

La gare qui bouleversera Marseille

En 2035, l'aménagement à Saint-Charles d'une nouvelle gare souterraine ne transformera pas que l'offre ferroviaire

Saint-Charles devrait bien sortir de son cul-de-sac, mais il faudra pour cela, faire preuve d'encore un peu de patience. Classée prioritaire par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), chargé de hiérarchiser les grands projets nationaux pour la future loi d'orientation des mobilités (Lom), la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) prévoit la transformation de l'offre ferroviaire dans la région, et la création d'un véritable RER métropolitain.

Aménagement d'une cinquième voie technique à la gare de La Blancarde (4°), doublement du tunnel Saint-Louis (15°), doublement de la voie à la halte d'Arenc pour y faire passer un TER tous les quarts d'heure entre Saint-Charles et L'Estaque... Tous ces projets réunis ans la phase 1 de la LNPCA, ne prendront pleinement effet qu'à l'issue de la réalisation de la phase 2: la création d'une gare souterraine à Saint-Charles.

La concertation de la Ligne nouvelle a été lancée le 12 juin à travers des ateliers participatifs (*lire ci-dessous*) et des permanences détaillées sur un site dédié (1). Mais déjà, tous les regards se tournent vers le principal aménagement de cette Ligne que le maître d'ou-

vrage SNCF Réseau a présenté hier matin. "Toutes nos propositions sont mises sur la table, rien ne sera décidé avant que le public donne son avis", a prévenu Jean-Marc Illes, directeur territorial adjoint SNCF Réseau et chef de la mission Ligne nouvelle.

3 milliards d'euros pour ouvrir la gare sur la ville

D'un coût global estimé à plus de 3 milliards d'euros (735 millions d'euros pour la phase 1 et 2,345 milliards

pour la phase 2) dont 2,3 uniquement sur les réalisations marseillaises et 800 millions d'euros sur la gare souterraine, le projet semble plus près que jamais de sa concrétisation. "Nous travaillons sur cette gare avec la Métropole depuis sept-huit ans, a expliqué Roland Legrand directeur de Gares nouvelles. Elle est l'embryon d'un aménagement de quartier, puisque la gare s'inscrit dans les 180 ha de Quartiers libres."

Dessinée sur 400 m de long, 50 m de large et 25 m de profondeur, la gare sou-

terraine sera dotée de quatre voies qui seront reliées à un tunnel ferroviaire de 11 km de long entre Saint-Louis (15°) et La Parette (12°). Sa construction permettra une réorganisation des déplacements, actuellement concentrés autour du square Narvik. "38 à 40 % des

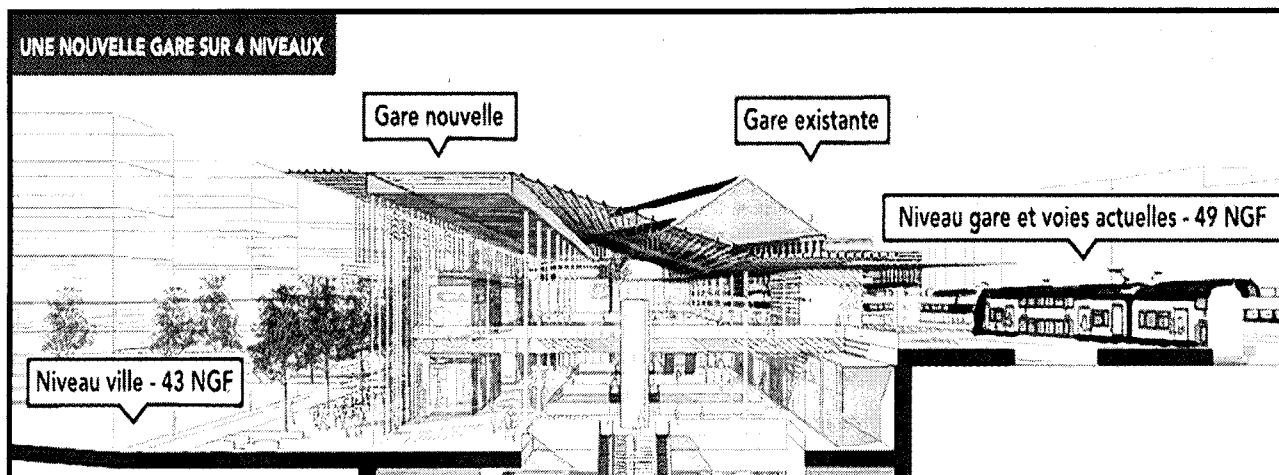
flux viennent du métro, 30 % de la gare routière, et 20 % ne prennent pas le train, précise le responsable. On va donc libérer les emprises pour distendre les flux et faire en sorte que la gare s'ouvre sur la ville." Le projet prévoit

ainsi un passage urbain traversant reliant le boulevard Voltaire à la rue Honorat, entre le boulevard National et la rue de Crimée. Dans un concept de "gare à 360°", "un quadrilatère de fonctionnalités sera réalisé, de manière à capter de nouveaux flux de voyageurs, les rabattre vers de nouvelles correspondances" entre trains, autocars, métro, tram et bus.

En outre les niveaux seront abaissés - la gare actuelle se situe à 49 m d'altitude - pour favoriser la liaison avec les rues environnantes. À terme, la gare Saint-Charles, avec son extension souterraine, disposera de 5 000 m² de surfaces ferroviaires, qui permettront d'améliorer la régulation des trains grâce à un double système informatique et de multiplier par deux le nombre de TER (*lire ci-dessous*). Objectif: passer de 15 millions de personnes fréquentant la gare aujourd'hui à 35 millions en 2050.

Reste encore à doter la Ligne nouvelle d'un plan de financement que l'État pourrait assurer pour moitié. La réponse est attendue dans la décision ministérielle prévue en fin d'année.

Laurence MILDONIAN



LE CALENDRIER DES PROCHAINS RENDEZ-VOUS

● **Ateliers participatifs.**- Entamée le 12 juin, la concertation se poursuit jusqu'au 15 juillet avec des ateliers participatifs prévus aujourd'hui autour du secteur Blancarde (à 19 h, au CMA Libérateurs, 172, boulevard des Libérateurs, 12^e) ; lundi 1^{er} juillet pour le secteur Saint-André/Saint-Henri (à 19 h, à la Cité des arts de la rue, 255, avenue des Aygaldes, 15^e) ; mercredi 3 juillet pour le secteur de la gare Saint-Charles (à 18 h, à l'École EMD, rue Joseph-Biaggi, 3^e) ; lundi 8 juillet pour le secteur Saint-Louis/La Delorme (à 19 h, à la Cité des arts de la rue, 255, avenue des Aygaldes, 15^e).

● **Réunions publiques locales.**- Elles auront lieu le 9 septembre pour Saint-Charles - blocs est et ouest ; le 26 septembre pour Marseille nord ; le 30 septembre pour La Blancarde, 4^e voie et La Penne-sur-Huveaune et le 1^{er} octobre pour le faisceau d'Arenc - Saint-Charles.

● **Atelier thématique.**- Trois ateliers thématiques seront organisés dans la région, à Toulon, à Nice et à Marseille le 9 octobre, sur la socio-économie.

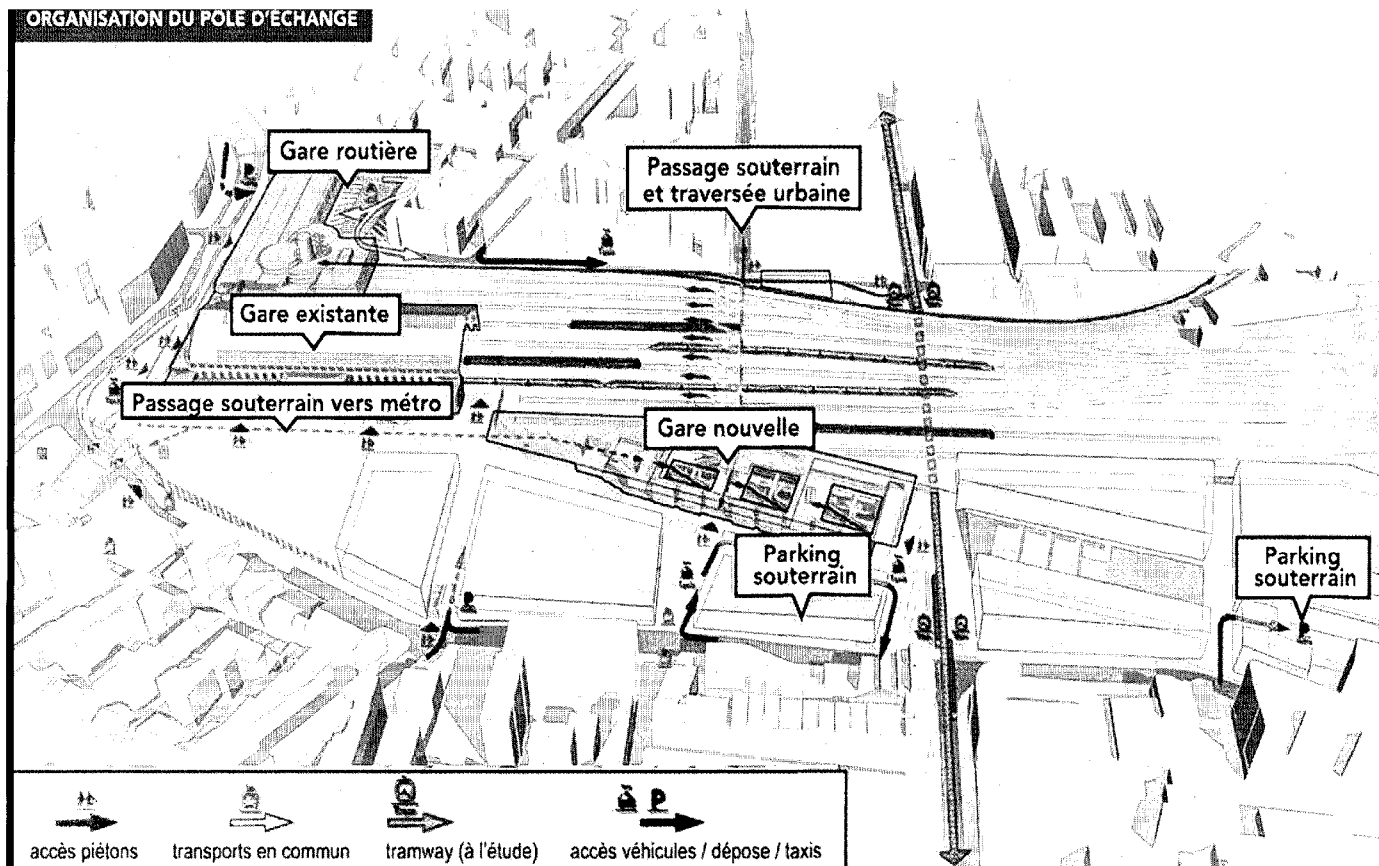
● **Réunion de clôture.**- Elle se tiendra le 17 octobre à Marseille.

● **Bilan de la concertation.**- Il sera réalisé en novembre-décembre, avant que soit rendue la décision ministérielle début 2020.

● **Études de dossier d'enquête publique et d'impact.**- Elles seront menées en 2020-2021. L'enquête publique pourra alors être lancée en 2021-2022, pour une déclaration d'utilité publique précédant le lancement des travaux.

● **Travaux.**- Ceux de la première phase débuteront en 2023 pour une livraison en 2026-2027, en fonction des financements de l'État. Le chantier de la deuxième phase devrait être lancé en 2027-2028, pour une livraison en 2035.

ORGANISATION DU POLE D'ECHANGE



LES 3 QUESTIONS À JEAN-MARC ILLES DIRECTEUR TERRITORIAL ADJOINT DE SNCF RÉSEAU

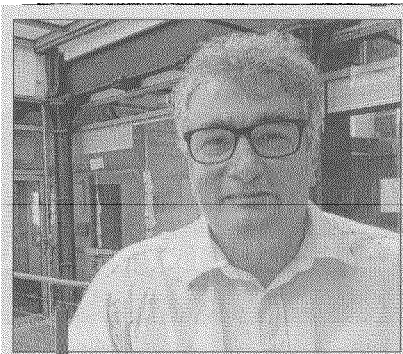
"La gare souterraine rend des projets possibles"

1 Quels sont les objectifs de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ?

Ces objectifs sont multiples. Il s'agit à la fois d'améliorer la régularité des trains mais aussi d'en augmenter leur nombre. À Saint-Charles, on passera de 70 à 80 TGV par jour. Mais surtout, on va doubler le nombre de TER en passant des 140 quotidiens actuels à 280. Cela permettra de créer de véritable RER métropolitain, comme à Paris. Or, on le sait, mécaniquement, la fréquence accrue des trains régionaux, élargie au-delà des heures de pointe, tend à augmenter le nombre de voyageurs. On espère ainsi à terme qu'on enregistrera un véritable report modal de la route vers les trains, bien moins polluants.

2 Pourquoi créer une gare souterraine à Saint-Charles est indispensable dans ce projet ?

Parce qu'elle permet de désaturer le nœud ferroviaire de Marseille. Sans



Jean-Marc Illes est le chef de la mission Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. / PHOTO L.M.

cette gare souterraine, il n'y aura plus de chemin de fer dans les cent ans qui viennent. Notamment parce qu'elle rend possibles des projets qui ne le sont pas aujourd'hui. C'est grâce à elle qu'on pourra faire circuler un tunnel ferroviaire de 11 km de long entre Saint-Louis

(15^e) et La Parette (12^e) qui permettra de proposer aux voyageurs davantage de trains sur des temps de parcours réduits. De nouveaux services pourront être créés entre Miramas, Vitrolles aéroport, Aubagne et Toulon.

3 Pourquoi le projet est-il si long à mettre en place ?

Il est long parce qu'il faut prendre l'avis du public et que cette phase réglementaire de concertation, qui tiendra compte de l'impact environnemental et des propositions du public pour le dossier final qu'on soumettra au ministère, s'ajoute à la phase technique de travaux. À lui seul, le tunnel ferroviaire de 11 km nécessite un énorme chantier de six ans. Grâce à la décision ministérielle du 4 mars dernier, les travaux de la phase 1 devraient commencer en 2023 pour une livraison des premiers aménagements en 2027.

Propos recueillis par L.M.
DPVIL