

Aménagement d'un port de plaisance à l'Estaque

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



T
1
8
9
9

T.P.F.E
Ecole d'Architecture de Marseille Luminy

Novembre 1998

Agostini Thomas

P R E F A C E

**TOUTE REPRODUCTION MÊME
PARTIELLE EST INTERDITE,
sans autorisation des
propriétaires des droits
LOI DU 11.03.1957**

Au départ, ce diplôme était pour moi le prolongement de mon attachement à la mer et à ma ville natale. C'est ce qui m'a poussé à étudier un port de plaisance. Mais un port à l'Estaque. Et ce petit quartier est devenu peu à peu le principal moteur de mes recherches.

D'un coin perdu de Marseille, mes investigations m'ont fait découvrir un espace compliqué, chaotique mais ô combien intéressant et enrichissant. Un espace parfois étriqué qui s'est révélé comme un condensé de tout un pan de l'histoire de la ville et, paradoxalement, comme une ouverture à mon travail d'étudiant.

Non sans mal et sans surprises, mon projet a évolué vers une étude d'urbanisme. Car c'est ce que "demandait" le site, ce qu'il appelait.

T 1899

COMPOSITION DU JURY

Directeur d'étude : M. Pasquali architecte, enseignant à l'Ecole d'Architecture de Marseille Luminy

Deuxième enseignant : M. Lacroix plasticien, enseignant à l'Ecole d'Architecture de Marseille Luminy

Enseignant extérieur : M. Fraisse architecte, enseignant à l'Ecole d'Architecture de Montpellier.

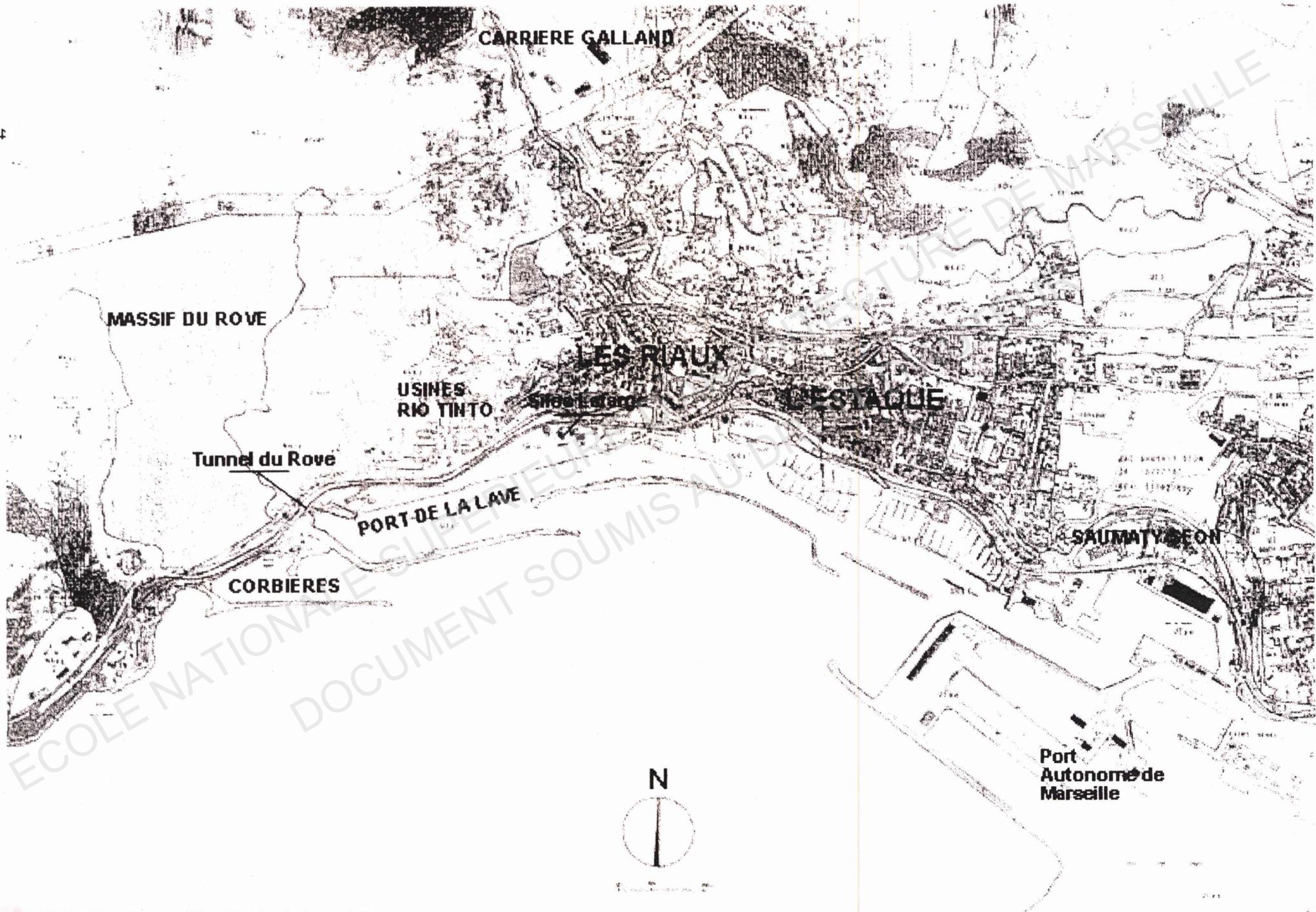
Personnalité compétente : M. Mandron Directeur du Tourisme à la Chambre de Commerce de Marseille.

MFN 3910

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
Service documentation
184, Avenue de Luminy
13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

S O M M A I R E

INTRODUCTION	page 5
Découverte du sujet, du site	
1. REPERES HISTORIQUES	page 9
• Période rurale, artisanale puis touristique	
• Période du développement industriel et villageois	
• Fin de la croissance autonome du bassin de l'Estaque	
• Période industrialo-portuaire	
• Période de renouveau	
2. LE PORT DE LA LAVE ET L'ESTAQUE AUJOURD'HUI	
1. Analyse sociale et économique	page 17
2. Analyse géographique et urbaine	page 19
3. Synthèse :	page 31
A. Les atouts et les handicaps du quartier	
B. Potentialités, le rôle d'un port de plaisance	
3. LE PROJET	
1. La plaisance, situation actuelle	page 39
A. Evolution de la plaisance	
B. Situation actuelle	
2. Décomposition du projet	page 45
A. Thèmes et champs de références	
B. Lecture du programme, le parti	
CONCLUSION	page 59
BIBLIOGRAPHIE	page 61
REMERCIEMENTS	page 63



CARRIERE GALLAND

MASSIF DU ROVE

USINES
RIO TINTO

LES RIAUX

ESTACQUE

Tunnel du Rove

PORT DE LA LAVE

CORBIERES

SAUMAYSSON

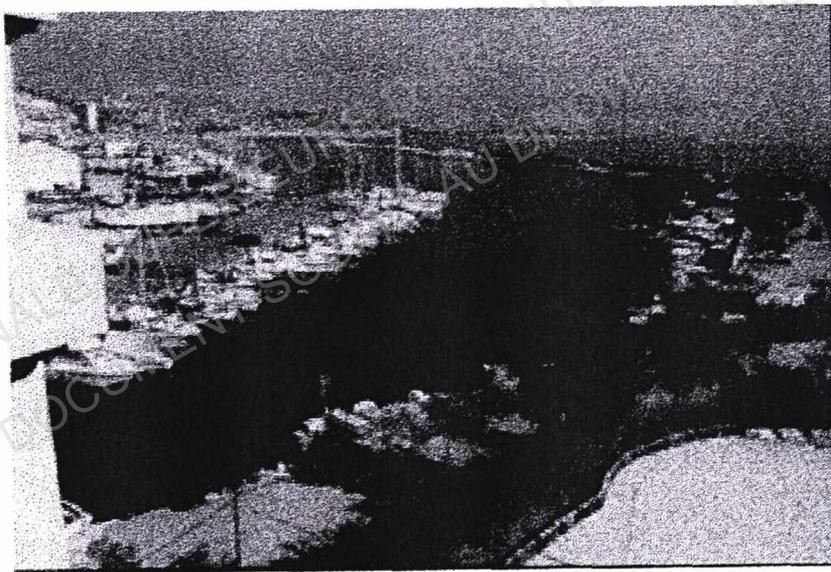
Port
Autonome de
Marseille



1:50,000

I N T R O D U C T I O N

Le port de la Lave actuel, qui se trouve à l'extrémité Nord du littoral marseillais, après le quartier de l'Estaque, n'est en fait qu'un simple quai sur lequel accostent les bateaux des particuliers, protégés par une énorme digue. Pas de pontons ni de capitainerie, un yacht-club et des entreprises abrités sous du préfabriqué... Concession du Port Autonome de Marseille, le site paraît organisé pour recevoir des bateaux de plaisance d'une façon provisoire, tant ses aménagements sont pauvres. C'est un parking à bateaux, cerné de grilles, sans vie autre que les mises à sec et les réparations. Et encore, un parking bien petit par rapport à la surface du plan d'eau. La taille et la prestance des unités (pour la plupart, des voiliers dépassant les 10 mètres) surprennent.



Le port de la Lave vu depuis la route du littoral, au-dessus de l'embouchure du tunnel du Rove. A droite, la large digue (de 30 mètres) où gisent des grues, des containers rouillés.

Au regard de l'espace disponible (150 mètres de large entre la digue et le quai, sur une longueur de plus de 400 mètres), connaissant la pénurie de places pour bateaux de plaisance en particulier et l'attrait indéniab le de la mer en général, le port de la Lave semble offrir une opportunité rare pour développer la plaisance.

Si l'on saisit cette occasion pourtant, la réflexion se heurte rapidement au contexte environnant. Car malgré les apparences d'abandon et de délabrement, c'est à un contexte riche et même pesant auquel on a affaire. Une richesse historique, géographique.

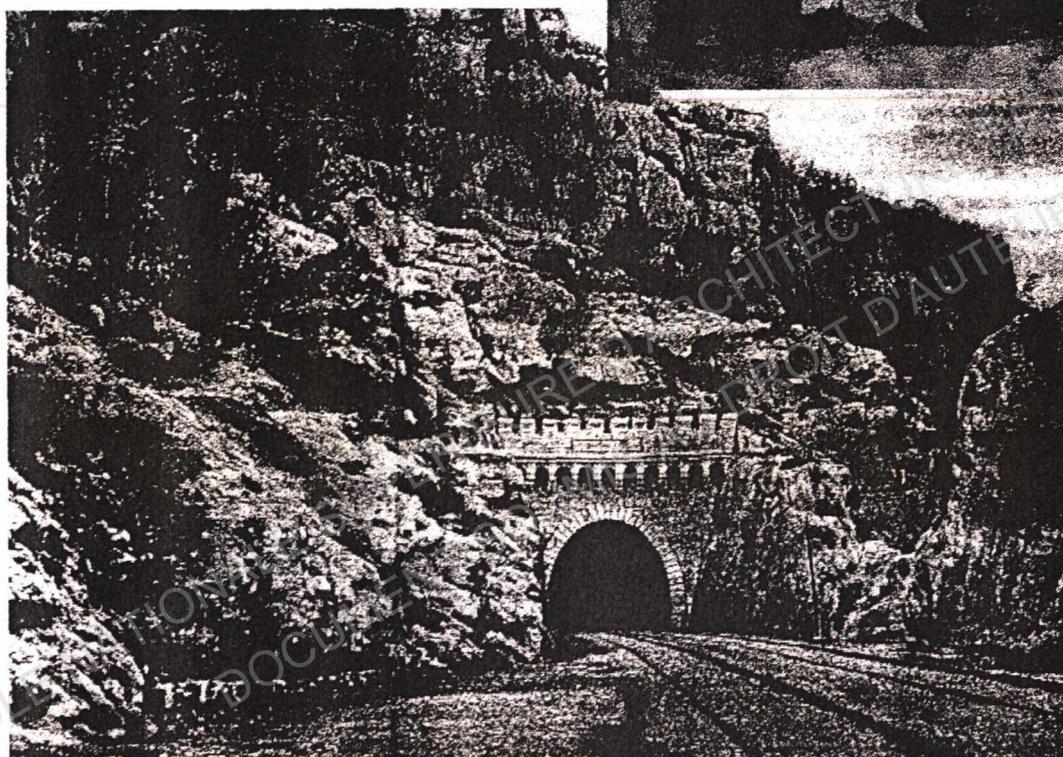
Savoir que le port de la Lave était 40 ans auparavant l'embouchure du Tunnel du Rove (qui amenait les péniches jusqu'à l'étang de Berre) n'est que la partie émergée de l'iceberg.

Cela nous renvoie au passé industriel du site, au quartier de l'Estaque rendu célèbre entre autres par Cézanne, aux rapports de ce « village » avec Marseille... Autant d'éléments qui ont forgé l'identité du lieu, et dont l'impact dans un nouveau projet ne peut être écarté. Il est donc nécessaire pour comprendre le site d'étudier son histoire, ses caractéristiques géographiques, sociales, économiques.



L'embouchure du tunnel du Rove, monumental, d'où commence le quai du port de la Lave.

*Paul Cézanne
La mer à l'Estaque
1882-1885*



Le tunnel de la Nerthe en 1847

Le tramway de l'époque



1. REPERES HISTORIQUES

Le port de la Lave s'inscrit dans le développement du quartier de l'Estaque. On peut diviser ce développement en cinq grandes parties.

1. PERIODE RURALE, ARTISANALE PUIS TOURISTIQUE (JUSQU'EN 1900)

Le petit village de l'Estaque existe depuis très longtemps, avant même un document d'archives daté du 30 novembre 1294. Le nom « Estaque » serait la transcription du mot provençal « estaco », l'attache : en effet l'activité principale y était la pêche. Mais aussi l'agriculture et l'exploitation de l'argile (artisanat).

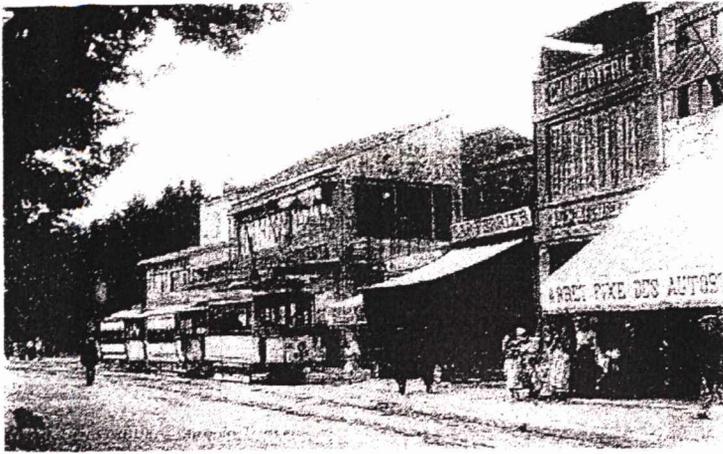
Jusqu'alors, l'Estaque reste relativement isolé, entouré de collines sauvages appelées « montagnes inaccessibles ». Toutefois, au début du 18ème siècle déjà, la situation privilégiée de ce coin abrité du Mistral, ensoleillé, aux vallons boisés attire quelques notables, qui y bâtissent bastides et châteaux (château Fallet, château Bovis...).

Mais en 1848 est construite la ligne de chemin de fer PLM (Paris-Lyon-Marseille), qui va bouleverser la vie des Estaquéens.

Dans un premier temps de transition, ce ralliement à la « civilisation » amplifie l'arrivée des grands bourgeois voyageurs, initiée au 18ème. L'Estaque devient un lieu de villégiature huppé. Des personnalités comme Paganini, Zola, Cézanne (en 1870) bientôt imitées par d'autres peintres (Renoir, Braque, Dufy, Derain, Marquet...) côtoient une clientèle en majorité étrangère, dans des hôtels luxueux (jusqu'à dix hôtels). L'établissement le plus célèbre est l'hôtel de bains de mer Mistral (édifice toujours existant).

De plus, une pittoresque **ligne de tramway à vapeur est mise en service en 1892**, parallèlement à la « route du littoral ». A la demande des voyageurs excédés par la cohabitation avec la marée, les tramways furent équipés d'une remorque à poisson. En 1900, la ligne est électrifiée.

Tous ces moyens de communication font de l'Estaque un quartier de Marseille, de plus en plus couru donc, pour ses diverses qualités : loisirs, tourisme, gastronomie, commerce. Les habitants sont connus pour leur goût de la fête : joutes navales (encore aujourd'hui), concours de chant, de boules, de grimaces, bals...



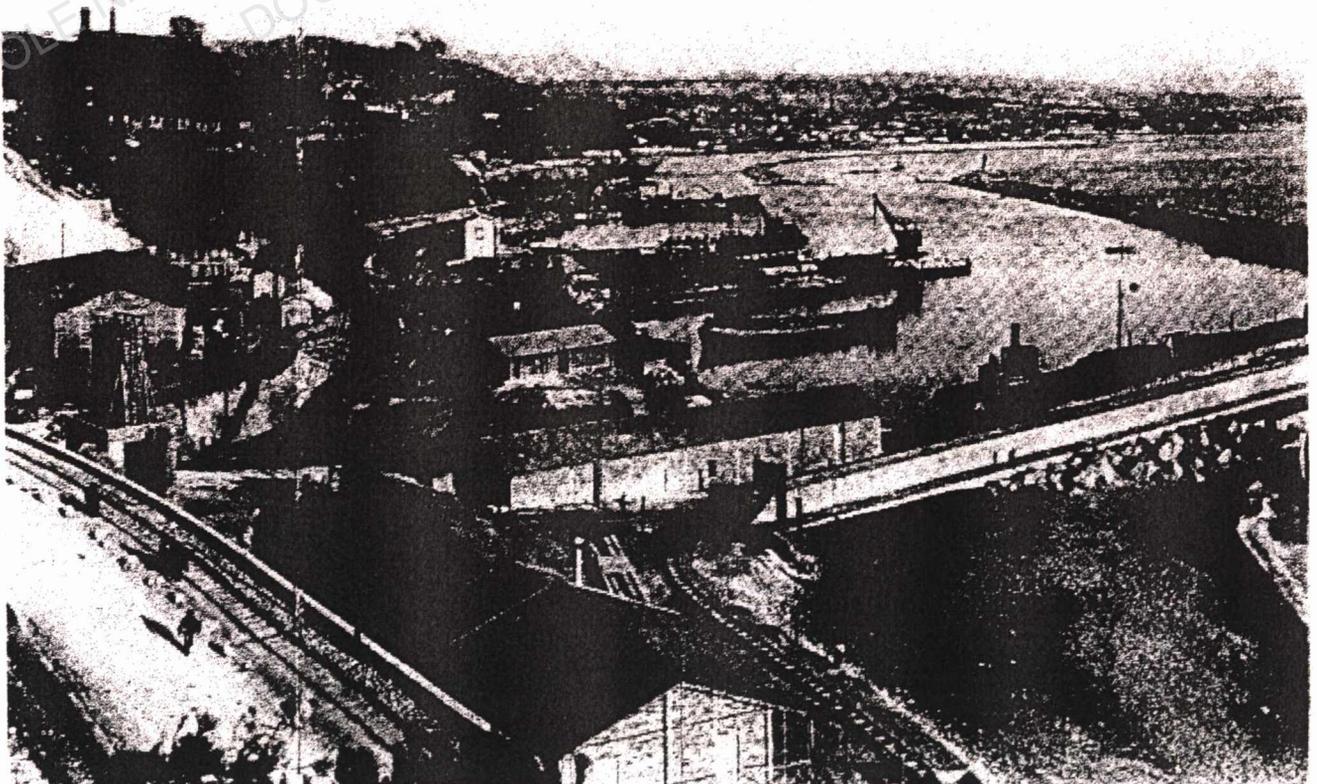
*L'arrêt des tramways ;
début du siècle*

*André Derain
L'Estaque 1906*

Les couleurs éclatantes du Fauvisme



*Les usines Kuhlmann sur Rio Tinto en 1913, devant la future embouchure
du tunnel du Rove ; voir la prise de vue actuelle page 5*



Mais les qualités du site ne se limitent pas là. Les filons d'argile, de marne, de calcaire remarquables sont désormais accessibles. Les industries s'installent.

2. PERIODE DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET VILLAGEOIS (1900-1930)

Les collines qui tombent dans l'eau favorisent, par simple gravitation, l'acheminement des matières premières sur les bateaux (les tartanes) ou le train, via les gares nouvellement créées : Estaque-gare publique, et gare privée des Riaux.

Avec le train, la mer, les collines et leurs gisements (et aussi le fait d'échapper à l'octroi de la ville de Marseille !), les industries se multiplient.

D'abord les fabriques de tuiles (une vingtaine en 1900), des huileries. Puis vient l'industrie chimique : usines de soufre et de soude (liées aux savonneries), de chaux et de ciments hydrauliques.

Dès lors, les carrières et les industries chimiques vont jouer un rôle prépondérant dans l'extension urbaine et portuaire de Marseille, encore sur la lancée de l'expansion coloniale.

Le site de Rio Tinto (près du village des Riaux, qui se construit et se rattache à l'Ouest de l'Estaque) est au cœur du dispositif. Sous les terrasses du site, le plan d'eau de la Lave, les quais et leur « parc à bloc », qui reçoit les granulats descendus.

Les industriels ont obtenu le prolongement de la route du littoral (1900), ils construisent alors le tunnel du Rove (de 1911 à 1926, par la société Chagnaud), qui débouche sur l'étang de Berre. **Marseille étend ainsi son pouvoir jusqu'à Port-de-Bouc, et se trouve en liaison directe avec le Rhône (c'est le « canal de Marseille au Rhône »).**

Le port de la Lave actuel se déploie de l'embouchure du tunnel du Rove au parc à blocs.

Sous l'œil des peintres, le village de pêcheurs a vu son paysage se modifier considérablement. Cézanne parti dès le début de l'industrialisation, le Fauvisme persévéra jusqu'en 1912. Mais « le soleil si effrayant » (Cézanne) ne suffira plus face aux cheminées.

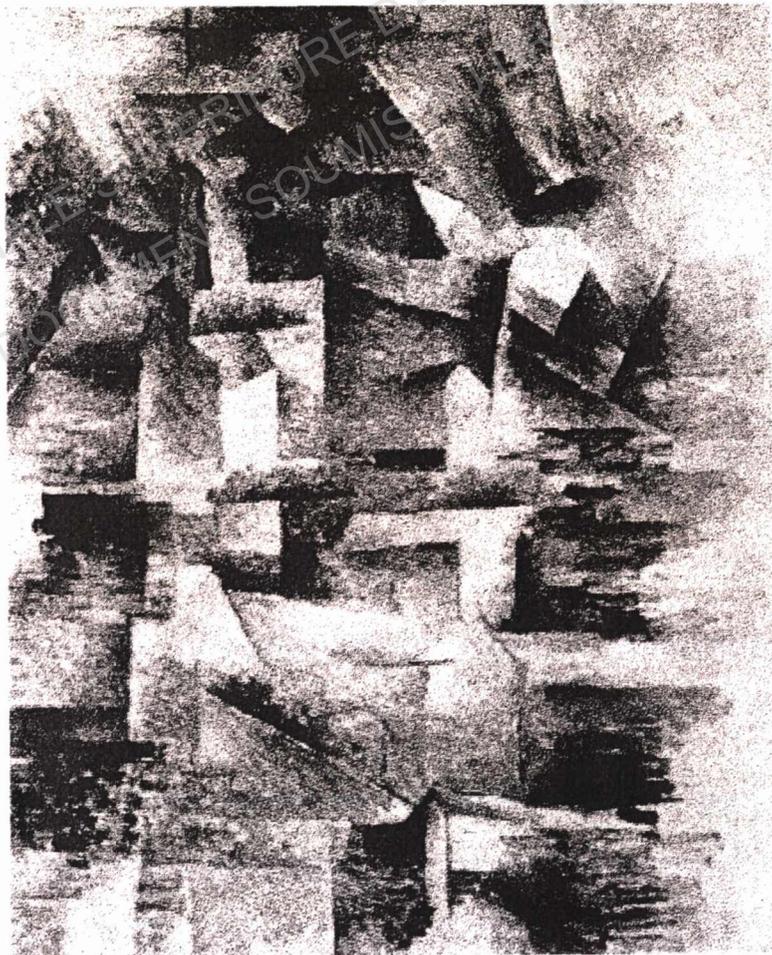
La population, de 318 habitants recensés en 1818, puis environ 2500 en 1880, atteint à l'apogée industrielle 14000 individus, en partie grâce à la main d'œuvre d'origine italienne.

Le village s'est équipé d'écoles, érigé une église (1860).



*Georges Braque
Le Viaduc de l'Estaque
1907*

*Georges Braque
Les usines de Rio Tinto à l'Estaque, 1910. Le début du Cubisme*



3. FIN DE LA CROISSANCE AUTONOME DU BASSIN DE L'ESTAQUE (1930-1950)

Les gisements d'argile s'épuisent, les tuileries commencent à disparaître. Parallèlement, le système industriel (four-tunnel, robotique...) prend un essor important. Ce développement s'emboîte avec celui, très fort, du port marchand de Marseille, qui s'étend sur les différentes anses où s'abrite la pêche artisanale. Le caractère villageois s'estompe.

Le réseau viaire Estaque/Marseille s'intensifie. Les populations ouvrières (arrivée de main d'œuvre maghrébine) s'accroissent, répondant aux besoins des grandes entreprises (chimie et carrières).

4. PERIODE INDUSTRIALO-PORTUAIRE (1950-1980)

L'Estaque est maintenant très imbriqué dans le fonctionnement marseillais. Et l'ancien village en subit toutes les conséquences.

Car si en 1970 le port de Marseille est encore le deuxième au niveau européen, plusieurs événements et décisions politiques vont amorcer et précipiter son déclin :

- choc pétrolier, création du site industriel de Fos-sur-Mer (illustre la séparation des activités portuaires/industrielles, au Nord, et tertiaires, au centre de la ville)
- concentration des fonctions économiques supérieures sur la région parisienne (concrétisé en 1986 par le PAM, Port Autonome de Marseille, appartenant à l'Etat)
- activités industrielles traditionnelles qui s'effondrent (le retour au négoce est mal compris par la ville), diminution importante de l'emploi dans le bâtiment
- nouvelle logistique du transport de marchandises (ce sont les marchandises qui choisissent les ports et non plus l'inverse).

La baisse démographique de la ville est engagée, comme la chute de l'emploi.

A l'Estaque, ainsi que dans tous les quartiers Nord ouvriers, cette crise économique se manifeste plus durement. Les usines ferment, le chômage s'amplifie.

Une partie des logements spontanés sont supprimés, au profit de la réalisation de grands ensembles locatifs sociaux (les « cités »...).

5. PERIODE DE RENOUVEAU APRES 1980

Les grands propriétaires, en particulier industriels, vendent leur patrimoine foncier désaffecté. **C'est la fin d'une époque, et la ville commence à réfléchir à donner de nouvelles orientations au quartier.**

L'habitat ouvrier vétuste est réhabilité peu à peu, la ZAC de Saumaty-Séon, à l'Est de l'Estaque, est mise en place. De nouvelles activités s'implantent : recherche scientifique maritime avec Bouygues Offshore, Comex, Ifremer, centre de recherche Cousteau ; d'autres plus anciennes sont réactivées : déplacement de la criée aux poissons du vieux-port à Saumaty.

Mais à l'heure actuelle, quelles sont les conséquences de ce passé ? Les difficultés ont-elles été résorbées ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2. LE PORT DE LA LAVE ET L'ESTAQUE AUJOURD'HUI

1. ANALYSE SOCIALE ET ECONOMIQUE

- **La population**

L'Estaque fait partie du 16eme arrondissement, qui est le moins peuplé (en densité et en nombre) : 23,6 hab/ha et 17267 habitants en 1990. De plus, cette population est une de celles qui diminuent le plus fortement à Marseille, et qui détient un des plus forts pourcentages de jeunes. Quelles en sont les raisons ?

- **Les activités**

Le 16eme compte 38,5 % d'emplois du secteur industriel, soit le deuxième plus fort pourcentage de la commune. En corrélation, la population du 16eme est celle qui compte le plus d'ouvriers et d'employés (73 % des actifs contre 60 % en moyenne à Marseille), et elle est l'une des moins qualifiées de la ville (48 % sans diplôme contre 35 %).

Aussi, ne s'étonnera-t-on pas, connaissant l'évolution des industries dans ces quartiers, d'un **taux d'emploi parmi les plus faibles (27 %)**, et **inversement d'un taux de chômage très fort (27,8 % contre 18,5 % à Marseille)** en 1990.

Malgré tout, on assiste depuis 1982 à une hausse du nombre d'actifs, notamment des femmes actives. De 2308 emplois en 1982 pour le 16eme, on en retient 5148 en 1990.

Ces derniers chiffres ne cachent pas un bilan encore très négatif. **Le 16eme, et donc l'Estaque, a besoin d'un nouvel élan.**

Regardons maintenant la situation géographique et urbaine du quartier. En quoi exprime-t-elle les difficultés rencontrées, et s'en dégage-t-il des potentialités intéressantes ?



1:50,000

2. ANALYSE GEOGRAPHIQUE ET URBAINE

• Géographique

Les quartiers de l'Estaque et des Riaux s'étendent le long de la côte (début de la côte bleue).

Au Nord, la colline, au Sud, la mer. **C'est un territoire "entre deux", qui se resserre au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville, jusqu'à devenir falaises qui plongent dans la mer.**

- Les collines : les massifs de la Nerthe et du Rove

Le massif de la Nerthe, comme celui du Rove, est le moins élevé des massifs marseillais (280m), mais il présente une particularité géomorphologique originale : **les terrains les plus plats se situent sur les parties les plus hautes.**

Le massif est constitué de calcaire très dur (ce qui explique son exploitation en carrières). Le sol y est souvent aride sur les hauteurs (garrigue maigre), à cause du vent violent et de l'ensoleillement (2800 heures/an au minimum, record seulement dépassé par la région de Toulon).

Mais sur les côtes littorales et dans les vallons, on note un **phénomène d'abri très accentué des vents du Nord**. La végétation y est plus fournie (pinèdes).

Au-dessus du port de la Lave, sur les versants Sud et Est du massif du Rove, des espèces végétales protégées.

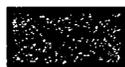
- La mer

Le plan d'eau, en dépit du passé industriel, a été mesuré comme le **plus propre de toute la rade de Marseille** (voir plus loin le projet municipal d'un centre d'élevage de poissons à Corbières). La rade plein Sud, à l'abri du Mistral, est la qualité première du site.

LEGENDE



Végétation



Mer



MASSIF
DU
RIBON

3

RIO TINTO

4

0

ZAC
SAUMATY-SEON



1:5000

• Analyse urbaine

Le développement urbain s'est bien sûr adapté au contexte naturel. On sait que l'homme s'est installé "entre-deux", entre les collines et la mer.

- CARTE N°1

Un littoral à plusieurs facettes, des limites à plusieurs niveaux : un tissu hétérogène.

- Limites

d'infrastructures : chemin de fer au Nord
administratives : ZAC de Saumaty-Séon à l'Est
naturelles : . massif du Rove et de la Nerthe à l'Ouest
. bord de mer au Sud

- Zones

0 : la ZAC, zone tampon de raccordement à la ville (longtemps désertée)
1 : le village historique de l'Estaque
2 : le village ouvrier des Riaux
3 : les usines et les carrières
4 : le massif naturel

Le paysage est caractérisé par son hétérogénéité, due à son passé tumultueux.

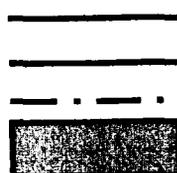
Le bâti villageois vernaculaire côtoie des grands ensembles HLM (au Nord-Est), une zone commerciale (la ZAC à l'Est) et les hangars des usines à l'Ouest. Le littoral est sectionné, d'Est en Ouest, en port marchand (le Port Autonome), port de pêche (Saumaty), port de plaisance (l'Estaque), quais industriels plus ou moins abandonnés (quais de la Lave) et enfin en base nautique touristique (Corbières). Plus loin, la côte bleue et ses superbes petites criques comme Niolon.

Le réseau viaire est constitué de petites rues perpendiculaires au littoral, tranchées par de grandes infrastructures parallèles au littoral.

Les massifs naturels, dans les parties inhabitées, sont en quelques points mangés par les carrières.

Ainsi, en se promenant dans les quartiers de l'Estaque ou des Riaux, est-on surpris par les changements d'échelles. Heureux ou pas, ils donnent du caractère.

LEGENDE



Le bord de mer
Réseau viaire et SNCF
Frontière entre les différentes zones
Végétation

Tunnel de la Narthe
(le plus long de France)

Autoroute

Lignes SNCF

Gare

Centre ville

5

4

Le fortin

Coventry

La gare

3

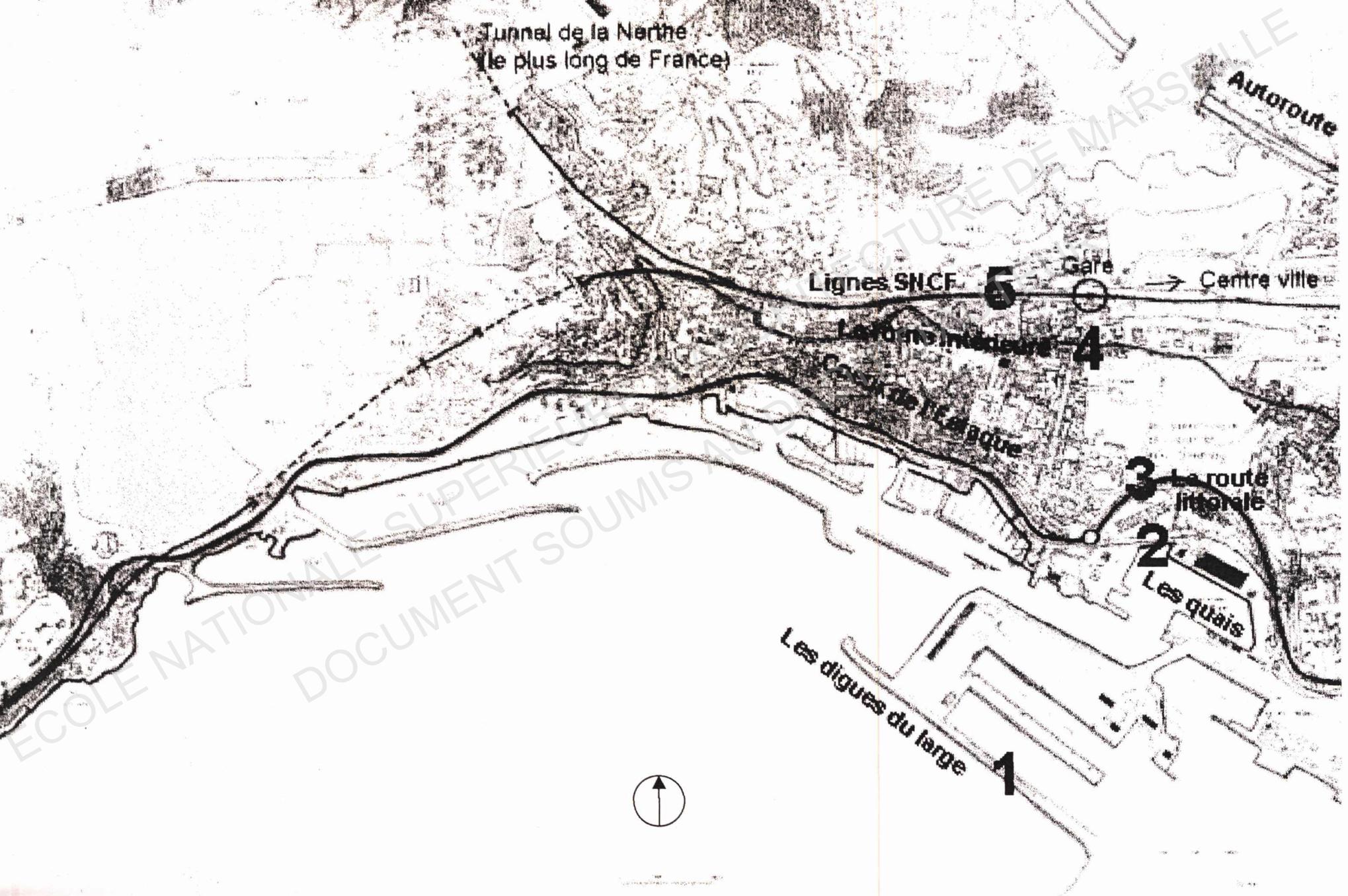
La route
littorale

2

Les quais

Les digues du large

1



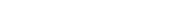
- CARTE N°2

Des lignes parallèles au littoral : les infrastructures humaines.

Les grandes infrastructures se distinguent par leur parallélisme au littoral. Elles forment des lignes de force à prendre en compte. L'impact du chemin de fer en particulier est très fort, avec ses tunnels (le tunnel de la Nerthe est le plus long de France), ses ouvrages d'art énormes bien caractéristiques (successions de grandes arcades en pierre) qui enjambent les vallons. Les peintres au début du siècle ont souvent travaillé sur ces constructions impressionnantes.

La route du littoral (RN568) est aussi très présente. Large (8-10 mètres), la circulation sans être dense y est vraiment rapide, même devant l'Estaque.

LEGENDE

	Digues du large
	Quais
	Route littorale
	Route intérieure
	Lignes SNCF
	Autoroute
	Cœur du "village" de l'Estaque



Axe Rio Tirka

3

Axe des Riaux

2

Axe de l'Estaque

1

Carrière

Gare SNCF

Lycée collège



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE REVERS MUSEE DE MARSEILLE

- CARTE N°3

Les perpendiculaires à la mer

Le territoire est ensuite tenu par des perpendiculaires à la mer, à l'impact physique moindre, mais à l'importance de fonctionnement tout aussi importante.

Souvent anciens thalwegs, ces perpendiculaires, jadis parcours des travailleurs de la mer vers les activités littorales, sont des **attraits qui donnent de l'épaisseur au vécu du quartier**. Ces rues étroites et pentues qui se faufilent à travers les petits immeubles contrastent avec la grande artère littorale.

LEGENDE



Axes existants
Axes futurs possibles
Rues de pénétration dans les quartiers

Urbanisation dense villageoise



Carrières

Usines

Le FORTIN (panorama)

Les VIADUCS ferroviaires

Le TUNNEL du Rove
le mythe de la liaison au Rhône

Le site industriel RIO TINT
une époque révolue

Les SILOS
Le portique de 1930

Le chemin des pentres

Le château FALLET

La villa PALESTINE
L'ancien hôtel MISTRAL
et son jardin.

Le noyau villageois

Les villas avec jardin

La GARE de l'Estaque

La digue inaccessible



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SCIENTIFIQUE

- CARTE N°4

Des lieux de tradition

Le territoire est marqué par les industries, les pratiques maritimes, la mémoire des peintres et l'époque balnéaire.

Le passé est encore présent physiquement. Ces traces d'activités humaines bien différentes les unes des autres, mais toutes liées étroitement au site, à sa géographie (mer et collines) interpellent vivement le passant.

LEGENDE



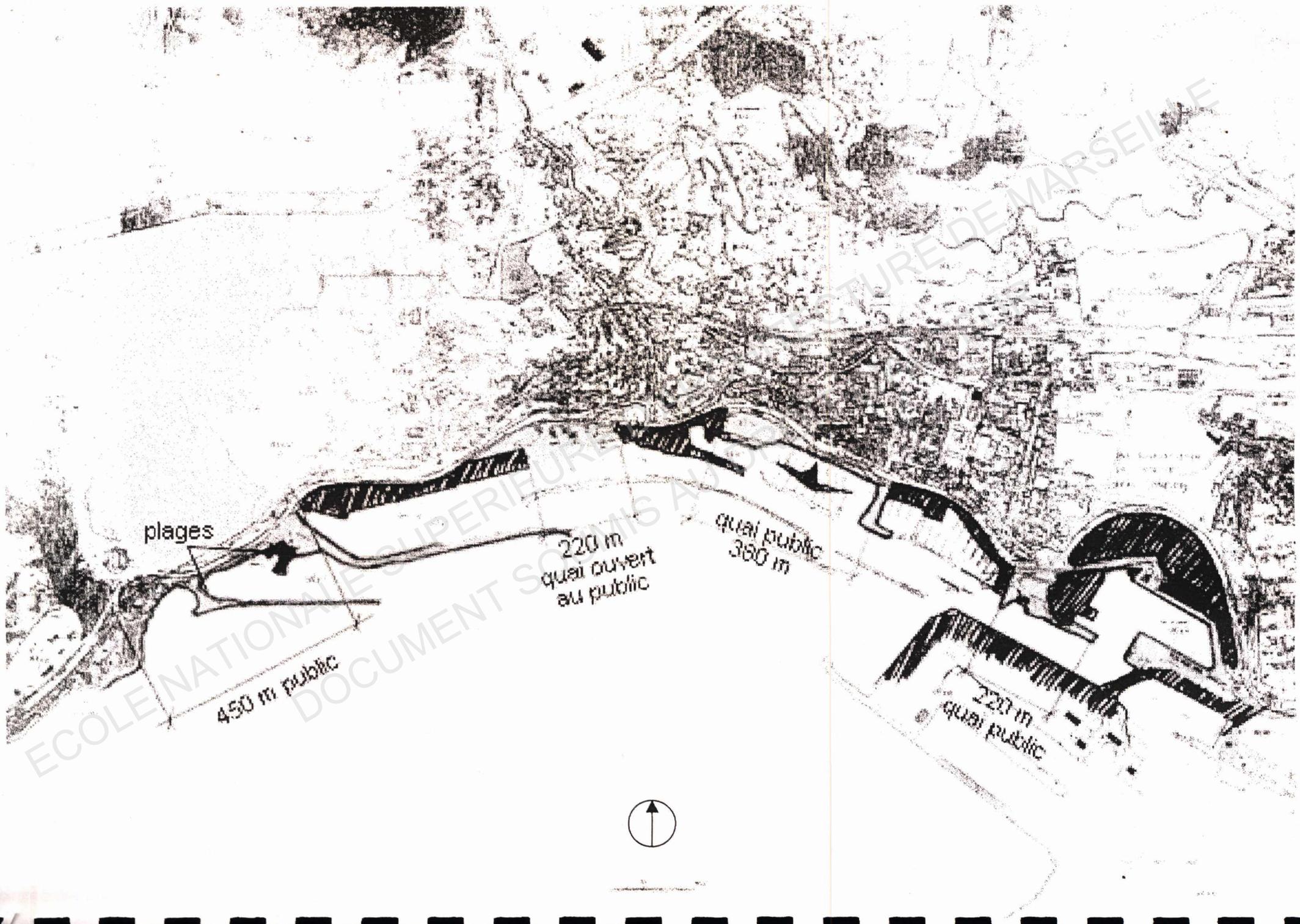
Lieux de tradition, patrimoine.



Jardins



La villa Palestine, de style mauresque.



plages

450 m public

220 m
quai ouvert
au public

quai public
300 m

220 m
quai public



- CARTE N°5

L'alternance mer publique/mer privée

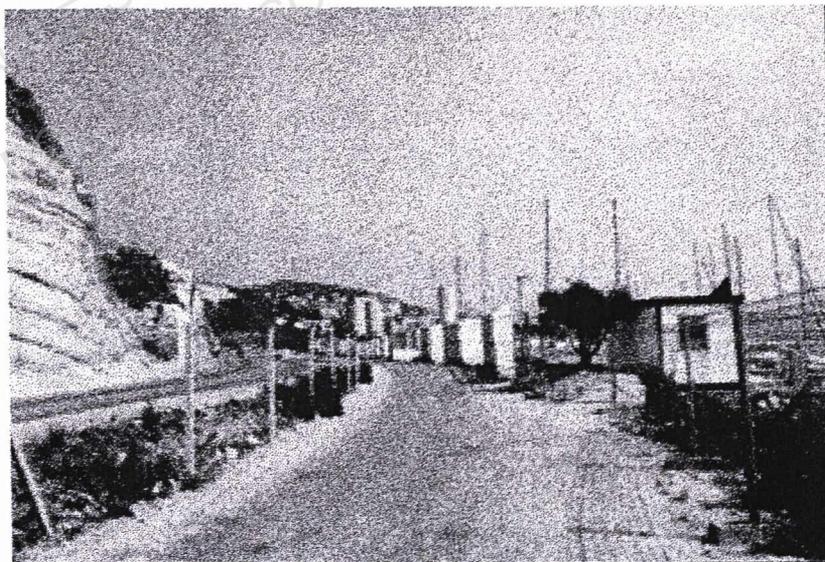
On rencontre une alternance de quais et d'espaces tantôt accessibles au public, tantôt privatisés.

L'accès à la mer est un des problèmes majeurs de l'Estaque. Cela est corroboré par le nombre de grilles impressionnant le long du littoral.

LEGENDE

■ Bord de mer accessible au public (mais faisant partie du domaine public ou privé)

■ Bord de mer non accessible au public



Beaucoup de grilles sur le bord de mer... Ici, la route qui mène au port de la Lave (derrière l'objectif).

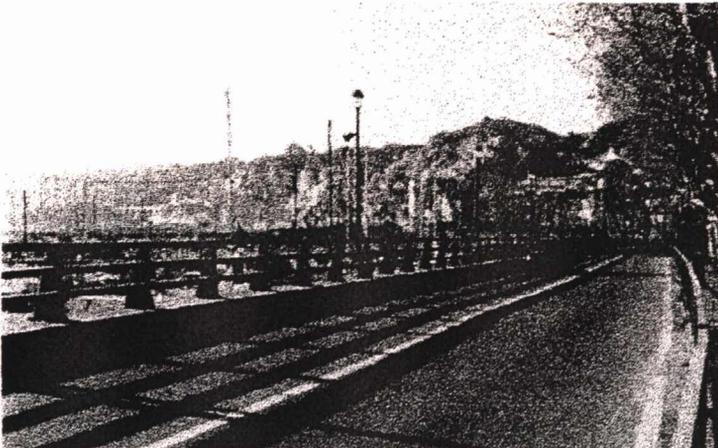
Devant les cafés de l'Estaque en 1970



Le même endroit, vu de l'autre côté entre 1972 et 1974... !



Vue de la même route en 1997



3. SYNTHÈSE : CONSTAT, POTENTIALITÉS.

A. Les atouts et les handicaps du quartier

Ecole d'Architecture

Service de

184, Avenue de la

13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

1. LES ATOUTS

- Une situation géographique exceptionnelle
Les qualités du site sautent aux yeux du premier venu : une rade plein Sud, abritée du Mistral et à l'ensoleillement unique.

- Un patrimoine et des traditions riches.
Certaines traditions typiques de l'Estaque existent encore : joutes, restauration (poissons, chichis et panisses), fraternité.

L'Estaque est connu dans le monde à travers les peintures de Cézanne et des Fauves.

Un village à l'allure simple, mais qui cache des bijoux architecturaux, souvent de l'époque coloniale, avec l'hôtel Mistral, la villa Palestine, et plus anciennement le château Fallet.

- Des sociétés de technologie de pointe
Le littoral unique a permis l'implantation de sociétés de technologie maritime réputées.

Pourtant, si ces éléments naturels et patrimoniaux sont évidents, le visiteur percevrait ce tableau comme bien idyllique.

2. LES HANDICAPS

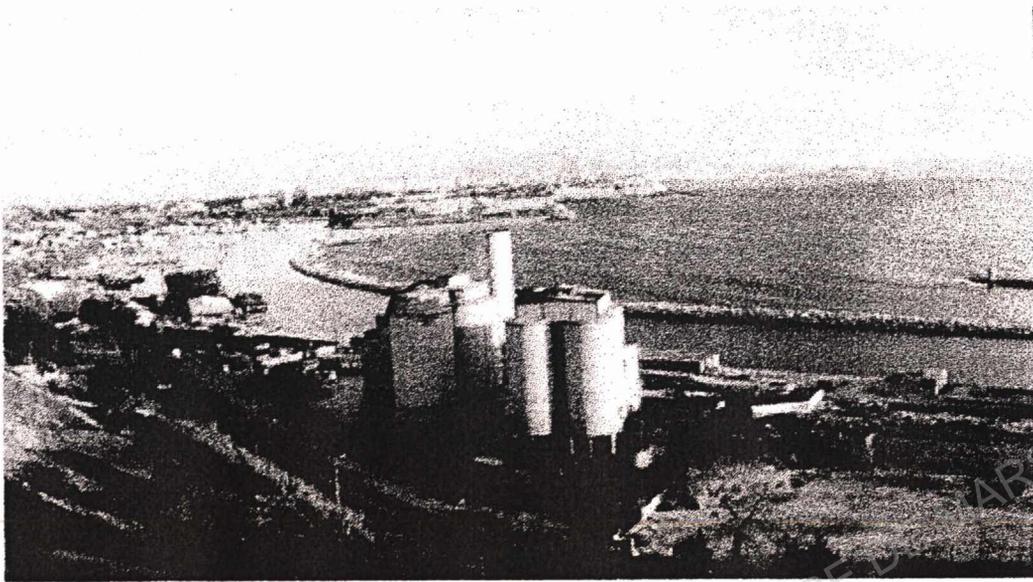
***Un patrimoine exceptionnel, un site magnifique, mais délaissés et parfois pollués.**

- En premier lieu, c'est un comble, l'accès à la mer est très difficile. Du tunnel du Rove au village de l'Estaque, cet accès a été accaparé par les anciennes industries ou les infrastructures. L'exemple le plus flagrant est au village de l'Estaque, où la route du littoral a franchement coupé celui-ci de son rapport à la mer. Les voitures défilent entre les barques et les terrasses des cafés (voir évolution ci-contre).

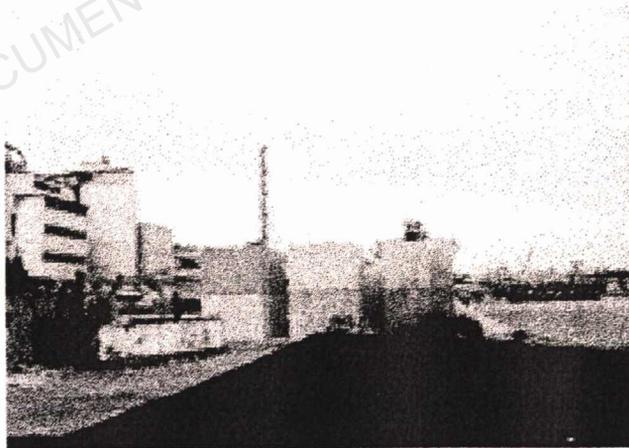
Beaucoup de grilles renforcent cette impression de démarcation mer/terre. Seul le site de Corbières et sa base nautique récente (école de voile et plages aménagées) attire les promeneurs, très nombreux en été.

- D'autre part, la route du littoral est mal reliée aux perpendiculaires qui montent dans les villages (Estaque et Riaux). Le visiteur n'est pas amené à s'enfoncer dans l'intérieur, à découvrir les quartiers. D'autant plus que la principale route intérieure est utilisée par les camions de la carrière Galland (!), ce qui provoque de fortes nuisances (bruit, poussière, bouchons..).

- Si les traditions ne sont pas valorisées, le patrimoine industriel est lui abandonné. La quasi-totalité des carrières est en friche (ne reste que celle



*Vue des silos Lafarges depuis les terrasses de Rio Tinto.
A gauche, le port de l'Estaque et plus loin le Port Autonome.
A droite, début des quais de la Lave.*



*L'ancien "parc à blocs" sur les quais, devant les silos.
Tout est à l'abandon.*

de Galland/Lafarge au-dessus des Riaux). Le site des usines de "Rio Tinto" est maintenant débarrassé de ses ruines.

Le tunnel du Rove est écroulé depuis 1963 (en son milieu), la ville a décidé récemment de ne pas le remettre en état (coût).

Les quais de Corbières aux Riaux sont sous-utilisés. On y rencontre d'immenses silos vides (en cours de démolition en mars 98), des esplanades désertes. Seuls les "occupent" le port de la Lave à l'Ouest et les sociétés maritimes à l'Est.

***Une reconversion encore non engagée.**

L'Estaque n'est pas remis de sa période industrialo-portuaire. Il ressent d'autant plus fortement sa position au seuil de la ville, que le chômage est fort. Loin des activités, de la culture du centre ville, enchâssé entre la mer au Sud et les lignes du train et de l'autoroute au Nord, entre les collines à l'Ouest et le Port Autonome, la ZAC, le centre commercial Grand Littoral (vraiment très grand !) à l'Est, le quartier a tendance à se figer dans la mort des fabriques, les souvenirs ressassés, le travail transformé en mythe.

B. Potentialités – le rôle d'un port de plaisance

1. LE ROLE DE L'ESTAQUE POUR MARSEILLE...

« Marseille, grand port méditerranéen né de l'échange des marchandises et des hommes, métropole scientifique et culturelle, reste peu lisible tant à l'extérieur pour attirer de nouvelles clientèles qu'à l'intérieur de son territoire pour convaincre ses habitants de ses potentialités... aussi il faut à Marseille un grand projet fédérateur dans lequel la ville se trouve représentée à travers ses composantes majeures : la mer et l'activité portuaire – les sciences et techniques – la Méditerranée des peuples et des échanges. Cet objectif passe bien entendu par la "mise en tourisme" de la ville qui a déjà été amorcée ». (Schéma directeur du Tourisme de Marseille).

Tourisme d'affaire, tourisme culturel et urbain, tourisme nautique, articulés autour du projet "fédérateur" Euroméditerranée et du **Grand Projet Urbain** (requalification, réaménagement des 15eme et 16eme arrondissements)...

Marseille n'est pas la seule à s'engager dans cette voie, en France comme à l'étranger. L'époque apparaît comme le temps du travail rare et partagé, des ressources modestes, de la flexibilité et l'on cherche un relais dans le mode de vie, les loisirs productifs, les échanges.

Marseille détient les qualités nécessaires à ces adaptations. Sa mosaïque de quartiers, de "villages" lui donne une forte identité, celle d'une ville où l'art de vivre est élevé au niveau culturel.

Le village de l'Estaque est emblématique de cette richesse. Ses potentialités sont immenses.

2. POTENTIALITES

Cette réunion d'un site magnifique et d'un riche patrimoine fait de l'Estaque un lieu unique pour la ville de Marseille. Le quartier correspond très bien à la politique d'ouverture au tourisme lancée par la ville. Mais loin de le "muséifier", ses qualités lui ouvrent d'autres perspectives : travail et logement.

La chance de l'Estaque est que ces perspectives s'accompagnent entre elles. Loisirs/tourisme, travail et logement peuvent s'assembler, se combiner et créer une émulation entre les uns et les autres. Sur ce territoire en forme de cirque qui s'ouvre sur la mer, on travaille, on habite et on se détend en un même lieu (tout en ayant l'aéroport de Marignane, les gares de l'Estaque puis St.Charles et l'autoroute du littoral à 10/15 minutes de voiture) :

- **habiter** : sur les collines, face à la mer, au soleil, protégé du vent. De nombreuses nouvelles constructions s'élèvent sur les hauteurs de l'Estaque (en majorité des villas). Au "village" même, la Ville retravaille l'accès à l'intérieur (futur réaménagement du Boulevard Roger Chieusse), et une meilleure présentation de la place de l'église (accès aux voitures, bancs...) a été effectuée, dans le cadre du *Grand Projet Urbain*.

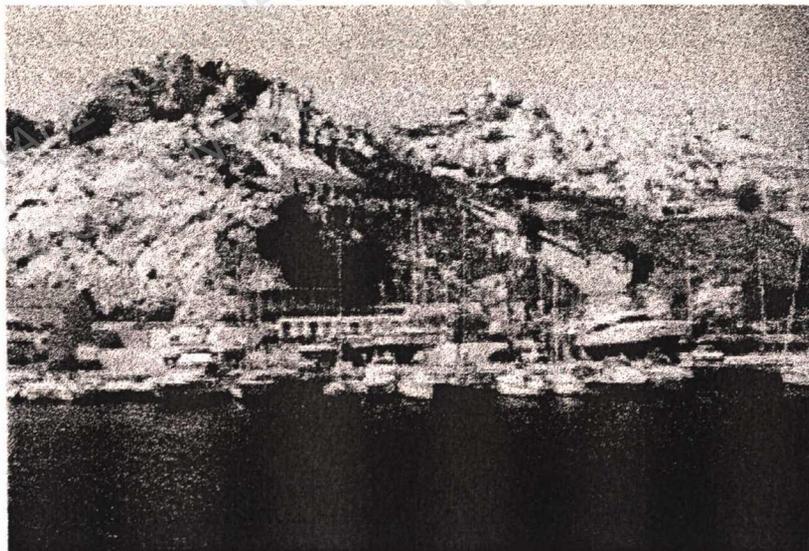
- **travailler** : grâce à la mer : aquaculture, plaisance, artisanat du bateau ancien (initiatives de la Ville, déjà en place pour la charpenterie marine, avec le chantier "Odysée" qui forme des jeunes en difficultés), recherche scientifique existante (à développer), et aussi travailler grâce aux :

- **loisirs** : tourisme : base nautique de Corbières existante, *futur port de plaisance de la Lave* et possible construction de plages suspendues après Corbières (projets de la Ville), aménagement du site de Rio Tinto (voir plus loin) et des carrières de la Nerthe (études en cours par la municipalité), chemin des peintres aux Riaux, promenades aménagées dans les collines...

Ces perspectives commencent ainsi à se concrétiser, depuis 1997/1998. Après concertation des habitants, des C.I.Q, le coup d'envoi a été donné avec la destruction des silos Lafarge, et le plan de restructuration de l'Estaque qui s'étale jusqu'en 2001 a été publié (par l'équipe du Grand Projet Urbain). Outre les opérations déjà citées, il faut



Les terrasses et les murs de soutènement de Rio Tinto, vus depuis la mer. Au premier plan, la digue du port de la Lave. En haut à droite, le hangar noir de l'usine MetalEurop en activité.



Une partie des bateaux du port amarrés directement sur le quai. Le petit bâtiment blanc au centre abrite les services administratifs.

noter la future réalisation d'un centre de formation aux métiers de la mer sur les quais des Riaux, le déplacement du stade en bord de mer vers Saumaty (l'espace libéré pourrait être aménagé en parc paysager), la requalification de la route du littoral, plus particulièrement au niveau des cafés de l'Estaque, la création d'un nouveau boulevard entre la gare et le littoral (voir carte d'analyse n°3), la résorption du bidonville Fenouil.

3. LA PLACE DU PORT DE PLAISANCE : LES QAIS DE LA LAVE ET LE SITE DE RIO TINTO

- Le port de la Lave

Le site de la Lave, avec ses quais déjà construits, offre largement le potentiel d'un réaménagement plus conséquent pour la plaisance.

Maintenant, connaissant les perspectives d'évolution du quartier, un port de plaisance se positionne même comme un instrument de cette évolution, en termes de loisirs et de tourisme.

Il est le moyen de proposer enfin un véritable accès à la mer, en continuité avec la base nautique de Corbières. De créer des emplois, de donner une autre dynamique au quartier (voir plus loin la situation de la plaisance).

- Le site de Rio Tinto

Le port de la Lave se trouve au pied des anciennes usines de Rio Tinto. Ce terrain immense tout en terrasses aux murs de soutènement impressionnants, complètement nu, impose sa force. C'est un site exceptionnel, plein Sud. Décrété zone NAZp, donc constructible, son potentiel est grand.

Il est traversé par la ligne de chemin de fer, et il y existe même l'ancienne gare privée des usines.

Ce site est appelé Rio Tinto du nom des premières usines, mais a appartenu ensuite à la SPCME, puis à Pennaroya, devenu MetalEurop en 1988. La partie basse (**les terrasses**) a été cédée à Kullman (Pechiney) et aujourd'hui à Atochem. La partie haute (**les plateaux**), celle de MetalEurop, est la seule encore en activité : fabrication d'arsenic (MetalEurop) et de suif à partir de cadavres d'animaux (...) par Soprorga.

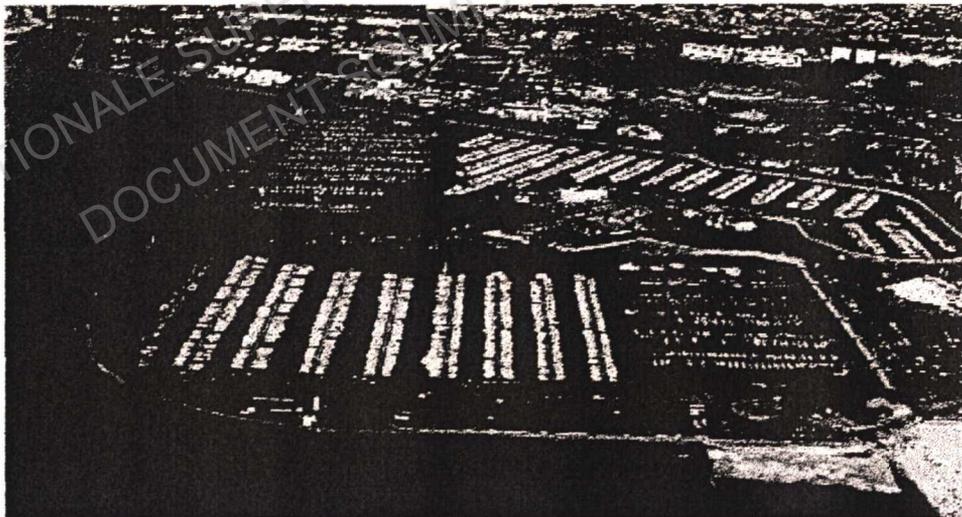
Haut lieu de la recherche et de la production chimique, les terrains sont pollués. Mais après intervention, ils seraient le lieu idéal de nouvelles pratiques esquissées plus haut (cf. "potentialités"). Les projets municipaux ou privés ne manquent pas depuis plusieurs années, mais n'ont jamais abouti. Le Grand Projet Urbain peut précipiter les choses.

L'aménagement du port de la Lave doit tenir compte de ces activités en puissance. Activités qui assoiraient encore plus solidement le rôle du port de plaisance en tant que lieu de loisirs, de rencontres, d'accès à la mer, de travail, d'apprentissage.

Le port de la Lave devient un pôle de vie, grâce aux liens qu'il tisse avec le site de Rio Tinto, avec le quartier de l'Estaque en mutation et enfin avec Marseille.



Port Grimaud



Port des Minimes à la Rochelle

L'ESTAQUE

Démolition de la dernière cimenterie

Depuis plusieurs semaines, les collines de la Nerthe ont retrouvé un peu de leur trafic d'antan.

Le silence, installé depuis longtemps autour de la cimenterie, s'est brusquement brisé dans le vacarme des pelleteuses.

Après tant d'années, de gros engins ont repris la petite route qui conduit au bâtiment abandonné. Mais, cette fois, c'est à lui qu'ils s'attaquent...

Sous les coups de butoir, les murs de la vénérable usine s'écroulent, mettant un point final à l'activité économique dans cette partie de la ville. Désormais, seule la carrière Galland continuera à fonctionner.

Il y a dix ans, la cimenterie Lafarge fermait ses portes. Des activités annexes étaient cependant maintenues sur les lieux jusqu'au début de cette année où elles ont été transférées à leur tour à Fos. C'était fini.

Après Atochem et Péchiney, La Nerthe perdait son dynamisme industriel. Ne restait plus que la mémoire, inscrite dans les friches et dans... la pollution du site.

Terrains à vendre

D'ici quelques mois, (au plus tard début novembre), plus de 2 ha de terrain seront libérés de toute construction et viendront s'inscrire dans les



L'un des derniers vestiges d'un quartier industriel disparaît à l'Estaque. (Photo Pierre Boyer)

70 ha du plateau qui, dans le POS, ont été classés en zone de projet.

Reste à savoir de quel projet il s'agira.

Or c'est là que les choses se compliquent. Car, si le groupe Lafarge est prêt à vendre, personne pour le moment ne s'est encore porté fermement acquéreur. La Ville, depuis longtemps intéressée par cette zone de développement, n'a toujours rien décidé.

Espace d'habitations et de loisirs ou espace d'activités, ou les deux : tout est possible. Cela dépend du coût. De celui du

terrain bien sûr, mais aussi des aménagements nécessaires à sa viabilité. Car l'accès demeure difficile et les sols, sur plusieurs niveaux, ont été fragilisés par l'exploitation de carrières.

Les services de l'urbanisme planchent sur la question cependant que la société Lafarge Immobilier multiplie les contacts avec opérateurs publics et privés.

C'est dire que, pendant la démolition, les négociations continuent.

G.D.

L'Estaque : 120 millions pour dépolluer la friche industrielle

L'Etat, la Ville et les deux industriels concernés sont tombés d'accord sur les modalités de dépollution de l'ancien site chimique. Les travaux pourraient commencer à la rentrée de septembre

Cent vingt millions de francs pour traiter 400 000 m³ de terre polluée. Ces deux chiffres donnent la dimension du dossier de la dépollution de l'Estaque.

C'est que le littoral magnifié à la fin du XIX^e siècle par Cézanne et les autres peintres impressionnistes a été quelque peu saccagé au siècle suivant.

A l'ère de l'industrie triomphante — mais aussi du plein emploi — les préoccupations environnementales n'étaient guère de mise. Les usines de métallurgie et de chimie ont fleuri sur les pentes de la Nerthe (lire encadré ci-dessous).

Aussi trouve-t-on aujourd'hui, sur le site abandonné par Elf-Atochem mais, surtout, sur celui encore utilisé par Métaleurop, des mâchefers (résidus de fonderie) et des traces d'arsenic.

La direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (Drire) s'est emparée du dossier de la requalification de ce site il y a 7 ans. "C'est un dossier lourd et complexe", indique le directeur régional de cet organisme d'Etat, Jean-Pierre Vallauri, qui a piloté les nombreuses expertises et contre-expertises nécessaires à la finalisation du dossier.

Calendrier et concertation

Aujourd'hui, le groupe de travail constitué de la Drire, de la municipalité de Marseille et des deux industriels concernés a achevé ses travaux. Les interlocuteurs sont tombés d'accord sur le mode de dépollution, indique la Drire. Qui précise, aussi, un calendrier : remise du dossier dans les jours qui viennent au préfet, lequel réunira, en juin, le conseil départemental d'hygiène. Le représentant de l'Etat devrait alors prendre, après une consultation par la Ville, des élus et des comités d'intérêts de quartier (CIQ) concernés, des arrêtés ordonnant la dépollution du site. Les tra-

voux commencent, dans ce cadre, à la rentrée de septembre.

Les deux industriels devront passer au crible quelque 400 000 m³ de terre. A leurs frais.

Elf-Atochem est en phase avec ce calendrier : "Nous sommes prêts à commencer les travaux à la rentrée, affirme Jean-Louis Pignan, directeur du site de Saint-Menet, en charge du dossier. Notre étude de réhabilitation est bouclée ; la société qui va effectuer les travaux, est choisie. Symboliquement, on va commencer par détruire les vestiges en béton", indique-t-il.

En revanche, du côté du siège social de Métaleurop à Paris, on se fait encore tirer un peu l'oreille. "Le dossier a avancé très vite ces derniers temps", reconnaît le responsable de cette réhabilitation qui a requis l'anonymat.

Il ajoute que si "les modalités de la dépollution ont été actées", le groupe recherche cependant des solutions "moins coûteuses" que celles préconisées par la Drire. Cette solution prévoit notamment d'entreposer la terre stabilisée dans des caissons étanches de béton et de bentonite à La Caudette — ce qui permettra, au passage, de réhabiliter cette ancienne carrière toute proche. Sans que ses responsables le confirment, il semble que Mé-

taleurop préférerait entreposer la terre dépolluée au vallon du Soufre.

"Le coût de la dépollution doit être proportionnel à l'usage qu'on fera des terrains", reprend le responsable de Métaleurop, qui ajoute que son groupe n'a pas l'intention de déménager son unité de fabrication. Donc n'a pas l'intention de vendre ses terrains.

Investissement

En revanche, les sommes débloquées aujourd'hui par Elf-Atochem représentent, en quelque sorte, un investissement. le représentant d'Elf-Atochem, Jean-Louis Pignan, en déclarant que sa société "n'a pas l'intention de réindustrialiser le site" laisse clairement entendre qu'elle sera prête à le céder le moment venu.

Or justement, du côté de la municipalité de Marseille, on lorgne, avec une envie non dissimulée, sur ces terrains dont le potentiel, en termes d'habitat ou d'activités économiques, qu'ils soient ou non confiés au privé, est considérable. Et c'est un euphémisme !

Thierry NOIR

Une histoire qui a commencé en 1883

Le site de l'Estaque a connu un début d'industrialisation dès 1883. Mais, en fait, c'est en 1916 avec l'installation de la fonderie de plomb du groupe Penaroya, que l'aventure industrielle a vraiment commencé. La partie basse (plusieurs centaines d'hectares) a ensuite été dévolue à l'industrie chimique, Elf-Atochem prenant la suite de Kuhlmann. L'usine fabriquait du chlorométhane, nécessaire à la fabrication du chloroforme et des chlorures d'aluminium. Cette partie a été fermée

dans les années 1989, une partie de la fabrication étant transférée à Lavéra et l'autre dans l'Isère.

Sur la partie haute (83 hectares), Métaleurop, qui emploie encore une trentaine de salariés, est le seul fabricant français — et le premier producteur européen — de trioxyde d'arsenic. Ce produit, très prisé aux Etats-Unis et au Canada, sert à traiter le bois de construction. Il sert aussi à colorer certains verres. Cette histoire industrielle explique la nécessité de dépol-

luer le site. Il n'y a pas, semble-t-il, de stockage de produits chimiques. Mais on trouve sur le site des résidus de fonderie — des mâchefers —, de la pyrite de fer et sans doute d'autres métaux lourds. Des traces d'arsenic ont aussi été détectées. La Drire, qui a effectué des prélèvements dans l'anse de la Lave, n'a, en revanche, pas détecté d'anomalie dans l'eau de mer. La loi oblige les industriels à restituer un sol qui permette la construction de locaux, y compris à usage d'habitation.

T.N.

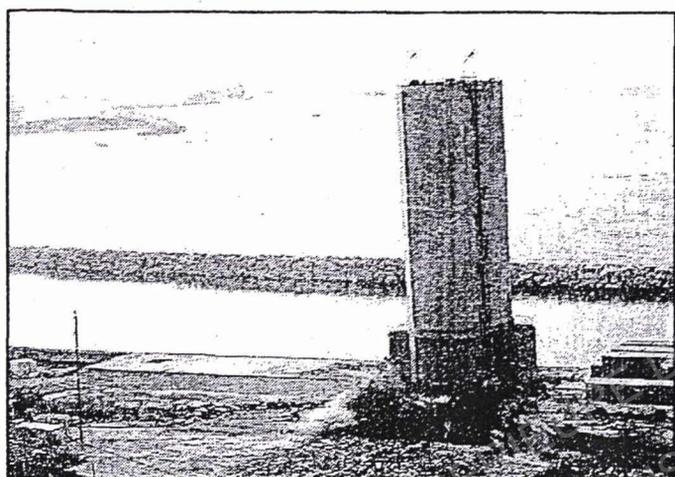
Silos Lafarge : l'Estaque fait exploser son passé

Les habitants de l'Estaque ont assisté à l'explosion des silos Lafarge.

Leur passé s'est évanoui sous leurs yeux, tandis qu'on leur promet, à la place, un nouveau port, accessible et aménagé

"Rendre aux Estaquéens l'accès à la mer" : la disparition des silos Lafarge annonce une ère nouvelle, mais aussi la fin d'une époque dont les habitants parlent avec passion.

Le film de l'explosion



Les doigts abîmés par des décennies de travail s'accrochent au grillage rouillé des hauts de l'Estaque. Les paupières clignent en cadence, bien sûr en raison du soleil éblouissant, mais aussi parce que l'émotion se veut voilée. La fierté, à l'Estaque, n'est pas un mot en l'air. "Regardez, montre André Reusset, la tête ornée d'une casquette à pompon, en pointant son index en direction des silos Lafarge, les gars y entraînent à 15 ans pour en ressortir à la retraite".

L'explosion l'arrêtera net dans son évocation, et la tour géante disparaîtra dans la poussière. Feu ce gigantesque bâtiment sous la charge de la dynamite. Acte symbolique s'il en est, cette destruction entend marquer une renaissance, celle du littoral de l'Estaque. Et le décompte (5,4,3,2,1...) de Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, marque aussi le début d'une ère nouvelle.

"Ici, rappelle l'un des représentants de la société Lafarge, nos ciments servaient à construire le Canal de Suez et Wall Street". Un Estaquéen, appareil photo en bandoulière, prêt à le dégainer, se souvient que "ça représentait plus d'un emploi". Jean-Pierre Capitan s'est posté en bonne place pour voir descendre la tour de béton. "Derrière, y avait la carrière. Tout ça, c'est bien fini".

Sans nostalgie, Maryse Beccari a fait vivre à son petit-fils le film des dernières heures d'existence de ce bloc, devenu presque transparent à force d'habitude. Un livre dont Maryse a tourné les pages avec patience : "C'est un peu l'histoire de sa famille. C'est un peu la sienne. Et son avenir se joue".

Un avenir que les Estaquéens voudraient voir se tein-



dre de bleu. "Plutôt que de l'abattre, ils auraient peut-être pu décorer le grand silo pour le transformer en restaurant. Avec ce point de vue...", répliquait Jean-Pierre Capitan, les jumelles à la main. "On avait effectivement lancé cette idée, se souvient André Reusset. On ne veut surtout pas que le port soit entouré de barrières infranchissables. Les gens doivent pouvoir toucher l'eau".

Une journée particulière

Aimée Salaris a quitté sa cuisine de bonne humeur mais a conservé le tablier. Ce jour n'est pas si ordinaire. Elle jette furtivement un regard à sa terrasse, puis se retourne brusquement vers le large.

"Ça ne servait plus. Au moins, ils vont faire propre. Et pour la vue, on préfère avoir des bateaux que des silos".

Les décideurs locaux ont respecté la patience des habitants, les ont écoutés avec attention, pour parvenir à présenter l'aménagement du littoral, de Corbières à l'Estaque. Guy Hermier le premier, maire du 8^e secteur, s'est réjoui du devenir de "ce nouvel espace public d'accès à la mer".

Jean-Claude Gaudin à son tour a fait part de son enthousiasme pour insister sur "la meilleure qualité de vie" promise aux habitants. "Au-delà du côté spectaculaire de l'explosion, a par ailleurs noté "l'enfant de Mazargues", cette opération annonce aujourd'hui l'émergence de nouveaux espaces de convivialité au cœur de l'Estaque. Avec l'aménagement d'un quai public pour la promenade et l'accueil d'équipements à l'exemple d'une base nautique destinée à la voile et au kayak".

Quelques mots de l'Estaque

● André Reusset, habitant de l'Estaque :

"Je veux bien qu'on augmente mes impôts de 10 % si c'est pour transformer cette laideur de littoral en une balade extra. Tu vas à Cassis, et tu trouves une promenade formidable. On n'est pas plus bêtes qu'eux, non ?"

"Pourquoi n'a-t-on pas gardé le silo pour en faire un restaurant panoramique ? En Belgique, ils en ont partout. Mais y'a rien à voir là-bas !"

● Aimée Salaris, Estaqueenne depuis toujours :

"Ça, c'est du grand spectacle ! Pourtant, ici, on n'est pas vraiment gâté. Entre les problèmes d'insécurité, de chômage et le reste... On se demande parfois si on fait partie de Marseille. Et pourtant, on a la plus belle vue sur la ville".

● Francis Spina, dont la maison donne sur le large :

"Cette journée est bizarre. Cette usine m'a fait gagner ma vie, alors je n'ai pas spécialement envie de fêter l'événement au champagne. D'un autre côté, c'est une bonne chose pour les petits".

● Un anonyme :

"Ne dites pas qu'on est dans les quartiers Nord. C'est une mauvaise image. De toute façon, on donne plein Ouest !"

● Jean-Claude Gaudin, en verve et inspiré :

"La semaine dernière, on ne parlait que de Marius et Jeannette. Aujourd'hui, c'est Hermier et Gaudin !", pour se féliciter du duo gagnant dans la future réalisation de l'aménagement du port.

"On a prévenu les bateaux qui passent au large ?", s'est-il interrogé quelques secondes avant l'explosion. "Ils vont être drôlement surpris s'ils ne savent pas ce qu'on est en train de faire..."

Repères

Le premier silo en béton armé qui a été abattu (le second sera fait ultérieurement de manière conventionnelle) faisait figure de monstre, avec ses 38 m de hauteur, 12 m de diamètre et 2 550 tonnes. Huit kilos d'explosif ont été nécessaires, avec, pour les spécialistes, l'amorçage par détonateurs reliés à un circuit électrique.

■ La construction des silos Lafarge a été effectuée en 1958, par la société Ciments

de Marseille et d'Outre-Mer. Il s'agissait à l'époque d'optimiser l'exploitation de la carrière de la Nerthe. La production passait alors de 100 à 600 tonnes par jour, pour permettre la fabrication d'une grande variété de ciments.

■ L'Estaque se situe dans la zone du GPU (Grand Projet Urbain), dont la politique vise à réaliser la restructuration et la diversification urbaine, à optimiser les déplacements et la mobilité, à valoriser les atouts économiques.

■ Si l'Estaque était jusqu'à présent connue dans le monde entier pour avoir accueilli des grands peintres, ce quartier de Marseille est devenu depuis quelques mois la patrie de Marius et Jeannette. Le film restitue d'ailleurs la vision des silos, que l'on aperçoit à de multiples reprises en contre-bas de l'usine gardée par Marius.

De Corbière à Saumaty, le nouveau visage de l'Estaque

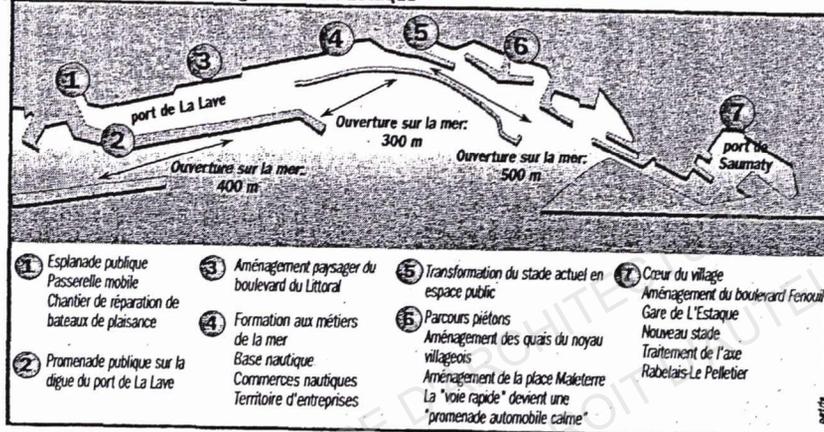
Le conseil municipal va délibérer, lundi prochain, sur l'aménagement de l'Estaque, une des opérations phares du Grand Projet Urbain. Un projet global, prometteur et... complexe

Attention, délibération d'envergure et roborative... Avec "l'aménagement de l'Estaque", c'est bien un morceau de choix qui sera soumis, lundi, aux élus du conseil municipal. Une des opérations phares, en fait, du Grand Projet Urbain de Marseille avec la restructuration du site Plan d'Aou-Saint Antoine-La Viste et la création du parc belvédère de Séon.

Sans doute, nombre de décisions parcellaires (au sujet du stade, de la villa Mistral, etc.) ont d'ores et déjà émaillé les débats de l'assemblée plénière. "Mais c'est la première fois que l'on présente ce projet de façon globale", précise Jean-Claude Gondard, secrétaire général de la mairie. "D'une part, pour le rendre plus lisible, d'autre part, pour faire prendre conscience qu'il existe une cohérence et une démarche globale".

Et de fait, quand bien même les habitants de ce quartier attachant, singulier et malmené "attendent et espèrent depuis 10 ans", quand bien même un processus de concertation a été engagé avec eux depuis juillet 1997 : il n'est pas inutile d'en rappeler les orientations géné-

Projet provisoire d'aménagement de l'Estaque



rales et... conséquentes.

En clair, trois idées majeures émergent : "rendre aux habitants l'accès à la mer", "améliorer la qualité de la vie", "valoriser et développer le site".

Un programme généreux, mené en partenariat par la Ville, l'Etat et la Région, qui s'articule autour de 5 séquences, englobant l'ensemble de la façade portuaire, de la plage de Corbière (à l'entrée nord de

Marseille) jusqu'à la Zac de Saumaty (au sud).

Trois idées majeures

Sans doute, l'accès à la mer (voir ci-dessous) est-il l'élément le plus symbolique et visuel de cette opération. En effet, aujourd'hui, seule la plage de Corbière permet aux Estaqueens d'être en contact direct avec leur "Grande bleue"... L'idée est donc de libérer un

certain nombre d'emprises foncières, notamment sur les terre-pleins de la Lave, pour créer des espaces publics "de qualité", en bord de quai. La destruction, en avril dernier, des silos Lafarge, sonne aussi comme l'émergence d'une nouvelle ère ; ce site étant programmé pour accueillir une nouvelle base nautique, des parkings, des cheminements piétons, etc.

L'amélioration de la qualité de la vie, dans ce village touché de plein fouet par les mutations industrielles, se traduira, elle, essentiellement par la "requalification du noyau villageois" (voir ci-dessous). De la

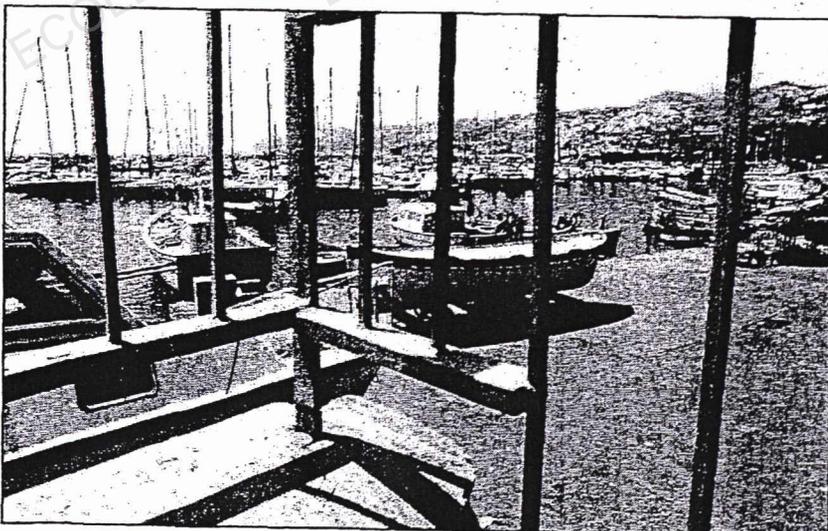
résorption des bidonvilles Chieusse et Fenouil à la réalisation d'un centre social en passant par la mise en place d'une opération programmée d'amélioration de l'habitat ou la requalification de la route nationale : le menu est copieux, les échéances variées et les débats qui s'y rattachent aussi nourris que partagés.

Enfin, la valorisation de l'Estaque, outre ces changements multiples et à vue, est également pensée en terme d'environnement (dépollution des friches industrielles), voire d'emplois (développement des activités nautiques sur le bassin de la Lave, par exemple).

Autant d'enjeux qui, bien que prometteurs, s'avèrent également très complexes : ainsi, plusieurs maîtres d'ouvrage sont conviés tels que l'Etat pour la route nationale ou le Port autonome de Marseille pour les emprises portuaires. Nombre de négociations sont d'ailleurs en cours. Lundi prochain, le conseil municipal va donc se prononcer sur un projet assurément "cohérent" mais encore très "global". Par la suite, chacune des opérations, pour ce qui concerne son programme définitif et son mode de gestion, fera l'objet d'une délibération spécifique.

Le "morceau de choix" n'est donc pas près d'être encore tout à fait digéré.

Ariane ALLARD



Rendre aux habitants l'accès à la mer, telle est l'une des idées majeures de ce projet complexe et consistant. (Photo Michel Pisano)

Un accès à la mer qui fait rêver

La restitution de l'accès à la mer fait rêver nombre d'habitants. L'esplanade de la Lave, ainsi, devrait connaître quelques changements. Aujourd'hui, après la démolition des silos Lafarge et le déplacement de certains équipements, l'espace est utilisable pour l'aménagement des espaces publics et d'équipements de loisirs (voir notre infographie). Reste que "c'est le point sur lequel les discussions sont les plus compliquées, puisqu'il faut contracter avec le Port autonome de Marseille qui dictera un certain nombre de conditions pour l'évolution de ce site", précise

Jean-Claude Gondard, secrétaire général de la Ville. Il faut donc "tenir compte de ces contraintes, tout en permettant à tout le monde d'aller à ce port".

A noter que le plan d'eau de la Lave devrait connaître une extension du nombre des places à flot, afin de "répondre à la très forte demande des nombreux Marseillais disposant d'une embarcation".

Sous réserve que cette extension soit réalisée par les deux entreprises (Chagnaud et Corbière Port Service), titulaires d'une concession avec le Pam.

A.A.

Circulation à sens unique dans le noyau villageois

C'est tout le front de mer situé devant la partie commerciale du village qui va être modifié. Le projet a été présenté à la population lors d'une réunion de concertation, le 23 avril dernier. Objectif : améliorer les espaces publics et l'accessibilité aux commerces. Le projet fait état de la mise en sens unique, dans le sens Marseille-Le Rove, de la voie nationale passant devant les commerces et du rallongement de la contre-allée.

Selon le GPU, la requalification de la route nationale et de la contre-allée permettront non seulement d'améliorer les conditions de stationnement

aux deux extrémités du village, au profit de l'activité commerciale, mais également de contenir et ralentir la circulation conférant à cette voie "un statut de promenade automobile lente, plus compatible avec une vie de village".

La modification du sens de circulation et des carrefours est contestée par certains commerçants qui souhaitent surtout "un boulevard où les gens puissent s'arrêter". "Mais, indique-t-on en mairie, globalement, le résultat est positif et le projet peut entrer dans une phase d'études techniques intégrant certaines des observations formulées par les CIQ,

associations et riverains. Il s'agit notamment de la protection du quai et de la réalisation d'un trottoir le long de la route côté mer".

L'aménagement du parking situé face à l'Union musicale sera entrepris dans le cadre de cette opération, un autre parking sera créé en complément ultérieurement à l'emplacement du stade actuel.

A terme, le projet est étudié de façon à obtenir une continuité urbaine, donc piétonnière, entre le rond-point de La Lave et le carrefour Fenouil, de l'autre côté du village.

C.Ms.

A VOTRE AVIS

Que vous manque-t-il à L'Estaque ?



● **Josiane Bon**
● **Sans profession**

"Il y a quinze ans, on arrivait directement sur la digue. Avec mon frère, on allait prendre le bain. Aujourd'hui, on ne peut même plus accéder à la mer, car tout est clôturé à cause des bateaux. Dès qu'il y a un espace de libre, ils s'empressent de construire. Je voudrais une plage pour les enfants, un endroit où l'on pourrait se promener, jouer... L'eau est à côté et on ne peut pas la toucher. En plus, depuis les bus gratuits, les plages de Corbières sont mal fréquentées". (Photos Michel Pisano)



● **Josy Chamfray**
● **Serveuse au "Bar du soleil"**

"Ce qu'il manque le plus à L'Estaque ? Des espaces verts, des jardins pour les enfants. Et puis aussi un bord de mer qui soit agréable et propre. Le quartier est beau, mais il manque d'entretien.

En plus, les balades sont bloquées à cause de la circulation, des bateaux... Evidemment, si tous les projets dont on nous parle sont respectés, ça me plaît !"



● **Jean-Luc Bonino**
● **Instituteur**

"Ce que j'aimerais voir ici, c'est plus d'aménagements pour les jeunes. Il y a en de plus en plus dans le quartier avec toutes ces constructions et il n'y a pas grand chose pour eux. Bien sûr, il y a la voile, la plage à Corbière, l'aviation, etc. Mais cette génération s'intéresse aussi au basket, à la musique.

On nous parle d'un nouveau stade, d'une piscine, d'un centre social : c'est bien, mais on attend depuis si longtemps. Disons qu'aujourd'hui, on espère..."

Les sites réaménagés

► Résorption des bidonvilles Chieusse et Fenouil :

pour Chieusse, l'opération a été confiée à Marseille Habitat. Les démolitions ont été récemment effectuées, hormis la démolition d'une construction située sur un futur espace public. La première tranche de construction doit démarrer cet été pour une livraison finale mi-1999.

En ce qui concerne Fenouil, l'opération a été confiée à Habitat Marseille Provence. Une dizaine de familles qui vivaient dans le bidonville ont déjà été relogées dans les quartiers avoisinants. Les familles restantes, une autre dizaine, devraient être relogées sur place dans les nouvelles constructions. Une première consultation de maître d'œuvre a été infructueuse. Une nouvelle serait sur le point d'être lancée. A l'origine, le planning prévoit le démarrage des travaux mi-1999 et la livraison de l'opération à la mi-2000.

► **Stade de Saumaty** : ce grand complexe sportif sera ouvert à tous les Estaqueens. Il comportera un stade moderne doté de toutes les installations annexes nécessaires (tribune de 220 places, vestiaires aux normes et logement de gardien) ainsi qu'un espace vert et verra le jour rue Rabelais, face au collège. L'architecte a été choisi très récemment et devrait engager prochainement les études. Objectif de mise en chantier mi-1999 pour une livraison fin 1999, soit 4 mois de travaux.

► **Route nationale** : outre la section de l'avenue de la Plage, les études portent actuellement sur la section Corbière-village par les Riaux. Sur cette section, les études techniques sont en cours, en liaison avec l'Etat (il s'agit d'une nationale) et intègrent les éléments issus de la concertation générale, dont la piste cyclable.

Ce projet pourra être présenté à la concertation dès qu'il aura été défini techniquement. Cette concertation est envisageable à l'automne 1998.

► **Place Maletterre** : après les travaux préparatoires réalisés fin 1997, l'aménagement de la place où a résidé Cézanne devrait démarrer cette année. Une consultation d'entreprise a été faite mais les offres de prix dépassent quelque peu l'enveloppe affichée de plus de 10 %. La commission des marchés sera appelée à statuer.

► **Centre social de l'Estaque** : la date de livraison prévue a été reportée plusieurs fois. Reste que cette fois, l'avis d'appel d'offres devrait être lancé à la fin du mois, le démarrage des travaux est prévu pour décembre et la livraison pour l'été 1999.

► **Villa Mistral** : c'est la Ville qui, désormais, assure la maîtrise d'ouvrage de la dernière tranche de cette opération. La villa Mistral, dont le jardin une fois réaménagé sera ouverte à l'ensemble de la population, accueillera dès 1999 les enfants du secteur dans le cadre de l'aménagement des rythmes scolaires ainsi que d'activités autour du thème du patrimoine. Elle serait également ouverte, en fin de semaine, aux associations du quartier.

► **Friches industrielles** : l'idée est d'urbaniser ces friches (résidences etc.). "Mais, avant de faire quoi que ce soit, il faut dépolluer", précise Jean-Claude Gondard. Les discussions sur les modalités de dépollution, entre la Ville, l'Etat et les industriels (Atochem, Métaleurop...) semblent être bien avancées. "La réhabilitation complète des terrains devrait être effectuée d'ici trois ans".

C.Ms. et A.A.

Loisirs nautiques : une filière qui pèse 11 milliards de francs

La première étude exhaustive réalisée sur l'économie de ce secteur a été rendue publique, hier, par la Chambre régionale de commerce et d'industrie

Les professionnels du nautisme mais aussi et surtout les élus locaux disposent depuis hier d'une vue globale susceptible de les aider à orienter leur stratégie ou leur politique de développement. La Chambre régionale de commerce et d'industrie Provence-Alpes-Côte d'Azur vient, en effet, de leur livrer le résultat de l'étude la plus aboutie sur "l'impact économique et touristique des loisirs nautiques en région PACA". Un travail réalisé en partenariat avec la Chambre syndicale régionale des industries nautiques (financement Etat/Région) dont quelques chiffres-clés, font déjà l'objet de nombreux commentaires.

Il apparaît ainsi que l'ensemble de la filière réalise un chiffre d'affaires de 10,77 milliards de francs, auquel il faut ajouter près de 600 millions de francs issus de l'activité des 135 ports régionaux. Un chiffre qui est le résultat cumulé de 2 100 structures (1 700 entreprises et 400 associations), dont les deux tiers ont vu le jour il y a moins de 10 ans. Filière très jeune donc, le secteur "loisirs nautiques" emploie actuellement près de 10 600 personnes (permanents et saisonniers) en région PACA, sans oublier 8 000 à 8 500 emplois (directs ou périphériques) générés par les ports de plaisance.

Clientèle nationale ou étrangère à 70 %

Concernant l'origine géo-



Répartis sur près de 883 km de côtes (28,3 % du littoral hexagonal), les 135 ports de plaisance de la région PACA comptent 55 700 postes à flot, soit 39 % du total des anneaux français. (Photo archives)

graphique des consommateurs, près de 70 % de la clientèle est nationale (hors région) ou étrangère avec, par pays et par ordre décroissant, l'Allemagne, l'Italie, la Grande Bretagne, la Belgique, la Suisse et les Pays-Bas.

Cette étude a certainement surpris - agréablement - bon nombre d'observateurs qui évaluaient mal l'impact de cette filière ainsi que les opportunités de développement qu'elle

pouvait offrir. Ils savent désormais à quoi s'en tenir, d'autant que l'étude comporte une déclinaison départementale, permettant d'affiner les choix de développement en fonction des atouts et des spécificités locales.

Sans doute le plus "nautique" si l'on en juge le nombre d'entreprises qui y sont installées, le département du Var arrive en tête dans les secteurs de la construction et de la

location de navires, tandis que les Bouches-du-Rhône se distinguent comme principal prestataire de loisirs nautiques. Le "13" est particulièrement recherché pour la pratique de la voile et de la plongée subaquatique. Quant aux Alpes Maritimes où la construction est également très active, c'est dans le secteur de la distribution que ce département domine ses voisins.

Philippe GALLINI

3. L E P R O J E T

1. SITUATION DE LA PLAISANCE

A. Evolution de la plaisance et des ports

Les loisirs nautiques, à partir de 1960, se développent très fortement. La plaisance devient un phénomène industriel ; les ventes de bateaux augmentent régulièrement et explosent même entre 1974 et 1980.

Cette démocratisation de la plaisance est aussi favorisée par les techniques de fabrication des coques en plastiques (polyester), moins coûteuses.

Les collectivités répondent à cette nouvelle demande et l'Etat accorde des subventions (jusqu'en 1979) pour la construction de ports de plaisance.

Dans un premier temps, ce sont les ports existants, anciennement de commerce (le vieux-port de Marseille) ou simples anses de pêcheurs qui sont aménagés pour les plaisanciers, avec des pontons flottants.

Devant l'ampleur du marché sont montées des opérations immobilières privées, à partir du modèle américain : les ports "marinas" (Port-Camargue, Port-Grimaud). Des habitations entourent les bassins ; chaque acquéreur dispose d'un appartement et d'un anneau. Alors très rentables, ces réalisations, destinées aux plus aisés et empiétant sur le Domaine Public Maritime (D.P.M), sont rendues impossibles en 1973 par la "circulaire Guichard".

Les nouveaux ports publics subventionnés par l'Etat prennent la relève. De grandes dimensions (+ de 500 places), ces ports-parking sont implantés selon des considérations plus techniques qu'urbanistiques (Port de la Pointe-Rouge à Marseille).

Mais à partir de 1980, les ventes de bateaux fléchissent et l'Etat bloque ses subventions. Les projets de port de plaisance sont conduits à s'adapter à ce contexte-là. La notion de port évolue. Un port est maintenant conçu comme un centre de quartier, avec des commerces, des services, qui doit s'intégrer à une stratégie économique et touristique (le port des Minimes de La Rochelle). En échange de cette intégration, le port apporte une plus-value certaine au quartier.

Les ports aujourd'hui suivent cette tendance.

B. La plaisance aujourd'hui

- En France

Pour les constructeurs, l'euphorie d'avant 1980 est passée. Le marché du neuf se maintient, depuis 1990, à 1500 unités par an. Loin du record de 1980 : 7356 immatriculations.

Pourtant, les chantiers français (Bénéteau, Jeanneau, Dufour...) sont les premiers producteurs de voiliers (35% du marché mondial, loin devant les Etats-Unis : 12%). De plus, l'augmentation du parc de voiliers en France (sans compter les bateaux à moteur) est estimée entre 11000 et 13000 en 10 ans. Or en 1997, pour 246000 voiliers de plus de 2 tonneaux (+ de 5,50 m), on compte 144650 postes d'amarrage... le reste est à sec ou sur mouillage forain.

La plaisance est donc un secteur au poids économique important (10 milliards de chiffre d'affaire en 1997).

Les ports de plaisance les plus récents, l'investissement étant très lourd, bâtissent leur succès non plus sur le nombre de places, mais sur leur capacité à devenir de vrais pôles de vie ; des lieux où l'on vient flâner pour contempler les bateaux en partance, s'initier au rêve marin ou éprouver ses désirs de départ... Les ports s'ouvrent au tourisme, s'insèrent dans la vie du quartier.

Ces liens port/quartier prennent du relief quand on sait que chaque bateau faisant escale amène des clients qui dépensent de 500 à 1000 francs par jour et par bateau. La région PACA a enregistré 3778 nuits d'escale en 1997...

- A Marseille

La plaisance marseillaise se distingue par son caractère local et populaire, replié sur lui-même. A 80% les propriétaires sont marseillais et 1/3 des bateaux sont de petites unités de bois (pointus) pour la pratique de la pêche ou tout simplement l'occupation du bord de l'eau. Par exemple à l'Estaque 60,5% des bateaux mesurent moins de 6,5m (le plus fort taux parmi les grands ports de Marseille : Vieux Port, Pointe Rouge et Frioul).

Mais fait rarissime, les différentes catégories de bateaux se mélangent entre elles à Marseille (on compte plus de 6000 embarcations). Les grands clubs nautiques plus élitistes et leurs bateaux de plus grandes tailles se mêlent discrètement aux petites embarcations issues de l'ancienne pêche locale. La mentalité de la plaisance marseillaise conserve encore le vieil idéal d'égalité dans l'accès aux loisirs marins.

A ce titre, le prix des places et des escales est particulièrement bas pour une telle ville en Méditerranée ; car ici le bateau représente une tradition, presque un droit, qu'il est difficile de bousculer.

Avec ce caractère très local, la plaisance marseillaise présente des aspects assez peu développés pour une telle ville, un tel plan d'eau et un tel parc de bateaux :

- l'accueil de plaisanciers. Ainsi, en arrivant de la mer au Vieux Port, il faut bien chercher pour trouver la capitainerie... Or les escales sont sources de devises.

- autre carence, la location de bateaux qui n'est pas favorisée à Marseille. L'interdiction pour les loueurs d'installer une enseigne, un accueil spécialisé sur les pannes (sous les protestations des particuliers) en est l'illustration.

- un Salon Nautique et des manifestations (régates) qui manquent d'envergure.

- une activité de réparation pour la petite plaisance et la grande plaisance internationale sous-dimensionnée.

- la solution du port à sec est très peu retenue. Pourtant, alors que la demande d'anneaux est importante (plusieurs années d'attente...), les petites barques occupent une grande place. Elles pourraient être stockées à terre pour laisser à flot des unités à plus fort tirant d'eau (des voiliers). Mais c'est là un problème de mentalités (la barque = le cabanon).

- plus généralement, les activités nautiques à Marseille sont bien développées : écoles de voiles performantes, nombreux clubs de canoë-kayak, plongée... Mais Marseille est en déficit de structures visuelles donnant l'idée d'une activité nautique. Et surtout, l'hébergement face à ces multiples activités est constamment insuffisant.

2. DECOMPOSITION DU PROJET

A. Thèmes et champs de référence

1. LE BALNEAIRE, LE PORT

Ces deux thèmes se définissent comme les rapports privilégiés qu'entretiennent les activités liées à la mer et le développement du système urbain. Mais plus précisément, le balnéaire instaure le monde maritime en espaces de loisirs et de plaisirs pour le bain, la régate ou le spectacle. Cet univers se concrétise par des aménagements qui transforment les quais en lieux de séjour, par la jouissance du panorama du port de plaisance et ses activités nautiques, culturelles, par le glissement de l'eau utilitaire vers l'eau ludique.

La culture balnéaire s'appuie ainsi sur la culture maritime, celle du monde du travail de la mer. Cette dernière franchit la limite de la mer, les activités balnéaires s'y cantonnent. La culture balnéaire se bâtit en réinterprétant les signes du langage marin, selon une logique diverse, celle des loisirs.

Sa traduction la plus évidente est la promenade publique du front de mer. C'est autour d'elle que vont se déterminer, au début du XXème siècle, les autres éléments de la culture balnéaire : hôtels, commerces, habitations d'un côté, la plage de l'autre. Cet ensemble génère à son tour des éléments nouveaux (alignements de palmiers, positionnement de la circulation automobile, cabines de bain, parasol, douches...) et des comportements nouveaux (bronzage, recherche de la beauté physique...).

En architecture, le thème du balnéaire surtout sur la Côte d'Azur se rattache à celui de la "modernité".

Des années 20 à 40, la Côte d'Azur devient le champ d'expérimentation de grands précurseurs de l'architecture moderne : Le Corbusier, Mallet-Stevens, Pingusson, Loos, Gray... La confrontation au climat méditerranéen et à la nouvelle mode des loisirs sportifs conduit, en s'appropriant le langage de la machine, à définir de nouveaux concepts (hygiène, nature, confort...). L'univers machiniste, la voiture, l'avion et par-dessus tout le paquebot sont les premières références chéries par les auteurs de la modernité. Références formelles (hublots, rambardes, tourelles, enduits lisses et blancs, surfaces courbes, empilement de volumes cubiques) et références fonctionnelles (Le Corbusier : « le paquebot est la première étape d'un monde organisé selon l'esprit nouveau »). Ces recherches spatiales, articulées autour du plan libre, des fenêtres bandeau, de la toiture terrasse, des pilotis se traduisent par l'hôtel "Latitude 43" à St.Tropez (Pingusson), l'unité d'habitation à Marseille (Le Corbusier), la villa Noailles (Mallet-Stevens)...

Quant à la **culture maritime**, c'est aujourd'hui qu'elle pose des questions aux architectes et urbanistes, puisque nombre de surfaces portuaires commerciales sont en friche et attendent une requalification ; c'est la situation dans laquelle se trouvent les quais de la Lave. Les ports industriels avaient coupé les rapports de la ville à l'eau, par leurs installations gourmandes d'espaces, les hangars, les machines. La berge, lieu de transition entre deux éléments, était rendue impraticable pour le citadin.

2. LES EXCES DU BALNEAIRE

Avec l'explosion des loisirs nautiques après 1945 (cf. congés payés), le parfum romantique initial de ces nouveaux aménagements s'étiolé, jusqu'à la caricature parfois (les "stations balnéaires" touristiques). Le développement urbain du bord de mer est mal maîtrisé. En France, la Loi Littoral met un frein à ces exagérations dans les années 80 → loi du 3 janvier 1986 : relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, précise les principes et les règles visant à concilier le développement économique et la protection du littoral et redéfinit le rôle des collectivités locales »-

3. A L'ESTAQUE : BALNEAIRE, TRAVAIL DE LA MER, INDUSTRIES

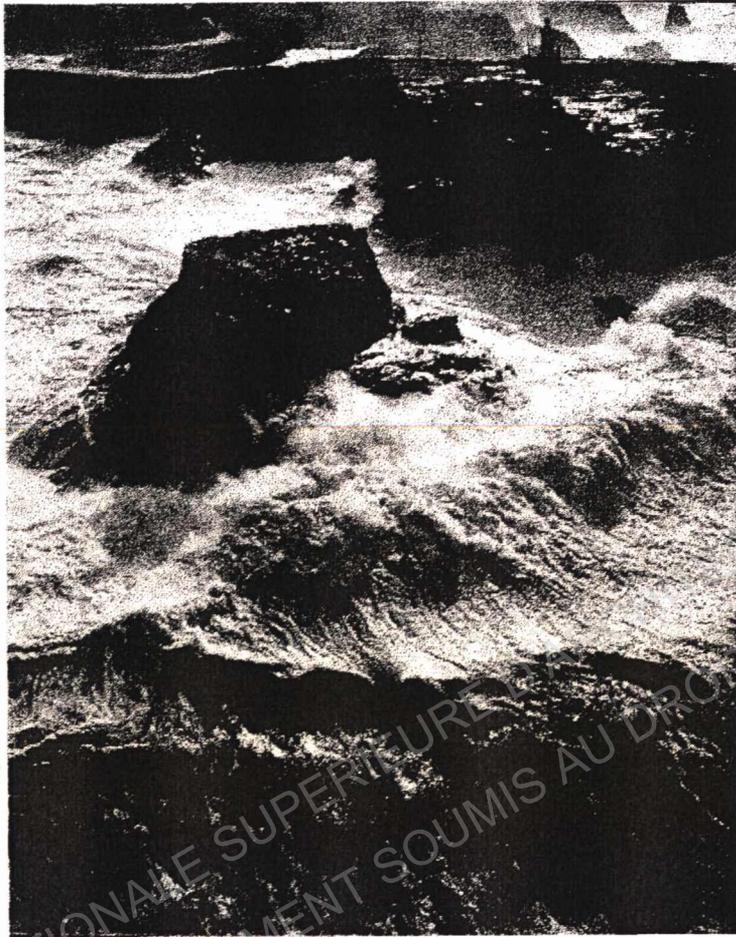
L'Estaque est empreint de cette culture balnéaire. L'hôtel Mistral et la villa Palestine en sont les plus flagrantes démonstrations. Même si aujourd'hui cette culture est bafouée.

Mais le quartier est aussi fortement imprégné de la culture maritime plus ancienne. D'abord avec la pêche artisanale, puis par le commerce maritime du Port Autonome. Ici, les pointus en bois regardent passer les cargos de fer, qui accostent sur des quais en béton interminables, devant des grues rouillées, des containers, des digues, des phares...

Enfin, puisque l'histoire de l'Estaque est dense, interviennent toutes les références aux usines, carrières, industries : hangars en tôle, murs de soutènement, blancheur du calcaire...

Il est frappant et significatif que tous les éléments, les thèmes qui définissent le lieu appartiennent au passé.

La proposition d'un port de plaisance ne veut pas (et ne peut pas) imposer et diriger de nouveaux modes de vie, mais plutôt créer une alchimie entre ses qualités propres et les éléments porteurs du quartier, passés et présents ; apporter une nouvelle dynamique.



*L'Affrontement Terre/Mer...qui donne toute leur magie
aux quais et digues.*

B. Lecture du programme, le parti

Comme analysé précédemment, le port de plaisance participe d'une reconquête du site Rio Tinto/quais de la Lave. Il s'inscrit dans un programme d'ensemble.

L'enjeu du port, en accord avec cette reconquête, est alors double :

- amener une activité de plaisance, locale et étrangère (et donc touristique) en assurant une pérennité à cette dynamique, hors saison estivale, et ainsi maintenir des activités toute l'année en parallèle avec le développement de la zone Rio Tinto.

- aménager enfin un accès à la mer public pour le quartier.

Pour ce faire, le programme établi recherche la complémentarité entre le port de plaisance "outil technique" et le port centre de vie local et touristique. Cet objectif sera atteint en fonction des "ingrédients" même du programme, mais aussi de l'agencement spatial des éléments programmés.

A partir de là, pour une composition spatiale, la prise en compte du site est très importante, sinon évidente. A.Chemetov : « Marseille a du caractère, elle a une identité minérale. Allez aux Goudes, à la Madrague de Montredon, à l'Estaque ; là s'exprime une culture, une histoire ; autant faire avec le site et non contre lui ! ».

Pourtant, le site se révèle comme la première embûche au projet ; en effet, ce lieu quasi abandonné, sorte de "no man's land" de calcaire, n'offre hormis sa beauté naturelle et la rectitude des quais aucune accroche à un aménagement urbain (les installations portuaires existantes sont à négliger, de par leur vétusté ou leur caractère provisoire). Seul repère récent, la base nautique de Corbières. Les autres repères urbains : les maisons et petits immeubles des Riaux puis de l'Estaque, à plusieurs centaines de mètres ; les arcades de la voie ferrée traversant la colline ou les terrasses de Rio Tinto ; et les souvenirs des silos, grues, pans inclinés, hangars, containers, péniches, barques de transport (les tartanes)...

Le site, étroit et long, est enclavé entre la rive et la colline tombant à pic.

Ainsi pour ce projet urbain le recours à des *modèles* de composition et à des *outils* de composition a été particulièrement salvateur.

La composition d'ensemble s'appuie sur une trame régulière fonction du quai (une trame irrégulière est plus couramment employée par souci de continuité urbaine, inexistante ici), mais s'organise aussi par modularité, c'est à dire par répétition de modules.

Les outils utilisés (ou non) sont inhérents au thème du projet :

- la berge, lieu de transition et d'articulation, de transparences et de perméabilités, de dégagements, de découpages

- les franchissements : axes de cheminements, ponts, passerelles

- les formes et structures : implantation parallèle ou perpendiculaire au rivage.

Le projet doit donc jongler avec des impératifs techniques (plaisance), touristiques (accès à la mer, promenade) et locaux (travail, vie du quartier).

• Le chantier de réparation navale

Les activités de réparation, de carénage pour les bateaux sont repoussées vers la zone où sont déjà implantées des sociétés maritimes. Un espace (ancien site des silos Lafarge détruits en Mars 98) d'activités marines, ce qui est dans la tradition du quartier, appelé à se développer.

La partie des quais ainsi libérés, près du tunnel du Rove, est alors dévolue aux activités "ludiques", en continuité avec la base nautique de Corbières. *C'est cette partie qui fait l'objet du projet.*

Programme du chantier : aire de carénage, mise à l'eau, hangars de réparation, entreprises de réparation, port à sec de 500 bateaux.

• Les espaces publics

- circulations : arrivée sur le site : - par petit ferry (type Frioul) en provenance du Vieux Port puis de l'Estaque

- en bus ; en voiture : parkings existants au-dessus des plages de Corbières, parkings réservés commerçants, clients des hôtels et plaisance (yachting club, capitainerie), parkings publics enterrés sur Rio Tinto

- en train : possibilité d'une petite gare sur Rio Tinto.

Les entrées piétonnes sont fortement marquées : estacade du ferry, passerelles (celle reliant Corbières et celle reliant Rio Tinto). La passerelle fait référence au monde de la mer mais aussi à celui des usines disparues.

Les circulations ensuite se divisent : voie secondaire carrossable d'accès aux commerces et habitations plutôt privée, et grande promenade piétonne le long des pannes et des commerces.

- la promenade : thème classique du site balnéaire, mais qui prend là toute son importance car elle donne un accès urbain à la mer pour le quartier. En arrivant de l'Estaque, la transition terre/mer s'effectue en douceur par un jardin, comme pour répondre à la violence minérale environnante. Le visiteur vient ensuite au contact direct des bateaux, de la mer. Sa marche est scandée par les décrochages successifs des bâtiments commerciaux et d'hébergement, autant de séquences dans la manière de vivre son rapport à la mer. Ces décrochages ouvrent le cheminement jusqu'à buter sur le yachting club, qui fait charnière en direction de la base nautique de Corbières ou du tunnel du Rove. La passerelle menant à Corbières dégage le tunnel des bateaux et le met en scène. Le petit bassin ainsi créé devant l'embouchure devient le théâtre d'activités ludiques : entraînement au canoë kayak, petit dériveur, joutes nautiques.

Pour ces dernières, des gradins sont aménagés sur le quai. Cette partie-ci de la rive est plus calme vis-à-vis des cafés, restaurants, magasins, places, pannes de la partie précédente.

• Les bandes de logement et de commerce

Elles rassemblent les activités du site, et accompagnent la promenade. Leur disposition suit deux logiques : parallélisme au quai et décrochés pour suivre la route nationale et donc la colline. Ces bandes font ainsi la transition entre la colline et la mer. C'est la raison aussi des décrochés progressifs en volume, vers la colline. Les surfaces commerciales sont regroupées au rez-de-chaussée, abritées sous une dalle qui court tout du long des bâtiments. Cette dalle unifie les trois volumes supérieurs destinés à l'hébergement et rattrape le dénivelé existant en bordure de route.

Les activités données répondent aux besoins des plaisanciers (locaux et en escale) et à la vie permanente du lieu. Vu l'ampleur d'un tel programme, surtout relié aux potentialités futures de Rio Tinto, ces activités ne sont que des propositions. Elles ne sont pas dessinées. C'est une autre raison d'être de la dalle, qui permet de par son plan libre sur pilotis un aménagement dans la réalité plus souple.

Programme :

Cafés – cafés/discothèque – cafés/salles de jeux

Restaurants

Commerces : - shipshandlers/concessionnaires nautiques

- vêtements marins/touristiques/artisanat

- petits magasins touristiques

- supérette - boulangerie

- journaux

- pharmacie, antenne police, agent immobilier, assurance..

Activités diverses : salles de jeux, salles de sport...

Office du tourisme

Hébergement : hôtels, studios en location.

• L'hébergement de classe de mer

En relation avec la base nautique de Corbières, il rend meilleure l'utilisation de cet outil d'apprentissage. Il est un autre facteur de pérennisation des activités sur le site. Situé à proximité de la base nautique, il est en revanche plus éloigné des cafés et commerces. Toutefois, il reste près du yachting club, leur programme d'activités pouvant se combiner.

Programme :

Chambres

Réfectoire/cuisines

Salle polyvalente

Salles de cours

Sanitaires/infirmierie

→ surface : 1000 m²

• Le yachting club

Sur sa butte, il se pose en pivot entre Corbières et le quai du port. Fonctionnellement et symboliquement il représente la vie nautique du lieu. C'est pourquoi il est visible de tous, bien qu'il soit fréquenté en majorité par les plaisanciers. Son architecture en fait un signal, aux connotations nautiques fortes : bardage de bois, rambardes, terrasse recouverte d'une voile...

Programme :

Accueil, informations, secrétariat

Bureaux (du directeur, autres)

Salle de réunion

Club house : - salle de restauration/salle polyvalente
- bar
- terrasse

Bibliothèque

Local infirmerie

Local atelier/stockages dériveurs

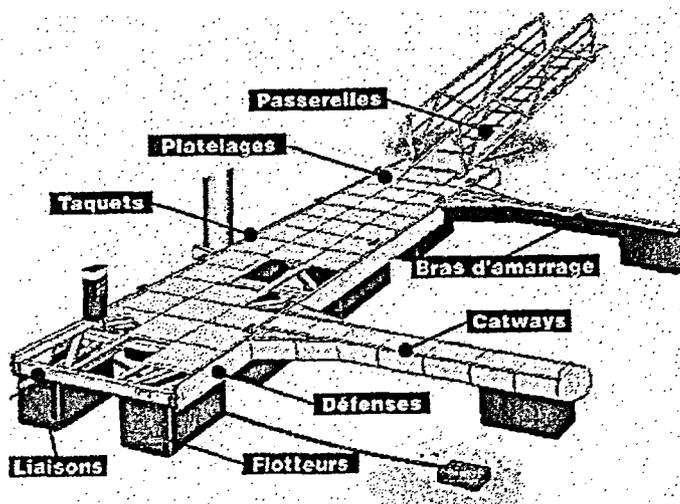
→ Surface : 800 m²

• Les pannes

Le yachting club gère l'organisation des pannes. Elles abritent 600 bateaux. Les bateaux prévus sont pour la plupart des voiliers ou des unités à grand tirant d'eau (jusqu'à 3 m), pour des raisons de rentabilité du plan d'eau. Les petites embarcations sans espars peuvent en effet être gardées sur le port à sec.

Parmi ces 600 bateaux, 200 sont en location. Ce chiffre important est lié aux carences en ce domaine de la ville (Cf. étude du Schéma Directeur du Tourisme). Le port de la Lave grand centre de location, cela correspond aux objectifs initiaux (le port pôle de vie, source de requalification du quartier). Il faut savoir qu'un bateau de location rapporte (travaux d'entretien, apport de clientèle pour le site...) en devises dix fois plus qu'un bateau de propriétaire.

*Exemple type
de panne flottante
avec catways
(solution de confort
non retenue)*



• La capitainerie, les services aux plaisanciers

A l'entrée du port, un ponton en dur est construit, parallèle aux pannes. La capitainerie à l'extrémité, dont la fonction de surveillance est primordiale, est alors positionnée au mieux. Elle est accessible et visible aisément par les navires en escale, qui accostent le long de ce ponton (quai d'honneur réservé aux visiteurs). De là, ils peuvent parvenir aux différents services spécifiques (essence, formalités ou sanitaires). La capitainerie, lieu de renseignements (météo, places...) est également accessible par voiture. Ce qui facilite aussi l'atterrissage des navigateurs en escale.

Programme :

Capitainerie : - accueil/informations
- administration (capitaine, maître du port)
- atelier (outillage)
- vigie

Douane (bateaux en escale)
Affaires maritimes (immatriculation)
SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer)

Postes d'essence
Sanitaires (douches, W-C, bac à vaisselle)
Laverie automatique (vêtements).

C O N C L U S I O N

« On ne finit jamais ses études, on ne les finit jamais, on les continue sans arrêt, on devient de plus en plus étudiant » Le Corbusier.

Cette phrase revient souvent en conclusion des diplômes. Elle trouve encore sa place ici.

Ce travail de fin d'étude est la découverte d'un lieu, d'une histoire, l'apprentissage d'une démarche de travail d'urbanisme.

Mais plus encore, le diplôme est l'occasion d'une prise de conscience. Importante.

Par rapport aux études menées.

Par rapport à sa manière de voir et ressentir l'architecture. Et face au nouvel horizon qui apparaît maintenant. Flou encore, mais aux reflets de promesses, de désirs, de travail, d'*apprentissage*.

Bonne chance aux élèves préparant le diplôme !

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B I B L I O G R A P H I E

Marseille et l'Estaque

- Métropoles portuaires en Europe (articles de André Dorzel – "Marseille, la métropole éclatée" et de René Borruet "Réinventer une ville port : le cas de Marseille")
Ed. Parenthèses 1992
- Marseille, ville et port – Jean-Lucien Bonillo - Ed. Parenthèses
Schéma Directeur du Tourisme de Marseille – Office du Tourisme 1992
- Carnets de ville-l'Estaque – Atelier A.Amedeo/J.Padlewski 1997
Etudes de l'AGAM sur l'Estaque(POS, études diverses)
Données INSEE 1992
L'Estaque depuis 700 ans - Revue "Marseille" n°175 1995
Revue "Marseille info" n°2 (GPU)
L'Estaque, naissance du paysage moderne 1870/1910 (peintures)
Musées de Marseille – Seuil 1994
L'Estaque, mon village au temps des pites-mouffe – Livre L.Damonte
Marius et Jeannette – film de R.Guédiguian 1997

Nautisme et urbanisme

- La gestion des ports de plaisance – Cahiers du club n°19 janvier 1990
La navigation de plaisance en France – Revue Sphère n°43 1984
La plaisance à Cannes/approche économique – Chambre de commerce et
d'industrie de Nice avril 1984
Dossier "les vrais chiffres de la plaisance" – Revue Voiles & Voiliers
n°322 décembre 1997
Revue "Mer et Littoral" n°15 (environnement et plaisance)
La ville au bord de l'eau (concours d'urbanisme European 2)
Ed. Parenthèses 1993
Composition urbaine Tomes 1 et 2 – Ed. Villes et territoires 1994
Diplômes de X.Luvison/J.C.Sabarthes 1994 (port de la Pointe Rouge)
D.Garcia 1991 (port du Brusco)
R.Marciano/J.Morales 1992 (équipement touristique aux Catalans)

REMERCIEMENTS

Je remercie les professeurs qui m'ont suivis au cours de ce diplôme.

Je remercie les personnes qui m'ont aidé dans mes recherches :
M. Mandron, M. Nalin, M. Amedeo tout particulièrement, Greg.

Ce travail ne serait pas ce qu'il est sans mes amies et amis.
Je pense à mes parents. Au Remora 24 " Cœur de soleil".
A Venise. A Eric Tabarly.

Je dédie mon diplôme à Geneviève Aubin.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PROCÈS-VERBAL DE DÉLIBÉRATION DE JURY
(travail personnel de fin d'études)

E A M

Le 13 novembre 1998 à 16H00, le jury dont la composition a été approuvée par le directeur de l'établissement s'est réuni, sous la présidence (1) de

M. E.-C. MANDRON.....

à l'école d'architecture de **Marseille** en vue d'examiner le travail personnel de fin d'études de

Monsieur Thomas AGOSTINI

dont le sujet, approuvé le 20 novembre 1996, concerne :

"AMÉNAGEMENT D'UN PORT DE PLAISANCE À L'ESTAQUE"

sous la direction de M. René PASQUALI, architecte DPLG, enseignant à l'école d'architecture de Marseille-Luminy

Après délibération à huis clos,

LE JURY A DÉCIDÉ (2): à l'unanimité
 à la majorité

de VALIDER
 d' AJOURNER
 de NE PAS VALIDER

Annotation(s) du président du jury (3)

avec félicitations

En foi de quoi le présent procès-verbal a été établi pour servir et valoir ce que de droit (4)

M. Jean-Paul LACROIX.....

M. Alain FRAISSE.....

M. Émile Claude MANDRON.....

M. René PASQUALI.....
(Rapporteur)



Vu, le directeur

Jean-Claude GROUSSARD

- (1) Le jury élit parmi ses membres un président qui ne peut être le directeur d'étude
- (2) Cocher les cases correspondantes
- (3) Les annotations du président du jury doivent être reportées sur les deux exemplaires du travail personnel qui seront déposés en bibliothèque (art. 16) et mentionneront, le cas échéant, les félicitations du jury
- (4) Signature de chaque membre du jury