

A. MARSEILLE, 12 ET 13 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées

- M. Michel Sappin, Préfet de la Région Provence Alpes Côtes d'Azur (PACA) ;
- M. Bertrand Wolkowitsch directeur de l'aménagement de la Région PACA ;
- M. François Jalinet, Directeur Général de l'Établissement Public d'aménagement Euroméditerranée. ;
- M. Jean-Claude Gaudin, Maire de la Ville de Marseille. ;
- M. Claude Valette adjoint au maire de Marseille chargé de l'urbanisme ;
- Mme Lota, Adjointe au Maire de la Ville de Marseille ;
- M. Alain Zalesky, SNCF PACA. ;
- M. Michel Croc, Directeur Régional du RFF PACA. ;
- M. Philippe Druesne, Responsable pôle régions AREP Marseille ;
- M. Damien Latuile, chef de l'immobilier régional de la SNCF ;
- M. Serge Marini, responsable régional PACA des gares SNCF ;
- M. Frank Geiling, directeur de l'urbanisme à l'Euroméditerranée ;
- M. Philippe Druesne, responsable Pôle Régions de l'AREP ;
- M. Renaud Balaguer, chargé de mission Transport/Énergie au Secrétariat Général pour les Affaires Régionales de la Préfecture de la région PACA.

2. Les visites de terrain

- Visite de la gare d'Aix en Provence TGV ;
- Inauguration de la Gare Sainte Marthe (à l'occasion de la réouverture de la ligne TER Marseille Aix-en Provence) ;
- Visite du site d'Euroméditerranée (quartiers du port de la Joliette, de l'ancienne gare des Docks, l'îlot/l'Atrium/Le Patio, Tour CMA-CGM, Fort Saint Jean et site du MUCÉM, rue de la République etc.) ;
- Visite de la gare St Charles et du quartier Bernard Dubois.

3. Les enjeux du projet

La Gare centrale de Marseille Saint-Charles est située au centre d'un périmètre urbain dense et multimodal. Le pôle d'échanges de Marseille, qui accueille en moyenne 45.000 voyageurs par jour et 9,8 millions par an, est desservi depuis 1970 par le métro et depuis 2001 par le TGV Méditerranée. Le trafic régional (300 trains par jour), les cars interurbains, les bus urbains, un parc de stationnement de

850 places, une nouvelle ligne de tramway à proximité et une station de taxis en font un enjeu majeur de développement du centre de Marseille.

Porte d'entrée vers le vaste territoire de 300 hectares du site « Euroméditerranée », porte d'entrée renforcée par la future ligne à grande vitesse LGV PACA, **la grande gare ferroviaire de Marseille Saint-Charles est emblématique des défis posés aux pôles de transport multimodaux de grande dimension** : le projet de réaménagement complet du bâtiment historique est lancé en 1994 ; sur la base des premières études fournies par l'AREP, un protocole est adopté en 1997 par l'État, la Région, le Conseil général des Bouches du Rhône, la Ville de Marseille – depuis la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), l'Établissement public Euroméditerranée, la SNCF et RFF.

Le pôle transport se décompose en deux opérations : d'une part les installations ferroviaires de l'avant-gare dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par RFF et dont l'essentiel des travaux a été achevé avant l'arrivée du TGV Méditerranée en 2001, d'autre part le terminal voyageur qui comprend notamment l'agrandissement de la gare SNCF sous maîtrise d'ouvrage SNCF, la restructuration de la gare routière sous maîtrise d'ouvrage Conseil Général, un tunnel routier sous maîtrise d'ouvrage Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Le projet initial, évalué à 134 millions d'euros en 1996, est passé en 2007 à 215 millions (74 millions pour les infrastructures ferroviaires, 112 millions pour le terminal voyageurs et 29 millions pour les libérations foncières, les dévoiements des réseaux et la déviation routière souterraine). Trois avenants sont nécessaires pour tenir compte des révisions techniques du projet entre 1997 et 2007 qui portent sur le déplacement et l'allongement des trémies routières vers l'entrée et la sortie de l'autoroute, la substitution de la ville de Marseille par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et un financement européen complémentaire du FEDER à hauteur de 13 millions. Le financement du terminal voyageurs a été assuré par la SNCF (26 %), la Communauté urbaine (21 %), la Région (16%), Euroméditerranée (13 %), le FEDER (11%) et l'État (2,5 %).

La gestion de la grande gare multimodale de Marseille Saint-Charles – qui comporte notamment 25 commerces sur une superficie de 4.250 m² dans la halle des voyageurs – est déjà prévue dans le protocole de 1997. En 2004, la SNCF fait une première proposition de convention de gestion. Le montant annuel des charges de 20,6 millions d'euros est alors réparti entre les transporteurs – Régions pour les TER et les trois autorités organisatrices de transport (AOT) par cars, Conseil général, Région et Marseille Métropole – (17,1 millions) et les concessionnaires et locataires de la grande halle de la gare (3,5 millions).

Le comité de pilotage du pôle rejette cette proposition en 2007 et la nouvelle négociation aboutit à une nouvelle proposition qui s'appuie sur trois documents : un contrat de location pour les kiosques de la halle des voyageurs, une convention de prestations communes (gestion et entretien du site, information statique et dynamique, accueil général etc. et une convention de prestations spécifiques (vidéosurveillance, gardiennage). Les trois AOT sont désormais constituées en syndicat mixte de gestion de la gare routière et c'est le président de cette structure qui les représente. Les discussions sont toujours en cours pour un budget 2009.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

La table ronde s'est penchée sur trois questions principales :

- le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale ;
- le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales ;
- la structuration du projet.

a) Le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale

Le lieu du débat sur la gouvernance des gares contemporaines devrait être trouvé au niveau de la métropole régionale. En effet, les lieux de rencontre sont multiples, à l'occasion des débats publics ou dans les réunions entre acteurs des projets. Mais c'est à l'échelle métropolitaine qu'un accord doit être trouvé dont le ciment est le projet métropolitain. Avec 8 EPCI, la gouvernance actuelle et la répartition des richesses ne tiennent pas. Marseille est plus pauvre que sa périphérie. Le monde économique a réalisé l'unité métropolitaine. En revanche son unité administrative est difficile à trouver et elle passe par le projet métropolitain.

Le problème est **que personne ne pilote l'aire métropolitaine** : la Région, le Département et les 8 EPCI sont compétents. La ville de Marseille ne l'est pas, alors qu'elle est évidemment centrale. Le projet se construit en donnant de la visibilité à un horizon comme celui de Marseille 2013, capitale de la culture, avec un budget adapté.

L'appréciation des projets par les habitants est déterminante. Euro Méditerranée s'est doté d'équipes intégrées d'action sociale passant des conventions avec les bailleurs et avec les habitants. Cette action va jusqu'à la facilitation du réinvestissement du logement rénové et à l'aide à l'emploi (clauses d'insertion avec les opérateurs de la construction ou du commerce, sous conditions de capacité et formation si nécessaire).

La perception des enjeux et les conflits d'usage doivent déboucher sur des complémentarités qui s'organisent : les installations ferroviaires sont passées de l'idée de friche à celle d'un outil industriel ; la vision 2020 des TER est commune et elle est partagée par les grandes collectivités. Mais pour autant le lieu futur de l'intermodalité marseillaise reste inconnu : Saint-Charles ? Blancarde ? Dans les deux lieux ? Comment assurer le passage vers le nord ? En TER, l'Estaque est à 10 minutes de Saint-Charles. L'arc méditerranéen pose problème, le système logistique aussi. Où loger la gare TGV, dans l'avant gare de Saint Charles ou ailleurs ? Le choix d'implantation de la future gare est effectivement essentiel.

b) Le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales

Avant de répartir les tâches et d'assurer les financements, il importe de définir une vision commune du projet. Mais **lorsque le processus local est bloqué, il revient à l'État de proposer un lieu un lieu de débat.** Pour autant, le principe de subsidiarité peut jouer dans les deux sens : au début des années 90, personne ne savait par quel bout prendre Saint Charles. Les acteurs locaux ont alors demandé un animateur à l'État. Le directeur régional de l'équipement a été choisi, dont la mission a débouché sur une convention comprenant programme et financement. Lorsque le processus local

est bloqué, il revient à l'État de proposer un lieu. Mais on peut aussi considérer que ce rôle revient à la ville.

L'État doit sécuriser le financement dès qu'il y a des financements croisés: Région, Département. Ensuite, il faut trouver un chef de file qui s'occupe de la réalisation sans quoi il y a un risque de blocage

c) La structuration du projet

L'Établissement Public d'Aménagement, qui conduit les projets dans la synthèse des positions des différents partenaires, peut jouer un rôle fédérateur et mobilisateur dans la conduite des projets. La création d'Euroméditerranée s'est faite sur la base du rapport du Préfet qui a réuni les collectivités locales. A l'origine l'État a apporté 50% des moyens. L'État a joué sur Saint Charles le rôle de pompier. S'il devait y avoir changement de la loi, il faudrait cependant veiller à ce que les changements d'ordre législatif ne perturbe pas les opérations engagées qui fonctionnent.

L'existence d'un plan stratégique, préalable, partagé, décliné en actions, financements, planning et enchaînements est essentiel pour le bon fonctionnement du projet. A titre d'exemple, le conseil d'administration d'Euroméditerranée réunit l'État et les collectivités locales ; il s'est doté de comité de gouvernance par thèmes. Mais il faut aussi pouvoir adapter le dispositif en fonction des projets des différents acteurs, cas par cas.

Le recours à une étude de définition est possible, mais compliqué. Ce dispositif du code des marchés publics ne permet, ni ne remplace le processus de connaissance du terrain, les allers-retours et les adaptations nécessaires. La réflexion sur l'extension d'Euroméditerranée s'est faite avec les partenaires, eux même porteurs de technicités. La question est comment les agencer, les articuler, faire ressortir les points de conflits, les voies d'avancées. La question urbaine se pose jusque dans la gare elle-même, en termes d'utilité, d'accessibilité et de localisation pour les nouvelles gares.

Verbatim :

«il faut une clarification des rôles des acteurs, des enjeux, des flux économiques et l'instauration d'un pilotage clair ».

« instaurer un pilotage des grands projets, à la responsabilité identifiée, doté d'un plan stratégique financé ».

« pilotage et cohérence ».

« il faut un pilote et aussi un plan stratégique permettant de coordonner les acteurs et de mieux maîtriser les financements. Avec un arbitrage financier qui ne porte pas seulement sur les infrastructures mais aussi sur la valorisation urbaine ».

« faire sauter les frontières, le projet global ne s'arrêtant pas à la limite du bâtiment de la gare »

« remettre l'utilisateur au cœur de la conception du projet, privilégiant à la descente du train le voyageur par rapport aux kiosques, pointant l'absence de parc à vélos... la lettre de mission manque énormément de teneur écologique: énergie, toitures... »

« le projet urbain doit être traité comme tel, avant le projet de transport »

« durant la conception, l'ensemble des utilisateurs futurs devrait avoir une évaluation à peu près fiable des coûts de fonctionnement et de leur répartition »

« ce ne sont pas les rails qui font la ville mais l'inverse »

« l'agence d'urbanisme est un lieu de débat; mais aujourd'hui, grâce à cette mission parlementaire, nous nous sommes parlé »

« il y a un accord de fond sur la nécessité de changer: il y a surtout un déficit particulier en matière ferroviaire et de transport en commun »

« nous avons besoin d'un coup de pouce pour cimenter tout ça ».

Source SNCF - 15/1/2009

Fiche Synthétique Gare de Marseille

Historique

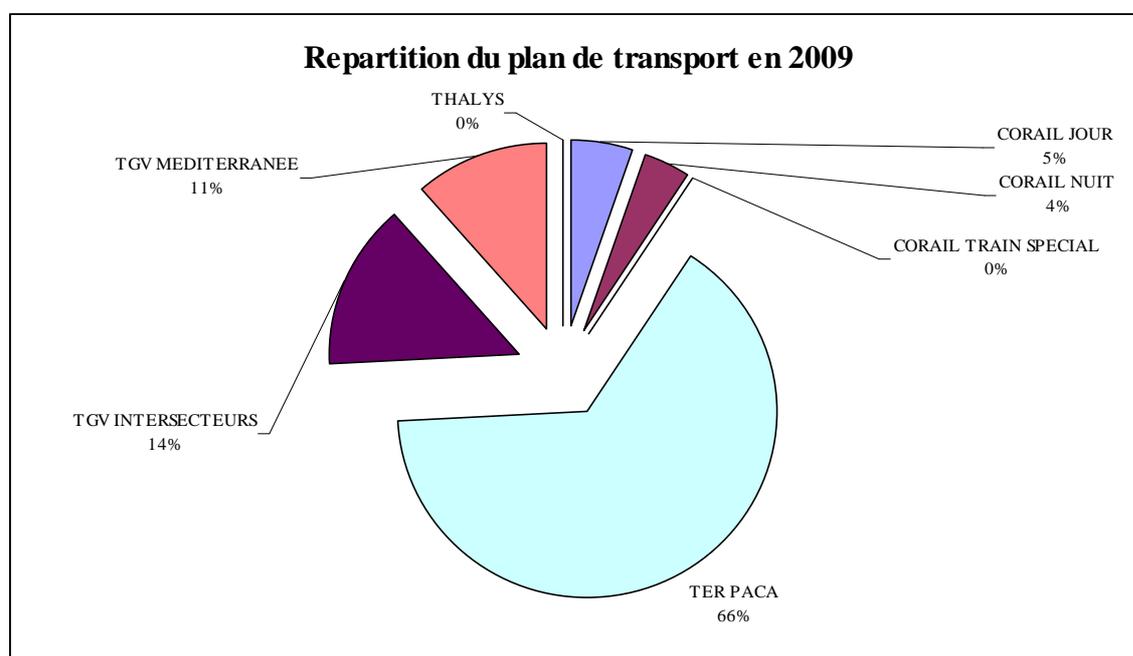
Gare mise en service en 1848 / Rénovation en 2001 et 2007 (Halle Honorat)

Surface : 7 944 m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 9,8 millions, + 20 % sur 5 ans.

Nombre de départ trains prévus en 2009 : 66 100



Situation intermodale

Moyenne 2003-07	Marseille	Moyenne segment
En voiture	33%	34%
En taxi	5%	4%
En 2 roues	0%	1%
En transports en commun	48%	50%
A pied	12%	10%
Autre	1%	1%

Transport en commun :

– La gare est desservie par 2 lignes de métro et 2 lignes de bus (dont 1 de nuit)

– La gare routière est intégrée à la gare (accès de plain pied aux quais) : bus, cars et navette aéroport).

Stationnement voitures particulières

Parking souterrain Effia 1 190 pl
Parking en surface square Narvik

Dépose minute au pied de la Halle Honnorat et square Narvik

Taxis : au pied de la Halle Honnorat

Deux roues : manque de stationnement vélos

Évolution externe

Mise en service LGV PACA – Languedoc Roussillon
Projet Rénovation urbaine
Projet Euroméditerranée (création bureau, logements et commerces)

Investissements prévus

Information voyageur et rénovation restauration aile Narvik en 2009
Vidéo protection / Accessibilité PMR en 2010
Projet stationnement 2 roues 2010/11