

505 LH 693/4

3725

(1940-43, 46-47,
53-55)

V.D. 3720 - Couverture des quais à voyageurs dans certaines grandes gares

V.D. 2511 - Création d'un dépôt à Marseille-Mourepiane

V.D. 2512 - Extension du dépôt de Marseille-Blancarde.

V.D. 373 - Création d'une gare de triage et de formation des trains à MOUREPIANE.

CENTRE DE M A R S E I L L E

- I - Gare de Marseille-Joliette : Reconstruction avec améliorations des installations.
- II - Gare de Marseille-St-Charles : Remaniement des installations de la gare. - Reconstruction avec améliorations de la gare de marchandises. Modernisation de la gare et de ses abords.
- III - Gare de Marseille-Blancarde : Améliorations diverses et relèvement de la vitesse.
- IV - Gare de Marseille-Arenc : Création d'un chantier pour les transports de régime accéléré.
- V - Gare de Marseille-Canet : Amélioration des conditions d'exploitation.

CENTRE de M A R S E I L L E

Gare de MARSEILLE-ST-CHARLES

- Remaniement des installations de la gare

	C.A.	5. 2.41	17	V	
Lettre SNCF au MTP		8. 2.41	manque		
	C.A.	12. 2.41	28	Qd	a)
Arrêté		25. 2.41	(J.O. 10. 3.41)		
Dépêche du MTP à la SNCF		3.12.41			
Lettre SNCF au MTP		1. 4.43			
	C.A.	29. 7.53	17	VII	3°)
	C.A.	7. 4.54	18	VIII	c)

- Reconstruction avec amélioration de la gare de marchandises.

	C.A.	8. 5.46	19	V	1°
Lettre SNCF au MTP		14. 5.46			
	C.A.	25. 5.55	19	VIII	e)

- Modernisation de la gare et de ses abords :
 - agrandissement du bâtiment des voyageurs,
 - amélioration des accès,
 - création de parcs de stationnement

C.A. 23.07.80 VI 1°)

Gare de MARSEILLE-SAINTE-CHARLES

C E N T R E D E M A R S E I L L E

Dossier de regroupement concernant tous
les dossiers concernant le Centre de
MARSEILLE. (Y compris les dossiers Arch.)

Réponses des Ministres aux Questions Ecrites

5 avril 1984 - p. 535

Coût de la remise en état de la gare Saint-Charles.

14889. — 12 janvier 1984. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des transports** à combien s'élèveront les travaux de remise en état de la gare Saint-Charles après l'odieux attentat du 31 décembre dernier qui a frappé de nombreux voyageurs et détruit une partie des bâtiments de la consigne ? A combien se montaient les travaux de rénovation qui avaient déjà été réalisés dans cette gare ?

Réponse. — Les travaux de remise en état de la gare Saint-Charles, après l'attentat du 31 décembre 1983, sont évalués à environ 3,5 millions de francs pour les bâtiments proprement dits auxquels s'ajoute un minimum de 0,5 million de francs de frais divers et, en particulier, de mobilier détruit. L'ensemble des travaux de rénovation de la gare, exécutés de 1981 à 1983, s'élève à 108 millions de francs, y compris la réalisation du parking à plusieurs niveaux situé sous l'esplanade de la gare. Dans le programme d'ensemble, les travaux, relatifs à la zone de la gare endommagée par l'attentat, avaient représenté un montant approximatif de 9 millions de francs.

Après 27 mois de travaux

La SNCF offre aux marseillais une gare rénovée et fonctionnelle

C'est au son des fifres et des galoubets que s'est déroulée, samedi dernier, l'inauguration des nouvelles

installations de la gare Saint-Charles. Tradition ferroviaire oblige, il était 11 heures très précises, quand

le cortège officiel conduit par MM. Defferre, Chadeau, président de la SNCF, et Poinsot, directeur régional est apparu sur le grand escalier monumental qui domine la ville de Marseille. Le ruban coupé ouvrait le chemin à plusieurs centaines d'activités, qui découvraient une gare totalement rénovée, livrée au public après une cure de Jouvence de 27 mois.

Les dix millions de voyageurs qui transitent par St-Charles, tous les ans, apprécient la lumière retrouvée, les couleurs ravivées, l'espace agrandi qui s'offre à eux. Il y a quinze jours encore, la gare n'était qu'un chantier bruyant et poussiéreux où les usagers devaient éviter les embûches, les échafaudages et les engins de chantier. Ces derniers jours, les entreprises ont mis les bouchées doubles, les ultimes coups de pinces, la pose, les plantes vertes et des fleurs artificielles se sont faits dans un temps record et ont permis à la direction de la SNCF de tenir son pari d'inaugurer à l'automne ses installations.

Rappelons que la conception de la nouvelle gare repose sur une séparation en deux niveaux :

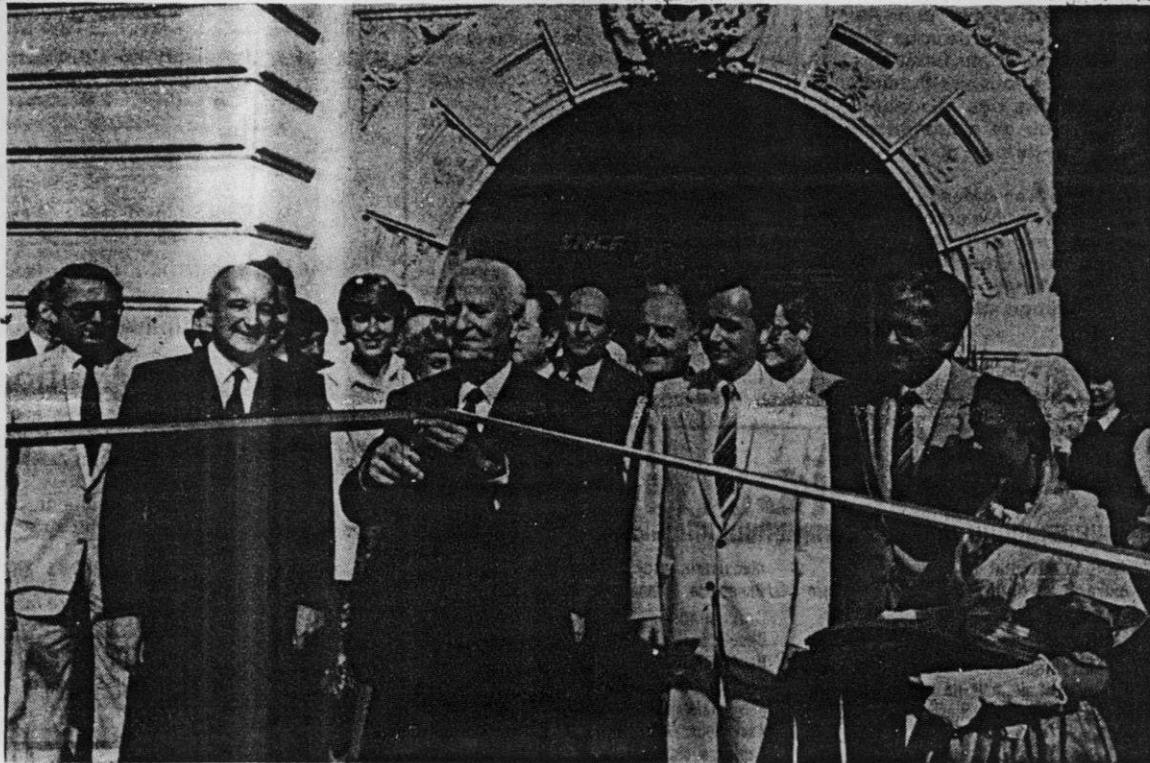
— Un niveau inférieur pour le départ où l'on accède par une rampe, Boulevard Bourdet par le grand escalier monumental ou par le parking souterrain du square Narvik.

Le niveau supérieur est désormais plus disponible pour accueillir les voyageurs à l'arrivée et leur offrir les services indispensables. Le square Narvik, enfin a été totalement restructurée et devrait devenir un lieu de détente pour les enfants du quartier.

Le président de la SNCF devait rappeler que quatre idées directrices ont présidées à la conception des installations :

— "gagner de l'espace"

Suite en page 8



Suite de la page 1

— être un nœud de transports collectifs.

— s'ouvrir sur la ville
— préserver l'environnement".

"Nous nous sommes attachés, a souligné M. Chadeau, à remettre en valeur l'architecture originelle de la gare St-Charles". Les ravalements de façade à pulsion d'eau ont effacé la grisaille des temps et fait apparaître une pierre Ocre, aux tons chauds et aux reliefs équilibrés. L'architecture symétrique de la première gare, celle qui longe le square Narvik, est débarrassée de ses auvents inutiles, tandis que la grande façade centenaire côté Nedelec, a retrouvé sa majesté d'antan.

1.430.000 usagers du TGV à Marseille

Fidèle à son passé, la gare est néanmoins conçue pour aujourd'hui, et en particulier pour recevoir le TGV et dispatcher dans la région ses voyageurs. Le baptême d'une rame du TGV, le jour de l'inauguration en était le symbole. M. Edmonde Charles-Bourse, membre de

l'académie Goncourt a en effet brisé la traditionnelle bouteille de champagne sur un TGV O2 frappé aux armes bleues et blanches de la ville de Marseille.

Le TGV assure neuf relations chaque jour entre Marseille et Paris soit 18 aller-retour (en 4 h 56). Depuis le 25 septembre 1981, quatorze millions de voyageurs ont emprunté le TGV sur le sud-est, le TGV midi représentent 24 % de ce trafic. A Marseille, même depuis mai 1982, 1.430.000 passagers sont montés ou descendus des rames oranges, des passagers qui arrivent à l'heure 97 fois sur cent.

Au service du développement local

Mais la SNCF ne compte pas que sur le Train à grande vitesse pour la croissance de son trafic. M. Chadeau souhaite "un développement du trafic ferroviaire de banlieue avec la modernisation des dessertes". Première entreprise régionale pour ses effectifs, comme par les mesures financières en jeu, la SNCF doit être plus que jamais, selon son président, au service du développement économique local.

On oublie trop souvent, dit-il, que les marchés conclus par la région SNCF de Marseille sont confiés dans plus de 70 % des cas à des entreprises implantées dans la région et que, par ailleurs, 93 entreprises régionales sont régulièrement consultées par notre service des approvisionnements pour assurer les fournitures gérées au niveau national.

A l'heure de la décentralisation, la SNCF doit, par ailleurs, nouer une collaboration plus étroite encore avec les élus locaux et régionaux.

Le métro régional

Cette collaboration avec les collectivités locales devait être au cœur du discours de M. Defferre. Si le ministre de l'Intérieur s'est réjoui de voir en ancien préfet à la tête de la SNCF, le maire de Marseille devait regretter qu'un accord n'ait pu encore avoir lieu entre la ville et la SNCF pour la réalisation d'un métro régional.

Nos lecteurs connaissent ce dossier et nous avons publié les grandes lignes des études réalisées

par les services techniques de la SNCF pour mettre sur pied un Réseau

de transports rapides, d'abord entre Aix et Marseille, puis vers Vitrolles et Marignane. Doublement de la voie, nouvelle gare banlieue, transfert de la gare marchandises, construction de gares locales, le projet est ambitieux, et d'après les propos du Maire de Marseille, il achopperait sur les financements.

"Nous avons commenté ces pourparlers, a déclaré M. Defferre, à M. Chadeau, vos représentants étant trop exigeants, nous n'avons pu

M. Chadeau, vos représentants étant trop exigeants, nous n'avons pu aboutir ; diminuez vos exigences et nous réaliserons le métro régional. A bientôt pour des pourparlers qui nous permettent de procéder à une nouvelle inauguration grâce à une coopération entre la ville, la région et la SNCF".

En attendant les tambourinaires, ont pris le relais des discours et ont animé, pendant deux jours, les retrouvailles des marseillais, avec le rail.

C. Apothéloz

EXTRAIT DE PRESSE
N° 146 du 2.12.82.

**Marseille, gare Saint-Charles : bientôt
la fin des travaux**

Les travaux d'agrandissement de la nouvelle gare Saint-Charles à Marseille en sont aux « deux tiers du parcours et l'on situe leur fin en septembre 1983 », assurent les responsables de l'opération.

La prochaine gare sera exploitée en duplex : le métro, trois niveaux de parking offrant 440 emplacements disponibles, le hall départ d'une superficie de 2.600 m².

A terme, deux nouveaux projets seront mis à l'étude : création d'une gare de banlieue en vue d'un éventuel Réseau express régional, et un hôtel deux étoiles en remplacement de l'hôtel Terminus actuel qui sera démoli.

N. JOURNAL 2.12.82

TRANSPORTS

DES GA

MARSEILLE : Saint-Charles évite l'asphyxie

De notre correspondant

Marseille. — Au mois de septembre 1983, la première rame du T.G.V. fera son entrée en gare Saint-Charles à Marseille, quatre heures quarante-trois minutes après avoir quitté les quais de la gare de Lyon à Paris. Pour fêter l'événement, la vénérable gare marseillaise, construite en 1848, aura fait pratiquement peau neuve. D'ici deux ans, la S.N.C.F. aura dépensé 90 millions de francs afin de l'adapter aux besoins d'une métropole régionale par voie ferrée.

Ces travaux sont devenus indispensables car la gare Saint-Charles est, à court terme, menacée d'asphyxie. Située en balcon sur la ville, elle est d'un accès malaisé, le stationnement, les dégagements sont difficiles. Ce vaste cul-de-sac connaît un état endémique d'engorgement, qu'il s'agisse des véhicules ou des piétons puisque, dans son modeste hall, les flux d'arrivée et de départs empruntent les mêmes passages obligés.

Le projet de modernisation a commencé à prendre corps en 1972, quand la municipalité a décidé la construction du métro et prévu que les deux lignes prioritaires se croiseraient sous la gare même.

La station Saint-Charles du métro marseillais s'est enterrée à 36 mètres sous le parvis de la gare, ménageant sept niveaux. Le métro lui-même n'utilise que les trois niveaux inférieurs. En remontant vers la surface, on trouve un quatrième niveau réservé par la ville en vue de la construction ultérieure d'un tunnel routier sous la butte Saint-Charles et, enfin, les trois niveaux qui vont être utilisés par la S.N.C.F. dans son projet d'agrandissement et d'aménagement.

C'est en sous-sol, sous l'esplanade actuelle de la gare, que sera aménagé le vestibule départ, de 1 300 mètres carrés, qui abritera tous les services liés à cette fonction.

Un nouvel hôtel

Il sera en communication directe avec les quais par des escaliers mécaniques, un escalier et un ascenseur pour handicapés. On trouvera à ce niveau, toujours en sous-sol, une cafétéria avec terrasse qui, surplombant le boulevard Voltaire, offrira un panorama de la ville, et notamment une vue sur la « Bonne Mère ».

On accédera au niveau départ soit depuis le métro, soit, de l'ex-

térieur, depuis les escaliers monumentaux où deux ouvertures, déjà existantes mais jamais utilisées depuis vingt-trois ans, seront mises en service. On accédera également à ce niveau depuis un parking souterrain de quatre cent vingt places s'ajoutant aux cent quinze déjà créées par le métro. Ce parking se situera sous la rue Pierre-Sémard, l'actuelle rampe d'accès des voitures au plateau Saint-Charles, qui conservera cette vocation.

L'arrivée des voyageurs se fera au niveau actuel de l'esplanade, par une ouverture très large (22 mètres) permettant une évacuation rapide. Les installations arrivées comporteront, outre les commodités indispensables, les services train + auto, et ceux du syndicat d'initiative et de l'Office national d'immigration.

Le square de Narvik, qui flanque la gare sur sa droite, devant l'hôtel Terminus, retrouvera également sa fonction de lieu de détente et de repos. L'espace vert sera doté de jeux pour enfants. Notons qu'entre-temps l'hôtel Terminus-P.L.M. aura été détruit et remplacé par un nouvel hôtel deux étoiles. Quant à la gare proprement dite, ses quais seront rehaussés de 0,30 m à 0,55 m par rapport au niveau actuel pour faciliter l'accès aux wagons. Un passage souterrain transversal sera créé sous les voies afin de réduire la longueur des transits de voyageurs en correspondance entre les trains en provenance ou à destination de la Côte d'Azur, des Alpes, de Paris et de la banlieue marseillaise. Enfin, les services de la division d'équipement de la direction régionale de la S.N.C.F. étudient l'installation sur la marquise de la gare de 5 000 mètres carrés de capteurs solaires capables de fournir l'eau chaude nécessaire aux besoins.

JEAN CONTRUCCI.

Modernisation de la gare et de ses abords

- agrandissement du bâtiment des voyageurs,
- amélioration des accès,
- création de parcs de stationnement.

page 21/22 VI - Projets et questions techniques

1°) Modernisation de la gare de Marseille-Saint-Charles
et de ses abords :

- agrandissement du bâtiment des voyageurs,
- amélioration des accès,
- création de parcs de stationnement.

M. DUPUY commente les documents distribués et souligne notamment le parti favorable qu'a su tirer la S.N.C.F. de la construction, dans la zone considérée, de la station souterraine du métropolitain de Marseille. Les sous-sols situés au-dessus de cette station et dont la Société Nationale s'est réservée la disponibilité ont déjà été partiellement utilisés pour la création d'un parking. Leur aménagement définitif, dans le cadre du présent projet permettra, en outre, de procéder à une rénovation très satisfaisante de la gare Saint-Charles. Le regroupement dans la partie supérieure de ces sous-sols des activités liées à la fonction "départ" - tandis que le niveau de surface demeure affecté à la fonction "arrivée" - contribuera en effet à améliorer notablement la circulation des voyageurs à l'intérieur de cet établissement.

S'instaurent ensuite deux échanges de vues.

Au cours du premier, M. DUPUY précise, sur une question posée par M. LAVAILL, que les dépenses du projet en cause, évaluées à 42 millions de francs aux conditions de prix de juin 1979 et imputables au budget d'investissement de la S.N.C.F., semblent

proportionnellement comparables à celles engagées pour la modernisation de différentes grandes gares de province, comme Limoges (13 millions de francs), Lyon-Perrache (26 millions environ) ou Strasbourg (23 millions).

Lors du second échange de vues, suscité par une interrogation de M. BLANCARD, M. DUPUY rappelle les principes sur la base desquels sont établies les surtaxes locales temporaires et indique qu'en l'espèce une telle taxe a été instituée pour gager l'emprunt contracté par la ville de Marseille qui participe également au financement de ces travaux. M. LE PRESIDENT souligne, à cet égard, l'intérêt que peut avoir la S.N.C.F. à utiliser de tels concours des Collectivités locales, concours dont les autres services gérants d'infrastructures de transport et notamment les aéroports ont déjà largement tiré profit.

Sous le bénéfice de ces remarques, le Conseil approuve le projet qui lui est soumis.

M. Frelat
CS 21
JUIL. 1980

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

relative à la modernisation du BV de MARSEILLE

Compte tenu de l'exiguïté des locaux, de leur répartition géographique et de l'insuffisance des accès routiers, le bâtiment voyageurs de la gare de SAINT-CHARLES à MARSEILLE ne permet de faire face au trafic de 9 millions de voyageurs par an que dans des conditions difficiles et au détriment de la qualité du service.

Or, le bâtiment actuel est situé au niveau 48,70 sur un promontoire ceinturé d'un réseau routier qui limite toute possibilité d'extension en surface.

Aussi, pour répondre aux besoins liés à l'augmentation du trafic ferroviaire et accompagner la transformation profonde du quartier St-Charles (métro, voirie urbaine, parcmètres, parkings souterrains ...), il a été envisagé d'aménager le site de la gare de façon à retrouver sur des plans différents les volumes nécessaires pour répondre à l'extension des besoins.

Une première étape de modernisation liée aux travaux de construction de la station de métro et d'amélioration de la circulation routière aujourd'hui achevée a permis de créer 125 places de parking dans un ouvrage souterrain exécuté pour les besoins du métro de MARSEILLE (la "boîte METRO") dont la SNCF s'est réservé plusieurs plans.

La seconde étape proposée aujourd'hui tire parti de cette réservation pour achever l'aménagement de nos installations. Elle comprendra principalement :

- la création d'un niveau départ au niveau 42,86 groupant autour d'un "vestibule départ" tous les services liés à cette fonction, ainsi qu'une cafétéria,
- l'aménagement du niveau 48,70 en niveau "arrivée" avec, en particulier, un relais-toilette et une brasserie largement ouverte sur les jardins du square NARVIK rénové (ces 2 niveaux étant reliés par des escaliers mécaniques dans l'angle du BV),
- le rehaussement des 7 quais ainsi que du quai frontal,
- l'installation d'un téléaffichage,

- la construction sous l'avenue Pierre Sémard et le square NARVIK, d'un ouvrage dénommé "boîte Sémard" à 3 niveaux correspondant à ceux de la "boîte métro". Cet ouvrage, accessible depuis l'avenue Pierre Sémard, comportera, au niveau 42,86, un débarcadère directement lié au "vestibule départ" et un parking de 320 places relié à celui de la "boîte métro". Cet ouvrage améliorera les accès routiers en séparant le flux des voitures particulières de celui des transports collectifs.

Cette restructuration s'accompagnera d'un remaniement des locaux de service de la gare améliorant à la fois leur caractère fonctionnel et les conditions de travail.

Le coût de ces travaux s'élève à 69,50 MF hors frais généraux et hors taxes, aux conditions économiques de juin 1979.

Le financement des travaux sera assuré comme suit :

- a) par un emprunt, à contracter par la Société Marseillaise Mixte Communale d'Aménagement et d'Équipement (SOMICA) au lieu et place de la Ville de MARSEILLE et avec la garantie de cette dernière, gagé par le produit des surtaxes locales temporaires qui seront instituées sur les billets émis par les gares, bureaux de ville et organismes de voyages de la commune de MARSEILLE.

Cet emprunt permettra de financer 23,15 MF de travaux en principal. La Mission de Contrôle Financier a donné son accord sur ces propositions le 15 juillet 1980.

- b) par une participation de la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (SCETA) à la construction du parking.

Cette participation permettra de financer les travaux du parking pour un montant en principal de 3,70 MF hors frais généraux.

Par lettre du 26 février 1979, le Directeur Général de la SCETA a confirmé son accord.

- c) par le budget d'investissement de la SNCF pour la différence, soit :
 $69,50 - (23,15 + 3,70) = 42,65$ MF.

Nous demandons à MM. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ce projet, qu'il est prévu d'inscrire aux programmes des budgets d'investissement des exercices 1980 et 1981.

Reconstruction avec amélioration de la gare
marchandises de Marseille-Saint-Charles

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 8. 5.46	19 V 1°)
	14. 5.46	
	C.A. 25. 5.55	19 VIII e)

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 25 mai 1955

P.19

VIII - Questions diverses

e) Suite donnée par l'Administration Supérieure aux projets approuvés par le Conseil.

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports a approuvé :

= par dépêches du 26 avril 1955 :

- le projet de reconstruction des ateliers de wagons et du chantier de stockage et de débitage des bois de Nîmes-Courbessac (programme réduit) que le Conseil avait adopté le 7 mai 1952;

- le projet d'acquisition de 1.500 containers dont le Conseil avait autorisé la transmission au cours de sa séance du 9 février 1955;

= par dépêches du 9 mai 1955 :

- le projet relatif à la climatisation de voitures auquel le Conseil avait donné son accord le 9 février 1955;

- pour régularisation (les travaux sont, en effet, terminés), le projet de reconstruction de la gare marchandises de Marseille-St-Charles qui avait reçu l'agrément du Conseil le 8 mai 1946 et dont la dépense, évaluée à 47 millions aux prix de novembre 1944, s'est en fait élevée à 110.580.734 francs;

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

3725

Gare de Marseille-Saint-Charles

Paris, le 14 mai 1946

Reconstruction et extension des halles
pour les transports de régime accéléré

Veg² 39 830 862-17

C O P I E

Comme suite à la séance du Conseil
du 8 mai 1946

D. 3300/6

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction et à l'extension des halles, pour les transports de régime accéléré à la gare de Marseille-Saint-Charles.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,
signé: FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain. - PARIS

Extrait du P.V. de la séance du Conseil
d'Administration du 8 mai 1946

p. 19

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction

- Gare-marchandises de Marseille-St-Charles.

M. LEMAIRE rappelle qu'un projet, approuvé en 1941, avait prévu le remaniement des installations de la gare. Sa réalisation était presque achevée, lorsque les installations furent détruites par bombardement.

La gare de Marseille-Saint-Charles devant être gare-centre pour les transports du régime accéléré, le projet actuel prévoit la reconstruction des halles détruites en les adaptant au nouveau rôle qu'elles auront à jouer.

La halle sud, allongée de 70 m du quai découvert et dotée d'une voie centrale de 105 m, serait affectée au transbordement et aux expéditions. La halle nord, allongée de 135 m comme le prévoyait le projet de 1941, serait affectée aux arrivages.

La dépense est évaluée à 47 M.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-:-:-:-

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la reconstruction avec améliorations
de la gare marchandises de MARSEILLE-St-CHARLES

-:-:-:-

Le projet de remaniement des installations de la gare de Marseille-Saint-Charles, approuvées par la décision ministérielle du 3 décembre 1941 comportait le regroupement des halles à marchandises de la zone dite "Marseille-Abeille" sous la forme de 2 vastes halles encadrant un faisceau de 12 voies.

Ces installations étaient partiellement réalisées et la construction des halles presque terminée en 1944 lorsque les bombardements les détruisirent presque totalement (croquis n°1 ci-joint).

Or, la gare de Marseille-Saint-Charles doit être gare centre pour les transports du régime accéléré et son trafic sera très important : il pourra atteindre 500 tonnes par jour d'arrivages, 250 tonnes d'expéditions et 180 tonnes de transbordement.

Nous nous proposons donc, en reconstruisant les halles détruites, de les adapter au rôle qu'elles auront à jouer dans le nouveau régime des transports.

La halle sud, allongée des 70 m du quai découvert et dotée d'une voie centrale sur 105 m, sera affectée au transbordement et aux expéditions, qui disposeront de l'ancien bureau de la PV.

La halle nord, allongée de 135 m comme le prévoyait le projet de 1941 sera affectée aux arrivages. Le bureau des arrivages construit sous cette halle sera affecté aux arrivages du régime accéléré.

L'ensemble de ces travaux est évalué à 47 millions aux conditions économiques de novembre 1944.

Il est demandé à MM. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

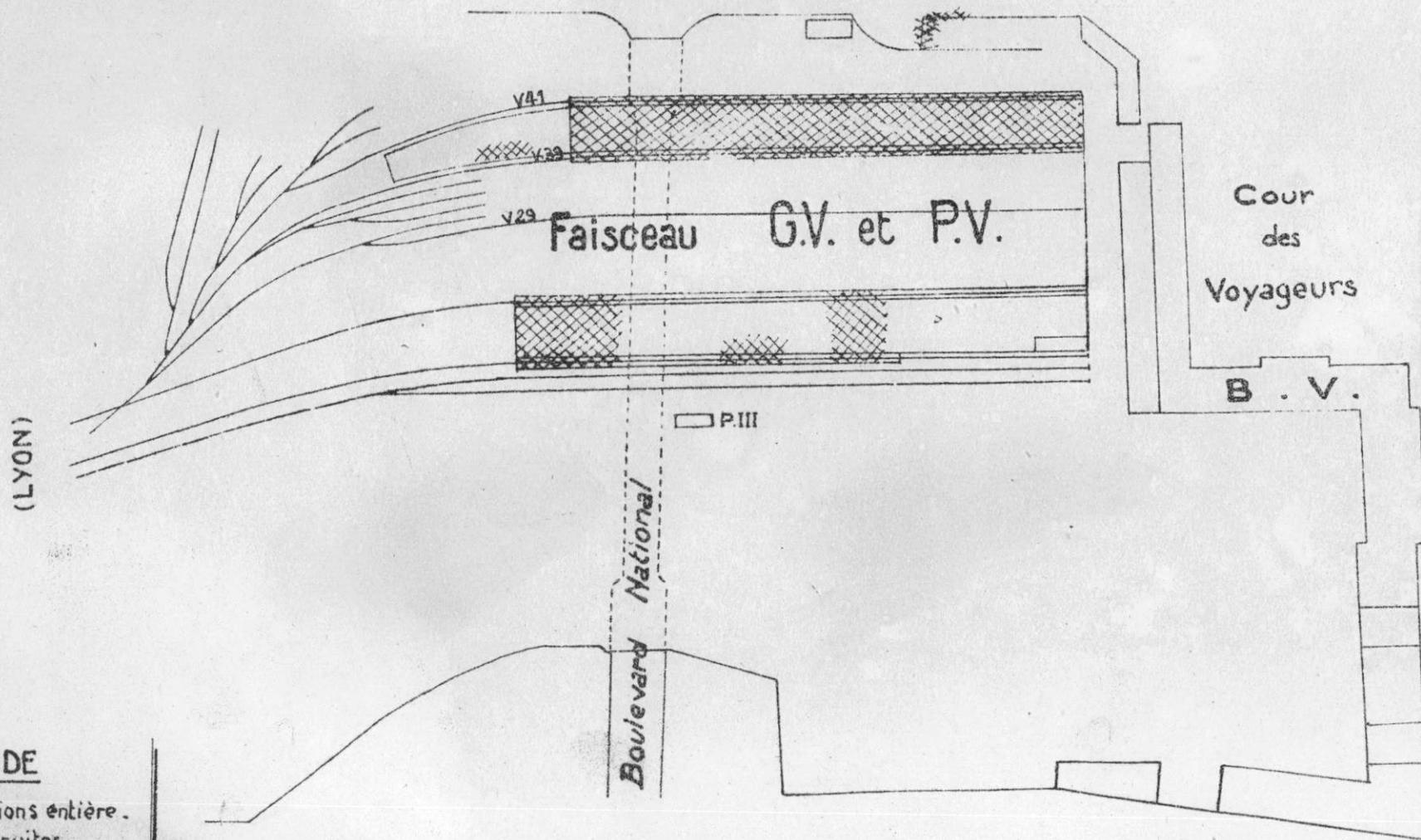
Le Directeur
Chef du Service Technique des
Installations Fixes

R. Léon

MARSEILLE St CHARLES T.A.

EXTENSION des QUAIS

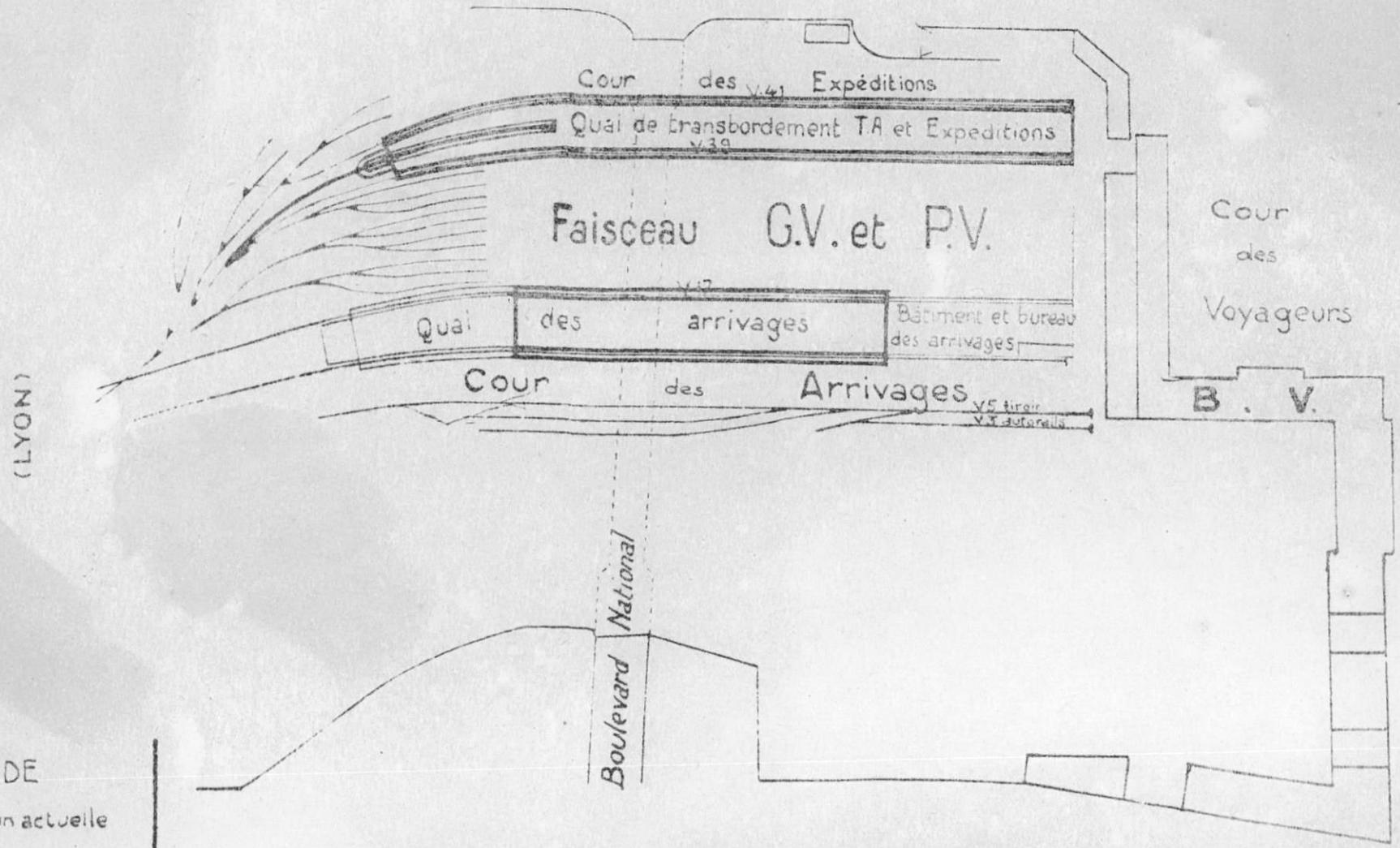
Situation destruction



MARSEILLE ST CHARLES T.A.

EXTENSION DES QUAIS

Situation projetée



LEGENDE

- Situation actuelle
- Situation projetée

Remaniement des installations de la gare de
Marseille-Saint-Charles (107 M.)

	C.A.	5. 2.41	17	V
Lettre SNCF au MTP		8. 2.41		
	C.A.	12. 2.41	28	Qd a)
Dépêche du MTP à la SNCF		3.12.41		
Arrêté		25. 2.41		(J.O. 10. 3.41)
Lettre SNCF au MTP		1. 4.43		
	C.A.	29. 7.53	17	VII 3°)
	C.A.	7. 4.54	18	VIII c)

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 7 avril 1954

P.18.

VIII - Questions diverses

c) Suite donnée par l'Administration Supérieure
aux projets approuvés par le Conseil.

M.LE PRESIDENT fait connaître que, par dépêches en date du 27 mars 1954, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

- Le projet rectificatif relatif au remaniement des installations de la gare de Marseille-St-Charles auquel le Conseil:avait donné son accord le 29 juillet 1953.

.....

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 29 juillet 1953

P.17

VII - Projets et questions techniques

.....

3°) Remaniement des installations de la Gare de Marseille-
St-Charles (projet rectificatif).

Sur le rapport de M. ARMAND, le Conseil approuve ces
projets.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Le 21 JUIL 1953

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet du projet rectificatif de remaniement des
installations de la gare de MARSEILLE-SAINTE-CHARLES

Au cours de sa séance du 5 février 1941, le Conseil
d'Administration de la S.N.C.F. a adopté les dispositions du projet de
remaniement des installations de la gare de MARSEILLE SAINT-CHARLES,
inscrit au programme quinquennal approuvé par décret du 13 octobre 1939.

L'approbation technique du projet faisait l'objet d'une décision
ministérielle du 3 décembre 1941, alors que l'autorisation d'exécuter
d'urgence les travaux avait été délivrée le 4 mars 1941.

Les aménagements prévus comportaient essentiellement :

- a) le regroupement des installations marchandises côté impair
(Marseille-Abeilles);
- b) l'amélioration de la circulation dans l'entrée de gare;
- c) l'extension de la gare voyageurs, notamment insuffisante :
allongement et augmentation de 8 à 10 du nombre des voies à quai,
élargissement des quais - création de pistes à bagages - construc-
tion d'un passage souterrain et d'abris-parapluie - remaniement du
bâtiment des voyageurs et des accès;
- d) le report à Saint-Charles du chantier de lavage et du faisceau de
remisage des voitures, situés à 4 km de là, à Blancarde;
- e) le remplacement des postes 2 et 3 par un poste électro-dynamique
doté en partie du transit souple;
- f) le rescindement des installations du dépôt.

+

+ +

Les travaux ont débuté en 1941 par la construction des ouvrages
importants d'infrastructure. Ils se sont poursuivis par l'exécution
des nouvelles halles de la zone "Abeilles", conditionnant la libé-
ration des terrains nécessaires à l'établissement des faisceaux de
lavage et de remisage.

La réalisation du projet fut, par la suite, sérieusement ralentie
par les événements de 1944, les travaux de reconstruction et les
restrictions de crédit.

.....

Au moment de reprendre les travaux à un rythme normal, le projet a été revu, compte tenu des conditions nouvelles de l'exploitation : mise en service du régime des transports accélérés et circulation de trains de voyageurs longs, de plus en plus nombreux. Le présent projet rectificatif a pour but de soumettre les modifications apportées au projet primitif, compte tenu des travaux déjà réalisés. Au 30 juin 1952, date à laquelle ont été arrêtées les dépenses faites pendant la première phase des travaux, les installations de lavage et de remisage étaient très avancées; les modifications du dépôt exécutées et les remaniements des quais amorcés (voir schéma n°1).

+

+ +

Il reste à exécuter l'amélioration de la circulation (voies et signalisation) ainsi que l'extension des installations voyageurs dernières phases de travaux qui donneront à la gare Saint-Charles les avantages essentiels attendus du projet. Nous sommes toutefois amenés à modifier quelque peu les dispositions initiales, pour tenir compte de l'accroissement de longueur des trains de grands parcours.

Au lieu de 6 quais ayant respectivement 435 - 410 - 400 - 380 - 325 et 270 m, il est prévu 4 quais de 450 m, 1 quai de 430 m et 1 quai de 340 m.

Il est apparu également intéressant d'appliquer à MARSEILLE des perfectionnements acquis en matière de postes électriques.

Le poste électrodynamique prévu sera remplacé par un poste "tout relais" à transit souple. Les grandes possibilités de ce type de poste permettront les améliorations suivantes :

- réduction de 6 à 4 du nombre des voies d'entrée de gare;
- suppression du poste 1 de Saint-Charles et du poste 1 de Blancarde, en plus de la suppression des postes 2 et 3 de Saint-Charles, déjà acquise;
- simplification des liaisons et mise partielle à voie unique du raccordement de la Joliette.

Les travaux restant à exécuter sont figurés sur le schéma n° 2

+

+ +

Les dépenses comptabilisées au titre du projet initial depuis 1941 jusqu'au 30 Juin 1952 se sont élevées à 595 MF.

Les travaux restant à exécuter au 1er Juillet 1952 sont évalués à 1 022 MF aux prix actuels.

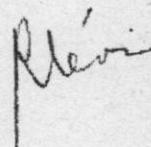
Les modifications apportées au programme initial répondent aux nécessités actuelles et donneront plus de souplesse à l'exploitation de la gare.

Elles procureront une économie de personnel supplémentaire, évaluée annuellement à 8,6 MF.

L'allongement des voies à quai se serait imposé à bref délai. Sa réalisation immédiate évitera des remaniements ultérieurs onéreux.

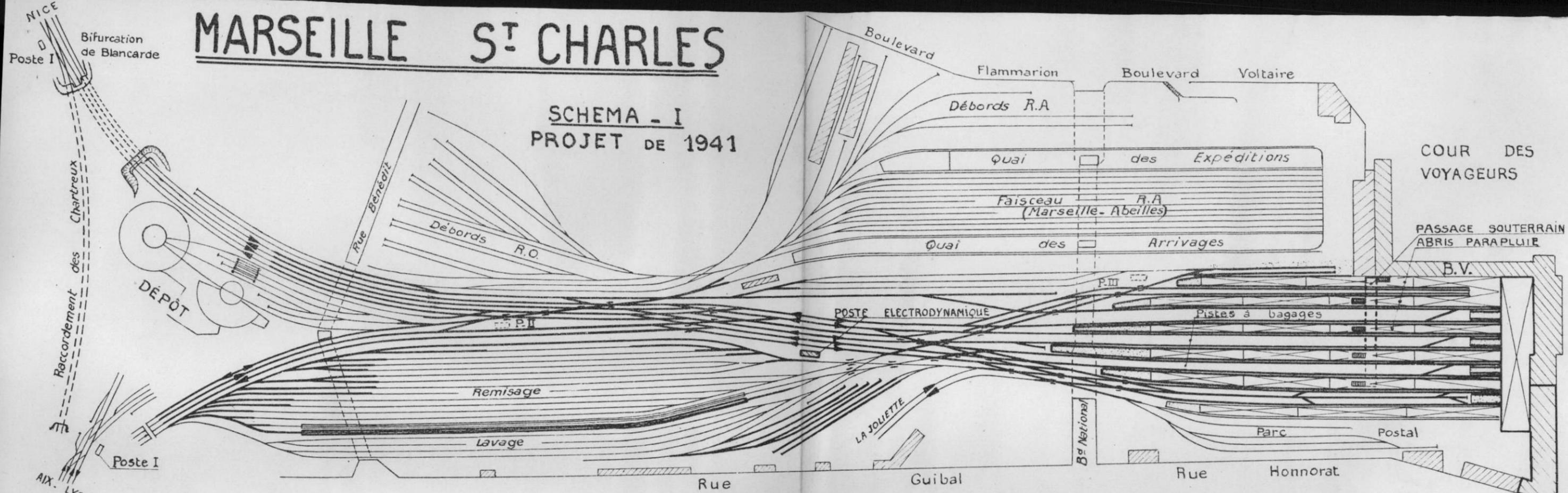
Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet rectificatif.

Le Directeur
des Installations fixes

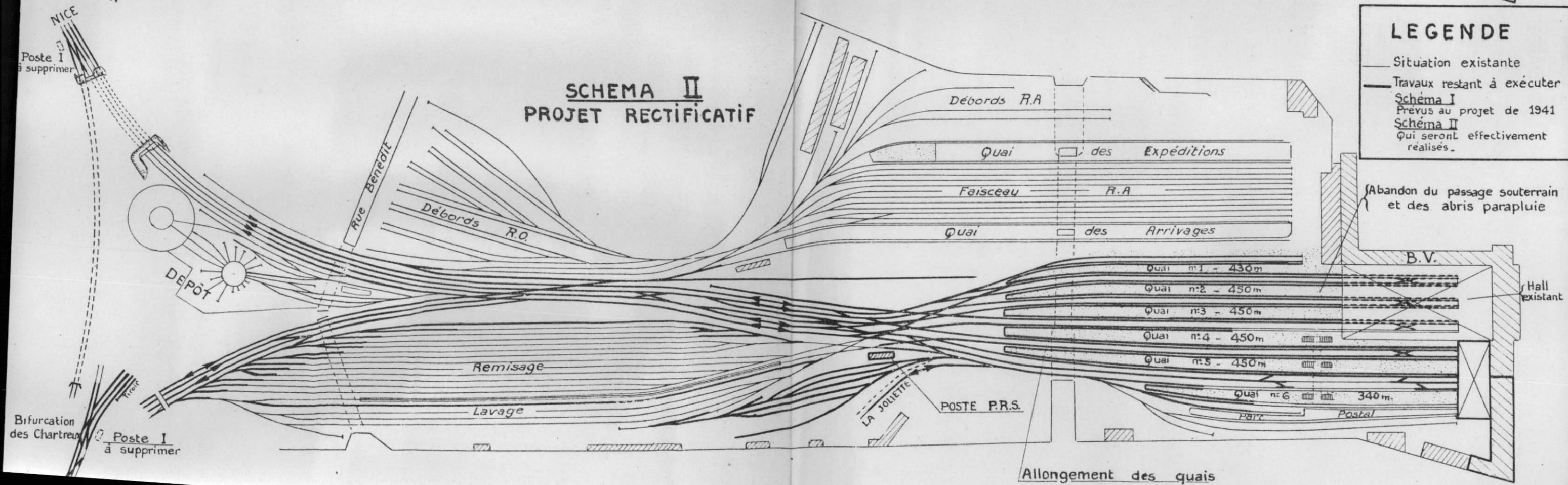


MARSEILLE ST CHARLES

SCHEMA - I
PROJET DE 1941



SCHEMA II
PROJET RECTIFICATIF



LEGENDE

- Situation existante
- Travaux restant à exécuter
- Schéma I
Prévu au projet de 1941
- Schéma II
Qui seront effectivement réalisés.

(Abandon du passage souterrain et des abris parapluie)

Le Président
du Conseil d'Administration

641 - 9

Paris, le 1er avril 1943

Exécution de projets de
travaux complémentaires
de l'exercice 1943

Monsieur le Ministre,

Par dépêche D.G.T. - 5ème Bureau - Du 5 septembre 1942, vous avez bien voulu nous faire connaître votre décision en ce qui concerne les propositions que nous vous avons soumises en vue de la révision, compte tenu de la situation de la main d'oeuvre et des disponibilités en matières, des programmes de travaux repris dans notre budget d'établissement de l'exercice 1943.

D'autre part, par lettre du 20 novembre 1942, nous vous avons adressé notre budget d'établissement pour l'exercice 1943.

Ce budget reprenant divers projets à l'exécution desquels vous avez décidé, en 1942, de surseoir, j'ai l'honneur de vous demander votre accord sur les dispositions que nous envisageons en vue d'en entreprendre ou d'en poursuivre la mise en oeuvre.

A - Travaux en zone non occupée.-

Sont, d'abord, compris dans le budget deux catégories de projets anciens :

- des projets déjà inscrits au budget de 1942 et que votre D.M. du 5 septembre 1942 nous a autorisés à poursuivre ou à entreprendre.

Compte tenu de la situation actuelle des travaux

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.-

les phases d'exécution prévues dans les tableaux qui étaient joints à notre lettre du 14 août 1942 seraient à modifier, pour certains projets, comme il est indiqué à la liste A ci-annexée.

.....

Votre dépêche ministérielle du 19 novembre 1942 précise, in fine, que les projets d'exécution afférents aux opérations pour lesquelles des crédits de paiement sont prévus au budget d'établissement de l'exercice 1943 pourront être réalisés dès leur approbation (sous réserve de l'agrément des autorités occupantes pour la zone occupée).

Nous pensons qu'aucune autorisation spéciale n'est à solliciter en ce qui concerne ces projets.

.....

Veillez agréer,

Le Président du Conseil
d'Administration,

signé : FOURNIER.

Liste A (extrait)

Projets	: Phases des tra- : vaux déjà auto- : risés	: Nouvelles phases : à entreprendre	: % : exécutés	: Justifications et : conséquences	: Observations

REGION DU SUD-EST

<u>Marseille</u>	: Toute l'infra- : structure	: Bâtiments : : s/station-poste	: 75 %	: La construction d: : de ces bâtiments :	: Restent différés : Travaux de voies
<u>St-Charles</u>	: Bâtiments de la : P.V. et de la : G.V.	: de transformation: : bâtiments de ser- : vices divers		: nous permettra : d'utiliser avec : le meilleur ren- : dement les instal- : lations déjà réa- : lisées et qui vont : être mises en ser- : vice en 1943; l'a- : chèvement de cette : phase permettra de : réaliser ensuite : très rapidement : le reste du projet	: principales, : signalisation - : Modification du : B.V.
Remaniement des instal- lations de la gare	: Travaux de voie: : des cours P.V. : et G.V. : Tous travaux de : démolition du : dépôt	: Gros oeuvre du : poste unique.			

Paris, le 3 décembre 1941

Direction Générale
des Transports

5ème Bureau

Région Sud-Est

Ligne de Lyon à Marseille

Gare de Marseille-St-Charles

Remaniement des installations
de la gare

S.E. 136-5

C O P I E

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société
Nationale des Chemins de fer.

Vous m'avez présenté, le 8 février 1941, un projet de remaniement des installations de la gare de Marseille-St-Charles.

Ce projet comporte, pour une dépense d'ensemble de 107.500.000 fr au compte d'établissement, l'exécution des travaux ci-après :

a) - le regroupement des installations marchandises côté impair, en établissant :

- à l'emplacement actuel de la gare de Marseille-Abeille et de la gare des Charbons : côté des voies principales, les installations G.V. avec quai couvert, cour, bureaux G.V., bureau des postaux et bâtiments pour services divers ; côté extérieur, les installations P.V. avec quais couvert et découvert, cour P.V. et bureaux ; entre les quais G.V. et P.V. un faisceau de voies commun aux installations G.V. et P.V. ;

- à l'emplacement actuel de l'atelier de réparation du Matériel et de la Traction, un quai aux autos, un quai aux bestiaux, un petit quai P.V. et un quai aux cercueils ;

b) - l'amélioration de la circulation et l'agrandissement de la gare des voyageurs, par :

- le prolongement jusqu'à la tête même de la gare voyageurs des deux lignes de Lyon et de Toulon et des voies 1 et 2 lavage qui deviendraient voies 1 et 2 dépôt ;

- le raccordement à ces six voies, à 600 m. environ de la tête de gare, de la ligne d'Aix prolongée jusqu'à la jonction des lignes de Lyon et de Toulon ;

.....

- l'augmentation, de 8 à 10 plus une voie pour autorails des voies à trottoirs ;

- l'allongement des trottoirs et l'établissement de pistes à bagages ;

- l'établissement d'une voie de tiroir-lavage et de 3 voies affectées aux P.T.T. en bordure de la rue Honorat ;

- l'allongement de la halle du trottoir frontal, la construction d'abris-parapluie sur les trottoirs allongés et les trottoirs nouveaux et d'un passage souterrain à voyageurs ;

- le remaniement des locaux actuels du bâtiment des voyageurs et l'édification de nouveaux bâtiments, tant pour l'amélioration des accès des voyageurs aux quais, aux salles d'attente et aux divers services, que pour une meilleure organisation des services ;

c) - le déplacement du chantier de lavage et du faisceau de remisage, ramenés de Marseille-Blancarde à Marseille-St-Charles, par l'établissement de :

- un faisceau de remisage de 13 voies ;
- deux voies avec fosse ;
- un chantier de lavage de 4 voies avec machines à laver et installations annexes ;
- deux voies de réparation du matériel ;
- trois voies pour les wagons-restaurants ;
- divers bâtiments pour les agents des trains et services divers de ces chantiers.

d) - l'établissement de signaux et enclenchements

comprenant notamment le groupement de toutes les commandes des aiguilles et des signaux de la zone des postes 2 et 3 actuels dans un seul poste électrodynamique doté en partie du transit souple.

e) - la modification des installations de la Traction, par :

- la démolition de l'atelier de levage et d'une partie de la rotonde ouest ;

- le déplacement du quai à combustibles, la construction de fosses à piquer, l'établissement d'un élévateur, le remaniement d'installations hydrauliques diverses, de conduites d'eau, d'égoûts, d'air et d'électricité.

.....

Le projet comporte également :

- des acquisitions de terrains et d'immeubles, l'exécution des terrassements, la pose de voie et appareils, le ballastage;

- l'assainissement de la plateforme;

- la construction de murs de soutènement;

- la construction d'ouvrages d'art;

- l'exécution d'installations d'éclairage et de force motrice.

Ledit projet est inscrit au plan quinquennal § E (remaniements de gares) avec une dotation de 80 millions de francs, dont 10 millions au titre du budget de 1941. Il a été pris en considération par décision ministérielle du 24 octobre 1940; les travaux correspondants ont été déclarés d'utilité publique et urgents par arrêté ministériel du 7 janvier 1941; ils ont fait l'objet d'une autorisation d'exécution d'urgence délivrée le 4 mars 1941.

La Délégation Spéciale de la Ville de Marseille a formulé, dans une délibération prise le 5 mai 1941, un avis favorable à l'approbation du projet, sous certaines conditions, auxquelles la S.N.C.F. a accepté de donner la plus large satisfaction et qui font l'objet de réserves ci-après.

Le Service Financier de la Direction Générale des Transports a émis l'avis qu'il y avait lieu, pour le moment de limiter l'approbation du projet aux dispositions techniques, en demandant la présentation de nouvelles propositions d'évaluation des dépenses et d'aménagement des crédits.

Dans ces conditions, et après examen par le Service Technique des Transports, j'approuve, au seul point de vue technique, le projet présenté, étant entendu que :

1° - un meilleur éclairage du tunnel sous le P.I. du boulevard National sera assuré, au compte du projet, par l'application d'une peinture blanche;

2° - la S.N.C.F. prendra à sa charge le supplément de consommation d'énergie électrique nécessaire pour assurer l'éclairage permanent des P.I. dont l'éclairage actuel est assuré par la Ville de Marseille;

3° - la S.N.C.F. prendra également à sa charge les frais de rétablissement des trottoirs des voies urbaines au droit des ouvrages modifiés;

.....

4° - la S.N.C.F. présentera, en accord avec la Municipalité de Marseille, des propositions pour déterminer les conditions techniques et financières dans lesquelles pourrait être aménagé un pan coupé à l'angle formé par la rue Honorat et la façade Ouest de la gare de Saint-Charles;

5° - en raison des difficultés actuelles d'approvisionnement en métal et en ciment, la maçonnerie de pierre sera substituée au béton armé dans toute la mesure du possible, pour les ouvrages prévus au projet;

6° - avant tout commencement d'exécution, la S.N.C.F. adressera au Service Technique des Transports les dessins de détails des bâtiments à construire à usage du personnel;

7° - les acquisitions de terrains ne deviendront définitives qu'après justifications par la S.N.C.F. de l'avis de l'Administration des Domaines prévu par le décret du 5 juin 1940 sur la législation du Domaine immobilier de l'Etat;

8° - les terrains acquis seront incorporés au domaine public du Chemin de fer et feront l'objet du bornage supplémentaire prévu par l'article 31 du cahier des charges des lignes exploitées par la S.N.C.F.

Par ailleurs, je vous renouvelle l'invitation déjà faite dans une décision (Est 166-11) du 5 novembre 1941, relative à l'aménagement du dépôt de la Villette et qui concerne la révision, lors de la préparation du budget d'établissement de 1942, des projets inscrits aux programmes quinquennal et d'équipement.

Lorsque les programmes ainsi révisés auront été approuvés par de nouveaux arrêtés interministériels, une décision spéciale interviendra pour approuver les dispositions financières du projet de remaniement de la gare de Marseille-Saint-Charles.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet des Bouches-du-Rhône chargé de la notifier à la Municipalité de Marseille.

Pour le Ministre et par autorisation
Le Directeur Général des Transports ,

signé: René CLAUDON.

Extrait du Journal Officiel
Lois et décrets du 10 mars 1941

Secrétariat d'Etat aux Communications -

Travaux d'équipement de la Société Nationale des chemins de fer français.-

Par arrêtés des 7 janvier et 25 février 1941, pris en application de la loi du 11 octobre 1940 relative à la procédure d'expropriation pour l'exécution d'urgence des travaux destinés à lutter contre le chômage, ont été déclarés d'utilité publique et urgents les travaux ci-après désignés qui figurent dans les divers programmes présentés par la Société nationale des chemins de fer français, actuellement en cours de réalisation (programme spécial d'équipement, programme quinquennal, programme normal de travaux complémentaires).

TITRE DES PROJETS	DEPARTEMENTS	COMMUNES
1°) Programme spécial d'équipement		
.....		
2°) Programme quinquennal		
Nantes - Modification des voies à la traversée de la ville. Aménagement de la gare de Nantes-Orléans en gare centrale à voyageurs. Suppression des passages à niveau de la rive gauche et aménagement de la gare Etat en gare centrale P.V.	Loire-Inférieur	Nantes
Remaniement des gares de Lyon et abords. Quadruplement Lyon-Saillottière - Lyon-Brotteaux. Déplacement du chantier de lavage et des messageries. Remaniement de la gare de Lyon-Perrache.	Rhône	Lyon
Remaniement de la gare de Marseille-St-Charles.	Bouches-du-Rhône	Marseille.
Saincaize - Extension du triage.	Nievre	Saincaize, Neucé.
.....		

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 12 février 1941

Questions diverses

a) Remaniement des installations de la
gare de Marseille-Saint-Charles.-

P.V.

En réponse à une question de M. TIRARD, M. LE BESNERAIS précise que le remaniement envisagé, dont le projet a été adopté par le Conseil dans sa dernière séance, n'apportera pas de changement essentiel dans la desserte du port aérien de Marignane. Celle-ci se trouvera, en fait, plutôt facilitée, par suite de l'augmentation du nombre des voies à quai en gare de Saint-Charles.

M. TIRARD estime qu'il serait intéressant que le Service des Installations Fixes examine la possibilité de reprendre les études qui avaient été amorcées, en vue d'établir un épi spécial pour cette desserte.

STENO p. 28

M. TIRARD.- Je m'excuse de revenir sur cette question qui a été longuement examinée au cours de notre dernière séance, mais je voudrais demander à M. le Directeur Général si les liaisons de Marseille avec le terrain d'aviation de Marignane, quand les transports aériens reprendront, se trouveront améliorées du fait des travaux prévus au projet. Notamment pourra-t-on mettre plus facilement au point un service d'autorails ?

M. LE BESNERAIS - Il n'y aura pas de changements essentiels dans la desserte de l'aéroport de Marignane. Les difficultés du service d'autorails tiennent surtout aux difficultés de la circulation et les travaux envisagés ne changeront pas la situation. Tout de même, cette desserte sera légèrement facilitée du fait que la gare de Marseille sera d'accès plus aisé et que ses voies à quai seront plus nombreuses.

M. TIRARD - Ne serait-il pas intéressant de construire un épi spécial pour relier l'aéroport à Marseille?

M. LE BESNERAIS - Ce serait toute une étude à faire.

M. TIRARD - Elle a déjà été amorcée.

M. LE BESNERAIS - Pendant la guerre, vers le mois de mars 1940, on avait, en effet, étudié la possibilité d'établir un raccordement pour desservir les terrains au sud-est de Marignane. Ce raccordement aurait pu amorcer la desserte de l'aéroport, mais rien n'a été fait jusqu'ici. Une liaison directe par épi spécial représenterait des travaux importants et d'un coût élevé.

M. TIRARD - Il serait intéressant néanmoins d'attirer l'attention des services sur la desserte ~~xxxxxx~~ future de l'aéroport.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 5 février 1941

QU. V - Projets

- Remaniement des installations de la gare
de Marseille-Saint-Charles (107 millions).-

P.V.

A la demande de M. LE PRESIDENT, M. PORCHEZ, Directeur du Service Central des Installations Fixes, expose les raisons qui justifient la présentation du projet, qui figure au plan quinquennal.

En réponse à une observation de M. MOREAU-NERET, M. LE BESNERAIS précise les conditions dans lesquelles sera couvert le dépassement de 27 M. que fait apparaître le projet tel qu'il est aujourd'hui présenté par rapport au crédit qui est inscrit au plan quinquennal.

Le Conseil approuve le projet.

STENO p. 17

M. LE PRESIDENT - Je demande à M. PORCHEZ de nous exposer cette question.

M. PORCHEZ - Dès sa création, la S.N.C.F. s'est trouvée en présence d'un programme de remaniement de la gare de Marseille-Saint-Charles qui avait été présenté en novembre 1936 par l'ancien Réseau P.L.M. et pris en considération par le Ministre des Travaux Publics en février 1938. Il est apparu que ce programme était insuffisant et que le problème devait être repris sous un aspect plus étendu. Cette considération avait déterminé le Comité de Direction à se rendre lui-même à Marseille le 18 octobre 1938 pour procéder sur place à un examen d'ensem-

ble de la question. A la suite de cette visite, un projet de remaniement de la gare de Marseille-Saint-Charles a été établi. Ce projet figure au programme quinquennal pris en considération par le Ministre des Travaux Publics le 13 octobre 1939.

Avant d'aborder l'examen de ce projet, il me paraît nécessaire de rappeler rapidement les autres projets dans le cadre desquels il s'intègre, et qui sont relatifs à l'amélioration de l'ensemble des gares et lignes de chemin de fer de l'agglomération marseillaise.

Les installations ferroviaires de Marseille sont compliquées par le relief extrêmement tourmenté du sol qui se prête mal à leur développement rationnel. En particulier, le niveau du terrain à la gare de Marseille-Saint-Charles est relativement élevé (il dépasse celui de la gare de Paris-Lyon); de plus, ce terrain se termine sur la mer par un escarpement abrupt, qui rend très malaisé le tracé des installations.

Marseille est tête de ligne de trois artères : celle qui va vers Paris et qui, entre L'Estaque et Miramas, se divise en deux branches enserrant l'Etang de Berre - celle qui va vers Nice - enfin, celle qui va vers Aix et Grenoble. En outre, les gares de Marseille assurent deux sortes de trafic : le trafic du port et le trafic local.

Le trafic du port est assuré essentiellement par le groupe Joliette-Arenc. Ce groupe est desservi assez difficilement par un raccordement à flanc de côteau et la gare maritime voyageurs de la Joliette est reliée à la gare Saint-Charles par un raccordement dont le rayon et le profil ne permettent pas un trafic important. Citons pour mémoire le Vieux Port, qui, d'ailleurs, n'assure qu'un trafic insignifiant et qui est raccordé via les gares de Blancarde et du Prado.

Le trafic local est assuré essentiellement par la gare Saint-Charles; et, pour le surplus, par les gares de Blancarde, du Canet et d'Arenc.

Cette organisation est insuffisante pour assurer à la fois le trafic du port et le trafic local.

Pour le trafic du port, la gare d'Arenc étant très étriquée et, par ailleurs, inextensible, une solution a été trouvée en transférant au Canet une partie des débords de la gare d'Arenc. Ce transfert a pu être réalisé grâce aux acquisitions de terrains auxquelles avait procédé la Compagnie P.L.M. Les travaux de construction au Canet seront terminés dans le courant de l'année 1941. De ce fait, la gare d'Arenc peut être aménagée en vue de deux fonctions essentielles : d'une part, la réception et le triage des wagons à destination du port, d'autre part, le triage et la formation en rames des wagons provenant du port et destinés à l'intérieur, tout en y laissant subsister une gare locale réduite. La réalisation de cet ensemble de

travaux a entraîné la présentation d'un certain nombre de projets dans le courant de l'année 1940. L'un de ces projets a prévu une liaison directe du Canet vers L'Estaque, qui est maintenant réalisée et sera en service dans quelques jours. Elle permettra d'effectuer les dessertes du Canet sans passer par Arenac.

On aura ainsi résolu pour le présent, et sans doute pour un temps assez long, le problème de la desserte des installations actuelles du port de Marseille. Mais je dois signaler qu'on envisage une extension importante et prochaine du port du côté de Mourepiane. Cette extension nécessitera, sans nul doute, la création d'installations ferroviaires nouvelles, installations dont le programme ne pourra être arrêté qu'ultérieurement.

Reste la question du trafic local. Nous sommes ici amenés à envisager une refonte d'ensemble des installations de la gare Saint-Charles, et c'est précisément l'objet du projet aujourd'hui présenté.

Ces installations n'ont pas sensiblement changé depuis 50 ans. Or, dans le même temps, la population de Marseille est passée de 300.000 à près d'un million d'habitants. Elles sont donc aujourd'hui tout à fait insuffisantes.

La gare Saint-Charles peut être divisée en trois parties:

- La première comprend les abords et les liaisons avec les dépôts;
- La deuxième comprend les voies à quai et les faisceaux accessoires du ~~trafic voyageurs~~ trafic voyageurs pour lavage et remisage de voitures;
- La troisième comporte les installations marchandises G.V. et P.V. qui sont éparses et mal organisées.

Les défauts des installations actuelles sont manifestes.

1°) Aux abords de la gare, sur 500 mètres environ, il existe un goulot de deux voies seulement entre l'entrée en gare et la bifurcation des deux directions, Paris et Nice. Il en résulte une circulation particulièrement difficile aux abords de Marseille, obligeant à des ralentissements excessifs. En outre, les installations de sécurité sont anciennes et ne présentent aucune souplesse. Or, il s'agit d'assurer un trafic extrêmement important.

2°) Il existe à Marseille deux dépôts : celui de Saint-Charles et celui de Blancarde, situé sur la ligne de Nice, à environ 4 km de distance. Si le dépôt de Blancarde est relativement moderne, celui de Saint-Charles est, au contraire, extrêmement vétuste. En outre, ces dépôts doivent assurer leurs réparations eux-mêmes et les ateliers sont installés dans des conditions très médiocres. C'est pour remédier à cette situation qu'un projet actuellement en cours de réalisation a été établi à l'effet de désaffecter le dépôt de Saint-Charles, qui restera un simple dépôt d'escale, avec aménagements peu importants, les aménagements essentiels, en particulier les réparations et les chargements de charbons, étant reportés au dépôt de Blancarde.

3°) La gare actuelle ne comporte que 8 voies à quai, dont deux seulement atteignent 300 mètres.

4°) Faute de place à Marseille-Saint-Charles, le lavage et le remisage des rames voyageurs sont effectués, en général, à la gare de Blancarde à 4 km et, parfois même, beaucoup plus loin, jusqu'à Rognac à 25 km. (En 1938, 100 trains ont été remisés à Rognac).

Cette situation, aggravée encore du fait que la gare de Marseille constitue un relais très important, où s'effectuent

de nombreuses manœuvres, ne pouvait subsister. Comme l'assiette actuelle de la gare est absolument inextensible, il fallait, ici encore, opérer des transferts pour réaliser notre projet. La solution a consisté à améliorer d'abord la gare du Prado, qui est elle-même une gare de Marchandises assez importante, pour y reporter une partie du service P.V. de Saint-Charles, à regrouper, ensuite, les trafics restreints G.V. et P.V. restant à Marseille-Saint-Charles, afin de disposer de surfaces plus importantes pour les installations voyageurs.

Le projet de la gare voyageurs proprement dite prévoit essentiellement :

- la séparation jusqu'à l'entrée même de la gare des voies de machines et des différentes lignes aboutissant à Marseille-Saint-Charles;
- l'augmentation du nombre des voies à quai, nombre porté à 10 voies, plus une voie éventuelle pour des trains locaux et une voie d'autorail;
- la création de faisceaux de lavage et de remisage suffisants en gare même pour les rames voyageurs.

Le projet tient compte, en outre, de l'électrification de la section de ligne Paris-Lyon. Celle-ci permettra de former des convois beaucoup plus lourds et partant plus longs et qui poursuivront jusqu'à Marseille. Les voies à quai de la nouvelle gare auront des longueurs suffisantes (d'environ 400 mètres) pour recevoir ces rames, longueurs que la gare actuelle ne comporte pas.

Enfin, il comporte des aménagements divers, en particulier une extension du bâtiment des voyageurs et une amélioration considérable du service des Postes.

En ce qui concerne la dépense, elle avait été estimée, au moment de la présentation du programme quinquennal, à 80 M. Il a été impossible de demeurer dans la limite de ce chiffre.

En fait, le projet présenté par la Région Sud-Est comportait une dépense de 127 M. Nous avons cherché à la réduire, autant que possible, et nous avons pu l'abaisser à 107 M. en apportant certaines simplifications, qui sont en même temps des améliorations, aux dispositifs d'aiguillage et de signalisation.

M. LE PRESIDENT - Je remercie M. PORCHEZ de son exposé. Je pense que le Conseil est d'accord pour approuver ce projet.

M. MOREAU-NERET - Il est prévu dans la note qui nous a été distribuée, que le dépassement de 27 M. par rapport au crédit inscrit au programme quinquennal, sera "pour le moment" couvert au moyen de dotations inscrites au même programme et auxquelles il n'est pas envisagé de donner suite en 1941, notamment celle relative au dépôt de Fives. Si ces derniers travaux doivent être seulement ajournés, il y aura bien, en définitive, un dépassement de l'ensemble des crédits par rapport au programme quinquennal.

M. LE BESNEHAIS - L'expression "pour le moment" signifie simplement que la régularisation de ces dépassements devra faire l'objet d'un examen ultérieur par le Conseil. Le programme quinquennal et le plan spécial d'équipement ont été établis assez rapidement et sur la base des prix de mai 1940. Il en résulte que nous constatons, dans l'établissement des projets individuels, des augmentations de dépenses tenant, d'une part, à l'élévation des prix, d'autre part, à une mise au point des dispositions mêmes de chaque projet. Lorsque le travail d'établissement des projets sera suffisamment avancé, nous nous proposons de demander au Conseil de procéder à nouveau à un examen d'ensemble des programmes, de manière à déterminer les conditions dans lesquelles le financement pourra en être assuré, soit au moyen d'une ventilation des dépenses entre ces programmes et le

programme ordinaire, soit en renonçant à l'exécution des projets les moins urgents.

Pour le moment, nous nous attachons seulement à ne pas dépasser les crédits d'engagement de 1941.

M. MOREAU-NERET - Les crédits de 1941 seront donc maintenus.

M. LE PRESIDENT - Il y aura, en effet, lieu à ajustement du fait de la mise au point des projets et aussi de leurs conditions d'exécution. Cet ajustement ultérieur avait d'ailleurs été expressément réservé au moment de la présentation des programmes. L'exécution devant s'échelonner sur 3 ou 4 ans, personne ne peut savoir, à l'heure actuelle, ce qu'étaient exactement les conditions d'exécution.

Il n'y a pas d'autres observations ? Le projet est ~~adopté~~ approuvé.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 5 février 1941

V - Projets

Remaniement des installations de la gare de
Marseille-Saint-Charles (107 millions).

M. H. - Remaniement de la gare de Marseille-Saint-Charles
L. B. - M. H. a dit qu'il y avait un projet de remaniement de la gare de Marseille-Saint-Charles
le remaniement de la gare de Marseille-Saint-Charles
qui a été étudié par
le service des études
et que le projet est en cours
de réalisation
P. H. - Il faut prévoir le matériel

107 millions

NOTERemaniement des installations de la gare Marseille-St-Charles.I - Crédits d'engagement et de paiement.

Le projet est inscrit au plan quinquennal avec les chiffres ci-après :

- crédit d'engagement.....	M 80
- crédit de paiement en 1941.....	10 ^M

Le projet soumis au Conseil est évalué à 107 millions.

En outre, le projet soumis au Ministre par lettre du 7 Décembre 1940 et concernant l'amélioration des installations de la gare de Marseille-Prado est imputable sur le même crédit du plan quinquennal à concurrence de 2^M145.

En définitive, c'est donc un engagement global de 109 millions qui serait proposé au Ministre alors que le chiffre inscrit au programme n'est que de 80 millions.

Le dépassement résultant des nouvelles évaluations se trouvera compensé par des reliquats sur d'autres crédits d'engagement.

II- Comment se situent les travaux de Marseille-St-Charles dans l'ensemble des projets relatifs aux installations ferroviaires de Marseille.

Ci-joint une note d'ensemble et un dossier sur les divers projets exécutés, en cours ou susceptibles d'être proposés, se rapportant aux installations ferroviaires de Marseille.

Signé: CLOSSET

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le 11 JAN 1941

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

Remaniement des installations de la gare de MARSEILLE-SAINT-CHARLES

au sujet du projet du

Le projet de remaniement des installations de la gare de Marseille-Saint-Charles a pour objet de modifier le plan de la gare afin de permettre l'exploitation de nouvelles voies et de faciliter le service des voyageurs et des marchandises. Les travaux envisagés consistent à élargir les voies existantes, à créer de nouvelles voies d'accès et à améliorer les installations de signalisation et de sécurité. Ce projet est soumis à l'approbation du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Marseille, la plus importante gare de voyageurs de la Région du Sud-Est, après celle de Paris-Lyon, assure un mouvement annuel de voyageurs de l'ordre de 2 500 000 (75 trains par jour portés à 100 les jours de pointe).

Or, ses installations ne répondent plus du tout aux besoins actuels, elles sont sensiblement les mêmes qu'il y a 50 ans, alors que la population est passée de 370 000 habitants en 1891 à plus de 900 000 en 1936 et que le nombre des passagers arrivés par voie de mer s'est élevé de 192 000 en 1890 à 850 000 en 1931.

A Marseille-Saint-Charles aboutissent en effet :

- la ligne à double voie venant de Lyon et Paris, d'une part, et de Port-de-Bouc d'autre part,
- la ligne à voie unique venant d'Aix,
- la ligne à double voie venant de Toulon, Nice,
- les 2 voies de circulation venant de La Blancarde.

Tous les mouvements correspondants auxquels s'ajoutent les mouvements de machines des dépôts de Saint-Charles et de La Blancarde, viennent converger à l'entrée en gare sur 3 voies principales; il en résulte un étranglement très préjudiciable à la circulation des trains et à la régularité des mouvements, qui, de plus, doivent s'effectuer à vitesse réduite en raison de l'ancienneté des installations de sécurité.

Par ailleurs, il n'existe que 8 voies à quai, d'où l'impossibilité d'affecter à ces voies des trains déterminés; la gare se trouvant même obligée dans certains cas de loger 2 trains sur une même voie ce qui est particulièrement gênant dans une gare en cul-de-sac. En outre, les quais, le passage souterrain et les escaliers d'accès sont incommodes en raison de leur manque de largeur.

Enfin, de lourdes sujétions résultent de l'éloignement (4 km) et de l'insuffisance des chantiers de lavage et de remisage de La Blancarde, de l'inconfort des installations de la Traction et des dispositions intérieures du bâtiment à voyageurs mal adapté au service.

La situation dans cette gare est donc toujours tendue et devient particulièrement délicate aux jours de pointe; il en résulte des retards qui entraînent des perturbations graves dans la circulation, des immobilisations prolongées de machines et une mauvaise utilisation du personnel.

.....

Les inconvénients énumérés ci-dessus se faisaient déjà sentir depuis longtemps et un vaste projet d'améliorations réalisables par étapes avait déjà fait l'objet de deux projets partiels présentés par la Compagnie P.L.M. et pris en considération par l'Administration Supérieure en 1938 et relatifs :

- l'un, au regroupement des installations marchandises,
- l'autre, à une première étape d'extension des services voyageurs et messageries.

Depuis la présentation de ces projets, il a été reconnu possible, en profitant des possibilités de financement données par le Plan Quinquennal, d'améliorer le projet primitif afin de le rendre plus complet et plus immédiatement efficace.

A cet effet, les nouvelles dispositions prévues comportent essentiellement :

- a) le regroupement des installations marchandises GV et PV, côté impair (à l'emplacement actuel des gares de Marseille-Abeilles et des Charbons) rendu possible par le report d'une partie du trafic P.V. à Marseille-Pradon dont les installations seront modifiées conformément au projet présenté le 7 décembre 1940 (montant : 2,145 M).
- b) l'amélioration de la circulation et l'agrandissement de la gare de voyageurs par :
 - le prolongement des 3 lignes de Lyon et de Toulon jusqu'à la tête même de la gare voyageurs;
 - le prolongement de la ligne d'Aix, depuis sa bifurcation actuelle avec la ligne principale, jusqu'au groupe de voies banalisées d'entrée en gare;
 - l'augmentation du nombre des voies à quai qui sera porté de 8 à 10 et éventuellement à 11, plus une voie d'auto-rails;
 - l'allongement des voies à quai actuelles avec élargissement des quais et établissement de pistes à bagages;
 - l'établissement, en bordure de la rue Honorat, de 3 voies affectés au service des P.T.T.;

- l'allongement du hall du quai frontal,
 - la construction d'un passage souterrain pour les voyageurs et d'abris-parapluies sur les quais,
 - le remaniement du bâtiment à voyageurs, en vue de l'amélioration des accès aux quais, aux salles d'attente et aux divers Services.
- c) Le déplacement du chantier de lavage des voitures et du faisceau de remisage, par le report à Saint-Charles, le long de la rue Guibal, des installations actuelles de Marseille-Blancarde.
- d) La construction d'un poste électrodynamique pour la commande de l'ensemble des aiguilles et signaux lumineux de la gare.
- e) La modification des installations du dépôt.

Les dépenses à engager pour l'exécution de ce projet, qui figure au Plan Quinquennal, sont évaluées à 107 M (10 M pour 1941).

Elles entraînent une économie annuelle de 4,8 M environ se répartissant comme suit :

- économies de personnel : (Services GV et PV - chantier de lavage - aiguilleurs et divers)..... 1,950 M
- économies de traction : (Manoeuvres GV et PV et suppression de navettes avec Blancarde) 0,750 M
- réduction de stationnement des wagons 2,1 M

La dépense de 107 M est supérieure de 27 M à celle de 80 M qui avait été indiquée jusqu'ici dans les divers documents soumis au Conseil d'Administration et au Ministre.

Cette augmentation sera compensée pour le moment par des dotations maintenues au programme et auxquelles il n'est pas envisagé de donner suite (ex. dépôt de Fives : 29 M) en 1941.

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

3/ Le Directeur du Service Central des
Installations Fixes,

Le chef adjoint du service.

Klein

Gare de Marseille-Arenc : Création d'un chantier
pour les transports de régime accéléré

	C.A.	15. 5.46	11	V	2°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		17. 5.46			
Dépêche MTP à la SNCF		25. 6.47			

Gare de Marseille-Arenc - Création d'un chantier pour les transports de régime accéléré.

Gare de Marseille-Arenc : Création d'un
chantier pour les transports de régime accéléré

8725

	C.A.	15.	5.46	11	V	2°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		17.	5.46			
Dépeche MTP à la SNCF		25.	8.47			

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Service du Contrôle Technique
3ème Bureau I.F.

Référence : S.E. 119-2

+ Copie de cette lettre a été
distribuée le 25 mai.

PARIS, le 25 Août 1947

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer

OBJET - Région Méditerranée - Ligne de l'ESTRAQUE à LA JOLIVIERE -
Gare de MARSEILLE-ARENCO - Modernisation des instal-
lations pour les transports de régime accéléré.

REFERENCE - Votre lettre D 3311/0 du 17 Mai 1946⁺

Par lettre citée en référence, vous m'avez présenté le
projet de modernisation des installations de la gare de
MARSEILLE-ARENCO pour les transports de régime accéléré.

Ce projet comporte en particulier, pour une dépense
d'ensemble en principal de 11.050.000 frs aux prix de novem-
bre 1944, soit 26.520.000 frs aux prix de décembre 1946,
l'exécution des travaux ci-après :

- a) jonction des files de quais,
 - b) liaisons nouvelles des voies desservant les quais
- par installation de six communications et d'une bretelle,
- c) allongement du quai n° 5;
 - d) couverture du quai n° 18;
 - e) déplacement de heurtoirs.

À la suite d'une observation formulée par mes Services
Techniques suggérant une participation financière des usagers
intéressés par la couverture du quai n° 18, l'Association
Professionnelle des Groupours à MARSEILLE a accepté, par

lettre du 18 avril 1947, de participer aux dépenses correspondantes pour une somme forfaitaire de 800.000 frs.

Dans ces conditions, et après nouvel examen par mes Services techniques, j'approuve le projet présenté dont la dépense imputable sur les crédits d'engagement du budget rectifié de l'exercice 1947 (Programme des grands travaux) est évaluée en principal à 26.520.000 frs aux prix de décembre 1946.

Il est entendu que :

1°) l'Association Professionnelle des Entreprises de Groupages de MARSEILLE et Région participera aux dépenses du projet pour une somme forfaitaire de 800.000 frs ;

2°) les imputations tant en dépenses qu'en recettes, faites d'une part suivant les prescriptions de la circulaire ministérielle du 20 Mai 1902 et de l'avenant du 4 Mars 1942, article 1er, paragraphe h et d'autre part, suivant les règles adoptées pour l'inscription en comptabilité des subventions, seront les suivantes :

I - Dépenses

Compte de 1^{er} établissement -

1°) Travaux à la charge de la S.M.C.F.

<u>Débit</u> - Dépenses de travaux neufs évaluées en principal à	25.720.000 frs
<u>Crédit</u> - Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal à	175.000 frs

2°) Travaux couverts par subvention

Dépenses évaluées en principal à	800.000 frs
--	-------------

II - Fonds de renouvellement

<u>Débit</u> - Valeur primitive des installations et du matériel supprimés, évaluée en principal à	175.000 frs
<u>Crédit</u> - Valeur de récupération des matériaux évaluée à	1.320.000 frs

III - Ressources

<u>Crédit</u> - Participation de l'Association Professionnelle des Entreprises de Groupage de MARSEILLE et Région	800.000 frs
---	-------------

.....

3°) la dépense à payer chaque année devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits à cet effet au programme des Grands travaux de la S.N.C.F., régulièrement approuvé pour l'exercice correspondant.

P. le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des
Chemins de fer et des Transports,

(s) DORGES

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Ligne de l'Estaque à
La Joliette

Marseille-Arenc

Modernisation des installations
de la gare pour les transports
de régime accéléré

Veg 2 39 939 838-7
10

D 3511/0

C O P I E

Comme suite à la séance du
Conseil du 15 mai 1946.

17 Mai 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation,
en deux exemplaires, un projet relatif à la modernisation des
installations de la gare de Marseille-Arenc, pour les transports
de régime accéléré.

Ce projet est compris dans les propositions budgé-
taires qui vous ont été soumises le 15 décembre 1945 au 8 10 -
Installations marchandises - Modifications d'installations de
gares en vue des transports de régime accéléré.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Travaux Publics et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS

....

Sous la rubrique :

Ensemble du réseau - Création et modification d'installations pour les transports de régime accéléré (deuxième programme quinquennal).

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,
signé: FOURNIER.

QUESTION V - Projets

2°) Installations pour les transports du régime accéléré :

- Gare de Marseille-Arenc

M. LEMAIRE, après avoir rappelé l'importance de la gare pour la desserte du port ainsi que des quartiers industriels du nord et du nord-est de Marseille, précise que Marseille-Arenc est appelée à devenir gare sous-centre pour les transports du régime accéléré en provenance ou à destination de Marseille. Il est donc indispensable d'améliorer ses installations en vue de lui permettre de faire face à l'augmentation de trafic qui en résultera.

Le projet prévoit, à cet effet, la jonction des files de quai actuellement interrompues par les voies transversales avec

plaques tournantes, ce qui permettrait d'augmenter la surface utilisable et faciliterait le service. Par suite de la suppression des plaques tournantes, des communications supplémentaires d'embranchement formant jonction seraient créées, ainsi qu'une bretelle. L'un des quais serait allongé et le quai découvert muni d'une couverture.

La dépense est évaluée à 11 M. 05.

M. TOURNEMAINE rappelle les déprédations dont la gare de Marseille-Arenc a été l'objet durant le séjour des Américains. La S.N.C.F. a-t-elle obtenu les dédommagements auxquels elle avait droit ?

M. LEMAIRE connaît la gravité des dommages. Il se fera renseigner sur cette question des réparations.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

Séance du 15 mai 1946

V - Projets

2°) Installations pour les transports du régime accéléré :

- gare de Marseille-Arenc

h. Lemaire

h. Durieux

cyprus

ou

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la création d'un chantier pour les
transports de régime accéléré à MARSEILLE-ARENOC

La gare de Marseille-Arenoc est une gare effectuant uniquement un trafic de marchandises de détail, sur la ligne de l'Estaque à La Joliette. Elle dessert les quartiers industriels du Nord et du Nord-Est de Marseille et le port. Le trafic était avant la guerre de 200 à 300 tonnes par jour; de plus, d'avril à juillet, le trafic des primeurs apportait un supplément de l'ordre de 100 tonnes par jour. Il est escompté que dans l'avenir, le trafic et notamment le trafic des primeurs en provenance de l'Afrique du Nord sera doublé ou triplé.

D'autre part, la gare de Marseille-Arenoc sera une gare de sous-centre pour les transports de régime accéléré en provenance ou à destination de Marseille. Au surplus, elle aura à apporter occasionnellement de l'aide à la gare de Marseille-St-Charles (Abeille), centre pour les transports de régime accéléré dont les installations ne permettront pas d'absorber la totalité du trafic.

Dans ces conditions, il paraît nécessaire de prévoir pour la gare de Marseille-Arenoc un trafic journalier de 250 tonnes d'arrivages et de 700 tonnes d'expéditions, non compris le trafic des groupeurs, la gare restant fermée au trafic des wagons complets.

Pour assurer ce service dans de bonnes conditions il est envisagé :

- de réunir dans chacune des 5 travées les 3 halles existantes et de supprimer les 37 plaques tournantes qui seront remplacées par des liaisons par appareils. Les heurtoirs seront également déplacés pour faciliter la manutention des wagons.
- de couvrir le quai découvert. On disposera ainsi de 28 000 m² de surface découverte.
- d'allonger l'un des quais pour créer un nouveau quai découvert pour les emballages vides et les marchandises ne craignant pas la mouille.

Les dépenses à engager pour le présent projet sont évaluées à 11 050 000 f aux conditions économiques de novembre 1944.

Il est demandé à MM. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

Le Directeur,
Chef du Service Technique
des Installations Fixes

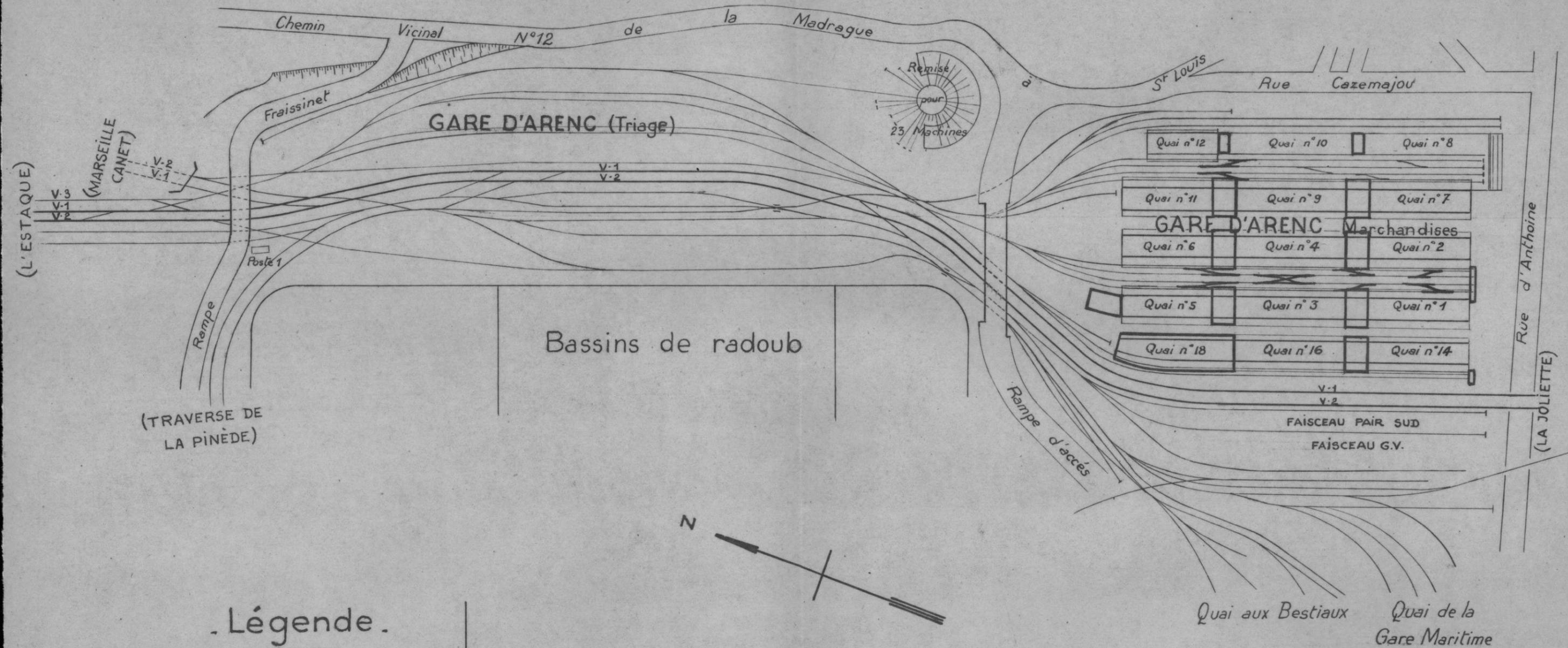
R. L.

Marseille Arenc

Transports accélérés

Modernisation des installations

Croquis projet



Légende.

- Installations projetées
- Installations existantes et non remaniées

Améliorations diverses et relèvement de la vitesse à la Gare de Marseille-Blancarde

Améliorations diverses et relèvement de la vitesse
à la gare de Marseille-Blancarde

Lettre SNCF au MTP

20. 6.42

Améliorations diverses et relèvement de la
vitesse à la gare de Marseille-Blancarde

3725

Lettre SNCF au MTP

20. 6.42

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Région du Sud-Est

Paris, le 20 juin 1942

Ligne de Marseille à la
Frontière d'Italie

Marseille-Blancarde.

COPIE

Relèvement de la vitesse
et améliorations diverses.

Monsieur le Ministre,

V^o 478 003 - 5

8
3311/494

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif au relèvement de la vitesse et à l'amélioration de diverses installations à la gare de Marseille-Blancarde.

Ce projet figure au programme ordinaire de Travaux complémentaires de l'exercice 1942 sous la rubrique correspondante. Le

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

crédit d'engagement prévu au Budget d'établissement de l'exercice est de 1.000.000 fr alors que le montant du projet arrêté aujourd'hui atteint 4.070.000 fr.

Le dépassement qui apparaît ainsi sera compensé par les disponibilités de crédits qui seront dégagés sur d'autres projets lors de la révision du budget d'établissement de 1942 qui sera effectuée prochainement.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

8725

Gare de MARSEILLE-JOLIETTE

- Reconstruction avec améliorations des installations

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.

C.A. 26. 3.46 18 V 1bis
31. 3.47

Gare de Marseille-Joliette

Gare de Marseille-Joliette

8725

- Reconstruction avec améliorations des installations

	C.A.	26.	3.47	18	V	lbis
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		31.	3.47			

5725

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

Marseille - Joliette

Reconstruction et amélioration
des installations

D - 3300/6

Comme suite à la déci-
sion du Conseil du 26 mars 1947.

Paris, le 31 mars 1947

COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction et à l'amélioration des installations de la gare de Marseille-Joliette.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me retourner un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

P. Le Président du Conseil
d'Administration,
Le Vice-Président
Signé : de TARDE

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration

du 26 mars 1947

QUESTION V - Projets

1 bis Reconstruction de la gare de Marseille-Joliette.

p. 18

M. LEMAIRE indique qu'il est proposé de reconstruire à l'identique cette gare dont le trafic n'est pas appelé à s'accroître. Toutefois, des modifications de détail, portant principalement sur l'aménagement des hangars affectés à l'importation et à l'exportation, sont prévues afin de faciliter le service.

Les dépenses sont évaluées à 12 M., aux prix de novembre 1944 (dont 10 M. 5 pour la reconstruction et 1 M. 5 pour les améliorations), soit 29 M. aux prix de décembre 1946.

Le Conseil approuve le projet.

V.
1600

A. Guillet

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la reconstruction avec amélioration
des installations de la gare de MARSEILLE-JOLIETTE

La gare de MARSEILLE-JOLIETTE, située au terminus de la ligne de l'Estaque à La Joliette, est reliée par un raccordement à double voie à la gare de Marseille-Saint-Charles.

Elle est affectée au transport des marchandises en transit international et à la desserte des môles de la Joliette.

Les chiffres ci-dessous donnent une idée de l'importance du trafic en 1938 :

- tonnage annuel expédié - G.V. et P.V. 312 700 tonnes
- tonnage annuel reçu - G.V. et P.V. 91 300 "

Les installations endommagées par un bombardement aérien, seront reconstruites dans leur consistance ancienne, à l'exception des locaux de service détruits, en bordure du Boulevard Maritime, qui seront regroupés en 3 bâtiments.

Les aménagements intérieurs des hangars 1 et 2 (importation et exportation) seront améliorés pour faciliter l'exécution du service :

Hangar N° 1 : Agrandissement du bureau de dédouanement, de la salle de visite et du local affecté au remisage des colis non vérifiés.

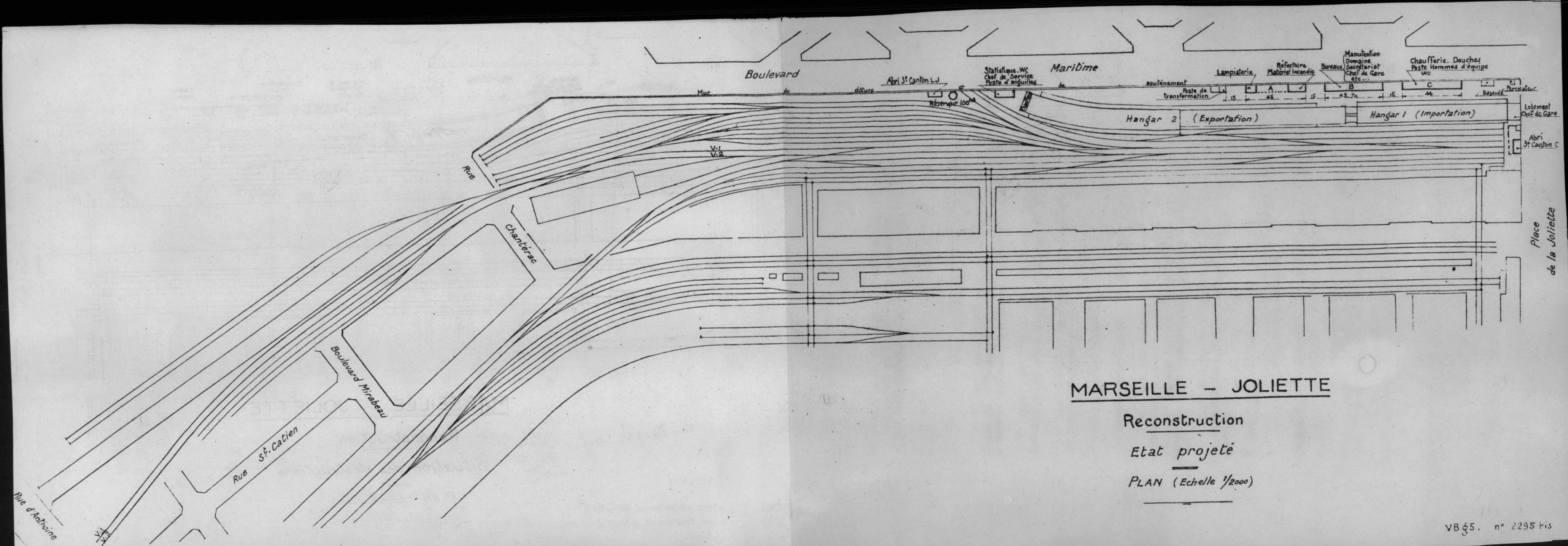
Hangar N° 2 : Modernisation des locaux et agrandissement d'un bureau à l'usage du public.

Les dépenses sont évaluées à 12 M, aux prix de Novembre 1944 (10,5 M pour la reconstruction et 1,5 M pour les améliorations) soit 29 M aux prix de Décembre 1946.

Il est demandé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

Le DIRECTEUR,
Chef du Service Technique
des Installations Fixes,

Alain

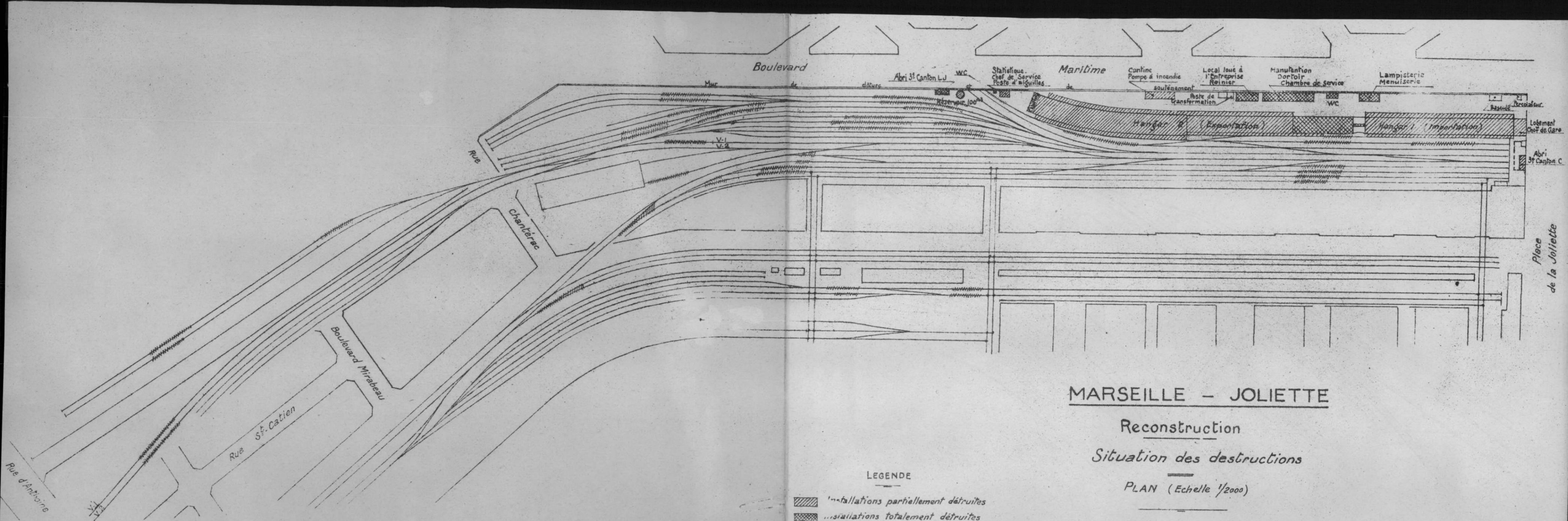


MARSEILLE - JOLIETTE

Reconstruction

Etat projeté

PLAN (Echelle 1/2000)



3725

Amélioration des conditions d'exploitation
de la gare de Marseille-Canet

Lettre de la S.N.C.F. au M.T.P.

5. 4.40

Amélioration des conditions d'exploitation de la Gare de Marseille-Canet

D 3311-534
Région Sud-Est

Gare de Marseille-Canet

Agrandissement des débords

3ème étape.

5 avril 1940

Monsieur le Ministre,

Neq 480.859/-1

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet constituant la 3ème étape de l'amélioration des conditions d'exploitation de la gare de Marseille-Canet.

La 1ère et la 2ème étape du programme d'extension de cette gare ont déjà fait l'objet des 2 projets ci-après soumis à votre approbation :

- 1° - Création de 2 cours de débords et de 5 voies nouvelles de faisseau (projet approuvé par S.N. du 22 février 1940).
- 2° - Recouvrement de la gare du Canet sur la ligne de l'Estaque à la Joliette (projet présenté le 5 février 1940)

Les moyens de débords prévus en 1ère étape ne seront pas suffisants pour les besoins du trafic actuel qui a triplé depuis l'année dernière et qui, selon les prévisions, s'accroîtra encore.

Il est donc indispensable de réaliser dès maintenant la 3ème étape, ce qui portera à 3.000 m. la longueur des voies de débords qui n'est actuellement que de 2.000 m.

Ces travaux ont été signalés à votre attention lors de votre visite à Marseille le 29 février dernier et vous avez bien voulu reconnaître l'intérêt de leur réalisation immédiate (g III du procès-verbal de votre visite que vous avez approuvé le 3 mars).

La dépense évaluée à 3.848.000 fr est entièrement imputable au compte d'établissement dont le programme de l'exercice 1940 sera revu en conséquence.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous renvoyer un exemplaire du dit projet.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

P. le Président du Conseil d'Administration
Le Vice-Président,
signé: GRIMPET.