Le dépôt de la gare de Marseille Saint-Charles. Un exemple de l'évolution de la typologie architecturale des dépôts du matériel ferroviaire (1847-1940)

The depot of the station of Marseille Saint-Charles. An example of the evolution of the architectural typology of railway equipment depots (1847-1940)

Emmanuel Laugier

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1816>

DOI : 10.4000/rhcf.1816

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 479-494

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Emmanuel Laugier, « Le dépôt de la gare de Marseille Saint-Charles. Un exemple de l'évolution de la typologie architecturale des dépôts du matériel ferroviaire (1847-1940) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 05 janvier 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1816> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1816>

Le dépôt de la gare de Marseille Saint-Charles. Un exemple de l'évolution de la typologie architecturale des dépôts du matériel ferroviaire (1847-1940)

L'histoire de l'architecture ferroviaire fait une large part à l'architecture des bâtiments voyageurs, laissant une trop faible place à l'architecture des autres installations qui composent une gare même si elles représentent en étendue et en nombre leur part la plus importante. La gare de Marseille Saint-Charles est un exemple parfait de l'évolution de ces architectures plus modestes dont les formes architectoniques se cherchent dans les premières années de mise en service des gares du réseau ferroviaire français.

Les ingénieurs (et plus rarement les architectes) doivent porter leur réflexion sur des programmes nouveaux (remise hippomobile, espace de stockage des diverses sortes de charbon...) et créer ou adapter certaines formes architecturales pour répondre aux fonctions de ces édifices d'un type nouveau.

L'histoire du dépôt de la gare Saint-Charles montre l'évolution architecturale d'une construction entièrement conçue pour un usage technique, « hors de portée » du regard du public, à l'inverse du bâtiment voyageurs.

Les ateliers et dépôts de la gare Saint-Charles : 1848-1860

Il existe dès la création de la gare Saint-Charles une pluralité de bâtiments destinés au fonctionnement de la gare : remise des machines, remise hippomobile, service de poste... Deux ensembles de bâtiments sont dévolus à l'entretien et aux réparations des locomotives et des wagons : le dépôt et la remise de lavage.

Le premier dépôt, 1847-1860

« Le dépôt est le bercail des machines locomotives. Elles y trouvent les aliments et les soins qui leur sont nécessaires, et une place pour s'y reposer. Tout dépôt renferme en effet des remises, rotondes ou demi-lune, un atelier de réparation, des appareils de prise d'eau, un parc à combustible¹. »

1- Maurice Normand, « Le chemin de fer pittoresque », *L'Illustration*, 17 décembre 1898, réédition en vol., *Le Livre de Paris-L'Illustration*, Paris, 1987, p. 111.

Il existait déjà un dépôt en 1858, il se limitait à une remise de plan carré, située au-delà du boulevard National du côté nord des voies (fig. 1). Ce bâtiment possédait trois voies d'entrées, deux d'entre elles menaient à une pièce nommée « machine en fer », sans doute l'atelier de réparation. La troisième voie conduisait vers la salle la plus vaste de l'édifice où une plaque tournante permettait de répartir les locomotives sur sept voies de remisage munies de fosses d'entretien. Cette vaste salle abritait six autres pièces qui, à leur tour, abritaient sans doute les bureaux du dépôt, l'outillage, la lampisterie, les dortoirs². D'après la disposition des piliers scandant la salle de remisage, le couvrement de l'édifice se composait d'une succession de sept charpentes en bois. L'entreprise Bastouil réalisa ces charpentes pour une somme de 2 133,90 francs : le devis date du 16 juillet 1848. Les devis des terrassements du bâtiment remontent au 1^{er} décembre 1847 ; le bâtiment fut commencé après cette date et fini deux ans plus tard en 1849, sa construction nécessita une somme de 21 138,62 francs. Ce type de remise de plan carré tire son origine des premières remises anglaises. Les liens entre l'architecture des gares anglaises et cette première station de Marseille Saint-Charles sont nombreux. Paulin Talabot (1799-1885) avait visité l'Angleterre en compagnie de George Stephenson (1781-1848) en 1830³. Lui et ses ingénieurs connaissaient bien les gares et les architectures ferroviaires créées par cette nation pionnière en matière de chemin de fer. Il est normal qu'ils se soient tournés vers ces solutions architecturales pour cette station de Marseille Saint-Charles.

La remise des voitures, 1851

Accolé à la gare existait un autre bâtiment, lié cette fois-ci au lavage des trains. Attenante à cette halle principale se trouvait la remise des voitures, où elles étaient placées en vue de leur entretien et de leur nettoyage. Bâti comme un vaste entrepôt annexe au bâtiment principal, cet édifice est intéressant car il possède un système de plaques tournantes successives destinées à transférer les voitures de la halle principale vers cette remise (fig. 2).

2- L'outillage était une pièce où étaient entreposés les outils et le matériel nécessaire à l'entretien des locomotives, la lampisterie abritait les lampes des mécaniciens et les lampes de signalisation, les dortoirs étaient nécessaires aux mécaniciens des locomotives au vu de leurs horaires de travail.

3- G. Goy, *Hommes et choses du PLM*, Paris, Devambez, 1911, p. 35.

Figure 1. Plan d'ensemble de la gare de Marseille, détail du dépôt, 3 mars 1858, dressée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées chef du service des travaux : Aurilhac, échelle 0,01 p. m., calque entoilé, 53,5 x 102 cm, Archives départementales des Bouches-du-Rhône 9 S 6/9. Cl. E. Laugier.

Figure 2. Plan d'ensemble de la gare de Marseille, détail du bâtiment principal et de ses abords, 3 mars 1858, dressée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées chef du service des travaux : Aurilhac, échelle 0,01 p. m., calque entoilé, 53,5 X 102 cm, Archives départementales des Bouches-du-Rhône 9 S 6/9. Cl. E. Laugier.

Ce bâtiment fut construit en 1851. Il mesurait 51,90 m de longueur pour 49 m de largeur⁴. Cette vaste salle se divisait en huit nefs parallèles aux voies de la halle principale abritant chacune une voie de remisage. Quatre piliers séparent chaque nef de la suivante et servent d'appui à la charpente du toit. La première travée de chaque nef est occupée par une plaque tournante. Entre chaque nef, au niveau de la troisième travée, se trouve une « fontaine » desservant de chaque côté une voie de remisage. Cette fontaine est en réalité un bassin de 2,92 m sur 1,70 m⁵. La remise des voitures est avant tout une remise de lavage, pour cela une grande quantité d'eau facilement accessible est nécessaire⁶. Le couvrement est constitué par une succession de cinq charpentes, vraisemblablement en bois⁷, perpendiculaires aux voies de remisage, reposant sur les piliers de la salle. L'éclairage de cette salle était fourni par six fenêtres en plein cintre (de 3,30 m de largeur sur 1,65 m de hauteur)⁸ percées dans le mur nord. Cet éclairage paraît bien insuffisant pour une telle surface, de plus le travail de nettoyage des voitures devait nécessiter plus de lumière, aussi faut-il supposer un éclairage zénithal par des baies vitrées percées dans la toiture de la salle, bien que la *Vue cavalière sur Marseille* ne montre pas de telles ouvertures (fig. 3).

C'est par une succession de plaques tournantes que les voitures étaient acheminées de la halle vers la remise. Une première plaque se trouvant à l'intérieur de la halle faisait pivoter la voiture dans l'axe de la travée abritant les plaques tournantes ; arrivée au niveau de la voie de remisage souhaitée, la plaque pivotait pour faire avancer la voiture.

Ce type de remise, pour libérer un espace lié au nettoyage des voitures, est atypique dans l'architecture ferroviaire et constitue une solution originale qui ne se retrouve dans aucune autre gare.

4- Archives du Service du Bâtiment (DV 233) de la gare Saint-Charles, document non coté. « Station de Marseille, bâtiment principal, remise des voitures, métré définitif au 1^{er} août 1851 », 45 x 53 cm.

5- *Ibid.*

6- Archives départementales des Bouches-du-Rhône 9 S 11/5, « Ensemble du réseau, travaux 1900-1909 », « Rapport du ministère des Travaux publics, Projet d'assainissement par le tout à l'égout, 6 février 1900 ». (L'eau provenait d'un réservoir souterrain placé au centre du bâtiment principal, d'une contenance de 5 000 m³.)

7- Les devis concernant le couvrement de la remise des voitures ne sont pas conservés.

8- Archives du Service du Bâtiment (DV 233) de la gare Saint-Charles, document non coté. « Station de Marseille, bâtiment principal, remise des voitures, métré définitif au 1^{er} août 1851 », 45 x 53 cm.

Figure 3. « Marseille, vue prise au dessus de la gare du chemin de fer » [vers 1860], lithographie en couleur, s.d., coll. privée. Cl. E. Laugier.

En conclusion, les ingénieurs développent de nouvelles formes architecturales pour s'adapter à des fonctions nouvelles comme le lavage des wagons ou l'entretien des locomotives. De plus, dans l'organisation de cette gare il n'y a pas de réelle séparation précise entre une zone voyageurs et une zone dévolue au fonctionnement des trains.

Le dépôt de Marseille Saint-Charles : 1870-1940

La première rotonde, 1870-1885

Vers les années 1870, une grande plaque tournante est installée à l'intérieur de la halle principale pour faire pivoter l'ensemble locomotive-tender⁹. Cette plaque tournante disparaît lors du réaménagement de la gare en 1893 (il n'existe pas de document sur ce dispositif). Le premier dépôt de la gare Saint-Charles va disparaître après l'extension de la gare en 1870. Le fonctionnement de la station nécessitant l'ajout de voies supplémentaires, les ingénieurs sacrifient l'espace alloué au dépôt. Sur le plan général de la gare de Marseille dressé vers 1870 apparaît une rotonde accolée à deux bâtiments de forme carrée. Ce nouvel ensemble architectural est situé à l'embranchement des deux voies principales de la gare (vers Paris et vers Toulon) proche de la gare des Pierres (fig. 4). Cette rotonde comportait 32 voies de remisage.

9- Archives municipales de la ville de Marseille, 49 O 1, « Gare Saint-Charles », « Plan d'ensemble de la gare de Marseille Saint-Charles », s.d. (daté vers 1870 par la présence de bâtiments postérieurs à 1865).

Figure 4. Plan général de la gare de Marseille Saint-Charles [1870], 63 x 114 cm, Archives municipales de la ville de Marseille, 49 O 1, « Gare Saint-Charles : rectification de voies, rapport, plans. 1848-1868 ». Cl. E. Laugier.

Il ne reste pratiquement plus de documents sur ce bâtiment de la gare de Marseille, l'histoire de sa construction ou le choix de son emplacement. Il est aisé de penser que le choix de rejeter le dépôt loin du bâtiment principal suit un schéma habituel dans « l'urbanisme d'une gare », éloignant le plus possible les édifices d'entretien du bâtiment voyageur.

La construction d'une seconde rotonde, 1885-1889

Pour répondre au trafic croissant de la gare Saint-Charles, les ingénieurs du PLM décident de construire une nouvelle rotonde accolée au bâtiment existant (fig. 5). Si très peu de renseignements subsistent sur la première rotonde, l'histoire de la seconde peut être retracée avec plus d'exactitude. Le premier document sur cet édifice date de 1885, bien avant donc la reconstruction de la gare en 1893. La Compagnie du PLM soumit au ministère des Travaux publics un projet pour l'agrandissement du dépôt de la gare de Marseille Saint-Charles, « ce projet dont la dépense est évaluée à 1 706 000 francs comprend la construction, derrière la rotonde actuelle, d'une nouvelle rotonde de quatre-vingt dix mètres de diamètre pour cinquante-quatre machines reliée à l'ancienne par un corps de bâtiment qui serait affecté aux bureaux et aux ateliers de levage »¹⁰. La compagnie n'espérait pas pouvoir acquérir les terrains à l'amiable aussi demanda-t-elle à recourir à une expropriation pour cause d'utilité publique¹¹. Ces travaux furent déclarés d'utilité publique par le décret du ministère des Travaux publics du 19 janvier 1886¹², suite à la décision d'une commission d'enquête ouverte le 15 juin 1885¹³. Après la réunion d'une commission d'enquête municipale qui statua de manière favorable sur le projet d'établissement de cette rotonde¹⁴, un arrêté préfectoral du 21 mai 1886 désigna les propriétés à

10- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 6/11, « Gare Saint-Charles : agrandissements (1892-1896 et 1940-1941) », « Rapport du ministère des Travaux publics, Direction des chemins de fer, Projet d'agrandissement du dépôt de Marseille Saint-Charles, 15 mai 1885 ».

11- *Ibid.*

12- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 6/11, « Décret du ministère des Travaux publics du 19 janvier 1886 ».

13- La commission d'enquête était composée de : Félix Aram, président du conseil général ; Vassal, conseiller municipal ; Frédéric Boude, négociant ; Élie Rodigues, banquier ; Barthelet, ingénieur civil ; Charles Roux, fabricant de savon ; Antoine Meglier, négociant.

14- Une nouvelle commission d'enquête se réunit du 24 avril 1886 au 3 mai de la même année pour statuer sur les « éventuelles » réclamations induites par les expropriations des terrains nécessaires à l'extension du dépôt.

Figure 5. Plan général du dépôt de la gare de Marseille Saint-Charles, 27 octobre 1915, 50 x 31 cm, Archives de la gare Saint-Charles (SNCF, Région de Marseille, DV 233). Cl. E. Laugier.

exproprier¹⁵. Le montant total des offres faites aux propriétaires s'élevait à 186 032 francs. Le projet ne ressort de l'ombre qu'en avril 1887¹⁶. La structure de cet agrandissement se précise :

« Ce projet comporte l'établissement d'une rotonde de quatre-vingt dix mètres de diamètre pour trente-six à cinquante-quatre machines reliée à l'ancienne rotonde par un corps de bâtiment de quatre-vingt dix mètres de largeur dans lequel on installera également les bureaux du dépôt, l'outillage et la lampisterie. En avant des nouvelles constructions on établira des cabinets d'aisances, des soutes à charbon et une grue pour le levage des essieux. A l'arrière, on placera les cuves à lessives et la cheminée de la machine motrice. »

Cette description montre la triple fonction de la rotonde de chemin de fer : le pivotement des trains, le nettoyage et enfin l'entretien mécanique des wagons et des motrices. Afin d'optimiser l'espace, les ingénieurs de la compagnie placent les bâtiments administratifs et annexes entre les deux rotondes.

Le financement et les travaux

Il est intéressant de remarquer la répartition des dépenses. La construction de cette rotonde s'élève en 1887 à 2 021 932 francs dont 1 660 000 francs pour les travaux de construction¹⁷. En 1889, la compagnie décide l'ajout d'un atelier de petit entretien au dépôt de la gare. Or, à cette date, lors du règlement des travaux, apparut une erreur de retranscription dans la somme nécessaire à l'agrandissement du dépôt, qui se serait élevée à 2 345 815, 66 francs¹⁸. Il ne subsiste pas de documents sur le début ou la fin du chantier de cette rotonde. Le rapport du 21 novembre 1889 du ministère des Travaux publics¹⁹ portant sur la rectification du chiffre des dépenses autorisées laisse penser que les travaux d'extension du dépôt étaient sur le point d'être achevés. De plus,

15- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 6/11, « Arrêté préfectoral du 21 mai 1886 ».

16- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 6/11, « Rapport du ministère des Travaux publics, Direction des chemins de fer, Projet d'agrandissement du dépôt de Marseille Saint-Charles, 3 avril 1887 ».

17- *Ibid.*

18- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 6/11, « Rapport du ministère des Travaux publics, Direction des chemins de fer, Projet d'agrandissement du dépôt de Marseille Saint-Charles, rectification du chiffre des dépenses autorisées, 21 novembre 1889 ».

19- *Ibid.*

le plan dressé par Hugo Alesi en 1888 montre deux rotondes. Les terrains nécessaires à l'extension du dépôt furent acquis après le 21 mai 1886²⁰. La construction de cette rotonde et de ses bâtiments annexes fut réalisée entre mai 1886 et 1888.

La rotonde : programme et fonction

« Les rotondes constituent les types les plus spectaculaires de l'architecture ferroviaire par leur forme nouvelle et étroitement adaptée à la fonction de classement et de stockage des locomotives²¹. »

Le programme architectural d'une rotonde doit obéir à une triple fonction. Tout d'abord, une fonction de pivotement des motrices. Contrairement aux motrices Diesel actuelles pourvues d'une cabine à chaque extrémité de la machine, permettant une utilisation dans les deux sens, une motrice à vapeur ne déploie toute sa puissance que dans un seul sens de traction. La gare de Marseille étant une gare « cul-de-sac », elle doit donc comporter des infrastructures pour faire manœuvrer les trains. Au centre de la rotonde se trouve une plaque tournante qui permet aux locomotives de pivoter ou d'être réparties dans une des sections de la rotonde. La seconde fonction correspond à l'entretien des locomotives à vapeur. Une locomotive doit périodiquement être entretenue, ses cendriers doivent être vidés, ses mécanismes doivent être graissés et révisés. Cette rotonde se subdivisait en 18 sections, chacune comportant deux voies de remisage. Une de ces voies était réservée à l'accès des locomotives et était reliée aux voies du réseau de la gare, deux autres voies menaient à l'atelier de réparation ; donc, au total, cette rotonde possédait 32 emplacements. Pour chaque emplacement il existait une fosse d'entretien pouvant servir au vidage du cendrier ou permettant une inspection du dessous de la locomotive. La toiture de chaque section possédait une ventilation. Une évacuation rapide des fumées est essentielle. Si, dans les premières rotondes, il existait des hottes d'aspiration, très vite les ingénieurs se sont tournés vers des déflecteurs statiques qui créent en toiture une dépression au point de sortie des fumées. C'est le cas pour cette rotonde. Lors de la remise en service, les divers pleins en

20- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 6/11, « Arrêté préfectoral du 21 mai 1886 ». Un arrêté préfectoral du 21 mai 1886 désigna les propriétés à exproprier.

21- Marie-Christine Roy, « Bâtiments périphériques », in « Espace du voyageur : les gares », *Monuments historiques*, 1978, n° 6, p. 19-22, citation p. 19.

eau, sable, huile et en charbon²² doivent être faits. Tout cela entraîne la présence de bâtiments spécifiques pour chaque fonction : des soutes à charbon, une sablerie et des grues hydrauliques²³. L'alimentation en eau du dépôt était assurée par l'eau du canal de Marseille et par un réservoir de 4 100 m³²⁴. Les machines arrivant dans ce bâtiment étaient vérifiées mais aussi lavées, à cet effet il existait aussi des cuves à lessiver.

La troisième et dernière fonction liée à la rotonde est la réparation des machines. Elle ne se fait pas à l'intérieur de la rotonde mais dans un atelier de réparation souvent placé à proximité. L'atelier de réparation de Saint-Charles était situé entre les deux rotondes, dans le corps de bâtiment qui liait les deux édifices (fig. 6). Couvert par une charpente métallique, cet atelier n'était qu'une remise comportant une fosse d'entretien. À proximité était placée une grue à vapeur destinée au levage des essieux et des éléments très lourds des locomotives.

Les rotondes Saint-Charles de nos jours

Du point de vue architectural, les rotondes sont actuellement profondément dénaturées. Il ne subsiste que trois travées de la première rotonde. La seconde est encore en fonction (fig. 7). Elle fut transformée en remise annulaire par la suppression de sa coupole centrale en février 1922²⁵. Elle est composée de 18 sections. Le mur extérieur de chacune était percé d'une grande baie géminée : « celles-ci doivent en premier lieu offrir une grande luminosité afin de permettre le travail, méticuleux et précis des ouvriers entretenant les machines. Comme dans les ateliers on recherche une lumière naturelle indirecte²⁶. » De plus, la coupole fournissait aussi une luminosité par son lanternon et par des

22- Une locomotive a besoin d'eau pour sa chaudière, l'huile sert à la lubrification des divers organes et mécanismes de la machine, et le charbon sert au foyer ; le sable, lui, est utilisé lors du démarrage ou du freinage afin d'augmenter l'adhérence entre le rail et les roues, pour cela les locomotives sont équipées d'un système appelé sablière (cet équipement se compose d'un dôme au sommet de la chaudière, le sable descendant vers les roues par des tuyaux latéraux).

23- Pour en savoir plus sur la fonction et les modèles de grues hydrauliques voir Christiane Scelles, *Gares, atelier du voyage 1837-1937*, Paris, Rempart, 1993, p. 30-31.

24- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9 S 9/11, « Rapport du ministère des Travaux publics, 6 février 1900, Gare de Marseille Saint-Charles, projet d'assainissement par le système de tout à l'égout ».

25- Archives du Service du Bâtiment de la gare Saint-Charles (DV 232), Dossier 830-863 / C, Indice 155-156 : « Rotonde ».

26- Christiane Scelles, *op. cit.*, p. 26.

Figure 6. Gare Saint-Charles à Marseille, atelier de réparation du dépôt de nos jours. Cl. E. Laugier.

Figure 7. Rotonde du dépôt de la gare Saint-Charles à Marseille de nos jours. Cl. E. Laugier.

baies vitrées, mais il n'existe aucun témoignage pour appuyer cette théorie autre que la comparaison avec d'autres coupoles de rotonde comme celle de Chambéry²⁷ par exemple ou bien celle d'Alès.

Le cas d'Alès est très intéressant car son dépôt possède une demi-remise annulaire et une rotonde pour 32 machines. La rotonde est aussi devenue une remise annulaire en 1928, ce qui prouverait une politique générale de la Compagnie PLM pour la transformation de ses dépôts²⁸. De plus, les rotondes d'Alès et de Saint-Charles paraissent avoir été construites sur le même modèle et avec les mêmes éléments structurels (poutres métalliques et colonnettes sont ici identiques). Le plan de construction de la seconde rotonde Saint-Charles en est une autre preuve car ce plan est en réalité un plan de la rotonde d'Avignon portant la mention « similaire pour Saint-Charles »²⁹.

Un autre élément vient à l'appui de l'hypothèse d'une normalisation : un recueil daté de 1880 publié par le ministère des Travaux publics et la direction générale des Chemins de fer qui s'intitule : *Recueil de gares types (maisons de gardes, stations, disposition générale et bâtiments) pour l'étude et la construction des chemins de fer*. Ce recueil de planches expose des plans-types de construction et l'organisation de gares classées en fonction du trafic ferroviaire à gérer. Une politique d'élaboration d'une architecture de réseau se met donc en place dès les années 1880.

Les rotondes furent mises en valeur par la Compagnie du PLM jusqu'à la Première Guerre mondiale. Les ingénieurs mirent au point un modèle standard applicable à tout le réseau, ceci dès l'année 1883, date des premiers éléments sur cette rotonde Saint-Charles. Si on revient à la rotonde Saint-Charles qui devient une remise annulaire, sa charpente métallique n'est pas d'une grande complexité technique, à l'inverse des halles du bâtiment voyageur où les éléments sont des pièces moulées en fonte. La structure est constituée de profilés en fer pouvant être réalisés par n'importe quelle entreprise de construction métallique. Ces fermes sont formées de deux arbalétriers, auxquels sont adjoints deux sous-

27- Marie-Christine Roy, art. cit., p. 20.

28- Marie-Christine Roy mentionne dans son article les luttes qui existaient entre rotonde, remise annulaire, et dépôt rectangulaire à juxtaposition de nefs : « les controverses durent depuis 1888, mais en 1948 un article dans le *Bulletin de l'Union des chemins de fer* vante les mérites de la rotonde standardisée. De forme annulaire, creuse en son centre, son profil en voûte parabolique inclinée vers l'intérieur s'élève à l'endroit où se produit le plus de fumée, et provoque une dépression qui augmente la vitesse ascensionnelle de la vapeur. »

29- Archives du Service du Bâtiment de la gare Saint-Charles (DV 233), Dossier 830-863 / C, Indice 155-156 : « Rotonde ».

arbalétriers. Au point de jonction avec l'entrait, une fermette vient renforcer la structure. Un poinçon joint le sommet des arbalétriers à l'entrait. Ces fermes reposent d'un côté sur une colonnette en fonte, de l'autre sur un pilastre d'ordre pseudo-toscan au tailloir bombé. Les colonnettes en fonte sont couronnées d'une imposte formée de quatre aisseliers (fig. 8 et 9). Cet élément constitue la parfaite illustration de la standardisation de l'architecture pour la Compagnie du PLM car ces colonnettes se retrouvent dans l'atelier de réparation. Comme dans un immense jeu de construction, les ingénieurs doivent créer des bâtiments avec un certain nombre de pièces déjà fixé à l'avance.

Donc, face à un réseau plus vaste, les ingénieurs ont choisi la voie de la standardisation et cela se sent dans les dépôts et aussi dans les gares : c'est ici la naissance de ce que l'on appelle une architecture-type, une architecture de réseau.

En conclusion

Les dépôts ont une architecture de l'utilité, essentiellement axée sur leur fonction de gestion et d'entretien, qui prime sur le décor (quasiment absent) et qui est remarquable par la grande fonctionnalité des solutions choisies par les ingénieurs et par les architectes.

L'évolution de cette gare de Marseille Saint-Charles est un exemple ponctuel mais il permettra de servir de support à l'étude d'autres dépôts et ateliers. Une plus vaste étude reste à réaliser pour dresser un tableau analytique plus précis de ce type d'architecture.

L'architecture des gares est difficilement accessible car elle est entièrement tournée vers la rationalité. Pour une gare comme celle de Marseille Saint-Charles, le décor passe au second plan dans l'architecture, après la destination de l'édifice : la gestion des voyageurs. De la même manière, l'aspect décoratif pour la rotonde est supplanté par la fonction de remisage et d'entretien des locomotives. On peut ici véritablement parler d'architecture industrielle car l'aspect esthétique de ces monuments transparait au travers des éléments issus de l'industrie. Si la destination première de ces structures n'est pas esthétique, l'économie de moyen et la justesse des proportions en font des pièces attractives et séduisantes pour le spectateur. Le bâtiment devient esthétique par sa rationalité. Les véritables éléments décoratifs sont en réalité les éléments structurels du bâtiment : ses structures métalliques.

Ces éléments structurels et décoratifs deviennent aussi des éléments appartenant au domaine du signifiant. Les marquises métalliques, les vastes halles, les structures de métal comme les gouttières deviennent le

symbole de l'architecture des gares. De même que la locomotive à vapeur devient le symbole du chemin de fer, les halles et les auvents métalliques, des structures en fonte acquièrent une dimension symbolique vis-à-vis du public, représentant l'architecture des gares.

Pour la gare Saint-Charles l'aspect le plus essentiel reste la rationalité dans la distribution et la répartition des fonctions, alliée à une sobriété du décor. La première gare Saint-Charles se révèle un monument qui s'inscrit dans cette conception d'une architecture vouée à sa destination : l'accueil et la gestion des flux de voyageurs. L'exemple du second bâtiment principal et de la rotonde permet d'aborder la question d'une architecture de réseau. La gestion du PLM (et plus tard de la SNCF) est une gestion « interne », le PLM se tournant vers les mêmes entreprises pour certains travaux. Cette question d'une standardisation des modèles d'architectures pour les gares et pour certains bâtiments ferroviaires reste un sujet de débat dans l'histoire de l'architecture.