

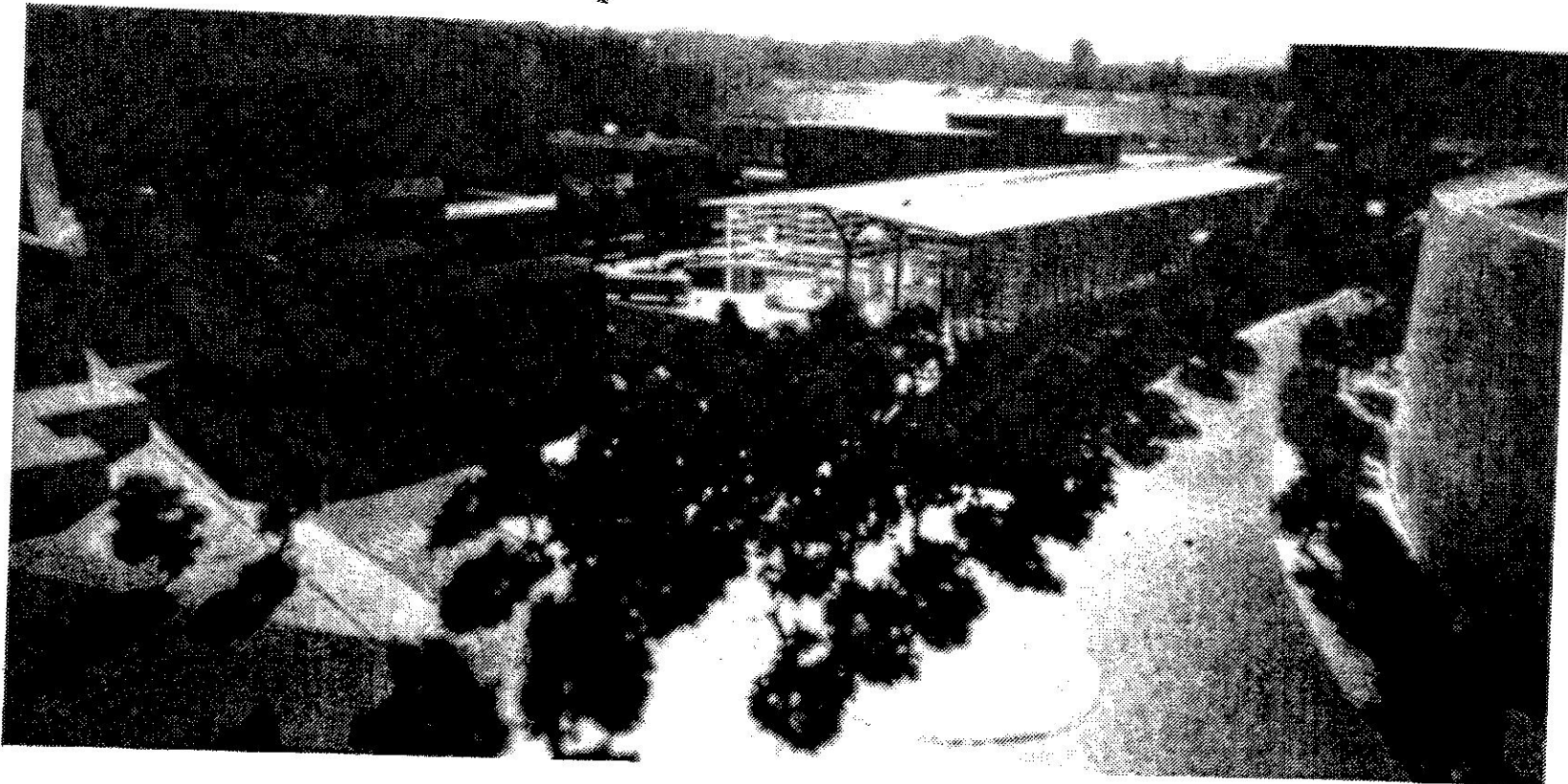
A quoi ça sert Euromed ? (3)

Saint Charles s'éclate

L'arrivée du TGV Méditerranée conduit la SNCF et Euromed à de grands travaux d'aménagement et de réhabilitation qui vont bouleverser le quartier

Les Marseillais se sont toujours plaints de leur gare Saint Charles ; elle est d'accès mal commode, il faut passer par des chemins compliqués (et souvent sales) pour y accéder, on ne peut guère y stationner, c'est un cul de sac, les escaliers sont bons à descendre mais allez les monter avec une valise... bref Saint Charles a toujours été un sujet de récrimination, quelques efforts qu'ait faits la SNCF pour arranger les choses. Des efforts, elle va pourtant en faire à nouveau. Et des grands ! Le TGV Méditerranée ira bientôt jusqu'à Marseille à 300 à l'heure, alors qu'aujourd'hui il doit ralentir entre Valence et la cité phocéenne.

« Marseille verra passer 13 millions de voyageurs en l'an 2000, dit Pierre Izard, directeur régional ; 80 % du trafic TGV arrivera à Saint Charles et cela a nécessité une grande harmonisation



retour régional et au trafic TGV arrivera à Saint Charles et cela a nécessité une grande harmonisation entre TGV et trains régionaux, mais Lyon sera à une heure et demi de Marseille. A propos de Lyon, voyez quel impact a eu la gare de la Part Dieu sur son environnement, et comme le développement de la Gare de Lyon à Paris a modifié un immense quartier ».

En bon polytechnicien qu'il est, comme Dominique Becker, Pierre Izard montre des plans, cite des chiffres, tout à son affaire : « Par la route, en venant de l'autoroute nord, on rentrera directement dans la gare, à l'emplacement de l'actuelle billetterie. Venant du sud, on pénétrera par la Vierge Dorée, et la dépose des voyageurs se fera à l'air libre. La circulation sera déviée par un tunnel sous la gare (déjà partiellement prévu par le métro). Le square Narvick sera réaménagé. Il y aura 860 pla-



Une gare urbaine, accessible, avec des trottoirs confortables. Coût de l'opération : 880 millions.

ces de parking, soit le double d'aujourd'hui. Les autocars s'aligneront désormais à la place de la rue Honorat actuelle ».

La gare elle-même sera prolongée. Sa façade, une longue verrière, sera triplée pour atteindre presque la faculté Saint Charles ; au prix de deux destructions secondaires, celles du bureau de Poste et d'un laboratoire de la fac. Ce sera tout pour les

destructions : « On ne touche à rien » précise Pierre Izard qui entend proposer aux Marseillais ce qu'ils souhaitent depuis toujours « une gare urbaine, accessible, avec des trottoirs confortables ». (1)

Coût de l'opération : 880 millions, moitié pour les investissements techniques, moitié pour les voyageurs. Le financement est assuré par la SNCF elle-même (400 millions), la ville (170 millions), la région (120 millions), le Conseil général (60 millions), l'Etat (60 millions) et Euroméditerranée (70 millions). Car Euroméd est dans le coup, bien sûr. Non pas pour faire marcher les trains, ce n'est pas son métier et Pierre Izard le précise bien : « On apporte l'outil de transport, c'est à Euroméditerranée de saisir l'opportunité », mais parce qu'Euroméd ne s'envisage pas sans une forte liaison mer-fer.

« Il fallait cette liaison, dit André Jollivet, mais aussi re-

qualifier (le grand mot d'Euroméd) tout le périmètre ». L'architecte rappelle au passage que l'autoroute du nord a été tracée par un laser placé à Notre Dame de la Garde qui émettait un rayon passant par la Porte d'Aix. Cette requalification, elle, est bien l'affaire d'Euroméd. Et pas une mince affaire.

Au coeur de la ZAC Saint Charles, par exemple, dans l'axe du boulevard des Dames, la rue Bernard du Bois, datant du XVII^e siècle (elle est classée « périmètre ancien ») et bâtie sur les restes de l'aqueduc qui approvisionnait Marseille en eau jusqu'au XIX^e siècle, cache ses fastes défunts et ses immeubles en ruine. Cent cinquante de ses habitants - le périmètre biscornu d'Euroméd en englobe 28.000, toutes catégories sociales confondues - doivent être relogés. La rue ne sera pas élargie, sa partie nord sera conservée, mais sa partie sud, près de la Porte d'Aix, connaîtra certaines démolitions. Propositions

d'action et de relogement en octobre-novembre aux populations concernées.

Le sort de la rue Bernard du Bois pose de manière exemplaire le problème des logements vétustes au cœur d'Euroméd ; il y en a quatorze mille, dont beaucoup en mauvais état. « On démolira très peu, affirme Dominique Becker, et il n'y aura pas d'expropriations ». Les habitants impliqués se verront toujours offrir des logements sur les sites d'Euroméditerranée, cela concernera 300 logements en cinq ans. Pas d'expropriation, cela signifie qu'Euroméd va racheter des immeubles, beaucoup d'immeubles, pour les réaménager, les réhabiliter. Cela coûtera cher.

La Porte d'Aix, elle, est un sacré casse-tête. Bâtie de gingouïs, elle demande sans doute à être renivelée, réhabilitée, repensée. Elle est au cœur d'Euroméd, elle est le cœur (géographique) d'Euroméd. Les Marseillais se souviennent avec amertume

que Louis XIV en franchit les limites à pied, en tenant son cheval par la bride. Il venait de mater la ville révoltée et y pénétrait en soldat vainqueur, repoussant les clés de la cité qu'on lui offrait. Aujourd'hui, c'est sans doute la Porte d'Aix elle-même qui est la clé de la ville. « On aura une idée de ce qu'elle sera à la fin de l'année 1997 » affirme néanmoins Jean-François Escuit, directeur des programmes, de l'aménagement et de la construction d'Euroméditerranée.

« Tout n'est pas visible, mais on avance » se plaît à dire Dominique Becker. Les préalables sont levés. On a par exemple signé avec la SNCF. Il nous faut aussi projeter l'avenir et accompagner l'évolution ».

Dominique PONS

(1) La gare Saint Charles new look est due à l'architecte Jean-Marie Duthilleul, architecte des gares de la SNCF, il a déjà réalisé les gares de Lille ou de Marne la Vallée.

De Talabot au TGV

En même temps qu'ils créent les bassins de la Joliette pour agrandir leur port, au milieu du XIX^e siècle, les Marseillais comprennent qu'il leur faut un chemin de fer pour commercer avec l'Alsace, la Suisse ou l'Allemagne. Une loi du 24 juillet 1843 autorise l'homme d'affaire Paulin Talabot à créer une ligne Marseille-Avignon. Il fallait pour cela percer un tunnel sous le massif de la Nerthe. Qu'à cela ne

tienne ! Talabot fit creuser un tunnel. L'inauguration de la ligne eut lieu en 1848. « Talabot conduisait lui-même le convoi. Le passage sous le tunnel de la Nerthe parut aux personnalités invitées une sorte de descente aux enfers heureusement brève ». (*)

(*) D'après Histoire de Marseille, Privat 1987, ouvrage collectif dirigé par Edouard Baratier.