalité, dans le fond, on voit bien qu'on est bien loin de tout ce que l'on nous dit.

Donc sur cette question par exemple de la gare, notamment Cap-Pinède, où nous pourrions à partir des tours CMA-CGM, repasser par Cap-Pinède et aller jusqu'à l'aéroport de Marignane... ce n'est pas que pour les habitants du 15/16. C'est pour tous les Marseillais. Cela s'appelle le développement économique. C'est en effet le transport qui amène le développement économique. C'est d'ailleurs le sujet primordial de ces questions. Nous allons avoir la discussion sur la métropole. Croyez-moi si je vous dis que j'ai prévu de faire des interventions également sur la question du transport. Nous avons en effet besoin de ce maillage à l'intérieur de la ville. Je vous remercie de le confirmer. Cela montre que je suis en phase avec les habitants sur les maillages à l'intérieur de la ville, pour pouvoir se déplacer à l'extérieur. En effet, on a pour l'instant déjà du mal pour se déplacer à l'intérieur de Marseille. Imaginez pour aller à Aix, à Vitrolles, à Avignon, à Marignane, pour aller de l'autre côté vers La Ciotat, Toulon, et tout ce qui s'en suit. Cela est donc important.

Concernant la question du parking, je suis tout d'abord pragmatique. Le parking est aujourd'hui en capacité d'espace d'accueillir 250 places. Je crois que la dame disait tout à l'heure à juste titre que tout le monde va arriver en voiture. Il y a quand même le bus. Il y a ceux qui vont arriver en bus. Le parking est vraiment le parking relais pour ceux qui viennent de l'extérieur de Marseille. Les habitants devront prendre l'habitude. Le BHNS n'est pas encore terminé pour le moment. Les voies ne sont pas complètement libérées. Nous n'avons pas fait les caméras de vidéo-verbalisation. Il est certain que nous aurons plus de fluidité. Du coup, avec un bus qui va venir se poser au niveau de la gare, il sera plus facile de prendre directement le bus et d'aller à la gare plutôt que de prendre son véhicule, de laisser son véhicule et de repartir en train. Le parking est donc effectivement fait pour les personnes qui arrivent normalement de l'extérieur de la ville, pour que ce soit un parking relais. Je redis néanmoins également qu'il y a Septèmes-les-Vallons, avec aussi 250 places. Cela veut dire que nous ne sommes pas non plus la seule courroie de transmission entre Marseille et le reste du département. Cela veut dire que l'on peut aussi laisser sa voiture à Septèmes-les-Vallons.

**Richard MELKONIAN, représentant de l'association « Mieux vivre à la Viste »**

La garde de Saint-Louis devrait être fermée le 14 décembre 2014.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

J'y tiens aussi. Je le sais. Cela fait partie des choses globales. Donc, vous avez ici le parking de 250 places. Ensuite, les représentants du CIQ de Saint-Antoine peuvent le dire. Malheureusement, avec les squats que nous avons vécus ici, comme vous le savez, nous avons vraiment galéré. Vous le savez les uns et les autres. Tout le monde a souffert. Nous voyons bien que c'est un nid à squats. C'est malheureux, mais c'est un nid parce que c'est enclavé et parce qu'il n'y a pas de visibilité. Du coup, cela amène du squat ou en tout cas du trafic, tout ce que l'on veut. J'ai dit à RFF de réfléchir à propos de ce site à y mettre des bureaux. Cela peut également être par mal à côté d'une gare. Pourquoi pas ? L'avantage du bureau, c'est que face à une zone de trafic avec une gare, ce n'est peut-être pas mal. Et ensuite, pour cette partie par exemple de Roquefavour... Cela est programmé notamment avec le BHNS. C'est-à-dire que nous avons déjà un parking qui est programmé ici, et qui sera surveillé, aussi avec des caméras. Mais je pense par contre que c'est une erreur de penser pouvoir récupérer ici 50 places de plus. On ne fera pas de surveillance de parking. Il vaut mieux avoir du passage ici, de l'activité humaine. De ce côté, nous aurons une ouverture sur Saint-Antoine. On verra ainsi de Saint-Antoine ce qui se passe au niveau de la gare.

Je sais que nous avons démarré tout à l'heure par la question de la sécurité. Mais en même temps, je peux vous dire qu'en tant que maire de secteur, c'est une question qui revient malheureusement souvent, avec l'angoisse de ne pas pouvoir aller prendre le train tranquillement. Cela en fait aussi partie, car l'un ne va pas sans l'autre, même si nous sommes là aussi pour parler de l'installation de la gare qui nous anime aujourd'hui. Je pense néanmoins que tous les sujets doivent être abordés parce qu'ici, je peux vous dire que pour voir beaucoup de personnes que je connais et avec lesquelles j'avance... Quand ils rencontrent une problématique, je sais qu'ils viennent vers moi. Je peux donc vous dire que ces questions de sécurité sont importantes. Voilà la manière dont nous voyons les choses.

Et sur le prix, nous allons le tordre.

*Rires.*

**Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Je pense qu'il y a trois choses. Tout d'abord, je le redis, parce que je l'ai déjà dit tout à l'heure dans mon propos introductif. Vous êtes sur Marseille. Vous avez un abonnement de la RTM. Vous pouvez prendre les TER sans problème jusqu'à Septèmes-les-Vallons. Cela est déjà un premier point. Ensuite, si vous souhaitez aller au-delà de Marseille, au-delà de Septèmes-les-Vallons, vous avez la gamme tarifaire ZOU! que j'ai précisé et présenté tout à l'heure. C'est franchement adapté à toutes les bourses. Chacun peut donc trouver sa tarification. 75 % de réduction lorsque l'on se déplace sur la région. C'est difficile de faire mieux. Après, le transport a bien un coût, et nous devons l'assumer d'une façon ou d'une autre. C'est une première chose.

Je voudrais dire également que nous sommes dans le cadre d'un projet plus global. Cela me paraît être important par rapport aux problèmes des différentes gares. C'est-à-dire que nous sommes sur Aix-Marseille phase 2, quatre puis six trains par heure entre Marseille et Aix. Nous sommes sur un projet de banalisation du service voyageur entre Aix, Rognac, l'étang de Berre, la connexion avec l'aéroport, avant de redescendre sur Marseille. Nous faisons donc une sorte de ring. Ensuite, dans le cadre de ce contrat de plan Etat/région 2015/2020, nous sommes sur l'augmentation des capacités sur les voies littorales, à savoir Saint-Charles/Arenc/Estaque.

Alors ensuite, je le redis à propos des gares et des haltes. S'il n'y a pas une politique visible de la ville, nous, et moi en tant que collectivité régionale, nous marchons à l'aveugle. Je ne sais pas quels sont les besoins. Je ne sais pas quelle est la politique de la ville nous permettant de dire que nous pouvons avoir une complémentarité des connexions entre le réseau urbain, entre le réseau des cars 13... Il faut donc qu'il y ait cette véritable complémentarité. Mais encore une fois, encore

faut-il qu'il y ait cette politique de la ville permettant d'avoir cette vision, et nous permettant de travailler ensemble.

Je m'entends très bien avec Robert Assante. Ce n'était hélas pas le cas sous le mandat précédent, mais nous avons la chance d'avoir quelqu'un de pleinement identifié sur les transports. C'est-à-dire qu'il s'en occupe. Il a *a priori* toute cette volonté, à savoir que nous parvenions à quelque chose allant dans ce sens. Il faut donc le faire avec l'ensemble des acteurs, les associations, les CIQ et les professionnels. Nous essayons de mettre cela en place dans les plans de déplacement interentreprises. N'oublions pas qu'en faisant ce que je viens de développer, c'est le lien entre certains quartiers, dont les vôtres, et des zones d'emploi. C'est l'aéronautique. C'est la zone d'emploi des Milles. C'est Euroméditerranée. Nous allons également mettre en place la diamétralisation entre l'est du département, Aubagne/Toulon, pour remonter en direction de l'aéroport. Ce sont également des choses qui permettent d'irriguer au mieux ce territoire.

### **Joëlle BOULAY, Adjointe au Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

J'ai plutôt une remarque qu'une question. Nous venons de parler de Robert Assante. Je regrette vraiment qu'il ne soit pas là ce soir. Il est en effet malgré tout intervenu dans la presse il y a quelque temps, en disant que l'on n'avait finalement pas besoin du métro puisque nous aurions la ligne SNCF modernisée. Monsieur Petit disait qu'il ne savait pas. Nous pouvons lui dire que pour nous, le BHNS n'est pas du transport en site propre. Il n'est absolument pas en site propre. C'est un bel outil qui a permis de requalifier tous nos quartiers. Cela a permis vraiment que les habitants de nos quartiers, les mères de famille avec une poussette et les handicapés puissent prendre le bus. C'est un bel outil, mais ce n'est franchement pas du transport. Nous avons très peu gagné en temps de transport des gens de nos quartiers pour rejoindre le centre-ville.

Alors nous, nous comptons vraiment sur le métro, puisque nous avons la promesse de l'Etat de faire cette étude. Mais à un moment, si MPM nous tourne le dos en nous disant que nous avons la SNCF, et qu'ils iront du côté de Saint-Loup, nous avons tout perdu. Dans ce cas, ce projet qui est magnifique ne nous convient pas parce qu'un train toutes les 20 minutes, non. Ou l'on fait un métro aérien au rythme du métro, et nous avons une rame toutes les cinq minutes, comme les métros, ou alors nous nous battons tous ensemble pour que MPM débloque les crédits afin que nous ayons le métro à terme.

C'est extrêmement important pour Saint-Antoine, parce qu'au PLU, Saint-Antoine est la centralité de nos quartiers et du nord de Marseille. Je veux dire que c'est une nécessité. Je ne sais pas si vous avez mis suffisamment l'accent sur cette affaire. Je pense que c'est pour les gens de nos quartiers, mais que cela nous dépasse largement également.

*Applaudissements*

### **Nicolas BINET, Directeur du GIP-MRU**

Madame Boulay a pris ce que je voulais dire. Je suis tout à fait d'accord avec elle. Deuxièmement, je remercie Madame Ghali, parce qu'elle a insisté sur les Aygalades. Nous y tenons beaucoup. Moi, je dirais une dernière chose à ce sujet pour conclure. S'il n'y a rien à faire et qu'il faut la fermer, il faut au moins la raser, parce qu'il y a des squats. Les trains passent aux environs de 90 km à l'heure, malgré les enfants qui sont sur les abords immédiats. S'il n'y a pas encore eu d'accident mortel, je crois que c'est un miracle.

### **La salle**

Si. Il y a eu un accident mortel l'année dernière à Saint-Antoine.

**Nicolas BINET, Directeur du GIP-MRU**

Je ne savais pas, mais je m'en doutais bien. Moi je parle des Aygalades où les trains ne s'arrêtent pas, et ne font que passer à une vitesse excessive.

Vous avez évoqué ensuite, si j'ai bien compris, de gros espoirs sur Saint-Antoine. Ces gros espoirs, un gros centre, vont-ils être remis aux mains des associations, ou est-ce RFF qui s'en occupera ? Cela fait quand même gros.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

De quoi est-ce que tu parles ?

**Nicolas BINET, Directeur du GIP-MRU**

J'ai entendu tout à l'heure, à moins que j'aie mal compris, que les gares seraient remises aux mains des associations. Si tel n'est pas le cas, il y a une erreur de ma part.

**Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Tu as compris, mais ce n'est pas tout à fait cela.

**Nicolas BINET, Directeur du GIP-MRU**

Pour terminer, en tant que CIQ, serait-il possible d'avoir un résumé et la présentation de manière à ce que nous puissions transmettre dans nos assemblées générales, et servir de courroie de transmission ? Cela serait quelque chose de très bien, et je compte sur notre maire.

**Madame TAGIAFERRI, riveraine, utilisatrice de la ligne**

J'habite Saint-Antoine, et je suis utilisatrice de la ligne Saint-Antoine-Marseille. Je dois dire que je trouve cela fantastique. Peut-être que nous ne l'avons pas assez dit. Quand ça fonctionne, c'est fantastique. La question que l'on se pose concerne le matin lorsqu'on supprime un train, et que la rame qui arrive ensuite est pleine. Je viens de comprendre maintenant pourquoi il n'y en a pas deux.

Je profite par contre du fait que vous êtes tous là. Nous avons parlé d'insécurité, et tout. Moi, je parlerais plutôt aussi de propreté. Vous avez parlé d'un terrain. Madame Ghali dit qu'elle est venue avec Monsieur Assante. Elle sait très bien de quel terrain je parle. Il s'agit d'un terrain qui est rempli d'ordures. Allons-nous attendre 2017 pour pouvoir enlever ces ordures ? D'un côté, on nous dit que ce terrain est à RFF. De l'autre côté, RFF nous dit qu'il est à la ville. Pour le coup, il n'y a pas que des ordures maintenant, puisqu'il y a des rats énormes. C'est juste une question, et j'aimerais avoir une réponse. Cela concerne également tous les habitants qui sont autour.

Pour finir, vous parlez de pôle d'échange. C'est vrai que c'est la continuité, et c'est réellement très bien. Mais êtes-vous venus à Saint-Antoine depuis qu'il y a le BHNS ? Nous avons lutté également à Saint-Antoine contre l'incivisme. Du coup, quand les voitures sont garées en plein milieu, les bus ne passent plus. Alors, je n'ose même pas imaginer tous les bus qui vont arriver pour se garer dans ce pôle d'échange. Les gens ne vont jamais arriver à prendre un train à l'heure. Ce n'est pas possible de traverser Saint-Antoine. Voilà. C'est tout ce que j'avais à dire.

**Dominique POULAIN, Coopérative Hôtel du Nord**

C'est absolument juste.

*Applaudissements*

**François-Michel LAMBERT, Député de la 10ème circonscription des Bouches-du-Rhône, Vice-Président de la Commission Développement Durable et Aménagement du Territoire de l'Assemblée Nationale**

Je vous remercie pour cette réunion. Je suis très content d'être à côté de mon ami Samia Ghali. Je voulais d'abord être présent, parce que je veux et je serai investi sur ce projet pour le pousser le plus loin possible, mais aussi rappeler que les enjeux de Saint-Antoine sont également les enjeux de Gardanne. Le matin, quand je prends le train ou que je distribue des tracts à la gare, comme tout bon politique, je vois énormément de personnes descendre à Gardanne. Je suppose que cela peut être vous, ou vos enfants, ou les jeunes qui viennent sur Gardanne parce que nous avons encore des emplois industriels. L'accès est en outre facile pour ceux qui n'ont pas le permis de conduire et qui n'ont pas la capacité d'acheter une voiture. Nous avons de plus des écoles, des lycées, des BTS, ou par exemple l'école des mines.

Nous avons donc une responsabilité de penser toute la ligne. Et l'un des enjeux sur lesquels je vais m'investir, c'est de faire en sorte que le pôle de Gardanne puisse rayonner encore mieux. Nous sommes en effet en train d'avoir la chance de pouvoir déployer de nouvelles terres de construction pour de l'activité économique, des zones d'activités. Elles sont cependant relativement loin de la gare de Gardanne. Ce sera donc aussi l'un des enjeux de travailler, comme l'a dit Jean-Yves Petit, à faire en sorte que des Marseillais qui prennent le train, lorsqu'ils arrivent à Gardanne, ils puissent encore continuer sur les 1 à 3 kilomètres qui manquent jusqu'à leur lieu de travail. J'en profite pour dire très clairement que contrairement à certaines personnes, notamment à la tête de la ville d'Aix, je n'ai aucun problème à ce que les Marseillais viennent dans une vision d'utilisation de la métropole. Je veux que les Marseillais puissent être dans une mobilité. Il faut savoir que certaines personnes disent qu'elles ne veulent pas de métropole chez nous, car les Marseillais des quartiers nord viendraient envahir Aix et ses environs. Moi, je dis que nous allons faire en sorte que cette ligne soit la plus belle possible, que vous veniez envahir nos loisirs, que vous veniez travailler, que vous veniez embrasser vos amis. Vous avez en effet certainement des amis à Gardanne, à Bouc ou à Simiane. Nous allons faire en sorte que vous ayez la plus belle des lignes pour que cela puisse fonctionner entre les deux.

Je tenais aussi à vous dire que malgré ce que certains racontent là-haut, d'autres vous attendent et sont contents de vous recevoir.

*Applaudissements*

**Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur**

N'opposons pas métro et réseau ferré. Moi, je ne sais encore une fois pas ce que fait la ville. Les fonctions ne sont d'ailleurs pas les mêmes. Nous essayons de mettre en place un réseau de transport métropolitain digne de ce nom pour permettre l'accès aux études, l'accès à l'emploi, l'accès à la culture, l'accès aux loisirs et l'accès à l'habitat qui est essentiel. Ce que nous arrivons à construire et à mettre en place est donc important. C'est bien aujourd'hui en 2015 trois trains par heure, dont un toutes les 20 minutes à Saint-Antoine. Ce n'est donc pas mal. En 2020, ce sera un train tous les quarts d'heure. Et après, lorsque nous arriverons à six trains, ce sera un train toutes les 10 minutes. Nous sommes donc sur une logique qui est quand même importante, et qu'il convient de positiver. Il faut le porter.

Je profite du fait que deux parlementaires sont ici. Nous avons un souci avec l'Etat qui se fait tirer l'oreille pour porter le projet entre Aix, l'étang de Berre et la connexion avec l'aéroport. Il faut nous aider à porter cette banalisation. Nous devons également faire en sorte que dans le contrat de plan, la région et ce territoire métropolitain soient considérés comme une priorité nationale, et soient bien servis financièrement. Merci.

### **Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Par rapport à ce qui avait été dit sur la question du transport, je voulais tout d'abord vraiment remercier la SNCF, RFF, la Région. Vraiment, je le dis : la volonté de la région, de Jean-Yves Petit et du président Michel Vauzelle. En effet, nous n'avons pas été oubliés dans ces quartiers par la région. Je tiens quand même à le souligner.

Si nous avons eu autant d'investissements par la ville de Marseille et la communauté urbaine, j'en serais d'autant plus heureuse. Joëlle, tu as raison de le souligner. Mais en même temps, nous nous sommes vus avec Robert Assante à la mairie des 15/16. Nous avons fait le point sur la question du transport sur notre territoire. J'ai également été claire avec le président Teissier en lui disant un kilomètre au sud et un kilomètre au nord. C'est une devise. Même au-delà de la question du transport, cela doit être une obligation presque d'équité. Nous devons tous avoir droit au même traitement. Il n'y a pas un traitement qui fait pour les quartiers sud, et un traitement pour les quartiers nord. Il ne faut pas s'étonner de ce qui se passe à Aix, en tout cas de la non-volonté d'Aix d'accepter Marseille. En effet, dans Marseille même, entre le sud et le nord, le sud n'accepte pas spécialement le nord. Pourtant, nous payons ici plus d'impôts que ce qu'on paye parfois dans certains quartiers sud de la ville. Je parle notamment des impôts locaux, des taxes d'habitation et des taxes foncières.

Nous sommes allés voir le Préfet, parce qu'il nous disait que l'Etat laissait tomber le financement du métro. Je dis ici que l'état confirme. Le Premier ministre viendra certainement à la rentrée de janvier pour annoncer que l'Etat confirme bien qu'en matière de transport... Pour le plan Etat-région, il y a de la confirmation de l'investissement apporté par l'Etat. Je le dis, parce que quand je suis allée taper à la porte du Premier ministre pour réclamer de l'argent pour Marseille, nous l'avons tenu. J'ai par exemple reçu ce matin un courrier du préfet nous confirmant que nous aurons dans un autre domaine des financements pour la piscine Nord, et qu'il demande au maire de Marseille d'apporter les financements dès 2015. Cela montre bien que l'on y arrive lorsque l'on se donne les moyens d'y arriver. Je redis donc que l'étude du métro n'est pas abandonnée, bien au contraire. Je dis qu'il y a aujourd'hui la volonté de l'Etat, justement dans un esprit de rééquilibrage entre le Nord et le sud de la ville, d'un maillage total pour aller partout et sur Aix, même si nous y allons déjà. Il ne faut pas croire. Nous, rien ne nous arrête. Nous allons donc partout, parce que nous sommes partout chez nous. Je tiens le dire.

Sur la question de la gare des Aygaldes qui est également chère à mon cœur, sache que je vois bientôt le directeur régional de RFF. Cela fait partie de la « liste des courses » que j'ai l'intention de lui faire. Là aussi, RFF ne prend pas ses responsabilités et n'assure pas le minimum de sécurité humaine. Par rapport aux squats, il peut malheureusement y avoir un jour... Nous sommes allés sur place, et il pleuvait ce jour-là. Nous avons vu combien c'était dangereux, parce que ce n'est pas évident d'être à proximité des trains qui passent. Je sais malheureusement les risques que cela peut apporter. Sache que cela fera effectivement partie des choses que nous allons revoir.

Nous réfléchissons avec RFF sur les petites gares. Ce sont en fait des bâtisses. Nous avons des associations. Nous parlons tout à l'heure de l'Hôtel du Nord. Il y a un grand nombre d'associations culturelles, tournées vers l'environnement, peu importe. Les associations sont très nombreuses dans notre secteur. Nous avons cette richesse. Nous pouvons mettre ces locaux à leur disposition, car le fait qu'ils soient occupés permettra aussi que l'entretien se fasse naturellement. Ce ne serait



plus des gares. Nous ne ferons plus des gares. Moi, je ne peux pas vous faire croire des choses qui ne seront pas vraies. Vous savez comme je suis. Je ne rentrerai jamais dans la démagogie pour vous dire que nous aurons demain le cheminot avec le képi, et avec son sifflet. Je crois que c'est terminé. Il ne faut pas rêver. Après, il faut vivre avec son temps. Si ces gares vivent humainement, pourquoi pas ? Nous devons peut-être réfléchir à des ateliers autour de la gare. Cela ne me paraît pas impossible.

Je remercie vraiment tous les participants. Je vous remercie. Il y a un apéritif qui vous est offert. Nous continuerons le débat, mais sachez que RFF s'est engagé à organiser des réunions thématiques : Ateliers riverains. Vous pourrez poser toutes les questions les unes derrière les autres sans aucun état d'âme. La mairie de secteur sera également là pour apporter son soutien.

### **Un intervenant**

Vous n'avez pas répondu à la question sur la propreté. C'est très important. Il y a des rats terribles.

### **Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

Sur la question de la propreté, il est clair que cela fait aussi partie des choses. Chacun doit faire en sorte de nettoyer sa parcelle. Il est vrai que le renvoi entre la ville et RFF est insupportable. Nous en avons déjà fait beaucoup. Nous avons déjà essayé de faire partir un maximum de squatters sur Saint-Antoine. Nous allons cependant regarder cela, et je reviendrai vers toi.

*Applaudissements*

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci à tous. Merci aux intervenants, à leur passion, et à la précision des réponses qu'ils ont apportées. Vous avez un site internet, dont l'adresse est marquée au dos de cette plaquette. Vous pouvez déposer vos avis et vos remarques sur ce site. Vous pouvez également vous inscrire pour faire partie des ateliers riverains. Ceux qui n'ont pas pu poser leur question ou formuler leurs remarques peuvent par ailleurs le faire sur les Lettres T qui sont à votre disposition. Je vous invite à la sortie à les prendre et à les emmener chez vous. Vous pourrez les renvoyer gratuitement à RFF.

Merci.

*La séance est levée à 20 heures 30.*

**Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis**  
**Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)**

**RESEAU FERRE DE France**  
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Les Docks - Atrium 10.4  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02