



GARE SAINT-CHARLES

PIVOT DU DÉVELOPPEMENT
D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE

JANVIER 2018



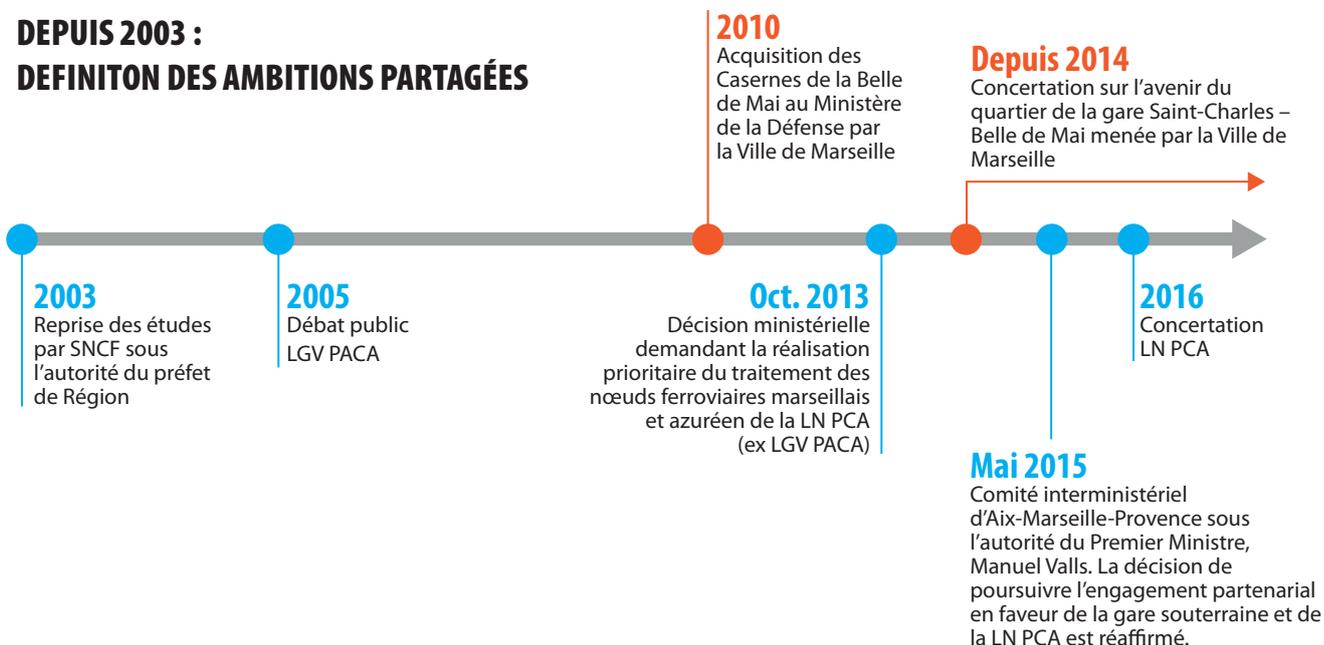
GARE SAINT-CHARLES

PIVOT DU DÉVELOPPEMENT D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE

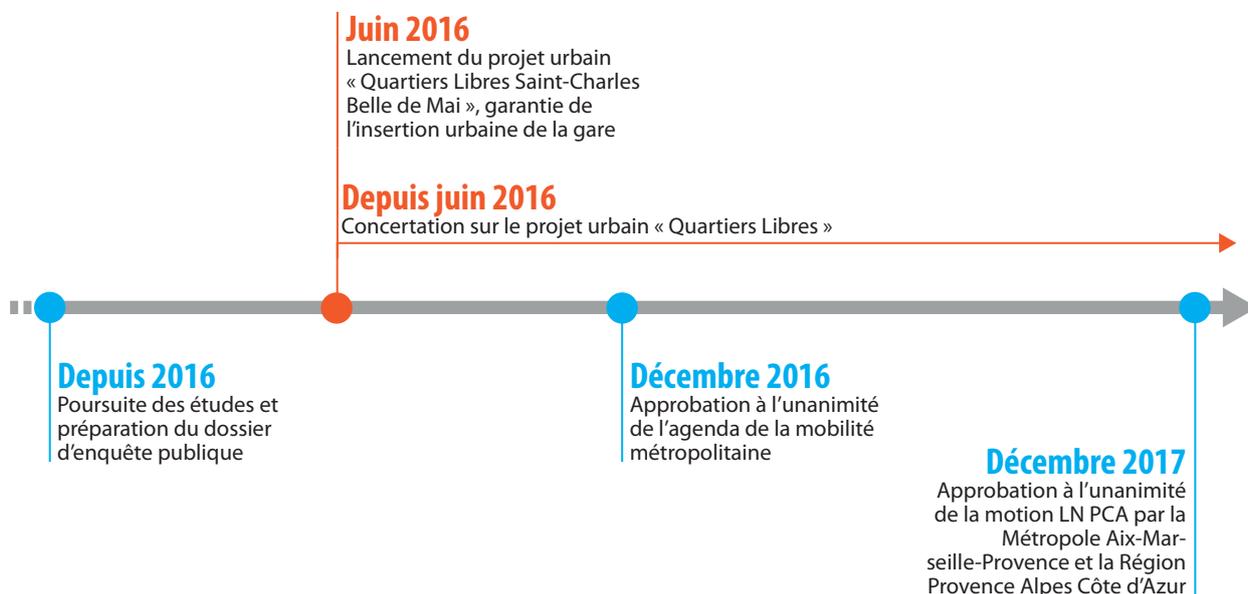
DÉPLOYER LE POTENTIEL DE LA 2^e MÉTROPOLÉ DE FRANCE	P6
Aix-Marseille-Provence : moteur de croissance nationale	P6
Quelle place dans les grands projets d'infrastructures ?	P7
LE TREMLIN POUR LA MOBILITÉ	P8
La gare Saint-Charles souterraine, clé de voûte de l'Agenda de la mobilité métropolitaine	P8
Renforcer l'intermodalité du principal pôle d'échanges de la Région Sud	P10
LE LEVIER DU DÉVELOPPEMENT DU CŒUR DE LA MÉTROPOLÉ	P11
La gare Saint-Charles : pôle urbain essentiel à l'avenir de l'hypercentre et d'Euroméditerranée	P11
Ouvrir la Gare à 360°	P13
UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE ET ENGAGÉE	P14
Depuis 2003 : ambitions, faisabilités, concertation	P14
Depuis 2016 : convergence des études et des choix, arbitrages.....	P14

15 ANS DE PROJET

DEPUIS 2003 : DEFINITION DES AMBITIONS PARTAGÉES



DEPUIS 2016 : CONVERGENCE DES CHOIX



● Dates clés projet mobilité ● Dates clés projet urbain

L'ensemble des acteurs compétents sont engagés depuis de nombreuses années et unanimes pour partager les enjeux en matière d'accessibilité, de développement durable et de développement urbain. Les grandes étapes du projet ont été concertées avec la population et les usagers.

L'ESSENTIEL

Aix-Marseille-Provence, c'est :

- ▶ La 2^e métropole de France, moteur de croissance nationale.
- ▶ La seule métropole méditerranéenne.
- ▶ Un système de mobilité à bout de souffle.
- ▶ Un territoire otage du « tout voiture », les embouteillages les plus importants d'Europe.
- ▶ La gare Saint-Charles, la clé du développement.

Les bénéfices du projet de gare Saint-Charles, c'est :

- ▶ Un projet ambitieux et permanent.
- ▶ La continuité des politiques engagées par l'État, les collectivités et les partenaires.
- ▶ Le socle de projets pour le XXI^e siècle.
- ▶ Une gare comme lieu hybride : quartier d'un cœur métropolitain et pivot des mobilités.

... et en matière de mobilité c'est :

- ▶ Davantage de trains et une meilleure qualité de service.
- ▶ Une gare routière renforcée, un métro modernisé, une nouvelle desserte en tramway.
- ▶ Un pôle d'échanges perméable et ouvert sur la ville et ses quartiers.

... et en matière d'aménagement c'est :

- ▶ Un lieu privilégié aux fonctions tertiaires, universitaires et culturelles.
- ▶ Un développement urbain au service du cœur de la métropole.
- ▶ L'opportunité de créer des liens entre le nord et le centre-ville de Marseille.

DÉPLOYER LE POTENTIEL DE LA 2^e MÉTROPOLE DE FRANCE

Les chiffres clés

+ 100 000 HABITANTS
d'ici 2030, soit près de 2 millions d'habitants

Une dynamique de création de
+ 6000 EMPLOIS PAR AN,
ces 10 dernières années malgré la crise

+ 5% D'ÉTUDIANTS
depuis 5 ans

60% DES HABITANTS
ne se déplacent qu'en voiture

L'équivalent
D'UN AN DE VIE PERDU
dans les embouteillages pour chaque individu

L'équivalent
D'UN AN D'ESPÉRANCE DE VIE PERDU
du fait de la pollution pour chaque citoyen du territoire
métropolitain

Les transports en commun
3 FOIS MOINS UTILISÉS QU'À LYON

213€ DÉPENSÉS PAR MOIS
en déplacements pour un actif travaillant dans un pôle écono-
mique périphérique, pour un revenu médian de 1300€

200 000 PERSONNES
sous le seuil de pauvreté

25% DES OFFRES D'EMPLOI NON POURVUES
pour des raisons de mobilité

Les métropoles, par le regroupement de leurs activités et leurs capacités d'innovation, constituent le cœur de la croissance économique d'un pays ou d'un territoire et in fine sa richesse. Ainsi les métropoles et les territoires sous leur influence directe produisent la plus grande partie des résultats économiques de la France. Les douze métropoles provinciales et l'agglomération parisienne, avec 39% de la population française, réalisent la moitié du PIB (51%), rassemblent 43% de l'emploi, déposent 70% des demandes de brevets et connaissent une dynamique économique forte (1,6% de croissance annuelle entre 2000 et 2010 à comparer au taux de 1,1% pour l'ensemble de France). Elles contribuent à diffuser la richesse sur le territoire par l'intermédiaire de mécanismes distributeurs puissants.

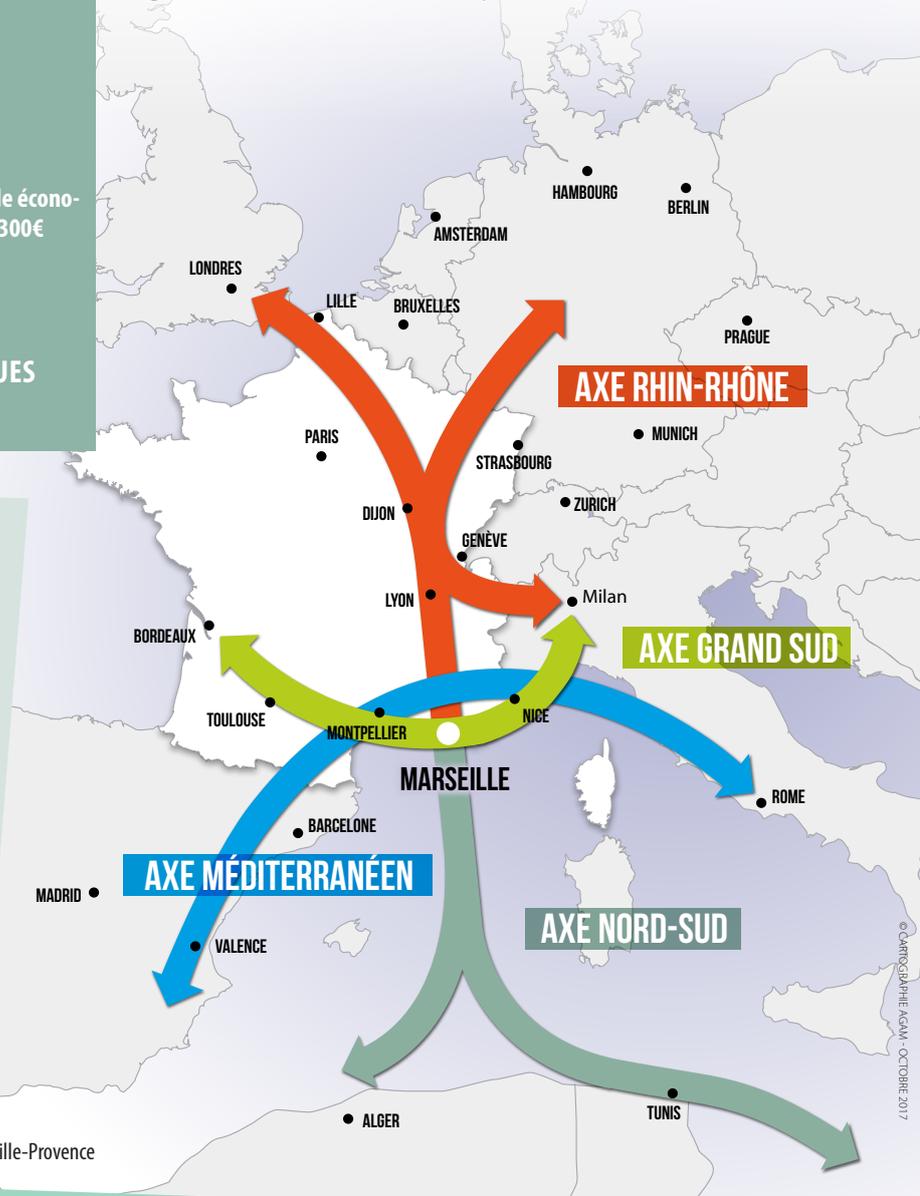
France Stratégie, janvier 2016

Aix-Marseille-Provence : moteur de croissance nationale

Avec 1 850 000 habitants, Aix-Marseille-Provence est la 2^e métropole française après Paris. Elle est aussi la plus vaste avec 3150 km², soit 6 fois le Grand Lyon et 4 fois le Grand Paris, ce qui lui confère un poids démographique significatif et une taille critique pour assurer une contribution certaine à la croissance et au positionnement international de la France.

Aix-Marseille-Provence connaît par ailleurs un positionnement tout à fait spécifique, à la croisée de l'axe méditerranéen et au cœur de l'axe sud-nord. Marseille est la seule métropole méditerranéenne française avec un poids comparable à d'autres métropoles mondiales telles que Zurich, Oslo, Rotterdam, Bruxelles, ou encore Baltimore, Ottawa. Elle compte 250 km de littoral et détient le premier port de France (en tonnage).

Cependant, son développement est aujourd'hui freiné par un système de transport à bout de souffle : réseaux saturés, pollution et embouteillages les plus importants d'Europe. Le changement durable de modèle est impératif.





Quelle place dans les grands projets d'infrastructures ?

Commission Mobilité 21 : la gare Saint-Charles comme priorité

En juin 2013, la commission « Mobilité 21 », mise en place par le ministre en charge des Transports, de la mer et de la pêche a été chargée de formuler des recommandations. Au terme de ses travaux, la commission pilotée par Philippe Duron propose une hiérarchisation des projets de l'État axée sur le traitement des nœuds ferroviaires.

Compte tenu des enjeux en matière d'accessibilité et de durabilité au sein de Provence-Alpes-Côtes d'Azur, le nœud ferroviaire marseillais, et donc la gare souterraine, est considéré comme étant indispensable à la réalisation du projet LN PCA dans son ensemble. Elle est la première pièce à réaliser avant 2030. Les sections Marseille-Toulon et Toulon-Nice sont prévues après 2030.

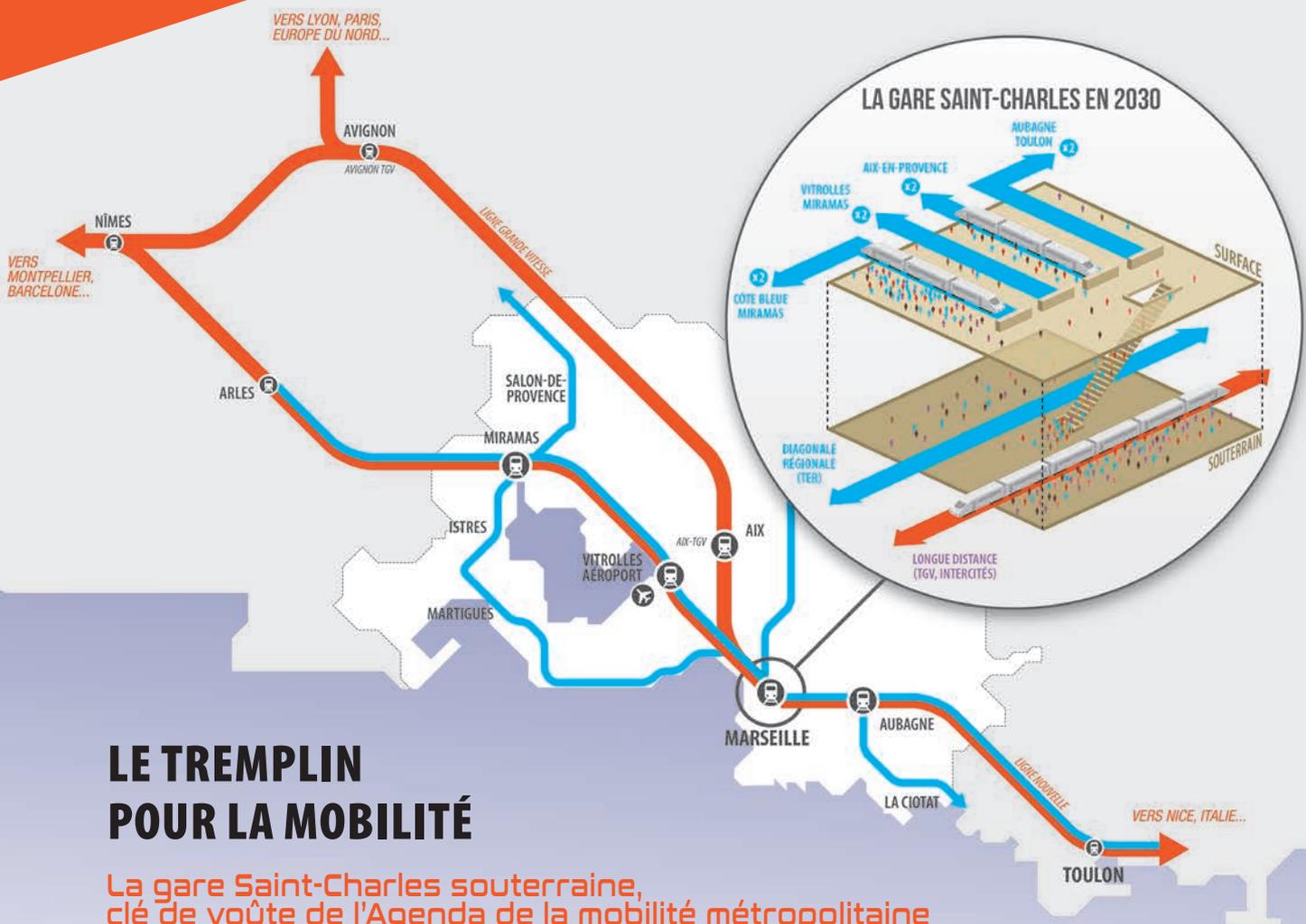
À l'heure des Assises de la mobilité et dans la continuité des décisions prises ces 15 dernières années, l'ensemble du territoire réaffirme le caractère fondamental de ces projets pour garantir et consolider l'attractivité de la Région Sud.

La gare Saint-Charles, pivot du développement urbain et de la mobilité

Les transports urbains et l'aménagement sont les prérequis d'une métropole compétitive, les garanties de qualité de vie et de santé, dans un espace économiquement dynamique. Le projet global de la gare Saint-Charles répond à ces enjeux.

Ambitieux, unique et indispensable, ce projet révolutionnera le système de transport métropolitain, régional et national. Il permettra la métamorphose du cœur de la métropole Aix-Marseille-Provence en reliant le centre-ville historique marseillais et Euroméditerranée. La gare Saint-Charles deviendra alors un élément clé urbain, à la fois traversant, structurant : un véritable morceau de ville.

Ce projet est incontournable pour permettre à ce territoire d'assurer durablement le rôle national en vue duquel la métropole, fusion des six anciennes intercommunalités, a été créée. C'est pour ces raisons que le projet mobilité esquissé au sein de l'Agenda est le premier acte fort en termes de politique publique porté par les nouvelles présidence et assemblée métropolitaines dès leur naissance. Ce projet fédérera le nouveau territoire d'Aix-Marseille-Provence et permettra de participer à l'effort national.



LE TREMPLIN POUR LA MOBILITÉ

La gare Saint-Charles souterraine, clé de voûte de l'Agenda de la mobilité métropolitaine

Avec 12 millions d'usagers annuels, la gare Saint-Charles est le 1^{er} pôle d'échanges de la Région Sud. Elle permet d'aller partout en France, en région et dans la métropole, pour travailler, se divertir, faire des achats... En train, en car, en métro, en vélo, à pied... C'est le pôle d'échanges métropolitain par excellence.

Or paradoxalement, le « nœud ferroviaire » marseillais est aujourd'hui le talon d'Achille des transports ferrés. De conception ancienne, en cul-de-sac, avec un plan de voies très complexe, la gare Saint-Charles est l'un des principaux facteurs de manque de fiabilité et de capacité de développement du réseau ferroviaire. La gare a donc besoin de franchir un palier pour développer un service ferroviaire à la hauteur des attentes des usagers des trains du quotidien et des trains longue distance. Le projet de création d'une gare souterraine incarne ce saut quantitatif qui permettra de basculer progressivement et durablement dans un système ferroviaire moderne et robuste.

La traversée rapide de Marseille rendue effective par la gare souterraine confortera la place de la métropole au cœur de l'arc ferroviaire méditerranéen, de Barcelone à Gênes, qui bénéficiera de plus de trains rapides vers Paris, Montpellier, Nice, Barcelone, l'Italie, le nord de l'Europe... L'espace régional proche sera également bénéficiaire, que ce soit pour les liaisons TGV (entre le Var et Aix TGV, Avignon TGV ou encore Valence TGV) ou par la création d'un axe ferroviaire régio-

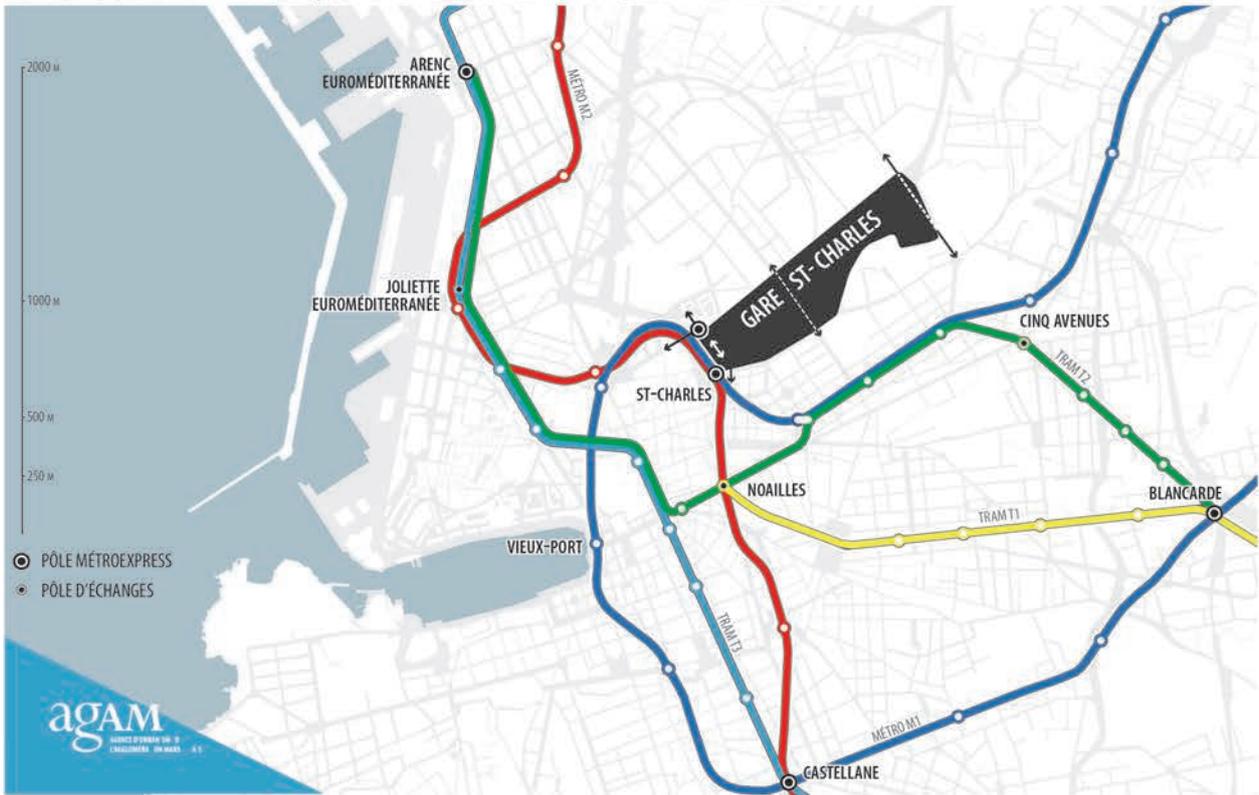
nal rapide de Toulon à Arles desservant toutes les grandes portes de la métropole (Aix TGV, Saint-Charles, Vitrolles Aéroport) et connectant ses bassins Ouest et Est, à Miramas et Aubagne. Ce trait d'union est un signal fort dans l'affirmation de la cohésion de la Métropole.

Le projet de gare souterraine donne les marges de manœuvre nécessaires pour construire un projet de mobilité permanent. La métropole ne s'y est pas trompée, en intégrant la gare souterraine comme la brique essentielle de son Agenda de la mobilité. C'est seulement avec le projet de gare souterraine que les objectifs de desserte « premium » fixés par l'Agenda, c'est-à-dire fréquence, rapidité et fiabilité, seront atteints pour le transport ferroviaire. Le projet permet également d'accueillir les efforts de la Région pour l'augmentation de l'offre, par la modernisation de certains grands corridors ferroviaires, comme la ligne Marseille-Gardanne-Aix ou encore les voies du littoral.

Renforcée, structurée et accompagnée d'une mise en valeur des gares métropolitaines, l'offre TER s'approchera de celle d'un RER métropolitain, accessible à tous moyennant l'acquisition du pass transport unique qui sera mis en service dès 2018.

L'objectif pour la mise en service de la gare souterraine, c'est 2030. Un glissement dans le calendrier, et c'est l'ensemble du projet de mobilité de la métropole qui est remis en cause.

EN 2018 : SAINT-CHARLES, UNE GARE EN FRANGE DU CENTRE-VILLE



AVEC LN PCA : SAINT-CHARLES, UNE GARE CENTRALE À 360°



Renforcer l'intermodalité du principal pôle d'échanges de la Région Sud

Outre la fonctionnalité ferroviaire, le pôle d'échanges multimodal Saint-Charles c'est également une double station de métro, une gare routière, une porte urbaine vers le centre de Marseille... Les flux générés par les trains à Saint-Charles sont aujourd'hui orientés vers les transports en commun (50%) et la marche à pied (30%), et ils le resteront. Face au potentiel doublement de ces flux à l'horizon 2040, il est fondamental de penser dès à présent au renforcement de la desserte inter-

modale du pôle d'échanges de demain. Aujourd'hui, la gare n'est par exemple pas connectée au réseau de tramway et difficilement accessible en vélo.

Avec la gare souterraine, le système global de la gare aujourd'hui concentré sur deux façades s'ouvrira à 360° sur les quartiers alentour, avec la création de deux nouveaux parvis côté boulevard National, et de passages souterrains reliant les secteurs, faisant de la gare un véritable lieu de vie traversant.

La Métropole va d'abord renouveler les rames du métro marseillais d'ici 2025, en incluant l'amélioration de l'accessibilité de la station de métro Saint-Charles, la plus utilisée du réseau marseillais. Le projet de gare souterraine permet de repenser l'organisation et la répartition des accès à la station de métro, pour optimiser le confort des usagers.

La Métropole étudie également l'évolution progressive de la desserte en transports en commun du secteur de la gare, en particulier par le renforcement de lignes de bus structurantes et par la création d'une voire deux lignes de tramway sur le boulevard National, qui desserviraient au plus près les futurs accès de la gare. La Métropole envisage enfin une troisième ligne de métro qui révolutionnerait l'accès à la gare depuis les secteurs du Merlan et de Bonneveine.

Connexion au réseau de tramway, nouvelle ligne de métro, lignes de bus structurantes... Dans ce schéma, la gare située aujourd'hui en frange des réseaux de transports urbains et du centre-ville de Marseille, en deviendrait le centre névralgique, au cœur de la métropole.

Les Chiffres clés

12 MILLIONS DE PASSAGERS
en 2016

1^{er} PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL
de la Région Sud et de la seconde métropole de France,
au cœur de la seconde ville de France

Parts modales d'accès / diffusion aux trains en 2014 :

50% EN TRANSPORTS EN COMMUN

31% EN MODES ACTIFS

19% EN VOITURE

(source Gares & Connexions)

DOUBLEMENT DES VOYAGEURS FERROVIAIRES
en 2040 (prévisions SNCF Réseau)



LE LEVIER DU DÉVELOPPEMENT DU CŒUR DE LA MÉTROPOLE

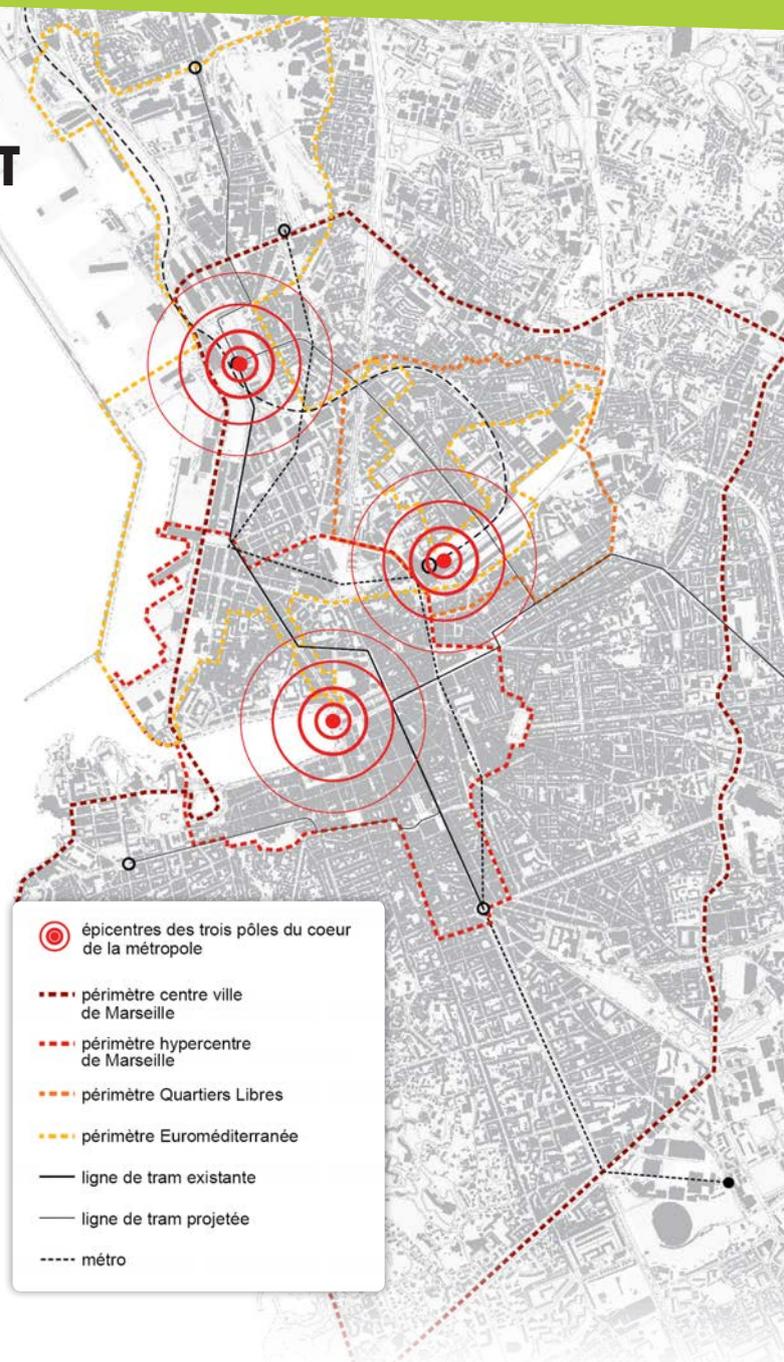
La gare Saint-Charles : pôle urbain essentiel à l'avenir de l'hypercentre et d'Euroméditerranée

Au-delà de sa fonction de mobilité, la gare doit participer, comme quartier et lieu de vie, au développement urbain du cœur de la métropole en trinôme avec l'hypercentre et l'opération d'intérêt national Euroméditerranée.

En effet, la gare et son quartier sont eux-mêmes le lieu privilégié pour accueillir des fonctions métropolitaines comme l'université, les hauts-lieux culturels de la métropole ou encore la part du tertiaire qui cherche la proximité immédiate des principaux pôles de transports des métropoles. Ces fonctions, indispensables à un bon fonctionnement et à un développement ambitieux, ne peuvent exister qu'avec et autour de la gare métropolitaine.

En conséquence, la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont engagé une démarche de développement urbain et de valorisation des quartiers autour de la gare, le projet urbain « Quartiers Libres Saint-Charles Belle de Mai ».

En effet, les gares du XXI^e siècle sont des lieux aux usages de plus en plus hybrides, des véritables hauts-lieux de la vie urbaine. Marseille Saint-Charles est donc vouée à se développer comme morceau de ville multifonctionnel très particulier, où voyager devient presque une activité secondaire : « et au cas où vous auriez envie de voyager... vous pouvez y compris faire cela à Saint-Charles ». Des projets importants réalisés récemment autour de la gare Saint-Charles témoignent vivement de ces tendances d'évolution : la friche la Belle de Mai, le Pôle Média, le développement d'Aix-Marseille Université, le projet de développement des casernes du Muy sur plus de 7 hectares.



Les trois pôles principaux constituant le cœur de la métropole, le centre-ville de Marseille : l'hypercentre, Euroméditerranée et le quartier de gare rebaptisé « Quartiers Libres » ainsi que les transports en commun qui les relient (tramway, métro, train).

« QUARTIERS LIBRES SAINT-CHARLES BELLE DE MAI », DES OBJECTIFS CLAIRS

- Mobiliser le potentiel d'environ 300 000 m² de surface constructibles en friche autour de la gare Saint-Charles, en majorité sur le plateau des Abeilles et des Casernes du Muy.
- Accueillir au fur et à mesure, des programmes qui contribuent autant à la dynamique économique

- et sociale métropolitaine qu'à la vie des quartiers alentour.
- Créer autour et dans la gare un lieu de vie hybride en cœur de ville.
- Désenclaver la Belle de Mai et au-delà, relier le nord et le centre-ville de Marseille.



Avec la gare souterraine, la gare est accrochée à la ville, ouverte vers son contexte et perméable entre quartiers grâce à plusieurs passages

Ouvrir la gare à 360°

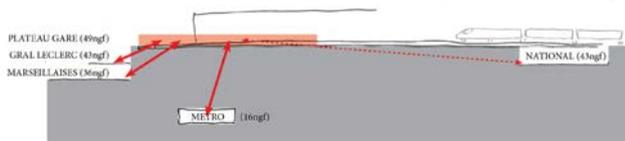
La transformation de la gare comme pôle d'échanges multi-modal en pôle de développement urbain du cœur de la métropole implique son ouverture tous azimuts, « à 360° ». La gare aujourd'hui exclusivement tournée vers le centre-ville et la mer, doit se retourner et s'ouvrir physiquement vers ses quartiers au travers de ses parvis, des cheminements piétons confortables et des transports en communs : bus, tramway, métro.

C'est précisément par rapport à ces deux logiques, l'hybridation de la gare comme lieu de vie en ville et son ouverture à 360°, que la nouvelle gare souterraine est indispensable. La gare Saint-Charles réaménagée uniquement en surface ne suffira pas à dégager les dynamiques urbaines et réaliser les restructurations spatiales nécessaires, notamment pour la Belle de Mai.

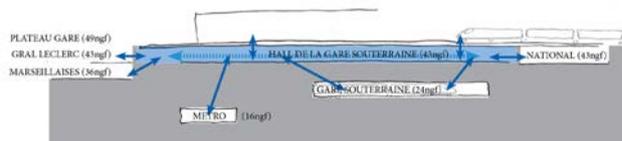
Seule la réalisation de la gare souterraine permettra de décompresser le système de gare et de pôle d'échanges et d'atteindre la bonne taille pour un véritable projet urbain. Le niveau de référence de la gare sera alors rabaissé, multipliant les accès et créant des porosités et des traversées nouvelles. Cette réalisation facilitera l'intégration de la gare dans la ville, le maillage et la perméabilité entre les quartiers qui sont aujourd'hui séparés par le faisceau ferroviaire.

Seule la réalisation de la gare souterraine encouragera de manière immédiate la nouvelle programmation du quartier de gare comme pôle urbain, complémentaire et indispensable à l'évolution et au fonctionnement de l'hypercentre et d'Euroméditerranée, dynamiques portées par des ambitions élevées exprimées autant par le gouvernement que par la Région et la Métropole.

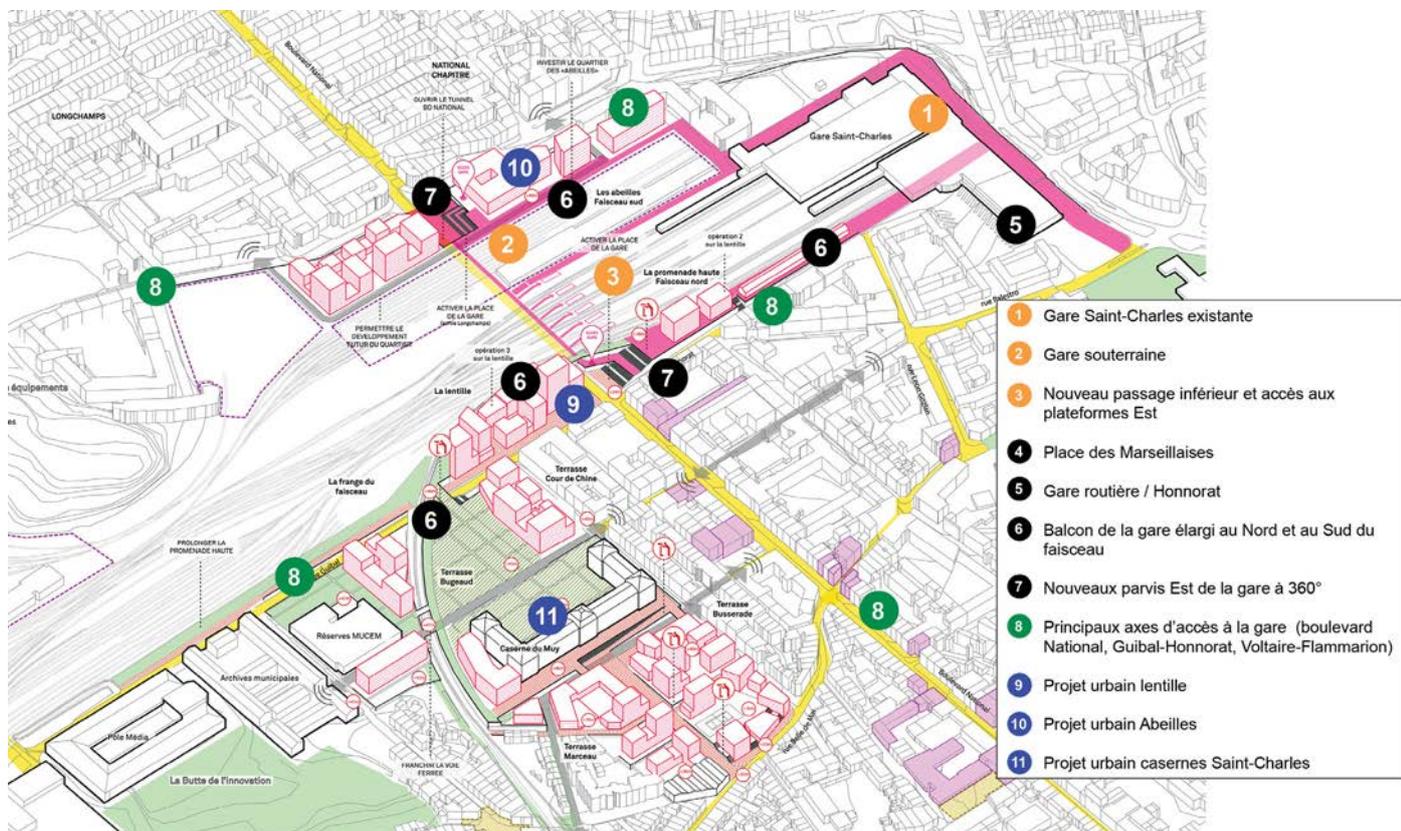
2017



avec la gare souterraine



Avec la gare souterraine : augmentation du confort des usagers au moyen d'un nouveau niveau de référence principal de la gare à la hauteur de la ville, entre la gare en surface et la gare souterraine.



La « gare ouverte à 360° » : concept de schéma directeur pour la gare Saint-Charles à l'avenir (proposition retenue de Güller&Güller et TVK suite au dialogue compétitif 2016).

UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE ET ENGAGÉE

Depuis 2003: ambitions, faisabilités, concertation

- ▶ **2003 à 2005**: reprise des études par SNCF Réseau (ex RFF) sous l'autorité du préfet de Région, Christian Frémont.
- ▶ **Février à juillet 2005**: débat public LGV PACA.
- ▶ **2006 à 2008**: études menées par la SNCF sur 14 scénarios.
- ▶ **2008**: première étude urbaine sur l'avenir du quartier de la gare Saint-Charles menée conjointement État, ministère de la Défense – Ville de Marseille.
- ▶ **Février 2009**: choix par le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Jean-Louis Borloo, du tracé dit « des métropoles du Sud » qui privilégie un passage dans les centres urbains.
- ▶ **2010**: acquisition des casernes de la Belle de Mai au ministère de la Défense par la Ville de Marseille.
- ▶ **Juin 2010**: comité de pilotage qui lance les études préalables à l'enquête d'utilité publique.
- ▶ **Juin 2013**: résultats de la Commission 21 menée par Philippe Duron sous l'autorité du ministre en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, Frédéric Cuvillier; évolution du projet de LGV PACA vers la LN PCA.
- ▶ **Octobre 2013**: décision ministérielle demandant la réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.
- ▶ **Depuis 2014**: concertation sur l'avenir du quartier de la gare Saint-Charles – Belle de Mai menée par la Ville de Marseille.
- ▶ **Décembre 2014**: 3^e conférence métropolitaine pour Aix-Marseille-Provence en présence de la ministre de la Décentralisation et de la Fonction publique, Marylise Lebranchu. Le préfet Laurent Théry présente le livre blanc des transports et insiste sur « La gare Saint-Charles, talon d'Achille des transports ferrés ».
- ▶ **Mai 2015**: comité interministériel d'Aix-Marseille-Provence sous l'autorité du Premier ministre, Manuel Valls. La décision de poursuivre l'engagement partenarial en faveur de la gare souterraine et de la LN PCA est réaffirmé suite à la validation de la feuille de route par le ministre chargé des Transports, à travers deux décisions ministérielles complémentaires prises en mai 2014 et avril 2015.
- ▶ **2016**: concertation LN PCA.

Depuis 2016: convergence des études et des choix, arbitrages

- ▶ **Depuis 2016**: préparation du dossier d'enquête publique alimentée notamment par les contributions de la SNCF, Ville de Marseille, Métropole Aix-Marseille-Provence accompagnés par le groupement Güller&Güller/TVK.
- ▶ **Depuis 2016**: études complémentaires de la desserte de la Gare Saint-Charles - Quartiers Libres.
- ▶ **Depuis 2016**: consolidation de la gouvernance Ville de Marseille et Métropole Aix-Marseille-Provence, montage de la gouvernance partagée avec SNCF.
- ▶ **Juin 2016**: lancement du projet urbain « Quartiers Libres Saint-Charles Belle de Mai », garantie de l'insertion urbaine de la Gare. Choix à l'unanimité (collectivités, État, SNCF) du projet porté par le groupement Güller&Güller et TVK, équipe lauréate alors désignée pour accompagner sur 10 ans la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence.
- ▶ **Décembre 2016**: approbation à l'unanimité de l'Agenda de la mobilité métropolitaine considérant la ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur comme incontournable et la gare souterraine comme indispensable à l'horizon 2030.
- ▶ **Avril 2017**: acquisition du couvent Levat par la Ville de Marseille et ouverture au public.
- ▶ **Juin 2017**: séminaire conjoint SNCF-AGAM « [A]venir en Gare ». Aboutissement d'une première phase d'ateliers partenariaux auprès des collectivités depuis 2015.
- ▶ **Décembre 2017**: approbation à l'unanimité de la motion LN PCA par la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- ▶ **Décembre 2017**: séminaire à Zurich « Gare souterraine et Gare d'Avenir ». Délégation d'élus, de hauts fonctionnaires de la Métropole et de la Ville de Marseille, des membres de la SNCF et de l'agence d'urbanisme: « comment une gare souterraine diamétrale peut devenir un lieu de vie urbain, économique et social et connaître un développement ferroviaire exponentiel du fait de son efficience ? »

QUELLE CONTINUITÉ POUR LA LN PCA ET LA GARE SAINT-CHARLES ?

• Depuis septembre 2017

Lancement par la ministre des Transports, Élisabeth Borne, des Assises nationales de la mobilité pour préparer la loi d'orientation des mobilités au premier semestre 2018.

• Depuis octobre 2017

Mise en place du Conseil d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron pour programmer les grands projets stratégiques.





METROPOLE
AIX
MARSEILLE
PROVENCE



Avec la contribution de :

