

Marseille - Enjeux

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.