



Compte rendu de la réunion de la concertation Gare 2016

Marseille le 25 octobre 2016

Le mardi 25 octobre s'est tenue à l'hôtel Mercure du Centre Bourse de Marseille la réunion de concertation de la ligne LNPCA concernant la gare souterraine de Marseille Saint Charles.

Une cinquantaine de personnes ont assisté à une réunion calme. Une présentation complète du projet a été faite par l'équipe de SNCF Réseau (Jean Michel CHERRIER, Nicolas GUYOT et Roland LEGRAND, en présence du Garant de la Concertation, Philippe QUIEVREMENT), avec le contenu et les échéances des différentes parties du projet en Priorité 1, 2, et 3. Il a été convenu de n'aborder que les priorités 1 et 2 tant la priorité 3 semble éloignée dans le temps.

Aujourd'hui, la Gare St Charles « en impasse » est saturée avec 240 Trains/jour, alors que la population augmentera de 15% sous dix ans, que le besoin en TER et TGV va croître. Dans la gare, le nombre annuel de voyageurs par le mode ferroviaire devrait passer de 13 à 25 Millions d'ici 2040 (la proportion de voyageurs par TER devrait rester stable à 40%, passer de 7 à 16% par Grandes Lignes Régionales, et de 53 à 45% Par TGV).

Une gare souterraine permettra à la fois d'augmenter la capacité de la gare St Charles et de supprimer le rebroussement des trains qui ne sont pas terminus ou origine à Marseille. Par cette « diamétralisation », le nombre horaire de TER pourrait passer de 3 à 9 pour Vitrolles, de 3 à 8 pour Aix Ville, de 6 à 8 pour Aubagne, de 2 à 4 pour Martigues. A cette occasion, d'autres accès à la gare seront ajoutés, du côté Nord (Belle de Mai/bd National) et par le Boulevard Voltaire à l'Est.

Deux options de gare souterraine sont présentées avec leur coût prévisionnel:

- L'option dite « Abeille », pour 1060 M€, construite à l'air libre, comportant un bâtiment hors sol pour apporter de la lumière naturelle, reliée en souterrain à la gare actuelle, et dotée d'un souterrain de correspondance avec les voies de surface.
- L'option dite « Narvik », pour 1240 M€, construite en souterrain, avec les mêmes fonctions. Cette gare serait plus profonde de 10m, mais un peu plus proche de la gare actuelle.

Le débat a été très clame et plutôt constructif, sans aucune intervention d'opposition. Il a été demandé de veiller à ce que les travaux soient le moins gênants possible pour les riverains. Plusieurs demandes ont été formulées pour que les offres de services TER soient plus claires. SNCF Réseau a rappelé que si loin de l'échéance, on ne pouvait que donner des chiffres à titre d'exemple.

Un élu de la commission transport du Conseil Régional a rappelé que pour les études, le CR PACA apportait 5M€ et l'Europe 5,7 M€.

Plusieurs intervenants ont demandé avec insistance que la réalisation de cette gare soit accélérée, l'échéance 2030 étant jugée beaucoup trop tardive.

Alain SEGUIN

Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur