La ligne de Miramas à l'Estaque

1907 / 1915

Miramas / Istres / Fos-sur-mer / Port-de-Bouc / Martigues / Sausset-les-Pins / Carry-le-Rouet / Ensues-la-Redonne / Le Rove / Marseille /

Ingénieur : Paul Séjourné

FICHAFFICHE

XX

PATRIMOINE DU XXE SIÈCLE

n° CUAP 1165

Train I ride, sixteen coaches long.[1]

Bien sûr la ligne Miramas-l'Estaque commence à Miramas, la cité du P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée), Point Kilométrique 809,266, mais comme on est à Marseille, on l'a prise depuis l'Estaque, Point Kilométrique 870,080, et comme on est Marseillais, on est parti de la gare Saint Charles. Bien sûr, comme c'est une ligne touristique, on a eu droit à un wagon tagué jusqu'à la gueule, ce qui ne nous laissait voir que le ciel, et encore.

Tout cela nous a laissé le temps d'apprendre dans une fiche-affiche du CAUE 13 qu'en 1848 la ligne Avignon-Marseille arrivait à l'Estaque par le long tunnel de la Nerthe. On avait rapidement cherché à doubler ce passage aveugle d'une voie joignant Miramas à l'Estaque par la côte, trajet sans doute malaisé mais d'un intérêt manifeste. Soixante ans plus tard, les plans furent établis par les services techniques de la Compagnie P.L.M., conduits par l'ingénieur en chef Canat sous la direction de Paul Séjourné dont le nom reste attaché à la ligne. Celle-ci fut terminée en 1915, sans flonflons pour cause de guerre mondiale.

Entre l'Estaque et Sausset, pour passer l'obstacle de la chaîne de la Nerthe en balcon sur la mer, les voies semblent s'accrocher à un littoral tout en calanques et en éperons. La nature des sols créa d'énormes difficultés, des glissements de terrain ralentirent les travaux et l'on dût stabiliser les marnes noires par des pierrées bâtées dans des tranchées. On a mis jusqu'à deux ans pour percer certains tunnels : avant de forer la montagne les ouvriers devaient effectuer un travail colossal de déblais, d'installation de passerelles et de cintres en bois.
Bien sûr, à l'Estaque, où la ligne de la Côte Bleue se sépare de celle du Nord de l'Etang de Berre, nous avons changé de wagon : sur le viaduc de Piche, on laisse à main droite la ligne de Paris et son étrange viaduc en arches ogivales avec ses parapets crénelés comme les remparts d'Avignon. La séparation des lignes se fait dans ce mouvement relatif qui démêle les faisceaux de rails divergents, donnant une lente trajectoire d'éloignement, de dérise.

LES MAÇONNERIES DE CORBIERE
Le viaduc de Corbière, dominant les plages, fait partie des ouvrages types de la ligne. Les sept arcs en plein cintre de 15 mètres d'ouverture dessinent une courbe tendue. À mi-hauteur, les arcades de soutènement de la route du Rove glissent entre les piles évasées de la première arche dans un brillant pas de deux.
Les parements suivent les prescriptions de Paul Séjourné, étageant les textures différentes comme le feraient des traits de gravure. Des moellons taillés en queue de paon bordent les rouleaux des voûtes d'un galon de calcaire clair, tandis que des moellons d'appareil dessinent les assises horizontales de l'intrados (la partie intérieure des voûtes) et les angles de piles. Enfin des moellons ordinaires, montés à joints cyclopéens, remplissent d'une teinte plus rosée les tympans et les piles. Au-dessus des arcs, le couronnement clair d'une corniche souligne l'horizontale du tablier et se poursuit en consoles pour accompagner le décrochement de trois refuges ; un dernier galon, un garde-corps de métal ajouré, surmonte et protège le tout.

À partir de l'Estaque, ponts et tunnels s'enchaînent, alternant vues sur la mer et plongées dans la nuit ; lorsque l'on prend la galerie de l'Assiette, située au-dessus de l'entrée du tunnel du Rove, les arcades produisent un effet quasi stroboscopique. On passe Méjan, puis Ensues-La Redone, et on aborde l'illustre viaduc de la Calanque des Eaux Salées.

Train train, coming around the bend.[2]

LES ACIERS DE CARONTE
Déjà Martigues ! A l'Ouest de la ville elle-même, le viaduc permet à la ligne de franchir la passe de Caronte, qui relie l'Etang de Berre au golfe de Fos. Réalisé entre 1908 et 1915, le viaduc comporte en son centre une travée tournante pour laisser passer les gros navires, voire les navires de guerre. C'est un pont treillis en acier rivelé, monté sur des piles en maçonnerie et long d'un petit kilomètre. Côté rive Sud, il présente huit travées constituées de quatre poutres étrésillonnées de 82,50 mètres, solidaires deux à deux. Les quatre rails filent sur la partie supérieure, chacun au-dessus d'une poutre. Côté rive Nord, la portée des travées est moins longue (51,20 mètres) et l'ossature moins haute.
Les poutres du tablier étaient préfabriquées par tronçons, sur le site de la gare de Martigues puis, au fur et à mesure de leur construction, mises en place par lançage : c'est-à-dire poussées sur des appuis glissants à l'aide de treuils et de vérins, jusqu'à ce qu'elles viennent occuper leur position définitive. Ces poutres étaient pourvues de deux avant becs, des structures provisoires leur permettant de reposer en permanence sur deux piles.
Les piles en maçonnerie, fondées à une vingtaine de mètres sous l'eau, ont été réalisées par des ouvriers travaillant dans des caissons immergés. À cette occasion, les fonds de la passe se sont trouvés en contact de l'oxygène de l'air et ont développé des gaz toxiques. Ce phénomène a nécessité un dragage complet du lit et provoqué des mouvements de grèves de la part des ouvriers "tubistes" qui étaient astreints à travailler huit heures par jour dans ces conditions particulièrement pénibles.
Au final, la double travée centrale assemble de façon symétrique deux poutres treillis en fléau d'une envergure de 114 mètres qui, en pivotant sur la pile médiane, libère la passe pour les navires dont le tirant d'air dépasse 20 mètres. Leur structure triangulée est identique à celles des ponts basculants de La Seyne-sur-Mer, de Sète Bordigue, également à celles de l'ancien pont de la Ferrière à Martigues. Toutes ont déjà été réalisées par l'entreprise Daydé et Pillé, qui, pour la construction de la travée tournante du viaduc de Caronte, va s'associer à Schneider & Ce. Le viaduc détruit par les sapeurs allemands en septembre 1944, sera très vite remplacé, dès 1946, par un pont levant provisoire. Sa reconstruction définitive sera réalisée par l'entreprise Schneider en 1954. Celle-ci conserve la géométrie initiale mais équipe le pont tournant d'un mécanisme plus rapide et plus précis. Le spectacle est devenu moins fréquent mais la magie du moment où est déclenchée l'ouverture opère toujours : presque aussi silencieuse qu'un mécanisme d'horlogerie, elle nous montre les travées de face, puis de trois quart, puis en profil perdu. Le porte à faux est impressionnant et l'on peut voir les rails de connexion se dégager de la mâchoire du tablier à la manière de lines antennes. Un millier de tonnes d'acier se meuvent !

LA VILLE DES PONTS
La Venise Provençale est une ville de ponts ; en 1972 on y retrouve l'entreprise Daydé associée à Boussiron pour la réalisation du pont autoroutier, avec une travée centrale métallique perchée à 50 mètres au-dessus de l'eau. L'entreprise d'Henri Daydé créée en 1882 ralie en 1954 la Compagnie Française d'Entreprise qui deviendra la Compagnie Française d'Entreprises Métalliques, puis la société Effiage.
Comme le viaduc de Caronte, le pont autoroutier de Martigues sert un réseau, s'écarte de la ville. Tenus par leur propre trajectoire l'un comme l'autre la frôlent, la tangentent. « *Les ponts conduisent de façons variées. Le pont de la ville relie le quartier du château à la place de la cathédrale, le pont sur le fleuve devant le chef-lieu achemine voitures et attelages vers les villages alentours. Au-dessus du petit cours d'eau, le vieux pont de pierre sans apparence donne passage au char de la moisson, des champs vers le village, et porte la charrette de bois du chemin rural à la grand-route. Le pont de l'autostrade est pris dans le réseau des communications lointaines, de celles qui calculent et qui doivent être aussi rapides que possible.* »[3] On pense aux anciennes passerelles de La Ferrière, l'une pour les piétons, l'autre pour les véhicules. L'élégante passerelle piétonne, avec ses doubles poutres pleines en fléau, sculpturales, jouait comme les branches d'un compas avec l'île basse et longue, un diapason bas sur l'eau. L'une tournait l'autre basculait dans un mouvement d'ensemble.
On reprense au pont basculant de Jonquières dessiné par André Arbus en1952 dont les volées ont une si grande plasticité de ligne et dont les mécanismes de contrepoids sont enfermés dans les larges culées, dérobés à la vue afin de rendre le mouvement plus léger. Des ouvrages d'art urbains, indissociables de la ville pont.

LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE ne fût pas seulement une production technique et la fabrique n'existe que par les travailleurs. Il semble que le chantier, ou plutôt les chantiers, aient employé environ 5 000 personnes de façon permanente. Ouvriers, maçons, charpentiers, terrassiers ou manœuvres viennent des régions voisines : les Alpes de Provence, le Gard, l'Hérault, le Var. Ce sont le plus souvent des paysans pauvres, parfois âgés, qui ont dû abandonner leur univers rural. À la fin des travaux, certains d'entre eux resteront sur place pour créer des petites entreprises. Le recours aux exploités pour forcer les tunnels, les outillages spéciaux, la difficulté des sites, la précarité des installations dédiées aux hommes entretiennent un risque perpétuel sur le terrain. Beaucoup d'accidents graves ont lieu sur des chantiers où la sécurité et le niveau de technicité restent faibles. La période,1908-1913, sous le gouvernement de Clemenceau puis de Brian, est une période de troubles sociaux importants. En août 1908, les ouvriers qui bâtissent sous l'eau les fondations des piles de viaduc de Caronte engagent une grève pour l'amélioration de leurs conditions de travail. En 1910 les ouvriers de la ligne créent un syndicat général du bâtiment affilié à la C.G.T et le 1er mai sera fêté à Miramas et Port-de-Bouc comme à Martigues. Dans le mois de mai 1910, jusqu'à 600 grévistes se mobilisent pour la majoration du travail de nuit. En juin, on assiste à des heurts avec la gendarmerie et des incendies de matériel. Des grèves de solidarité immobilisent le chantier de Caronte, et le 26 juin la grève est générale. En avril 1911, c'est une nouvelle grève à propos des salaires et la durée du travail sur le chantier du Rove. À Ensues, Sausset, La Couronne et Martigues on organise des collectes de solidarité. On prépare des *soupes communistes*[4] pour les grévistes. En juillet 1911, une grève générale dans le bâtiment rassemble plus de 5000 grévistes. L'approche de la Guerre mettra un terme à l'agitation sociale en France, et il faudra attendre avril 1919 pour voir enfin légalisée la journée de travail de huit heures.
La Guerre entraîne de nouveaux impératifs budgétaires et une disparition de la main d'œuvre. Rapidement on fait appel à une main d'œuvre étrangère : tailleurs de pierre italiens, maçons espagnols ou portugais, terrassiers d'Afrique du Nord. Entre 1913 et 1915 on emploiera aussi des Annamites et même des prisonniers allemands. Les populations locales ne feront pas toujours bon accueil aux ouvriers étrangers, rendus responsables de tous les méfaits du moment. Les gendarmeries installées le long du tracé de la ligne répondent à un double objectif de maintien de l'ordre : contre les délits et contre les grèves.
Dans Toni, film produit par Marcel Pagnol, Jean Renoir raconte l'histoire d'un ouvrier immigré italien qui a trouvé du travail à Martigues. Le film débute à la Gare de Martigues par l'arrivée des immigrants avec leurs valises, il se termine par la course de Toni sur le viaduc de Caronte, abattu par les gendarmes près des parapets. Dans ce film qui en 1937 annonce le néoréalisme, se mêlent personnages et archétypes : l'ouvrier, le contremaître, mais aussi le pont, qui procure des points de vue à la fois modernes et sociaux.
Une fois traversée la passe de Caronte, c'est encore un film qui s'imprime dans le décor : pour Le Rendez Vous de Quai, Carpita tourne ici l'affrontement des dockers du port de Marseille avec les C.R.S. lors de la grande grève de 1955 contre la guerre d'Indochine. Tous les figurants sont inscrits à la G.G.T. !

Léger et puissant, le pont s'élance au-dessus du fleuve.[5]

LA GRANDE VOUTES DES EAUX SALEES
Le viaduc de la Calanque des Eaux Salées est un ouvrage d'art monumental, à la fois par son importance par sa singularité. Ici ce n'est pas le réseau qui détermine le viaduc, c'est le vide à franchir qui le détermine et qui l'érige en pont.
Le choix d'une grande arche pour enjamber la calanque vient répondre à une discontinuité géologique : sur un versant, du rocher massif, sur l'autre un calcaire fissuré et au fond, un mélange d'argile et de blocs. De surcroît, les fonds marins ici recèlent des résurgences alcalines, désastreuses pour les maçonneries de fondations. Il va falloir creuser loin, jusqu'à 22 mètres en dessous du niveau de la mer pour l'une des culées.
En cet avant-guerre, le choix d'un pont d'une seule venue sans appui intermédiaire est aussi un choix économique. Paul Séjourné reprend pour la calanque des Eaux Salées les principes du pont de Lavaur qu'il avait élevé trente ans auparavant. L'arche de 50 mètres d'ouverture est faite de trois rouleaux clavés séparés par des feuilles de plomb. L'épaisseur de l'arche, qui s'affine en s'élevant, est surmontée d'un bandeau de voûte saillant d'une vingtaine de centimètres qui tangente la corniche horizontale du tablier. Sur l'extrados (la partie extérieure) de la voûte mère, des pilettes soutiennent une double série de cinq arches qui, à leur tour, supportent le tablier ; un peu comme si un pont fait de petites arches venait mourir sur le grand arc pour renaître sur l'autre côté. « *Dans un grand pont en pierre, les matériaux ne travaillent guère qu'à se porter eux-mêmes* »[6], c'est bien en allégeant les maçonneries que la portée des ponts de pierre peut être augmentée. Le tympan est cette partie, habituellement pleine, située entre l'arche et le tablier du pont. Le dispositif d'évidemment que propose Séjourné, et qu'il appelle élégissement, permet d'alléger les maçonneries du tympan.
C'est cet élégissement qui donne ici au pont toute sa légèreté et c'est l'arche unique qui lui procure la puissance et l'élancement propres aux grands ouvrages d'art.
Séjourné trouve ses références dans le pont Fabricius à Rome (54 av JC), et dans le pont de Montauban (XIVe siècle), on pourrait également citer le pont St Bénezet d'Avignon, tous présentent des évidements entre les arcs. Le Vieux Pont de Toulouse (XVIIe siècle) de Jacques Lemercier, mis en œuvre par François Mansart, va plus loin : il présente un ajour entre les arches au droit de chaque pile, une sorte d'œil du pont, que Séjourné appelle dégueuloirs, qui « *fait fort bien et en augmente le débouché* »[7]. A quelques encablures, Séjourné a réalisé en 1911 le pont des Amidonniers, aujourd'hui des Catalans, qui s'inspire du Vieux Pont et de ses oculus mais renouvelle entièrement le genre avec un système de ponts jumeaux en pierre, étroits et ajourés, espacés de 10 mètres et réunis par un tablier fait de poutres transversales en béton.

NOTRE VOYAGE, lui, se continue. La mer est maintenant à portée de vue. Une mer en contre-plongée, cadrée par la futaie des pinèdes travaillées par le vent, et par leur tapis d'aiguilles. Un vertige attirant : l'étagement des toits de cabanons versaillisés, ocres, rouges, bruns, et en arrière-plan les fonds cristallins verts, bleus, mauves – ça sent l'oursinade. Ici la mer est voisine, quotidienne, dans la tonalité de ce tourisme marseillais qui fit de la Côte Bleue nos bords de la Marne.
On passe La Redonne où Blaise Cendrars est venu pour écrire et où il a séché devant la machine, préférant partir avec sa chienne courir la colline. Pour le simple plaisir de ne pas écrire.
Puis c'est Carry-le-Rouet et la courageuse tour de Marius Boyer, mieux habitée qu'un phare.
Enfin Sausset et l'Astragale d'André Bruyère, cinquante-neuf logements près de Marseille, sur une pente douce qu'il découvrait : « *lavande, thym, sarriette, tessons de bouteille, fenouil, romarin, ruines, et myrtes, arbouses et laurier, pins et lentisques ont reconquis le terrain...* »[8] cinquante neuf logements, tous différents, un peu oubliés aujourd'hui.

[1] H. Parker & S. Philips, « Motley Train », 1955, Elvis Presley, The Dozen, etc. – [2] Martin Heidegger, « L'homme habite en poète » – 1953 – [3] Parement intégral du soubrise d'un voussoir – Paul Séjourné, « Grande Voûtes » Tire XII, Chapitre I – [4] André Boubin, in « Technique et Architecture » 1960 – [5] H. Parker & S. Philips, op.cit. – Martin Heidegger, « L'homme habite en poète » – 1953 – [6] Louis Roubaud, « Le chemin de fer de la Côte Bleue » – [7] H. Parker & S. Philips, op.cit. – [8] Paul Séjourné, op.cit., Tire VII, Chapitre I – [9] Paul Séjourné, op.cit., Tome V, §4, p.57

FICHAFFICHE

Patrimoine des communes des Bouches-du-Rhône

FICHAFFICHE est une publication du CAUE, organisme associé du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

Au fil du temps, notre regard sur le patrimoine ne cesse de s'actualiser et de porter son intérêt sur des œuvres de notre passé récent qui, par leur programme et leur qualité artistique, ont su prendre date dans l'ordinaire de notre histoire. Au présent d'en cultiver le meilleur usage.

XX PATRIMOINE DU XXE SIÈCLE

n° CUAP 1165

La ligne de l'Estaque à Miramas par la Côte Bleue

1907 / 1915 - Miramas / Istres / Fos-sur-mer / Port-de-Bouc / Martigues / Sausset-les-Pins / Carry-le-Rouet / Ensues-la-Redonne / Le Rove / Marseille /

Paul Séjourné, ingénieur en chef du service de la construction de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et Méditerranée

Programme : relier Marseille à Miramas par la côte. Soit : 9 gares, 5 stations, 2 haltes, 59703,22 m dont 44,5% en 96 courbes et 55,5% en 91 lignes droites ; 3,26m de dénivelé entre les extrémités, altitude mini 1,80 m (halte de plan d'Aren) altitude maxi 53,70 m (tranchée de Miramas) en 88 pentes et 27 paliers ; 45 passages inférieur, 21 passages supérieurs ; 2 ponts et 18 viaducs dont 4 labellisés patrimoine du XXe pour une longueur totale de 3220,77 m ; 23 souterrains pour une longueur totale de 5384,05 m et 3 galeries voutées.

Accès : e pericoloso sporgesi. Les ouvrages sont visibles le long de la ligne desservie par les TER sous réserve des précautions d'usage. Notamment ne pas marcher le long des voies (même si on croit connaître le trafic, un horaire de train pouvant en cacher un autre).

Profil en long

Pour en savoir plus / sources bibliographiques

Grandes Voûtes Paul Séjourné ; Imprimerie Ve. Tardy-Pigelet et fils, Bourges, 1913-1916. Dans cet important ouvrage en six forts volumes, Paul Séjourné a synthétisé un véritable traité des grandes voûtes. Non seulement il s'avère un ingénieur audacieux en allégeant - élégissant- les tympans des ponts pour en augmenter la portée , mais encore il va, décomposant l'ouvrage en quantités, en heures de travail, opérer des comparaisons d'ouvrages d'art entre eux. De ces données comparables, il tire des règles de qualité et d'efficiences, en cela il poursuit l'œuvre des encyclopédistes et du compatriote de J.L.N. Durand chargé du cours d'Architecture à l'Ecole Polytechnique au début du XIXe siècle. Plus encore, comparant, il finit par régler la question du beau, soit par la description des effets de telle ou telle membrure, ou bien dans la meilleure manière de raccorder un cintre à une pile et même l'élvasement de celle-ci. Il sera aussi très critique sur certains ouvrages comme le viaduc de Saint-Chamas, tout en entretiens de piles et de cintres, jugé définitivement laid, cher et saugrenu. Enfin à la façon des traités d'Alberti ou de Palladio, il détermine la formule du meilleur cintre par rapport à la hauteur du viaduc par : 2a=0,40h, puis celle de la bonne épaisseur de pile à la naissance de la voûte avec 0.2a+0.04h. Pour ce dernier énoncé, il s'appuie sur un diagramme de comparaison formant statistiquement une fonction linéaire ; tous les calculs convergent vers la beauté. Comme dans les grandes rêveries rationalistes ; arts et métier, le monde s'en-mêle comme disait un tag près d'une école d'ingénieurs.

Les Ponts Monumenta Historiques Marcel Prade ; Éditions Brissaud, Poitiers 1988 / ***Ponts de France*** Guy Graffesal ; Presses de l'ENPC, Paris 1994 / ***Les ponts modernes*** Bernard Marey ; Picard éditeur, 1990-1995 / ***Essais et Conférences*** Martin Heidegger ; Gallimard- NRF, Paris 1980 / ***Ligne de Miramas à l'Estaque***, Rapport sur l'exécution des travaux et les dépenses effectuées, compagnie P.L.M. Saint-Etienne 1928, archives municipales de Martigues, cote ID37/ ***La Côte Bleue*** Cly Doisain ; Editions Terradou 1995 / ***Le chemin de fer de la Côte Bleue vers les plaines de la Crau*** Louis Roubaud ; Editions Campanile 2004 / ***Reconstruction du viaduc de Caronte*** André Piché, Section Centrale Cinématographique de la SNCF / ***Marseille sur rail*** l'Envue Marseille n° 216 mars 2007 / ***Toni*** Jean Renoir ,1935 ; scène finale avec poursuite sur le viaduc de Caronte visible sur http://www.youtube.com/watch?v=g-4H9laUXn8&feature=related / Site Structurae : bases de données documentaire sur les ouvrages d'art ; **http://fr.structurae.de** / Site de la DRAC PACA sur les édifices labélisés Patrimoine XX : **http://www.culture.gouv.fr/paca/dossiers/xxeme_label/label.htm**

10 communes des Bouches-du-Rhône

Remerciements Ville de Martigues : direction de l'aménagement et de l'urbanisme, direction culturelle, service du patrimoine, service des archives communales Direction régionale des affaires culturelles Provence-Alpes-Côte d'Azur, SNCF, Réseau ferré de France

Ont participé à cette publication
Directeur de publication : **Frédéric Vigouroux**
Directeur du CAUE : **Jean-Louis Champeyer**
Coordination : **Nicolas de Barbarin** / Rédaction : **Thierry Durousseau**
Photos : **Nicolas de Barbarin** /Fond photographique archives, **ville de Martigues**
Illustration couleur : **Nicolas de Barbarin**
Ressources : **Nicolas de Barbarin, Sophie Bertran de Balanda, Maude Blasco, Sylvie Denante, Jérôme Mortier**
Graphisme : **Joëlle Morissot** / Impression : **Espace imprimerie**

© 2008 - CAUE - Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Bouches-du-Rhône - 25 rue Montgrand 13006 Marseille tél : 04 96 11 01 20 - C2R - Comité Départemental du Tourisme des Bouches-du-Rhône 13 rue Roux de Brignoles 13006 Marseille - tél : 04 91 13 89 13

LES GARES
À Port-de-Bouc, on rejoint un tronçon de voie vers Miramas, qui existait avant la ligne, c'est un tracé de plaine, la course du train devient presque rapide le long des étangs rougis, plus bas que la mer. On peut admirer à loisir les stations, toutes d'une même facture : la ligne a opté pour « un dessin homogène adapté au style du pays. » Les gares sont d'importance variable et les ingénieurs ont retenu les leçons d'architecture de J.L.N. Durand à Polytechnique, notamment celles sur la typologie.
Ainsi la gare peut-elle comporter, sur un même plan, une, deux, trois ou cinq travées de 4 mètres de large; et en hauteur un, deux ou trois niveaux. Si les cinq travées ne suffisent pas, on ajoute en rez-de-chaussée un bloc surmonté d'une terrasse, entourée d'un rang de tuile et marquée d'un gros plastre d'angle.
Les voyageurs trouvent la salle d'attente, le vestibule, le bureau où l'on achète les billets, une salle pour les bagages et les colis à retirer, et enfin le bureau du chef de gare. Sur l'espace public, les baies au sol sont en arcades dès la seconde travée; les fenêtres du premier étage, où se trouvent les appartements, sont surmontées d'une ligne de tuile qui fera école.

Le plus souvent, les quais sont protégés par une marquise tandis que l'autre côté des voies est couvert par un simple abri. Plus loin sur le quai principal, les toilettes, bâtiment en réduction dont les baies assez hautes sont simplement occultées par des arquets de céramique. Au-delà c'est la technique : lampisterie, aiguillages, voies de garage pour les quais de marchandise.
La gare est couverte d'une toiture en tuile ronde avec de larges avant-toits et des travettes peintes. Parfois le couvrement s'orne d'un fronton qui porte le nom de la station. Mais le plus singulier sont ces décors d'avant-toit tout en carreaux de céramique vernissée. Sans doute visait-on l'économie, mais le résultat s'apparente au style Liberty. Les noms des stations sont également en carreaux, comme dans le métropolitain parisien ; ici ils sont brun-rouge, ornés de frises en festons : brun-rouge, ocre-rouge et un vert céladon parfois remplacé par un violet pourpre. La frise, doublée de sorties de croix, est soulignée par des motifs à trois carreaux qui font inévitablement penser au pixel art et aux space invaders. Tout cela est vraiment joli.
La dernière gare, celle de Miramas, n'a rien à voir avec tout ça, elle appartient à la Grande Ligne, aujourd'hui marginalisée par le tracé du T.G.V.. C'est dire le peu de rang que tient notre ligne de délestage dont on a fermé neuf gares sur treize, il y a quinze ans et où les chefs de gare sont remplacés par des C.A.B. (contrôle automatique des billets). À l'heure où les transports en commun reviennent au goût du jour, où Marseille pense au R.E.R., quel magnifique tracé que cette ligne paysagère de la Côte Bleue.
En attendant, nous, on rentre à Marseille.

Well it's bringing my baby, because she is mine all.[9]

Éditeur

PAUL SÉJOURNÉ
Né en 1851 à Orléans, Paul Séjourné a vingt ans lorsqu'il intègre l'école Polytechnique, il est ingénieur des Pont et Chaussée en 1876.
À ses débuts, il occupe des fonctions obscures, mais montre rapidement son talent avec le pont Antoinette (1884), du nom de sa jeune épouse. Il s'agit d'un port rail ferroviaire en arc encastré, de 47,35 mètres d'ouverture, sur la ligne Montauban-Castres. Il est nommé ingénieur en chef de la Lozère sur la ligne Mende-La-Bastide, et construit, toujours en 1884, le pont de Perles et Castelet en Ariège, puis le pont ferroviaire de Lavaur dans le Tarn d'une portée de 61,50 m, un pont plus haut.
En 1887 il publie dans les annales des Ponts et Chaussées un mémoire préconisant des cintres légers, une construction par rouleaux (*douelle*)[10] ainsi qu'une fermeture progressive des joints, principes qui resteront la base de tous ses ouvrages.
Il est envoyé en 1888 à Samarkand, sur les chantiers du chemin de fer transcaspien, puis entre 1890 et 1893 en Espagne, sur la ligne Linares–Almeria.
En 1896 il entre à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, d'abord à Dijon puis au siège à Paris. En 1901 il devient professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées où il enseignera jusqu'en 1922.
En 1904 il réalise au Luxembourg le pont Adolphe, un pont urbain d'une portée exceptionnelle de 85 mètres. En 1908 il livre dans les Pyrénées Orientales le pont-rail de Fontpedrousse sur la ligne à voie étroite de Villefranche-de-Conflent à Bourg-Madame. Ce viaduc en arc avec un tablier à deux niveaux est marqué par l'éclectisme historique : des contreforts en mâchicoulis, un arc en biers-point de 30 mètres d'ouverture reprenant au premier niveau la charge de la pile centrale du tablier supérieur, et sur la clé de l'arc brisé, un blason.

En 1908 il dessine le pont des Amidonniers cité plus haut, et en 1909 il est nommé Chef de la Construction à la compagnie PLM, poste qu'il conservera jusqu'en 1924. C'est alors qu'il dirige la construction des lignes Miramas-l'Estaque, Frasne-Valorbes, Nice-Cuneo et Chorges-Barcelonnette, dont les ouvrages d'art sont aujourd'hui noyés dans le lac de Serre-Ponçon. Durant cette période, il réalise trois viaducs : celui de Morez dans le Jura (1912), celui de la Calanque des Eaux Salées (1914) et celui de Corbière (1915). Il publie également son traité des Grandes Voûtes (1913-1916), un état des connaissances techniques et historiques sur les ponts en maçonnerie de plus de 40 mètres. De 1916 à 1934 il travaille à l'achèvement des lignes du Maroc notamment Casblanca-Marakech-Tunis.
Dans les Alpes-Maritimes, il réalisera les viaducs de Scarassoui (1922), qui sera détruit durant la seconde guerre mondiale, de l'Entossiera et de l'Escarène. Il est élu membre de l'Académie des Sciences en 1924.
Parmi ses ouvrages de très grande portée, outre le viaduc de la Roizonne édifié en 1928, près de La Mure dans l'Isère, il faut citer le viaduc de la Recoumène, réalisé en 1925 et qui ne servira jamais. Avec son tracé en courbe et la finesse de ses piles perchant le tablier à 60 mètres de haut pour des ouvertures d'arches de 25 mètres, il possède une dimension métaphysique. Les huit arches inutiles évoquent des toiles de Giorgio de Chirico ou de Paul Delvaux.
Il décède à Paris en 1939.

Paul Séjourné a été le dernier des constructeurs de grands ponts en maçonnerie. On l'a longtemps associé à l'historicisme de la fin du XIXe siècle et aux gares de style gothique. Certes le souci des paysages traversés par les voies ferrées et la déférence aux ouvrages anciens qui s'y trouvaient, l'ont amené à se référer aux exemples historiques pour réaliser les voûtes de ses grands ponts, mais c'est justement dans la modernisation de l'exécution que réside son apport. Les formes caractéristiques des ouvrages de Séjourné, les grandes arches et les tympans ajourés par une série de petites travées, seront très naturellement reprises dans les ouvrages en béton armé. La beauté et l'architecture sont loin de lui être étrangères, et il l'affirme dans son traité :
« *De tous les ouvrages - je dis de tous, même les plus petits - l'aspect importe : il n'est pas permis de faire laid.* » [11]