

N. Wallane

185

(4)

ALAIN POINSSOT

Ingénieur en Chef des Mines

Directeur Régional

de la Société Nationale des Chemins de Fer Français

**SNCF**

RÉGION DE MARSEILLE  
(PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR)  
ESPLANADE SAINT-CHARLES  
13282 MARSEILLE CEDEX 1

2 (91) 95.11.10



**marseille**  
**Gare St Charles**

**SNCF**



**marseille**  
**Gare St Charles**

## SOMMAIRE

la gare Saint-Charles retrouve une nouvelle jeunesse où l'heure des travaux d'extension et de modernisation bat son plein. SNCF lance l'appel de tendres pour la gare.

# LA GARE DE MARSEILLE ST-CHARLES

## **AGRANDISSEMENT ET MODERNISATION DES BATIMENTS**

## **CREATION D'UN PARKING**

## **AMELIORATION DES ACCES**

## **AMENAGEMENTS CONNEXES**



**8 Octobre 1983**

LE DIRECTEUR

## SOMMAIRE

● PREFACE .....	3
● DE 1848 A NOS JOURS .....	4
● LES PROBLEMES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT .....	7
● LA BOITE METRO .....	11
● LE BATIMENT DES VOYAGEURS EN 1982 .....	14
● LA RENOVATION	
LES IDEES-FORCES .....	16
LES INTERVENANTS .....	17
● LES NOUVELLES INSTALLATIONS	
LE NIVEAU INFERIEUR .....	20
LE NIVEAU DES QUAIIS .....	26
LE DEBARCADERE .....	30
LE PARKING .....	32
LES FAÇADES .....	37
LE PASSAGE SOUTERRAIN .....	39
LA HALLE A VOYAGEURS .....	40
LES VOIES - LES QUAIIS .....	41
LES EQUIPEMENTS .....	42
LA BRASSERIE .....	44
LE SQUARE NARVIK .....	46

8 Janvier 1848 - 8 Octobre 1983 = après 135 ans et 9 mois,

la gare Saint-Charles retrouve une nouvelle jeunesse au terme des travaux d'extension et de modernisation réalisés par la SNCF avec l'appui de la Ville de Marseille.

Le développement du trafic des grandes lignes, symbolisé par la desserte en TGV entre Marseille et Paris, l'accroissement déjà constaté et qui va s'aggraver du trafic de banlieue rendaient indispensables de profondes modifications des installations de la gare.

Devenue suffisamment ample dorénavant pour les 10 millions de voyageurs, qui la fréquentent chaque année, la gare Saint-Charles va aussi être pour eux agréable et confortable; de plus, elle s'ouvre largement sur la Ville et le quartier environnant, comme le souhaite aujourd'hui la SNCF.

Signal sur la colline dominant la Ville, monument caractéristique auquel les marseillais sont attachés, élément reconnu du patrimoine qu'ils veulent conserver, la gare Saint-Charles a été rénovée avec un parti architectural visant d'abord à préserver les façades historiques, à redonner aux bâtiments anciens leur perfection d'origine les mettant en valeur, sans craindre pour autant l'appel aux matériaux modernes pour les parties nouvelles et l'utilisation d'une décoration intérieure délibérément contemporaine dans des tons gris et chauds, reflets de la Provence.

C'est maintenant aux marseillais et aux marseillais, et à tous les voyageurs lorsqu'ils l'utiliseront, de dire si ils ont trouvé la gare accueillante, jolie et belle que nous avons voulu leur offrir.

Alain POINSSOT



L'escalier monumental et la Gare Saint-Charles en 1926.  
(Collection Detaille.)

## DE 1848 A NOS JOURS

Lorsque, le 8 Janvier 1848, dix locomotives enrubanées pénétrèrent en gare de MARSEILLE dans des panaches de fumée, le rêve de milliers de Marseillais devenait enfin une réalité...

Dans son discours inaugural, M. Wulfran PUGET, Président du Conseil d'Administration du Chemin de Fer, déclarait ouverte "cette étape de la route de la Méditerranée à Paris", exauçant le vœu émis par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, dans sa séance du 30 Juin 1833.

Il avait fallu onze ans, de 1832 à 1843, pour que soit prise la décision de construire la gare de MARSEILLE à son emplacement actuel.

L'examen des nombreux projets destinés à rechercher le site favorable à l'implantation des installations marchandises et voyageurs, avait permis de retenir celui des ingénieurs TALABOT et DIDION.

L'emplacement proposé concernait le plateau Bernard du Bois, dont les terrains de 15 hectares s'étalaient d'un seul tenant au-delà de la Butte Ranque, et présentaient la particularité d'être sensiblement à la même altitude que celle de la sortie du tunnel de la NERTHE.

Malgré les vicissitudes de la crise financière de 1845 à 1848 et des problèmes juridiques posés par le percement du tunnel routier du Boulevard National, le profil des installations ferroviaires, au travers de difficultés écono-

miques importantes, s'inscrivait désormais dans l'urbanisation de la Grande Cité Phocéenne.

Edifié sur un promontoire, le Bâtiment des Voyageurs était, à sa mise en service en 1848, situé en bordure de l'actuel square NARVIK. Il était accessible au travers des jardins, soit par la rampe devenue Avenue Pierre-Sémard, soit par l'escalier du Boulevard de la Paix aujourd'hui Boulevard Nédelec.

De l'autre côté des voies et des quais, un bâtiment faisait pendant à celui des voyageurs. Il abritait des services divers et délimitait la cour "ARRIVÉE" largement ouverte sur le Boulevard Mouren, actuelle Rue Honnorat.

Le fond de la gare comportait une aire destinée à l'embarquement des voitures.

Par étapes successives, la configuration de la Colline Saint-Charles se transformait, tant au niveau des installations liées à l'exploitation du Chemin de Fer, dont la technicité et les besoins subissaient les évolutions du temps, qu'à celui de l'insertion des nouvelles installations dans le tissu urbain environnant.

En 1844, TALABOT faisait admettre l'ouverture d'un boulevard, aujourd'hui Boulevard Charles-Nédelec, allant de la Porte d'Aix au Carrefour Victor-Hugo, afin d'améliorer côté OUEST, l'accès des Voyageurs au terre-plein de la gare.

De 1891 à 1893, la construction du bâtiment frontal, à la façade sur cour décorée de moyens reliefs, fermait au sud l'espace de la gare. En 1880, la réalisation par la Compagnie PLM de l'Hôtel TERMINUS, puis l'édification de 1923 à 1927 de l'escalier monumental prolongeant le boulevard d'Athènes, apportaient à l'urbanisation du site SAINT-CHARLES des éléments déterminants.

Depuis lors, le bâtiment des voyageurs a subi de nombreuses et profondes modifications afin de l'adapter à l'expansion de la Ville de MARSEILLE, et à l'accroissement du trafic ferroviaire.

A la fin de la seconde guerre mondiale et après que les dégâts causés par le bombardement aérien de mai 1944 furent en partie effacés, des travaux importants consacraient l'extension du chantier voyageurs vers la rue Honnorat par la création de voies à quais supplémentaires.

Cet étalement des voies de réception conduisait à recentrer l'accueil des voyageurs dans une zone nettement plus favorable à l'écoulement du trafic. Le déplacement des installations devait s'accompagner d'une modernisation des services afin de les adapter aux nouvelles normes d'orientation en matière de gestion des différentes activités de la gare.

C'est ainsi qu'à partir de 1955, de grands travaux étaient entrepris afin de ramener en fond de gare la "SALLE DES PAS PERDUS" située jusqu'alors dans le corps central du bâtiment implanté en bordure du square Narvik.

L'entrée et la sortie des voyageurs étaient regroupées.

La création d'un OFFICE D'INFORMATION, d'un SNACK-BAR et d'un CENTRAL RESERVATION, s'inscrivait dans un programme de modernisation ambitieux certes pour l'époque, mais indispensable à l'adaptation des installations aux nouvelles exigences occasionnées par l'augmentation constante du trafic.

En 1972, les mesures de décentralisation et les réformes de structures administratives appliquées à la S.N.C.F., entraînaient la venue à MARSEILLE de deux organismes S.N.C.F. antérieurement implantés à PARIS.

Ce transfert, dans le bâtiment de la Direction Régionale de MARSEILLE, avenue du Général-Leclerc, nécessitait pour celle-ci, la construction d'un bâtiment destiné au relogement de son siège administratif.

L'implantation choisie, en sursol des voies extérieures et du quai frontal de la gare SAINT-CHARLES côté rue Honnorat, sauvegardait l'exploitation du chantier "BAGAGES" ainsi que la longueur des quais à voyageurs.

Le parti architectural de l'édifice, constitué de volumes aux formes arrondies et de terrasses plantées, marquait la volonté de prolonger en quelque sorte l'ancienne colline SAINT-CHARLES. Il s'agissait en fait d'une première étape qui entrait de toute évidence dans le cadre d'une opération immobilière d'ensemble.

Or, la conjoncture défavorable à la réalisation d'une telle opération, orientait le projet d'agrandissement et de modernisation du bâtiment des voyageurs devenu nécessaire, vers l'utilisation du bâti existant.

Parallèlement, la Municipalité de MARSEILLE, désireuse de mettre à la disposition de la population un moyen de transport rapide et confortable, décidait la réalisation de deux lignes de métro, engageait le 13 août 1973 les travaux de la première ligne et ouvrait en juillet 1974 ceux de la future station SAINT-CHARLES.

Ce parcours en raccourci de l'histoire de la gare SAINT-CHARLES fait apparaître la complexité et l'évolution au coup par coup des diverses opérations ayant abouti au tissu ferroviaire actuel et à son complément immobilier.

## LES PROBLEMES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

L'adoption du plateau Bernard du Bois pour servir d'assiette à l'aménagement de l'ensemble des activités de la gare de MARSEILLE-SAINT-CHARLES a placé le bâtiment des voyageurs sur une aire dominante, au cœur de l'agglomération marseillaise.

Cette situation, en belvédère sur la Ville, a posé depuis son origine, des problèmes d'accès.

S'il est vrai que l'implantation retenue répondait aux intérêts du Chemin de Fer de drainer au maximum, d'une part le potentiel voyageurs concentré dans la Ville et sa banlieue, et d'autre part, le trafic maritime par la création d'un embranchement avec le port de la Joliette, l'insertion dans la voirie urbaine présentait de réelles difficultés d'adaptation.

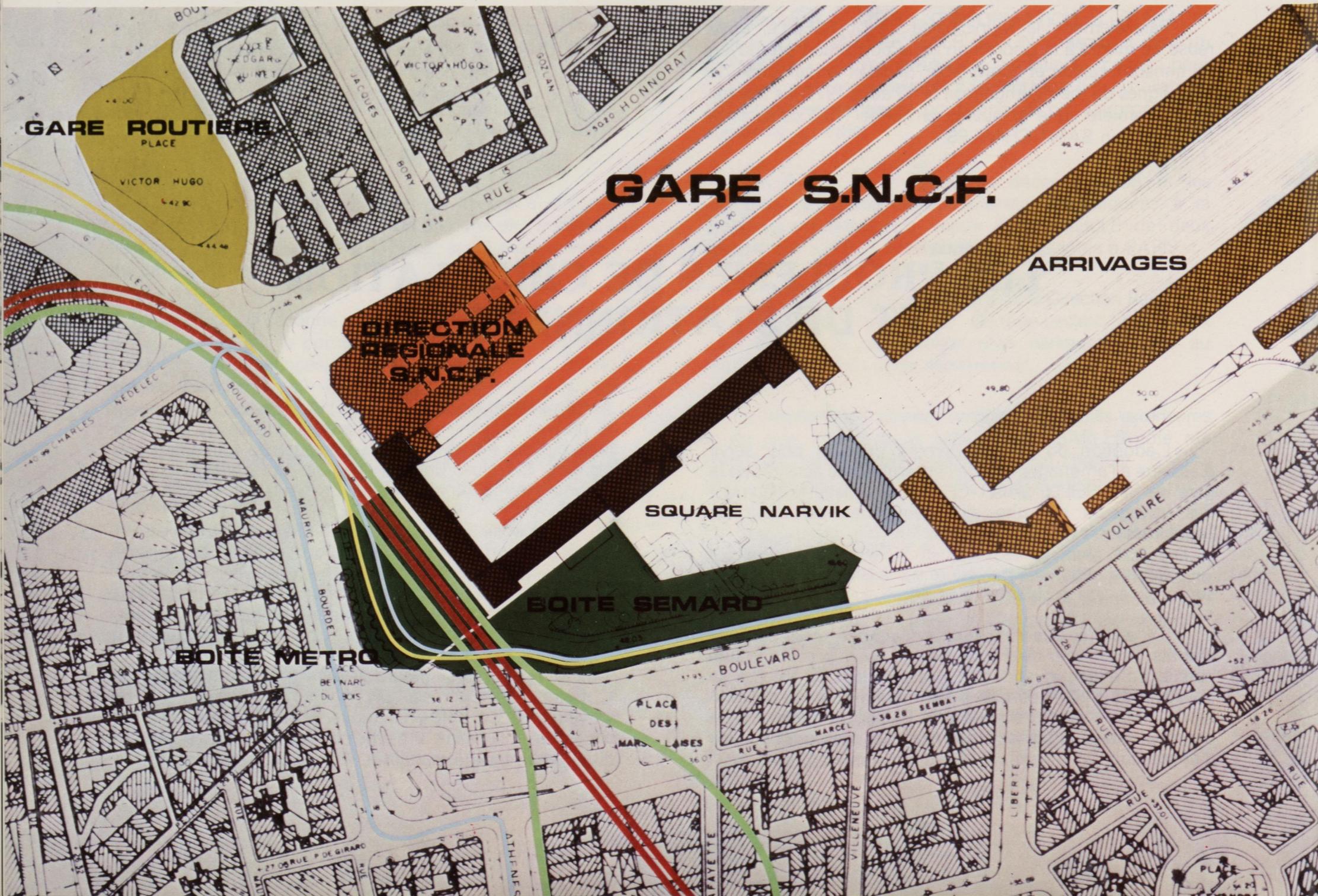
En sortant de la gare, au début du siècle, le voyageur ne pouvait parvenir au boulevard d'Athènes qu'après un trajet difficile fait de petits escaliers et de cheminements tortueux. De plus, un bâtiment abritant l'ancien collège Belsunce, fermait la perspective du boulevard d'Athènes.

A l'opposé, un ancien cimetière devenu terrain vague, limitait à la porte d'Aix l'urbanisation des quartiers Ouest.

Depuis 1927, l'escalier monumental, inscrit récemment à l'inventaire supplémentaire des Monuments Classés, assure la liaison piétonne entre le boulevard d'Athènes et l'esplanade frontale de la gare. Cette plate-forme, qui domine le carrefour Bourdet-Voltaire d'une hauteur de 12 mètres environ, est un point de passage et de convergence de différents moyens de transport. Elle est raccordée à la voirie urbaine par l'avenue Pierre-Sémard d'une part, et par le carrefour Victor-Hugo d'autre part.

- Voies S.N.C.F.
- METRO - Ligne 1
- METRO - Ligne 2
- BUS R.T.M.
- Cars "Aéroport"

La colline Saint-Charles, point de convergence entre les différents moyens de transports collectifs.



La circulation automobile ne pouvait s'effectuer, dans ces conditions, qu'en fonction d'un sens unique, du carrefour de la Vierge Dorée, vers la place Victor-Hugo et la rue Honnorat.

Après avoir emprunté un tronc commun à la base de l'avenue Pierre-Sémard, la circulation se divisait en deux courants distincts, pour se regrouper ensuite sur l'esplanade.

Le circuit direct Pierre-Sémard - Esplanade était emprunté par les taxis à l'arrivée, les autobus de la Régie des Transports Marseillais, les cars assurant la liaison avec l'aéroport de MARIGNANE et avec la gare maritime.

Le deuxième circuit transitait par le square Narvik. Il s'adressait aux taxis "DEPART", aux voitures particulières de la clientèle de l'Hôtel TERMINUS, voitures officielles, véhicules de service, autobus S.N.C.F., cycles et motos.

Cette multiplicité des moyens d'accès à la gare créait une circulation particulièrement intense à l'arrivée ou au départ des trains "grandes lignes", ainsi que pendant les périodes de pointe et de superpointe.

La situation sur l'esplanade devenait alors anarchique et conflictuelle en raison du peu de possibilités de stationnement, aggravée par les voitures particulières qui, pour des raisons de commodité, empruntaient l'esplanade SAINT-CHARLES comme itinéraire de passage entre les quartiers EST et OUEST.

Les taxis à l'arrivée disposaient d'un stationnement d'attente dont la file s'étendait, à la correspondance des "grands trains", sur 250 mètres le long de l'avenue Pierre-Sémard, jusque dans le carrefour de la Vierge Dorée.

Les taxis transportant les voyageurs en gare, après avoir traversé le square Narvik, abordaient un grill "débarcadère" et se recyclaient ensuite dans la voirie urbaine.

On évaluait en 1981 à plus de 200 taxis/heure et à plus de 400 voitures particulières/heure, le nombre de véhicules transitant par l'esplanade SAINT-CHARLES pour satisfaire en périodes de fort trafic, la seule fonction "Voyageurs" à l'arrivée.

Une estimation approchée permet de prévoir qu'en 1990 ces chiffres seraient respectivement portés à 350 taxis/heure et 750 voitures/heure.

Cette analyse de la circulation routière montre clairement les difficultés de stationnement dans les emprises de la S.N.C.F., qui ne pouvaient proposer en surface que 25 places de stationnement avec parcimètres.

Le garage-consigne de la gare, actuellement implanté le long de la rampe d'accès au chantier "ARRIVAGES", n'offre qu'une capacité de 40 places, et se trouve trop éloigné des activités "VOYAGEURS". De plus, les possibilités de stationnement dans la voirie urbaine, en dehors des emprises, sont très limitées et se situent à des distances ou des niveaux peu compatibles avec les besoins de la clientèle.

La réalisation par la Société du Métro de MARSEILLE, de l'ouvrage enterré sous le parvis de la gare et dénommé "Boîte METRO", a permis dès 1977, d'offrir à la clientèle 116 places de stationnement sous péage.

Malgré l'aménagement de ces deux étages de parking, les besoins en stationnement demeuraient préoccupants, et devaient orienter les études d'agrandissement et de modernisation du bâtiment des voyageurs vers la recherche prioritaire d'un ensemble PARKING - GARE, à l'échelle d'une des plus grandes villes de FRANCE.



*L'Esplanade Saint-Charles en cours d'aménagement.*

## LA "BOITE METRO"

L'agglomération marseillaise est une des plus anciennes du bassin méditerranéen. L'urbanisme du centre-ville, lié en grande partie à son passé historique, était difficilement conciliable avec les exigences de la circulation contemporaine.

L'augmentation croissante du parc automobile, consécutive au développement des activités intra-muros et régionales, provoquait des concentrations de véhicules que le tissu urbain existant ne permettait pas de résorber avec souplesse et rapidité.

Il apparaissait ainsi que les nécessités en matière de transports, besoins internes à la Ville, ou liaisons entre celle-ci et sa banlieue, devenaient de plus en plus pressants.

Des mesures tendant à fluidifier la circulation dans le centre-ville, telles que : couloirs réservés aux bus et aux taxis, parkings urbains ou périphériques, sens de circulation obligatoires, zones de stationnement réglementées, etc. avaient apporté des améliorations sensibles sans toutefois régler le problème de la circulation urbaine dans le sens d'une politique globale en matière de transports collectifs.

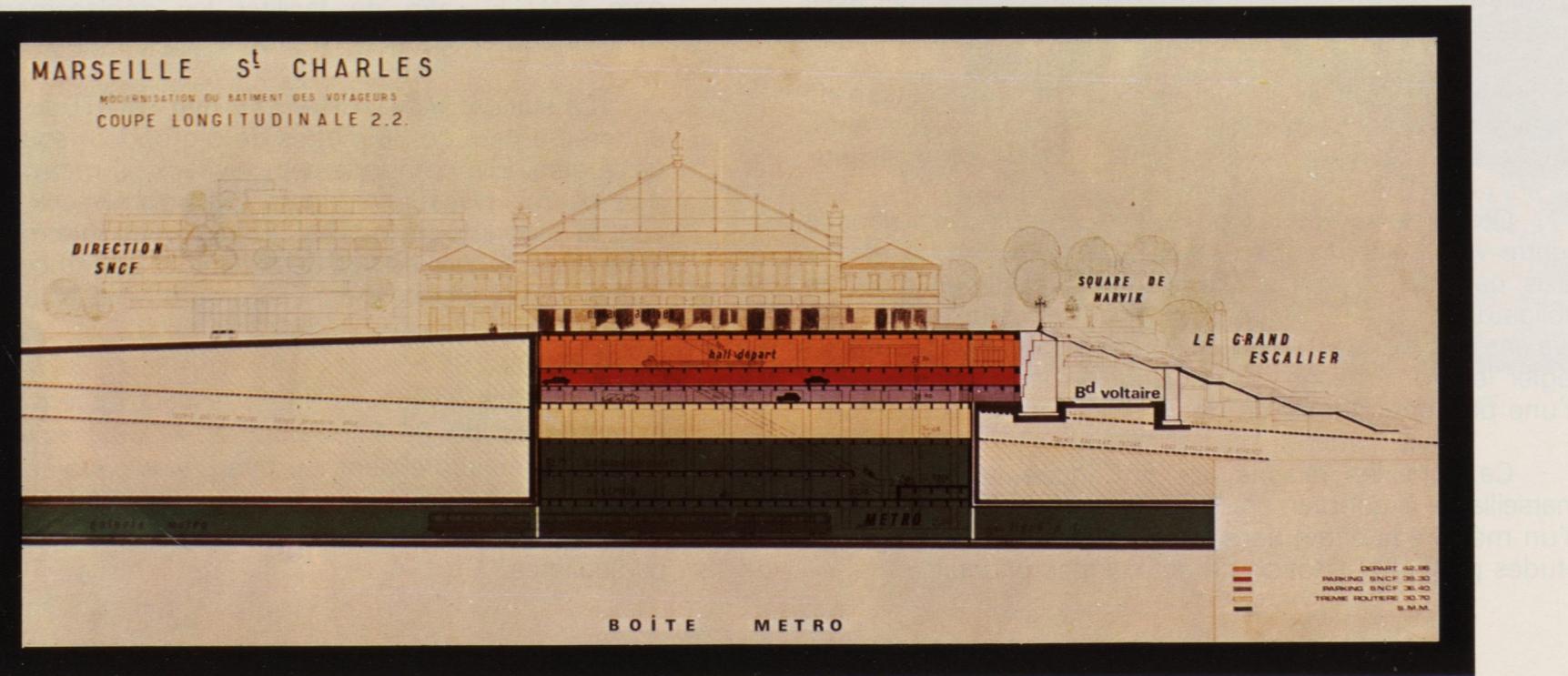
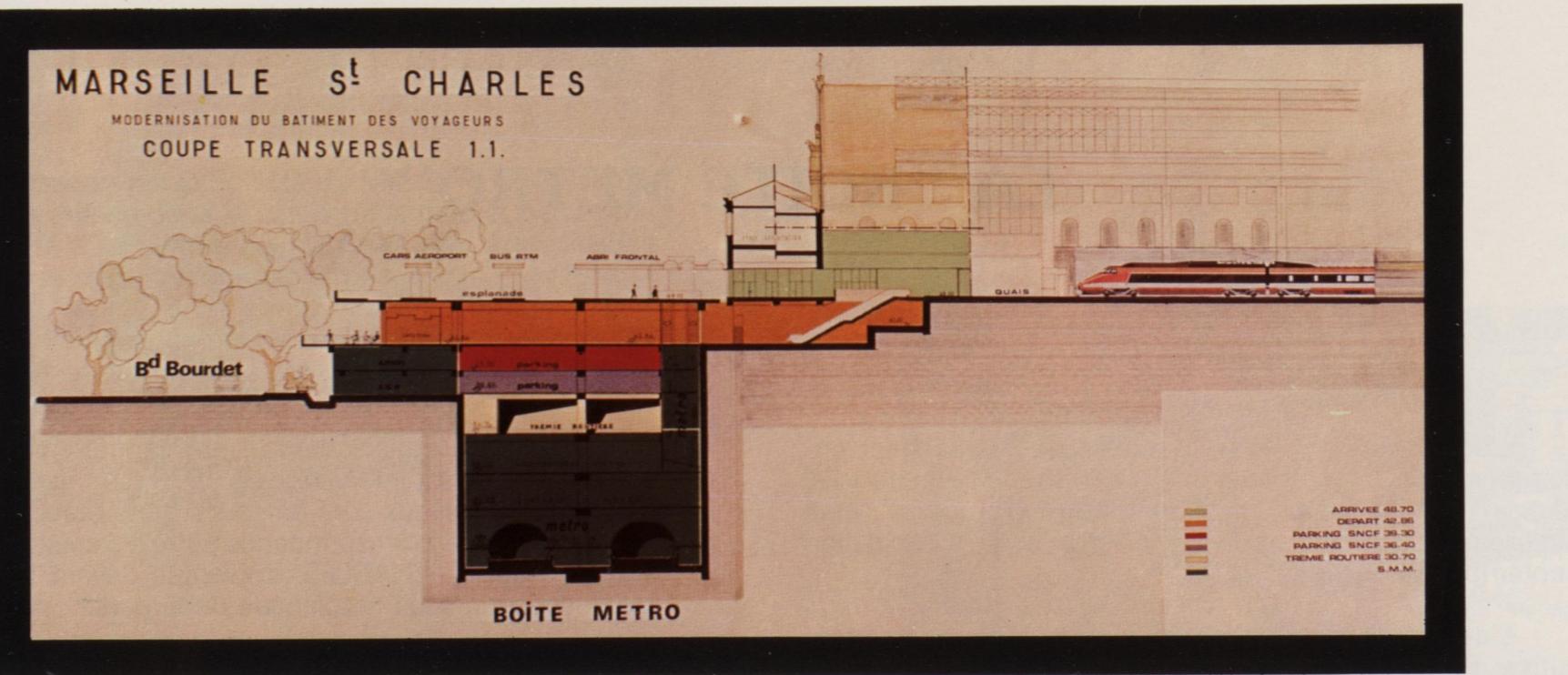
Ce sont les raisons qui ont incité la municipalité marseillaise à adopter en 1967 le projet de construction d'un métro souterrain dans le centre-ville, et à engager les études pour la réalisation de deux lignes prioritaires.

Les travaux de la ligne n° 1 ont débuté en 1973, et sa mise en service est intervenue en 1978. Le tracé de la ligne n° 2, dont les travaux sont en cours, a été établi de façon à créer un point de correspondance entre les deux lignes dans la station SAINT-CHARLES, implantée devant le bâtiment des voyageurs, sous l'esplanade de la gare.

Il est apparu en effet indispensable d'assurer les meilleures correspondances possibles entre le métro et la gare S.N.C.F., afin de faciliter les déplacements entre MARSEILLE et sa banlieue proche ou lointaine.

La station SAINT-CHARLES dite "BOITE METRO" est enterrée à près de 36 mètres de profondeur sous le parvis de la gare. Elle comporte sept niveaux, le métro n'utilisant que les trois niveaux inférieurs. Les trois niveaux supérieurs sont la propriété de la S.N.C.F. Le niveau intermédiaire est réservé par la Ville en vue de constituer un tronçon du futur tunnel routier projeté entre l'autoroute Nord et le boulevard d'Athènes.

Des trois niveaux S.N.C.F. respectivement aux cotés altimétriques de 36.40, 39.30, et 42.86, seuls les deux niveaux inférieurs étaient, au titre d'une première étape du projet de modernisation de la gare SAINT-CHARLES, aménagés et utilisés depuis 1977 en parking pour voitures particulières.



Le niveau 42.86, à fleur de surface, réservé par la S.N.C.F. au projet d'extension de la gare, permettait, grâce à un aménagement ponctuel et provisoire, la liaison entre les niveaux "METRO" et l'esplanade frontale.

Dès l'achèvement des structures de la "Boîte Métro", l'aménagement définitif de l'esplanade a été réalisé suivant les dispositions mises au point entre la S.N.C.F., les Services Techniques de la Ville, la Société du Métro de Marseille, la Régie des Transports Marseillais, le Syndicat des Taxis et la Société des Cars "Aéroport".

Les 2.900 m<sup>2</sup> de l'esplanade reconstitués au niveau 48.79 devenaient ainsi la "couverture" du futur hall "DEPART" de la gare SAINT-CHARLES.

Devant le bâtiment frontal de la gare, les travaux de la station du Métro Saint-Charles en 1976. Cet ouvrage dénommé "Boîte Métro" a une longueur de 70 mètres et une largeur de 30 mètres. Enterré à près de 36 mètres de profondeur, sa réalisation en "fouille ouverte" a nécessité le soutènement du Bâtiment des Voyageurs de la gare par des murs "type Berlinois".



## LE BATIMENT DES VOYAGEURS EN 1982

### SES INCONVENIENTS :

Compte tenu du bâti existant au seul niveau des voies et des quais, les possibilités d'extension et de modernisation des locaux étaient extrêmement réduites. D'autre part, la réalisation de la station du Métro SAINT-CHARLES avait créé une situation irréversible dont il fallait absolument tenir compte dans tout examen de rénovation de la gare, rendue indispensable par :

- la capacité insuffisante en locaux et installations "Voyageurs", en fonction du développement du trafic "grandes lignes" et des nécessités prévisibles de la "banlieue" ;
- les besoins de modernisation des locaux vétustes, exigus et peu adaptés au trafic :
  - cisaillement des flux "arrivée" et "départ" ;
  - mauvaise prestation offerte par l'information, les salles d'attente, le snack-bar, les équipements épars dans le vestibule, etc. ;
  - absence de "point-rencontre" ;
  - installations sanitaires insuffisantes, vétustes et d'accès difficile ;
  - absence de passage souterrain transversal, ce qui obligeait le voyageur en correspondance à des parcours longs et pénibles par le fond de gare.

La répartition géographique des locaux affectés à la fonction "VOYAGEURS" et leur exiguité, ne permettaient que très difficilement de faire face au trafic courant de la gare. Son fonctionnement était gravement perturbé, en particulier les jours d'arrivée simultanée de plusieurs bateaux d'outre-mer, pendant les périodes de pointe hebdomadaires, les vacances scolaires, ainsi que lors de la mise en service de trains spéciaux, etc.

Pendant ces périodes qui représentent au total cinq mois de l'année, les surfaces mises à la disposition des voyageurs étaient nettement insuffisantes. Le vestibule était systématiquement saturé. Les abords de l'Office d'Information, de la Recette, de la Correspondance Maritime, du snack-bar étaient difficilement accessibles. Le flux des voyageurs "ARRIVÉE" gênait l'évolution des voyageurs "DEPART" et il n'existe aucune possibilité d'éviter ce conflit en canalisant les courants de circulation.

Le bureau "RENSEIGNEMENTS", lié à l'OFFICE D'INFORMATION était de dimensions trop réduites. A l'arrivée des trains, les personnes qui attendaient devant les composteurs gênaient les entrées et sorties des voyageurs. Les files d'attente qui se formaient au droit des guichets de la RECETTE jusqu'aux piliers centraux du VESTIBULE, occultaient la moitié du HALL et paralyisaient ainsi toute circulation dans cette zone.

Les relations fonctionnelles entre l'INFORMATION, la RECETTE et la RESERVATION DES PLACES ne pouvaient être assurées directement, ce qui occasionnait des parcours parasites générateurs de conflits dans un VESTIBULE très encombré.

L'emplacement des SALLES D'ATTENTE sur le quai n° 1, s'il convenait parfaitement lorsque la "SALLE DES PAS-PERDUS" était aménagée dans l'aile Narvik, était l'objet de nombreuses critiques. En raison de leur éloignement, les SALLES D'ATTENTE étaient peu utilisées, et les voyageurs stationnaient soit dans le VESTIBULE, soit à l'intérieur de l'OFFICE D'INFORMATION.

Il n'existe pas de point-rencontre pour les groupes et les congrès. Leur rassemblement au droit des accès était particulièrement préjudiciable à l'écoulement normal du trafic.

Les installations sanitaires peu accueillantes par leur vétusté et leur situation en sous-sol, ainsi que celles du SNACK-BAR, totalement dépassées, n'étaient pas à l'image d'une grande gare voyageurs.

Enfin, l'aspect démodé des locaux de service et de la signalétique accusait l'impression défavorable laissée par l'inadaptation des installations et des équipements aux besoins actuels.

Cette analyse non exhaustive de la situation avant travaux, permet de mesurer l'ampleur des efforts que la S.N.C.F. devait déployer pour porter les installations envisagées au niveau des grands ensembles publics contemporains.

Malgré quelques aménagements ponctuels destinés à faire face aux exigences de la clientèle et à la progression du trafic, les intentions s'étaient toujours heurtées à l'existence d'une structure d'ensemble inadaptée à l'étalement des surfaces.

Pour réaliser les améliorations souhaitées, il était apparu indispensable d'engager le projet vers l'utilisation en profondeur du site tout à fait exceptionnel qu'est la colline SAINT-CHARLES.



Le fond de gare en 1982.

## LA RENOVATION

### LES IDEES FORCES

L'exiguïté des locaux et leur répartition géographique ne permettaient que difficilement de faire face à un trafic dont l'importance est de l'ordre de 9 millions de voyageurs par an.

En périodes de pointe, le nombre horaire de voyageurs à l'arrivée s'élève actuellement à 4.000 environ.

En utilisant pour la part "banlieue" du trafic, les flux interurbains retenus par la Direction Départementale de l'Équipement pour son étude du plan de transport des Bouches-du-Rhône, dans l'hypothèse où les transports "banlieue", notamment vers Aix, seraient essentiellement assurés par le Chemin de Fer, on peut estimer que le trafic annuel atteindrait 16 millions de voyageurs pour les deux sens et un trafic horaire de pointe voisin de 7.000.

Pour offrir à cette clientèle le maximum de confort, de possibilité d'accueil et de services, il convenait de retenir comme impératifs prioritaires du projet de rénovation du bâtiment des voyageurs, un agrandissement sensible de ses surfaces et une modernisation de ses équipements.

Il convenait aussi de donner aux nouvelles installations le caractère de "gare d'aujourd'hui", conçue pour répondre non seulement à l'usage de la clientèle venue pour effectuer

un voyage ou pour le préparer, mais aussi, aux citadins désireux de trouver en gare l'animation et le "spectacle" du Chemin de Fer.

Cette notion assez nouvelle de gare "espace de transition", ouvre la S.N.C.F. vers la Ville et inversement. Des zones spécifiques à cette transparence sur la Cité, dites "aires urbaines" et comportant entre autres des panneaux et locaux d'informations diverses, des commerces, bureau de change, boutiques, stands d'animation, téléphones, etc. permettent une meilleure liaison avec la Ville et la Région.

L'autre orientation majeure est la séparation beaucoup plus marquée que par le passé entre la "préparation du voyage" et le "Départ immédiat". Les motivations des usagers étant différentes, il importait que soit mise en valeur la notion de "SERVICE CLIENT" attaché à la fonction de "l'aire commerciale à l'avance". C'est la partie "INFORMATION - RESERVATION" destinée à répondre aux demandes des voyageurs désireux de retirer une réservation de places, acheter un titre de transport, ou se renseigner sur la préparation d'un voyage ultérieur. Le souhait des clients de voir traiter ces problèmes par une seule personne a conduit la S.N.C.F. à mettre à la disposition des usagers, la formule de "SERVICE COMPLET" ou "SERVICE A LA TABLE".

Enfin, la nécessité de dissocier les aires "DEPART" et "ARRIVEE" ainsi que le besoin impératif d'aménager une aire d'accès conçue pour faciliter les échanges entre la Ville et la gare, ont conduit la S.N.C.F. à réaliser la modernisation de ses installations selon les modalités suivantes :

- 1 – utilisation rationnelle du niveau 42.86 de la "Boîte METRO" acquis par la S.N.C.F. en 1977 ;
- 2 – création de relations directes avec le Métro en adaptant les installations de la gare au complexe souterrain urbain ;
- 3 – amélioration de la circulation automobile desservant la gare et ses abords ;
- 4 – construction d'un parking permettant aux véhicules concernés par l'arrivée et le départ des trains, de trouver à proximité immédiate de la gare des possibilités de stationnement ;
- 5 – séparation des flux des voyageurs "ARRIVEE" et "DEPART" ;
- 6 – réalisation des aménagements destinés à faciliter la réception des trains à grande vitesse (T.G.V.) ;
- 7 – rénovation de l'aspect général des bâtiments et des installations ;
- 8 – restitution au square Narvik de sa vocation piétonne.

### LES INTERVENANTS

Cette opération a été réalisée par la S.N.C.F. avec le concours de la Société Marseillaise Mixte Communale d'Aménagement et d'Equipment (SOMICA).

Le financement des travaux a été assuré :

- 1° par les fonds provenant d'un emprunt de 32 MF courants, souscrits par la SOMICA aux lieux et place de la Ville de MARSEILLE et avec la garantie de cette dernière, emprunt gagé par le produit des surtaxes locales temporaires instituées sur les billets émis par les gares de la Commune de MARSEILLE, les bureaux de Ville et les organismes de voyage rattachés à ces gares et accrédités pour la vente des billets S.N.C.F. ;
- 2° pour le complément par le budget d'investissement de la S.N.C.F. et de sa filiale S.C.E.T.A.

Compte tenu de la spécificité des diverses opérations, les travaux concernant la construction du parking "Pierre SEMARD", et la restructuration du square "Narvik" ont été confiés à la SOMICA.

Celle-ci a été assistée :

- pour le parking : par le Bureau d'Etudes pour l'Urbanisme et l'Équipement de la Région Méditerranée (BETEREM), ainsi que par le Bureau de Contrôle VERITAS ;
- pour les façades du parking : par M. Didier CHAUSSAT, Architecte D.P.L.G. ;
- pour le square Narvik : par l'Atelier de paysage Francis TESTE.

Les études d'aménagement des niveaux arrivée et départ, du passage souterrain transversal, des façades intérieures, de la décoration d'ensemble, etc. ont été réalisées par le Département des Bâtiments à la Direction de l'Équipement de la S.N.C.F. à PARIS, ainsi que par la Division de l'Équipement de la Région S.N.C.F. de MARSEILLE.

Dans le cadre de sa mission, M. CHAUSSAT, Architecte, a été chargé de la conception des ouvrages liés plus particulièrement à l'environnement urbain :

- restauration des façades de la gare sur l'esplanade frontale et le square Narvik ;
- réalisation de la façade du hall "DEPART" sur le boulevard Bourdet ;
- réalisation de la passerelle de liaison entre le promenoir extérieur et le dernier palier de l'escalier monumental ;
- aménagement d'une BRASSERIE avec avancée vitrée dans le square Narvik ;
- construction d'un édicule de sortie des ascenseurs "PARKING", intégré à l'aménagement paysagé du square.

Toutes ces études ont été menées en étroite collaboration avec les Administrations ou Services Publics concernés :

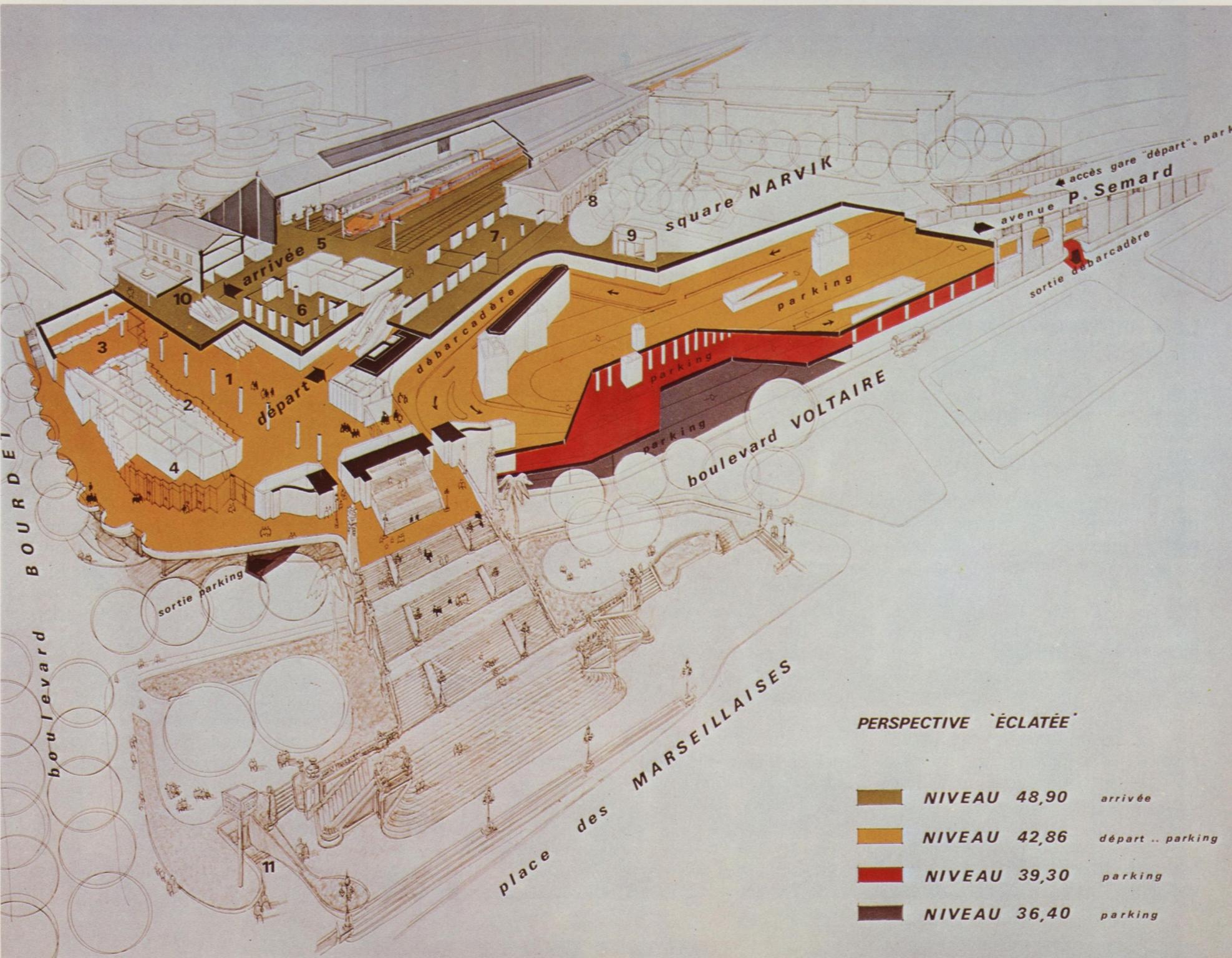
- Services Techniques de la Ville de MARSEILLE (urbanisme, voirie, circulation, espaces verts, etc.) ;

- Architecte et Services Techniques de la Direction Départementale de l'Équipement ;
- Architecte des Bâtiments de FRANCE ;
- Architecte, Chef du Service Départemental de l'Architecture ;
- Architecte, chargé de Mission à l'Atelier du Patrimoine ;
- Services Techniques du METRO et de la R.T.M. ;
- Service de la Prévention des Marins-Pompiers de MARSEILLE.

Les travaux ont été suivis par les Services Techniques de la Section d'Équipement S.N.C.F. de MARSEILLE-SAINT-CHARLES.

#### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DE LA GARE SAINT-CHARLES

- 1 - HALL INFÉRIEUR.
- 2 - BILLETTERIE.
- 3 - INFORMATION - RESERVATION.
- 4 - CAFETERIA.
- 5 - HALL D'ARRIVÉE.
- 6 - ATTENTE.
- 7 - BRASSERIE.
- 8 - BAGAGES.
- 9 - EDICULE DE SORTIE DES ASCENSEURS "PARKING".
- 10 - ESCALATORS HALL "DEPART" - ESPLANADE.
- 11 - BOUCHE METRO PLACE DES MARSEILLAISES.



## LES NOUVELLES INSTALLATIONS

### LE NIVEAU INFÉRIEUR (42.86)

Le voyageur qui pénètre dans le nouveau HALL de la gare SAINT-CHARLES, par quelque accès que ce soit, découvre une salle immense conçue pour qu'il puisse d'un seul regard, découvrir l'ensemble des aménagements que la S.N.C.F. met à sa disposition.

Située au niveau du dernier palier de l'escalier monumental, soit 6 mètres environ au-dessous de l'esplanade, cette salle, dont la superficie atteint 1.300 mètres carrés environ, comporte tous les services liés à la fonction "DEPART".

Une trémie largement dimensionnée, met en communication le VESTIBULE nouvellement créé, avec le niveau des voies et des quais, dont la cote altimétrique de 48.90 a été obtenue après rehaussement des trottoirs à voyageurs.

La liaison entre les deux niveaux est assurée par deux escaliers mécaniques de 1 mètre de largeur chacun, et par un escalier fixe en position centrale d'une largeur totale de 3,50 m.

Les accès au hall "DEPART" sont répartis en "étoile", cette disposition suscitant la rencontre et concrétisant les vocations commerciale et urbaine du VESTIBULE.

Le percement de deux ouvertures amorcées sur le dernier palier de l'escalier monumental lors de la construction de l'ouvrage en 1923, permet d'accéder directement dans le VESTIBULE ou sur le trottoir du débarcadère des voyageurs arrivant en taxis ou en voitures particulières. La jonction entre ces deux parties d'ouvrage est assurée par un sas vitré, réalisé derrière la culée de l'escalier monumental.

De plus, deux accès sur la promenade extérieure en façade du boulevard Bourdet, une trémie équipée d'escaliers fixes et mécaniques débouchant sur l'esplanade ainsi que la liaison avec la station souterraine du métro, sont autant de points de convergence vers la fonction du "DEPART IMMÉDIAT" assurée par la BILLETTERIE ainsi que vers celle de la "PRÉPARATION AU VOYAGE" offerte par les Services de l'INFORMATION - RESERVATION.

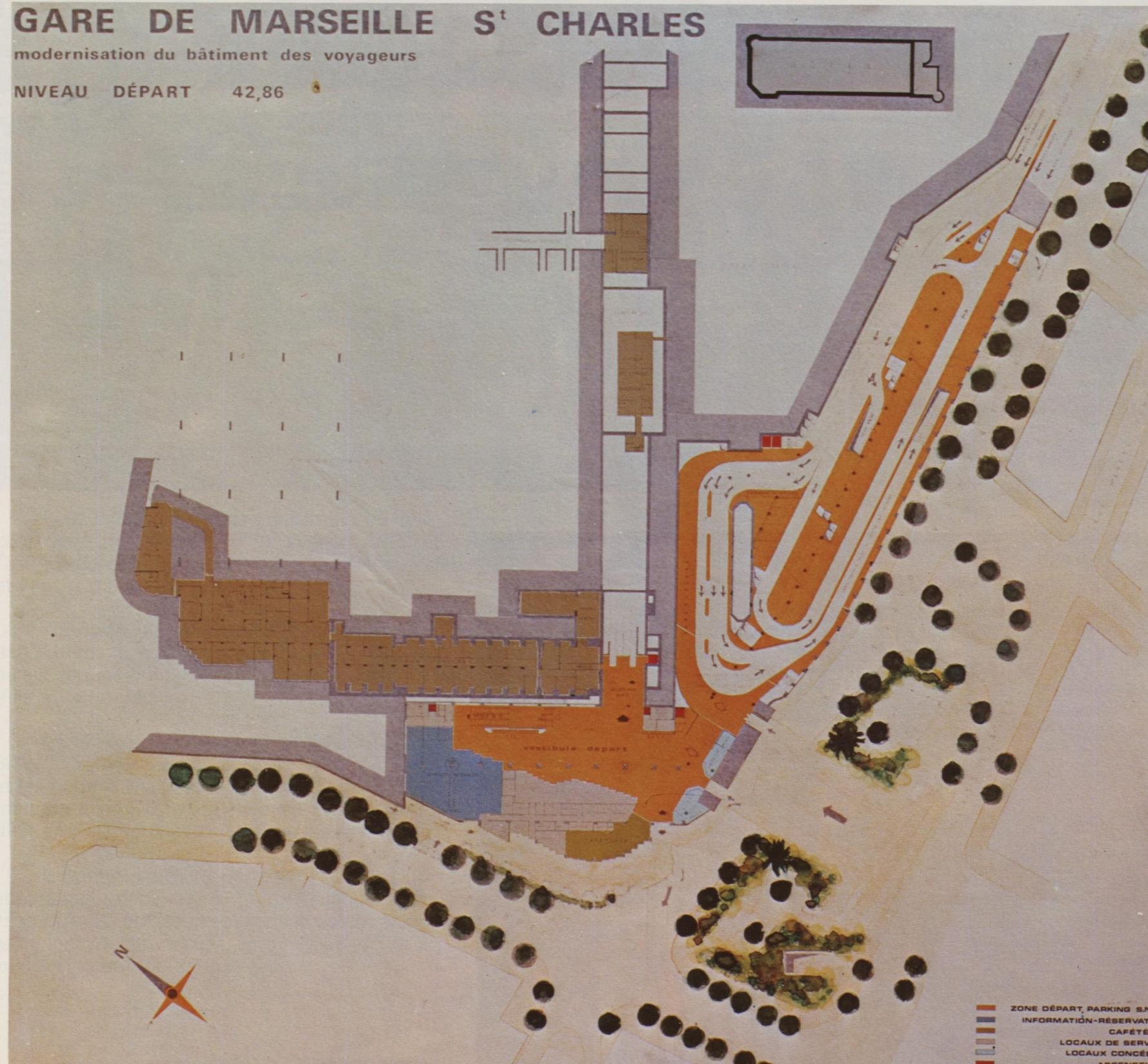
Ces installations, de conception contemporaine, développent leurs façades polychromes selon un tracé en "dents de scie", qui isole les uns des autres les voyageurs en attente devant les guichets ou les postes de travail, et assure ainsi une meilleure compréhension entre le client et son serveur.

Dans le local INFORMATION - RESERVATION, la séparation entre les deux fonctions est matérialisée par la position des banques de part et d'autre d'un volume largement vitré sur le HALL.

## GARE DE MARSEILLE S<sup>t</sup> CHARLES

modernisation du bâtiment des voyageurs

NIVEAU DÉPART 42,86



*Le niveau inférieur côté "Grand Escalier".*



*Le niveau inférieur côté "accès Métro".*

*Le vestibule côté accès METRO.*



L'espace compris entre ces deux services comporte une banque d'accueil ainsi que des sièges d'attente en harmonie de forme et de couleur avec la décoration de l'ensemble des installations.

Des kiosques "TABAC - LIVRES - JOURNAUX" flanquent l'accès au "GRAND ESCALIER" vers le boulevard d'Athènes. Des cabines téléphoniques, des appareils automatiques divers, des distributeurs de titres de transport, sont répartis le long des murs opposés à la façade de la BILLETTERIE.

Leur intégration dans l'ensemble du hall, de chaque côté de la trémie d'accès au niveau "ARRIVEE" priviliege l'espace de communication entre le métro, le débarcadère, et l'accès au niveau des voies.

Associée au stand d'animation et aux panneaux d'informations, elle constitue "L'AIRE URBAINE" dont les divers centres d'intérêt sont autant de "clins d'œil" avec la Ville et la Région.

Le gros-œuvre de cette partie souterraine de la gare SAINT-CHARLES est celui de la "BOITE METRO". Les piliers et les poutres maîtresses en béton armé ont été conçus de manière à pouvoir supporter les charges qui résulteraient d'un aménagement ultérieur, qu'il soit Ville ou S.N.C.F.

De cette structure porteuse, seuls les piliers centraux apparaissent dans le volume du vestibule. Leur revêtement en coques de polyester soulignées par les arêtes d'angles en acier inoxydable, accuse l'impression de piliers polystyles volontairement lourds et massifs.

*Banque "INFORMATION".*



*A partir du hall départ, trémie d'accès au niveau des voies et des quais.*

Le hall d'entrée de la gare SAINT-CHARLES est un espace ouvert et lumineux. Au fond, une grande baie vitrée offre une vue sur les voies et les quais. Le sol est revêtu de grandes dalles en marbre. Des escaliers et des ascenseurs sont intégrés dans le mur. La décoration est sobre, avec des éléments métalliques et des panneaux d'information.

Ce qui donne, en substance, son caractère de hall public contemporain, c'est cette succession de fonctions et de formes en corrélation. A l'objectif indispensable du fonctionnel s'ajoutent des éléments décoratifs. Le faux plafond constitué par des ailettes d'aluminium en "pendantif", apporte des variations lumineuses évanescentes.

Sur les murs, une alternance de briques "MODUX", au jeu de couleurs claires et foncées, est un des éléments les plus fréquents dans la décoration de la gare SAINT-CHARLES. L'aspect dichromé de la terre cuite adoucit l'effet de miroir du revêtement des sols, fait de pierres marbrières calepinées.

Cette répétition affirmée du motif, apporte l'indispensable unité de style que la multiplicité des formes et des volumes tend parfois à faire disparaître.

Enfin, l'emploi de l'acier inoxydable pour la confection des menuiseries et des bandeaux marque l'intérêt que la S.N.C.F. attache au fini de ses installations.



*Intérieur du local "INFORMATION - RESERVATION"*  
*Les guichets de la "BILLETTERIE" revêtus de stratifié polychrome.*



## LE NIVEAU DES QUAIS 48.90

Au niveau des voies et des quais, le fond de gare a été entièrement recomposé pour tenir compte des besoins de la fonction "ARRIVEE".

Un dégagement de 22 mètres de largeur relie le quai frontal de la gare au trottoir extérieur sur l'esplanade. Ce passage largement dimensionné permet la sortie rapide des voyageurs à l'arrivée des trains "grandes lignes" ou de "banlieue". Au débouché sur l'esplanade, le voyageur dispose des transports publics pour ses déplacements en site urbain ou périphérique : métro, bus de la R.T.M., cars à destination de l'aéroport de MARIGNANE, taxis, et, sur la place Victor-Hugo, les installations de la gare routière réalisée en 1982 par la Ville de MARSEILLE.

De part et d'autre de la sortie et en façade sur le quai frontal, un ensemble de locaux, bureaux et stands, assurent des prestations et des services à l'arrivée : Accueil quais, Salon des groupes et des congrès, attente départ et correspondance, Service train + auto, Syndicat d'Initiative de la Ville, kiosques et boutiques de la Librairie HACHETTE, tabac, distributeurs automatiques de billets de banque, etc.

Un déambulatoire intérieur comportant en son centre un "point rencontre" permet d'accéder aux installations du relais-toilette, des consignes automatiques et manuelles, du service "APRES-VENTE", et de bénéficier éventuellement des prestations offertes par des organismes tels que : l'accueil social, l'Office National d'Immigration, la Police Urbaine et le bureau de change de la Banque THOMAS COOK.

Enfin, des appareils automatiques divers, des cabines

téléphoniques et photographiques, un stand buvette, des panneaux de publicité S.N.C.F. ou concédés, complètent les aménagements de cette partie des installations.

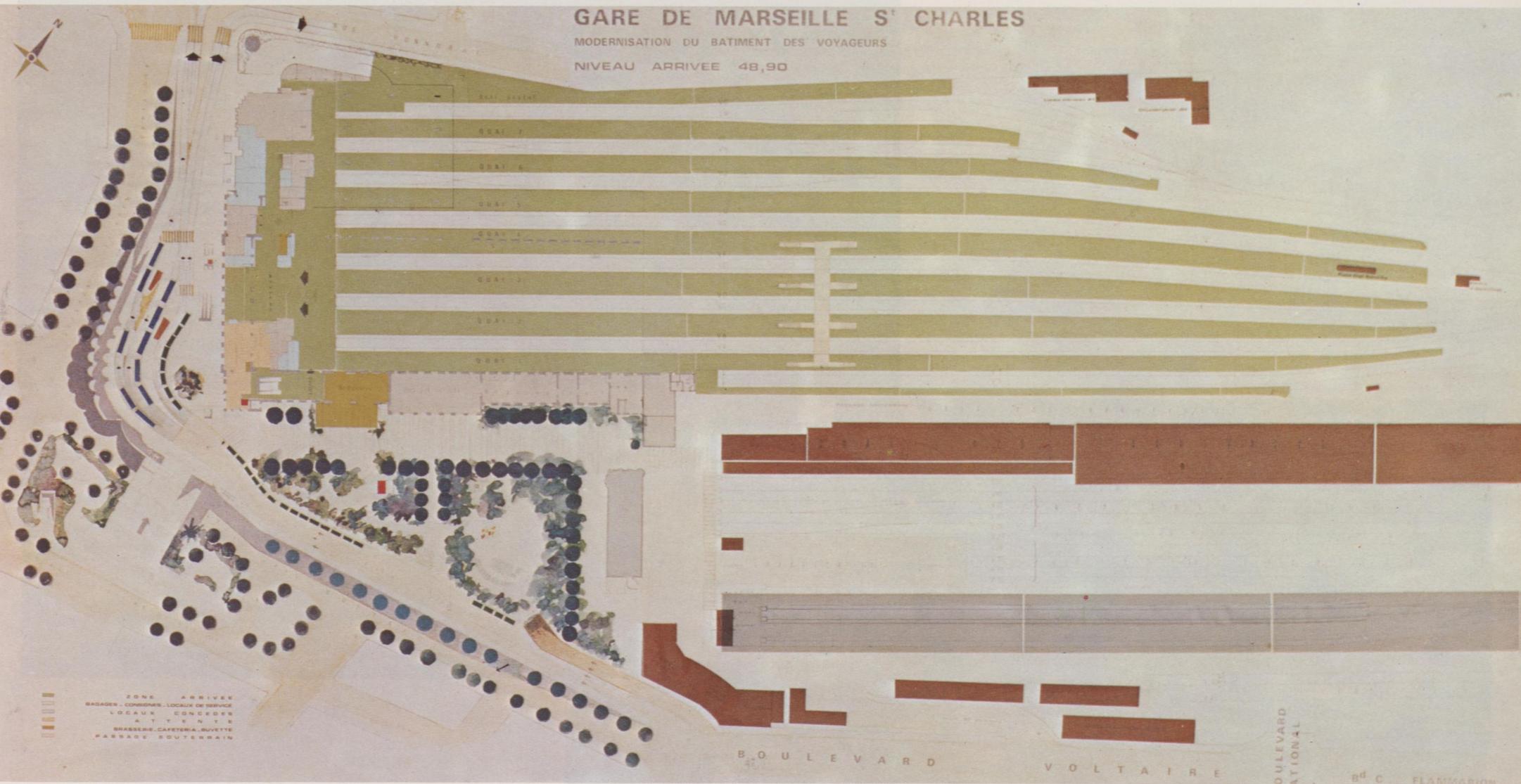
Dans l'aile du bâtiment des voyageurs située en bordure du square Narvik, ont été regroupés les chantiers bagages "ARRIVEE" et "DEPART" dont l'exploitation est assurée par le Service National des Messageries (SERNAM). La disposition des locaux permet la livraison ou l'enregistrement des bagages, soit par le quai n° 1, soit directement par l'extérieur pour les voyageurs en provenance du parking ou de la Ville.

Au débouché de la trémie reliant le hall "DEPART" au niveau des voies et des quais, un palier ouvert latéralement sur le fond de gare est équipé de composteurs indispensables à l'oblitération des titres de parcours.

Des ouvertures donnant sur le square Narvik offrent la possibilité au voyageur en attente ou en transit, de flâner dans les jardins réaménagés, ou bien d'utiliser les services de boissons ou de restauration rapide que propose la nouvelle brasserie.

La décoration d'ensemble du niveau "ARRIVEE" est identique à celle du hall "DEPART". Les sols sont en pierres marbrières, les plafonds en ailettes d'aluminium, les revêtements des murs en briques MODUX et coques polyester.

Chaque local est personnalisé par sa propre décoration qui dans tous les cas apporte au travers des parois largement vitrées, l'ambiance colorée des tissus muraux ou des banques en stratifié.



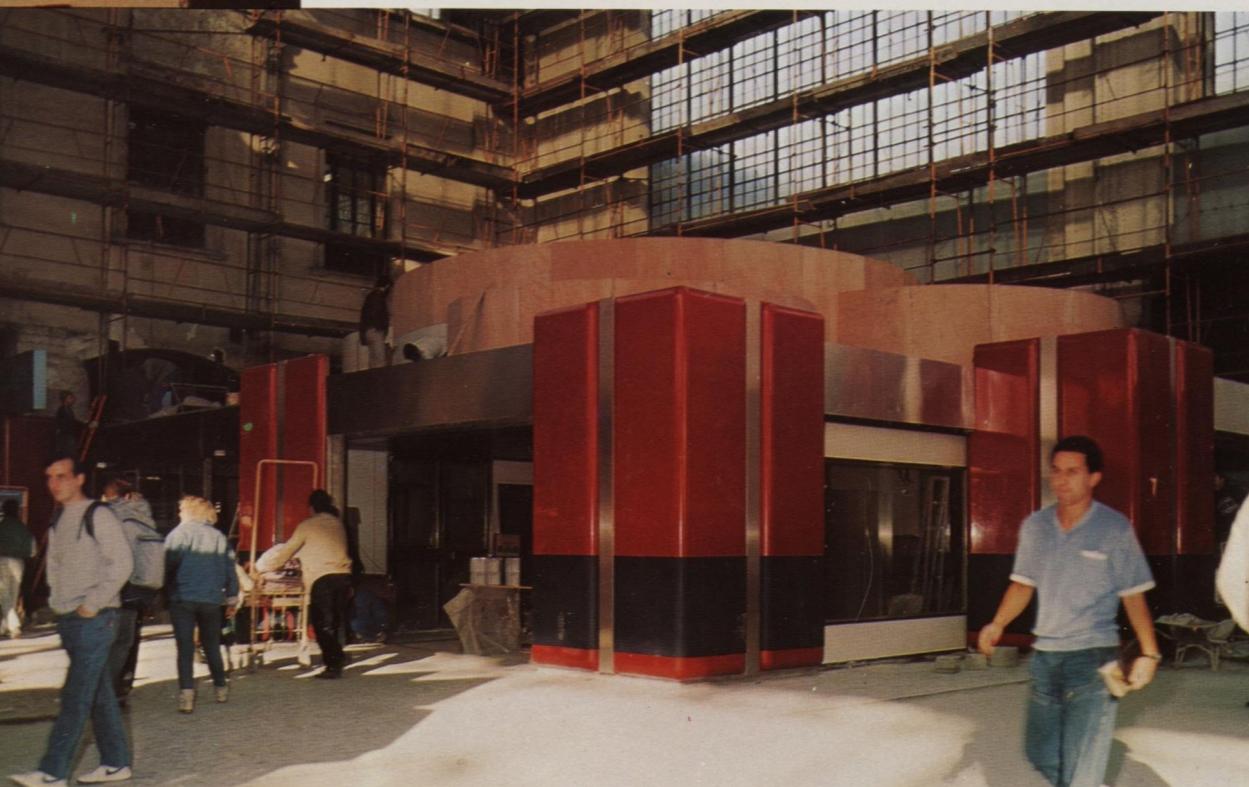
Le niveau des voies et des quais (48.90).



*Façade intérieure de la halle à voyageurs, côté quai n° 1.*



*Kiosques et boutique en fond de gare.*



## LE DEBARCADERE

Le niveau supérieur du parking, construit sous l'avenue Pierre-Sémard et une partie du square Narvik, en bordure du boulevard Voltaire, correspond à celui du vestibule aménagé dans la "BOITE METRO", soit 42.86.

Cette disposition permet aux taxis et aux voitures particulières de pénétrer dans l'ouvrage et d'aborder un débarcadère pour y déposer les voyageurs et leurs bagages.

L'accès à cette zone "d'arrêt minute" est situé dans l'avenue Pierre-Sémard, à proximité du carrefour de la "Vierge Dorée". Une voie de circulation routière spécifique à la fonction "DEPART" longe la paroi de l'ouvrage, s'épanouit dans l'aménagement des refuges d'arrêt, puis rejoint la voirie urbaine par le biais d'une rampe descendant jusqu'au niveau du boulevard Voltaire.

La liaison piétonne entre le débarcadère et le hall "DEPART" est située derrière la culée de l'escalier monumental. Elle s'opère au travers d'un sas équipé de portes coulissantes automatiques et de portes ouvrantes à va-et-vient.

La décoration du mur long pan est essentiellement assurée par le scellement, soit à l'endroit, soit à l'envers de 750 tuiles de couleurs différentes.

Le graphisme et le choix du matériau de base évoquent l'amalgame des toitures dans les villages de Provence. L'éclairage ambiant accuse les reliefs et jalonne le cheminement des piétons et le circuit des véhicules.

A l'extrémité du trottoir opposé à l'entrée en gare, deux monte-chARGE débouchant dans le square Narvik sont à la disposition des voyageurs qui se rendent au chantier "BAGAGES" ou qui en reviennent pour reprendre leur voiture garée dans le parc de stationnement.



Le chantier de terrassements du débarcadère.



La cour de gare "DEPART" côté sortie sur le boulevard Voltaire.



La cour de gare "DEPART" côté "arrêt minute".



## LE PARKING

L'entrée dans le parking s'effectue par la même trémie que celle du débarcadère, dans l'avenue Pierre-Sémard.

Les deux entrées sont contiguës mais distinctes dès l'amorce de la rampe d'accès.

Deux couloirs munis de barrières permettent l'entrée sous péage au niveau 42 dont la capacité de stationnement est de 93 places.

Les voitures quittant le débarcadère ont la possibilité d'accéder au parking du niveau inférieur. A l'extrémité de la rampe de sortie, un tourne-à-gauche conduit au péage du niveau 39, alors que le tourne-à-droite insère les véhicules dans le boulevard Voltaire. Les taxis "DEPART" peuvent le cas échéant, se recycler en taxis "ARRIVÉE" en empruntant la voirie urbaine (boulevard Voltaire, rue Lafayette, rue Marcel-Sembat, rue de la Grande-Armée, avenue Pierre-Sémard, esplanade).

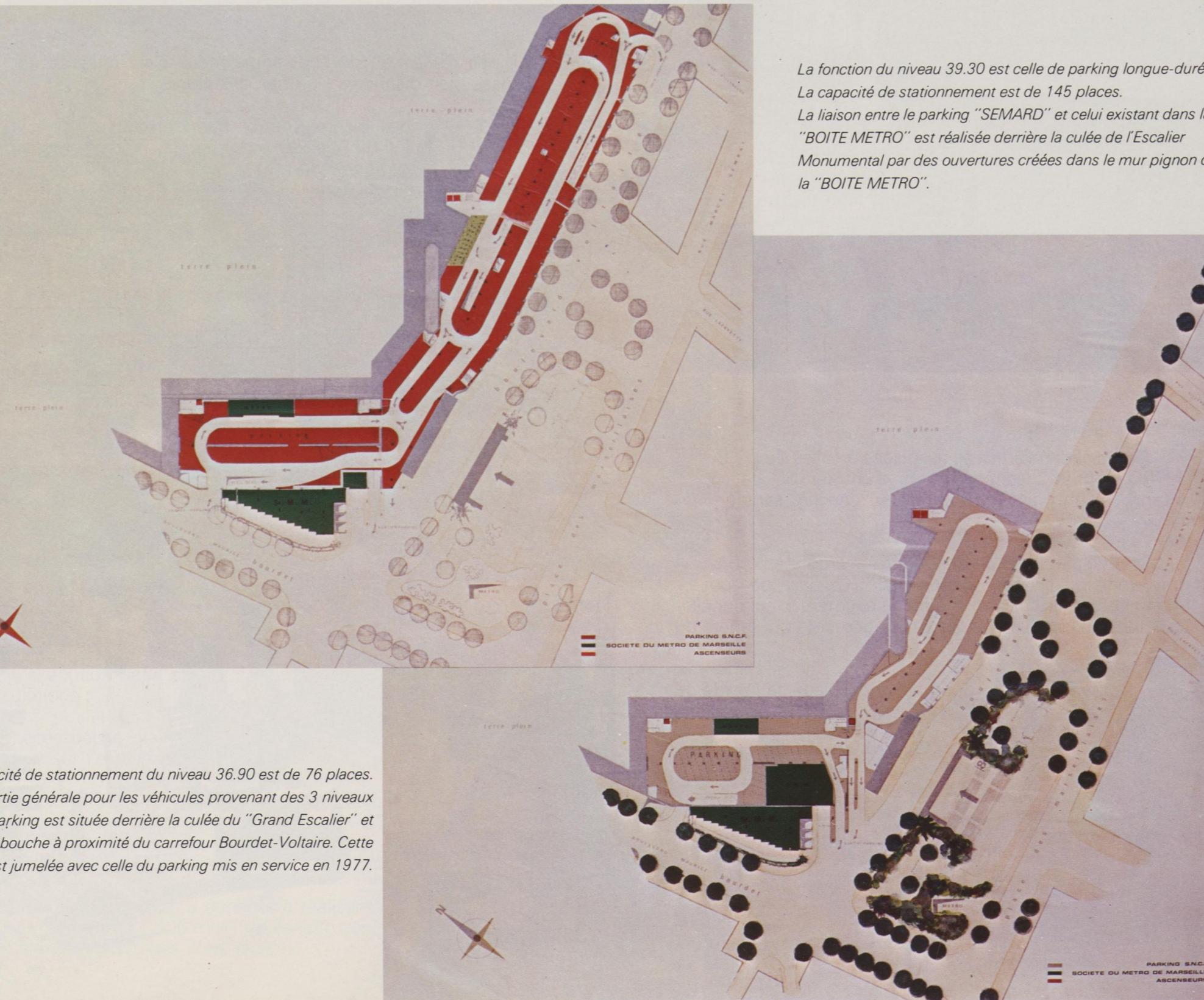
A l'intérieur du parking, des rampes de liaison permettent aux véhicules du niveau 42 de suivre un circuit descendant au travers des niveaux 39 et 36, afin soit d'y trouver une place disponible, soit de sortir de l'ouvrage.

Ces 3 niveaux sont en communication avec ceux correspondants de la "BOITE METRO", et notamment ceux déjà équipés en parking au titre de la 1<sup>re</sup> étape de travaux en 1977.

Derrière la culée du "Grand Escalier", un local dispatching regroupe les appareils de contrôle des équipements (analyseur et enregistreur de teneur en oxyde de carbone, commande de l'éclairage, de la ventilation, de l'extraction, etc.) ainsi que la surveillance des installations (incendie, caméras de télévision à l'entrée et à la sortie ainsi qu'à l'intérieur du parking).

Deux monte-chARGE complétés par un jeu d'escaliers relient les 3 niveaux et débouchent dans le square Narvik ou sur les trottoirs de l'avenue Pierre-Sémard.

La façade du parking sur le boulevard Voltaire.



La fonction du niveau 39.30 est celle de parking longue-durée. La capacité de stationnement est de 145 places. La liaison entre le parking "SEMARD" et celui existant dans la "BOITE METRO" est réalisée derrière la culée de l'Escalier Monumental par des ouvertures créées dans le mur pignon de la "BOITE METRO".



Ces relations verticales associées à celles de la "BOITE METRO" offrent des possibilités d'entrées ou de sorties piétonnes d'un point quelconque du parking, sans cheminement excessif.

Un édicule de sortie des monte-chARGE a été construit à proximité du chantier "BAGAGES". La dalle de couverture, traitée en jardinières, intègre ce bâtiment fonctionnellement indispensable, dans les aménagements paysagers du square.

Compte tenu de la topographie des lieux, la façade du parking est ouverte sur le boulevard Voltaire. Cette disposition offre l'avantage d'une ventilation naturelle et apaise l'impression défavorable donnée par les espaces clos des parkings souterrains.

En raison de la proximité immédiate de l'escalier monumental, l'architecture, sans être passiste, reprend le thème de l'arcade exprimé sur le palier de l'escalier et sur la façade Sud du bâtiment des voyageurs.

Des éléments en béton architectonique, complétés par des garde-corps placés à l'intérieur des embrasures, sont autant de composants adaptés à l'ossature.



La réalisation de l'ouvrage général s'est effectué par phases bien distinctes les unes des autres :

- 1 - zone "triangle métro" sur 3 niveaux derrière la culée de l'escalier monumental, et sur l'emprise des tunnels du métro ;
- 2 - zone "débarcadère" sur 1 niveau, le long de l'aile sud du bâtiment des voyageurs ;
- 3 - zone à 3 niveaux de parking sous l'avenue Pierre-Sémard le long du boulevard Voltaire ;
- 4 - zone à 2 niveaux de parking en prolongement de la précédente.



L'exécution de la zone 1 comportait de nombreuses sujétions :

- nécessité de maintenir en permanence la circulation sur l'esplanade et la desserte de la gare ;
- difficulté d'implanter les fondations du fait de la présence des tubes du métro situés à - 30 mètres environ et du volume réservé à la trémie routière projetée à - 14 mètres environ ;

La solution retenue a consisté à réaliser des pieux de gros diamètre (1.400 mm) implantés très précisément entre les ouvrages sous-jacents.



Dans ces pieux ont été scellés des tubes métalliques de 600 mm de diamètre et de 14 m de hauteur, remplis de béton.

Les poutres et dalles du niveau de surface ont été coulées à même le sol, et prennent appui sur les tubes métalliques ; la circulation a été maintenue en permanence en scindant la réalisation de ces travaux en deux phases successives.

Ensuite, le terrassement s'est effectué "en taupe" sur 12 mètres. Les poteaux en béton armé ont été exécutés autour des fûts métalliques, puis les poutres et dalles des planchers mises en place sur les trois niveaux.



L'entrée du parking et de la gare sous le square Narvik et l'avenue P.-Sémard.

L'exécution de la zone débarcadère a nécessité la réalisation d'un dallage sur tapis drainant, les murs côté bâtiment des voyageurs étant constitués par une paroi du type "paroi parisienne".

La dalle de couverture est composée d'éléments nervurés de 14,90 m de portée, espacés de 2,45 m d'axe en axe. Les poutres sont jumelées pour former des doublets au droit des pieux.

La structure des autres zones du parking est du type portique à deux ou trois étages. Cette structure comprend :

- en élévation côté terre, une paroi périphérique du type "paroi parisienne" constituée de "poteaux-pieux" circulaires correspondant à la trame des planchers ;

- en élévation côté boulevard Voltaire, des poteaux en béton armé habillés par les panneaux architectoniques des façades ;
- en files intermédiaires, des poteaux en béton armé ;
- les planchers intermédiaires, constitués de poutres en béton armé de 14,50 m espacées de 4,90 m.

La construction de ces ouvrages s'est effectuée de bas en haut, à ciel ouvert.

Au-dessus de la dalle de couverture, les aménagements de surface ont été conçus pour tenir compte des structures du square Narvik entièrement recomposé.

#### QUELQUES CHIFFRES

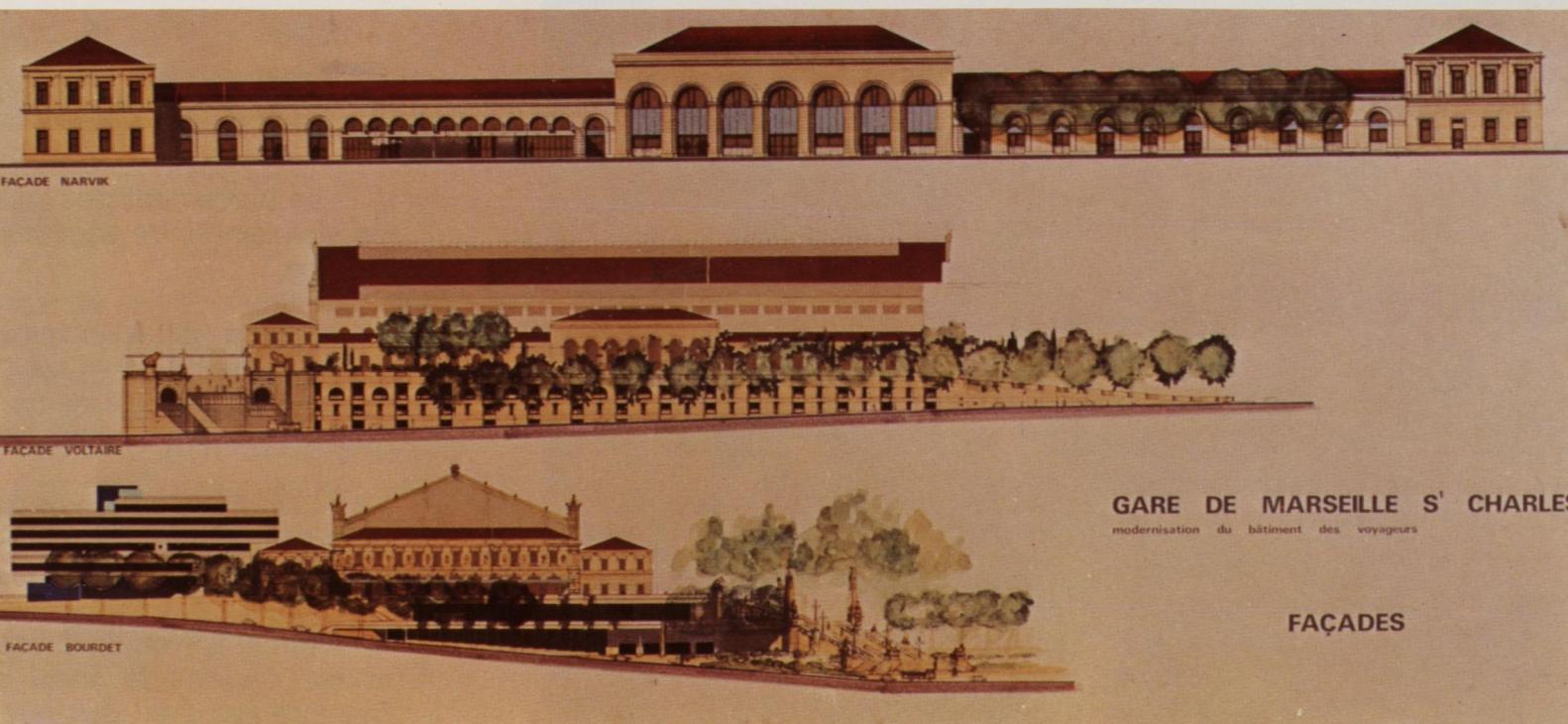
Terrassements . . . . .	50.000 m <sup>3</sup>
Longueur des pieux . . . . .	1.200 ml
Paroi "parisienne". . . . .	2.000 m <sup>2</sup>
Béton . . . . .	10.000 m <sup>3</sup>
Acier . . . . .	650 t
Surface de planchers. . . . .	14.000 m <sup>2</sup>
Surface de dallage sur terre-plein . . . . .	5.000 m <sup>2</sup>
Façades. . . . .	2.600 m <sup>2</sup>
Etanchéité. . . . .	6.000 m <sup>2</sup>
<u>Nombre de places :</u>	
Parking "Sémard". . . . .	314
Parking "BOITE METRO" . . . . .	116
Total	430

230 usq communs aux deux

et au niveau de la

les deux

et au niveau de la



Les façades restaurées du pavillon d'angle côté "Grand Escalier".



Elément de façade boulevard Bourdet.

L'ouvrage de liaison, entre deux architectures d'époques différentes, présentait à l'étude de réelles difficultés d'adaptation. Il a été finalement reconnu indispensable d'éloigner au maximum la confrontation de ces deux ouvrages en prolongeant l'esprit de l'escalier au-delà de ses limites propres.

Ainsi la passerelle de liaison apparaît dans une conception métallique en harmonie avec les structures de l'escalier monument.

Au niveau de l'esplanade, le bâtiment côté square Narvik est typique des constructions publiques ferroviaires du Second Empire : un corps central dominant flanqué de

deux ailes en retrait, et bloquées aux extrémités par des pavillons d'angle.

Le percement des façades constitué par des ouvertures en plein-cintre accentue le caractère néo-classique de l'édifice.

Pour rendre à l'ensemble son style originel, des travaux de restauration ont été reconnus nécessaires afin de reconstituer des éléments de façades défigurées par des transformations quelque peu maladroites...

Les reliefs en pierre de taille, les corniches, bandeaux, encadrements de baies, moulures, archivoltes, etc. ont ainsi été rétablis dans leur modénature.

Enfin, le ravalement général des façades sur le square et sur l'esplanade, ainsi que le remplacement total des menuiseries par des ensembles en acier inoxydable, contribuent à la mise en valeur d'un site non dénué d'une certaine authenticité.

La passerelle de liaison entre le promenoir et le dernier palier de l'escalier monumental.



et amb amiesqas iat zaupinut seb notemtibos. I  
el obles "XIX up-ni si seb ceter cebrang seb notemtibos  
seb se stahmeli se tisa se sese l'entm notemtibos  
quaneqil se salayuon amesom

## LE PASSAGE SOUTERRAIN

Les délais de correspondance entre, d'une part, les trains en provenance de la Côte d'Azur, des Alpes, du nord du département, de la zone suburbaine de MARSEILLE et, d'autre part, les T.G.V. en direction de PARIS, sont d'une manière générale, relativement courts. Afin de régler tous les cas de correspondances qui ne seraient pas assurés quai à quai, la création d'un passage souterrain était indispensable.

L'ouvrage réalisé est implanté sensiblement au milieu de l'ensemble de deux rames T.G.V. (400 m) de manière à réduire les trajets parasites.

Compte tenu des obstacles et des réseaux existants, l'axe de cet ouvrage a été fixé à 197 m des heurtoirs.

D'une largeur de 6 m et d'une hauteur de 3 m, ce passage, long de 52 m comporte des trémies d'accès au droit des quais 1, 2, 3 et 4 avec escaliers fixes et mécaniques.

Les possibilités d'allongement sont réservées de part et d'autre afin de permettre dans l'avenir, son prolongement vers la rue Honnorat et vers la cour des Abeilles, éventualités dont la dernière notamment s'inscrit dans le cadre des études entreprises pour la création d'une gare banlieue (projet R.T.R.).

La décoration intérieure des murs est essentiellement assurée par un revêtement en briques de terre cuite type "MODUX". Deux bandeaux lumineux dispensent une lumière rasante sur les motifs décoratifs, et assurent un éclairage ambiant rabattu par la teinte sombre du plafond.



Le passage souterrain et sa décoration en briques de terre cuite "Modux".



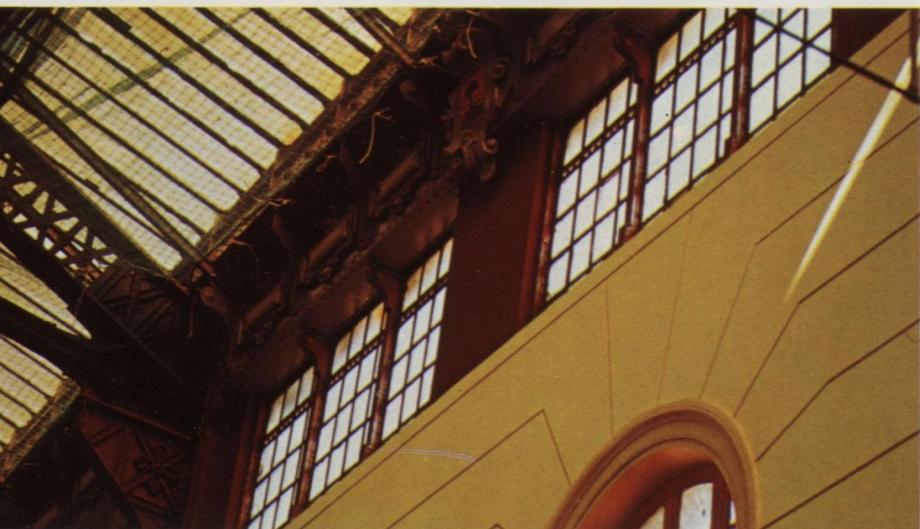


## LA HALLE A VOYAGEURS

HAUSSMANN dans ses "Mémoires", rapporte tout l'intérêt que Napoléon III portait au "Hall couvert en charpentes de fer, vitrées, qui abrite le départ et l'arrivée des trains", à celui en particulier de la gare de l'Est qui l'avait enchanté.

Aussi avait-il demandé à BALTARD de bien vouloir s'en inspirer pour la réalisation des Halles de PARIS.

"Ce sont de vastes parapluies qu'il me faut, rien de plus !"



L'accélération des techniques fait apparaître dans la construction des grandes gares, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la confrontation entre l'acte de bâtir de l'architecte et les conceptions nouvelles de l'ingénieur.

L'évolution technologique des ressources telles que le fer, l'acier, le verre puis le béton, autorise les constructeurs à concevoir des structures d'une remarquable hardiesse.

La halle à voyageurs de la gare de MARSEILLE-SAINT-CHARLES couvre une surface au sol de 8.500 m<sup>2</sup>. La charpente est composée de 12 fermes de 53 mètres de portée espacées de 16 mètres d'axe en axe.

Dans le cadre de la rénovation de la gare, la couverture a été entièrement renouvelée en identique, quant aux dispositions des parties pleines et vitrées, et aux matériaux mis en œuvre. Seuls les ouvrages complémentaires tels que : cheneaux, bandes de rives, hébergements, solins, etc. en plomb ou tôle façonnée, ont été remplacés par des éléments en feuille de cuivre.

Cette réfection a nécessité la pose de 5.200 m<sup>2</sup> de tuiles mécaniques sur voligeage bois, ainsi que celle de 3.800 m<sup>2</sup> de vitres par bandes de 0,40 de largeur.

De plus, toutes les parties métalliques intérieures et extérieures de la charpente ont été remises en peinture.

## LES VOIES - LES QUAI'S

La mise en service des trains à grande vitesse (T.G.V.) a nécessité en gare SAINT-CHARLES la réorganisation du plan de réception des trains, afin d'assurer le transit des voyageurs dans des conditions satisfaisantes.

Ainsi, les voies B, C, D et E ont été affectées à l'arrivée, au départ et au remisage de très courte durée, des rames T.G.V.

L'entr'axe des voies a été normalisé à 4,20 m pour permettre, entre deux convois à quai, des opérations éventuelles d'entretien.

Compte tenu de la réversibilité des rames, les appareils de communication entre chaque couple de voies, qui permettaient l'impassage des locomotives des trains à l'arrivée, ont été déposés.

D'autre part, afin de faciliter l'accès dans les voitures, les quais 1 à 5 ont été rehaussés de 0,30 à 0,55 au-dessus du chemin de roulement des rails.

Cette opération a comporté la démolition des anciennes bordures de quais et leur remplacement par des éléments préfabriqués, puis la confection de corps de quais et leur revêtement.

Ces travaux ont entraîné la surélévation complète des sols des locaux liés aux quais frontal et latéral côté Narvik.

Enfin, l'éclairage sous halle, assuré jusqu'à présent par des lanternes suspendues à la charpente, a été réalisé sur candélabres.

La répartition des supports implantés tous les 13,50 m dans l'axe longitudinal des quais, permet de diffuser au sol une lumière uniformément répartie.

De plus, des enceintes acoustiques placées sur les fûts des candélabres composent sous halle un équipement de sonorisation performant, et intégré à l'ensemble de la signalétique et de l'information audio-visuelle.

Intérieur de la Halle : Les voies - Les quais.



## LES EQUIPEMENTS

La création d'un niveau inférieur à 42.86, et le réaménagement total des installations à 48.90, imposaient le remaniement des équipements permettant l'affichage des informations destinées aux voyageurs.

Il importait de conduire dans un temps minimal le voyageur en situation de départ ou d'arrivée, de l'informer des horaires ou des correspondances, de lui indiquer, sans effort conscient de sa part, le cheminement et la position des diverses installations susceptibles de lui fournir les prestations ou les renseignements souhaités.

Dans ces conditions, une signalétique ponctuelle et directionnelle moderne a été mise en place au niveau des accès et des circulations privilégiées. Chaque guichet, chaque local public est signalé par des caissons en acier inox et altuglas dont les inscriptions en caractères "UNIVERS" sont complétées par des pictogrammes conformes à la normalisation internationale.

Un système de téléaffichage réparti sur les deux niveaux complète ces aménagements. Il comporte les éléments suivants :

- dans le vestibule du niveau inférieur, un tableau général "DEPART" simple face placé au-dessus de la trémie d'accès aux quais. La capacité de ce tableau, équipé de modules alphanumériques, est de 16 trains, nombre approximatif des trains au départ au cours des 45 minutes les plus chargées en période de pointe ;
- au niveau des quais :
  - un tableau général "DEPART" double face installé dans l'axe du quai frontal, à la limite du mur longpan de la halle, et répétant pour les voyageurs en correspondance les indications affichées sur le tableau du niveau inférieur ;
  - un tableau général "ARRIVEE" simple face implanté dans l'axe de la sortie principale, d'une capacité

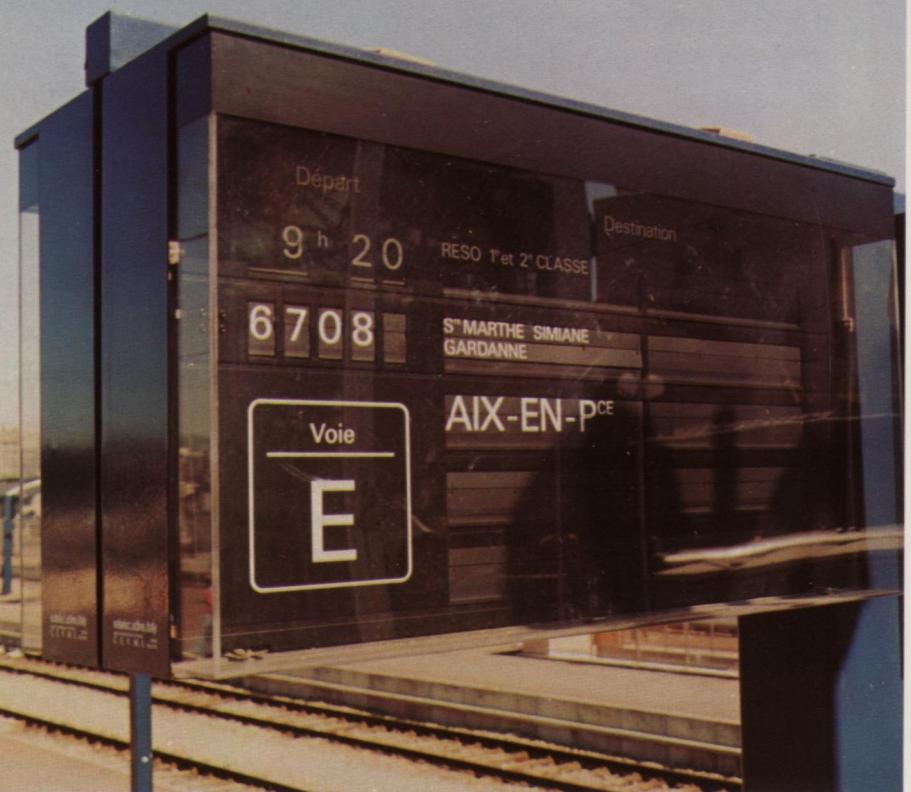


Tableau de quai.

d'affichage de 12 trains ;

- à l'extrémité de chacune des 15 voies, et au débouché de chaque trémie du passage souterrain, un tableau de quai, à palettes, permettant de donner les renseignements habituels tels que numéro du train, destination, gares desservies, heure de départ, etc. ;

- sur chaque sortie du passage souterrain, un tableau précisant les trains en correspondance.

● dans le passage souterrain, des tableaux de jalonnement à palettes ;

● dans les locaux fréquentés par le public (brasserie, attente, point-rencontre) des tableaux répétiteurs par moniteurs-vidéo ;

● à ces équipements sont adjoints, à la sortie principale et au point-rencontre, des moniteurs vidéo d'informations conjoncturelles ;



Tableau général de Téléaffichage.

Indépendamment des équipements propres à l'information de la clientèle, les nouveaux aménagements comportent des installations : de désenfumage pour le niveau inférieur, de conditionnement d'air, de protection et de sécurité contre l'incendie, d'éclairage et de télécommunications, dont le contrôle et la surveillance sont placés sous la dépendance d'une régie centrale installée dans un local du niveau arrivée.



La signalétique.

## LES EQUIPEMENTS

la création d'un nouveau référentiel

### LA BRASSERIE

Implantée dans l'aile du bâtiment des voyageurs côté square Narvik, entre le palier d'arrivée à 48.90 et le chantier "BAGAGES", la BRASSERIE bénéficie d'une orientation exceptionnelle Sud - Sud-Est.

Un agrandissement en façade sur le square, destiné à accroître la capacité d'accueil, a permis de porter la surface au sol à 600 m<sup>2</sup>.

Des ouvertures côté jardins et côté gare, donnent une certaine souplesse aux possibilités d'accès dans les emprises de l'établissement.

L'avancée sur le square tient compte des structures existantes, dans la conception de l'ossature : portée, trames, etc. Elle est composée de poteaux métalliques et de poutres en tôle pliée, dont la conception participe à la décoration du volume intérieur.

Le thème des arcades de la façade du bâtiment des voyageurs est repris dans l'écriture de la couverture, constituée par des voûtes à doubles coques en tôle d'acier avec isolation incorporée.

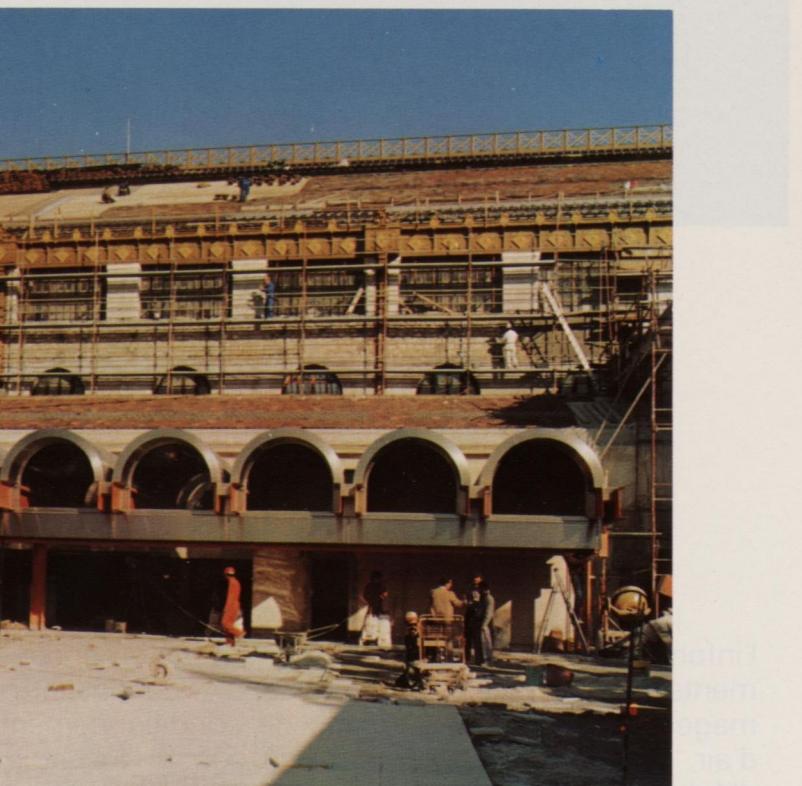
L'enveloppe extérieure est recoupée par des vitrages en verre teinté PARISOL.

La partie principale formée d'éléments repliables en accordéon peut s'effacer entièrement lors de la saison estivale.

Le choix du métal allié au verre a permis de répondre à un objectif du programme qui imposait un volume le plus transparent possible, s'intégrant à l'architecture de la façade

du bâtiment des voyageurs et à la composition structurelle du square Narvik entièrement rénové.

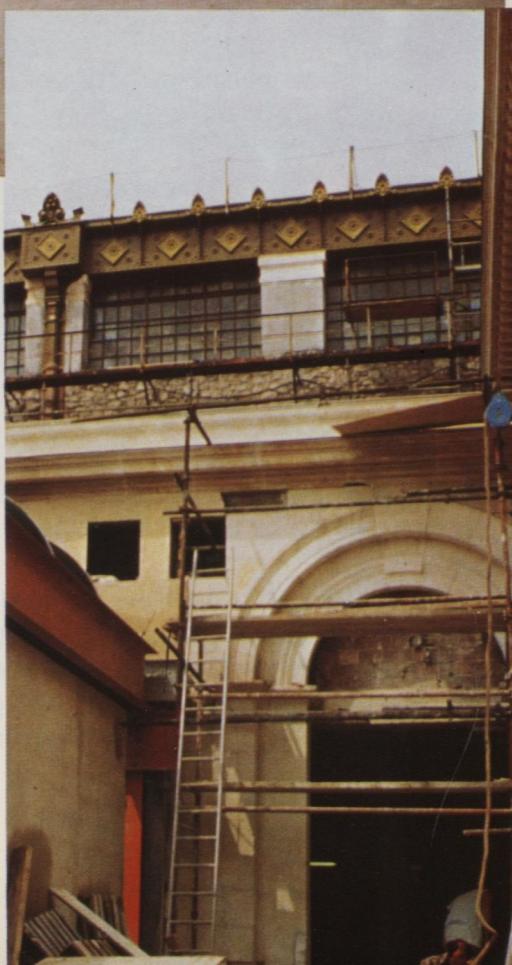
L'espace intérieur recoupé par des éléments décoratifs permet une exploitation différenciée, sous la forme d'un self-service associé à un ensemble BAR - VENTE A EMPORTER, situé face à l'arrivée du niveau inférieur.



Façade de la brasserie sur le square Narvik. A l'arrière-plan, travaux de couverture et de ravalement de la halle à voyageurs..



La brasserie : détail de l'ossature et des coques en acier inoxydable.



Restauration d'un élément de façade.

## LE SQUARE NARVIK

Bien que les travaux de réalisation du parking n'aient affecté que 50 % environ du square, la restructuration des jardins a concerné la totalité de la surface, soit 10.400 m<sup>2</sup>.

La partie non touchée par les travaux a été rénovée en tenant compte de la végétation existante conservée.

Pour donner au jardin tout son attrait, le square est directement relié aux seuils du bâtiment des voyageurs.

Il est accessible à partir du carrefour de la Vierge Dorée, par une rampe piétonne en encorbellement sur la trémie routière d'accès à la gare et au parking.

La composition des jardins et pelouses intègre les superstructures indispensables au fonctionnement du parking, telles que : trémies d'extraction et de prise d'air, escaliers d'accès, édicule des monte-chARGE, etc.

Afin de sauvegarder les platanes situés devant la BRASSERIE, un "bac à arbres" descendant jusqu'au niveau 36 a été incorporé aux aménagements du parc de stationnement et participe à la structure porteuse de l'ouvrage.

Les sols des circulations piétonnes sont revêtus par des dalles en roche marbrière, ceux de la rampe d'accès aux "BAGAGES" par un pavage en grès, ceux des jeux d'enfants étant constitués par de la terre stabilisée.

Un mélange terreux a été approvisionné pour garnir : les 42 jardinières formant garde-corps du parking sur l'Avenue Pierre-Sémard et sur l'entrée du niveau inférieur, la terrasse de couverture de l'édicule des monte-chARGE, la jardinière-banc au sud-ouest de la gare et les 6 jardinières

autour des magnolias existant de part et d'autre de la rampe d'accès aux "BAGAGES".

les autres parties du square, sur dalle, ont reçu de la terre végétale amendée, sur couche drainante et filtres anticontaminants.

Les pelouses du type "pelouse plaquée" ainsi que les arbustes et plantations de toute nature, ont fait l'objet d'un choix particulièrement minutieux arrêté en accord avec les Services de l'Environnement et des Espaces Verts de la Ville de MARSEILLE.

Ainsi rendu à sa vocation piétonne, le square Narvik est l'expression même de la démarche qui tend à associer l'entité "gare" et le milieu urbain, pour la satisfaction des citadins et le confort des usagers du Chemin de Fer.



Le square Narvik en cours de réaménagement.

Photos : DETAILLE S.A. - 77, la Canebière - MARSEILLE  
: Serge MERCIER - 1, rue de la Cascade - MARSEILLE  
Maquette couverture : Ph. ROSE - R. Bussy-l'Indien - MARSEILLE  
Texte et dessins : Direction Régionale S.N.C.F. MARSEILLE  
IMPRIMERIE SAINT-VICTOR - MARSEILLE - Tél. 02.30.38



**SNCF**

Région de Marseille  
(PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR)