

## **En savoir plus sur la réouverture de la gare**

En **1937**, la ville et ses 2800 habitants n'ont aucun poids face à la compagnie privée Paris Lyon Méditerranée (PLM) qui décide de fermer la gare.

En **1971**, l'implantation d'une usine de traitement de l'acier à Fos-sur-Mer multiplie par quatre la population de la ville ! Dès lors, rouvrir la gare prend un nouveau sens.

**Au début des années 80**, Pierre Schick, ancien conseiller municipal délégué aux transports, cherche à la faire revivre. Il obtient l'autorisation d'y installer un distributeur de billets de trains, qui fonctionnera pendant près de dix ans avant d'être retiré.

En **1994**, le relais est pris par l'association des Usagers du Rail et sa centaine d'adhérents. Elle lance une étude d'impact auprès de la population, dont il ressort un potentiel de 138 passagers par jour. Forts de ce résultat, les membres réalisent un document de synthèse qu'ils envoient aux élus de l'époque. En complément de l'enquête, deux ingénieurs travaillent sur le projet : l'un rédige le premier plan de la réouverture et l'autre imagine la réalisation d'une passerelle fermée pour rejoindre les deux voies.

La pierre est véritablement lancée, mais l'écho est encore loin d'être retentissant. Pourtant, l'ancien directeur régional de la SNCF, sensible à la démarche, avait rencontré le Maire pour étudier le projet. Entre ses mains, il semblait enfin prendre vie. Cependant, il est promu sur Paris et ses successeurs locaux étaient beaucoup moins réceptifs que lui...

En novembre **1998**, les membres des Usagers du Rail lancent une opération "coup de poing" à la gare avec une journée pour présenter le projet de réouverture. Le succès sera retentissant avec plus d'un millier de Saint-Martinois présents. Michel Vauzelle, qui venait d'être élu président de la région, compétente en matière de transport ferroviaire, assure alors publiquement son soutien au projet, et l'espoir renaît... Peu de temps après, le Conseil Régional lance une étude officielle d'impact qui corrobore les résultats obtenus plusieurs années auparavant. Mais le véritable argument de poids est le développement économique des zones, qui connaissent un véritable essor.

Un étude d'avant projet est alors commandée. A l'issue de ce travail, il a été proposé aux partenaires de valider le programme d'aménagement. L'état et le Réseau Ferré de France ne souhaitant pas s'engager dans le projet, les participations financières de la Région et du Département ont été décisives. Sur les 2 M€ HT de travaux à réaliser sur les périmètres RFF et SNCF, le Conseil Régional en a financé 54%, le Conseil Général 30%, la SNCF 6% et la ville a apporté les 10% restants.

**Le 22 juin 2004**, la pose de la première pierre des travaux de réhabilitation de la gare a lieu.

**Le 12 décembre 2004**, la nouvelle gare Saint-Martinoise est enfin inaugurée.

**Depuis**, les membres de l'association des Usagers du rail s'emploient à défendre les droits des voyageurs. Leur association a d'ailleurs changé de nom pour l'occasion et est désormais connue sous l'appellation des Usagers du Rail et des Transports Saint-Martinois.