

# SYNTHÈSE N°1 RENCONTRE EN RÉGION ATELIER DU 30 MAI 2013

## LA GARE DE MARSEILLE DANS 10 ANS



LES ATELIERS DE LA GARE SAISON 4

La première rencontre en région des Ateliers de la Gare Saison 4 s'est tenue au Fonds Régional d'Art Contemporain de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 20 boulevard de Dunkerque, 13002 Marseille, le jeudi 30 mai 2013 de 18h à 20h sur le thème :

## LA GARE DE MARSEILLE DANS 10 ANS

### EN PRÉSENCE DE :

**Claude Vallette,**

Maire Adjoint de Marseille délégué à la Coopération métropolitaine et à l'Urbanisme, à la révision du PLU, Conseiller communautaire Marseille Provence Métropole.

### AVEC LA PARTICIPATION DE :

**Gilles Ballerat,**

Directeur de l'Agence Gares Méditerranée.

**Jean-Yves Petit,**

Vice-Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

**Jean Viard,**

Directeur de recherche au CNRS, Vice-Président de la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole.

**La rencontre était animée par Julien Damon,**

Professeur associé à Sciences Po.



Claude Vallette souligne, dans son propos d'introduction, que, si l'on se projette bien dans dix ans, l'année 2023 sera celle de la mise en service de l'ensemble ferroviaire Saint-Charles complètement reconfiguré dans son insertion urbaine comme dans son fonctionnement. La création d'un tunnel permettant une traversée rapide de la ville, la réalisation d'une diamétralisation comme les passages Aubagne-Vitrolles, l'augmentation de la capacité de la gare relèvent des nécessités impératives. La future gare souterraine qui devra accueillir TGV, trains Intercités, TER, libérera des faisceaux sur les voies existantes afin de proposer un véritable réseau de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) métropolitain. **La reconfiguration du plateau ferroviaire de Saint-Charles doit dépasser le nœud ferroviaire proprement dit pour considérer un périmètre plus important : c'est le projet vital de l'hypercentre de Marseille.** L'État doit comprendre que la métropole ne saurait exister sans une gare souterraine dotée d'un plateau ferroviaire

largement accessible et optimisé car aujourd'hui le développement du rail est bloqué par une disposition en cul-de-sac et saturé par une desserte à seulement deux voies. L'unanimité entre les différents partenaires s'est effectuée sur la métropolisation de la ville, sur la grande accessibilité et sur l'organisation des fonctions métropolitaines. Pour réaliser cette métropole, il faut prendre en compte un système de gares dans et autour de Marseille sachant que certaines gares sont sous-utilisées faute d'être accessibles. La Commission « Mobilité 21 » a compris les attentes des élus marseillais. Relativement à la gare Saint-Charles qui devrait s'ouvrir à 360° sur la ville, la composante de la stratégie d'aménagement urbain est fondamentale. Faisant allusion au rapport Keller, Claude Vallette redoute la concurrence entre commerces en gare et citadins. Aujourd'hui étant déjà demain, il convient de réaliser ce projet qui demeure un enjeu vital pour l'avenir de Marseille.



Gilles Ballerat (à droite)

Julien Damon donne la parole à Gilles Ballerat.

Gilles Ballerat élargit son propos à la région PACA qu'il a en charge et le place sous le signe d'une citation de Georges Perec : « Peut-être le bonheur n'est-il que dans les gares ? ». Plusieurs problématiques réfèrent aux gares dans 10 ans :

- Traiter l'augmentation de l'afflux des voyageurs par un meilleur dimensionnement des gares. Par exemple Toulon passera de 3,6 millions de voyageurs en 2012 à 4,8 en 2020.
- Aujourd'hui les infrastructures sont insuffisantes et les gares sous-équipées à l'exemple de celle d'Entraigues ou de Nice.
- **Dans 10 ans, les gares seront fluides, aérées et rendues aux modes doux (Nice), harmonieuses et insérées dans le paysage (Aix), accessibles, éco-durables (les gares de Biot et Villeneuve-Loubet sont équipées de panneaux photovoltaïques), multi-modales et ouvertes aux activités de la ville, interconnectées (la gare de Marseille-**

**Saint-Charles avec 600 départs de bus par jour et celle d'Avignon-TGV, gare préférée des Français, avec un futur terminal TER relié à la gare routière).**

- Mais aussi des espaces efficaces c'est-à-dire des lieux utiles à la vie quotidienne, des gares connectées qui proposent des services innovants comme « Viens attendre à Marseille », lieu qui conjugue attente, détente et culture, des services interactifs tels les bornes « Happy or Not » qui évaluent la satisfaction des clients ou la garantie des gares qui permet à l'utilisateur de signaler des dysfonctionnements ou encore le WeBike qui recharge les batteries en pédalant. La gare offrira aussi des services technologiques afin de nouer de nouvelles relations avec le client : mur d'images, reportages, publicités, annonces, animations.
- Encore plus : des lieux de services et de commerces utiles et dynamiques : panier fraîcheur, boutiques du quotidien, relais colis (Marseille-Saint-Charles), des lieux de vie et d'animation : partenariats avec le FRAC, Écrans Voyageurs, ImageSingularités, le Ballet National de Marseille, TransHumance, À vous de jouer pour le piano en gare.

*«La gare offrira des services technologiques afin de nouer de nouvelles relations avec le client.»*



Dans 10 ans les gares de Toulon, Cannes, Carpentras, Les Arcs-Draguignan, Veynes, La Seyne, La Garde et d'autres encore auront profité d'une profonde transformation. Pour mieux saisir la métamorphose de Marseille-Saint-Charles, il faut regarder la gare routière traditionnelle qu'elle était il y a plus de 10 ans et le quartier d'affaires en camembert qu'elle a failli devenir dans les années 70. Le square Narvik et la ligne 52 figurent parmi les mises en valeur les plus récentes. Dans 10 ans verront jour encore de nombreuses transformations avec l'arrivée de nouveaux services, d'aménagements, de moyens d'accès et d'activités. Dans 10 ans, dans le cadre de la Métropole et de la LGV PACA, Marseille-St-Charles sera peut-être aussi une gare souterraine. Gilles Ballerat conclut par une vidéo de You Tube montrant comment les jeunes s'approprient la gare.

Julien Damon interroge Jean-Yves Petit sur l'avenir des gares en région PACA.

Jean-Yves Petit se réjouit que toutes les initiatives présentées et menées visent à apporter innovation, convivialité et tranquillité en gare.

Jean-Yves Petit (à gauche)



## « La future réforme du système ferroviaire doit s'attacher au problème de la gouvernance. »

Mais une gare c'est aussi une gouvernance. Plus de 10 ans ont été nécessaires pour parvenir à ce résultat. Les collectivités territoriales ont engagé un partenariat et un cofinancement avec une multiplicité d'acteurs : Autorités Organisatrices des Transports (AOT), SNCF, RFF... Cette réussite est le fruit d'une volonté politique forte. La complexité de cet assemblage se manifeste dans la gare Saint-Charles car on y trouve cars, bus, métros, taxis, trains régionaux, nationaux, internationaux, deux roues motorisées, un peu de vélos, des visiteurs et des personnels multiples et variés. Chacun doit y avoir accès et y trouver sa place. La future réforme du système ferroviaire doit s'attacher au problème de la gouvernance. La gare représente un coût à partager entre les différents acteurs qui ont capacité à décider. La gare n'évolue que si elle est judicieusement intégrée dans l'espace urbain en apportant habitat, aménagement des espaces, services, commerces et fonctionnalités apaisées. Comme lieu stratégique, elle doit permettre de faire le dernier kilomètre en devenant le bras armé de la complémentarité, de l'intermodalité voire de l'harmonisation des modes de transport. La gare Saint-Charles dans 10 ans attend de la Commission « Mobilité 21 » le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur qui favorisera la

mixité sur l'ensemble de l'offre et répondra aux besoins de ce territoire régional. Il s'agit d'un défi financier pour ce périmètre métropolitain dans lequel l'État doit être partie prenante pour réaliser l'augmentation des capacités, la diamétralisation entre l'est et le nord, la connexion d'Aubagne et de Toulon avec l'aéroport de Marseille Provence, la liaison d'Aubagne avec Aix-en-Provence entre autres. Il faudrait éviter d'attendre 10 ans pour réaliser un véritable réseau de transport à la hauteur des enjeux. N'oublions pas non plus le caractère social de la gare Saint-Charles avec la présence du Samu social, de SOS Voyageurs et la prise en compte par Gares & Connexions des populations en déshérence. **À un niveau régional, les gares sont des espaces à mutualiser sur une même offre de transport entre les AOT, Marseille Provence Métropole (MPM), les collectivités territoriales, le conseil régional afin de produire un effet attractif, de partager les coûts et d'installer des commerces.** Les gares doivent être des pôles d'échanges accessibles soumis à un contrat d'axe comme dans le cas de la 3<sup>e</sup> voie entre Aubagne et Marseille ou dans la liaison Avignon-Carpentras. L'évolution d'une gare profite à l'immobilier qui devrait restituer sous forme de taxe une part de sa plus-value en cas de revente. Une gare régionale type est tenue d'offrir trois services : de l'information, un abri et des toilettes propres. Le patrimoine bâti pourrait faire l'objet d'un partenariat avec les collectivités territoriales afin de participer à l'humanisation des gares sous forme de logements à l'étage.

«Une gare régionale type est tenue d'offrir trois services : de l'information, un abri et des toilettes propres.»

Julien Damon demande qui est le chef de la gare Saint-Charles.

Pour Gilles Ballerat, c'est un cheminot.

Claude Vallette se pose encore la question en constatant son absence épisodique surtout en situation de dysfonctionnement.

Pour Jean-Yves Petit, ce serait un collectif démocratique ce qui n'est pas toujours le cas. En ce qui concerne les gares régionales, la Région comme principal contributeur financier.

En tant qu' élu, Jean Viard partage la vision de la municipalité. La question du pouvoir sur les mobilités dans ce territoire demeure

Jean Viard (à gauche)



un problème important mais inquiétant au vu des embouteillages et de la pollution. Gares & Connexions a réalisé un travail considérable d'amélioration en proposant des lieux de vie métissés à l'instar des agoras. Dans 10 ans, 50 000 emplois supplémentaires verront le jour et la création de la métropole accentuera le processus d'accélération des déplacements civils et professionnels à savoir pour aujourd'hui 89 000 personnes qui entrent contre 39 000 qui sortent. Les choix de l'État et des collectivités locales, leur mauvaise entente ont conduit à une succession d'ajournements préjudiciables : le métro et le tramway délaissent certains quartiers. Ce retard accumulé devient un frein économique considérable. Se battre pour faire la métropole revient à considérer Marseille comme le cœur d'un projet de développement et non plus comme une périphérie. Le principe de réalité recommande un centre, une périphérie et un projet de métropole euroméditerranéenne.

*«Au-delà des services, la gare doit recharger en imaginaire du voyage et du rêve en valorisant à l'aide de photos le territoire de destination.»*



En tant que sociologue, il insiste sur la mobilité comme culture. **En 50 ans, on est passé de 5 à 45 km par jour : 1/3 pour le déplacement lié au travail, 1/3 pour les réseaux affectifs, 1/3 pour les week-ends et les vacances. Dans 10 ans ce seront 60 km à gérer en termes de développement durable ce qui favorisera le transport collectif qui devra répondre aux besoins d'une société de discontinuité. La gare s'apparente alors à un hub de tous ces différents trajets.** Regarder la façon dont vivent les gens doit guider la conduite des grands projets et prendre en compte le quotidien ordinaire : des toilettes propres, un espace pour changer les bébés et sachant qu'aujourd'hui c'est demain proposer des trains sans marche pour les personnes âgées. La mobilité concerne les marchés du travail et amoureux, les déménagements de plus en plus fréquents et crée des ruptures, la solitude, l'exclusion, le chômage. Au-delà des services, la gare doit recharger en imaginaire du voyage et du rêve en valorisant à l'aide de photos le territoire de destination. **Dans une société de mobilité, le trajet et l'attente deviennent actifs en proposant la coupe de cheveux 10 minutes 10€ ou l'achat de pain frais.**

L'observation des pratiques sociales concourt à la gestion de la fluidité. Faute d'argent, soyons intelligents et attentifs aux dispositifs. La société qui se construit c'est partout Haussmann et le Club Méditerranée à savoir des logements, de l'accès au travail, aux études et les plaisirs des vacances. La gare Saint-Charles au lieu de scinder la ville peut devenir le cœur du système urbain. L'ensemble des partenaires, État compris, doit porter en commun ce projet dans une vision du développement où l'argent proviendra du foncier et de ses plus-values.

*«La gare Saint-Charles au lieu de scinder la ville peut devenir le cœur du système urbain.»*

Julien Damon donne la parole à l'auditoire.

Philippe Larue, La Provence, demande à Claude Vallette ce qui se passerait si le projet pharaonique de la gare souterraine (2 milliards d'euros) n'aboutissait pas.

Pour celui-ci, la vision d'ensemble s'impose et les coûts sont absorbables à long terme. La mise à niveau de la gare actuelle entraînerait de toute façon des dépenses du même ordre. Ce qui prévaut demeure l'organisation de la métropole et la création de l'arc méditerranéen pour des raisons économiques.

Jean Viard défend la logique de projet, ce qui importe c'est la perspective et la pensée globale de l'espace.

Pour Jean-Yves Petit, la nouvelle gare Saint-Charles conditionne d'autres projets d'envergure. Au-delà de l'aspect financier, il s'agit d'un choix politique au niveau national.

Gilles Ballerat ajoute que ce projet profite de sa capacité à alimenter la métropole et entraînera un réaménagement urbain du quartier.

Un participant, cheminot et délégué syndical, déplore que l'on oublie les fonctions premières de la gare, accueil, voyage, sécurité, information et plaide pour un retour de l'humain en gare ainsi que pour des toilettes gratuites.

Julien Damon souligne l'absence récurrente du mot train lors des ateliers.

Gilles Ballerat précise que des travaux sont en cours sur la scénarisation de l'accueil, que **Marseille est un site expérimental pour tester de nouveaux mobiliers et de nouveaux modes de relation avec la clientèle, que les agents disposent d'outils innovants pour renseigner les personnes.** Quant aux toilettes gratuites c'est impossible à réaliser et c'est un sujet compliqué.

*«Au-delà de l'aspect financier, il s'agit d'un choix politique au niveau national.»*





Jean-Yves Petit indique que la Région souhaite aussi une humanisation de la gare.

Jean Viard pense qu'il faut se battre pour maintenir de l'humanité à côté de l'évolution technologique.

Claude Vallette entrevoit la complexité de l'urbanisme en tant que discipline transversale. Toutefois l'essentiel demeure que l'on va à la gare pour prendre un train.

Gilles Ballerat signale que **la gare Saint-Charles compte 20 millions par an d'utilisateurs pour 11 millions de voyageurs train ce qui en fait un lieu de centralité.**

Christian Brunner, Directeur général AGAM, s'interroge sur la différence du nombre de voyageurs entre les gares de Lyon-Part-Dieu (20 millions), Strasbourg-Ville (15 millions) et celle de Marseille-Saint-Charles (11 millions).

Gilles Ballerat répond que les gares de Lyon-Part-Dieu, de Lille-Flandres, de Strasbourg-Ville profitent d'être frontalières alors que Marseille-Saint-Charles, plus récente,

souffre de sa situation en cul-de-sac. En revanche, le trafic ferroviaire en PACA connaît des taux de croissance considérables. Le projet du pôle Saint-Charles porté par toutes les collectivités en cofinancement a rassemblé le monde ferroviaire et le monde routier avec le nombre impressionnant de 600 cars par jour.

Jean Viard fait remarquer que ce chiffre souligne l'insuffisance des trains et marque l'échec de SNCF faute d'une vision globale du problème et d'une réflexion sur l'espace.

Jean-Yves Petit s'appuie sur l'exemple de la gare de Marseille-Blancarde qui regroupe trains, métros, bus, tramway sans réelle complémentarité et demeure attractive malgré une signalétique défectueuse.

*«Le trafic ferroviaire en PACA connaît des taux de croissance considérables.»*

Claude Vallette insiste sur l'urgente nécessité de la gare souterraine en réponse à la saturation actuelle et à son impact écologique.

Anne Gasnier-Laruelle, Gares & Connexions, aimerait savoir si la rénovation de la gare du métro et le problème des parkings seront pris en compte dans la future gare souterraine.

Gilles Ballerat reconnaît l'insuffisance du nombre de places de parking pour une méga gare (1100 à Saint-Charles et 3000 à Aix-en-Provence TGV) et en souhaite le développement pour créer un véritable lieu de centralité.

Claude Vallette estime que ces problèmes sont secondaires relativement à l'augmentation de la capacité et au coût.

Jean-Yves Petit pense qu'il conviendra de proposer une offre de transport à plus grande amplitude horaire pour régler les problèmes de stationnement.

Jean Viard est convaincu qu'une culture du train se construit et que cela prend du temps. Les outils de la prospective sur les modes de vie des gens et sur leurs attentes sont essentiels pour éviter les erreurs et les ratages. La pensée transport doit se renouveler et abandonner des systèmes intégrés qui dépassent nos moyens financiers. L'exemple de Montréal montre qu'une ville est un objet qui se remplit et se vide à certaines heures.

Gilles Ballerat répond que la croissance du trafic en gare d'Aix-en-Provence et la saturation de son parking sont les signes de son succès. De plus des zones constructibles supplémentaires n'existent pas pour diverses raisons.

*«La pensée transport doit se renouveler et abandonner des systèmes intégrés qui dépassent nos moyens financiers.»*

Pour conclure, Julien Damon propose d'affecter l'exposant cubique au sigle TGV : 3T pour Train, Transports, Tranquillité, 3G pour Gouvernance, Gestion (pour dire financement), Génération (pour dire différenciation du public) et 3 V pour Vitesse (qu'il faut opposer à la lenteur des projets), Virtuosité (pour souligner le bon fonctionnement), Voyage (pour l'imaginaire et la réalité).

*Gares & Connexions, mai 2013*

*Rédaction : redact-style.com*

*Photographie : EOP*

*Mise en page : AREP Communication*