

# **tplam**

SEMAINE PROVENCE

TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENT DU MIDI - PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR VENDREDI 12 MAI 1995 N° 33 PRIX 2 F.  
Hebdomadaire habilité à publier les annonces légales et judiciaires dans les Bouches-du-Rhône, le Var et le Vaucluse

Alpes-Maritimes

Séisme :  
pour ne plus trembler

Var

Les employeurs  
du BTP oeuvrent  
pour l'emploi

Premières  
assises méditerranéennes

# L'ARCHITECTURE ET LA MER

# L'architecture et la mer



LE 29 JUIN SE DÉROULERONT À MARSEILLE LES PREMIÈRES ASSISES MEDITERRANÉENNES DE L'ARCHITECTURE. INITIÉES PAR ÉTIENNE CLAMAGIRAND ET L'ASSOCIATION AMA, ELLES SE PROPOSENT DE POSER UN REGARD INTERDISCIPLINAIRE SUR L'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL ET L'URBANISATION DES CÔTES. OBJECTIF : UN DÉVERROUILLAGE DES LANGUES DE BOIS POUR ENTRER DANS LE DUR DU CONCRET.

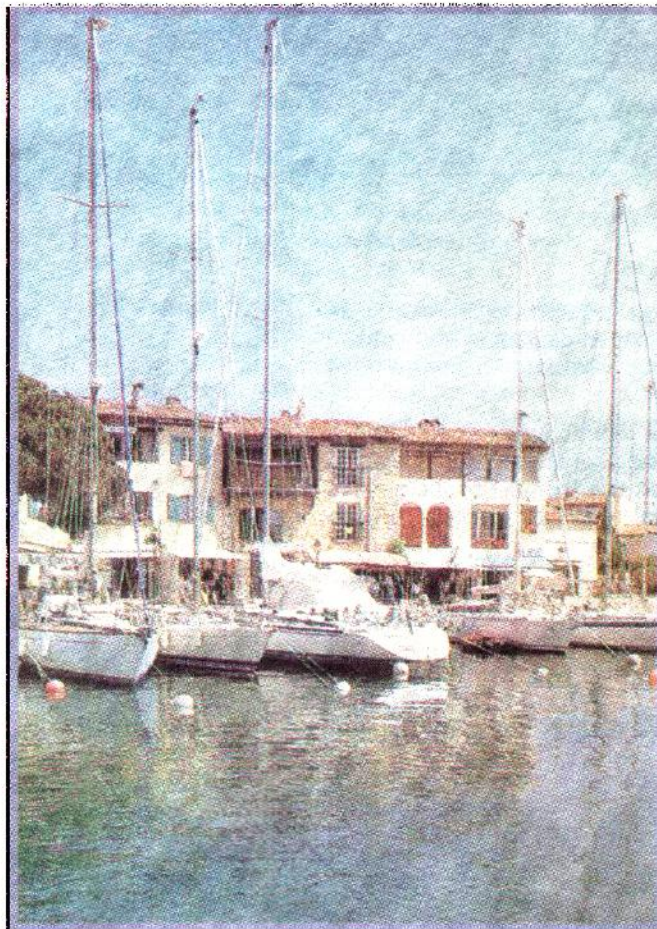
**P**lus que le centre du monde, la Méditerranée a d'abord été le monde lui-même. Egyptiens, phéniciens, grecs, romains, avec leur *Mare Nostrum*, puis l'expansion arabe pendant notre Moyen-Age, ont façonné notre civilisation autour de ses rives.

Christophe Colomb lui a fait beaucoup de mal. La découverte de l'Amérique a déplacé inexorablement le centre du monde et l'entité méditerranéenne est devenue aujourd'hui, parmi les enjeux planétaires de la fin du XXème siècle, une idée romantique et vaguement nostalgique.

Et pourtant. Jamais depuis ces vingt dernières années, on a autant parlé de la Méditerranée, à grands coups de déclarations, de conventions, de partenariats, d'études ou de prospectives.

Le berceau du monde n'a peut-être pas dit son dernier mot et ses rivages recellent-ils peut-être encore quelque enseignement, quelque sagesse ancestrale à transmettre à la planète. Après le Plan d'Action pour la Méditerranée, initié par l'ONU en 1975, et qui a engendré le Plan Bleu dans les années 80, il y eut la Déclaration de Gènes, la Charte de Marseille, et plus près de nous, signée en 92 à Séville, la charte du Bassin méditerranéen, qui crée un réseau de coopération entre plusieurs régions du pourtour et qui vient de s'adopter, ce 11 mai 95, six nouveaux membres. Dernière en date de ces initiatives, impulsée par la chambre de commerce, le Club de Marseille, qui propose à des intellectuels de tous horizons de réfléchir aux réponses "méditerranéennes" à apporter aux interrogations sociales de cette fin de siècle, s'est réuni en novembre dernier (voir TPBM du 28 octobre 94).

Toutes ces initiatives, ces volontés institutionnelles, ont réjoui en même temps qu'elles ont agacé Etienne Clamagirand, jeune architecte, qui est tombé



Port-Grimaud : un exemple réussi de pénétration artificielle du littoral

dans une combinaison de plongée quand il était petit. Amoureux inconditionnel du milieu marin (voir notre entretien ci-après), il se définit avant tout comme un pragmatique qui allie depuis toujours sa passion et son métier. Frustré du peu de concrétisation qu'il estime voir sortir de tous ces rapprochements méditerranéens, il a décidé de leur apporter sa contribution en créant les Assises Méditerranéennes de l'Architecture qui se dérouleront à Marseille les 29, 30 juin et 1er juillet prochains.

De son propre aveu, il a été "très agréablement surpris" des très

nombreuses acceptations de participation qui lui sont parvenues du monde entier. Et, de fait, il semble déjà que, de par ces contributions, ces premières assises acquerront tout de suite leurs lettres de noblesse.

Centrées sur la problématique de l'aménagement du littoral et de l'urbanisation des côtes, ces assises ont pour but de faire émerger une approche globale du développement du littoral en intégrant les points de vue des architectes, mais aussi des biologistes, océanographes, géographes, sociologues, juristes, économistes, utilisateurs (plaisanciers, pêcheurs, marins, touristes) et politiques. Cette confrontation se donne pour objectif de créer une structure durable de concertation qui pourrait intervenir comme un véritable outil de proposition pour tout aménagement des côtes sur le pourtour méditerranéen.

En effet, de par le microcosme qu'elle représente, la Méditerranée peut s'avérer, en matière d'environnement, un laboratoire précieux d'expérimentation et d'informations pour tout aménagement de littoral dans le monde. Outre les aspects purement écologiques auxquels le milieu méditerranéen est particulièrement sensible, le développement du tourisme, d'une part, et l'augmentation prévisible de la population, d'autre part, qui se concentre principalement dans les zones urbaines posent de façon particulièrement cruciale le problème du contrôle de l'urbanisation. Mal maîtrisée, celle-ci peut impliquer des bouleversements parfois irréversibles des éco-systèmes et aboutir



Le Lavandou en 1913...

... et de nos jours

même, de façon perverse, à la négation de l'activité qui se trouve à son origine, le tourisme, en dégradant le charme et l'attrait des zones littorales. Ce sera la première question posée par les Assises.

La deuxième abordera les technologies marines sous l'angle de la conquête de l'espace aquatique. Depuis les cités lacustres paléolithiques, on sait que l'homme peut construire sur l'eau. Mais ses raisons étaient différentes de la pression

immobilière qui a rendu indispensable un urbanisme off-shore à Monaco, Hong-Kong ou au Japon. Ce sont aujourd'hui des transpositions directes des technologies issues de l'industrie pétrolière off-shore qui sont employées pour ces extensions urbaines. Ces techniques permettent en parallèle la mise en place d'activités nouvelles telles que l'exploitation biologique de l'espace marin (les fermes marines), la production de nouvelles énergies ou le développement d'équipements touristiques liés aux milieux marins (observation sous-marine, aquariums...). Ces techniques peuvent-elles être transposées à l'ensemble du bassin méditerranéen ? Peuvent-elles minimiser l'urbanisation à outrance du littoral ? Sont-elles préférables à des techniques de



## Les intervenants

### Des quatre coins du monde ont accepté de venir à Marseille :

*Aldo Acerenza, Luis Livni* (faculté d'architecture de Montevideo)  
*Baher Mohamed Aïtem* (professeur d'économie au Caire)  
*Auriol Bohigas* (architecte barcelonais)  
*Rinio Bruttomesso* (architecte vénitien)  
*Carlo Cesari* (Icchare association - Italie)  
*M. Condos* (ancien directeur du port du Pirée)  
*Lucio d'Amore* (CEE)  
*Saïd El Fassi* (ministre du logement du Maroc)  
*M. Gordal* (comité de développement et de reconstruction du port de Beyrouth)  
*Alexis Hadzidakis* (office national hellénique du tourisme)  
*Mohame Mehdi Milka* (ministre de l'environnement tunisien)  
*Adel Yacine Moharem* (doyen de l'institut de recherches environnementales du Caire)  
*N. Vittis* (maire de Paralimni - Chypre).

### Ils seront rejoints par leurs homologues ou confrères français :

*René Bouchet* (conseiller technique au ministère d'Etat - Monaco)  
*Daniel Brulhet* (directeur du CAUE du Var)  
*Lucien Chabason* (pro-gramme des Nations Unies pour l'environnement)  
*Maguelone Dejeant-Pons* (conseil de l'Europe)  
*Daniel Drocourt* (UNESCO)  
*Jean-Paul Jacob* (directeur du conservatoire national d'archéologie d'Aix-en-Provence)  
*Chef Jahland* (président de l'ordre des architectes de Monaco)

*Brice Lalonde* (génération écologie)  
*Philippe Langevin* (économiste)  
*Jean-Yves Le Dreff* (Océanide)  
*Louis le Pensec* (ancien ministre de la mer)  
*Marcel Marette* (IFRN)  
*Alexandre Meinesz* (océa-nographe)  
*Edmond Pastor* (SIEMC - Monaco)  
*Edgard Pisani* (président de l'institut du monde arabe)  
*Claude Prélorenzo* (Plan Construction et Architecture)  
*Jacques Rougerie* (architecte)  
*Serge Trigano* (Club Med)  
*Jean-Marie Vidal* (président de la fédération française des ports de plaisance).

### Ainsi que par ceux qui n'auront pas à se déplacer beaucoup, puisque travaillant à Marseille :

*Carlos Pizarro* (école de Luminy)  
*Claude Auguy* (architecte-urbaniste)  
*Bernard Coclet* (urbaniste et ingénieur off-shore)  
*Guy Daher* (association villes et ports)  
*Henri-Germain Delauze* (président de la Comex)  
*M. Hansberger* (arc méditer-ranéen)  
*Louis Penarroya* (conseiller technique à la mairie pour Euroméditerranée)  
*Nardo Vicente* (professeur de biologie marine)  
*Jean-Pierre Weiss* (directeur de la mission Euroméditerranée). ■

pénétration artificielle du littoral dont la construction de Port Grimaud est le meilleur exemple (fort réussi au demeurant) ?

Les Assises n'occulteront pas non plus la problématique des ports. Ceux-ci, après avoir très souvent coupé la ville de son accès à la mer avec des emprises importantes, ont aujourd'hui, grâce à la rationalisation du transport portuaire, tendance à libérer une partie de leurs anciennes structures. Ces friches portuaires obligent les villes à repenser leur front maritime, à l'instar, par exemple, de Barcelone. D'autres tentatives sont entreprises à Gênes, Venise (avec la restructuration de l'Arsenal) ou Marseille (avec le projet Euroméditerranée). Le développement des ports industriels doit-il par ailleurs générer obligatoirement une zone industrielle de proximité ? La demande croissante de places dans les ports de plaisance pourra-t-elle être contenue, et d'autres solutions peuvent-elles être imaginées (comme les ports flottants par exemple) ?

La solution ne sera pas forcément celle de créer de nouveaux ports mais peut-être d'envisager un nouveau mode de gestion des places. On aborde là le

dernier grand domaine de réflexion des Assises, le tourisme de masse avec ses traditionnelles migrations estivales durant lesquelles nos contemporains consomment désormais de l'espace, du folklore dépayasant (ou du dépaysement folklorique) et du concentré d'histoire comme il y a trente ans des machines à laver ou des aspirateurs. Sans juger au fond, cette tendance, ajoutée au tropisme balnéaire qui fait se retrouver des millions de personnes sur les plages de la Méditerranée, crée sur le littoral des véritables ghettos, des vitrines aseptisées d'un mode de vie ou d'une gloire passée (telle Venise) qui bouleversent les équilibres sociaux et écologiques. Le problème n'est certes pas nouveau. Mais il peut être appréhendé d'une façon nouvelle par les travaux de ces Assises en permettant justement que soit pensée une approche globale des solutions qui pourraient s'appliquer à Corinthe, Istanbul, Agadir ou sur la Costa Brava.

Le cadre législatif, enfin, dans lequel s'inscrit ce développement du littoral est une donnée essentielle de sa maîtrise. La pollution ne connaît pas les frontières des Etats. Une base commune pourrait-elle sortir des différentes législations des pays riverains ? Ce sera le dernier thème de

réflexion.

En parallèle aux débats se tiendront deux expositions. La première, technique, sera l'occasion d'une présentation de produits et de techniques liés aux différents thèmes. La deuxième, plus didactique, présentera le projet d'Henri Prost, urbaniste du début du siècle, qui avait posé les bases d'un développement harmonieux de la portion littorale du sud-est français (voir à ce sujet TPBM du 14 avril). ■

Michel Couartou

Assises Méditerranéennes de l'Architecture  
Du 29 juin au 1er juillet 95,  
Hôtel Concorde Palm Beach  
Marseille  
Renseignements au 91 57 07 13  
ou 91 53 35 86

L'association Assises Méditerranéennes de l'Architecture (AMA) est constituée, entre autres, de Geneviève Aubin, architecte spécialisée dans l'aménagement du territoire, Jean-Claude Bodin, François Gauthier, Max Soleil, François Arziari, Antoine Palazzolo et Gildas André, avocat.

# RENAULT EXPRESS À PARTIR DE 54 700 F HT\*. VOILÀ CE QUI SE FAIT DE MIEUX SUR LE MARCHÉ.

Nouveaux rétroviseurs  
à champ élargi.

Nouvelle calandre  
à ton de la carrosserie.

2,6 m<sup>3</sup> de volume utile.  
Vraiment utile.



Siège conducteur  
à dossier réglable.  
Il y a déjà bien  
d'autres raisons d'avoir  
mal au dos.

Presque tous les bagages  
régliables à l'intérieur.  
Pour voir la route  
quelle que soit la charge  
que vous transportez.

Charge utile de 375 kg.  
Moteur à injection.

3615 3616  
RENAULT

## RENAULT EXPRESS.

### ON N'A PAS TROUVÉ MIEUX POUR ALLER DU LUNDI AU VENDREDI.

\* 64 874,20 F TTC. Modèle présenté Renault Express 1600 cc, 55 km/h, 70 400 F TTC, 83 499,40 F TTC, A.M. 95. Prix au 2.01.95. Consommation : 7,1/100 km (l), 5,8 (l/100 km) cycle urbain. DIAC, notre financement.

RENAULT présente EIF

RENAULT  
LES VOITURES  
À VIVRE

ETIENNE CLAMAGIRAND

# La foi de la passion

ETIENNE CLAMAGIRAND AURAIT PU ÊTRE BIOLOGISTE MARIN. LORSQU'À 16 ANS IL GAGNE UN CONCOURS ORGANISÉ PAR UN QUOTIDIEN SUR DES QUESTIONS D'Océanographie, cela fait déjà dix ans que la mer est sa passion. Le premier prix, un périple en mer avec des océanographes, lui permet de rencontrer le directeur de ce qui deviendra plus tard l'Ifremer. "C'est lui qui m'a découragé." Et si le petit Étienne en est resté fort perplexe à l'époque, il reconnaît aujourd'hui que la voie était trop étroite pour lui. Ses capacités de création, il les a canalisées à travers un diplôme d'architecte qu'il obtient à Paris. Si la capitale n'est pas une cité maritime, elle lui permet cependant de suivre en auditeur libre les cours de l'Institut océanographique de la rue Saint Jacques. Installé ensuite à Marseille, une ville plus apte à satisfaire sa passion pour la planète bleue, il n'a pas cessé de mêler sans cesse son approche de l'architecture et celle de la mer. En 83, il arrive à intéresser Gaston Defferre à un grand projet de parc marin à caractère pédagogique et ludique sur les îles du Frioul. Des partenaires institutionnels et des sociétés privées s'associent au projet. Étienne Clamagirand monte une société nommée Tethys en partenariat avec la Comex pour gérer le projet. La mort du maire de Marseille, qui a chamboulé bien d'autres choses, fait passer Tethys à la trappe. Son projet de réaménagement du site des chantiers navals de

La Ciotat, baptisé Maena, ne verra pas non plus le jour. Aléas des choix politiques... Conçue à l'image d'une station de sports d'hiver pour être une station de pénétration sous-marine, préfigurant ce que pourrait être le tourisme sous-marin, Maena employait la technique des diatomées, modules en acier inter-connectables et immergeables par 20 mètres de fond. Ces diatomées, véritable oeuf de Christophe Colomb de l'architecte, et dont il n'est pas peu fier, apportent une réponse souple et légère au problème des constructions sous-marines. Un projet d'aquarium géant près de Royan, commandé par un groupe de promoteurs privés en 89 n'a pu voir le jour en raison de nombreux problèmes d'acquisition des terrains. Une mission à Paralimni, à Chypre, sous l'égide du ministère des affaires étrangères, pour l'aménagement urbain du littoral, est en attente d'acceptation. D'autres projets n'ont pas dépassé le stade de l'étude préliminaire. C'est avec un petit sourire qu'Étienne Clamagirand avoue n'avoir à ce jour réalisé aucun de ses projets marins. Mi-amusé, mi-humble. Un autre en aurait conçu de l'amertume. Il semble au contraire que toutes ces années d'études et de recherches n'ont fait qu'affirmer sa passion et sa volonté. Sa compétence aussi. Et c'est avec la même fougue et la même foi qu'il s'est lancé dans l'aventure de ces Assises méditerranéennes.

**TPBM : Comment est venue l'idée de ces Assises ?**

**Etienne Clamagirand :** Il y a quelques années, je participais à un colloque à Montpellier et j'ai eu connaissance de l'existence du Plan Bleu. C'est une étude extrêmement pertinente des interactions méditerranéennes qui m'a beaucoup intéressé. Mais je me suis aperçu qu'il n'en sortait rien de concret. La Méditerranée, on en parle énormément, mais il ne se passe pas grand-chose. Je suis quelqu'un d'assez pragmatique. J'ai eu envie d'essayer de faire avancer les choses. Ceci dit, une association "1901" a été créée et sans la douzaine de personnes qui sont autour de moi, rien n'aurait pu voir le jour.

**TPBM : Vous dites "faire avancer les choses". Quel est l'objectif de ces Assises ?**

**E.C. :** Le but premier est de faire sauter les barrières entre les différentes professions. Il y a très souvent des rencontres ou des colloques sur le thème de la Méditerranée. Comme dans la chanson, les économistes se racontent des histoires d'économistes, les sociologues, des histoires de sociologues, et ainsi de suite. Je pense au contraire

qu'il faut avoir une approche globale des problèmes. Mon envie, c'est d'arriver à débloquent toutes les disciplines qui concernent l'acte de bâtir sur le littoral. Et elles sont nombreuses. Et toutes en interaction. Ces Assises doivent être le début de la constitution d'un réseau de compétences, une sorte d'intelligence globale de la Méditerranée. Un problème ne sera pas résolu point par point. Il y faut une vision englobante et une vision qui intègre l'ensemble du monde méditerranéen.

**TPBM : Vous pensez réellement que ces débats pourront déboucher sur du concret ?**

**E.C. :** Je voudrais que les réflexions qui soient menées au cours de ces Assises puissent constituer une référence pour tout aménagement du littoral, quel qu'il soit et où qu'il soit. Si vous déversez, par exemple, vos déchets assez loin dans la mer avec de longs émissaires, vous n'aurez aucune pollution sur votre propre littoral. Mais les courants la rejettent chez votre voisin. Les scientifiques estiment que l'eau de la Méditerranée se régénère totalement par le détroit de Gibraltar en 90 ans. A l'échelle géolo-

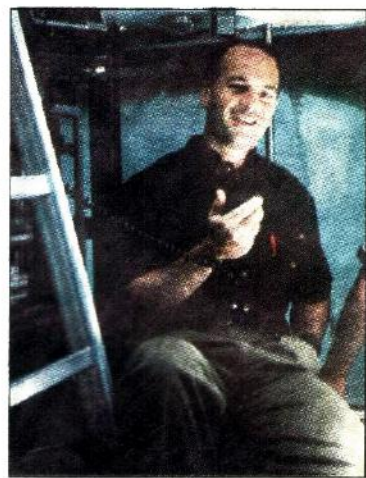
gique, c'est dérisoire. A l'échelle de l'homme, cela représente trois générations.

**TPBM : Et c'est d'autant plus important pour le tourisme.**

**E.C. :** On est en train de tuer la poule aux oeufs d'or. Créer des villes "musées", bétonner à tout va pour accueillir toujours plus de monde, urbaniser sans réflexion, tout cela va finir par tuer le tourisme, qui est en fait une activité humaine tout à fait honorable. On en fait une mono-industrie et on prend le risque que cette mono-industrie s'écroule. Il faut penser développement touristique et développement tout court.

**TPBM : Tous ces problèmes ne sont pas nouveaux et beaucoup s'en préoccupent. Pourquoi seraient-ils résolus par les architectes ?**

**E.C. :** D'abord parce que les problèmes appartiennent à ceux qui s'en emparent. Ensuite, et plus sérieusement, parce que l'architecte est au coeur de cette problématique du développement du littoral. Son métier en fait un homme de synthèse et de choix. C'est à lui qu'incombe la responsabilité première en



matière d'aménagement.

**TPBM : Sur quels critères estimerez-vous que les Assises seront réussies ?**

**E.C. :** Il y a déjà une réussite dans la réaction des participants qui sont nombreux à répondre à notre invitation. Le deuxième critère sera notre capacité à pérenniser ces rencontres. Enfin, j'attache une importance particulière au fait que les intervenants aux débats ou en tout cas le résultat de leurs réflexions deviennent une véritable force de propositions pour l'avenir. Mais ça, le temps nous le dira. ■

Propos recueillis par Michel Couartou