

Inauguration de la station de métro La Fourragère

Mercredi 5 mai 2010

Discours du Président Eugène Caselli

En montant de la Timone jusqu'à la Fourragère, le métro marseillais ne gagne pas seulement quatre stations supplémentaires.

Il dessert désormais des quartiers de la ville, certes dynamiques, mais qui se présentaient encore comme des villages dont l'accès au moins aux heures de pointe n'était pas des plus rapides, et c'est là un euphémisme. Après le tramway jusqu'aux Caillols, le métro jusqu'à la Fourragère et, dans un délai maintenant raisonnable, la L2, qui passe à quelques mètres d'ici. Le progrès est manifeste.

Pourtant, entre la mise en service de l'autre terminus à la Rose de cette ligne historique du métro marseillais, en 1977, et celle de la station de la Fourragère, aujourd'hui, trente-trois ans se sont écoulés. Ce n'est pas que la volonté d'améliorer les déplacements et de faciliter la vie quotidienne des usagers ait fléchi dans ce long intervalle. Mais, en matière des transports, les infrastructures et les machines représentent de très lourds investissements que les collectivités en charge de les assurer mettent longtemps à digérer.

D'innombrables contraintes et difficultés d'ordre technique ou juridique ont aussi pour effet d'allonger dans le temps la durée des programmes.

C'est ainsi que cette extension de la ligne 1 du métro a été décidée par la communauté urbaine et mise en chantier en 2005 sous la présidence de Jean-Claude Gaudin. Je suis heureux, Monsieur le maire de Marseille, de l'avoir terminée et de la mettre aujourd'hui en service en votre présence. Dans la juste et nécessaire continuité républicaine, il est naturel de voir les uns achever des travaux commencés par d'autres.

Avec la propreté de nos rues, l'organisation des transports constitue l'une des compétences majeures de la communauté urbaine. Dans la deuxième ville de France, c'est même une priorité absolue. Croyez bien qu'elle mobilise nos équipes en permanence. L'objectif s'impose à tous. Il vise à proposer aux Marseillais une réelle alternative à l'utilisation de la voiture. Nous devons absolument désengorger le centre de la ville si l'on veut qu'il reste agréable pour ses habitants et attirant pour les visiteurs. Mais on ne réussira à dissuader les gens de prendre leur voiture pour chacun de leurs déplacements, qu'en leur offrant un réseau de transports collectifs performant, sécurisé et sans cesse modernisé.

Dans cette perspective, c'est en deux étapes, d'ici 2014, et puis jusqu'en 2020, que nous souhaitons développer et moderniser le réseau des transports collectifs à Marseille. Notre projet bénéficie jusqu'en 2014 du plan quinquennal de soutien de l'investissement du Conseil général des Bouches-du-Rhône, qui réserve 150 millions

d'euros aux opérations de la communauté urbaine en matière de transport. Il nous permettra d'avoir réalisé à cette échéance un premier axe Nord-Sud entre Saint-Antoine et Luminy, et le désenclavement de l'autre grand pôle universitaire excentré de Saint-Jérôme/Château-Gombert.

Pour le métro, la prochaine étape sera le prolongement en aérien de la ligne 2 de Bougainville jusqu'à Capitaine-Gèze dans le 15^e arrondissement. Nous espérons mettre cette extension en service début 2014. Les études ont déjà commencé. A proximité, nous allons aussi réaliser un pôle d'échange et un parc relais pour permettre aux usagers de laisser leur voiture avant d'emprunter les transports en commun. Là comme ailleurs, tous les pôles d'échanges qu'il est prévu d'installer seront couplés avec des parcs relais. Ce sera le cas à La Rose et à Bougainville, où les parcs aujourd'hui saturés doivent faire l'objet d'une extension ; au rond-point du Prado, dans le cadre de l'opération stade Vélodrome, et au terminus du tramway des Caillols.

Ainsi, d'ici la fin de la mandature, nous aurons consacré 6 millions d'euros au renforcement de la sécurité dans le métro, à la fois pour les usagers et le personnel.

En surface, le maillage le plus fin reste et restera assuré par les autobus. Et notamment, par des bus de nouvelle génération qui circulent le plus possible sur des voies réservées. C'est ce qu'on appelle les bus à haut niveau de service, les B-H-N-S.

Encore absent du paysage marseillais, ce type de machine est déjà utilisé avec succès dans plusieurs grandes villes. Pour faire court, on peut comparer le bus à haut niveau de service à un « tramway sur roues ». Du tram, il a la longueur, 18 mètres ; la largeur, 2,55 mètres, comme le tram, il circule sur une voie réservée et bénéficie du franchissement prioritaire des carrefours. Accessible aux personnes à mobilité réduite, le BHNS offre une importante surface vitrée, de 20 à 25% de places assises, la climatisation, l'information aux voyageurs. Il bénéficie en outre d'un niveau de sécurité renforcé, tant pour les passagers que pour le conducteur.

L'acquisition de ces véhicules fait l'objet d'une convention entre la RTM, le Conseil général et la communauté urbaine. Il est prévu que la RTM commande 110 de ces machines pour un montant de 55 millions d'euros dont le Département apportera la moitié.

Et c'est précisément avec les bus à haut niveau de service que nous souhaitons considérablement améliorer, d'ici 2014, la liaison Nord-Sud. Cette ligne structurante Nord-Sud constitue la colonne vertébrale du réseau que je souhaite voir se créer dans la décennie. Elle est tout à fait essentielle à mes yeux. D'ici 2014, fin de la mandature, nous voudrions que soit réalisée une première liaison complète.

Vers le Sud, à partir de Castellane, nous souhaitons mettre en service une ligne de bus à haut niveau de service jusqu'à Luminy. Elle renforcera la ligne du bus 21 qui est la plus chargée du réseau de la RTM. A plus long terme, le tramway pourra remplacer le BHNS entre Castellane et le rond-point de Mazargues.

Vers le Nord, à partir du métro prolongé jusqu'à Capitaine-Gèze, nous voulons créer un bus à haut niveau de service jusqu'à Saint-Antoine. Dans un deuxième temps, à l'horizon 2020, nous voudrions prolonger le tramway partir de l'actuel terminus d'Arenc, jusqu'à Saint-Antoine, via le lycée Saint-Exupéry et Saint-André.

Ainsi, serait créée une ligne de tram d'un seul tenant entre Saint-Antoine – et éventuellement Septèmes - au Nord, et le rond-point de Mazargues, au Sud, en passant par la section cours Saint-Louis-Castellane, sur la rue de Rome, que nous allons réaliser d'ici 2014.

La desserte des sites de Saint-Jérôme et Château-Gombert sera assurée par la troisième ligne de BHNS que nous souhaitons créer. Elle reliera dans un premier temps, fin 2013, le site de Saint-Jérôme à celui de Château-Gombert, via la station de métro de La Rose qui permet la correspondance. Dans une deuxième phase, cette ligne de BHNS pourrait faire l'objet d'un raccordement à l'axe Nord-Sud par son prolongement jusqu'au pôle d'échange de Capitaine-Gèze.

Nous étudierons aussi la faisabilité d'une section de tramway entre le pôle d'échange Blancarde et le métro Dromel. Il y a là une piste intéressante pour contribuer au désenclavement du quartier de la Capelette en pleine restructuration et compléter l'accès aux installations des stades Vélodrome et Delord et du Palais des sports.

A côté des rails du métro et du tramway, ceux du train sont à même de compléter utilement l'offre de transports aux usagers. Dans la vallée de l'Huveaune, sur la ligne d'Aubagne qui disposera d'une troisième voie en 2014, trois gares peuvent rendre de grands services avec des cadences de TER accélérées : La Pomme, Saint-Marcel et Saint-Menet. Même chose vers le Nord, sur la ligne d'Aix renforcée, avec les gares de Picon Busserine, Sainte-Marthe et Saint-Joseph/Le Castellans.

Je n'oublie pas que, en 2009, les autobus ont encore transporté près de la moitié des quelque 152 millions de voyageurs recensés par la RTM. Sur les lignes 21 et 26, le bus à haut niveau de service permettra d'assurer un service à la fois plus rapide et plus confortable. Les autres lignes particulièrement structurantes de la RTM vont quant à elles faire l'objet d'aménagements et d'améliorations. Il s'agit de faciliter leur circulation afin de fiabiliser le service. Pour cela, partout où c'est possible, une voie leur sera réservée. Les trames circulatoires seront revues et les carrefours réaménagés afin de donner la priorité aux bus.

Par ailleurs, et c'est très important, nous avons décidé de rendre en dix ans la totalité du réseau de bus marseillais accessible aux personnes à mobilité réduite. Nous y consacrerons 10 millions d'euros par an.

Tous ces investissements, on ne peut les envisager sans concertation préalable avec la population et avec les élus des territoires concernés, au premier rang desquels, bien sûr, vous, Monsieur le maire de Marseille, qui êtes tenu informé des projets et consulté sur leur contenu. Et, compte tenu de leur coût, on ne peut réaliser ces équipements qu'assuré de la participation des autres collectivités, comme cela a été le cas ici, avec les contributions financières du Conseil régional et du Conseil général. Je tiens ce matin à en remercier les présidents Michel Vauzelle et Jean-Noël Guérini, dont je salue l'amicale présence à cette inauguration.

Et je sais que sous leur Présidence, la Région et le Département seront aux côtés de la Communauté Urbaine et de la Ville de Marseille, pour permettre aux Marseillais de circuler toujours mieux dans des conditions de confort de rapidité et de sécurité que mérite notre belle cité.

Je vous remercie.