

LA STATION

Architecte Jean Nogaro

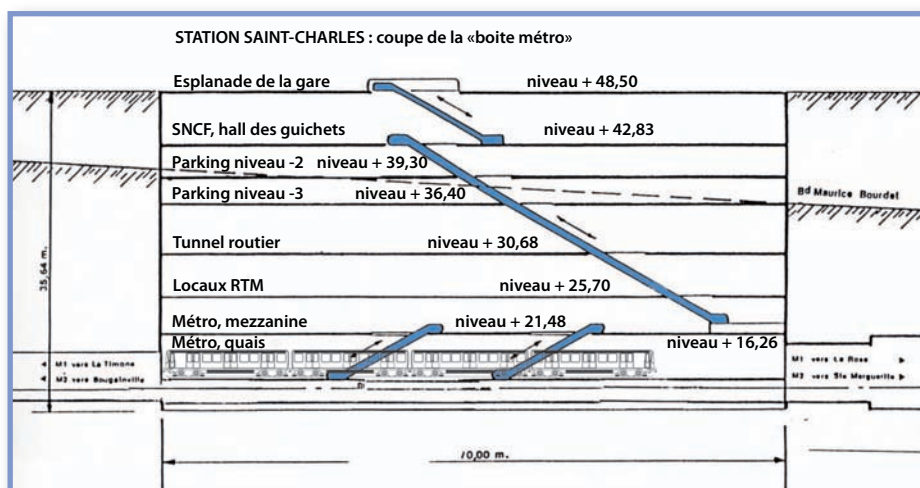
Estimation des entrées, moyenne/jour : 24.000 voyageurs

Ici les deux lignes de Métro se rencontrent côte à côte et il n'est pas rare de voir quatre rames stationner en même temps. Les voies de la ligne M1 encerrent le quai central, celles de la ligne M2 desservent les quais latéraux.

Si la couleur dominante de la station est le turquoise, elle est en partie éclipsée au niveau des quais par les deux fresques des quais latéraux (ligne M2) représentant l'une, une « Pacific » locomotive à vapeur qui fit les beaux jours de l'ancienne Compagnie PLM, l'autre, le plus actuel des moyens de transport, le nez d'une rame du TGV Sud-Est.

Les deux escaliers mécaniques qui relient la salle des billets SNCF depuis la mezzanine du Métro ont une dénivellation de 19,27 m. La station que vous venez de parcourir est une infime partie d'un immense bâtiment enterré de sept niveaux, appelé communément la « boîte Métro » : depuis la surface (Esplanade de la gare Saint Charles) au niveau (+48,50 NGF).

On trouve successivement: -la salle des billets SNCF (Niveau +42,83) - deux étages du parking SNCF (Niveaux +39,30 et +36,40) -un étage occupé par le tunnel routier passant sous la gare en direction de l'autoroute Nord (au niveau +30,68). Un étage occupé par des services de la RTM -La mezzanine avec le bureau d'accueil) et au plus bas les quais de la station (niveau + 16,26).



LE MÉTRO

Principes généraux d'aménagement des stations :

Des dispositions types ont été retenues pour toutes les stations, qu'elles soient aériennes ou souterraines. A partir de l'accès situé au niveau des voies de circulation environnantes, les voyageurs transitent par un hall d'accueil dit aussi salle des billets où sont assurés la vente et le compostage des titres de transport. Cette salle peut être placée en différentes positions et à un niveau qui dépend des dispositions constructives. Ayant franchi la ligne de contrôle, les voyageurs accèdent au niveau des quais. tsvp →



La conception architecturale des stations comprend trois constantes : -le contre-mur : parement en tôle émaillée de 2,10 m de hauteur habillant les parois des trémies d'accès, les murs de la salle d'accueil et des bureaux d'exploitation, ainsi que les murs des quais.

A la couleur dominante qui est le blanc, deux types d'éléments décoratifs ont été juxtaposés :

- sur la ligne **M1**, il s'agit de panneaux d'une couleur dominante propre à la station, choisie selon la déclinaison chromatique du spectre solaire .
- sur la ligne **M2**, la décoration est « évocatrice » chaque station recevant des panneaux juxtaposés formant des dessins en rapport avec le nom de la station ou l'activité du quartier. -Le chemin lumineux (ou « boa ») constitué par un cylindre d'aluminium diffusant un éclairage fluorescent dirigé vers le sol. Ce chemin prend naissance au plafond des accès, se continue dans la salle d'accueil, passe au dessus des escaliers d'accès aux quais et parcourt en plafond l'ensemble de ceux-ci. -Le tube inox, cylindre de 54 mm de diamètre, que l'on retrouve sur tous les équipements fonctionnels : portes d'entrée, garde corps, mains courantes, supports de sièges, supports de plans et de panneaux d'affichage des documents administratifs.

Histoire de l'escalier monumental de la gare Saint-Charles

L'histoire commence en 1847 quand le percement du tunnel de la Nerthe permet au train d'arriver à Marseille. C'est le plus grand tunnel du monde de l'époque avec 4 638 mètres de long, réalisé par l'ingénieur Paulin Talabot. Il faut attendre 67 ans pour que les voyageurs arrivant à la gare Saint-Charles par le "grand chemin civilisateur" puissent enfin, par ce monumental escalier atteindre le centre-ville de Marseille !

En effet, la gare Saint-Charles fut construite sur l'emplacement d'un cimetière, et pour la petite histoire, elle fut inaugurée le 8 janvier 1848 sous une pluie battante par Monseigneur de Mazenod, l'archevêque de Marseille. Le lendemain, 21 wagons tractés par deux locomotives sous la conduite de l'ingénieur Paulin Talabot, quittaient la gare pour la Crau enneigée.

A ce moment-là, les bâtiments du Petit Séminaire et de l'école de Belsunce séparaient la gare du boulevard d'Athènes. C'est alors que l'Etat décide d'acheter le Petit Séminaire en 1903.

Peu à peu, l'idée de tout raser pour créer un escalier monumental, apparaît dans les esprits.

Un concours est lancé et le projet d'Eugène SENES et Léon ARNAL est retenu le 3 août 1911.



Ce sont entre autres, les sculpteurs Auguste Carli, Louis-François Carli, Louis Botinelly (sculpture « les Colonies »), Ary Bitter (sculpture « les deux lions »), Martin, Henri Reybaud, Eichacker (les vases d'amortissement en pierre de Lens) et Gosselin qui réalisent les travaux d'ornementation.

Le 24 avril 1927, le Président de la République Gaston Doumergue, aux côtés du Sénateur Maire de Marseille, le docteur Siméon Flaissières, inaugure officiellement l'escalier haut de presque 16 mètres avec 104 marches et 7 paliers.