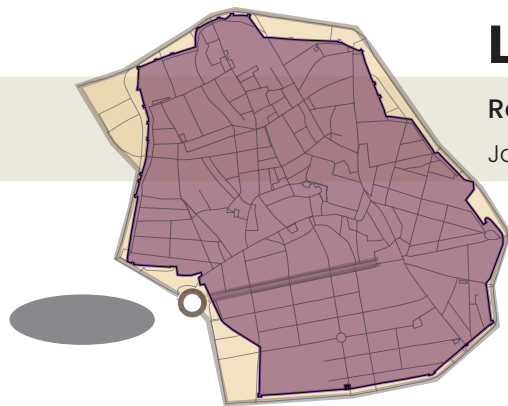


Le chemin de fer arrive à Aix

Responsable d'opérations

Josiane Cuzon et Magali Mouren



802 Carte postale utilisant l'image de la gare pour représenter Aix-en-Provence.

Aix-en-Provence ne serait pas la ville que l'on connaît aujourd'hui sans le chemin de fer. L'arrivée du train et la création de certaines lignes entre 1845 et 1877 ont joué un rôle déterminant tant dans son urbanisation que pour son économie ou le quotidien des Aixois (802). Ce tournant de l'histoire de la ville a refait surface lors de deux fouilles d'archéologie préventive réalisées dans le cadre de l'opération de la ZAC Sextius-Mirabeau, en 2004. Ces recherches ont, en effet, révélé divers éléments de la gare : à l'emplacement du parking Rotonde, les parties enterrées du premier bâtiment des voyageurs ainsi que le pont-tournant construit en 1875 à l'occasion d'une première modernisation du site, et à proximité de l'actuel conservatoire de musique, de danse et d'art dramatique, la rotonde pour les locomotives et les fosses réservées au stockage et au commerce du charbon.

Un réseau national puis régional

Le transport ferroviaire a révolutionné la France de la seconde moitié du XIXe siècle. Il devient outil de modernité pour l'ensemble de la population et innovation technique au service de la révolution industrielle. De la fusion de plusieurs compagnies, nécessaire pour une concentration efficace de capitaux et de moyens, naît, le 11 avril 1857, la compagnie privée de Paris à Lyon et la Méditerranée (P.L.M.).

De 1857 à 1920, le chemin de fer favorise la dynamique économique régionale. En 1856, c'est grâce au branchement effectué via Rognac sur la grande ligne Paris-Lyon-Marseille qu'Aix-en-Provence évite un enclavement fatal à son développement. Cette décision va permettre de dessiner une échelle urbaine adaptée au dynamisme économique en route. En 1869, la compagnie P.L.M. ouvre la ligne Aix-Pertuis puis la ligne Aix-Carnoules. À la suite de la présentation de « réseau ferré sud-alpin » en 1862, le tronçon Aix-Meyrargues, ponctué des trois haltes de La Calade, Venelles et Meyrargues, est inauguré en 1870. En 1877, c'est au tour de la ligne directe Marseille-Aix, via Septèmes-les-Vallons et Gardanne, d'être ouverte. Enfin, en 1903, le réseau ferroviaire local est complété par la ligne entre Aix et Salon, via Lambesc et Saint-Cannat.



À Aix-en-Provence, un décollage timide

Toutefois, si le développement du chemin de fer apparaît comme un enjeu national décisif, il ne coule pas de source à Aix-en-Provence. Dans le courant du XIXe siècle, il est l'objet de rapports conflictuels au sein du pouvoir local. Les priorités politiques, commerciales ou encore le poids de notables aixois freinent son arrivée sur Aix, prétextant des livraisons plus lentes par train que par charrettes.

En 1841, consciente de l'impact économique qu'engendre ce transport et soucieuse de relancer l'industrie aixoise en déclin, la Chambre Consultative des Arts et des Manufactures d'Aix exprime toute sa motivation en précisant que « l'établissement d'un embranchement par Aix serait une source de prospérité pour cette ville qui, n'ayant plus qu'une heure et demie de distance de Marseille, verrait affluer de nombreux capitalistes et industriels qui viendraient y établir des usines, des entrepôts, des manufactures... ». Mais, l'argumentation en faveur du raccordement à la grande ligne ferroviaire P.L.M., de la part de cette instance réunissant pourtant négociants, industriels des secteurs alimentaire et mécanique, représentants du textile et le constructeur de machines, Victor Coq, n'est pas entendue. Talabot, concessionnaire privé de la ligne P.L.M., opte pour Arles et son important trafic fluvial de marchandises et ses accès géographiques plus pratiques, le bassin aixois étant jugé incommode pour les tracés méridiens. Mais à force de pression politique et dans le seul but d'insérer Aix dans un tracé ferroviaire vital, un accord est obtenu, le 19 juillet 1845, pour un embranchement de Rognac à Aix, via Roquefavour et Les Milles.

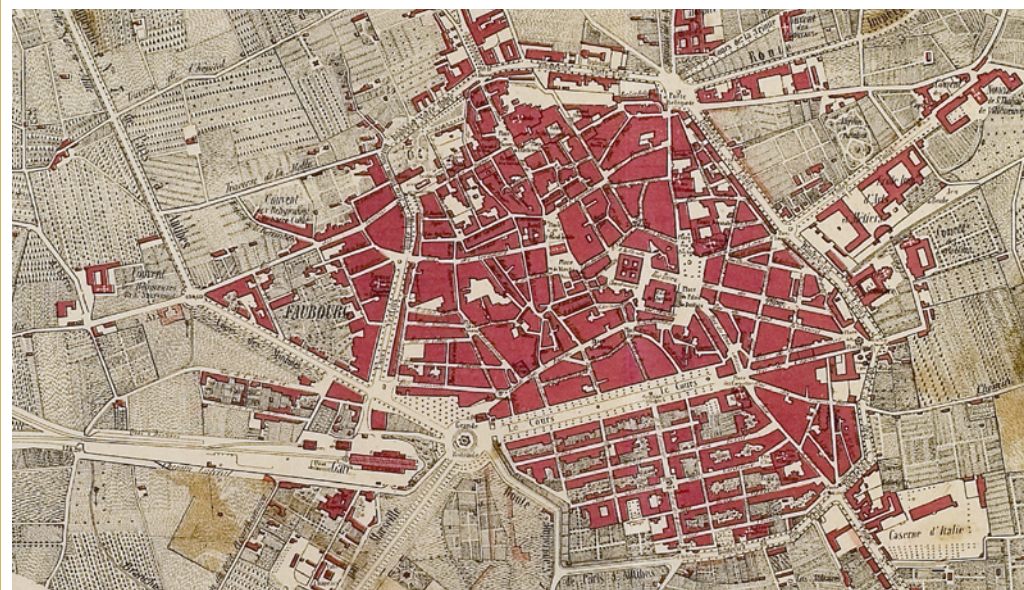
Déclarée d'intérêt général, la création de cette ligne secondaire permet le détachement « du chemin de fer de Marseille à Avignon sur la ville d'Aix » qui doit passer par la vallée de l'Arc. Les premiers travaux débutent en 1846 et sont achevés en 1852. C'est le 10 octobre 1856, sous le Second Empire, que la ligne de Rognac à Aix est inaugurée. Les habitants d'Aix peuvent désormais se rendre à Lyon ou à Paris sans faire le détour par Marseille. Cette inauguration est l'aboutissement d'un programme qui a modifié à la fois le centre-ville et l'économie locale.

Des aménagements adaptés au train

Jusqu'en 1848, la commune est restée enclose par une fortification héritée du Moyen Âge. Par rapport à d'autres agglomérations françaises qui profitent alors de l'essor urbain généré par la Révolution Industrielle, Aix, avec son schéma de ville encore classique, est déphasée. Heureusement, dès 1850, la disparition de ce carcan favorise l'insertion d'équipements modernes : réseau hydraulique et adduction d'eau potable via le barrage Zola, création de boulevards, aménagement de la gare.

« La machine à vapeur, justement nommée le miracle des inventions humaines » par le docteur Payan de l'Académie des Sciences, Agriculture, Arts et Belles Lettres d'Aix, va donc être associée au contexte économique en pleine expansion. Le chemin de fer doit faciliter importations et exportations de produits bruts et manufacturés tels fruits, légumes, laiteries, bétail provenant des Alpes ou encore produits métallurgiques. Grâce à sa présence, un abattoir et un marché aux bestiaux en lien direct avec ceux de Marseille seront d'ailleurs maintenus.

Située dans le secteur sud-ouest de la ville, la première gare routière et de marchandises est construite entre 1854 et 1856, dans une zone limitée au nord par la route de Paris à Antibes (actuelle avenue Bonaparte) et la rue Irma-Moreau, à l'est par la route de Marseille (actuelle avenue des Belges), au sud par le boulevard Coq et à l'ouest par les chemins du Petit-Barthélémy et d'Encagnane (803). Elle se situe en contrebas de la future place de la Rotonde et vient « buter » contre les « talus » de l'entrée sud d'Aix, la plus prestigieuse. De plus, ce périmètre est au centre d'un nœud routier stratégique, la route nationale 7, allant de Paris à l'Italie, et la route nationale 8, grande route de Marseille, mais également des deux voies majeures du centre-ville que sont le cours Mirabeau et le cours Sextius (804).



803 Plan de la ville dressé par J. Martin en 1869. On y voit la gare de voyageurs et de marchandises dans son premier état.



804 La gare vue depuis le sud-est, derrière la place de la Rotonde.

Comme de nombreuses gares de cette époque, le bâtiment des voyageurs est au même endroit que les installations de maintenance et a été construit dans le secteur oriental, le plus proche du centre-ville. Il propose en rez-de-chaussée trois salles d'attente, une pièce avec chaudière pour les bouillottes destinées au chauffage des wagons, une lampisterie où sont entreposées les lampes des mécaniciens et de signalisation, un espace réservé aux conducteurs en repos entre deux trajets. S'y trouvent aussi un bureau des dépêches et un « magasin des messageries », la billetterie pour les voyageurs, l'enregistrement des bagages, le télégraphe et les bureaux du chef et du sous-chef de gare. Ce sont les parties enterrées de cet édifice que les fouilles menées en 2004 ont remises partiellement au jour, ce qui a permis d'en reconnaître la qualité exceptionnelle de la construction (805 et 806).

À partir de 1856, les quais sont réservés au transport des marchandises qui peuvent monopoliser plus de cent wagons au quotidien pour leur arrivage, ce qui génère un encombrement incessant sur les quais et une main-d'œuvre journalière nombreuse. En 1859, le plan de la gare – le plus ancien qui soit connu – situe, au nord des lignes ferroviaires, le bâtiment des voyageurs, un « magasin à coke » avec deux réservoirs d'eau placés sous la charpente, la « remise des machines » pourvue d'une unique voie d'entrée et d'une seule fosse d'entretien, ainsi qu'une grue hydraulique de six tonnes pour le levage des essieux ; au sud, deux quais réservés aux marchandises, l'un couvert, l'autre découvert. La gare dispose aussi de onze petites plaques tournantes, alignées en deux transversales, pour faire pivoter les wagons sur les voies (803).

En 1869, pour améliorer l'organisation du travail, est construit un lieu spécifique au déchargement du bétail avec évacuation des animaux par le chemin du Petit-Berthoumiou. Au sud-ouest, pour la consommation des Aixois, sont construites six fosses à charbon que les fouilles ont presque intégralement dégagées (807).



805 Vestiges du sous-sol de l'ancien bâtiment des voyageurs, entièrement construit en pierre de taille.



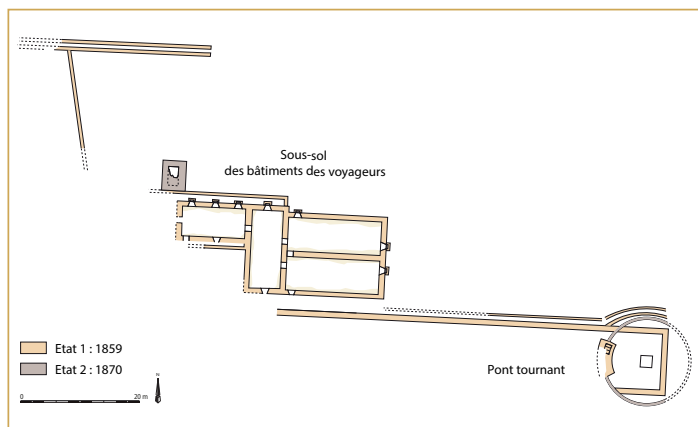
806 Détail des maçonneries de l'ancien bâtiment des voyageurs.



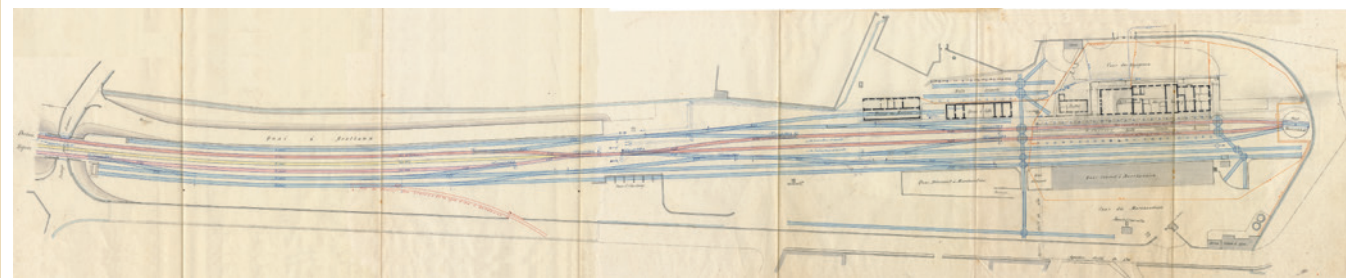
807 Les fosses à charbon construites en partie ouest de la gare, où les Aixois venaient le charbon nécessaire à leur vie quotidienne.

Deux phases de réaménagement vont modifier la gare et aider à son développement. L'une porte sur la construction, à proximité du bâtiment des voyageurs de l'époque, d'un pont-tournant de 14 m de diamètre, facilitant ainsi la logistique rattachée aux nouveaux mouvements ferroviaires tels que l'ouverture de la ligne Aix-Pertuis et de la ligne Aix-Carnoules (808 et 809). En 1877, l'autre réaménagement – plus radical – prévoit la démolition de la première gare des voyageurs, initialement située en contrebas de la Rotonde, qui est rebâtie à l'identique plus à l'est, sur des terrains achetés à la famille Grignan, à proximité du cours de l'Orbitelle, dans le quartier de la Fourane. C'est l'actuelle gare du centre-ville.

Dans la première gare devenue marchande, d'autres modifications structurelles sont réalisées : les fosses à charbon laissent place à une rotonde en demi-lune pour neuf machines, ainsi qu'un agrandissement pour le regroupement éventuel de dix locomotives supplémentaires ; l'ancienne plaque avec le pont-tournant est transposée devant cette rotonde, permettant aux machines de rouler sur une voie qui longe le quai à coke. Dans la rotonde, chaque voie de garage avec fosse d'entretien est surmontée d'une cheminée pour que les fumées s'évacuent rapidement (810 et 811).



809 Plan des vestiges mis au jour sous la place de la Rotonde avec le bâtiment des voyageurs et le pont tournant.



808 Plan de la gare dans son état initial.

810 Construction de la remise des locomotives.



811 Vue de la rotonde des locomotives en 1974, peu de temps avant sa démolition.

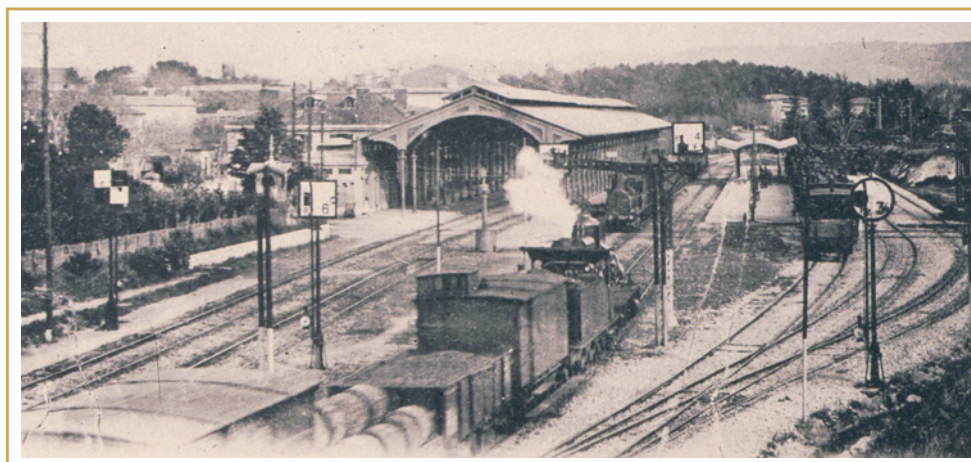


Un quartier entré dans « l'aire industrielle »

La construction de la première gare de voyageurs et de marchandises est à l'origine du développement, aux abords méridionaux de l'agglomération, du seul quartier aixois que l'on puisse qualifier d'industriel (812 et 813). Le secteur se prête aisément à l'installation d'industries attirées par de nombreux avantages : disponibilité de terrains, facilités d'importation et d'exportation des produits, proximité immédiate de la voie ferrée. Leur présence favorise une phase d'urbanisation autour de l'avenue de la gare, elle-même créée à cette période (814).

Des industries anciennes migrent du centre-ville vers cette zone : l'Usine à Gaz, située initialement à proximité de la place de la Plateforme à l'est de la ville, s'installe en 1879, au nord de la voie ferrée, dans la traverse de l'Aigle d'Or. La manufacture d'allumettes est établie au sud du complexe ferroviaire en 1892, puis s'agrandira, en 1906, avec les bâtiments des « Nouvelles allumettes » dont les ateliers sont directement reliés à la voie ferrée à partir de 1911. Les ateliers de fonderie Coq y sont également déplacés depuis la rue Mazarine. Victor Coq fait construire en 1912, immédiatement à l'est de la manufacture des allumettes, une usine de 8 000 m² où sont fabriqués des machines à vapeur, des moulins à blé, des presses hydrauliques distribués en France et exportés dans le monde entier, mais également des obus pour l'Armée française durant la Grande Guerre (815). On assiste encore à l'installation des manufactures de luminaires Zénith et d'une unité du groupe Thomson.

La Première Guerre Mondiale va pourtant donner un coup d'arrêt à cette dynamique. Il faudra attendre la seconde moitié du XXe siècle pour voir émerger, à quelques dizaines de mètres à peine du cours Mirabeau, de nouvelles perspectives d'aménagement. Elles se sont concrétisées dans la création du quartier Sextius Mirabeau qui a permis la suture entre la ville historique et les quartiers qui se sont développés au sud-ouest de la ville à partir des années 1970 (ZUP d'Encagnane et ZAC du Jas de Bouffan). L'achèvement du programme a été marqué par l'ouverture, en 2007, des « Allées Provençales » et du parking souterrain Rotonde et, tout récemment, par l'ouverture du Conservatoire de musique, de danse et d'art dramatique, qui constitue le dernier établissement du grand pôle culturel implanté dans le quartier.



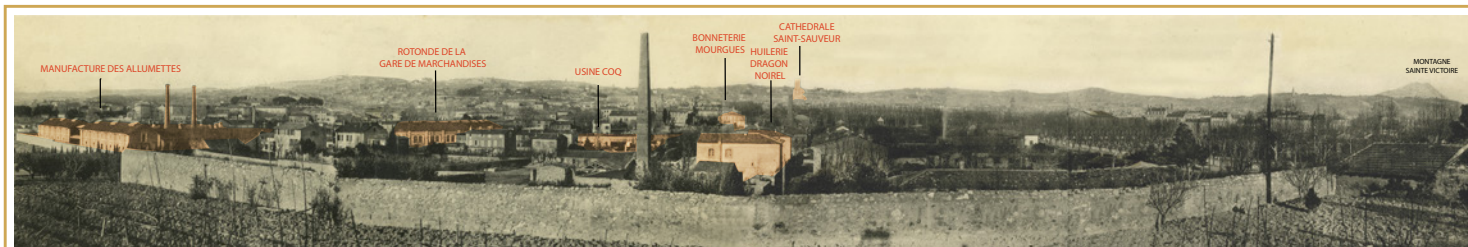
812 Vue de la gare de marchandises.



815 Ouvriers de l'usine Coq.



813 Vue aérienne de la gare de marchandises en 1970



814 Vue panoramique prise depuis le sud du petit quartier industriel de la ville.