

Marseille : une seconde jeunesse

Il s'agissait de redynamiser l'ensemble du quartier.

Pour le réaménagement de la place de la Joliette, on a donc procédé à un traitement unitaire des chaussées, des trottoirs et de la place proprement dite, à l'aide d'un même béton désactivé.



▲ Un chantier d'envergure pour un quartier en devenir : à Marseille, la place de la Joliette fait peu noise.

Principaux intervenants

- MAÎTRE D'OUVRAGE : EPA Euroméditerranée
- MAÎTRE D'ŒUVRE : Marie-France Chatenet, architecte DPLG
- ENTREPRISE DE POSE : Paysages Méditerranée

Née au milieu du XIX^e siècle dans le centre-nord de Marseille, la place de la Joliette devient rapidement la pièce d'articulation majeure entre le nouveau port et un nouveau quartier. Mais ce n'est qu'à la fin des années 1880 que son aménagement (pavage, alignement d'arbres, mobilier urbain et fontaine) lui donne enfin un statut de place urbaine. Elle devient ensuite, vers 1914, un nœud important pour les lignes du tramway de Marseille. Si deux de ses faces se composent d'immeubles de style haussmannien, les deux autres affirment nettement sa vocation portuaire : les docks et le quai de la Joliette. Ensuite des hangars, puis la massive construction de la gare maritime dans les années trente et quarante et, en 1974, celle du viaduc de l'autoroute du Littoral,

ont fini par masquer la vue sur le bassin de la Joliette. Le centre de la place a aussi été réaménagé entre-temps pour devenir un terminal de lignes d'autobus.

RÉPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS

Au début de l'année 1997, l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée a lancé, en liaison avec la ville de Marseille, une consultation pour engager le réaménagement de la place de la Joliette. Six objectifs justifiaient cette opération : remettre en ordre le stationnement et la circulation, donner une plus grande place aux piétons, réaménager les ter-

Michel Prost



Chef de projet de l'EPA Euroméditerranée

« Interface entre la ville et le port, la place de la Joliette fut un site industriel dur. Tout en étant esthétique, le projet devait donc être assez "ruguieux" pour respecter son histoire. D'où le choix logique pour l'architecte du béton désactivé. Les rails laissés en place renforcent cette connotation. »

Marie-France Chatenet



Architecte de la place de la Joliette

« Le béton désactivé est l'un des rares matériaux permettant un traitement unitaire des chaussées, des trottoirs et de la place proprement dite. Sa forte résistance mécanique lui permet de supporter le trafic routier, tout en restant adapté esthétiquement aux espaces piétonniers. Et en jouant sur les granulats, leur taille, la coloration du ciment et l'intensité de la désactivation, il est possible de définir précisément son aspect final grâce à des planches d'essais. »



▲ Les travaux sont réalisés à raison de bandes de 200-250 m² par jour.

rases pour les rendre plus conviviales, instaurer de nouveaux espaces verts, choisir un mobilier urbain de qualité et installer un éclairage moderne et ludique. Une large concertation auprès des habitants et des entreprises du quartier avait permis de les identifier, en dégagant des thèmes forts (amélioration du cadre de vie, de la sécurité, de la circulation, du stationnement...). Cinq équipes de concepteurs ont participé à ce concours. Aux enrobés, pavés, plateaux bois et espaces végétalisés, a été finalement préféré le projet de place unitaire de Marie-France Chatenet (architecte) et de Marc Speeg (éclairage).



▲ Coulage du béton à l'avancement sur la place de la Joliette.

L'architecte souhaitait faire de cette place "un lieu lisible, structuré, ordonné et unitaire". "Le projet n'a d'autre ambition que de proposer un grand espace, unifié par le choix d'un seul matériau pour le sol : le béton désactivé. La mémoire du lieu est préservée avec les rails de l'ancien train-paquebot et la mise en valeur de la fontaine classée", explique-t-elle. Trois espaces clairement définis ordonnent l'ensemble. "Au centre, la place proprement dite, ombragée par 32 séquoias plantés à cette occasion. En ligne oblique, des blosques s'allongent comme un train de conteneurs immobile. De grands mâts porte-drapeaux rappellent la vocation maritime du site. Au nord, se trouvent les parvis des docks, et au sud, des terrasses de cafés. À l'axe, une lame de cuivre profilée ponctue la place d'un signal fort dans l'ouverture duquel se glisse l'avenue de la gare des bus", précise encore l'architecte.

RATIONALISER CONSTRUCTIONS ET STATIONNEMENT

Deux files de circulation sont prévues dans le sens est-ouest et une seulement dans l'autre sens. La localisation du terminus des bus à proximité du métro et des grands boulevards évite toute circulation parasite autour de la place. De même, les taxis se trouvent en tête de place, à proximité de l'entrée des docks. Parallèlement, la part réservée au stationnement passe de 200 à 64 places. L'objectif est d'éliminer les voitures ventouses pour favoriser un itinéraire plus important qui ne peut être que bénéfique pour les commerçants du quartier. Un parking provisoire de 500 places a été cependant ouvert pour la Coupe du

monde de football. Plus tard, un parking souterrain comprendra 600 places dans sa première tranche.

Sur le pourtour de la place, les bordures des trottoirs sont traitées comme de véritables emmarchements pour éviter le stationnement sauvage. La volonté de ne pas trop marquer les bordures (dans le cas contraire, elles matérialiseraient les voies de manière trop flagrante) conduisait à priori à la réaliser par coffrage en bordure de place. Mais parce que les bordures sont la partie la plus exposée dans un aménagement urbain et aussi parce qu'il est plus facile de remplacer une bordure abîmée que de découper un morceau de la place

Gérard Blanc

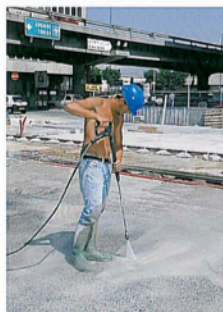


Responsable des services techniques de la voirie

« Employer le même béton pour les chaussées et les zones piétonnières implique pour sa désactivation. Elle doit être suffisante pour apporter au béton de chaussée la rugosité nécessaire à une bonne adhérence routière sans pour autant devenir excessive en rendant le sol des trottoirs trop rugueux pour les piétons. »

pour le reconstruire à l'identique, on leur a préféré des bordures préfabriquées dans le même matériau. Leur sablage final présente un aspect similaire à celui du béton désactivé.

Pour rompre avec la bande blanche habituelle, des clous en acier inoxydable matérialisent les passages piétons et les aires de stationnement. Inox également pour les potelets, disposés en nombre volontairement réduit, uniquement pour protéger les passages piétons-personnes handicapées et les accès pompiers.



▲ Vingt-quatre heures plus tard, lavage du béton désactivé au nettoyeur haute pression.



▲ Mise en œuvre, vibration et pervivance du béton fibré désactivé.

PRIVILEGIER L'ASPECT RUGUEUX DU MATERIAU

Les arbres commandent le calepinage marqué de la place. Pour les joints de construction (fractionnement, dilatation...), le travail a eu lieu en collaboration avec Lafarge Ciments pour l'étude d'un calepinage le plus serré possible, afin de concilier l'esthétique et les besoins techniques. À l'origine, l'idée était d'employer des granulats le plus petits possible pour la partie piétonne et des granulats 0/20 pour la partie voirie. Au final, le choix s'est porté uniquement sur ces derniers, toujours pour uniformiser l'aspect de la place mais aussi pour faciliter la mise en œuvre. « Ces granulats sont concassés plutôt que roulés. »

granulats roulés donnent trop l'aspect de gravillons larvés, banalisés par leur emploi fréquent pour l'entourage des piscines. Le roulé a un aspect trop doux, alors qu'ici la rugosité était souhaitée, comme Marie-France Chatenet. Les teintes claires étaient évidemment séduisantes, mais impossibles à employer sur des voies soumises à la circulation en raison des risques de taches et de salissures trop voyantes. Ce faux uni dans les teintes au bracté, un peu bléuté, absorbe visuellement les taches sur le sol. Et, en fait, il semble relativement clair avec la forte luminosité de la région. Un sol très clair aurait été trop éblouissant. »

BÉTON VIBRÉ, PERVIVRE ET DÉSACTIVÉ

La place était auparavant revêtue d'un enrobé, rapiécé en de multiples endroits, posé sur des pavés sans terre de sable et de terre. Le décaissement a eu lieu sur une profondeur d'environ 55 cm sous les chaussées et de 30 cm sous les trottoirs. « Lors du décaissement, les essais de portance du sol nous ont conduit à réaliser un

CARACTÉRISTIQUES DES BÉTONS

	béton de chaussée	béton de trottoir
Slump test	0-10 cm	10-12 cm
Teneur en air occlus	4,5 %	4,5 %
RC (7 jours)	33 MPa	28 MPa
Fendage (7 jours)	3,5 MPa	3,2 MPa
RC (28 jours)	42 MPa	35 MPa
Fendage (28 jours)	4,5 MPa	4,2 MPa



▲ Intégrés au béton désactivé de la place, les anciens rails reposent sur un renfort sous dalle.

traitement du sol en place à la chaux pour stabiliser les parties sous voirie », explique Gérard Roche, P-DG de l'entreprise de pose Paysages Méditerranée.

COMPOSITION DU BÉTON (POUR 1 M³)

Centrale de BPE Conet Béton Chantiers Provence	
Ciment CPJ-CEM II 32,5 R	330 kg
Granulats concassés 6/14	1 200 kg
La Malle	1 200 kg
Sable 0/2 SPS L'Estaque	650 kg
Adjuvant Optima 100	0,8 % du pdc
Adjuvant Cerigel DL 10	0,15 % du pdc
Fibres polypropylène	0,9 kg
Eau (chaussée)	170 l
Eau (trottoir)	175 l

pdc : poids de ciment

Gérald Roche



P-DG de l'entreprise de pose Paysages Méditerranée

« Ce chantier de 11 000 m² a eu lieu en quatre phases : les parties soumises à la circulation, les accès aux commerces, les docks et enfin la place centrale. Le travail s'effectuait la plupart du temps en bandes longitudinales à raison de 200 à 250 m² par jour. La cadence adaptée était d'un camion toupie toutes les 30 min pour les chaussées et d'un camion toutes les 45 min pour les trottoirs. »

demande de l'architecte. Un joint en liège disposé autour de la fontaine et devant tous les immeubles assure la libre dilatation de la dalle. Pour bénéficier de quelques années de tranquillité, tous les réseaux ont été renouvelés avant les travaux. Démontés, nettoyés et remis à niveau, les anciens rails s'intègrent dans le béton désactivé. Plus épais (25 cm), ils reposent donc sur un renfort sous dalle. Initiés en janvier 1998, les travaux se sont achevés au cours de l'été. ■



▲ Des clous inox servent à matérialiser les aires de stationnement et les passages piétons.

Pierre Colleoni



Patron de la Brasserie de la Joliette

« Au lieu d'un bitume défoncé et sol sale, je me retrouve avec un sol neuf et robuste. La réduction des possibilités de stationnement grignote un peu le chiffre d'affaires du matin avec moins de cafés pris sur le pouce en laissant la voiture en double file. Mais en s'agrandissant, ma terrasse passe de 60 à 100 places... Un surcoût potentiel de clientèle qui va certainement m'inciter à embaucher une personne à mi-temps. »

CIMbéton

CENTRE D'INFORMATION SUR LE CIMENT ET SES APPLICATIONS

7, place de la Défense - 92974 Paris-la-Défense Cedex - Tél. : 01 55 23 01 00 - Fax : 01 55 23 01 10

E-mail : centreinfo@cimbeton.asso.fr - Internet : www.cimbeton.asso.fr