

Voyage inaugural

de gare en gare - Suivre le littoral

BIVOUAC

Du mercredi 15 au jeudi

16 septembre 2021

Deux jours de marche, une nuit de bivouac sur les rives de l'étang de Berre.

VISITES

Le vendredi 17 septembre 2021

Exploration des sites de projet.

École Nationale Supérieure d'Architecture de
Marseille | ENSA•M

Semestre 1 | Année universitaire 2021-2022.

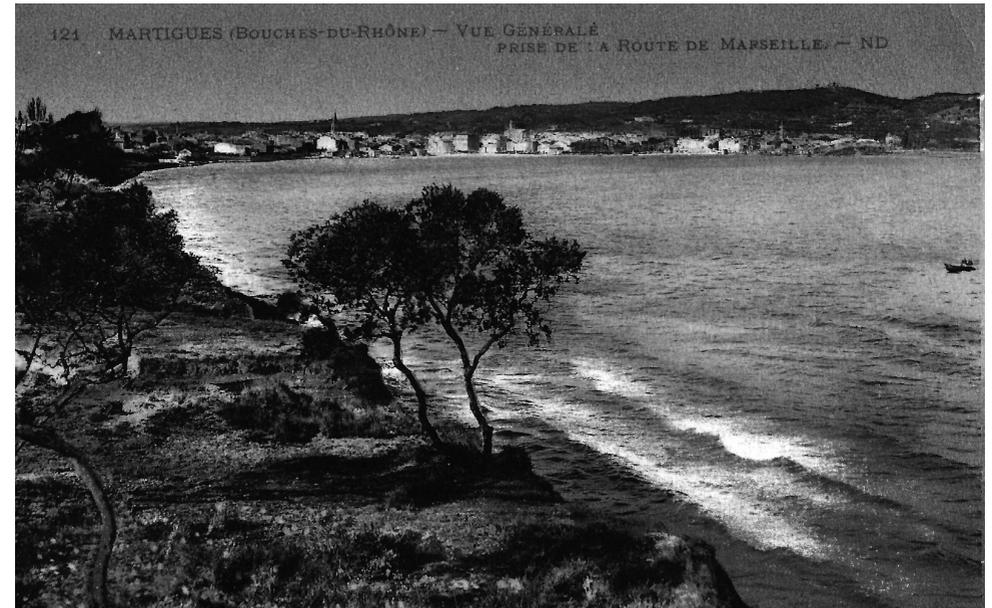
Malgré tout, c'est beau...

On peut trouver autour de l'étang de Berre toutes les cartes postales, tous les sites capables d'illustrer les lieux communs de la Provence visitée. Des chapelles romanes, comme celle de Saint-Blaise où des fouilles archéologiques ont mis à jour une cité paléochrétienne, celle du vieux Gignac que l'on aperçoit de l'autoroute, perchée sur un promontoire rocheux. Des criques rocheuses, des petits ports de pêche, discrètement abrités dans des golfes boisés près du port pétrolier de Lavéra, ou encore sur l'étang même. Des villages pittoresquement perchés sur des pics rocheux ou des socles de cuestas, comme Vitrolles, Fos, le vieux Miramas. Enfin comme un avant-goût de Camargue dans les salins disposés le long de l'étang, les plages et les lagunes de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Sans oublier Martigues, la Venise provençale, un des rares lieux de cet espace qui eut la dignité d'accéder au stéréotype. On y trouve aussi les lieux d'où ce pittoresque tire son sens, les postes et les points de vue d'où regarder est constitutif de la valeur, foncière comprise, des lieux: des ports de plaisance et des plages, des campings, des aménagements touristiques.

Pourtant ces lieux sont vides de touristes. Les ports de plaisance sont à usage local, le spectacle des lagunes, des anses rocheuse et des terroirs réservés à des pratiquants qui viennent y faire autre choses que regarder. "Et en plus, ou malgré tout, c'est beau". Tel est le texte que l'on pourrait le plus communément écrire à propos de l'étang de Berre. En plus de quoi ? Des usines et des dépôts pétroliers, des autoroutes et un aéroport, des ports et des lignes à haute tension, des cités HLM, des immenses lotissement pavillonnaires, décharges, zones industrielles, hypermarchés, rocaes et noeuds routiers.

Michel Peraldi

L'étang de Berre, Interprétation d'un paysage métropolitain, CERFISE,
Ethnologie Française, 1989.



Martigues carte postale ancienne

Géographie des lieux

De tous les étangs qui bordent la Méditerranée, seul l'étang de Berre est de formation très ancienne. « La Mer de Berre » comme disaient les anciens pour la désigner, occupe une superficie de 15.000 hectares et sa profondeur varie de huit à dix mètres selon les endroits, atteignant parfois douze mètres, comme c'est le cas au pied des rochers des « Trois Frères à la Mède ».

Certains endroits de l'étang offrent un fond vaseux, d'autres un lit de galets comme ceux de la Durance. Tout laisse donc supposer que le bras de Caronte, hier étang, aujourd'hui canalisé, était l'embouchure d'un grand fleuve à une époque où l'étang de Berre n'était lui, pas encore très bien formé.

L'idée d'utiliser cet étang n'est pas neuve.

La passe fangeuse de Caronte ne permettait pas le passage des bateaux phéniciens et phocéens. L'étang, au désespoir de tous, restait isolé du monde commercial méditerranéen en formation. Les Romains, les premiers l'utilisèrent et ouvrirent en quelque sorte la voie à son développement.

Le général Marius fut certainement le grand « promoteur » de l'aménagement de cette région. Fos était alors un grand port, dont l'importance, à l'époque, était comparable à celle d'Ostie. Relié à Arles par le grand canal des Fosses-Mariennes, il était aussi relié par un tunnel, à l'étang de Pourra, près de St-Mitre-les-Remparts.

Ce n'est seulement que du point de vue militaire qu'il fit aménager l'étang. Il l'utilisa en effet comme refuge pour sa flotte. Et pour cela il fit creuser un long chenal à travers l'étang de Caronte. La première conséquence fut l'abaissement du niveau de l'étang de Berre. L'aspect de celui-ci allait s'en trouver modifié car, de ce fait, apparaissait l'échine de la longue langue du Jaï, grossie maintenant par les sables marins.

Bien qu'un peu partout autour de l'étang de Berre s'installèrent, siècles après siècles, à côté des petits ports de pêche, des entreprises, le chenal de Marius fut abandonné et l'étang renvoyé à une fonction de « mer morte ».

Et pourtant ! Le développement du port de Marseille, la recherche de nouvelles voies de communication avec l'intérieur, la montée de la bourgeoisie allaient mettre Marius à l'ordre du jour, et cela sous l'impulsion du géographe Elisée Reclus qui, au dix-neuvième siècle, se scandalisa de l'inutilisation de cette mer intérieure.

Jean-Claude Izzo

Extrait de l'article « Quand on reparle de Marius »



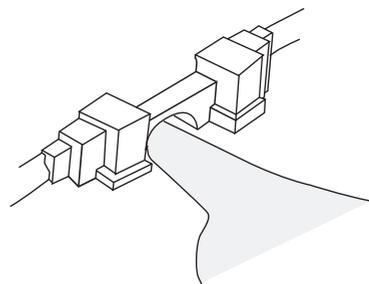
La petite mer des oubliés, Franck Pourcel

Relier le grand territoire

Première utopie :

faire de Marseille un quasi port fluvial

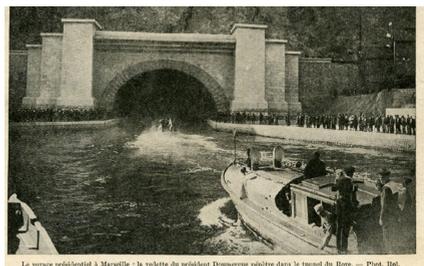
Au début du XXe siècle se concrétise un projet majeur d'aménagement du territoire envisagé par Richelieu : la création d'un canal pour relier le port de Marseille au couloir fluvial du Rhône.



Deuxième utopie :

développer le port industriel sur l'étang de Berre

Si le canal passait par l'étang de Berre, de vastes étendues seraient disponibles sur le pourtour de l'étang pour la création de nouveaux faubourgs industriels permettant de développer l'activité sans limite. Mais ce scénario comporte un aléa technique et un surcoût probablement énormes : le percement, sous le massif de la Nerthe, du plus long tunnel fluvial d'Europe.



La venue présidentielle à Marseille : la vedette du président Doumergue pénètre dans le tunnel du Rove. — Photo. IRE.

Estaque

En 1879, le projet de des ingénieurs Guérard et Bernard pour percement d'une galerie de 7,2 kilomètres sous le massif de la Nerthe est retenue. Cinquante ans seront nécessaires aux partisans de cette solution pour faire engager la moitié des coûts prévisionnels par la Chambre de Commerce de Marseille, convaincre les édiles locaux, et obtenir de l'Etat le financement complémentaire.

Le canal et le tunnel du Rove doivent leur nom à la commune du Rove ainsi située au-dessus du tunnel !

Un ouvrage pharaonique

La construction du canal commence par le percement de la galerie Est du tunnel, à l'Estaque, en 1911. C'est le début du plus grand chantier de génie civil de l'époque. La jonction entre les galeries ouest (côté Marignane) et Est (côté Estaque), prend 5 années. La Première Guerre Mondiale n'arrête pas la réalisation de l'ouvrage et les villages des alentours du canal voient leur population augmenter. L'achèvement nécessitera quatorze années de chantier.

Peu après la mise en service du canal, le pari du fluvial contre le rail s'avère définitivement perdant. L'industrie marseillaise, de nouveau en crise, est incapable d'opérer le déploiement qu'elle imaginait sur l'étang. Les écroulements répétés de la galerie du tunnel imposent des travaux de réparation trop coûteux. Un ultime effondrement occasionne l'arrêt de l'exploitation du canal.

Le plus long tunnel fluvial d'Europe

Les conditions de chantier sont effroyables pour les ouvriers, immigrés Espagnols en majorité. La technique de forage est précaire : le percement se fait à la pioche dans une roche souvent récalcitrante, et avance lentement. Les gravats sont évacués par voie de rail, un chemin de fer étant construit dans les galeries à cet effet.

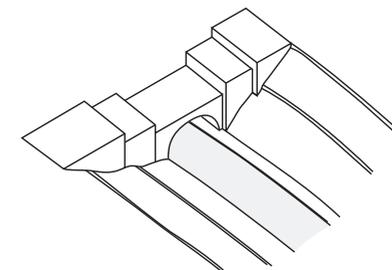
En 1916, la jonction est faite. L'achèvement total des travaux a lieu en 1924. Avec ses 7,2 kilomètres de longueur, près d'un siècle plus tard, le tunnel du Rove demeure le plus long tunnel fluvial d'Europe.

Les portes du dessous

A chacune des deux extrémités du tunnel, l'engouffrement du canal dans le relief est mis en scène par la présence d'une porte monumentale dessinée par l'architecte urbaniste Gaston Castel. A l'entrée ouest, côté Marignane, l'architecture de la porte s'embouche dans la colline comme si le canal « y entrait ». A l'Estaque, la même porte, inversée, donne l'impression que le canal « débouche » de la colline.

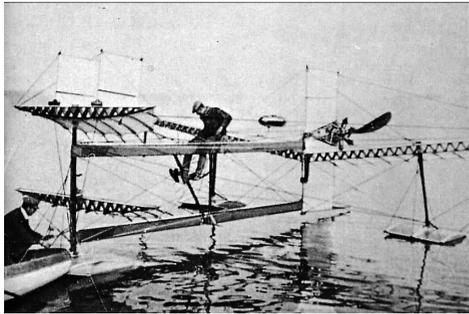
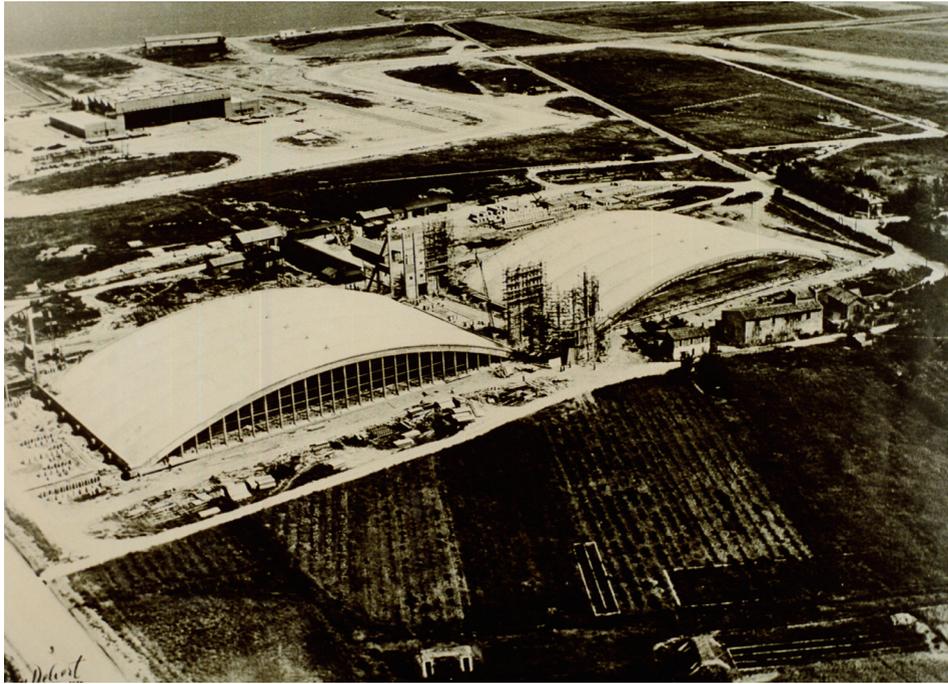
«Bâti en pierre de Cassis, le tunnel du Rove présente une section transversale six fois supérieure à celle d'un tunnel ordinaire pour chemin de fer à double voie. Ses banquettes d'un mètre de large constituent des chemins de halage rythmés par des anneaux et des petits miroirs dont les reflets scintillants guidaient les pilotes de chalands» (article extrait de la Marseillaise.fr du jeudi 14 août 2014).

Archives Alexandre Lucas



Marignane

Rêver l'étang



Hangar Boussiron et Hydravion
Piscine du Jaï



VOLER

Une prouesse technique monumentale

Bâti entre 1950 et 1954, ce hangar en béton de 2 hectares est aussi parfois appelé « hangar double de Marignane ». Les plans sont de l'architecte Auguste Perret. Néanmoins, il porte le nom de Simon Boussiron (1873-1968), ingénieur des Arts et Métiers et collaborateur de Gustave Eiffel. Il est le fondateur en 1898 de Boussiron BTP, la première entreprise de béton armé. Son directeur technique, l'ingénieur Nicolas Esquillon, orchestra la prouesse technique que fut à l'époque la réalisation de l'ouvrage.

Un chantier épique en images

Le hangar est initialement conçu comme base pour le développement d'hydravions. Pour protéger des intempéries ces engins fragiles, la couverture de l'édifice consiste en deux « voiles » en béton armé de 100 mètres de portée chacune, pour seulement 6 centimètres d'épaisseur, record de l'époque. Chaque voile, d'un hectare de superficie, fut construite au sol puis hissée sur vérins en quelques semaines au-dessus des murs bâtis en sous-oeuvre au fur et à mesure. L'architecte Perret confia au photographe Fred Delvert la réalisation d'un film retraçant le chantier comme une épopée. C'est relate ainsi un précieux épisode de la grande saga aéronautique de Marignane.

NAGER

Une sculpture moderne

Dans les années 1960, la commune cherche à développer l'apprentissage de la natation dans les écoles, et ambitionne de créer un complexe sportif et nautique au bord de l'étang. Le complexe dessiné par l'architecte Jean Doldourian, est inauguré à l'été 1971 mais coûteuse d'entretien, obsolète au regard des normes d'hygiène et de sécurité, la piscine est par la suite définitivement fermée.

De l'enceinte désertée, son élégant plongeur s'élance encore vers le ciel, témoignage de la belle architecture communale moderne. Belvédère exceptionnel sur l'étang et la plaine, désormais inaccessible, il n'en est pas moins utile dans le paysage, en tant que silhouette repère, évoquant les Trente Glorieuses et le développement des loisirs pour tous.

Archives Alexandre Lucas

Être lagunaire

L'électrolyse du chlorure de sodium : l'électrolyse du chlorure de sodium permet d'obtenir du chlore, de la soude, du chlorate de sodium ou du sodium métal.

Le chlore est principalement utilisé pour la fabrication des matières premières plastiques comme le polychlorure de vinyle (PVC), mais aussi pour produire des solvants chlorés ainsi que dans la préparation de produits de blanchiment et de désinfection, comme l'eau de Javel.

La soude est un produit chimique intermédiaire et est aussi utilisée pour la fabrication des fibres textiles artificielles, de la pâte à papier, de l'alumine, notamment le chlorate de sodium est utilisé comme désherbant ou comme agent de blanchiment.

Le sodium métal a des débouchés très importants en chimie organique, comme agent de synthèse, et dans l'industrie nucléaire, comme fluide caloporteur.

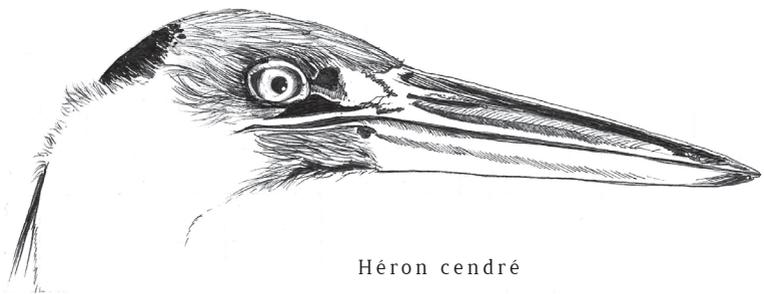
Le carbonate de sodium, appelé « cristaux de soude » dans son utilisation ménagère est, outre son rôle de réactif (base) dans l'industrie chimique, principalement utilisé dans l'industrie verrière. Sa production met en jeu deux matières premières : le chlorure carbonate de sodium, et un intermédiaire : l'ammoniac.

Le sulfate de sodium est utilisé en papeterie dans le traitement des pâtes à bois, dans l'industrie du verre et des détergents et comme agent de fabrication d'autres produits chimiques. Ce produit est obtenu dans des fours où le chlorure de sodium cristallisé est mélangé avec de l'acide sulfurique à une température de + de 550°C.

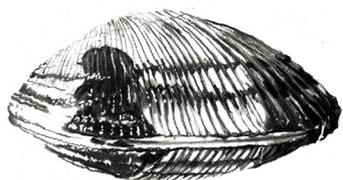
www.salins.com

Sel : Du latin sal sel : eau de mer, esprit, finesse, plaisanterie piquante, élégance, délicatesse du goût.

Salaire : Du latin Salarium « ration de sel » partie de la solde reçue en sel par les soldats romains.



Héron cendré



Coque



Atriplex

Obione



Moule



Huitre

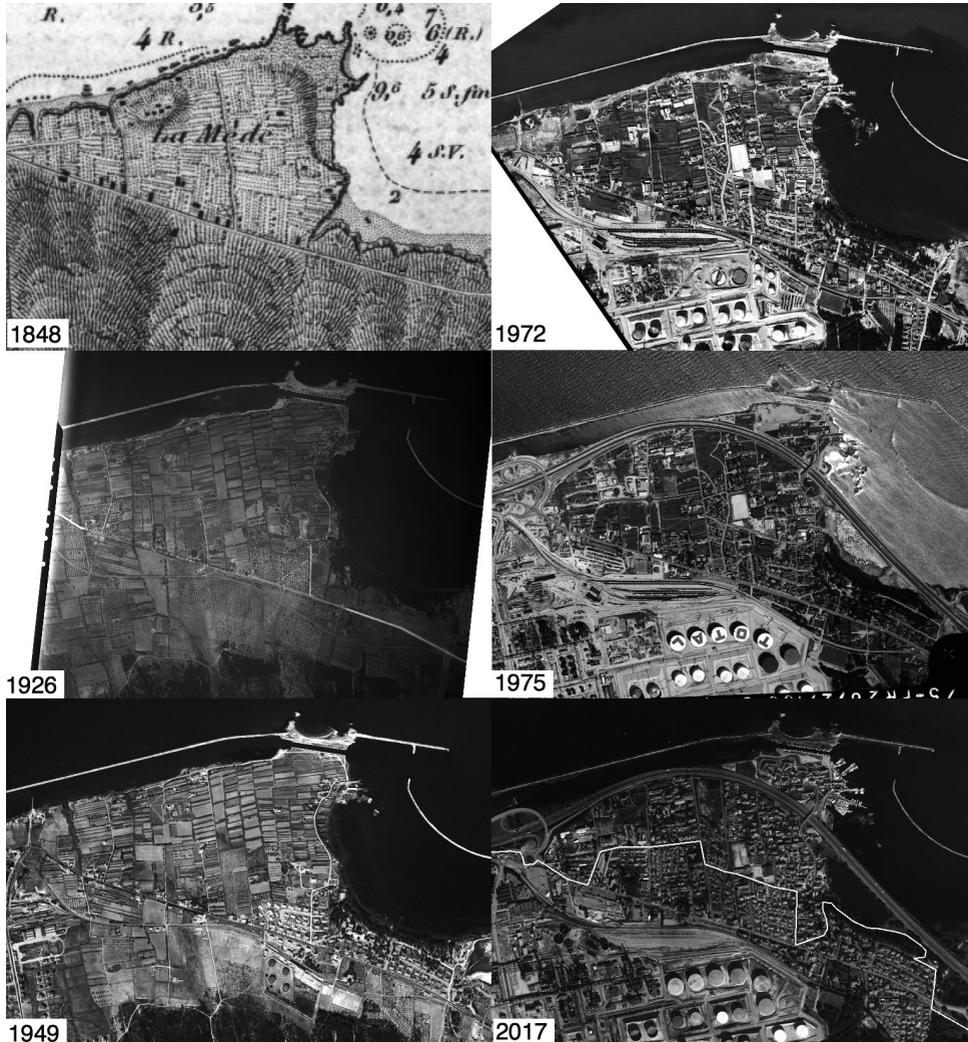


Muge

Façonner le sol

« Tout ce que l'on peut faire ici, on ne peut le faire que parce qu'il est déjà là : c'est cela le projet d'architecture. C'est dans la transformation de ce qui est déjà là qu'est l'invention »

Georges Descombes



Évolution de l'étang, Nicolas Memain

Habiter le danger

A la Mède, le patron de Total annonce la fin de l'huile de palme d'ici 2023

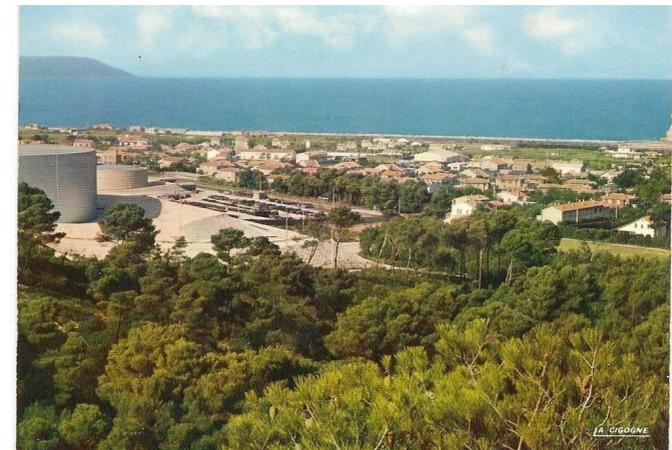
En 2024, MassHylia deviendra le plus grand site d'hydrogène vert en France. Le président du groupe Total Energies, Patrick Pouyanné, a annoncé ce matin dans une interview donnée à nos confrères de La Provence, la fin de l'utilisation de l'huile de palme à la raffinerie de La Mède d'ici 2023.

Six associations, dont Greenpeace, reprochaient au groupe l'importation d'huile de palme, synonyme de déforestation. Elles ont été entendues. Le patron de Total Energies, Patrick Pouyanné, a annoncé que son groupe cesserait d'utiliser l'huile de palme en 2023 : "A compter de 2023 il n'y aura plus d'huile de palme à La Mède, ni nulle part dans la compagnie". La bioraffinerie de La Mède est située à Châteauneuf-les-Martigues, au bord de l'Étang de Berre.

"Nous avons tiré la leçon de cette polémique", a-t-il confirmé, se disant "convaincu que faire du biocarburant à base d'huile végétale a maintenant moins d'avenir car on se heurte à la question de l'affectation des terres agricoles".

Le modèle économique de La Mède devrait être préservé "compte tenu des filières alternatives qui se sont développées" a assuré l'intéressé, envisageant de "sans doute investir dans un biométhaniseur pour valoriser les terres qui nous servent à filtrer les huiles, et ainsi produire du biogaz" sur le site.

Made in Marseille, 5 juillet 2021



La Mède, 1930, Les maisons jumelles

Marcher dans le temps

La première beauté de mon Martigues, c'est l'étang de Berre, qui, le matin, blanchit et qui le soir s'azure, quand je regarde de ma maison ; l'Étang qui, de ses mille langues vertes, lèche amoureusement le sable des calanques et ronge les rochers où l'on pêche le rouget. La seconde, c'est le canal de Caronte, qui le rejoint à la grand'mer. Les tartanes et les autres barques y font gonfler leurs larges voiles aux angelots joufflus. La troisième, ce sont nos collines nues, qui se gonflent comme mamelles et qu'embraume l'arôme chaud des thyms, des fenouils, des romarins et des sarriettes. La quatrième, ses champs de pierre plantés d'oliviers, où vient l'odeur du sel, dans la brise.

Charles Maurras

Les trente beautés de Martigues, Flammarion, 1954



Ancienne route de Marseille à Martigues et hippomobile, 1890

La Venise provençale

Dans l'Antiquité, la mer noire et la Méditerranée regorgeaient de poissons de toutes espèces que l'on pêchait en abondance et presque de manière industrielle : les thons qui migraient dans le détroit des Dardanelles remplissaient par milliers les filets accrochés à des échafaudages, lestés de plomb en bas et ourlé de liège en surface. Il ne suffisait pas de prendre le poisson ; il fallait le conserver et le transporter sur de très longues distances. Des colonnes d'Hercule jusqu'à Byzance, le chemin était long. (...) Sur le pourtour de la Méditerranée les villes tiraient leurs richesses du salage du poisson. Les archéologues ont mis au jour en Crimée une véritable usine à saler le poisson. Parmi les plus réputés l'omotarichon était préparé avec des oeufs de poissons (et ce n'est pas sans rappeler le caviar et la poutargue actuelle).

L'installation de diverses industries a conduit progressivement le canal de Caronte à s'agrandir pour permettre aux gros navires de rejoindre l'étang de Berre ; le canal a donc été creusé progressivement de -3 m à -6 m et jusqu'à -9 m de fond en 1925 et il se poursuit dans l'étang lui-même par le canal de navigation.

Cette liaison entre le golfe de Fos et l'étang de Berre a facilité le passage des eaux fortement salines qui sont venues occuper les parties les plus profondes de l'étang.

Les principales industries implantées sont :

Sur le pourtour de l'étang de Berre :

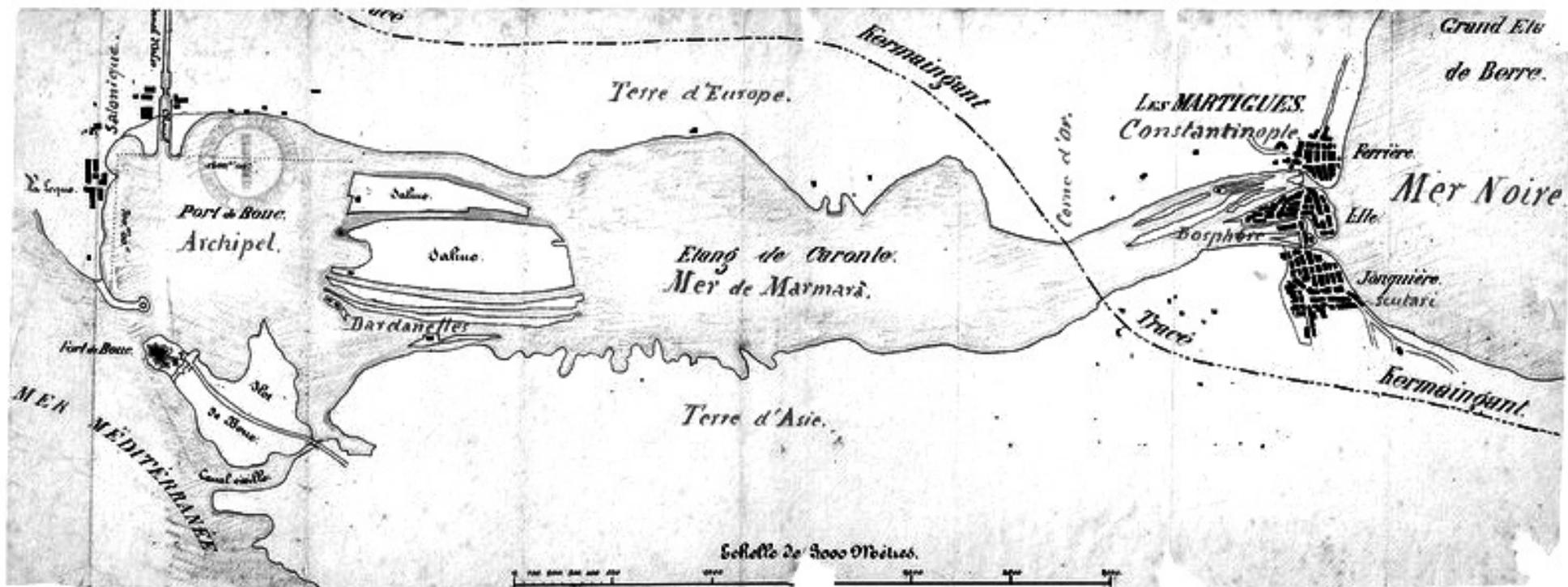
- SHELL CHIMIE
- SHELL BERRE
- CFR
- BP

Il convient de rappeler qu'un accord entre les pêcheurs de Berre et les industriels riverains avait amené la promulgation de la loi du 7 août 1957 qui interdisait la pêche dans l'étang, et qui prévoyait que dans les dix années l'activité devait s'éteindre. En fait, les industriels ne désirant pas voir leur expansion entravée par des conflits avec la profession, avaient versé à celle-ci une indemnisation de 5 millions de francs.

Les ressources halieutiques de l'étang de Berre, Ifremer, 1989



Sar, *Diplodus sargus*
Dessin Stéphane Brisset



Surimpression anonyme sur fonds de carte de 1842 jointe à la délibération pour le tracé du chemin de fer. Archives communal de la ville de Martigues

« Je n'ai jamais vu d'aspect plus original que celui de cette petite ville, placée entre l'étang de Berre et le canal de Bouc et bâtie non pas au bord de la mer, mais dans la mer. Martigues est à Venise ce qu'est une charmante paysanne à une grande dame ; mais il n'eût fallu qu'un caprice de roi pour faire de la villageoise une reine.

Ce qui frappe d'abord dans Martigues, c'est sa physionomie joyeuse ; ce sont ses rues, toutes coupées de canaux et jonchées de cyatis et d'algues aux senteurs marines ; ce sont ses carrefours, où il y a des barques comme autre part il y a des charrettes. Puis, de pas en pas, des squelettes de navires surgissent ; le goudron bout, les filets sèchent. C'est un vaste bateau où tout le monde pêche, les hommes au filet, les femmes à la ligne, les enfants à la main ; on pêche dans les rues, on pêche de dessus les ponts, on pêche par les fenêtres, et le poisson, toujours renouvelé et toujours stupide, se laisse prendre ainsi au même endroit et par les mêmes moyens depuis deux mille ans.

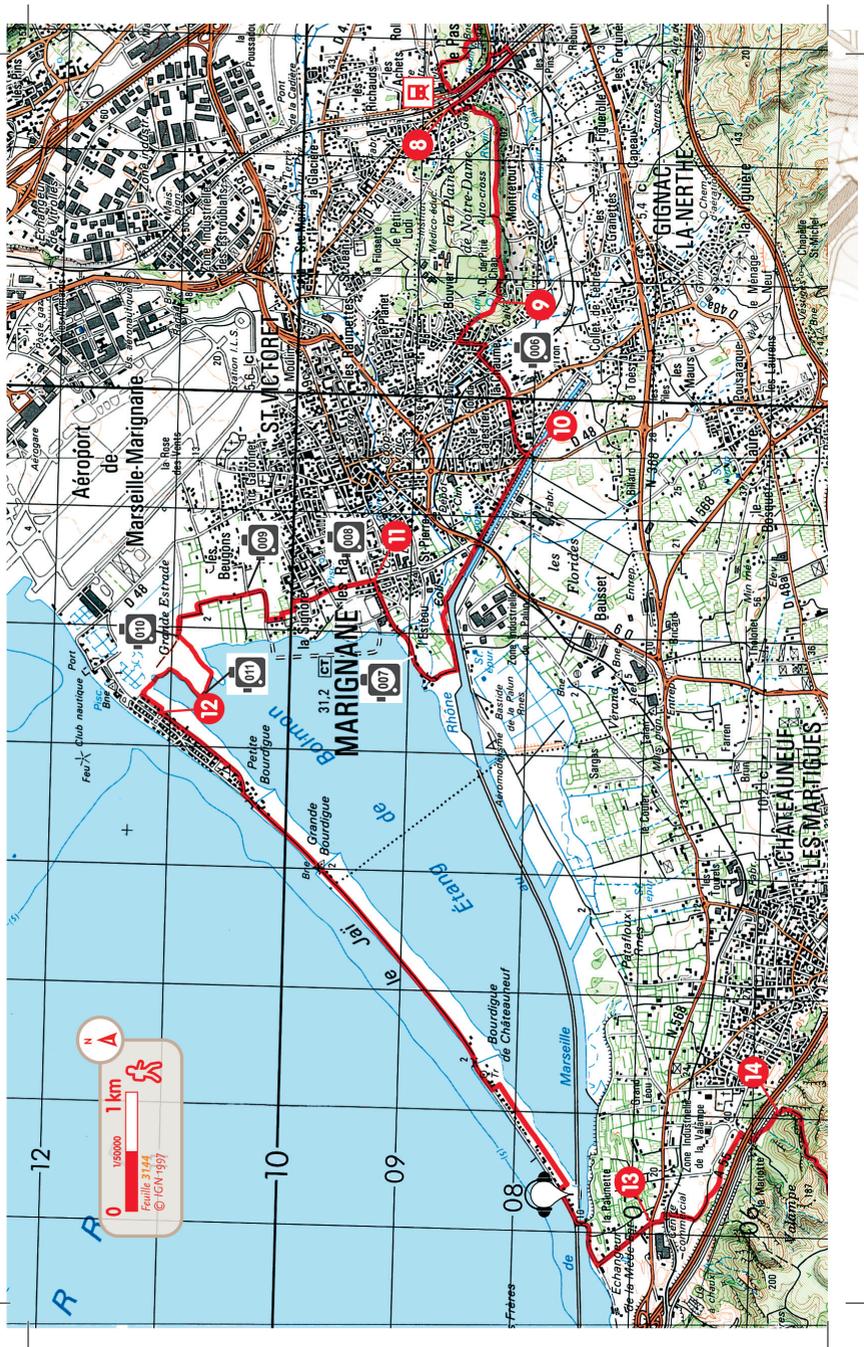
Et cependant, ce qui est bien humiliant pour les poissons, c'est que la simplicité des habitants de Martigues est telle que, dans le patois provençal, leur nom lé Martigao est proverbial. Lé Martigao sont les Champenois de la Provence ; et comme malheureusement il ne leur est pas né le moindre La Fontaine, ils ont conservé leur réputation première dans toute sa pureté.”

Alexandre Dumas

Extraits de Nouvelles impressions de voyages, 1841.



Venise provençale



Du Pas-des-Lanciers à Marignane

7 km 1 h 50

Au Pas-des-Lanciers > (TER toutes les heures vers Marseille)

8 Face à la gare Pas-des-Lanciers, juste avant le bar-restaurant Noël, emprunter le boulevard de la Gare et, au bout de 100 m environ, prendre à gauche la rue Costes jusqu'à la barrière. Au bout du square Jean-Marie Le Duff, monter à gauche vers l'antenne-relais pour **retrouver la crête de la cuesta***. Le chemin de crête mène au réservoir « Marignane » (vue à 360°), puis longe de la ligne de téléphone pendant environ 500 m. **On est sur la « route du sel » celte qui relie Fos à Marseille.** À un croisement avec une route (deux bouches et une borne de pompier), rester à gauche au plus près de la crête, en longeant une clôture qui borde un terrain de tennis abandonné; puis continuer la crête entre les deux grillages (surplomb au Sud, ancienne carrière au Nord). Après s'être rafraîchi à un brumisateuse sauvage, ignorer une route à droite pour atteindre, par un raidillon à gauche, la première table d'orientation de Notre-Dame de Pitié (point d'eau devant la porte de la chapelle). **Depuis cet oppidum***, vue panoramique sur la métropole celte de la mer de Berre (voir p. 70-71).

9 Au niveau des gros réservoirs, emprunter une piste qui descend en pente raide jusqu'à quelques villas et une route (barrière). Partir vers la gauche, puis prendre à nouveau la première à gauche (direction « La Chaume »). Au rond-point, prendre à droite puis tout de suite à gauche au premier croisement (pont au-dessus du Raumarlin), direction « Le Carestier ». Après le passage à niveau, l'**ancien abattoir industriel (1914, noter la rampe destinée à l'arrivée des bêtes)**, le collège Émilie de Mirabeau (Jean-Luc Perez architecte, 2003), puis traverser l'avenue des Combattants et se diriger à droite sur quelques mètres et prendre à gauche, direction « Le Carestier ». Une piste cyclable plantée mène au **canal du Rove**.

10 Juste avant le pont bleu, suivre le sentier à droite, en surplomb du canal. Au passage à niveau, continuer la route et retrouver le chemin après un petit escalier. Le chemin suit les berges jusqu'à l'élargissement du canal : à partir du port de Marignane, suivre la piste cyclable qui fait une boucle à l'extrémité occidentale de Marignane, par la balade des familles (village des pêcheurs). Après **les rives du Bolmon et l'embouchure de la Cadière**, on débouche sur l'avenue du Général-de-Gaulle (100 m après le stade).

De Marignane à Châteauneuf-les-Martigues

10,5 km 2 h 45

À Marignane > (À la gare routière : cars fréquents vers Marseille)

11 Suivre l'avenue du Général-de-Gaulle sur un sentier urbain à côté d'une piste cyclable. Au rond-point planté de 4 gros micocouliers, trouver légèrement à droite du rond-point un petit chemin en bordure d'un champ. Au bout du premier champ, prendre à gauche jusqu'à des villas, puis à droite jusqu'à une petite route goudronnée. Tourner à droite, et suivre cette route jusqu'à **la déchetterie**. Observer **l'aéroport et les deux immenses hangars dits Boussiron (Auguste Perret avec Nicolas Esquillan, 1951, 100 m de portée)**. Contourner la déchetterie par la gauche (**voies sur l'étang de Bolmon**). 100 m après l'observatoire à oiseaux, à une piste, la prendre à gauche. Après le petit gué fait de traverses, on est sur le **cordons dunaires du Jaï**; filer à gauche. Au bout de la rue à droite, mairie de secteur puis camping . (Attention aux moustiques à l'automne.)



De Châteauneuf-les-Martigues à Martigues

13,5 km 3 h 40

À Châteauneuf-les-Martigues > (Cartreize n°34 vers Martigues et Marseille ; Cartreize n° 39 vers Aix)

13 Au rond-point de la Glacière, suivre l'avenue de la Fauconnière. Remarquer une importante installation dont on va s'éloigner : la raffinerie de la Mède, dite aussi « raffinerie de Provence ». Construite par la Compagnie française de raffinage puis mise en route en juin 1935, elle est reliée depuis 2006 au complexe de Lavéra par 6 pipelines permettant des échanges de produits. La capacité de raffinage est passé de 400 milliers de tonnes de pétrole brut en 1935 à 6,2 millions de tonnes aujourd'hui. Après un centre commercial, longer la voie ferrée pendant quelques mètres puis la traverser à droite. Dépasser le moto-cross pour emprunter à gauche un chemin, dans des bois, qui longe l'autoroute A55 (Marseille-Martigues). À la route, partir à droite, passer sous un viaduc autoroutier et continuer à gauche pendant 400 m sur une petite route qui s'élève au-dessus de l'autoroute. Trouver ensuite à droite un chemin assez large qui s'élève entre de beaux rochers.

14 Bifurquer à droite sur un chemin forestier qui monte vers un plateau (alt. 200 m). Une fois parvenu sur le plateau, poursuivre sur 200 m et descendre à droite pour emprunter le vallon de Maximin. Le suivre à gauche jusqu'à la piste du vallon de Valtrède, autrefois nommé « petit chemin de Martigues à Marseille ».

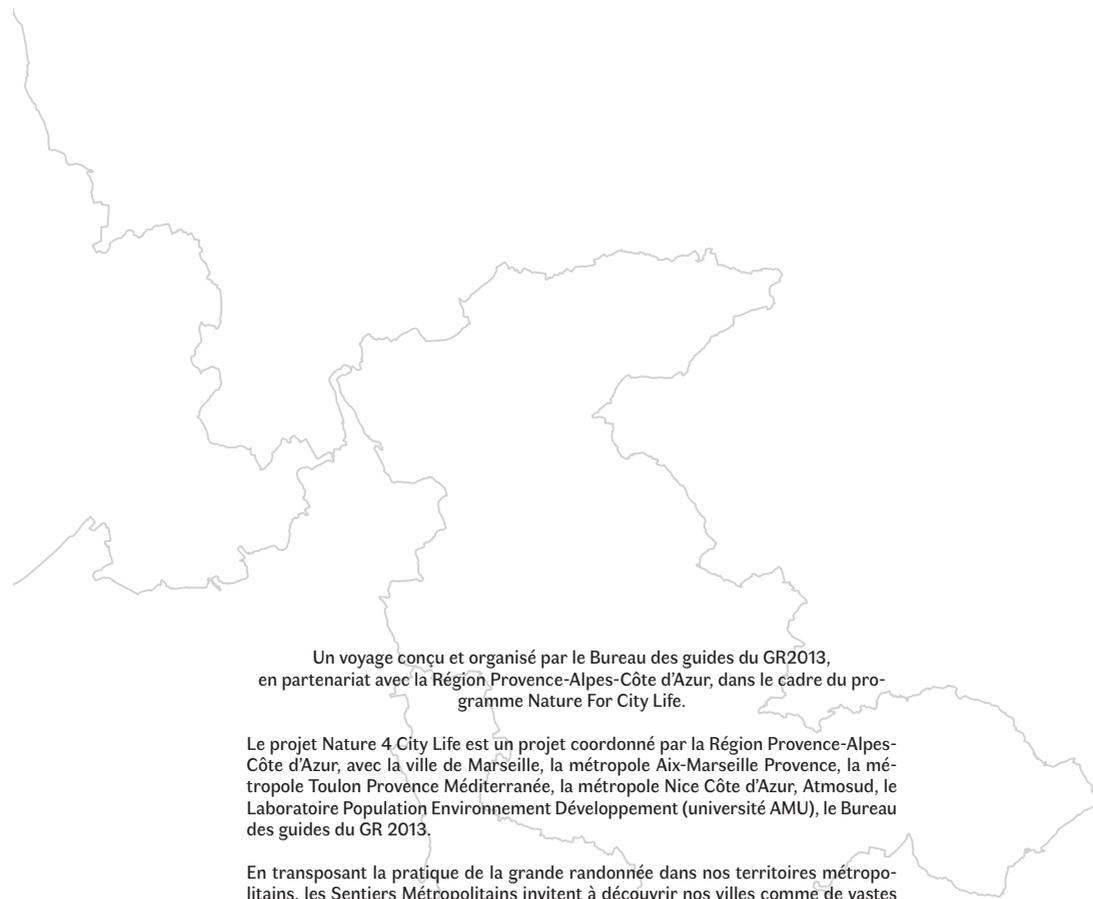
15 Suivre à droite le large chemin, il passe devant le **grand réservoir d'eau de la Société du Canal de Provence** (avec un objet architectural 1965). Continuer pendant presque 4 km (1 h) sur cette grande piste, parfois revêtue, en ignorant toutes les autres directions. **Hors GR (4 km A/R) : 1,50 km après le grand réservoir, un chemin à gauche permet d'atteindre le village de Saint-Julien, et d'apercevoir la grande plaine agricole de cultures maraîchères de Saint-Julien et Saint-Pierre, qui s'étend sur 974 hectares (10 agriculteurs y cultivent céréales, légumes et vignes). La coopérative viticole de Saint-Julien récupère le raisin de toute la plaine mais aussi ceux de Châteauneuf, de Saint-Mitre et d'Istres (AOC Coteaux d'Aix-en-Provence). On peut également remarquer la chapelle Saint-Julien (sur les vestiges d'un mausolée antique en pierre de la Couronne du 1^{er} siècle après J.-C.).**

16 Monter à droite avec la piste DFCI CB204. Après un virage en épingle, quitter le sentier PR (balisage jaune) et prendre à droite (vers le nord) jusqu'à la fin de la piste, en observant de beaux points de vue sur Martigues, le canal de Caronte et les ponts. Franchir une barrière et passer sous le viaduc autoroutier.

17 Continuer tout droit rue Sylvia-de-Luca, puis trouver à droite le petit escalier qui permet de traverser la cité des Deux-Portes (gestion 13 Habitat). Poursuivre en face par le boulevard Voltaire, jusqu'au bout, puis descendre un petit escalier qui descend sur l'avenue Émile Zola. Traverser cette avenue et la suivre à gauche ; et juste avant la MJC de Martigues, prendre la première à droite : la traverse Joseph Barthélémy, qui serpente calmement entre de jolis pavillons. Avenue Frédéric-Mistral, filer à gauche, jusqu'au début du cours (boulangerie). Rejoindre à droite le quai Général-Leclerc, vue sur la mer de Berre. Le suivre vers la gauche (restaurant « Taberna a Tapas »), pour traverser d'abord le canal Gallifet par le **pont basculant de Martigues (André Arbus architecte, 1962)**, puis le canal Bausseque par le pont fixe de droite jusqu'à la place des Aires (gare routière).



Michel Peraldi, Les temps de Berre, 1985, la Mede.



Un voyage conçu et organisé par le Bureau des guides du GR2013, en partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le cadre du programme Nature For City Life.

Le projet Nature 4 City Life est un projet coordonné par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec la ville de Marseille, la métropole Aix-Marseille Provence, la métropole Toulon Provence Méditerranée, la métropole Nice Côte d'Azur, Atmosud, le Laboratoire Population Environnement Développement (université AMU), le Bureau des guides du GR 2013.

En transposant la pratique de la grande randonnée dans nos territoires métropolitains, les Sentiers Métropolitains invitent à découvrir nos villes comme de vastes territoires naturels, en prêtant attention aux relations entre le bâti et le site (végétal, du minéral, pédologie, hydrographie... Répondant à la nécessité, dans un contexte de changement climatique, de mieux intégrer la nature dans le projet urbain et de comprendre la place de nos villes dans la biosphère, le projet Nature 4 City Life mené par la Région Provence Alpes Côte d'Azur, associe pendant 5 ans de nombreux partenaires pour un vaste programme de sensibilisation et de formation des habitants, des aménageurs, des services techniques et des élus.

Pour en savoir plus :
www.nature4citylife.eu



Marcher permet de comprendre

Un pas puis un autre et ainsi de suite donnent le tempo, le rythme, la musique du temps pour que nos sens se mettent en action et que notre réflexion les traduise.

On traverse l'herbe puis l'enrobé, puis les cailloux. On marche dans la terre ou sur du bois... Chacun d'entre nous sait le bruit que ça fait. Chacun d'entre nous sait reconnaître la matière sous ses pieds. Le son des pas qui résonne met en connexion la nature et notre nature. En avoir conscience est le premier des apprentissages élémentaires.

Ainsi, en marchant, deux de nos sens ont été en éveil : l'ouïe et le toucher, par le corps et les pieds. Sans même s'en apercevoir, nos mains savent très bien reconnaître, les yeux fermés, le bois, la pierre, la terre, le sable, l'eau ou la glace...

Prendre le temps de marcher nous permet d'entendre, à défaut d'écouter le bruit du vent, celui des vagues, le chant des oiseaux. On ne comprends rien à ce que racontent les oiseaux pourtant ils ne sifflotent pas par hasard. Nous ne savons plus écouter.

Marcher nous permet de regarder où nous mettons les pieds d'abord et de lever la tête pour se repérer ensuite. Comprendre ce que l'on voit pour le traduire ensuite en projet, un autre apprentissage élémentaire.

La ville, les écrans partout, tout le temps, nous ont fait perdre le contact avec le vivant. On ne comprend plus le monde qui nous entoure, on ne le respecte plus et par notre fainéantise unique, on continue de le ruiner.

Il n'est plus concevable de continuer ainsi. L'architecte est celui qui construit les villes, il est le premier à devoir les reconnecter au vivant.

Si l'architecture est un art, alors elle est nécessairement un cheminement vers l'école buissonnière.

S'amuser en pleine nature, voilà la définition de l'école buissonnière.

Existe-t-il école plus fondamentale que cette école-là ?

Matthieu Poitevin

Architecte, professeur des écoles d'Architecture, coordinateur du S1.