

Alterrandonnée n°25

23 Septembre 2018

« De Saint Charles à L'Estaque, Marseille ferroviaire ».

par Pierre Lémercy-Peissik



DIMANCHE 23 SEPTEMBRE 2018

RENDEZ-VOUS À 9H00

Alterrandonnée Attac Marseille n°25 : « De Saint Charles à L'Estaque, Marseille ferroviaire »

L'Alterrando qui vous est proposée vous emmènera de Marseille St Charles à Marseille Blancarde, La Joliette, L'Estaque et La Nerthe, pour vous donner un aperçu de l'histoire ferroviaire de Marseille.

Quelques mots d'introduction

Les chemins de fer ont commencé à susciter l'intérêt de l'Etat, des commerçants, industriels à partir des années 1820 avec l'apparition de premières lignes en Angleterre, à traction hippomobile au départ.

En France, les premières lignes ouvrent en 1827, et la première ligne exploitée à l'aide de machines à vapeur est inaugurée en 1837 (Paris – St Germain en Laye).

La loi Legrand du 11 juin 1842 relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer dresse la liste des lignes à construire dont une ligne se dirigeant de Paris « Sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ». est approuvé par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 12 décembre de la même année.

Plusieurs tracés étaient en concurrence ; pour faire simple un tracé par Salon de Provence, un passant par la Côte Bleue pour éviter un tunnel trop long et le projet porté par Paulin Talabot, passant par Tarascon et Arles. Le projet via Salon était quant à lui porté notamment par un ingénieur suisse, Franz Mayor de Montricher, surtout connu à Marseille pour la réalisation du Canal de Marseille.

C'est le projet Talabot qui a été retenu en définitive :

« LOUIS PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS ce qui suit.

Article 1^{er}

L'offre faite par les sieurs Paulin Talabot, Joseph Ricard, Chaponnière et Rey de Foresta, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer de Marseille à Avignon est acceptée.»

C'est par ces termes que commence la loi 10.785, relative à l'établissement du chemin de fer de Marseille à Avignon, signée le 21 juillet 1843 au Palais des Tuileries, marquant ainsi le départ d'une belle aventure.

Paulin Talabot, Ingénieur des Ponts et Chaussées et saint-simonien, a commencé sa carrière aux mines de charbon de la Grand Combe, près d'Alès, et a rapidement dirigé la construction d'un chemin de fer de La Grand Combe à Alès et Nîmes, ainsi que de Montpellier à Nîmes et Beaucaire. Le passage du chemin de fer Avignon Lyon par Arles permettait, au prix d'un viaduc sur le Rhône au niveau de Tarascon, de relier les mines de charbon au port de Marseille.

L'emplacement du terminus marseillais sur le plateau St Charles permettait d'éviter de trop fortes pentes à l'arrivée sur Marseille, mais a nécessité rapidement la construction d'un raccordement vers La Joliette.

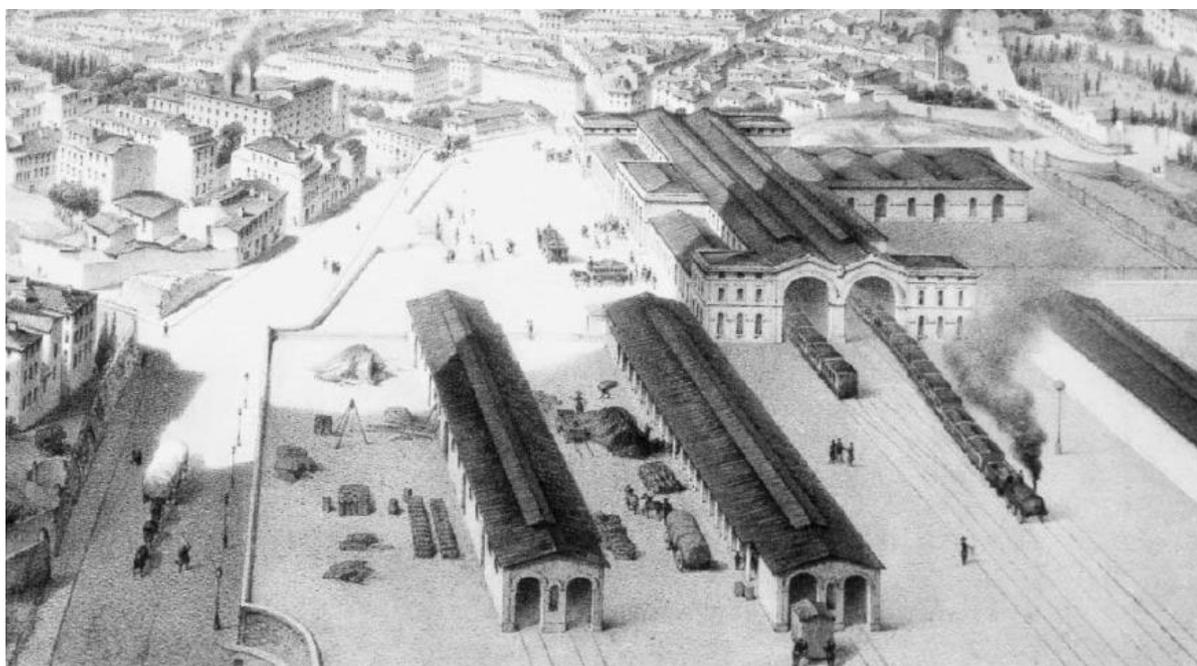
Marseille St Charles

A l'ouverture de la ligne le 8 janvier 1848, il n'y avait qu'un bâtiment provisoire et la gare définitive, avec une marquise en bois abritant 4 voies fut mise en service en 1852 (illustration ci-dessous). Le bâtiment fut étendu en 1891/93 avec la construction d'une nouvelle marquise métallique abritant 8 voies à quai et de la façade actuelle, en conservant les bâtiments initiaux (actuelle aile Narvik). Le grand escalier fut quant à lui construit en 1923/27 après de longues discussions entre la ville et le PLM.

La gare de départ comprenait, outre les installations de la gare proprement dite, des installations pour le remisage et l'entretien des machines et voitures, le trafic des marchandises, installations qui ont migré progressivement dans d'autres sites.

Ainsi la remise à machines a été transférée dans un dépôt créé entre les lignes vers Avignon et Toulon, muni de deux rotondes dont l'une d'elle est en cours de restauration.

Les bâtiments de Marseille St Charles ont fait l'objet de travaux d'adaptation à l'évolution du trafic à plusieurs reprises, notamment en 1982 et la dernière fois à la suite de l'arrivée du TGV entre 2001 et 2007.



A proximité de la gare, la Société Hôtelière et Touristique du réseau PLM créée en 1923 exploite l'Hôtel Terminus de Marseille Saint-Charles qui lui a été concédé en 1926. La concession porte sur l'hôtel, le buffet et la buvette « avec les appareils ustensiles et mobiliers appartenant à la Cie PLM et dont un état des lieux sera dressé ».

Le périmètre de la concession englobe l'hôtel restaurant, mais aussi les services de restauration en gare (snack) et les chariots de vente ambulante sur les quais. L'hôtel a été démoli vers 1985 pour la construction de l'actuel hôtel Ibis.

Marseille Blancarde

Le site de La Blancarde ne comportait à l'origine que la ligne vers Toulon et celle vers la gare du sud (gare marchandises du Prado). Avec l'accroissement du trafic et la saturation du site de Marseille St Charles, un nouveau dépôt de locomotives a été créé en 1919, ainsi qu'un faisceau pour le garage des rames voyageurs, et a fait l'objet d'extensions successives jusqu'à aujourd'hui où il est devenu le « technicentre Provence-Alpes-Côte d'Azur ».

Au départ consacré aux machines à vapeur pour les manœuvres et trains de marchandises, il a repris les machines voyageurs du dépôt de Marseille St Charles en 1951 (pour y laisser la place aux machines diesel et aux autorails). Le dépôt a compté jusqu'à 130 machines à son effectif à l'époque de la vapeur. Les dernières machines vapeur ont quitté le dépôt en 1966, et il a aujourd'hui à son effectif des machines diesel, électriques, des autorails diesel et des automotrices électriques, dont il assure l'entretien à l'exception des révisions et réparations lourdes.



La gare du Prado et le tunnel vers le Vieux Port

Face à la demande de Marseille de disposer d'une seconde gare, le PLM s'est décidé à construire la gare du Sud, puis gare du Prado, mise en service en 1872 qui n'a jamais connu que du trafic marchandises. La ligne se sépare de la ligne Marseille – Toulon à La Blancarde, et le site du Prado a accueilli, à sa plus belle époque, non seulement cette gare marchandises, mais également des ateliers de réparation des voitures voyageurs et des wagons ouverts en 1875 qui ont subsisté jusqu'à la fin des années 1980. Outre le centre de chargement des ordures ménagères, il reste aujourd'hui les ponts métalliques franchissant le Bd Rabatau, une travée des anciennes halles marchandises dans le Parc du XXVIème centenaire et une pile de pont sur le Bd Bonnefoy avec deux bouts de rail dans le vide...

A noter également à proximité les « Chantiers et ateliers de la Capelette », créés en 1920 par Bruno Roberty, industriel marseillais, pour l'entretien et la réparation de wagons. Rachetés en 1923 par les Aciéries du Nord, l'entreprise intervenait également pour l'entretien et la modernisation de machines à vapeur. Les dirigeants de l'entreprise ayant été incarcérés pour collaboration à l'issue de la guerre, le Commissaire de la République Raymond Aubrac réquisitionne l'entreprise en septembre 1944 et un comité de gestion est mis en place. Mais les pouvoirs publics et la CGT ne voient pas forcément d'un bon œil cette expérience, et la réquisition et la gestion associant largement le personnel prennent fin en 1947. Les usines ADN de Marseille ferment en 1950.

En 1865, Napoléon III déclare d'utilité publique un chemin de fer allant « de Castellane à la Madrague de Podestat », (la Calanque de Marseilleveyre) concédé à une compagnie à capitaux anglais. En fait cette compagnie dirigée par un dénommé William Bowles avait acquis environ 1000 hectares le long du tracé, qu'elle pensait valoriser avec cette viabilisation. Une nouvelle DUP intervenue en 1868 ajoute à la concession une ligne de Castellane au Vieux-Port.

Seule cette dernière ligne sera construite et achevée, mise en service en 1878. Le déplacement des bassins du port commercial vers le nord ne favorisera pas le trafic et la ligne, qui ne desservait plus que quelques entreprises sur place, sera déclassée en 1964. Il en subsiste aujourd'hui le portail d'entrée dans le parc du XXVIème Centenaire... et un tunnel routier à péage !

Quant à la ligne vers La Madrague de Podestat, seuls quelques terrassements entre L'Escalette et Les Goudes (confer Alterrando sur le patrimoine industriel des Calanques) ont été réalisés avant la déconfiture de la société.



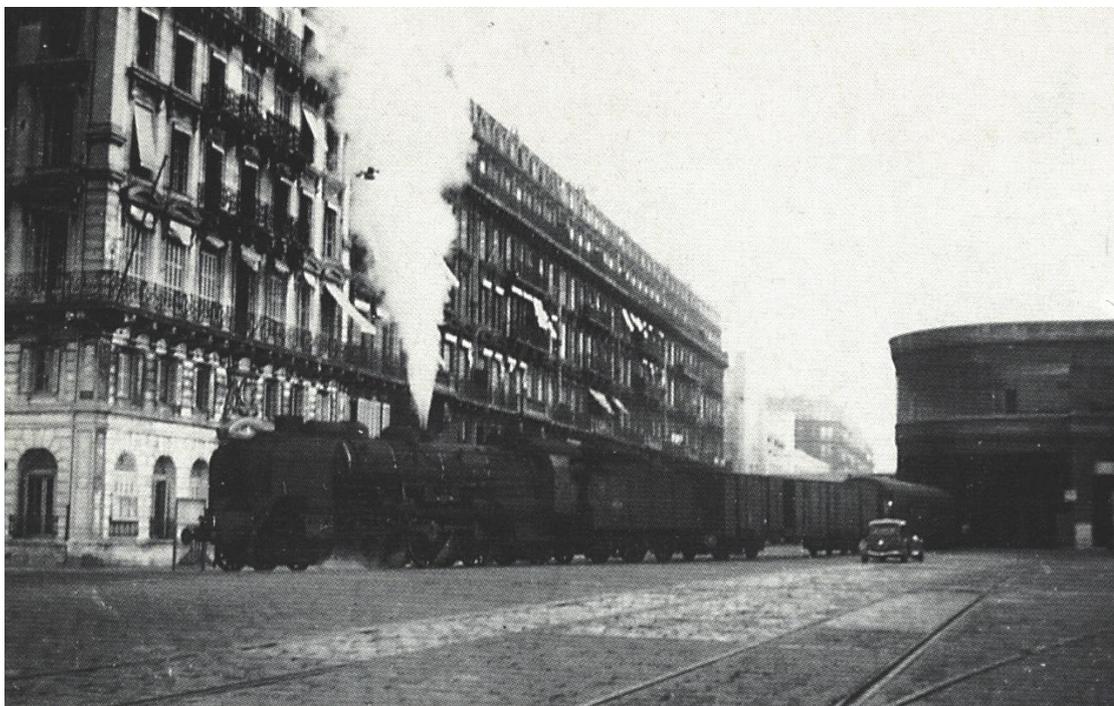
La Joliette, Arenc, le port

Afin de desservir les bassins de La Joliette, une ligne reliant le site à Marseille St Charles a été construite en traversant notamment la Belle de Mai et mise en service en 1860. Un premier faisceau de voies a été construit le long du bâtiment construit par la Compagnie des Docks et Entrepôts créée par... Paulin Talabot ! Le bâtiment fait 365m de long, a 7 étages, 4 cours, 52 portes et a été construit sur l'exemple des docks des ports anglais. Des voies permettaient de desservir les hangars J1, 2, 3 et 4, voies empruntées par les trains-paquebots vers le Maghreb,

L'extension des installations ferroviaires a suivi les agrandissements successifs du port vers le nord avec la création des bassins d'Arenc, de Cap Pinède, de Mourepiane. C'est ainsi que sont apparus les installations ferroviaires d'Arenc avec un faisceau de voies marchandises et un dépôt de machines, la gare du Canet qui assure aujourd'hui un trafic de conteneurs et qui devrait rapidement disparaître, les installations de Mourepiane qui devraient se développer à terme (trafic conteneurs), mais le projet fait l'objet d'oppositions de la part des riverains du raccordement entre Mourepiane et la ligne L'Estaque St Charles..

L'ensemble de ces installations sont reliées au réseau ferroviaire par la ligne l'Estaque – Saint Charles via Arenc.

Source : Bulletin PLM 1934



Un train-paquebot à La Joliette en 1948 (photo Maurice Maillet)

L'Estaque

Ouverte en 1848, la gare de L'Estaque est le point de convergence de la ligne historique PLM, de la ligne en provenance de Miramas via Port de Bouc (1915) et de la ligne vers Marseille St Charles via les bassins du port. Cette dernière ligne à vocation marchandises était également utilisée jusqu'au début des années 1960 par

les trains-paquebot en correspondance, à La Joliette, avec les bateaux vers les « colonies ». Elle a été réouverte aux trains de voyageurs dans les années 2000, et est aujourd'hui parcourue par des T.E.R. Marseille Miramas et au-delà via Port de Bouc ou via Rognac.

Le bâtiment a été construit en 1851, et les abris de quai style Arts Déco dans les années 1920. C'est l'origine du quartier dit « de L'Estaque-gare ».

Les façades, toits, abris de quai, les passages souterrains... ont été classés Monuments Historiques en 2012.



Le percement du tunnel de La Nerthe

Avec une longueur de 4633 m, le tunnel de La Nerthe (« percé de La Nerthe » à l'époque) a longtemps été le plus long tunnel de France, et se situe entre les gares de Pas des Lanciers et de L'Estaque.. Il a été percé de 1843 à 1847, et pour cela 24 puits, le plus long faisant 185m de profondeur, ont été creusés, permettant ainsi de multiplier les points d'attaque. Les puits sont surmontés de cheminées en brique, et l'une d'elle est équipée pour la descente/montée de moyens de secours.

Selon certaines sources le creusement aurait nécessité 8500 ouvriers, dont 300 trouvèrent la mort sur le chantier.

Depuis son ouverture, le tunnel a fait l'objet de plusieurs campagnes de travaux de confortement, en vue de l'électrification avec des reprises d'étanchéification, pour élargir le gabarit pour le passage de trains de conteneurs...

Après plus de 170 ans d'existence, le tunnel voit aujourd'hui passer plus de 100 trains par jour.

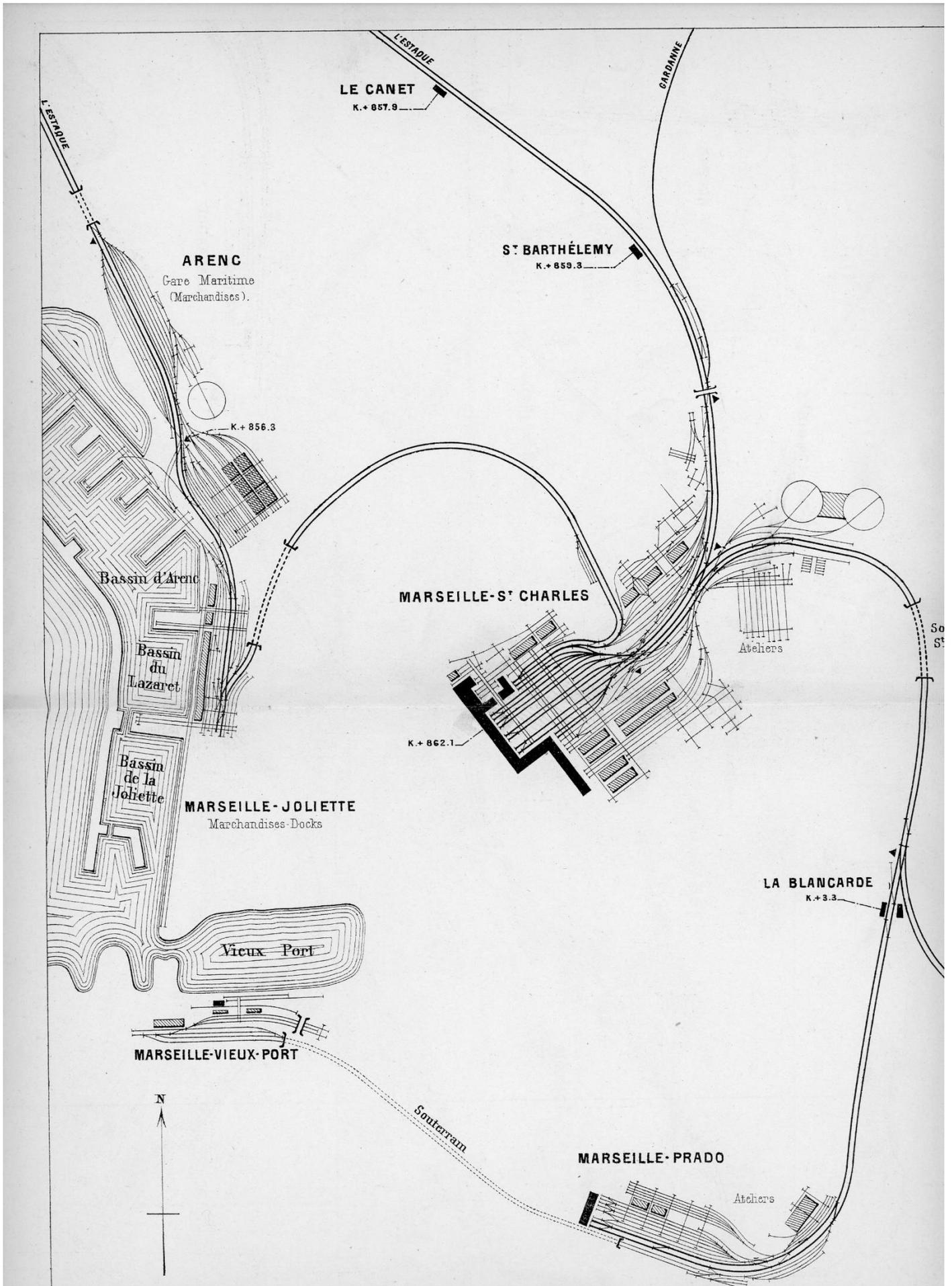


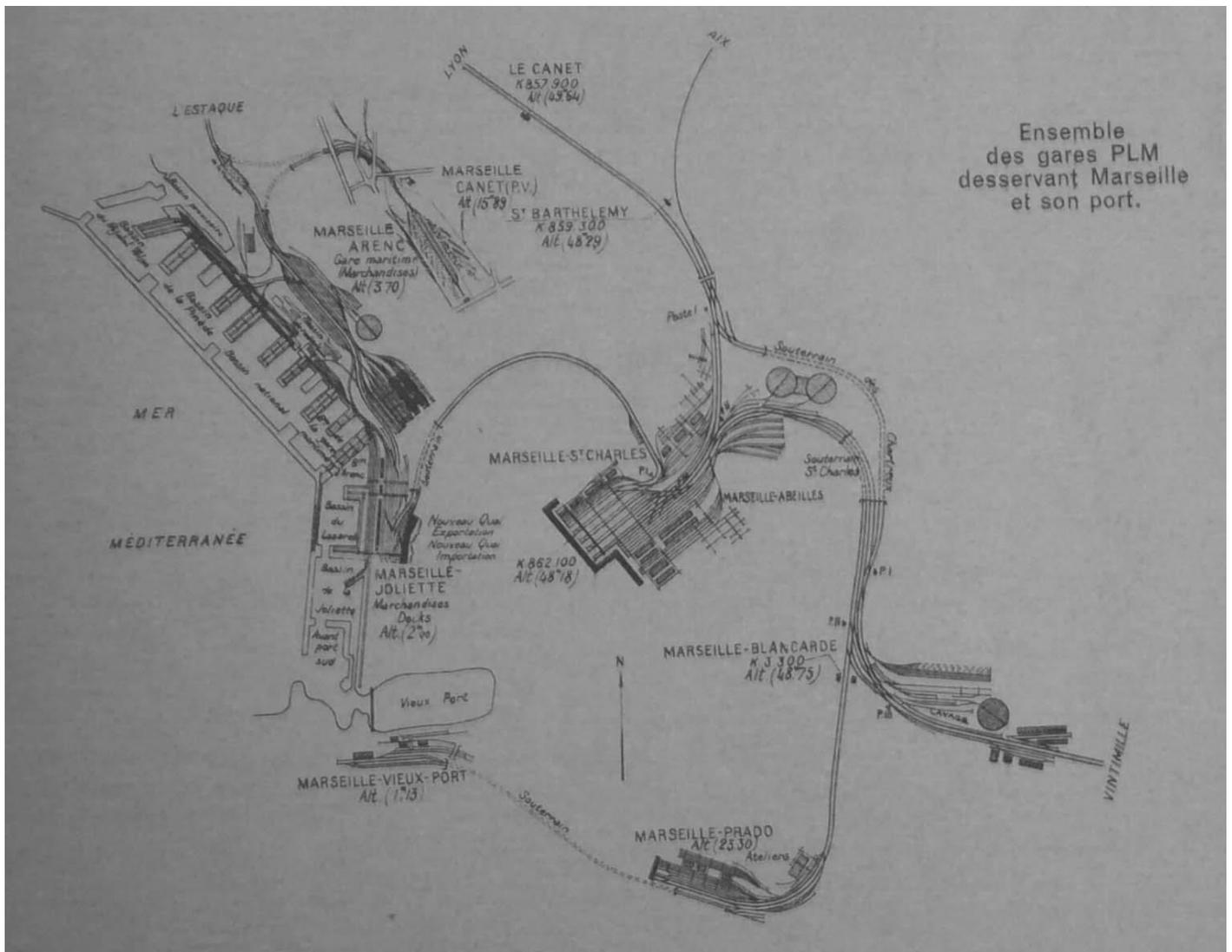
La tête de tunnel côté L'Estaque. Noter le soin apporté à l'architecture du portail.



Un des puits d'attaque, côté L'Estaque

Les chemins de fer à Marseille en 1904





Et en 1934