# CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVES AUX ETUDES D'AMENAGEMENT DU PLATEAU DE LA GARE SAINT CHARLES A 360° DANS LE CADRE DU PROJET URBAIN « QUARTIERS LIBRES» D'AIX MARSEILLE METROPOLE

01/12/2019

Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

# CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVES AUX ETUDES D'AMENAGEMENT DU PLATEAU DE LA GARE SAINT CHARLES A 360° DANS LE CADRE DU PROJET URBAIN « QUARTIERS LIBRES» D'AIX MARSEILLE METROPOLE

**ENTRE**

**L'ETAT**

**LA REGION SUD PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR**

**LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DES BOUCHES-DU-RHONE**

**LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE**

**LA VILLE DE MARSEILLE**

**SNCF RESEAU**

**SNCF GARES&CONNEXIONS**

**SNCF**

Décembre 2019



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

Entre les soussignés :

**L'Etat** (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par Monsieur Pierre DARTOUT, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ou son représentant ;

**Le Conseil régional de Sud Provence Alpes Côte d'Azur,** représenté par le président du Conseil régional, Monsieur Renaud MUSELIER, ou son représentant ;

**Le Conseil départemental des Bouches du Rhône,** représenté par la présidente du Conseil départemental, Madame Martine VASSAL, ou son représentant ;

**La Métropole d'Aix Marseille Provence**, représentée par sa présidente, Madame Martine VASSAL, ou son représentant ;

**La Ville de Marseille**, représentée par son maire, Monsieur Jean-Claude GAUDIN, ou son représentant ;

**SNCF Réseau**, établissement public industriel et commercial (EPIC), immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le n° B. 412.280.737 (2002B08113), dont le siège est 15-17 Rue Jean-Philippe Rameau, 93418 La Plaine Saint Denis, représenté par son Président Directeur Général, Monsieur Patrick JEANTET, ou son représentant,
Ci-après désigné « SNCF Réseau » ;

**SNCF Gares et Connexions (SA),** à préciser en l'attente de publication des décrets d'application de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;

**SNCF Mobilités**, Etablissement Public Industriel et Commercial, dont le siège social est à SAINT-DENIS (93200), 9 rue Jean-Philippe Rameau, identifié au SIREN sous le numéro 552.049.447 et immatriculé au registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY, représenté par SNCF, dans le cadre du mandat consenti en vertu de la convention de gestion et de valorisation immobilière en date du 30 juillet 2015, la SNCF elle-même représentée par Monsieur Benoit Quignon, Directeur général de SNCF Immobilier ;

**Et SNCF**, Etablissement Public Industriel et Commercial créé par la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, dont le siège est à 93200 Saint Denis, 2 place aux Etoiles, identifiée au SIREN sous le numéro 808 302 670 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY, intervenant à la fois en tant que mandataire des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, représenté par Monsieur Benoit Quignon, Directeur général de SNCF Immobilier, ou son représentant,
Ci-après désigné « SNCF immobilier » ;

Les signataires de la présente convention sont convenus des dispositions ci-dessous.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

**Glossaire :**

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans le présent acte, ses annexes et les titres des articles ou des clauses, les termes suivants, utilisés avec une majuscule initiale, auront le sens défini au présent article, sans qu'il y ait lieu de distinguer selon qu'ils sont utilisés au singulier ou au pluriel.

- « LNPCA » : désigne la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, sous la MOA de SNCF Réseau, qui reliera les métropoles de Marseille, Toulon et Nice par un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, constitué de portions de ligne nouvelle et d'aménagements de ligne existante dans une programmation par phase en cours d'étude ;

- « NFM » : désigne le Nœud Ferroviaire de Marseille, sous la MOA de SNCF Réseau, qui constitue le secteur ferroviaire de la région PACA dont les contraintes pèsent sur la gestion des circulations sur tout le réseau métropolitain, régional et national.

- « GPU » : désigne le Groupe Public Unifié,

- « SNCF Gares et Connexions » ou « G&C » désigne, en application de la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs, et à ce titre de la maîtrise d'ouvrage des projets de la gare existante et de la gare nouvelle.

- « MAMP » : désigne la Métropole-'Aix-Marseille-Provence.

- « SDI » : désigne le schéma directeur de l'immobilier

- Les Parties : désigne ensemble les signataires de la présente convention ;

***

**Remarque Préliminaire :**

La présente convention s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale sur l'optimisation du foncier ferroviaire à l'échelle métropolitaine qui fera l'objet d'un protocole cadre de partenariat, entre la Métropole-Aix-Marseille-Provence et SNCF.

Il est précisé que l'optimisation foncière du plateau St Charles, nécessitant des interventions préalables sur les sites ferroviaires d'Arenc ou Blancarde notamment, ces actions ne sont pas traitées dans la présente mais seront reprises dans le protocole susvisé et feront l'objet de conventions ad hoc.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

## PREAMBULE
## Les éléments de contexte, description du projet

L'aménagement du site ferroviaire de Marseille Saint-Charles par la création d'une nouvelle gare souterraine, est un enjeu essentiel de la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côtes d'Azur (LNPCA) et prépondérant de l'attractivité de la ville et de la métropole marseillaise aux échéances 2030 et 2050.

Le projet LN PCA permettra en effet de désaturer le réseau pour accueillir 25 millions de voyageurs à horizon 2050 avec une meilleure accessibilité de la gare et la requalification de l'ensemble de ses fonctionnalités (gare routière, stationnement,…).

Il favorisera la position métropolitaine de Marseille par l'aménagement d'un pôle multimodal performant et rénové tout en assurant une bonne articulation avec les quartiers environnants. C'est l'objet central du projet urbain « Quartiers libres » portés par la Ville de Marseille et la Métropole Aix Marseille Provence que de dessiner, prévoir et construire le quartier de la gare d'aujourd'hui et de demain.

- **La réflexion urbaine : le projet Quartiers Libres Saint-Charles – Belle de Mai, un projet urbain structurant**

Depuis plusieurs années, la Ville de Marseille et la Métropole Aix Marseille Provence affirment la volonté de mener une réflexion urbaine de grande ampleur sur le quartier de la Gare Saint-Charles. Motivée par l'acquisition des casernes de la Belle de Mai et par les études engagées sur l'arrivée de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, la Métropole Aix Marseille Provence pilote le projet urbain Quartiers Libres Saint-Charles - Belle de Mai. Ses principaux enjeux sont :

- Améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants et usagers des quartiers attenants,

- Faire du quartier de la Gare de Marseille Saint Charles, un nouveau lieu d'attractivité économique de la Ville et à l'échelle métropolitaine,

- Ouvrir la gare à 360° en œuvrant notamment sur les espaces publics et les différents modes de déplacements,

- Créer un Laboratoire de Recherche de Développement Urbain sur les nouvelles façons de construire la ville avec les parties prenantes du projet,

- Assurer au projet une réussite sur une double échelle :

    - le devenir à terme du centre-ville de Marseille voire de la Métropole,
    - le développement dynamique du quartier de la Belle de Mai par les leviers socio-économiques et urbains.

En 2016, l'agence d'urbaniste Güller-Güller et TVK s'est vue confier la recomposition urbaine d'un périmètre de 140 ha incluant la Gare de Marseille St-Charles via la mise en œuvre d'un Plan Guide. Un premier volet opérationnel s'étend sur 7 ha via un plan d'aménagement pour la reconversion urbaine du site des anciennes casernes militaires.

Pour ses partenaires associés, et dans la perspective de partager une vision à échéance des travaux de la gare souterraine, la présente convention doit ainsi permettre la déclinaison d'une cohérence



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

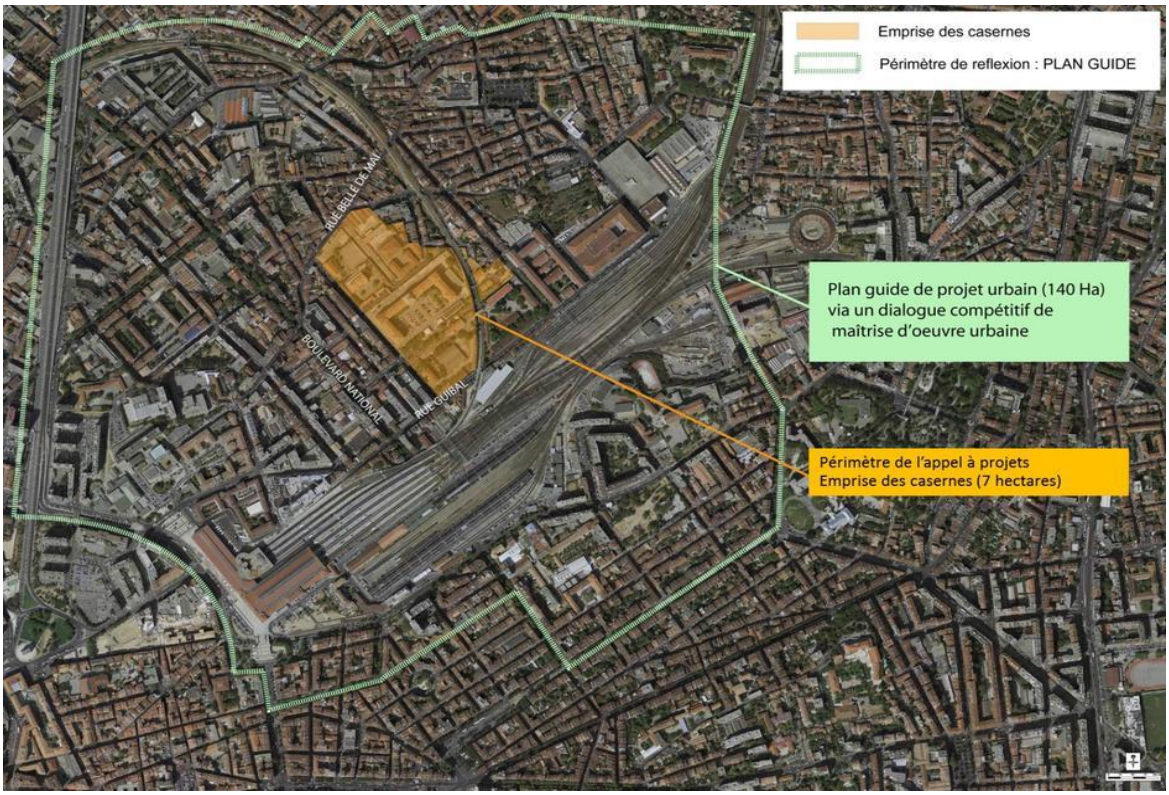
urbaine et programmatique de ce plan guide et du plan d'aménagement à l'échelle du secteur du plateau Saint Charles et de son accroche à la Ville.

En anticipation, SNCF Immobilier a établi en 2017 une première esquisse d'urbanisation du secteur des Abeilles. Cette étude de capacité proposait un projet mixte en articulation avec le projet porté par la Métropole Aix Marseille Provence et notamment, son schéma d'espaces publics. Cette étude mérite d'être reprise et approfondie pour intégrer les évolutions du projet ferroviaire (LN PCA) et les autres études conduites au sein du GPU, notamment le projet de développement et de modernisation de la gare existante ainsi que l'ensemble des études de mobilité en cours ou intervenus depuis.

Les partenaires associés dans le cadre de cette convention se donnent pour objectif de construire, au regard des contraintes imposées par les projets du GPU (LN PCA, création de la gare nouvelle et modernisation de la gare actuelle) et d'équilibre économique, les principes d'un projet urbain dans ses grandes composantes techniques et programmatiques. Ces éléments seront éventuellement susceptibles de nourrir les étapes de concertation publique du projet de la LNPCA.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

➢ **Les projets de la Métropole liés à l'accessibilité multimodale de la gare et à l'intermodalité**

La métropole Aix-Marseille-Provence a adopté son Agenda de la mobilité à l'occasion du Conseil Métropolitain du 15 décembre 2016. L'élaboration de son PDU pour la période 2020-2030 est en cours. Des projets stratégiques pour la mobilité métropolitaine viendront renforcer l'offre de services multimodaux du site de Saint-Charles :

- Le Réseau express métropolitain, qui intègre 3 lignes ferroviaires (toutes au départ de Saint Charles) et plus de 20 lignes routières à travers la Métropole, dont sept au départ de la gare routière Saint Charles. Un Réseau express métropolitain évolutif dans le temps complètera ce dispositif, en particulier selon la montée en puissance de l'offre ferroviaire ;
- Une étude d'armature ferroviaire en partenariat avec l'Etat et la Région pour définir les contours du projet ferroviaire métropolitain ;
- La station de métro Saint-Charles doit être rénovée dans le cadre de l'automatisation du métro (Opération NEOMA) d'ici 2025, dont son accessibilité PMR ainsi que l'élargissement des quais latéraux de la ligne M2. Cette station de métro sera par la suite reliée à la gare souterraine construite dans le cadre du projet LNPCA.
- La ligne M2 du métro doit être prolongée jusqu'à Saint-Loup. D'autres projets de métro pourraient être programmés après 2030 s'ils sont jugés pertinents par le prochain Schéma directeur des TCSP.
- L'extension du tramway depuis la rue de Rome jusqu'à la place du Quatre Septembre pourrait constituer l'amorce d'une nouvelle ligne complète qui se prolongerait au-delà des Réformés, en direction du boulevard National, desservant la future gare souterraine Saint-Charles et le secteur «Quartiers libres» jusqu'à Gèze, avec une antenne en direction du Nord-Est. Pour ce projet, l'enjeu de coordination avec le projet de gare souterraine est fondamental.
- La restructuration des lignes de bus du centre-ville, qui fait l'objet d'une étude en cours.

➢ **Un schéma directeur pour améliorer le service ferroviaire régional**

Le GPF a établi le schéma directeur définissant l'évolution des infrastructures ferroviaires devant permettre d'atteindre la qualité et le volume de service ferroviaire nécessaires de la gare St-Charles. Le périmètre de ce schéma directeur concerne le site de la gare Marseille Saint-Charles et des emprises ferroviaires environnantes, notamment les sites des Abeilles, de Guibal, d'Arenc et de Blancarde.

Ce schéma directeur s'inscrit dans le projet global LNPCA et constitue sur Marseille un seul projet conformément aux recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et sera mis en œuvre en deux phases temporelles :

- Première phase (2023- 2026)
  Elle a pour objet :
  1. d'une part, de préparer la phase suivante en libérant et reconstituant les installations présentes sur le secteur Abeilles en vue de construire en phase 2, la gare souterraine à ciel ouvert.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

2. D'autre part, de repositionner et redimensionner les sites de remisages TER et TGV de la zone Marseillaise sur les sites d'Arenc et de Blancarde. Dès cette phase, des gains de régularité et de robustesse sont attendus en limitant les mouvements techniques cisaillant sur le plateau. Les deux sites sont dimensionnés pour accueillir les évolutions de capacité des phases suivantes du projet LNPCA.

- Deuxième phase (2027-2035)
  Elle vise tout à la fois à augmenter la capacité immédiate et évolutive du système ferroviaire du nœud marseillais et à améliorer la robustesse des trains circulant en surface.
  Elle comprend :
  - la création du tunnel entre les quartiers Nord (Cosmétique) et le quartier Parette,
  - la Gare souterraine au niveau du site Abeilles,
  - une quatrième voie partielle entre Blancarde et la Penne sur Huveaune,
  - et une adaptation du plan de voie côté Ouest sur le plateau Saint Charles.

- Troisième phase à partir de 2035
  Elle voit se poursuivre la réalisation du doublement de la voie d'Arenc jusqu'à Marseille St-Charles avec définition des impacts fonciers le long de la voie ferrée en partie sud, y compris sur le secteur dit de la lentille.

Ces projets ferroviaires nécessiteront, selon un phasage déterminé, la libération d'emprises foncières, elles-mêmes conditionnées par la reconstitution à proximité de la gare des fonctionnalités ferroviaires existantes et nécessaires pour assurer l'efficacité du service public.

Par ailleurs et en amont de ces évolutions, SNCF Gares et Connexions travaille un projet de modernisation et de développement de la gare existante, en articulation avec les jalons du projet LNPCA et son calendrier.

Aujourd'hui, d'importants dysfonctionnements d'accès et d'organisation des flux à l'intérieur de la gare nuisent à la performance fonctionnelle de la gare et à la qualité des services. Le stationnement tous modes est par ailleurs, insuffisant en l'état et les clients de la gare ne bénéficient pas du confort d'accueil ni de l'offre de services que l'on pourrait attendre d'une gare métropolitaine.

Enfin, l'ouverture du marché à de nouveaux transporteurs nécessite de préparer la Gare à s'adapter à ce nouveau contexte qui relève de ses prérogatives.

Dans cette perspective, SNCF Gares et Connexions mène une réflexion sur l'amélioration du service avec la création d'un « Centre Opérationnel Escale » de nouvelle génération (COE NG) qui abritera l'ensemble des fonctions participant à la production des trains, à l'Information voyageur et à la gestion de la plateforme ferroviaire. D'autres phases suivront et seront formalisées dans le cadre d'une étude de programmation globale actuellement en cours, tenant compte des jalons de la LNPCA et, intégrant les problématiques d'intermodalité notamment, les projets de transformation de la station de métro Saint-Charles ou d'évolution de la Gare Routière, dans un timing compatible avec 2023 et 2024, où Marseille accueillera des matchs de la Coupe du monde de rugby et certaines épreuves des Jeux Olympiques et Para Olympiques. La gare constituera alors une porte d'entrée majeure de l'agglomération pour ces manifestations.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

Le projet de modernisation de la gare et de ses accès s'inscrit au global, dans le projet urbain Quartiers Libres en intégrant l'évolution pressentie du plateau ferroviaire liés notamment, à la gare souterraine de la LNPCA. Il se déploiera en veillant à ce qu'aucun chantier impactant ne vienne nuire à la fluidité des échanges pendant ces grands évènements.

En parallèle, pour répondre aux besoins croissants de services dans les grandes gares nationales, SNCF Gares et Connexions mène les études en vue du développement de nouveaux espaces de service sur son foncier..

La gare de Marseille Saint-Charles s'inscrit pleinement dans le projet de SNCF Gares et Connexions de faire des gares de véritables « City Booster », au service de leurs usagers et contributives du développement du quartier.

Une réflexion, intéressant l'ensemble des partenaires impliqués dans le projet, est également engagée à l'échelle du plateau St-Charles concernant tous les types de stationnement existants, dont certains devront être détruits pendant les phases de chantier du projet LN PCA.

Pour permettre la réalisation de ces projets, un schéma directeur Immobilier (phase 1) conduit par SNCF Immobilier a été lancé en février 2015 pour faire l'état des lieux des occupations du site de Marseille Saint-Charles et envisager les premières pistes de relogements en vue du phasage des chantiers ferroviaires décrits ci-avant. Une actualisation de ce SDI sera réalisée en 2019 dans le cadre des études de recalage de la LN PCA.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

**Article 1 - Objet de la convention**

La convention a pour objet de définir :

- Un projet partagé d'aménagement du plateau St Charles et de son accessibilité qui inscrira la gare et son quartier dans une dynamique future et pérenne associant le projet de la gare nouvelle LNPCA, le projet de modernisation et développement de la gare existante et le projet urbain selon plusieurs temporalités dont :
    - l'échéance de la Coupe du monde de rugby de 2023 et des JOP de 2024,
    - les premières mises en œuvre de l'Opération urbaine « Quartiers Libres » portés par la Métropole Aix Marseille Provence,
    - l'échéancier proposé par le Conseil d'Orientations pour les Infrastructures (COI) concernant le volet du projet LNPCA qui intéresse la Métropole marseillaise.

- Le programme d'études thématiques du Projet (Annexe 1) détaillant pour chacune, le contenu, les maîtrises d'ouvrage, les calendriers et les contributeurs des groupes de travail constitués

- L'organisation entre les différents partenaires pour mener à bien ce projet

**Article 2– Intentions partagées autour du Projet**

L'aménagement du site ferroviaire de Marseille Saint-Charles est l'enjeu prépondérant de l'attractivité du pôle métropolitain marseillais aux échéances 2030 et 2050 en termes de transport et de services dans un tissu urbain de centre-ville en profonde mutation.

Il nécessite de mener une réflexion commune sur trois thèmes principaux identifiés par les partenaires.

1- La mise en valeur du quartier de la gare :
- Le dialogue de la gare recomposée avec son quartier, notamment au moyen des espaces publics (gare à 360°)
- La mutation des fonciers ferroviaires en vue de leur insertion urbaine
- La programmation urbaine (valorisation et services)

2- L'accessibilité tous modes de la gare à l'échelle métropolitaine et du quartier de la gare restructuré et l'intermodalité à l'échelle locale, dont :
- La station du métro
- Les Transports en commun de type TCSP, les bus avec leurs interfaces et la gare routière
- L'accessibilité des véhicules particuliers et le stationnement
- L'accessibilité mobilité active (cheminements piétons, cycles, stationnement, …)
- Les autres modes et fonctions de gare, notamment les taxis, véhicules en libres services, dépose-minute,…

3- Le doublet gare existante modernisée – gare nouvelle / souterraine en plusieurs phases d'aménagement et d'exploitation ainsi que le développement des services aux voyageurs lors des différentes phases de déploiement

Chacun de ces thèmes se nourrit des données programmatiques et fonctionnelles des autres. L'objectif partagé est d'offrir aux voyageurs et plus généralement aux habitants de la métropole, un pôle de



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

transport multimodal moderne, accessible, performant et rayonnant, tout autant qu'aux résidents de proximité, une qualité de vie dans un quartier de gare accueillant et attractif.

En tant que maitre d'ouvrage urbain, la métropole d'Aix Marseille-Provence aura un rôle prépondérant dans la démarche de gouvernance du projet. Il lui appartiendra ainsi de veiller à la mise en cohérence des études et programmations urbaines, et in fine, des documents d'urbanisme impactant le secteur d'études (PLUI, PDU, AVAP…). Elle s'attachera particulièrement à se coordonner avec la Région, chef de file de l'intermodalité et Autorité organisatrice des transports régionaux, afin que les choix opérés ne pèsent pas sur les fonctionnalités des TER et offrent une performance optimale en terme d'intermodalité.

## Article 3 – Modalités de Gouvernance

Les Partenaires du présent protocole conviennent de s'organiser ainsi :

### 3-1-Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé des signataires du présent protocole. Il pourra être élargi en tant que de besoin à des représentants d'autres partenaires non signataires, mais pouvant être concernés par le projet.

Ce comité de pilotage, animé et présidé par la Métropole d'Aix Marseille Provence, se réunira sur proposition du comité technique ou à la demande de l'un des signataires. Il se compose :

- Pour la Ville de Marseille, Le Maire ou son représentant,
- Pour la Métropole, la Présidente ou son représentant,
- Pour l'Etat, le Préfet ou son représentant,
- Pour la Région, le Président ou son représentant,
- Pour le Département, la Présidente ou son représentant,
- Pour SNCF Réseau, le Directeur Territorial, ou son représentant,
- Pour SNCF Gares et connexions, le Directeur Général ou son représentant,
- Pour SNCF Immobilier, Le directeur Général ou son représentant

**Rôle du comité de pilotage**

Le comité de pilotage a pour mission d'assurer le suivi stratégique de l'exécution du présent protocole.

Il se réunit pour :
- effectuer le bilan des études et actions engagées ;

- rendre des arbitrages et valider et/ou proposer les orientations ;



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

- valider, sous réserve des instances de gouvernance de chaque partenaire, la mise en place d'avenants éventuels à la présente convention;

- valider les orientations nécessaires permettant la mise en œuvre opérationnelle éventuelle de certaines actions qui seront soumises aux instances décisionnelles de chaque partenaire ;

- décider des actions de communication concernant les orientations/décisions prises.

Il se réunit à minima une fois par an et notamment :

- A la signature de la présente convention où seront rappelées les grandes données d'entrée du projet mises à jour,
- Pour une étape intermédiaire où seront présentés le projet d'évolution de la gare existante, les résultats de la phase 2 du schéma directeur des reconstitutions et des relogements du secteur Abeilles ainsi que la reprise du projet urbain, de ses composantes programmatiques et architecturales
- A échéance du programme d'études, pour permettre une première étape de validation du projet urbain et dresser les perspectives des étapes suivantes du travail.

Il pourra, en outre, se réunir en tant que de besoin à la demande d'un de ses signataires.

**3-2-Comité Technique partenarial**

Chaque thématique du projet d'ensemble sera menée par un groupe de travail dont la composition est à un niveau de production opérationnelle. Les référents des groupes de travail se réuniront lors de comités techniques pour partager et faire la synthèse des études et s'accorder sur des propositions d'orientations à remonter au comité de pilotage. Le comité technique se tiendra en moyenne tous les 3 mois et à minima, avant chaque comité de pilotage.

**Composition**

- Pour les collectivités, les DGS et DGA concernés, accompagnés de collaborateurs techniques

- Pour l'État, la DREAL et en particulier l'unité animation des politiques de transports et déplacements du service transports infrastructures et mobilité,

- Pour SNCF Réseau,
  Le Directeur de la Mission LNPCA ou son représentant
  Le Directeur de la Mission des gares nouvelles de la Direction de la Stratégie ou son représentant

- Pour SNCF Gares et Connexion
  Le directeur du développement et des projets ou son représentant,
  Le directeur territorial des gares ou son représentant

- Pour SNCF Immobilier :
  Le Directeur Immobilier Territorial ou son représentant
  La Directrice du Développement ou son représentant



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

**Rôle du Comité Technique**
Il a pour mission de coordonner le programme d'études thématiques et d'assurer la préparation des comités de pilotage en proposant des orientations partagées.

- Il s'assure :
- - de l'élaboration et de la bonne exécution des éventuelles conventions spécifiques de financement des études
- - du respect des cahiers des charges et du rendu des études dans le calendrier validé
- - du respect de la tenue des groupes de travail mis en œuvre sur chacune des thématiques et de l'association des partenaires concernés et de leur bonne coopération

Le comité technique pourra proposer d'associer des experts et personnes ressources en fonction des ordres du jour.

Le comité technique fait la synthèse et valide les études produites par les groupes de travail avant présentation au comité de pilotage.

### 3.3- Groupes de travail

Chaque thématique du projet d'ensemble sera documentée par un groupe de travail (GT) dont la composition est stable. Chaque groupe de travail se réunira en tant que de besoin pour répondre au calendrier de production des études.

**Rôle des Groupes de travail**
Ils ont pour mission de conduire les études dans le respect des cahiers de charges et calendrier validé en Comité de pilotage et de les présenter en comités techniques.

## Article 4 : Financement des études

Chacun est maitre d'ouvrage de ses études et assure leur financement ou co-financement.
Il est rappelé par ailleurs, les termes des textes en vigueur relatifs aux indemnités de libérations/ reconstitutions, soit pour SNCF Réseau l'art.52-140 du décret 10 février 2015 et pour Mobilités, l'art. 42-138 du décret du 10 février 2015

## Article 5 : Durée et modification de la convention

La durée de la convention est fixée à 3 ans à compter de sa date de signature. Ce délai pourra être prorogé d'un an par le comité de pilotage.

Elle sera modifiée et prorogée si nécessaire, par avenant à la demande des parties.

## Article 6 : Communication



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

Chaque membre signataire de la présente convention s'engage à faire mention des autres membres signataires dans ses publications ou relations presse relatives au Projet d'ensemble et à les informer de toute action significative.

**Article 7 : Propriétés des études et confidentialité**

Les études réalisées dans le cadre de cette convention sont la propriété de chaque signataire. Les résultats des études doivent cependant être communiqués aux autres membres signataires de la présente convention à leur demande.

Un engagement de confidentialité sera demandé à tous les prestataires ou partenaires intervenant au titre de ces études.

**Article 8 : Règlement des litiges**

La présente convention est régie par le droit français.

En cas de différend, les Parties s'efforceront de le résoudre à l'amiable, notamment en organisant des contacts et échanges entre chacune des Parties concernées, en particulier dans le cadre du comité de pilotage prévu à l'article 3.

A défaut d'accord amiable obtenu selon les modalités définies ci-dessus dans les 60 jours de leur survenance, les différends pourront être soumis à la juridiction compétente.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

## SIGNATAIRES

**POUR LA VILLE DE MARSEILLE, LE MAIRE DE MARSEILLE**

**POUR LA METROPOLE D'AIX MARSEILLE PROVENCE, LA PRESIDENTE**

**POUR L'ETAT, LE PREFET DE REGION**

**POUR LA REGION SUD PROVENCE ALPES COTES D'AZUR, LE PRESIDENT**

**POUR LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DES BOUCHES DU RHONE, LE PRESIDENT**

**POUR SNCF RESEAU,**

**POUR SNCF MOBILITES**

**POUR SNCF GARES ET CONNEXIONS,**

**POUR SNCF IMMOBILIER,**

Fait à Marseille, le



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

**ANNEXE 1 : PROGRAMMES D'ETUDES THEMATIQUES (T0 : DATE DE SIGNATURE)**

### 1) Projet Quartiers Libres – Etude d'intégration urbaine de la gare

La mission a pour objet la réalisation des études stratégiques nécessaires en matière d'intégration urbaine, en vue d'accompagner la réalisation du dossier d'enquête publique, de la gare souterraine diamétrale à Saint-Charles. Elle permet également d'approfondir et confirmer les stratégies déclinées dans le Plan Guide Quartiers Libres (140ha) et dans le Plan d'Aménagement des casernes (7ha), pour optimiser la coordination avec l'ambition urbaine et métropolitaine que porte le projet de transformation et d'agrandissement de la gare Saint-Charles.

A eux deux, les projets Quartiers Libres et celui de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et sa gare souterraine, offrent une opportunité unique de questionner l'image de Marseille et de l'ensemble de la métropole, au sein de laquelle la mobilité est une question primordiale. Il s'agira en particulier d'investiguer en profondeur les capacités et les conditions de l'ouverture de la gare à 360°. Cette ambition, développée dans le projet Quartiers Libres, soutient des enjeux stratégiques au niveau du fonctionnement et de l'intégration urbaine de la gare et de son pôle d'échanges multimodal et doit se voir concrétisée à court terme.

La conjonction du dédoublement de la gare d'une part et de la capacité de la ville à développer son foncier à proximité d'autre part doit en effet conduire à un développement intégré de la nouvelle infrastructure métropolitaine, dont l'impact portera à l'échelle de l'ensemble des communes de la métropole, voire au-delà. L'organisation de la gouvernance de ce projet devra donc faire intervenir une pluralité d'acteurs ; elle devra comprendre la SNCF notamment, mais aussi d'autres partenaires qui pourront être en mesure de soutenir l'ambition souhaitée.

Cette mission se déroule en plusieurs parties :

#### A. Mise à jour progressive et production du modèle « gare à 360° » constituant le « schéma directeur » d'aménagement du quartier de la gare Saint-Charles

Conçu comme outil de travail et d'aide à la décision, le « schéma directeur » doit manifester **une approche systémique** pouvant servir de base dans le cadre des discussions futures entre les parties prenantes du projet (Ville de Marseille, Métropole AMP, SNCF).

Au moyen des itérations, le schéma directeur est destiné à synthétiser l'ensemble des études techniques et thématiques réalisées en matière d'accessibilité et d'aménagement des espaces publics de la Gare d'avenir, ainsi que de programmation, de façonnement et de réorientation des quartiers alentours, au sein d'un schéma partagé par les acteurs du projet, collectivités et SNCF.

De cette manière, le schéma directeur **mettra en exergue les principes fondateurs du projet pour le quartier de la gare ainsi que les différentes interrogations, points de frictions, potentiels, synergies, enjeux** identifiés, avec les résultats des études thématiques et techniques réalisées par les collectivités et la SNCF. Il permettra également d'alimenter la définition des modalités pour développer la gare d'avenir, son ouverture à 360° et son intégration urbaine.

L'élaboration de ce schéma global impliquera une interaction étroite avec les différents signataires de la présente convention pour le projet de la Gare d'avenir au sein d'un groupe de travail dédié.

**La participation aux groupes de travail restreint devra permettre de tendre vers une** compréhension globale des démarches en cours de développement, et une coordination de celles-ci avec la démarche Quartiers Libres.

#### B. Conduite d'études techniques / thématiques

En parallèle de la conduite par la SNCF des études techniques concernant la gare souterraine et la réorganisation de la gare existante (y compris chantier, approche concernant l'immobilier industriel SNCF, …) une série d'études techniques et thématiques urbaines doit être menée afin de nourrir l'élaboration du schéma directeur du quartier de la gare (décrite ci-dessus).
Les études techniques et thématiques portées par la Ville de Marseille et la Métropole Aix Marseille Provence comprennent notamment :

- **a) Etude accessibilité de la gare d'avenir :**

Cette étude s'inscrit dans une démarche destinée à proposer des solutions de mobilité et d'agencement des fonctions de gare, en réfléchissant au système d'accès global du Quartier Saint Charles et de son futur pôle d'échanges multimodal.
Elle impliquera également d'organiser les principaux accès et l'agencement spatial des fonctions de mobilité dans les différentes séquences urbaines de la gare élargie, et de comprendre leur rôle et leur interaction avec le centre-ville et les quartiers voisins.
L'étude mobilité est menée en étroite coordination et de manière itérative avec celle d'aménagement des espaces publics de la gare décrite dans le module 2.2 ci-après. Elle prendra en compte les échanges avec SNCF Gares et Connexions qui est en charge de l'intermodalité de la gare.

- **b) Etude d'aménagement des espaces publics de la gare :**



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

En lien avec les réflexions portant sur l'organisation du PEM Saint-Charles et des accès à l'échelle du quartier de la gare, il s'agit d'associer une vision urbaine garante **d'une bonne insertion de la gare Marseille Saint-Charles au cœur des Quartiers Libres**, comprenant notamment une hiérarchisation des espaces publics entre espaces internes à la gare, balcon et parvis piéton de la gare, parvis multimodaux ainsi que le réseau d'espaces ouvrant les parcours de et vers la gare.

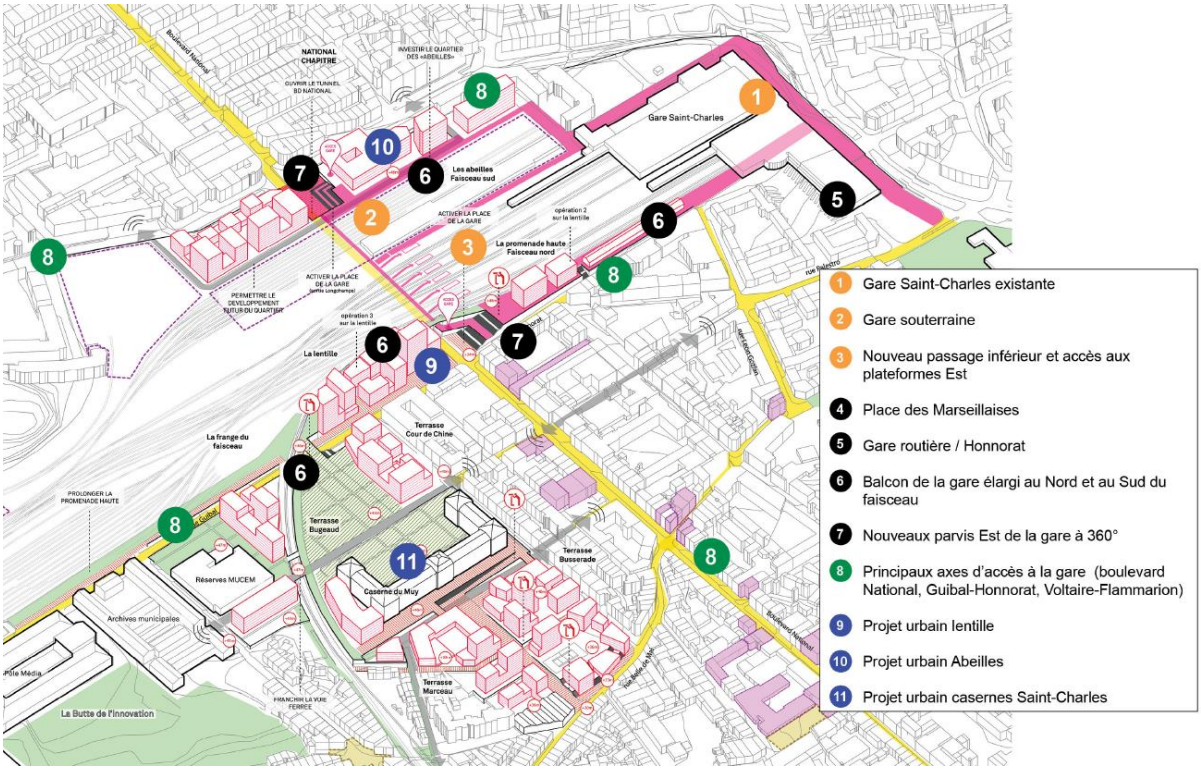
- **c) Etude de programmation du quartier de la gare et mise en évidence et façonnement / réorientations du "projet des quartiers" alentours de la gare:**

L'étude intégrera une réflexion qualitative autour de l'allocation de services aux passagers et offres commerciales ainsi que de programme du type « MICE » (« meetings, incentives, conferencing, exhibitions ») à 360° autour de la gare, au-delà du seul foncier SNCF. Cela peut également comprendre des recommandations quant à la position des bâtiments / entrées de gare voyageurs.

Par ailleurs, il est indispensable de déterminer une distribution approximative des programmes envisagés sur le quartier de la gare, selon des logiques d'adressage, d'ouverture sur la gare et de valorisation de parcours.

Au-delà de la programmation, il s'agira de recoller les projets urbains proposés dans le contexte de la gare (notamment Abeilles, lentille, casernes Saint-Charles) et des orientations concernant le type de tissu urbain et les typologies à développer autour du faisceau : entre le tissu compact Marseillais, de petite échelle, et l'opportunité pour un développement en trois dimensions autour du grand espace ouvert de respiration qu'est le faisceau ferroviaire.

Maîtrise d'ouvrage : Aix Marseille Provence Métropole
Contributeurs : Partenaires du protocole




### 2) Urbanisation du secteur des Abeilles

Après réalisation de la gare souterraine, le secteur des Abeilles a vocation à être urbanisé afin d'ouvrir le plateau ferroviaire sur les quartiers environnants. Des premières réflexions ont été menées par SNCF Immobilier et SNCF Gares&Connexions, de même qu'ont été étudiées les possibilités de couverture du faisceau des Abeilles reconstitué à terme pour de nouveaux développements immobiliers.

L'objet de cette étude est de prolonger la réflexion afin d'entériner un schéma urbain possible et éventuellement, adapter le programme de la gare souterraine (mesures conservatoires) qui sera présenté dans le dossier d'enquête publique. Le thème du stationnement sera pris en compte ainsi que le traitement des espaces publics au sein de ce périmètre



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

Maîtrise d'ouvrage : SNCF Immobilier
Contributeurs : Aix Marseille Provence Métropole, SNCF Gares & Connexions ; SNCF Réseau ; SNCF Mobilités

### 3) Etudes de relogements des activités présentes sur le site des Abeilles en vue de sa libération (SDI phase 2)

Une étude a été menée par SNCF Immobilier en 2015/2016 pour décrire des grands scénarios de réorganisation des activités ferroviaires présentes sur le plateau à moyen et long terme (hors voies / quais).
Il s'agit dans le cadre de cette prestation de :

- Mettre à jour ces réflexions sur la base des évolutions des différents projets déclencheurs,
- Identifier précisément les besoins en relogement liés à la libération du site des Abeilles pour le chantier de la gare souterraine (opération prévue en phase 1 du COI)
- Préciser un ou deux scénarios de relogement sur la base de ces besoins et en cohérence avec les projets existants sur le secteur St-Charles :
    - Description des mouvements proposés pour chaque activité concernée (y compris stationnement)
    - Foncier et immobilier disponibles ou à acquérir
    - Etude de faisabilité des opérations (acquisitions, destructions, reconstruction, réhabilitation…)
    - Estimation des coûts
    - Phasage et planification des opérations.

Maîtrise d'ouvrage : SNCF Immobilier
Contributeurs : SNCF Gares & Connexions

### 4) Etude de faisabilité de la dépose de la voie N

Dans le cadre du projet urbain Quartiers Libres, le travail sur les espaces publics et les parvis de gare a montré l'intérêt de transformer la voie N en espace public. La SNCF a donné son accord sur le principe. Il s'agit maintenant d'étudier :

- la dépose ferroviaire de la voie N
- l'ouverture de la gare vers le nord via un passage souterrain et un nouveau parvis

Maîtrise d'ouvrage : SNCF Réseau
Contributeurs : SNCF Gares&Connexions, SNCF Immobilier, Aix Marseille Provence Métropole

### 5) Programme des deux gares

La refonte de l'intermodalité et les réponses aux dysfonctionnements constatés sur la gare existante entraîneront une ré-interrogation du statut et de l'organisation interne de celle-ci avec la gare souterraine. Par ailleurs, les fonctions intégrées à la nouvelle gare souterraine devront être confirmées dans une vision de hub ferroviaire et concourant également au projet urbain du quartier de gare.

Les deux gares constitueront un ancrage urbain bi-pôle fort créant une tension autour de laquelle la partie du projet urbain situé sur le plateau ferroviaire se développera. Un programme consolidé devra être par conséquent réalisé pour répartir les fonctionnalités et services sur chacune des deux emprises de gares dont les activités seront liées par une gestion de site et d'exploitation commune.
Dans un premier temps, un programme fonctionnel et technique sera réalisé pour la gare existante afin de porter un projet d'évolution destiné à résoudre ses dysfonctionnements et à augmenter la qualité de service de ses clients. Puis le programme de la gare souterraine sera travaillé en interaction avec la gare existante de manière à constituer un hub.

Maîtrise d'ouvrage : SNCF Gares&Connexions
Contributeurs : SNCF Gares & Connexions; SNCF Réseau pour leurs besoins respectifs, AMPM

### 6) Faisabilité de l'extension de la gare existante

SNCF Gares&Connexions prendra en charge et assurera les études techniques nécessaires à la formalisation d'un projet sur la base de l'étude de programmation menée et des évolutions en matière d'intermodalité.

Maîtrise d'ouvrage : SNCF Gares&Connexions
Contributeurs : SNCF Gares & Connexions; SNCF Réseau ; Aix Marseille Provence Métropole

### 7) Faisabilité de la nouvelle gare souterraine



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

Cette faisabilité s'inscrit dans le cadre des études sur le projet LNPCA dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions pour les gares. Ce projet est cofinancé par l'Europe, l'Etat, la Région PACA, les départements des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur, ainsi que par SNCF Réseau et SNCF G&C.
SNCF Réseau assure l'ensemble des études techniques nécessaires à la réalisation de la nouvelle gare souterraine et conduit les procédures d'autorisation administrative à requérir au fil des études et jusqu'à l'Enquête Publique.

Maîtrises d'ouvrage : SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions
Contributeurs : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, MAMP, Région Sud - Paca



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019

**Tableau de synthèse des études à conduire dans le cadre de la présente convention**

| Thèmes | MOA ou coordinateur | Contributeurs groupe de Travail | Calendriers[1] |
|---|---|---|---|
| 1. **-Projet Quartiers libres : Etude d'intégration urbaine** | AMPM | SNCF Gares & Connexions – SNCF Réseau – SNCF Immobilier – AMPM - CD | 2021 |
| **2 – Urbanisation du secteur des Abeilles** | SNCF Immobilier | SNCF Gares & Connexions – SNCF Réseau – SNCF Immobilier | Réactualisation courant 2020 |
| **3 - Etudes de relogements des activités présentes sur le site des Abeilles en vue de sa libération (SDI phase 2)** | SNCF Immobilier | SNCF Gares & Connexions ; SNCF Réseau ; SNCF Mobilités | En cours – Echéance fin 2019 |
| **4 - Etude de faisabilité de la suppression de la voie N[2]** | SNCF Réseau | SNCF Gares & Connexions - SNCF Immobilier – SNCF Réseau - AMPM | 2025 |
| **5 - Programme des deux gares** | SNCF Gares & Connexions | SNCF Gares & Connexions – SNCF Réseau – AMPM | Gare existante 1er semestre 2019<br>2020-2021 Gare Nouvelle |
| **6 - Faisabilité de l'extension de la gare existante** | SNCF Gares & Connexions | SNCF Gares & Connexions – SNCF Réseau – AMPM - | Fin 2019 |
| **7- Faisabilité de la nouvelle gare souterraine** | SNCF Réseau<br>SNCF G&C | SNCF Réseau - SNCF Gares & Connexions, AMPM, Région Sud | En cours<br>Horizon 2026 |

[1] Il est précisé ici que s'agissant d'un projet de long terme avec de multiples interactions, les calendriers donnés sont indicatifs et ne constituent pour la plupart que des phases préliminaires d'études plus conséquentes. Certaines études ont par ailleurs connu un démarrage antérieur à la présente convention.

[2] Les études 6 et 7 sont liées à la création de la LNPCA et font partie d'un programme d'études plus global. Durant le temps de la présente convention, les maitrises d'ouvrage concernées, documenteront en tant que de besoin les partenaires ci- associés suivant le degré d'avancement des études de la LNPCA.



Reçu au Contrôle de légalité le 31 décembre 2019