

PARC DU 26^E CENTENAIRE - JEAN-CLAUDE GAUDIN

REFLET DE L'HISTOIRE DE MARSEILLE

L'histoire du parc du 26^e centenaire est un condensé de l'histoire contemporaine de Marseille.

Elle commence au milieu du XIX^e siècle. Avec la révolution industrielle, le commerce international s'intensifie et le port de Marseille est en plein essor. En 1863, 15 ans après le premier chemin de fer reliant Avignon à Marseille, la gare du Prado, située sur le site de l'actuel parc, voit le jour pour répondre aux besoins des quartiers industriels de La Capelette, de Menpenti et du Rouet (fonderie, ateliers de mécanique, distillerie, huilerie, savonnerie...). Plus tard, elle sera même reliée au Vieux-Port via un tunnel ferroviaire.

Avec l'entrée dans le XX^e siècle, la gare entame une nouvelle vie.

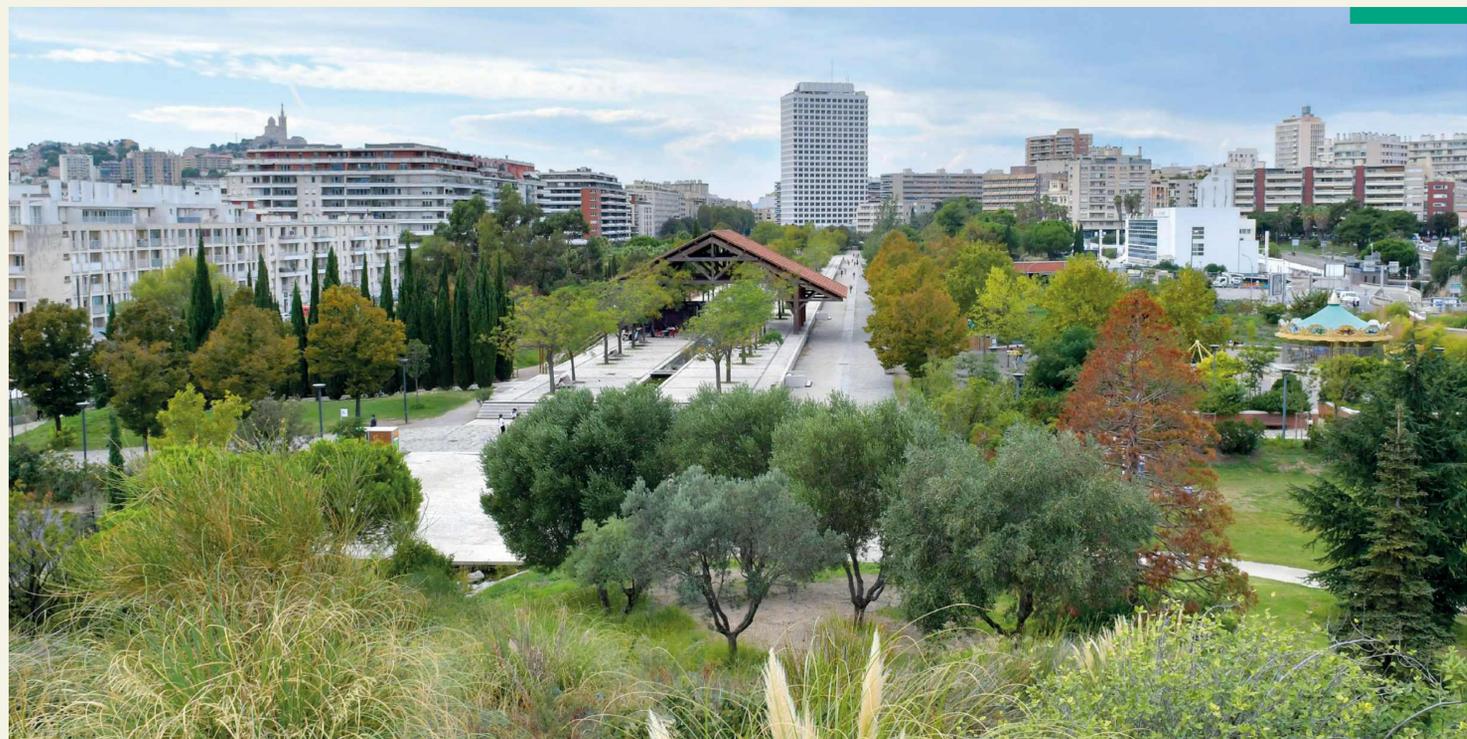
Une vie d'artiste en 1905, quand Buffalo Bill et son Wild West Show s'y installent.

Au tournant de la Première Guerre mondiale, elle devient un atelier de réparation de trains.

Les années 50 signent les débuts d'une nouvelle ère. Avec les Trente Glorieuses, la ville s'agrandit et, avec elle, le besoin très prosaïque de jeter ses déchets. La gare du Prado devient "la gare des bordilles" qui achemine les déchets des Marseillais vers la décharge d'Entressen. Elle fermera à la fin des années 80.

Après 20 ans de sommeil, le quartier reprend vie à l'aube des années 2000. De nouveaux immeubles sont construits à la place des anciennes usines de la Capelette, de Menpenti et du Rouet et, en lieu et place de l'ancienne gare, on crée le parc du 26^e centenaire.

Nouveau siècle, nouveaux enjeux. Avec le réchauffement climatique, le parc subit de fortes périodes de sécheresse. Aujourd'hui, sa renaturation et son adaptation au climat lui offrent une nouvelle vie.



VILLE DE
MARSEILLE

LA CONSTRUCTION DE LA GARE DU PRADO

La gare du Prado, dans les années 70



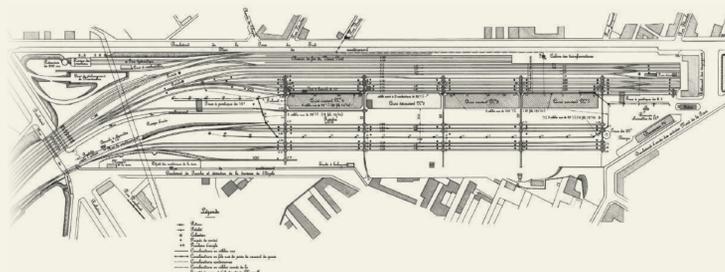
© DR

©Archives municipales de Marseille,
lithographie d'Alfred Gaudon, 11 F. 057

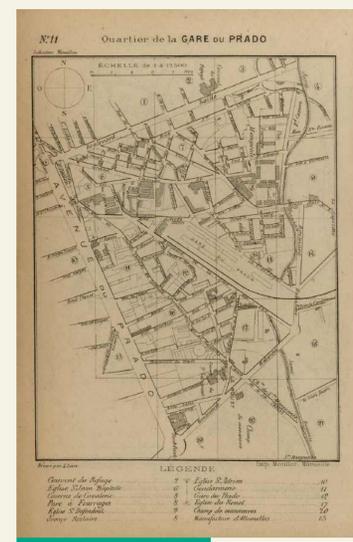


Au cours du XIX^e siècle, Marseille s'étend en direction du sud. L'avenue du Prado est percée en 1830. Les riches familles de négociants s'installent, de plus en plus nombreuses avec l'essor du port. À l'Est, des usines et des logements ouvriers s'implantent.

L'arrivée du chemin de fer à Marseille renforce le développement de la ville. La première ligne est inaugurée en 1848, reliant Avignon à Marseille, en passant par Arles. Elle rencontre un succès immédiat avec plus de 600 000 voyageurs dès la première année.



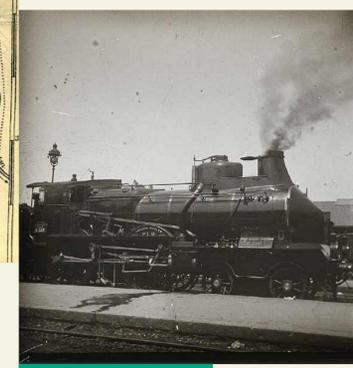
Marseille, vue prise
au-dessus de la
gare Saint-Charles,
vers 1860



©Archives municipales de Marseille, 102 F. 053

Quartier de la gare
du Prado, 1890

Marseille, plan du réseau
ferroviaire du centre-ville, 1931



©Archives municipales de Marseille, 38 F. 2027,
photographie de Joseph Abadie

Locomotive de la Cie PLM
en gare, vers 1900

Le réseau ferroviaire de Marseille s'étend rapidement. En 1852, en plus de la gare Saint-Charles, sept autres gares sont déjà ouvertes. Au début des années 1860, le projet d'une "gare de l'Est ou du Sud" apparaît avec l'ambition de faire de la gare du Prado la deuxième gare de Marseille, reliée à Saint-Charles, l'Estaque et la Joliette et aux lignes de Lyon et de Toulon.

La gare ouvre en 1872, mais sera principalement cantonnée à un service de marchandises, les voyageurs étant obligés de faire un changement à la Blancarde ou à Saint-Charles pour poursuivre leur route. Ce service des voyageurs prend fin en 1914.

Jusqu'à la création de la SNCF, la gare du Prado est exploitée par la société PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) un vaste réseau qui couvre tout le Sud-Est de la France, les Cévennes, jusqu'à Paris, la Bourgogne et la Franche-Comté.

UN TUNNEL ENTRE LA GARE ET LE VIEUX-PORT

En 1873, un an après l'ouverture de la gare du Prado, des travaux sont lancés pour creuser un tunnel reliant la gare au bassin du carénage, au pied du fort Saint-Nicolas. D'une longueur de 2 483 mètres, le tunnel, qui passe sous Notre-Dame-de-la-Garde, permet, à partir de 1878, de transborder directement le chargement des bateaux du Vieux-Port par voie ferroviaire.

Son exploitation est aussi reprise par la PLM en 1884. Mais l'activité de la desserte du Vieux-Port est loin de celle qui se développe autour des bassins de la Joliette et d'Arenc avec l'extension des nouveaux ports vers le nord.

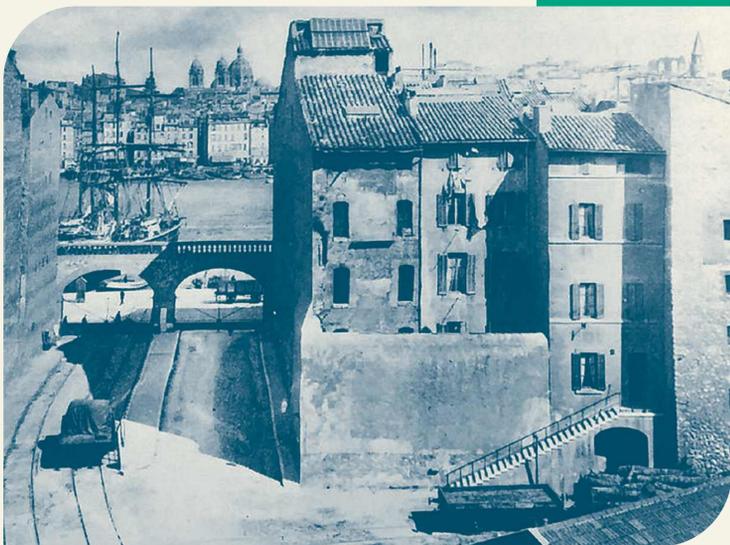
En 1950, la halle aux marchandises située sur le Vieux-Port est démantelée. Le tunnel ferme en 1964. Il existe déjà, à cette époque, le projet de le transformer en tunnel routier, qui ne sera réalisé qu'en 1993 avec le tunnel Prado-Carénage.

Vue sur le bassin de Carénage, on distingue l'entrée du tunnel [1937-1939]



©Archives municipales de Marseille, 2 F1 299

Gare ferroviaire du Vieux-Port, à proximité de la sortie du tunnel Prado-Carénage, 1906



©Fernand Demaille

En 1875, des ateliers de réparation et maintenance du matériel roulant - locomotives, wagons, voitures de voyageurs - sont ouverts à la gare du Prado, venant compléter le service petit entretien de la gare Saint-Charles.

Si les ateliers du Prado restent modestes jusqu'en 1918, avec des effectifs d'environ 350 ouvriers, ils vont connaître un essor important pendant l'entre-deux-guerres, avec le développement du trafic et l'industrialisation du quartier. En 1939, près de 1000 personnes travaillent encore dans les ateliers de la gare du Prado.

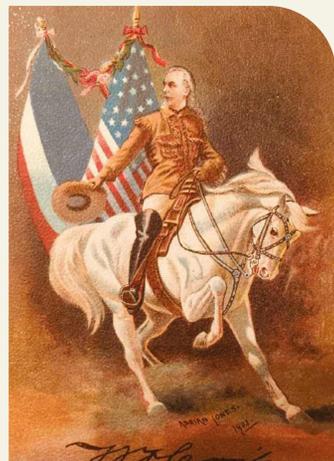
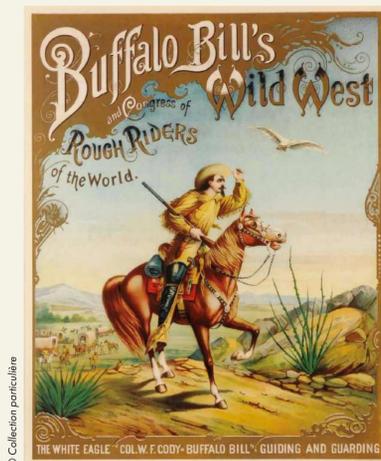
LE PRÉ DE BUFFALO BILL : LE FAR WEST DANS LA GARE DU PRADO

Le 29 novembre 1889, à 5h21 du matin, la troupe de la légende du Far Ouest, William Frederick Cody, dit Buffalo Bill arrive en gare du Prado. Cette figure de la conquête de l'Ouest vient se produire à Marseille, dans le cadre d'une tournée mondiale, entamée en 1882 aux États-Unis.

La troupe traverse l'Atlantique à bord de 16 bateaux : elle compte près de 500 chevaux et entre 700 et 800 figurants, parmi lesquels une centaine d'Amérindiens. En Europe, trois trains spéciaux sont affrétés pour les transporter ; le convoi mesure près d'un kilomètre.

Le cirque s'installe et se produit entre le Grand chemin de Toulon et l'avenue Rabatau, tout près des ateliers du Prado.

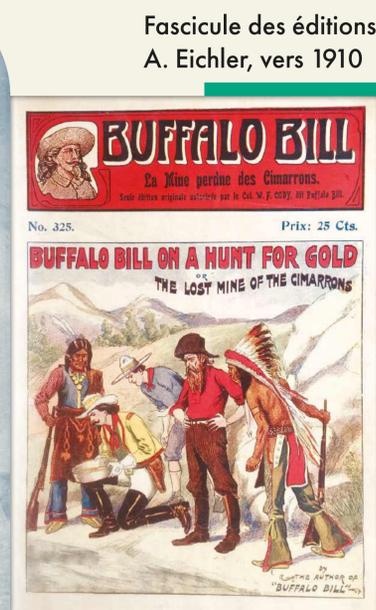
Ce "pré de Buffalo Bill" devient ainsi l'hôte d'un spectacle époustoufflant, composé de tableaux reconstituant une bataille de la guerre de Sécession, des attaques de diligences, des numéros équestres et de tirs, des scènes de vie quotidienne au Far West.



Couverture du programme du Wild West Show par Adrian Jones, 1903

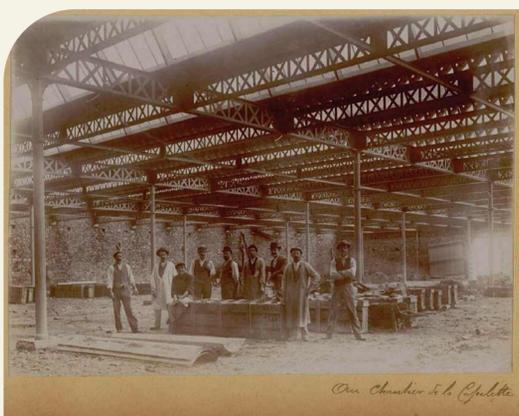


W. F. Cody, alias Buffalo Bill, 1892



Le spectacle de Buffalo Bill revient en Europe en 1905, lors de sa deuxième tournée européenne, et choisit la cité phocéenne pour y faire hiberner son show, y laissant les tentes, animaux et un certain nombre de ses "rough riders of the world" ("les cavaliers les plus hardis du monde"). En mars 1906, la légende américaine offre quatre dernières représentations aux Marseillais, avant de continuer son périple vers l'Europe centrale. Le passage de la troupe a laissé une trace indélébile. Sans doute a-t-il aussi constitué une expérience inoubliable pour les cheminots de la gare et des ateliers du Prado, qui ont côtoyé pendant des semaines les personnages du Wild West Show.

L'ESSOR INDUSTRIEL ET LA MÉMOIRE DES CHEMINOTS



©Archives municipales de Marseille, 208 F 8, Edouard Cornet

Un groupe d'ouvriers et de patrons de la société Cornet dans les ateliers de la gare du Prado [c. 1900]

Dans la première partie du XX^e siècle, la gare du Prado accompagne le développement industriel des quartiers qui l'entourent. Le long de l'Huveaune s'installent de nombreuses usines - aciéries, fonderies, huileries, savonneries etc., dans les quartiers de la Capelette, du Rouet, de Menpenti ou de Saint-Loup. Les marchandises sont acheminées via la gare du Prado, qui dispose d'une halle de 6 000 m² pour assurer la logistique.

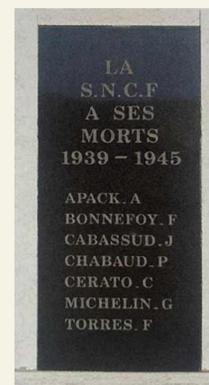
Les ateliers du Prado voient aussi leur activité se renforcer, avec l'arrivée du petit entretien. En 1939, à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, ils sont près de 1000 à y travailler.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les cheminots des ateliers du Prado participent, comme leurs homologues des autres gares, dépôts et ateliers de la région, à des actions de résistance. Ils sont sept à tomber au champ d'honneur lors de la bataille de Marseille ; une plaque en bois retraçant d'un côté l'historique de la résistance cheminote à Marseille et de l'autre citant les noms des sept "morts pour la France" du Prado, était installée dans les ateliers du Prado. Sauvée in extremis de la destruction, elle se trouve aujourd'hui dans les locaux de la CGT, rue Bénédict. Une autre plaque plus moderne a été apposée dans les locaux où les derniers ouvriers du Prado ont été mutés, rue Guibal.



©Archives municipales de Marseille, 103 F 137, photographie attribuée à Eugène Izambon

Un train arrêté dans une gare, deux agents des chemins de fer sur le quai, début XX^{ème} siècle



Extrait de *Cheminots de Provence, Les années de guerre 1939-1945*, Robert Mencherini, Marseille, CE des cheminots PACA Ed, 2e Edition, p. 97 et p. 145

LA FERMETURE DU TUNNEL ET LA GARE DES BORDILLES

La gare du Prado, surnommée
"gare des bordilles" [c. 1988]



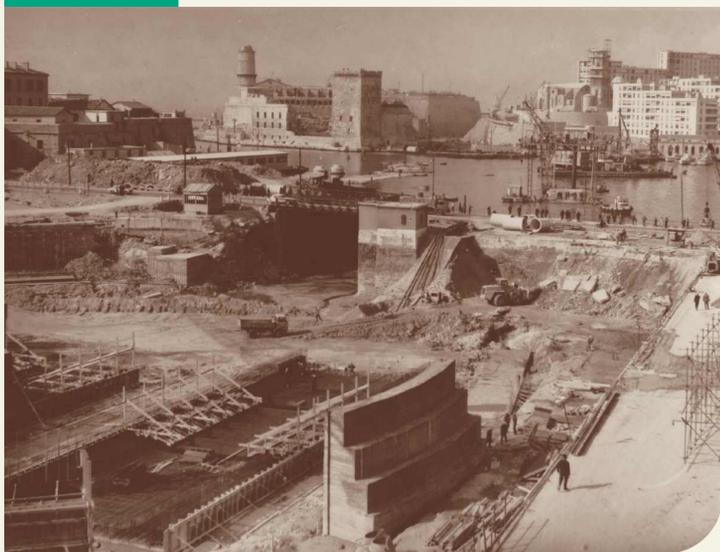
© DR

La baisse du trafic et la désindustrialisation impactent la gare du Prado dès les années 1960. Le tunnel est fermé le 31 mai 1964, moins d'un siècle après avoir été percé. Une reconversion en tunnel autoroutier est envisagée dès les années 1970, mais ce n'est qu'en 1991 que le chantier est lancé, pour ouvrir le 18 septembre 1993. Le tunnel a été rallongé au nord pour déplacer son entrée et la raccorder à l'autoroute A50. La sortie du tunnel se trouve toujours le long du bassin du carénage, avec un nouveau fronton.

Dans les années 1960, la gare reste en activité mais elle sert principalement au chargement des trains d'ordures ménagères à destination de la décharge d'Entressen (à Saint-Martin-de-Crau).

Chaque jour, d'impressionnants convois ferroviaires chargés d'ordures ménagères - près de 350 000 tonnes par an - quittent Marseille en direction de la plaine de la Crau située entre l'étang de Berre et la Camargue. En 1999, un nouveau terminal pour le chargement des ordures est construit à La Capelette libérant ainsi les emprises de la gare du Prado, désormais surnommée "gare des bordilles", pour la construction du Parc du 26^e centenaire.

Le chantier du tunnel autoroutier
du Prado-Carénage



© Musée d'Histoire de Marseille, Inv. 2004-6-22-022



© Musée d'Histoire de Marseille, Inv. 2004-6-22-020

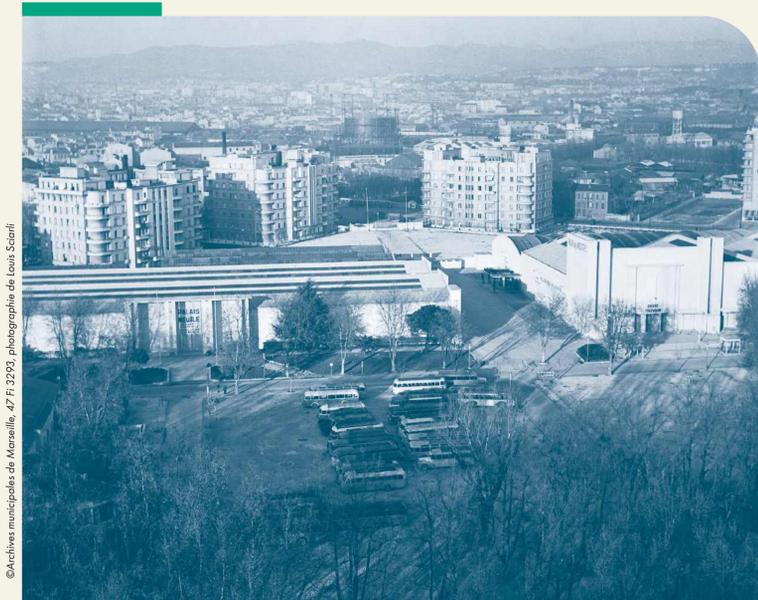


© Musée d'Histoire de Marseille, Inv. 2004-6-22-021



UN QUARTIER EN MUTATION

Vue plongeante sur les immeubles Bd Rabatau et rue R. Tesseire, le quartier du Rouet et la gare du Prado à l'arrière-plan, 24 décembre 1955



©Archives municipales de Marseille, 47 F1 3293, photographie de Louis Scarfi



©Sophie Guillemin

Savons, huiles, sucre, tuiles, briques, ciment, tabac, soude, soufre, outils de navigation... la gare du Prado a participé de la richesse industrielle de Marseille aux XIX^e et XX^e siècles. Mais avec la désindustrialisation progressive de la ville à partir de la deuxième moitié du XX^e siècle, les usines et les ateliers de La Capelette, Menpenti et du Rouet ferment tour à tour laissant place à de nombreuses friches aux alentours de la gare du Prado. Ne servant plus qu'à transporter les déchets ménagers vers la décharge d'Entressen, la gare des bordilles dépérit et finit par être vendue par la SNCF à la Ville de Marseille en 1998. Peu à peu, ce quartier se transforme et prend une vocation résidentielle avec la construction de nombreux logements et d'un parc.



©Sophie Guillemin



©Sophie Guillemin

La gare du Prado à la fin des années 90



LES VESTIGES DE LA GARE DU PRADO

En 1998, la gare du Prado est démantelée pour devenir le parc du 26^e centenaire.
En souvenir de son passé ferroviaire, des vestiges ont été préservés pour conserver la mémoire du lieu.



Le quai et son ombrière

Une halle rappelle l'emplacement, la forme et la hauteur de l'ancien hall de la gare du Prado. Un quai de l'ancienne gare a aussi été conservé.

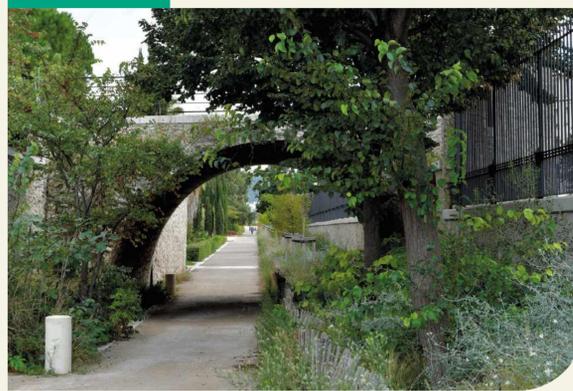
Le jardin lapidaire

Il forme un damier de pierres et conserve les bases des structures des anciens hangars.



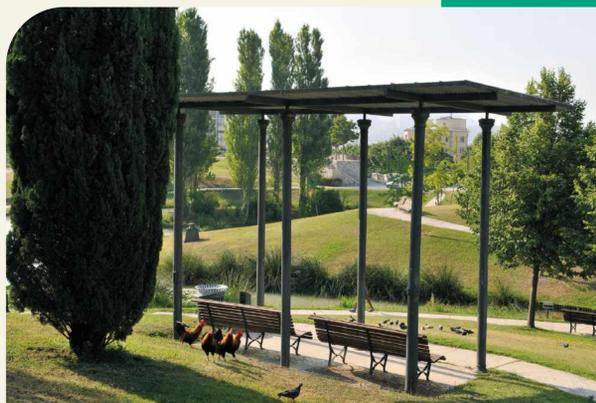
Le tunnel

Il abritait la ligne de chemin de fer qui reliait la gare du Prado au bassin du carénage sur le Vieux-Port.



Les gloriettes

Elles s'appuient sur d'anciennes colonnes de fonte pour créer des espaces de repos abrités.



Les cabestans

Les cabestans servaient de points d'appui aux cordages tirés par des chevaux pour haler les wagons.



Un segment de rail

Il rappelle le tracé des anciennes lignes de chemin de fer.

UN NOUVEAU PARC DANS UN NOUVEAU QUARTIER

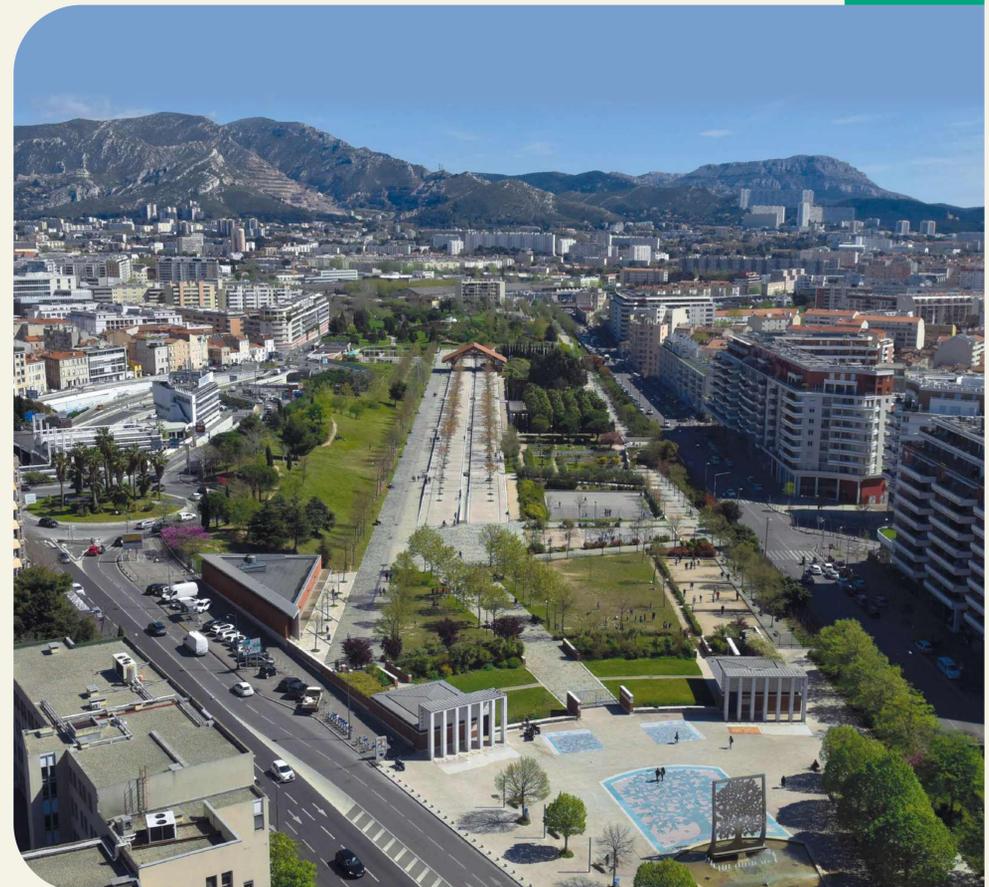
Avec la fermeture définitive de la gare du Prado, le projet de création d'un parc prend forme et dès 1998 un concours d'architecture est lancé, remporté par Bernard Huet. Le parti pris est alors de trouver une harmonie entre les différents quartiers jusque là séparés par la gare, tout en les dotant d'un écrin de verdure symbolisant les 2 600 ans de la fondation de Marseille.

Le parc actuel en hiver 2025



L'ancienne gare en 1998

Le nouveau parc, installé sur les 10 hectares de la gare, est alors pensé comme un trait d'union entre les différents quartiers et ouvre une ère de renouveau pour l'Est de Marseille.



LA NAISSANCE D'UN PARC

Le parc ouvre en 2001 après trois ans de travaux.

Un majestueux parvis accueille l'Arbre de l'Espérance, créé par le paysagiste Dominique le Fur et le sculpteur Daniel Chotard. Cette sculpture est inaugurée 6 mois auparavant en décembre 2000. Elle symbolise l'espoir, la tolérance et la fraternité et marque le 26^e centenaire de la cité phocéenne. Au pied de l'Arbre de l'Espérance, les noms de près d'un demi-million de Marseillaises et de Marseillais ont été gravés dans le marbre entre 2005 et 2010.

Pour y apparaître, il suffisait alors de renvoyer à l'Hôtel de Ville une carte postale qui disait :



Le Mur des Justes

Depuis 2006, un Cèdre du Liban installé à l'entrée du parc rappelle le soutien envers une presse libre et indépendante, garante des libertés intellectuelles et clé de compréhension du monde.

Le parc rend hommage à la tolérance et à l'ouverture aux autres. Ainsi, dans l'allée des Justes, le Mur des Justes honore les Marseillaises et les Marseillais qui ont sauvé des Juifs pendant la Deuxième Guerre mondiale au péril de leur vie, des "Justes parmi les Nations".



UN SYMBOLE DE TOLÉRANCE

Le jardin africain



Pour souligner l'ouverture au monde et la diversité, le côté nord du parc accueille quatre jardins thématiques :

- ✓ un jardin provençal aux plantes aromatiques et sa fontaine créée à partir d'une meule d'un moulin à huile ;
- ✓ un jardin oriental, avec sa palmeraie percée d'allées où l'eau joue un rôle essentiel ;
- ✓ un jardin africain aux murs en grès et pierres volcaniques rouges ;
- ✓ un jardin asiatique calme et harmonieux invitant à la méditation.



Le jardin asiatique



Le jardin oriental



Le jardin provençal



26 SIÈCLES D'HISTOIRE

Ce nouveau parc, inauguré à l'aube du 3^e millénaire, rappelle la longue histoire de Marseille, fondée pacifiquement il y a 26 siècles.

L'histoire veut que Massalia soit née de l'union de Protis, membre d'une colonie grecque venue de Phocée avec Gyptis fille de Nann, roi des Ségobriges, tribu ligure établie sur la côte.

Le chiffre symbolique 26 est intégré à plusieurs reprises : on y trouve une allée de 26 séquoias ; la terrasse, vestige de l'ancien quai, est parcourue d'un canal animé de 26 jets bouillonnants ; une fontaine sèche aux 26 jets d'eau très appréciée des enfants...

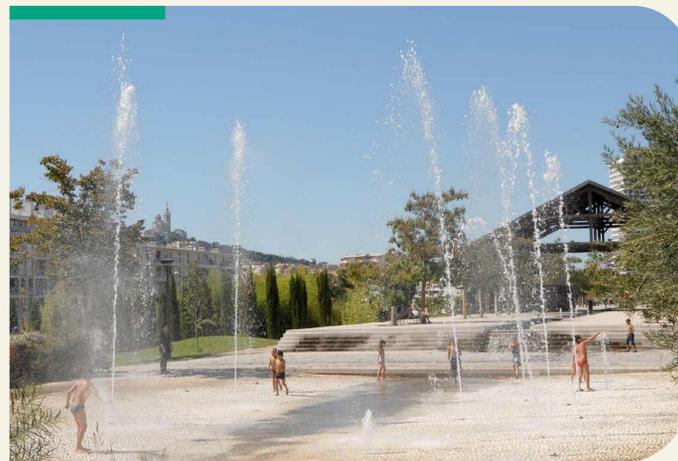
Aujourd'hui, grâce à l'opération de renaturation, le parc entre dans une nouvelle ère devenant un poumon vert essentiel en plein cœur de Marseille, un espace de respiration et de fraîcheur pour les habitants.



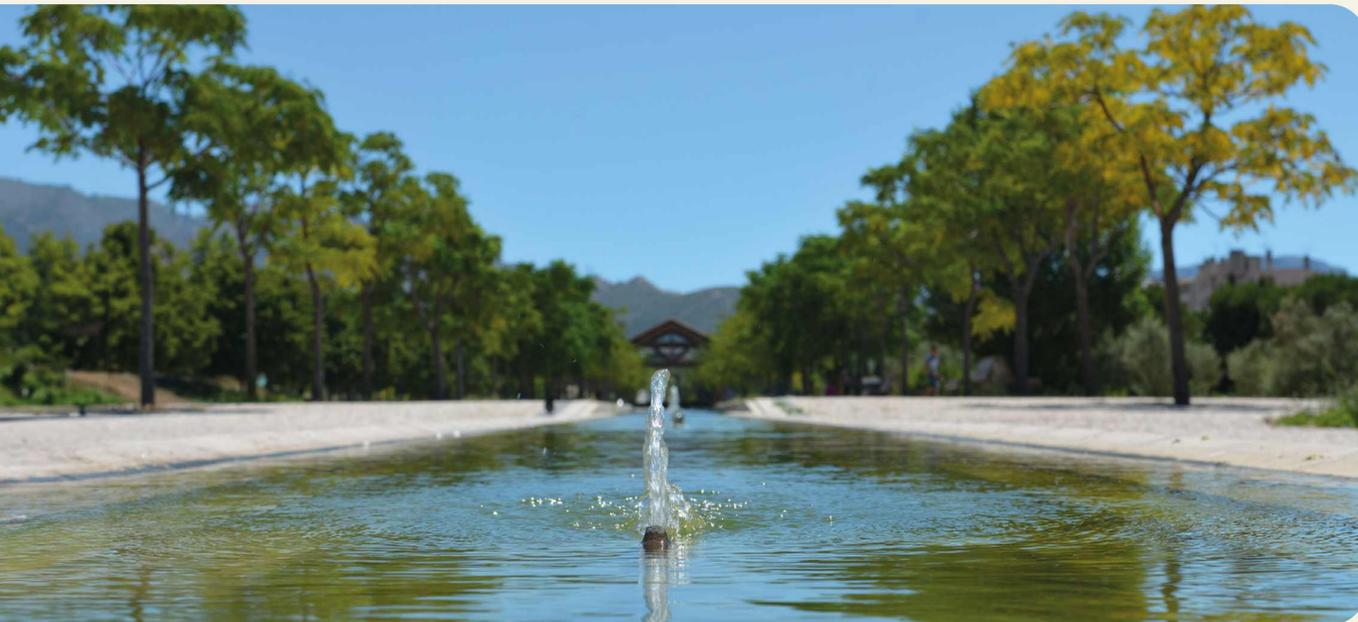
Au point le plus haut du belvédère, une colonne commémore la fondation de Massalia par les Phocéens avec, au sol la traduction du texte d'Aristote "Les Phocéens qui pratiquaient le commerce en Ionie fondèrent Massalia".



26 jets d'eau installés sur les vestiges des quais de l'ancienne gare, 26 autres derrière : autant de symboles rappelant l'histoire multiséculaire de la cité phocéenne.



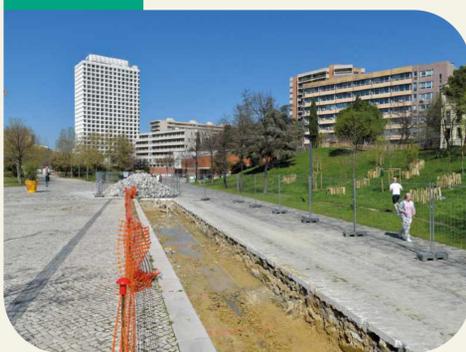
UNE NOUVELLE JEUNESSE



Aujourd'hui, la crise climatique est à l'œuvre et les préoccupations environnementales sont devenues une priorité. Un quart de siècle après son ouverture, le parc du 26^e centenaire s'offre une nouvelle jeunesse.

Installation de jeux inclusifs, d'aires sportives, d'un banc rouge pour évoquer les violences faites aux femmes, de poubelles de tri, renaturation, désimperméabilisation, gestion durable de l'eau et de l'éclairage, accessibilité, débitumisation, installation de brumisateurs... La Ville repense les espaces et s'adapte aux enjeux actuels.

La Ville effectue des travaux pour rendre le parc plus vert et moins minéral



Des jeux inclusifs et des brumisateurs pour les enfants



Installation d'un banc rouge pour évoquer les violences faites aux femmes



En hommage à l'Ukraine, un symbole de plus orne désormais le parc



PLACE AU VIVANT !

La renaturation désigne la gestion écologique des espaces verts, en se rapprochant le plus possible des paysages naturels locaux.



Le parc bénéficie du plan Arbres : plus de 300 arbres et plus de 34 000 arbustes y sont plantés.



Pour mieux s'adapter aux impératifs écologiques, les espèces végétales méditerranéennes, plus résilientes et moins gourmandes en eau, sont privilégiées. Tout comme le milieu naturel dans lequel elles s'épanouissent de manière à préserver la biodiversité locale. Les petits animaux y trouvent ainsi des abris, des espaces de vie, de nourriture et de reproduction adaptés.



Croquis du jardin japonais par l'aquarelliste Carine Barbotte



L'EAU : MIEUX LA GÉRER ET CRÉER DES ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

L'eau coule tout le long du parc du 26^e centenaire ! C'était le cas, du moins, à sa création où l'eau était à la fois ornementale et utile puisqu'elle irriguait les sols et permettait aux plantes de prospérer.

Aujourd'hui, l'eau retrouve sa place, grâce à la réfection et au réaménagement du lac, d'une surface de 2 650 m², ainsi qu'à la restauration des différentes fontaines. Des îlots de fraîcheur bienvenus, qui permettent aux végétaux de croître et réduit ainsi l'arrosage.



Croquis du lac
par l'aquarelliste
Carine Barbotte

L'eau est en train de devenir une ressource rare. Pour l'économiser, la Ville a revu l'étanchéité des canaux et des fontaines, réparé l'arrosage automatique et installé un système d'arrosage connecté, qui repère les fuites de canalisation et calcule les besoins en eau des sols et des plantes. Enfin, les revêtements sont changés pour des sols plus perméables à l'eau de pluie.

UN NOUVEAU NOM POUR UN PARC ENTIÈREMENT RÉNOVÉ

“J’ai souhaité accoler le nom de mon prédécesseur Jean-Claude Gaudin à celui du parc du 26^e centenaire. Il était intarissable lorsqu’il s’agissait d’évoquer son amour pour l’histoire de notre belle cité phocéenne.

Comme Marseille, le parc du 26^e centenaire - Jean-Claude Gaudin aura eu plusieurs vies, plusieurs histoires, plusieurs influences.”

Le Maire de Marseille

Le parc du 26^e centenaire,
mars 2025

