

PLU DU SUD DE MARSEILLE

PLUI

PRINCIPES D'ÉVOLUTION URBAINE

La rade sud de Marseille propose un site exceptionnel et reconnu pour la pratique de la voile et des activités nautiques. La qualité de son plan d'eau, son cadre paysager et ses capacités d'accueil y permettent des dynamiques sportives et événementielles en plein développement.

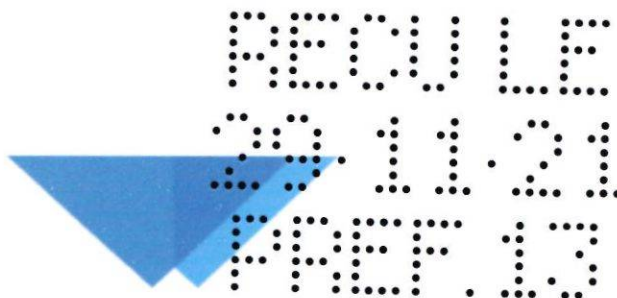
Situé au nord du parc balnéaire du Prado, et mis en service dans les années 70, le Stade Nautique du Roucas Blanc constitue l'un des piliers de cette offre nautique marseillaise. Il propose des pratiques nautiques régulières (stages d'initiation, accueil d'associations sportives et de loisirs, club nautique, entraînement sportif fédéral et de haut niveau); il accueille par ailleurs de nombreuses compétitions et démonstrations nautiques nationales et internationales.

Le Stade Nautique du Roucas Blanc est un équipement majeur et structurant de la stratégie municipale de développement de la pratique du nautisme, qui a été conforté par le choix de Marseille pour accueillir les épreuves de voile des Jeux Olympiques 2024.

Les aménagements nécessaires pour mettre à niveau cet équipement et lui permettre d'accueillir les Jeux Olympiques ont amené la Ville de Marseille à demander des modifications du PLUI lors de l'enquête publique liée à ce document :

- La modification du règlement de la zone UEsN pour y autoriser également les équipements sportifs et l'hébergement des athlètes ;
- L'adaptation de l'OAP n°19 (Orientation d'Aménagement et de Programmation) aux dernières évolutions du projet. Cette OAP précise les ambitions d'insertion du projet dans le paysage et dans son environnement urbain.





LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA VILLE DE MARSEILLE POUR LA RÉALISATION DE LA MARINA OLYMPIQUE SONT LES SUIVANTS :

- Répondre aux besoins des Jeux Olympiques de 2024 par la création de locaux neufs, qui une fois les Jeux Olympiques terminés, permettront d'accueillir les activités municipales, le pôle France de voile et l'Unité de Surveillance et de Prévention sur le Littoral de la Police Nationale
- Prendre en compte l'insertion dans le site et le paysage, et l'environnement littoral fragile dans lequel le projet prend place
- Améliorer l'accessibilité des locaux pour les personnes à mobilité réduite
- Traduire les ambitions environnementales de la candidature française aux Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 et anticiper la future réglementation environnementale
- Limiter au maximum les coûts de réalisation et de gestion de l'équipement.

La réalisation de la Marina olympique fait l'objet d'une consultation de conception réalisation en cours. Le programme de la Marina olympique sera communiqué fin septembre 2019 aux 4 candidats retenus pour présenter une offre.

Le projet sera connu au 1er semestre 2020.

Le programme prévoit la réalisation d'environ 8 000 m2 de bâtis, et le réaménagement de 22 000 m2 d'espaces extérieurs.

L'insertion urbaine, architecturale, paysagère et fonctionnelle est la clé d'entrée du programme. Elle conditionne une grande partie des objectifs de qualité du projet. Des espaces et parcours extérieurs confortables devront être favorisés, avec une réflexion saisonnière aboutie, et la création de microclimats adaptés : en hiver zones ensoleillées et abritées des vents, en été zones fortement ombragées et assurant des vitesses d'air suffisantes.

Les aménagements extérieurs devront globalement favoriser la création d'un îlot de Fraîcheur Urbain (IFU).

Les ambitions de PARIS 2024 et de la Ville de Marseille sur cet ouvrage sont de réaliser un projet économe en énergie, bas carbone et peu polluant, à la fois lors de sa réalisation et en gestion courante.

Le chantier sera mené en veillant à réduire les nuisances pour les riverains, à apporter un confort optimal pour les usagers, et à assurer des conditions de sécurité et sanitaires optimales pendant l'ensemble des phases de travaux.

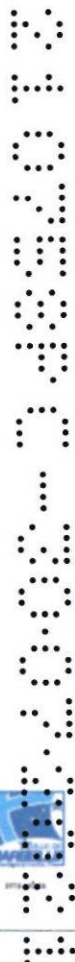
La Ville de Marseille vise pour ce projet la démarche BDM (Bâtiment Durable Méditerranéen), avec l'obtention a minima du niveau argent, et les prérequis du niveau or.

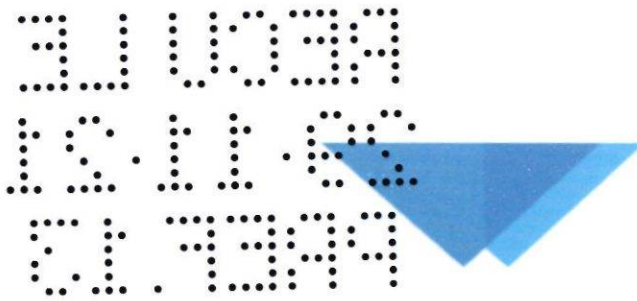
Par ailleurs, le projet présentant une forte spécificité d'usages extérieurs, il s'inscrit comme pilote pour le développement de la grille d'évaluation BDM « Équipements de plein air », en liaison avec l'association EnvirobatBDM.

Au niveau énergétique et dans un souci d'excellence environnementale, le projet devra présenter un bilan énergétique et environnemental très performant, et y associer une simplicité d'usage. Le niveau minimal à atteindre est E3 - C1. Le projet devra favoriser les matériaux naturels, le bois et les matériaux biosourcés et locaux.

Concernant les accès et réseaux, le carrefour d'accès à la Marina sera modifié, et remplacé par un giratoire réalisé par la Métropole Aix Marseille Provence. Ce giratoire en cours d'étude sera réalisé à partir de 2020, et se situera au droit de la rue du commandant Rolland.

Des travaux de réseaux (électriques, assainissement) seront également réalisés afin d'améliorer la desserte en énergie et l'assainissement du site.





TEXTES DE LOI

La concertation préalable au titre du code de l'urbanisme est organisée par les articles L. 103-2 et suivantes et R. 103.1 et suivants du code de l'urbanisme.

L'article L. 103-2, créé par Ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre prévoit que :

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

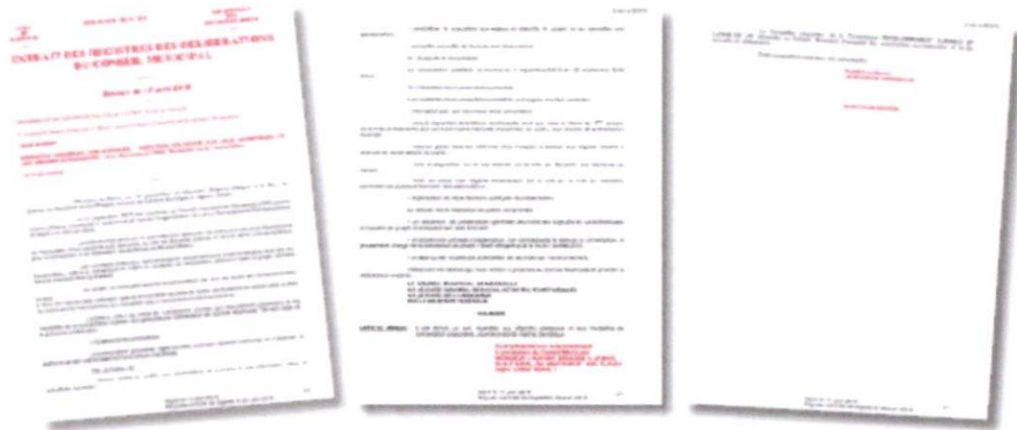
- 1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme
- 2° La création d'une zone d'aménagement concerté
- 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat
- 4° Les projets de renouvellement urbain.

Plus précisément, le projet doit être soumis à concertation préalable au titre de l'article R. 103-18° du code de l'urbanisme, qui stipule :

Article R103-1 - Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art. Les opérations d'aménagement soumises à concertation en application du 3° de l'article L.103.2 sont les opérations suivantes

- 8° Les ouvrages et travaux sur une emprise de plus de 2 000 mètres carrés réalisés sur une partie de rivage, de lais ou relais de la mer située en dehors des ports et au droit d'une partie urbanisée d'une commune.

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL





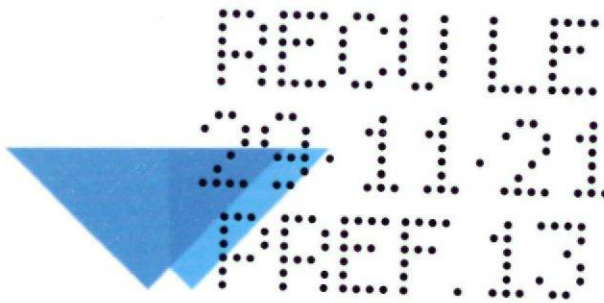


Table of contents page 1: Sommaire des articles de la partie réglementaire. Includes sections like 'Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère'.

Table of contents page 2: Sommaire des articles de la partie réglementaire. Includes sections like 'Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère'.

Table of contents page 3: Sommaire des articles de la partie réglementaire. Includes sections like 'Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère'.

Table of contents page 4: Sommaire des articles de la partie réglementaire. Includes sections like 'Equipements et réseau'.

Table of contents page 5: Sommaire des articles de la partie réglementaire. Includes sections like 'Equipements et réseau'.

Table of contents page 6: Sommaire des articles de la partie réglementaire. Includes sections like 'Equipements et réseau'.



RECUE
29.11.21
PAEF.13

Modernisation du Stade Nautique du Roucas Blanc pour l'accueil des Jeux Olympiques Paris 2024



Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites

29/11/2021

Mairie de Marseille / Travaux du Midi / Carta Associés / Rougerie Architectes associés / STOA,
BG Ingénieurs Conseil / R2M / Marshall Day Acoustics, Quanticonsult

vu pour être annexé à l'arrêté municipal



1. Préambule

Le présent document a pour objet de décrire le projet de modernisation du Stade Nautique du Roucas Blanc pour l'accueil des Jeux olympiques Paris 2024, initié par la Ville de Marseille. Celui-ci est établi conformément aux articles R 341-16 à 25 du code de l'environnement dans le cadre de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) parallèlement aux demandes d'autorisations administratives préalables à la réalisation des travaux du Stade Nautique (Permis d'aménager et Permis de Construire) pour lui demander son accord sur l'extension limitée en espace proche du rivage EPR. Cette commission concourt à la protection de la nature, à la préservation des paysages, des sites et du cadre de vie et contribue à une gestion équilibrée des ressources naturelles, et de l'espace dans un souci de développement durable.

Situé dans le VIIIème arrondissement de Marseille, le site du Stade Nautique se trouve à la croisée du Parc Balnéaire du Prado et de la Corniche Kennedy. Lieu nautique majeur pour la Ville de Marseille, son réaménagement a pour objectifs de le renforcer sur la scène internationale, notamment avec l'accueil des Jeux Olympiques Paris 2024. Ce site s'ancre dans une ville singulière, Marseille, où la relation à la mer y est originelle.

Venir traiter ce projet, c'est à la fois mobiliser les données historiques, économiques, politiques et sociales d'une ville qui a pour horizon la Méditerranée. Un projet au rayonnement local pour une envergure internationale. Si les Jeux Olympiques seront la « vitrine » de ce projet, sa phase « Héritage », où le projet tel qu'il perdurera dans le rivage marseillais est au centre des préoccupations.

Ce site présentant actuellement de forts dysfonctionnements, son réaménagement permettra d'offrir aux marseillais un centre de voile performant dans un environnement sécurisé et adapté aux pratiques nautiques. Sa capacité d'accueil se verra ainsi augmentée et la vocation initiale de la Marina en sera renforcée : développement des équipements dédiés à la découverte, à l'apprentissage, au perfectionnement des pratiques nautiques sous toutes ses formes et amélioration des conditions d'accueil d'activités. Il sera à la fois un projet « municipal » (héritage Olympique), un projet « sportif » lié à l'accueil des jeux olympiques de Paris 2024 et un projet urbain et paysager opérant sur la mise en valeur de l'activité et du site, de la connectivité du Stade Nautique avec le parc balnéaire du Prado et de son inscription dans le paysage proche et lointain.

Le projet de réaménagement du stade nautique s'inscrit donc dans une approche transversale. C'est à la fois, un projet nautique d'amélioration des conditions d'organisation des pratiques régulières, tant au niveau de la capacité d'accueil qu'au niveau des services proposés mais aussi, un projet olympique et événementiel, là aussi d'amélioration des conditions d'organisation d'événements, mais également de mise en scène de l'activité pour le grand public et les partenaires.



2. Le contexte, un projet à vocation internationale dans une Métropole

Le projet de modernisation du Stade Nautique du Roucas s'intègre au cœur d'une métropole dont le rayonnement international, s'il n'est plus à prouver, mérite à chaque instant d'être conforter.

La Ville de Marseille se doit de proposer des équipements performants et structurants au public métropolitain comme international. Comme elle l'a fait pour le football ou pour la culture, aujourd'hui, l'honneur est à la Voile.

C'est grâce au levier des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 qu'elle offrira un outil sportif et social ouvert à tous : de l'amateur, du débutant dès son plus jeune âge aux sportifs de haut niveau et pour certains déjà médaillés olympiques.

Un projet qui répond aux ambitions du PLUi.

Pour répondre à ces ambitions, le projet s'inscrit dans les objectifs du Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) que l'on rappelle ci-dessous :

- *« Conforter l'attractivité du territoire, levier clé du développement, appuyé sur le cadre naturel et urbain, sur une dynamique d'innovation économique, culturelle, sociale et scientifique, sur une offre culturelle et patrimoniale riche ;*
- *Faire du territoire un écosystème de référence en matière d'innovation en Europe du Sud ;*
- *Garantir l'accessibilité du territoire et de ses pôles d'attractions majeurs, fondement de son positionnement stratégique à l'échelle nationale, sur l'arc méditerranéen et au plan européen ;*
- *Mettre en œuvre une stratégie de développement ambitieuse et vertueuse, basée sur des principes d'aménagement durable et de préservation de l'environnement ».*

Pour conforter l'attractivité du territoire, objectif du PADD, une des orientations stratégiques exprimée est d'organiser l'activité du tourisme et des loisirs liés à la mer, en veillant à préserver les richesses naturelles qui y sont associées.

Le bassin du Roucas est alors identifié comme un lieu support de l'activité événementielle à développer. Son positionnement autour d'infrastructures d'axes majeurs et des grands espaces proches du rivage ainsi que la spécificité du bassin d'évolution lui-même lui ont permis de remporter sa candidature pour l'accueil des JOP 2024.

Le PADD ambitionne pour Marseille de « *devenir une métropole emblématique de l'activité balnéaire du nautisme et de la plongée en Méditerranée. Il s'agira de permettre l'accès au nautisme au plus grand nombre en optimisant les plans d'eau existants et enfin, l'accueil des manifestations nautiques de haut niveau, internationales ou liées à la mer, sera renforcé ».*

PROJET 2019 2023

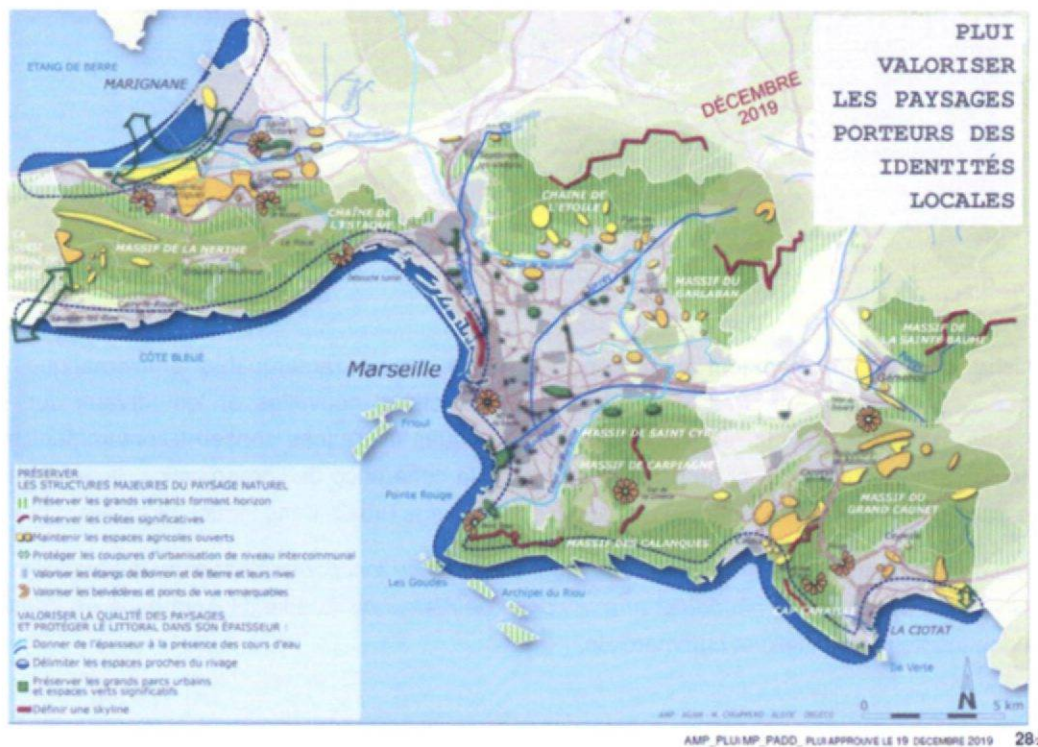
Groupement Travaux du Midi

Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites

31/05/2021



Extrait du PADD : les axes structurants et la préservation des écrins vert et bleu. P. Article 2.2 Qualifier les franges urbaines, interfaces entre la ville et la nature.



Carte du PADD - Article 2.42 : valoriser la qualité des paysages à une échelle resserrée en encadrant les aménagements futurs

Concernant le quatrième objectif cité ci-avant, le projet s'est doté d'une ambition environnementale à la fois forte mais également honnête et sincère. En effet, dans le déclinaison des ambitions environnementales des instances olympiques dont 90% des équipements sont construits en région parisienne, il a fallu contextualiser ces ambitions au regard d'un paysage et d'un climat méditerranéen.

Le choix s'est ainsi porté sur une labellisation Bâtiment Durable Méditerranéen avec des objectifs d'atteintes du référentiel E3C1. Et pour répondre aux traitements plus spécifiques des grands espaces libres, le projet s'intègre dans la certification Effinature pour répondre aux enjeux de biodiversité.

Le projet fait l'objet plus spécifiquement d'une OAP, dans laquelle il est tenu de s'inscrire. Ce document présente plus en aval la cohérence de la réponse architecturale proposée.

Le site du projet est situé en secteur UEsN2 du projet de PLUI, dédié au fonctionnement et au développement des autres ports, notamment de plaisance et aux activités nautiques.



Extrait – Planche 52 du PLUI.

La corniche et son prolongement sont désignés « axe urbain remarquable emblématique ou pittoresque », code AB1. Autour de cet axe, les constructions nouvelles et les travaux sur les constructions existantes doivent respecter les caractéristiques de l'accès concerné, notamment son rythme et son ordonnancement, et ne pas compromettre la cohérence de l'organisation, la volumétrie générale du bâti, la qualité architecturale d'ensemble le paysage urbain dans lequel il s'insère.

En matière de règlement, la zone UEsN est une « zone dédiée au fonctionnement et au développement des autres ports, aux activités nautiques et aux zones de plaisance ». Elle s'inscrit dans un zonage urbain à dominante résidentielle et commerciale.

3. Le site



Photo aérienne – Paysage lointain

C'est au sein du littoral marseillais que s'installe le site du projet, symbole d'une dualité terre-mer. C'est au pied du Roucas Blanc et face à l'horizon infini, que s'érige discrètement le stade nautique en contrebas de la Corniche Kennedy



Photo aérienne – perception du site depuis la colline.



3.1 Une anse ancienne dans un paysage artificiel

Depuis le paysage lointain en arrivant à Marseille sur son bateau, le plaisancier se confronte à l'horizon urbain de la ville. Sa silhouette minérale est coupée en deux par la colline du Roucas blanc et Notre Dame de la Garde qui la domine. Ce marqueur iconique sépare la partie Nord, agitée par les paquebots de croisières et les chantiers navals, du littoral Sud où règne un esprit balnéaire.

Dans le grand paysage, la roche minérale domine. La lumière s'y accroche, s'y refléchit et illumine le littoral de la ville d'une teinte dorée jusqu'aux calanques. La végétation des plages du Prado, vient magnifier cet horizon blanc et calcaire, souligné du bleu de la mer. Les plages du Prado représentent un aménagement paysager majeur de la ville de Marseille du siècle dernier.

Cette étendue artificielle est le symbole d'un lien retrouvé entre Terre et Mer qui s'oppose à la froideur du périmètre inaccessible des eaux internationales du Grand Port de Marseille au Nord. Ce dernier impose une frontière physique mettant la population à distance du littoral quand le Parc Balnéaire du Prado rassemble Marseille et la Méditerranée. Il permet aux citadins de contempler l'horizon, de porter leur regard au loin sur les îles du Frioul, de sentir les embruns, de se confronter au Mistral et d'observer une houle légère qui anime cette étendue fantastique. Mais aussi de toucher les larges roches calcaires des digues, frappées par les vagues et la lumière singulière du ciel de la ville.

C'est au sein de cet ensemble magnifique et disparate du littoral Marseillais que s'installe le site du projet, symbole de cette dualité Terre-Mer. C'est là, au pied du Roucas Blanc et face à l'horizon infini, que s'érige discrètement le stade nautique en contre-bas de la Corniche Kennedy.



Photo aérienne – Le Parc balnéaire du Prado

Le site du projet s'articule autour du plan d'eau, sur deux zones, les sites Nord et Sud. Aujourd'hui accessibles depuis la Promenade Georges Pompidou, la Métropole AMPM prévoit l'aménagement d'un

giratoire à l'intersection de l'avenue G. Pompidou et de la rue du Commandant Rolland. Le projet intégrera cet aménagement dans la gestion de ces accès.



Photo aérienne – La Marina

3.2 L'histoire d'un site.

La colline du Roucas-Blanc, façonnée au cours du XX^{ème} siècle en un cadre verdoyant, contraste avec le paysage très minéral des calanques voisines.

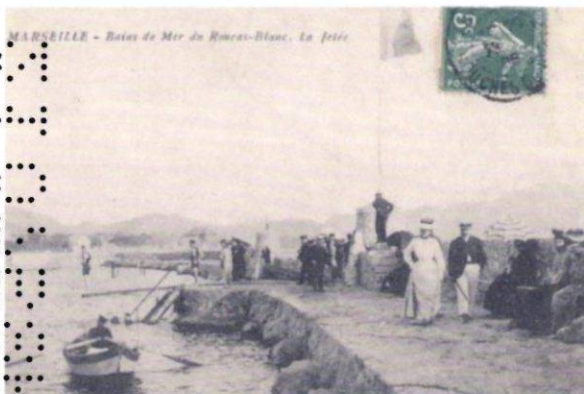
Les affleurements de la roche dans ce secteur urbain nous renseignent sur la composition de son sol. Les sédiments qui s'étaient accumulés au fond de la mer en cet endroit se sont brusquement soulevés lors de la formation du massif des Alpes, plus de cent millions d'années en arrière. Puis lentement, au cours des siècles, l'érosion a lissé les fractures et les aspérités du relief dessinant le paysage d'aujourd'hui. Le socle calcaire sur lequel repose la colline, composé de bancs de coquillages fossiles, des rudistes, a été entaillé de multiples brèches sous l'effet des mouvements tectoniques.

Ces brèches allaient donner naissance à des sources d'une eau minéralisée et chaude. Celles-ci ont été l'objet des premiers aménagements de ce site. Une source d'eau d'une température constante de 22°C y avait été canalisée et concédée en 1852 au Sieur Calvo. Celui-ci fit construire un premier établissement balnéaire et un hôtel, qui offraient à sa clientèle les bienfaits d'une eau minérale. On

BUNIA BOULEVARD

proposait alors à la classe aisée les bienfaits d'un bain sans courir les risques de la baignade en mer, car protégé par deux digues formant un grand enclos entièrement couvert.

En effet, suivant la mode des premières stations balnéaires de la Riviera, on crée à l'enseigne du Roucas Blanc un nouvel établissement de « bains de natation », à partir des années 1875 et, pour « rapprocher les nageurs de la mer », on construit pour eux des vestiaires localisés alignés le long du rivage qui leur permettaient de revêtir en toute discrétion un costume de bain très convenable qui les couvraient intégralement.



Les bains de Mer du Roucas Blanc

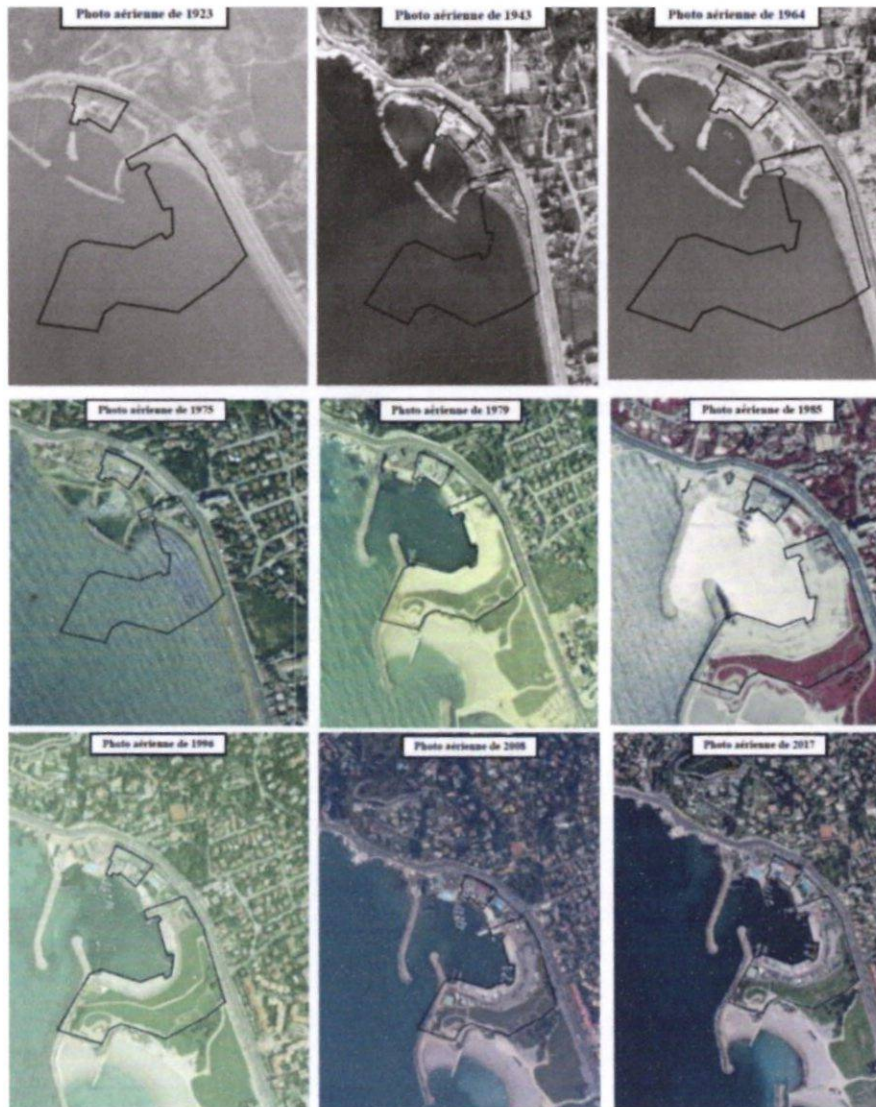
De ces sources, qui ont émergées sur les pentes de la colline, il n'en reste qu'une seule encore visible dans le hall de l'Hôtel Nhow, anciennement Palm-Beach. Depuis le bâtiment des bains de mer, l'Anse du Roucas-Blanc n'a pas retrouvé son importance dans le littoral, ni son faste.

La construction de la route de la corniche date de 1848 à 1863, qui avait pour ambition de soulager le trafic urbain du quartier du Vieux-Port, a permis d'offrir aux Marseillais un autre avantage, celui de mettre sous leurs yeux un panorama maritime auquel ils avaient jusqu'alors « tourné le dos ». Elle fut réalisée en deux tronçons. Le premier, du Prado au Vallon de la Fausse Monnaie est achevé en 1850. Le second, en 1863, une fois construits les viaducs du Vallon des Auffes et de la Fausse-Monnaie, relie le Prado au Vieux-Port.

La Corniche devient le balcon du « rocher-blanc ». Outre son rôle d'axe de circulation citadine, elle devient le support de la mise en spectacle de la mer. Un nouveau quartier s'est alors développé sur cette colline, qui offre une alternance de reliefs, de vallons naturels et d'entailles artificielles comme en témoigne la profonde faille qui isole la basilique de Notre-Dame de la Garde. A cette époque, la pierre locale était recherchée pour la construction des très nombreux immeubles alors en chantier en centre-

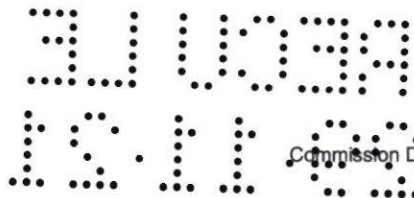
ville. Les couches de roches sous-jacentes de la colline furent donc exploitées comme carrières sans égard pour l'environnement et la tranquillité des habitants qui était troublée en permanence par la déflagration des explosifs.

Jusque dans les années 1960, les plages du Prado demeurent étroites, peu fréquentées, houleuses, et ne donnaient guère envie de s'y baigner. L'eau y était très polluée car l'Huveaune était un égout à ciel ouvert. En 1968, la municipalité valide le projet de parc balnéaire. Ce paysage, fait de buttes et de grandes pelouses, qui est le nôtre aujourd'hui, est un paysage façonné au cours des dernières décennies. Le stade nautique du Roucas Blanc tel qu'on le connaît s'est constitué progressivement depuis les années 1960. L'aménagement balnéaire le plus important de cette côte est constitué par les plages artificielles du Prado dont le projet date de 1968, mais dont la première tranche des travaux n'est réalisée qu'en 1977 et la deuxième tranche en 1983. En tout ce sont quarante-deux hectares gagnés sur la mer grâce à la terre et au gravats issus de la construction du métro. Un nouveau paysage a été créé de toutes pièces : mamelons de verdure qui s'interposent entre la route et la mer et transfigurent l'habituel littoral rocailleux marseillais en une pelouse normande.



Photos aériennes du site entre 1923 et 2017 (Source : GEOTEC)





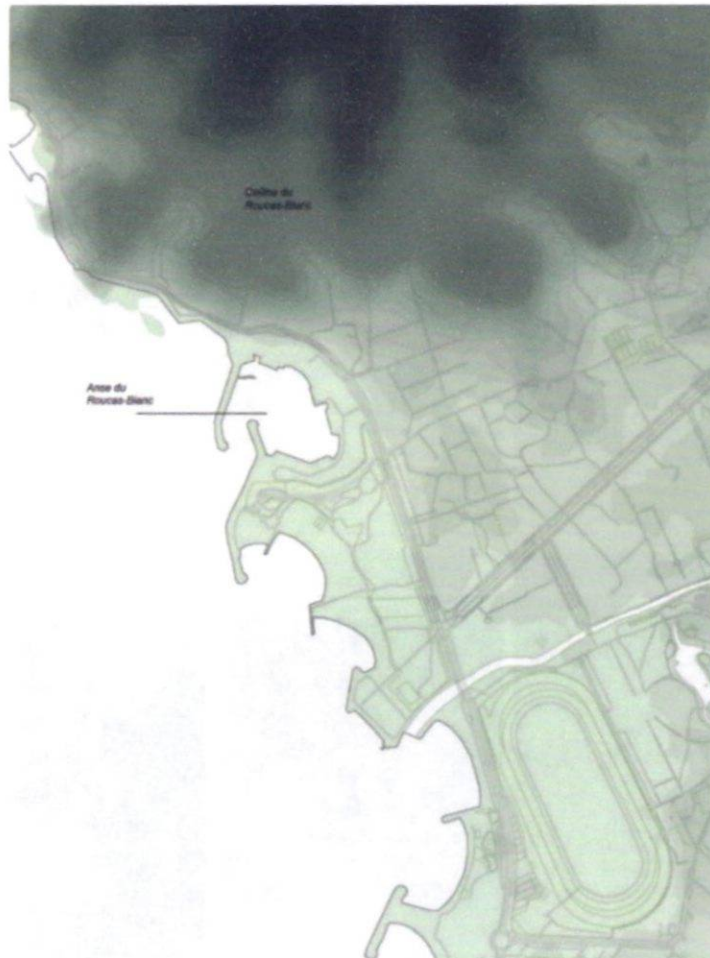
Les activités de la base nautique ont démarré dans les années 1980 et le stade nautique constitue aujourd'hui un des piliers centraux de l'offre nautique marseillaise.

3.3 Entre Colline et Parc : topographie et quartier.

Topographie.

Installé en contrebas de la colline du Roucas Blanc, le Stade Nautique marque la fin de la corniche et le départ du Parc balnéaire des plages du Prado. Le site est à la liaison de la colline, du front de mer abrupte et des buttes enherbées du parc. Il se cache dans ces marqueurs caractérisant le paysage du littoral marseillais. L'anse du Roucas-Blanc, qui est installée à flanc de colline, crée une liaison notable avec le littoral minéral marseillais et le Parc Balnéaire des plages du Prado.

Elle est dominée par la colline du Roucas Blanc, marqueur topographique fort de la Ville avec son sommet dominé par Notre dame de la Garde. Discret et peu visible depuis la rue, il marque le départ de la promenade Georges Pompidou, depuis les plages et se glisse derrière le relief des buttes enherbées des plages.



Topographie du site et de ses environs

PROU LE ROUCAS BLANC

Groupement Travaux du Midi
Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
31/05/2021

Le site du Roucas Blanc fait nœud entre deux paysages qui se succèdent et s'opposent. Celui du quartier du Roucas Blanc, colline boisée parsemée de villas descendant sur la mer et celui des plages du Prado, vallonnements verdoyants repoussant la mer aux confins du regard.

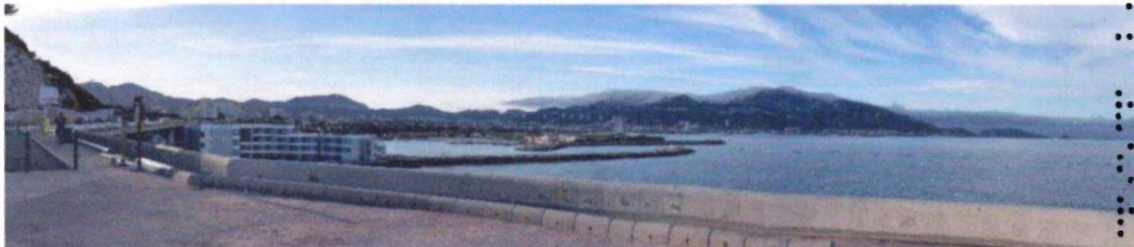


Topographie du site

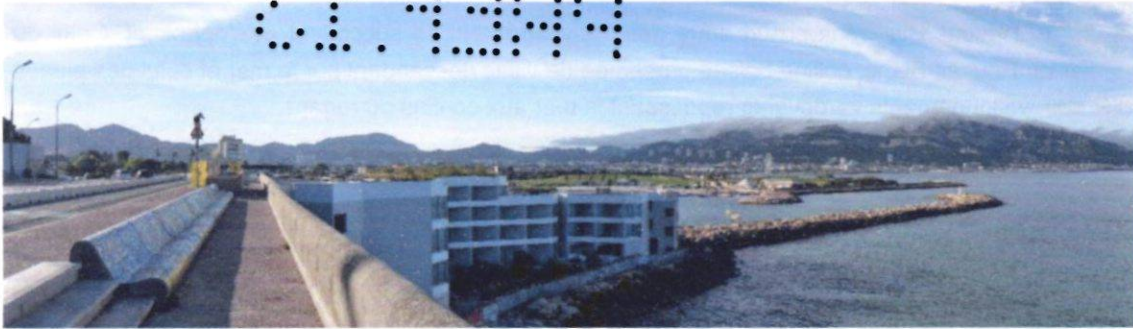
« L'automobiliste qui emprunte la route de la Corniche depuis le rond-point du Prado pour se rendre en ville, se retrouve rapidement sur son tronçon le plus spectaculaire : à gauche légèrement en contre-bas, la mer qui s'étend à l'horizon et occupe tout l'espace visuel, à droite les pentes des collines du Roucas Blanc où émergent tels des joyaux dans un écrin d'émeraude les bastides bourgeoises qui étaient hier un pastiche architectural et sont devenues aujourd'hui un paysage (Extrait – Bertile Beunard La corniche Marseillaise, entre regards distingués et loisir populaires) ».

C'est là, au pied du Roucas Blanc et face à l'horizon infini, que s'érige discrètement le Stade Nautique en contre-bas de la Corniche Kennedy. Le site s'appréhende en fonction de la topographie qui le borde. Surplombé par la Corniche Kennedy, la colline du Roucas Blanc et les buttes des plages, l'anse s'aperçoit à peine laissant ainsi, la vue glisser vers l'horizon. Elle fait lien : le Parc Balnéaire, la Ville et le plan de la mer.

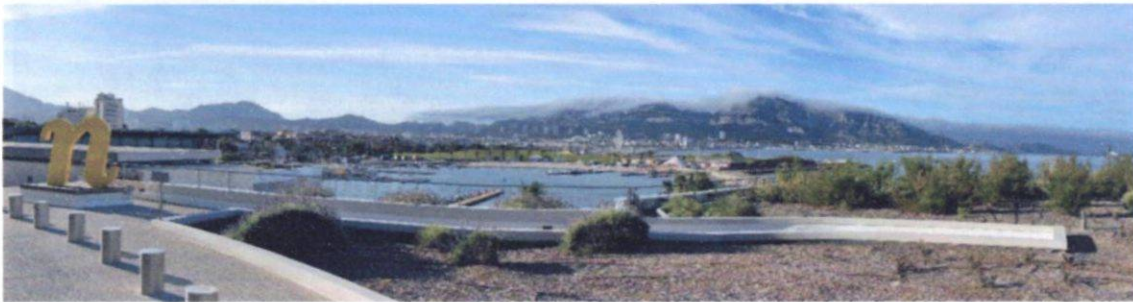
Les photographies qui suivent permettent d'appréhender le site du Stade Nautique depuis la Corniche jusqu'aux plages du Prado. Ce déroulé de photographies, tel un story board photographique à l'échelle du piéton, nous renseigne sur les relations qu'entretient la base avec le relief et la mer.



UNION D'ÉTATS CANTONA



Photographies depuis la Corniche



Photographies depuis la Corniche – Toit de l'hôtel Nhow



PROULE SUD PRADO

Groupement Travaux du Midi
Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites
31/05/2021

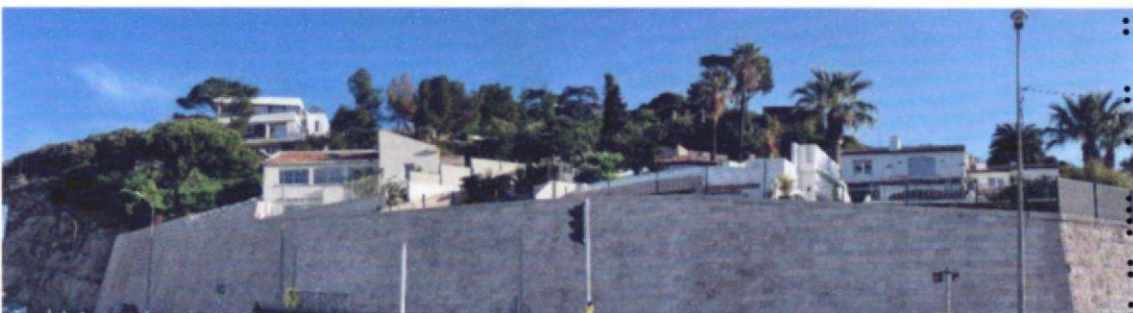


Photographies depuis le Parc Balnéaire du Prado

Le quartier.

Au Nord, le long de la corniche, le relief est escarpé, abrupte et sert de promontoire aux villas et « folies » perchées sur la Colline du Roucas.

Depuis la fin du XVIIIe siècle, la dimension agricole des propriétés du terroir marseillais s'est effacée au profit de leur fonction de loisir et de leur caractère emblématique, et dans ce mouvement, les bastides construites d'abord dans la ville-campagne, se sont installées au cours du XIXe siècle dans les collines qui dominent la mer comme la colline du Roucas Blanc. Aujourd'hui cette colline témoigne encore de ce bâti résidentiel ; les villas se superposent et regardent vers la mer.

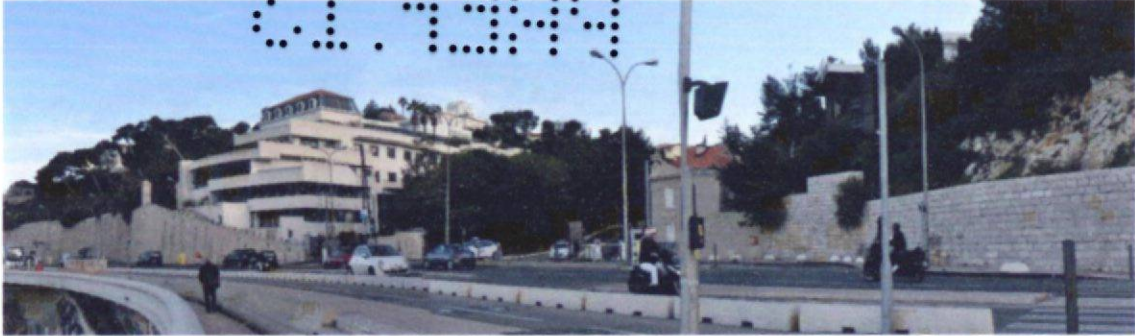


PLANS DE SITES

Groupement Travaux du Midi

Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites

31/05/2021



PROULE PRADO

Groupement Travaux du Midi
Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
31/05/2021



Plus au Sud, le long de la promenade Georges Pompidou, le bâti évolue, se transforme. La densité et les hauteurs diffèrent peu à peu pour laisser la place à de petits immeubles formants un front bâti aligné jusqu'au David en R+2, R+3. Le terrain est plus plat, la perspective vers la mer est plus directe et le développement urbain a laissé la place à de nouvelles opérations immobilières.



Cette progression s'intensifie pour récupérer l'avenue du Prado. La promenade Georges Pompidou marque une limite forte du quartier. Elle est la démarcation entre la Ville et le Domaine Public Maritime, dédié aux activités nautiques et balnéaires.

3103A 10.11.22 01.7344

Groupement Travaux du Midi
Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
31/05/2021



3103A
10.11.22
01.7344

Schéma des hauteurs du bâti à l'échelle du quartier

REQUÊTE N° 13 PREF 13

Groupement Travaux du Midi
Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
31/05/2021



Schéma des destinations à l'échelle du quartier

N
O
U
S
S
O
N
S
S
O
N
S
S
O
N
S

3 U I O 3 A 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Le site, les éléments structurants.

Situé au pied de la Corniche Kennedy et au nord du parc balnéaire du Prado, le stade nautique (n°1 de la carte ci-après) se situe dans une position d'interface avec :

- Le parc balnéaire du Prado (n°2) et les plages associées > Enjeu de valorisation croisée.
- Des parcelles privées : Hôtel Nhow (n°3) et le Club Nautique La Pelle (n°4) > Enjeux de gestion des cohabitations et de valorisation croisée.
- Des secteurs urbains (n°5) > Enjeu de fonctionnalité et de mise en scène de l'activité.



Le site, les éléments structurants

Le site bénéficie d'une très bonne desserte, axes de circulation, transports en communs ou encore déplacements doux tels que les vélos, trottinettes ou flux piétons. A l'échelle de la ville, trois autoroutes pénètrent dans Marseille, à cela se rajoute les axes de circulations secondaires qui viennent desservir le site du Stade Nautique du Roucas Blanc, la Corniche et l'avenue du Prado. Desservi par la ligne de Bus n°83, avec la présence de 2 arrêts (Plage du Roucas Blanc et Corniche Talabot) le site se trouve à proximité d'un arrêt de la ligne n°19 qui rejoint le métro marseillais. On note la présence de pistes cyclables tout le long de la corniche et cela jusqu'à l'extrémité des plages du Roucas en direction des calanques. Ce parcours est renforcé par l'avenue du Prado qui en dispose elle aussi. Le système de vélos en libre-service comporte 130 stations et 1000 vélos, situés principalement en centre-ville et au sud-ouest et une station de retrait/dépôt de vélos est située en face de la Marina.

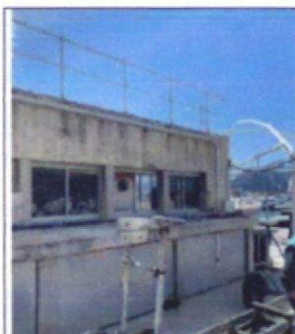
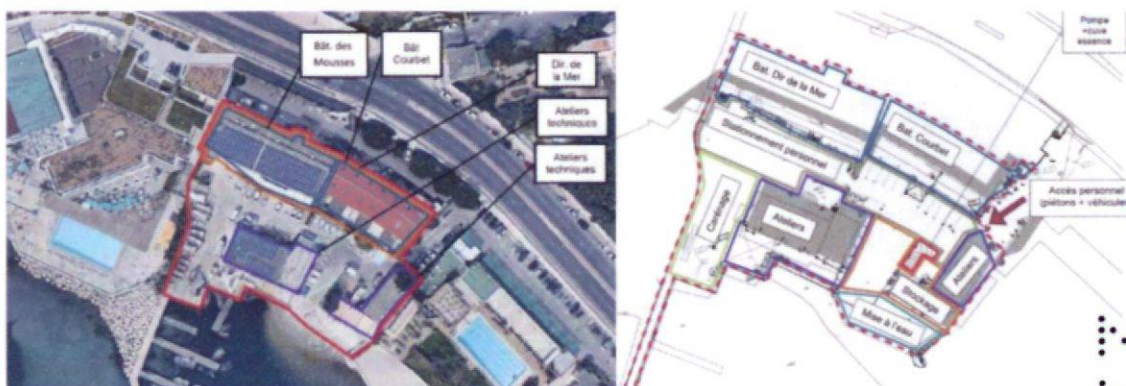


Perspective du projet depuis la promenade Georges Pompidou

3.4 Le site de la Marina aujourd'hui.

Le site de la Marina, s'organise autour du plan d'eau et se compose de deux parties distinctes car séparées physiquement, le Site Nord et le Site Sud.

Le site Nord : situé entre le Nhow Hôtel et le club de La Pelle, le site Nord est composé de différentes entités et plusieurs bâtiments : la Direction de la mer, qui occupe aujourd'hui les bâtiments Courbet et le bâtiment des Mousses, les ateliers techniques et le stockage de matériel. En l'état actuel, des dysfonctionnements importants apparaissent dans le secteur Nord.



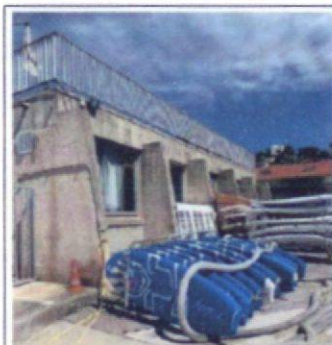
1- Atelier



2- Atelier ferronnerie



3- Espace ext. Atelier



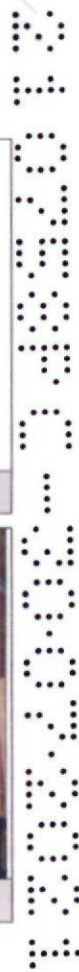
4- Stockage ext.

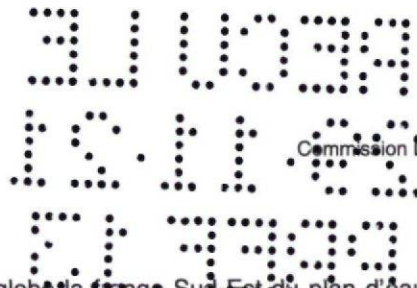


5- Atelier voilerie



6- Stockage intérieur





Etat actuel – Site Nord

Le site Sud : il englobe la frange Sud-Est du plan d'eau avec un accès par la promenade Georges Pompidou. Il est également constitué de différentes entités constituées de plusieurs bâtiments :

- Un premier ensemble de bâtiments composés du bâtiment d'accueil situé le long du Boulevard Georges Pompidou, de bâtiments modulaires datant des années 1970.
- Plus loin, côté Sud, on retrouve un ensemble de bâtiments modulaires de type Algéco, une tente de type structure modulaire avec habillage en toile tendue.
- Le Pôle France Voile comprenant : des bâtiments modulaires de type Algéco, un autre bâtiment de forme triangulaire en structure béton appelé « le tipi » abritant vestiaires et sanitaires, un hangar en structure métallique ainsi que du stockage de matériel (dépendant des associations, de la Direction de la Mer et du Pôle France Voile).



1- Bâtiment Accueil



2- Atelier USPL



3- Bungalow Associations



4- Modulaires Dir Mer



5- Stockage matériel Dir Mer



6- Stockage extérieur Dir Mer

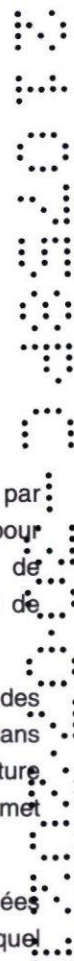


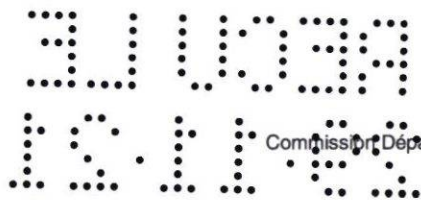
Etat actuel – Site Sud

En l'état actuel, les deux sites présentent de nombreux dysfonctionnements. En site Nord, on note par exemple, un manque d'espace pour les ateliers techniques et pour le stockage, un accès difficile pour le personnel et les livraisons mais aussi des espaces extérieurs peu qualitatifs en termes de fonctionnement et d'aménagement. L'organisation globale des usagers et des flux entraînent de nombreux croisements mettant en avant des risques pour la sécurité des personnes.

Ce site est aujourd'hui occupé par différents bâtiments venus successivement au fur et à mesure des années pour répondre aux besoins des utilisateurs. Ce phénomène a créé un ensemble disparate dans lequel les bâtiments vivent seuls et ne partagent pas de cohérence d'implantation ou d'architecture générale. Ce manque de cohérence et de réflexion globale sur le bâti et les aménagements ne permet pas de contribuer à la valorisation de la Marina sur le littoral.

Il est aujourd'hui occupé par différents bâtiments venus successivement au fur et à mesure des années pour répondre aux besoins des utilisateurs. Ce phénomène a créé un ensemble disparate dans lequel





les bâtiments vivent seuls et ne partagent pas de cohérence d'implantation ou d'architecture générale. Ce manque de cohérence et de réflexion globale sur le bâti et les aménagements ne permet pas de contribuer à la valorisation de la Marina sur le littoral.

Plus largement, on note pour les deux sites, le non-respect des normes actuelles en matière d'accessibilité, des performances thermiques médiocres, un croisement des flux non sécurisé et inadapté et surtout, de grandes distances entre les entités. C'est dans cette volonté de modernisation du stade nautique que la ville de Marseille a souhaité inscrire ce projet.

Les deux sites de projet, Nord et Sud, sont accessibles depuis la Promenade Georges Pompidou. La Métropole AMPM prévoit l'aménagement d'un giratoire à l'intersection de l'avenue G. Pompidou et de la rue du Commandant Rolland. Le projet intègre cet aménagement dans la gestion de ces accès.

4. Pour l'amélioration du site existant

La base nautique du Roucas Blanc est reconnue pour sa capacité à accueillir différentes compétitions sportives liées à la pratique de la voile. Il peut s'agir de fréquentations restreintes ou importantes, tant sur des pratiques régulières qu'événementielles.

Ainsi, le site propose tout un ensemble d'équipements intégrés, qui sont dédiés aux pratiques du nautisme léger, et contrairement à de nombreuses bases nautiques, situées dans d'autres ports de plaisances, le site n'accueille aucune autre fonction. Par exemple, aucune mise à l'eau pour les tiers (public extérieur) n'y est autorisée.

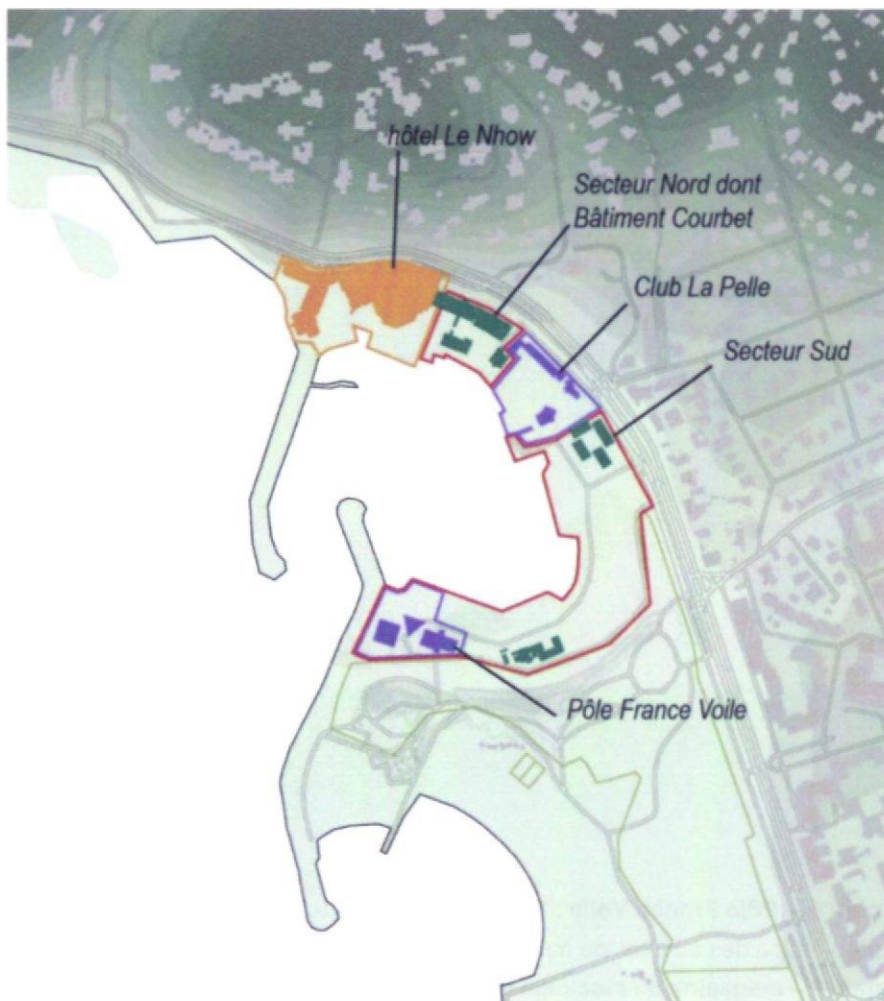
L'offre actuelle et les équipements associés du stade nautique présentent d'importants dysfonctionnements et nécessitent un projet de rénovation global : saturation des espaces extérieurs et couverts, dégradation des équipements, niveau d'accueil et de services en deçà des standards attendus, problèmes de sécurité liés à la cohabitation entre les activités. Les conditions de fonctionnement des activités du Stade Nautique sont également très contraintes par le manque d'espaces disponibles et les carences fonctionnelles du stade.

Ce projet doit être l'opportunité de venir intégrer ces futurs aménagements, indispensables, pour accompagner le développement de la Base Nautique. Et surtout, le stade nautique a été retenu comme site d'accueil pour les épreuves de voile des Jeux Olympiques de Paris 2024, de ce fait, l'accueil de l'événement requiert une évolution majeure du site et de l'offre nautique afin de garantir des conditions d'accueil optimisées et d'assurer une forte mise en scène de l'épreuve pour le grand public.

4.1 Destination des bâtiments projetés

Malgré le statut naturel du Domaine Public Maritime à cet endroit, il est à noter que l'ensemble de la Marina est aujourd'hui largement artificialisé. De nombreux bâtiments sont d'ores et déjà implantés autour de ce bassin dont une partie est située sur le DPM.

On retrouve trois activités principales : l'hôtellerie avec le Nhow hôtel, les services municipaux dédiés à la mer et au nautisme, les locaux liés aux pratiques nautiques tels que l'école municipale de voile, le Pôle France Voile ou encore le Club de la Pelle.



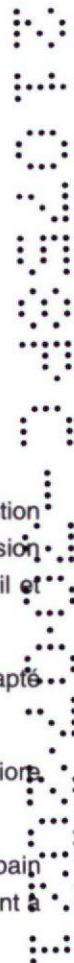
Etat actuel - Destination des bâtiments

Les nouveaux bâtiments viendront accueillir les locaux de l'USPL (Unité de Sécurité et de Prévention du Littoral), de l'école municipale de Voile, le Pôle France Voile et ses activités connexes, la division technique municipale de la Direction de la Mer et viendra développer le pôle associations, accueil et encadrement pédagogique.

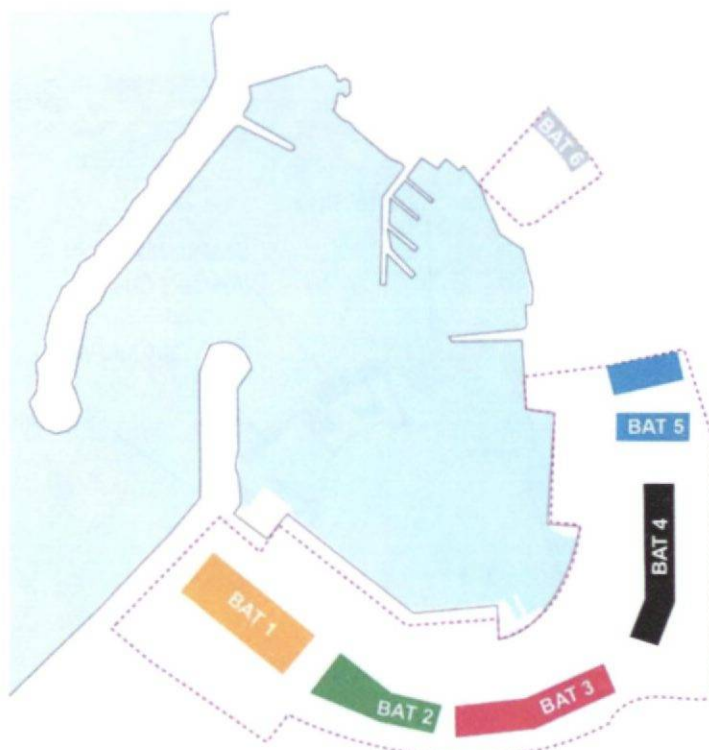
Toutes ces activités sont déjà représentées sur le site. Le projet souhaite leur offrir un cadre bâti adapté et des aménagements à la hauteur d'une ville comme Marseille.

La modernisation du Stade Nautique, conserve les activités du site sans en ajouter ; elle les améliore et vise à offrir de nouveaux locaux pour développer les activités d'ores et déjà présentes.

Le projet s'inscrit dans une volonté de mise en valeur du site et de son activité. Véritable projet urbain et paysager, il est à la fois un projet sportif et un projet municipal. Le projet et son phasage, veilleront à



suivre cette temporalité et proposer des structures adaptables pour l'accueil évènementiel. Le programme s'articule ainsi autour d'activités nautiques, de l'école de voile, du pôle associations.



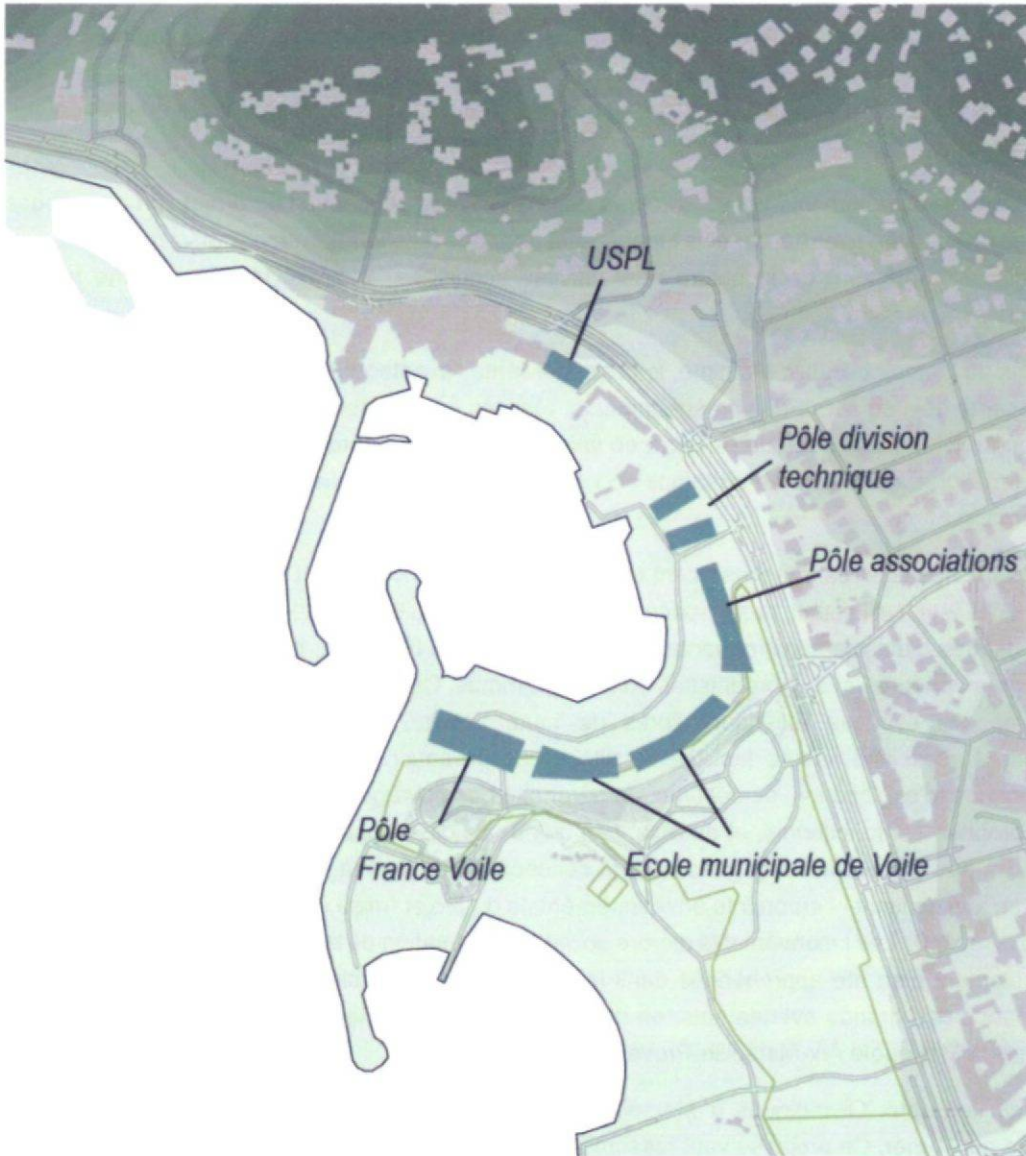
Repérage des bâtiments

Zone Sud :

- **Bâtiment 1 – Pôle France Voile** : il accueille les locaux et activités permettant l'entraînement et la préparation des athlètes de haut niveau.
- **Bâtiment 2 – magasins de stockage des matériels nautiques et vestiaires des encadrants** : Ce bâtiment accueille les magasins matériels et les vestiaires des encadrants pédagogiques
- **Bâtiment 3 – Accueil & encadrement pédagogique** : Accueil général du Stade Nautique, ce bâtiment permettra l'accueil du public, des pratiquants, des usagers et des visiteurs. Des salles de formation, une salle de prise de repas pour les stagiaires et des locaux supports de gestion de la base nautique et de l'encadrement pédagogique viendront compléter ses fonctionnalités.
- **Bâtiment 4 – Pôle association et stockage** : Il regroupe les locaux des partenaires associatifs, des vestiaires et des zones de stockage de matériel nautique.
- **Bâtiment 5 – Division technique** : Elle regroupe les locaux et ateliers liés directement à la manutention, l'entretien et la réparation d'équipements techniques liés à l'activité nautique (voile ou surveillance des plages) ainsi qu'à la maintenance et l'exploitation du dispositif plage (entretien des postes des secours, etc.). Organisée autour d'une zone extérieure, les locaux sont répartis dans deux bâtiments.

Zone Sud :

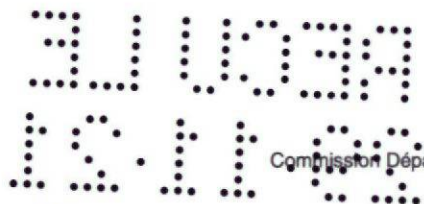
Bâtiment 6 – USPL : Située sur la parcelle Nord dans le bâtiment Courbet, l'Unité de Sécurité et de Prévention du Littoral. Relevant de l'Etat-majord de la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP) des Bouches du Rhône, elle s'occupe dans son volet "sécurité" de surveiller la partie maritime, les plages, l'arrière des plages de Marseille.



Etat projeté - Destination des bâtiments

L'intérêt public du projet se justifie :

- Sur le plan sportif, à l'échelle internationale, par une proposition adéquate permettant l'accueil des épreuves olympiques de voile à Marseille lors des Jeux de PARIS 2024, en créant un équipement à même d'être aménagé pour cela et d'apparaître aux yeux du Monde comme un écrin favorable au rayonnement de la France toute entière.
- Sur le plan sportif, à l'échelle nationale, par une réponse aux besoins actuels et futurs des athlètes de l'équipe de France de voile et espoirs, qui s'entraînent quotidiennement sur le site.



tout en permettant à la Ville de Marseille de devenir une place incontournable dans la voile de haut niveau. Le projet permet en effet d'offrir des conditions haut de gamme pour la préparation des athlètes et une qualité de services en accord avec les exigences des compétitions de haut niveau ;

- Sur le plan sportif, à l'échelle locale, par l'ouverture et l'accès aux activités nautiques au plus grand nombre, en favorisant la mixité des publics ;
- Mais également par le développement des activités nautiques compte-tenu du besoin identifié dans le secteur : la réhabilitation du site permet de répondre à la demande croissante d'activités nautiques, de dynamiser et de pérenniser ces activités et d'offrir une qualité de service exemplaire.

L'ensemble de ces éléments ont été intégrés dès la phase de conception du projet afin de proposer un projet en adéquation avec les besoins identifiés, et pour une amélioration significative du service apporté au public. Compte-tenu de la nature des activités accueillies, le projet témoigne d'une nécessaire proximité avec la mer.

Vis-à-vis du Domaine Public Maritime, le projet présente l'avantage d'être implanté sur un site existant qui présente déjà de nombreux aménagements, réalisés au fil du temps et qui permettent ses usages. Avec ce projet, il s'agit donc de remettre en valeur ce site, qui a perdu une fluidité de fonctionnement, et de l'améliorer, dans un premier temps en vue des épreuves de voiles des JO, mais surtout au profit de l'héritage.

Les travaux nécessaires, qui présentent une certaine importance sur le DPM, ont pour objectif premier de rationaliser l'utilisation des espaces. Au lieu d'une multitude de petits locaux disséminés et accompagnés d'activités environnantes désordonnées, des bâtiments plus rationnels et des aires de stockage extérieures mieux organisées sont programmés. Cette nouvelle utilisation du site permet de retrouver des espaces extérieurs libres de toute activité, désimperméabilisés et revégétalisés permettant aussi une lecture facilitée du site. Dans un souci permanent de facilité de gestion, de maintenance, d'exploitation, de sécurité, de pérennité des ouvrages et de qualité environnementale, le projet proposé est fonctionnel, et durable. Les enjeux du développement durable sont pris en compte au travers des démarches engagées dans la conception des aménagements et contrôlés dans l'étude d'impact, afin de limiter l'empreinte environnementale du projet (mise en œuvre des mesures issues de l'étude d'impact). Les inconvénients d'ordre social (augmentation de la fréquentation, du trafic routier...) ont également bien été appréhendés dans la définition de l'opération par la Ville de Marseille, qui a l'expérience des grands événements, en coordination avec tous les acteurs locaux, au premier rang desquels la Métropole Aix-Marseille-Provence.

L'accueil des Jeux Olympiques à Marseille s'inscrit dans une volonté forte de développement du territoire par la mer. Ce projet se veut rassembleur et fédérateur des énergies. Au-delà de l'honneur de recevoir le plus grand événement sportif au monde, la Ville de Marseille s'appuie sur le projet Jeux Olympiques 2024 pour développer l'aménagement de sa frange littorale et valoriser ainsi le plus vaste parc balnéaire intra-urbain de France. Les investissements prévus sur cet espace sont le reflet d'une volonté municipale forte, portée par de nombreuses délibérations cadres depuis 2010. Parmi les nombreux objectifs qui sous-tendent cette volonté, retenons :

- La dimension sociale. La modernisation des équipements de la base nautique du Roucas Blanc permettra de favoriser l'accès au nautisme du plus grand nombre, en suscitant des vocations, en développant l'engouement pour la pratique du nautisme, en favorisant la mixité des publics qui s'y adonnent et en accroissant les prestations proposées aux publics cibles : universitaires,

seniors et personnes atteintes de handicap. Mais aussi d'enrichir l'offre d'activités du « plan santé » municipal, destiné à lutter contre l'obésité et l'oisiveté.

- La diversité de l'offre nautique locale. L'augmentation de la capacité d'accueil de la base apportera une réponse à la demande croissante d'activités nautiques sur le territoire, tandis que son ouverture au mouvement sportif permettra d'accompagner les initiatives locales, de mutualiser les moyens et de rationaliser les investissements, notamment en faveur des habitants des quartiers défavorisés.
- L'accompagnement du nautisme de haut niveau. Le reconditionnement des infrastructures de la base du Roucas Blanc permettra de mettre en place, en Héritage post-Jeux, un pôle nautique d'excellence, offrant des conditions haut de gamme, pour la préparation des athlètes du Pôle France de Voile notamment.

Le confortement de la position de Marseille à l'international. Le stade olympique permettra de conforter l'accueil d'événements nautiques toutes séries par l'offre d'une qualité de services en accord avec les exigences des compétitions de haut niveau.

4.2 Une extension et un renforcement limité de l'urbanisation sur le site du Roucas Blanc



Photographie Olivier Amsellem – Portrait de Marseille

Ancrée sur les rives de la Mer Méditerranée depuis l'antiquité, Marseille écrit depuis toujours son histoire en lien avec elle, en s'adaptant constamment aux enjeux de son époque. La mer, omniprésente, en est la respiration, la vie et l'ouverture. Aujourd'hui, Marseille la considère non plus seulement comme vecteur de son économie, mais également comme source de sa qualité de vie. Historiquement, Marseille est, après le Havre, la plus ancienne ville de France où se pratique le nautisme, et la première

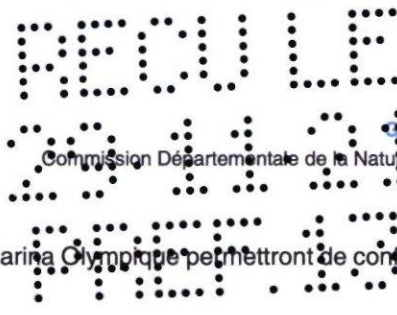
à avoir créé des régates (extrait DUP). Le projet de modernisation évolue dans le souhait d'avoir une urbanisation juste et adaptée de la Marina. Le programme projeté souhaite renforcer l'offre existante de façon mesurée et l'urbanisation projetée sera limitée au maximum. C'est l'idée de façonner les aménagements dans une cohérence globale et dans le respect du littoral, du Domaine Public Maritime mais encore des riverains.



Plan de masse du projet.

La mesure juste est au centre des préoccupations et l'enjeu principal d'une telle opération ; un projet raisonné, topographie et discret qui ne souhaite pas être dans la démonstration mais qui s'installe, se glisse autour du plan d'eau tels des roches posées face à l'horizon.

Les moyens déployés pour améliorer l'équipement existant sont ainsi justifiés par une amélioration significative du service public rendu. A cet endroit, idéalement situé pour constituer ce projet, il n'est pas possible d'atteindre les objectifs attendus sans intervenir sur le Domaine Public Maritime « naturel », constitué par la position « hors port » de cette anse privilégiée.



Les équipements pérennes prévus sur la Marina Olympique permettront de conforter l'identité de ce site exemplaire.

En accentuant sa modularité, gage de meilleure utilisation des espaces intérieurs et extérieurs, en modernisant ses infrastructures, qui permettront des usages en sécurité et plus respectueux de l'environnement, et en améliorant son intégration paysagère dans le tissu urbain, la Ville de Marseille souhaite faire de cette base un équipement central du développement du nautisme, au niveau local, national et international.

Et c'est bien là l'objet essentiel de ce projet, car au-delà du rayonnement attendu lié aux Olympiades de 2024, la réalisation de cet équipement engage la Ville pour des décennies dans une recherche d'amélioration constante du service rendu et de la préservation du patrimoine littoral à cet endroit.

L'OAP n°19, donne des orientations fortes de développement du site. Le projet respectera ces préconisations dont voici les grands principes :

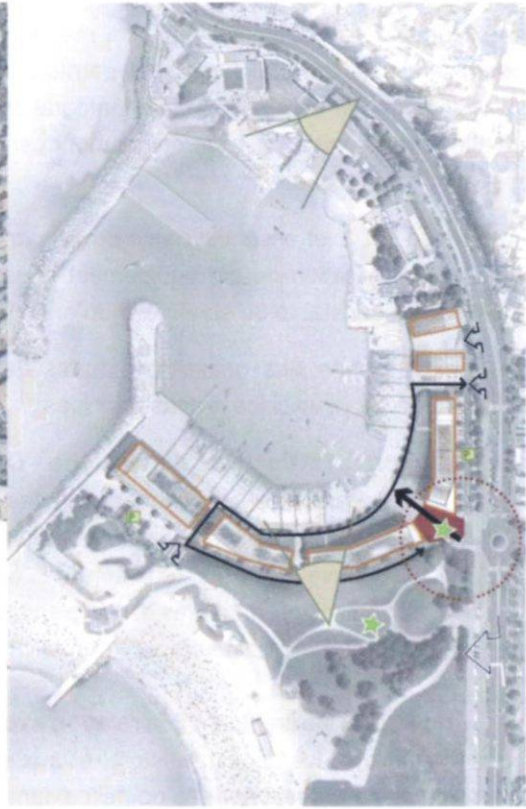
- **Conforter l'attractivité du territoire - Orientations stratégiques :**
 - o Permettre le développement des activités de loisirs liées au littoral, en confortant l'offre d'accueil pour la plaisance et le nautisme.
 - o Développer les lieux supports d'attractivité événementielle autour des infrastructures d'accueil majeures et des grands espaces publics proches du rivage : à Marseille autour du Parc balnéaire du Prado ».

- **Un littoral Marseillais où la relation avec la ville doit être valorisée :** « Tout d'abord, il s'agit d'améliorer les accès au littoral et aux plages par les transports en commun, mais aussi de maintenir ou de créer des porosités dans les quartiers de front de mer ».

- **Conforter l'attractivité touristique de Marseille et assurer un environnement urbain propice à son développement :**
 - o « Le développement d'une offre d'hébergement, adaptée aux publics spécifiques pratiquant des activités individuelles ou collectives comme la plongée, le nautisme, les résidences d'artistes.
 - o L'accueil des manifestations nautiques de haut niveau, internationales ou liées à la mer, sera renforcé, et les espaces et installations nécessaires à leur accueil à terre et en mer seront aménagés, préférentiellement sur le Vieux-Port, dans l'Anse du Pharo, sur la darse J4, sur les plans d'eau des rades nord et sud. L'accueil des sportifs et du public en lien avec ces manifestations sera garanti ».

- **Structurer les pôles de loisirs et touristiques littoraux.** « L'aménagement des plages et pôles de loisirs et touristiques littoraux en rades nord et sud sera poursuivi, en lien avec une programmation commerciale thématique et en améliorant sensiblement la desserte en transports collectifs. Il s'agit notamment de :
 - o La transformation du site de la rade sud en un territoire métropolitain majeur des loisirs sportifs, balnéaires et nautiques.
 - o Du développement général des activités en adaptant les stades nautiques, notamment celui de la base nautique du Roucas »

Les schémas ci-après mettent en comparaison le plan directeur de l'OAP et le plan de masse du projet.



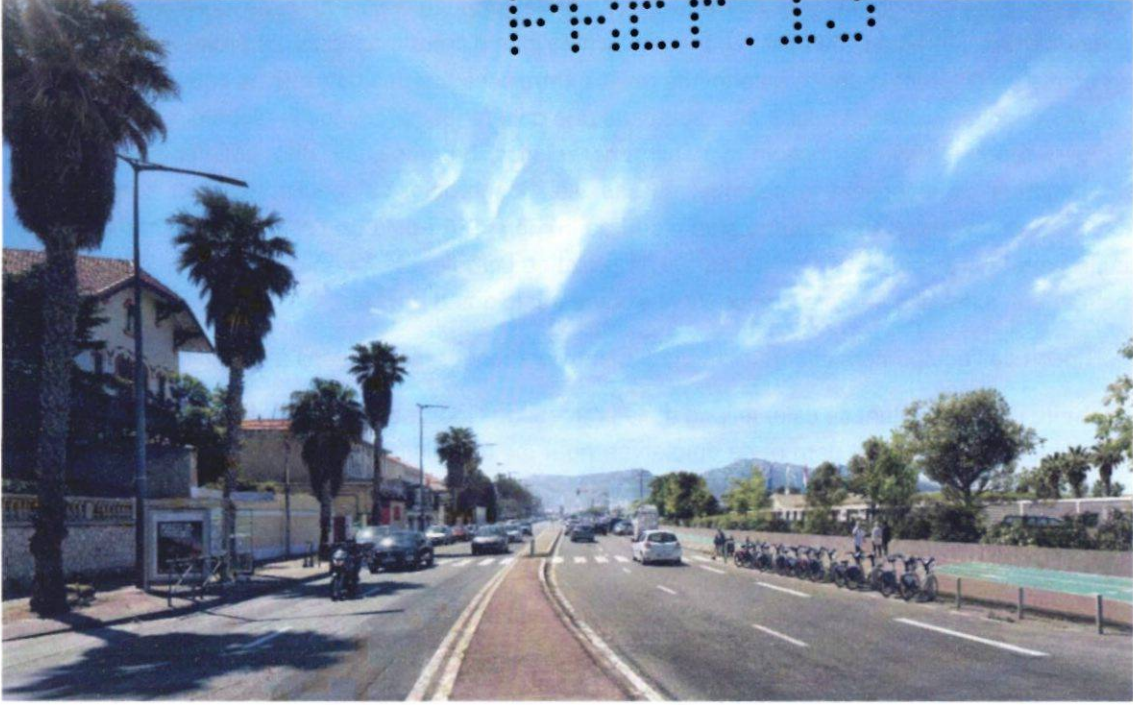
Comparatif du projet avec l'OAP MRS n°19

L'OAP n°19 donne des orientations fortes de développement du site. Dans le cadre de la modernisation du Stade Nautique du Roucas Blanc, les préconisations sont respectées. D'abord par la forme des bâtiments, le projet s'est accordé à la réalisation de bâtiments fins et rayonnants qui épouse le plan d'eau et les buttes des plages.

Seule la division technique est perpendiculaire aux voies pour ne pas générer de front visuel avec les riverains et créer une porosité et des percées visuelles. De par la hauteur limitée des bâtiments, les vues depuis l'avenue Georges Pompidou et les buttes des plages ont été préservées. Si l'essentiel des voiries sont conservées à l'arrière des bâtiments, une voie technique alimente les bords des glacières pour l'acheminement des bateaux. Enfin, un parvis public a été créé au droit du futur giratoire prévu par la métropole AMPM.

Afin de développer les activités nautiques, le projet est complété par un projet maritime. Celui-ci prévoit la réalisation d'un dragage, permettant d'améliorer la navigabilité du bassin, la création d'un ouvrage intérieur qui viendra le protéger de la houle, la restructuration des quais et pontons afin d'accueillir une quantité plus importante d'embarcation au sein du plan d'eau, d'en optimiser les flux, et de remettre en état le bassin.

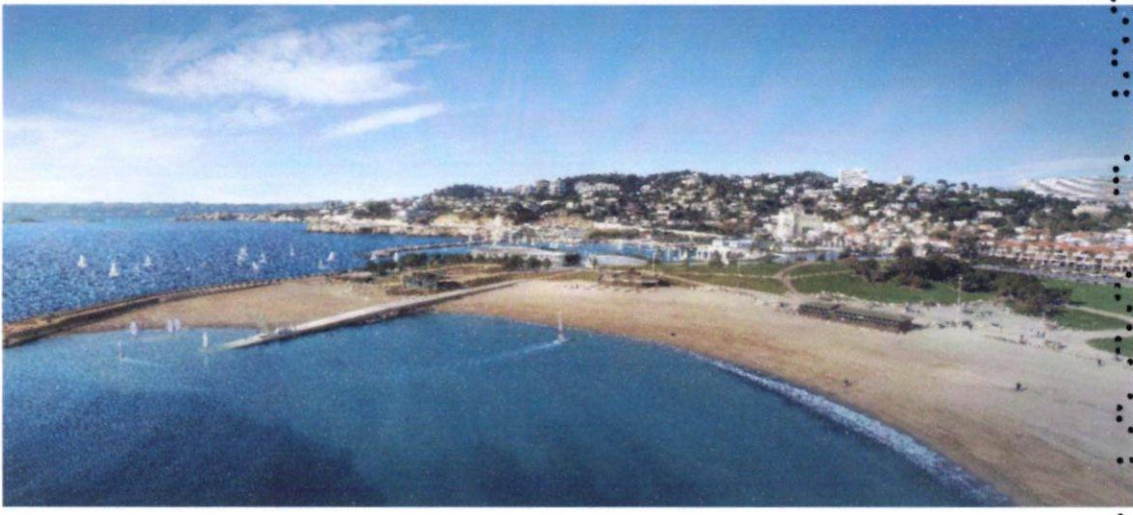
L'implantation du projet répond ainsi au besoin d'établir une relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement en valorisant le potentiel du site, sa topographie, sa fonctionnalité et ses liaisons visuelles vers une mise en scène du plan d'eau de la Marina, pièce maîtresse du dispositif qui concentre ainsi toutes les attentions.



Vue du projet depuis la promenade Georges Pompidou

4.3 Pour une intégration

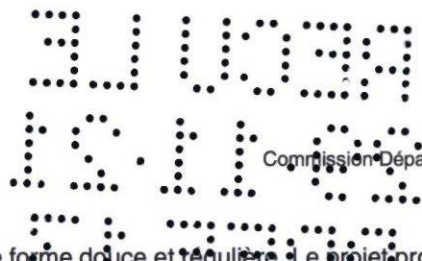
Séquences et organisation autour du plan d'eau.



Vue depuis la plage du Petit Roucas

La base nautique, l'Hôtel Nhow, le Club Nautique La Pelle, le parc balnéaire du Prado et ses plages s'articulent dans un paysage artificiel en arc de cercle autour de l'anse. Le projet architectural et paysager souligne un principe radioconcentrique le long des glacis, et le rang de palmiers existant





insiste encore sur cette forme douce et régulière. Le projet propose des séquences, qui s'organisent de manière rayonnante autour du bassin dans une symbolique d'arène nautique. Le projet décompose le programme en différentes unités autonomes reliées entre elles par des débords de couvertures et des coursives évoquant un vocabulaire maritime dans une cohérence fonctionnelle globale. L'implantation du projet répond ainsi au besoin d'établir une relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement en valorisant le potentiel du site, sa topographie, sa fonctionnalité et ses liaisons visuelles vers une mise en scène du plan d'eau de la Marina. Au-delà de l'espace existant maintenu, occupé entre autres par le bâtiment Courbet, le projet se déroule à la façon d'un cordage déplié dans la baie. A son extrémité, le Pôle France Voile s'ouvre sur le grand horizon.

L'inscription de l'équipement et son réaménagement viendront tisser des liens à de multiples échelles.

A l'échelle urbaine il vient se caler le long de la promenade Georges Pompidou. La volumétrie en rez-de-chaussée et R+1 partiel permet de conserver, pour les riverains, une transparence visuelle sur le stade nautique et au-delà sur le paysage maritime.

A l'échelle du paysage, et du parc balnéaire du Prado, l'équipement s'intègre de manière harmonieuse vis-à-vis de sa topographie vallonnée permettant ainsi de conserver pour le public, des vues sur l'ensemble du dispositif du stade nautique et au-delà sur la baie. Cette continuité visuelle et paysagère sera renforcée par le traitement végétalisé de la toiture.

Dans une forme de symétrie autour de l'entrée, à l'axe depuis le futur rond-point de l'avenue Kennedy, les volumétries se jouent de l'horizontalité pour exprimer une nouvelle topographie en résonance aux bords des plages du Prado.

Le projet est à la fois orienté vers la mer et protégé, à l'épreuve du climat. L'intégration des bâtiments dans le contexte urbain mais aussi naturel passe par la mise en place de différents fondements : le projet topographique, le projet radio concentrique, les failles et percées visuelles.

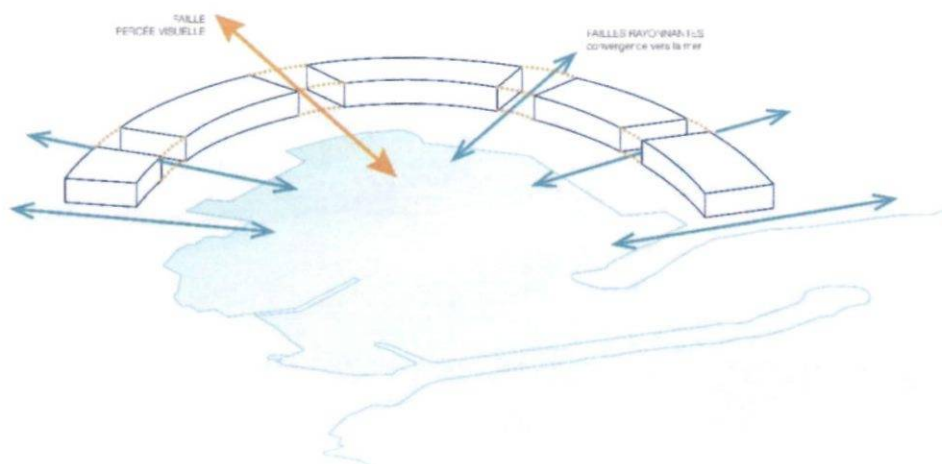


Schéma – Failles et percées



Percée visuelle de l'entrée

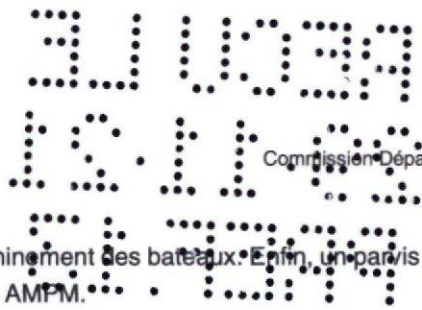


Percée visuelle entre les bâtiments 2 et 3



Percée visuelle entre les bâtiments 1 et 2

Les deux bâtiments de division technique sont perpendiculaires aux voies pour ne pas générer de fronts
visuel avec les riverains et créer une porosité et des percées visuelles. De par la hauteur limitée des
bâtiments, les vues depuis l'avenue Georges Pompidou et les buttes des plages ont été préservées. Si
l'essentiel des voiries sont conservées à l'arrière des bâtiments, une voie technique alimente les bords

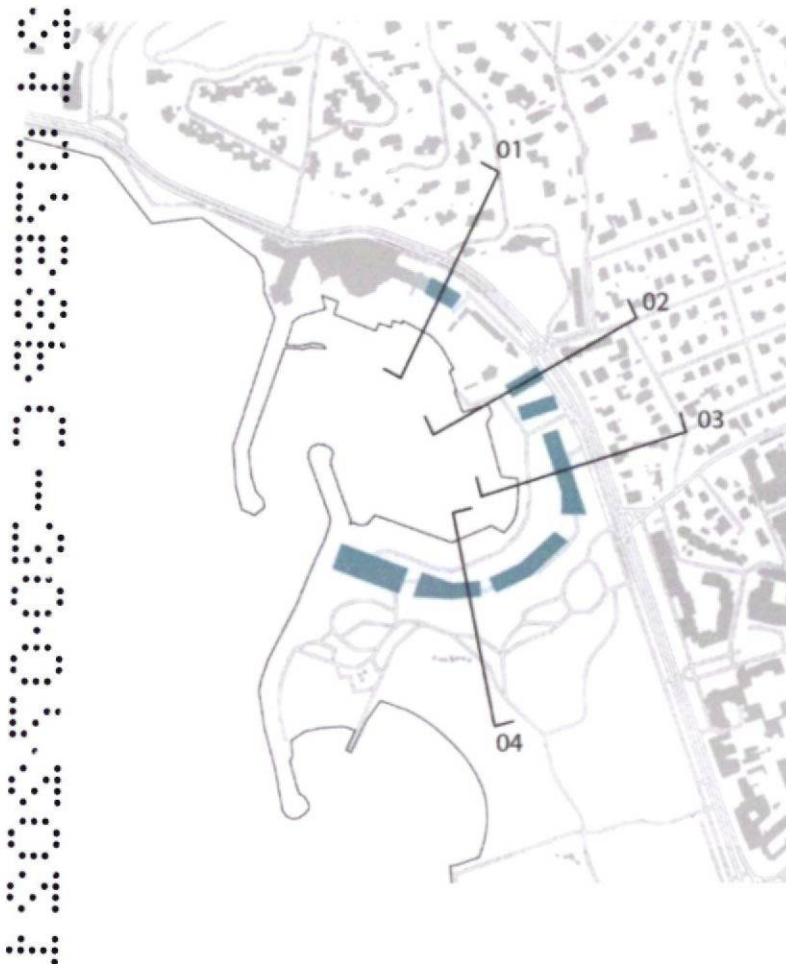


des glacis pour l'acheminement des bateaux. Enfin, un parvis public a été créé au droit du futur giratoire prévu par la métropole AMPM.



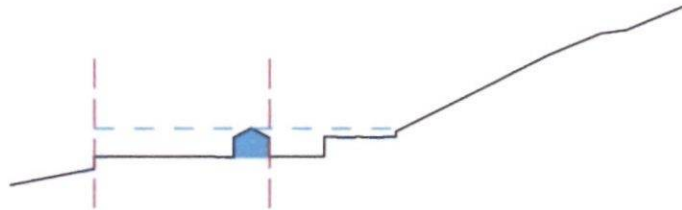
Vue du projet depuis le Mémorial des rapatriés d'Algérie

Un projet topographique, hauteurs et épannelages.

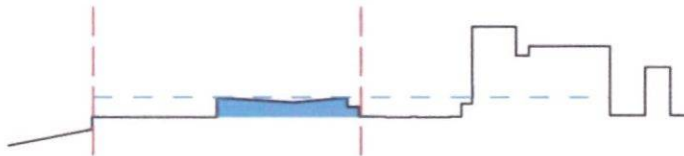


La série de coupes ci-après montrent les séquences autour du plan d'eau et le rapport de hauteurs qu'entretiennent les bâtiments avec les abords immédiats.

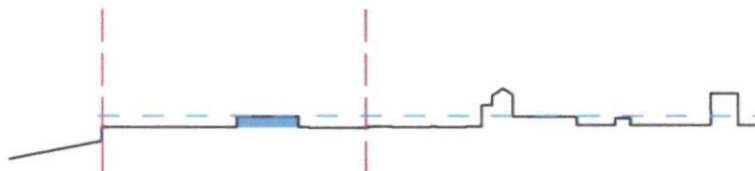
Repérage des coupes – Epannelage autour du plan d'eau



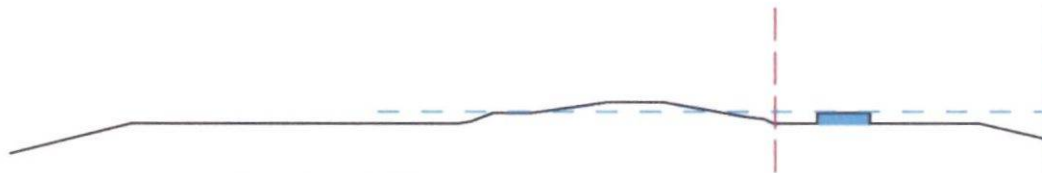
Coupe 01 sur le bâtiment Courbet surplombé par la corniche Kennedy et la colline du Roucas Blanc



Coupe 02 sur le Pôle division technique surplombé par la tour de logement de la promenade Georges Pompidou

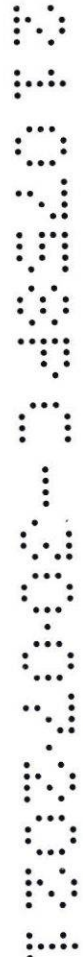


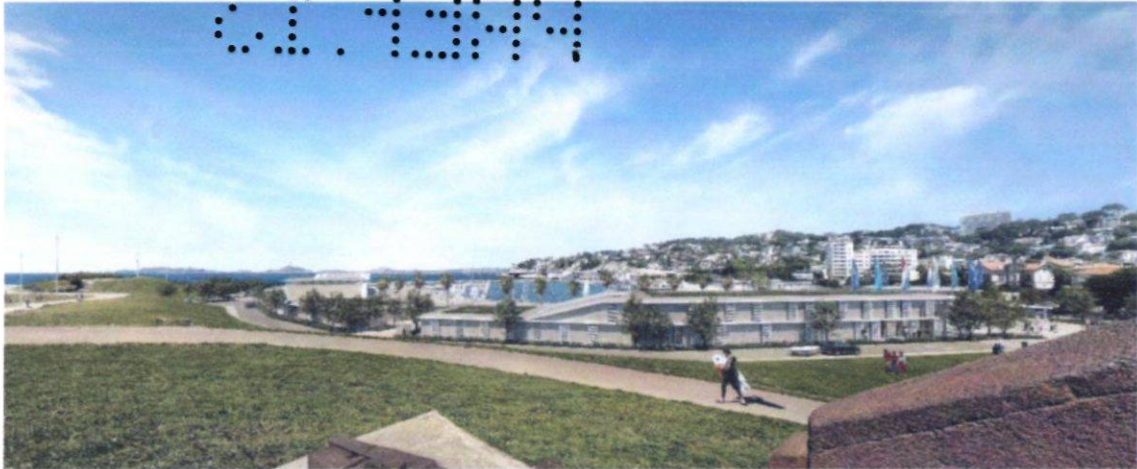
Coupe 03 sur le Pôle associations surplombé par les maisons de l'autre côté de la promenade Georges Pompidou



Coupe 04 sur l'école municipale de voile surplombée par la butte du Parc Balnéaire du Prado

Coupes – Epannelage autour du plan d'eau





Vue du projet depuis le Monument de Rimbaud "le Bateau Ivre"

Les hauteurs des bâtiments projetés ont fait l'objet de réflexions. En effet, dans l'idée de créer des bâtiments topographiques, notre volonté principale de minimiser au maximum l'impact visuel de ses derniers.



Plan de masse – hauteur bâties autour du plan d'eau

Comme nous pouvons le voir sur les coupes d'épannelage, les bâtiments, en R+1 au maximum, entretiennent un lien étroit avec le relief ou le bâti riverain. La morphologie du bâti a été pensée de sorte que les bâtiments s'intègrent le mieux possible dans leur environnement naturel. Des variations de hauteurs des toitures ont été mise en place, par la création de pente, pour instaurer un dialogue avec le relief environnant.

Les toitures épousent ainsi les variations des buttes et se fondent dans le paysage de façon presque organique. Les toitures, végétalisées, viennent renforcer ce rapport étroit avec le parc balnéaire. Point de départ du projet, l'idée d'une topographie habitée dialoguant avec le paysage et préservant les vues depuis le Parc balnéaire du Prado vers la mer. Lorsque le relief se soulève, comme c'est le cas au niveau des buttes des plages, les bâtiments passent du simple rez-de-chaussée au R+1. Côté ville, le bâtiment 2 se veut le plus bas possible ; seul un soulèvement de sa toiture marque l'entrée de la Marina comme pour cadrer la vue avec le bâtiment d'accueil.



Vue aérienne du projet depuis l'entrée du site



Vue du projet à l'échelle du piéton depuis le parvis d'entrée, cadrage et horizon.

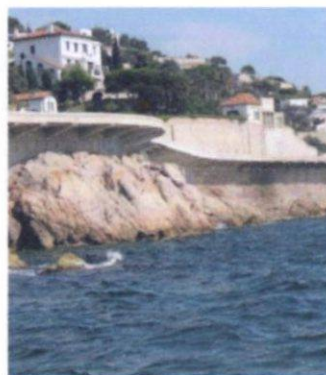
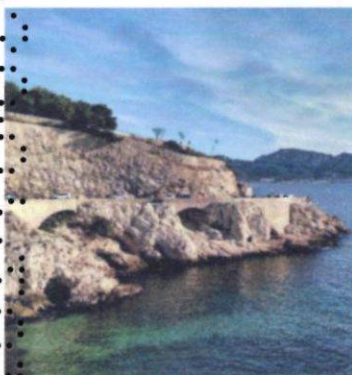
PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN PARC D'ÉCOLOGIE URBAINE

L'intersection avec la Promenade Georges Pompidou et la rue du Commandant Rolland sera réaménagée par un giratoire. Le projet propose une continuité de l'espace public à cet endroit pour accueillir une faille entre les bâtiments, un grand parvis guidant vers la mer. Le long de la Promenade Georges Pompidou, une mise à distance est réalisée par un aménagement paysager et un parc de stationnements végétalisés. Ces aménagements recherchent la meilleure inscription possible de couture dans le paysage urbain et veillent à ne pas créer de danger ou de perturbation pour la circulation.



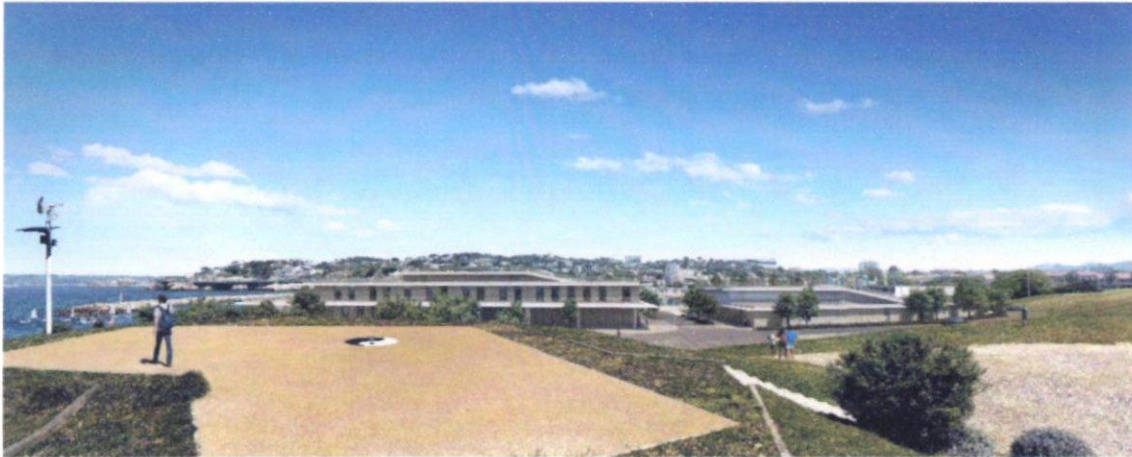
Vue du projet depuis les pelouses enherbées des plages du Prado – Un bâtiment topographique

Prolonger la ligne de la corniche.



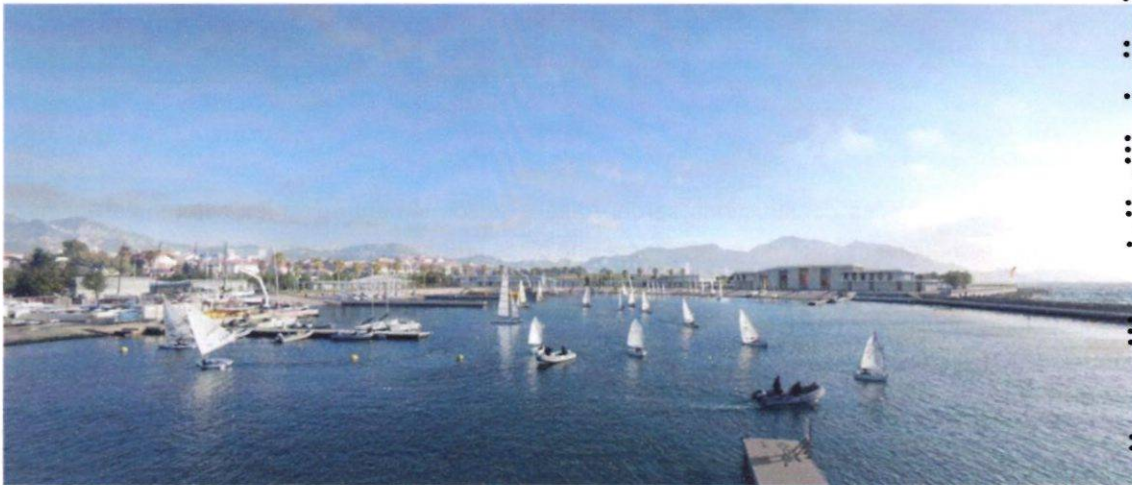
A gauche, photographies de la corniche. A droite, vue d'ambiance du projet côté plan d'eau.

Dans la continuité de souligner la topographie et l'infrastructure de la corniche existante, le projet a été conçu comme le prolongement de la ligne de la corniche. La ligne horizontale de la promenade qui se dessine sur le littoral minéral vient se prolonger ici, avec l'accentuation des débords de dalles des bâtiments.



Vue du projet depuis le Parc balnéaire des plages du Prado

Le projet fait lien entre la topographie enherbée, vallonnée et douce du Parc Balnéaire et la topographie rocailleuse, abrupte et l'horizontale de la corniche ; les bâtiments, leurs matérialités et leur toitures végétalisées.



Vue du projet depuis le plan d'eau, un projet topographique.

L'implantation du projet répond au besoin d'établir une relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement en valorisant le potentiel du site, sa topographie, sa fonctionnalité et ses liaisons visuelles vers une mise en scène du plan d'eau de la Marina, pièce maîtresse du dispositif qui concentre ainsi toutes les attentions.

L'ensemble des installations qui s'organisent de manière rayonnante autour du bassin dans une symbolique d'arène nautique. Le projet décompose le programme en différentes unités autonomes.

PROJET D'AMÉNAGEMENT D'URBANISME

reliées entre elles par des débords de ouvertures et des coursives évoquant un vocabulaire maritime dans une cohérence fonctionnelle globale. Le projet est organisé en six séquences, du nord vers le sud.

Au-delà de l'espace existant maintenu, occupé entre autres par le bâtiment Courbet, le projet se déroule à la façon d'un cordage déplié dans la baie. A son extrémité, le Pôle France Voile s'ouvre sur le grand horizon. L'inscription de l'équipement et son réaménagement viendra tisser des liens à de multiples échelles.

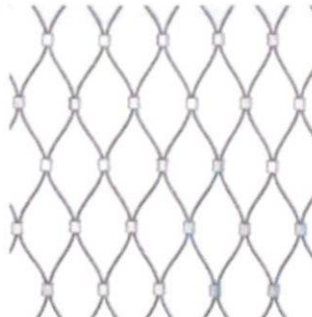
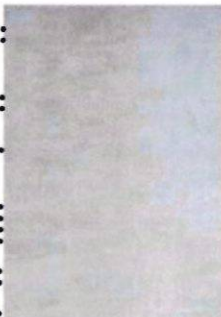
Dans le grand paysage, la roche, minérale domine. La lumière s'y accroche, s'y réfléchit et illumine le littoral de la ville d'une teinte dorée jusqu'aux calanques.



Marseille et son littoral minéral.

Les façades des nouvelles constructions seront traitées uniformément selon les différentes entités, l'homogénéité esthétique des volumes constituera une pièce urbaine entre terre et mer, en demi-cercle.

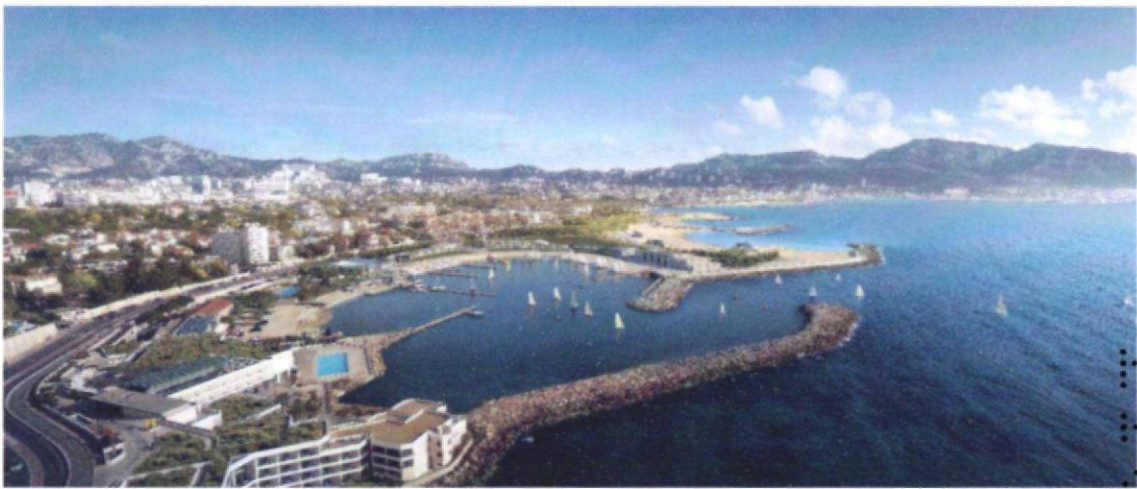
Face à l'extrême minéralité du paysage, nous avons conçu un projet solide, ancré dans le sol à la matérialité forte et affirmée. Les façades seront constituées en béton brut gris clair. Les niveaux seront marqués par des débords de dalles composant des lignes horizontales et ce en écho à la ligne horizontale formée par la corniche.



Matérialité

L'intégralité des édifices techniques seront intégrés dans les volumes et sous-pentes des toitures. Les toitures des bâtiments seront très visibles ; aussi bien des buttes des plages du Prado que depuis la Corniche. Il a donc été essentiel de traiter ces cinquièmes façades avec le plus grand soin.

De plus, la végétalisation des toitures participe à estomper la lecture des volumes dans le paysage dans l'idée d'une architecture discrète et qui met en avant le paysage qui l'entoure. Au-delà de leur simple fonction initiale de couverture, les toitures permettent également d'accueillir les locaux techniques et la production énergétiques (panneaux photovoltaïques) et seront végétalisées.

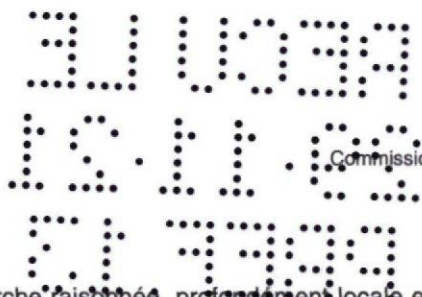


Vue depuis la Corniche

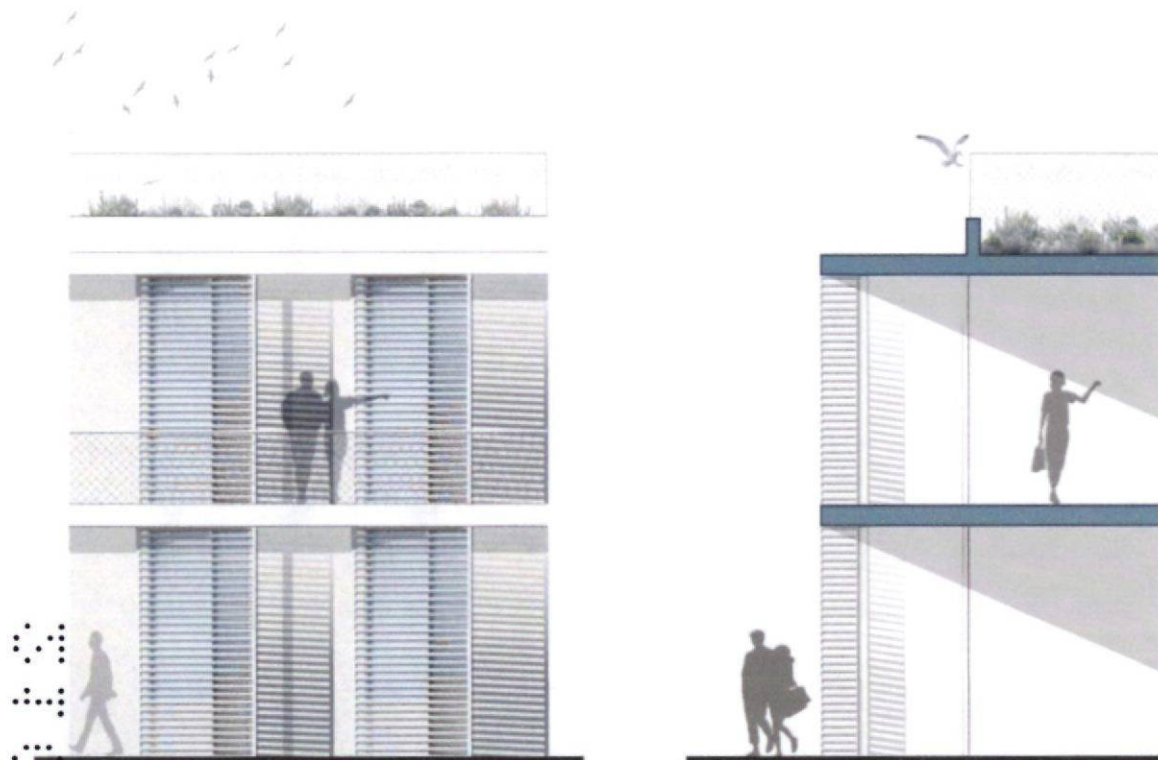
La mise en place d'éléments persiennés permettront soit de participer à la protection solaire, soit de servir de brise-vent ou encore de pare-vue. Côté mer, ces éléments sont placés de façon déportée face à chaque baie pour assurer la protection solaire et marquer des coursives abritées.



Vue d'ambiance depuis l'intérieur de la base nautique.



Dans une démarche raisonnée, profondément locale et inscrite, nous avons souhaité mettre en place des principes vernaculaires élémentaires permettant de participer au confort tels que, les persiennes, les débords de dalles et failles entre les bâtiments.



Principe schématique de composition des façades

Bien que les façades soient pensées sur un modèle générique, une composition de pleins ou de vides, chacune d'entre elle recevra une attention particulière quant à son orientation et usage. Ainsi, et ce dans le but d'assurer un confort thermique à ses occupants, chaque façade se différencie :

- Façade Est du bâtiment 3 et façade Sud du bâtiment 4 : Ces façades accompagnent le parvis d'accueil. Elles seront par conséquent largement vitrées, et des grands débords de dalle fabriqueront un porche d'entrée. Elles seront aisément identifiables par la mise en place de mats et drapeaux. Les deux bâtiments cadrent la vue, du plan d'eau jusqu'aux îles du Frioul.
- Façades ouvertes sur la mer : Ces façades très exposées (soleil, vent, embruns ...) sont plus épaisses (débords de dalles entre 1.70 et 2.00) que les autres. Cette épaisseur permet d'assurer « la mise en ombre » de ses baies et assurer une protection solaire naturelle (en plus du système de brise-soleil persiennés).
- Façades arrières : Les débords de dalles y sont réduits à 50 cm et les persiennes sont placées au nu extérieur des fenêtres. Elles auront un double emploi, celui de protéger l'intrusion et de protection solaire.
- Façades intérieures : Ces façades seront moins percées, plus confidentielles, seules les issues en bout de circulations seront privilégiées. A l'exception de l'espace de convivialité des stagiaires qui s'ouvrira sur cet espace entre-deux, pour s'offrir un espace extérieur généreux.

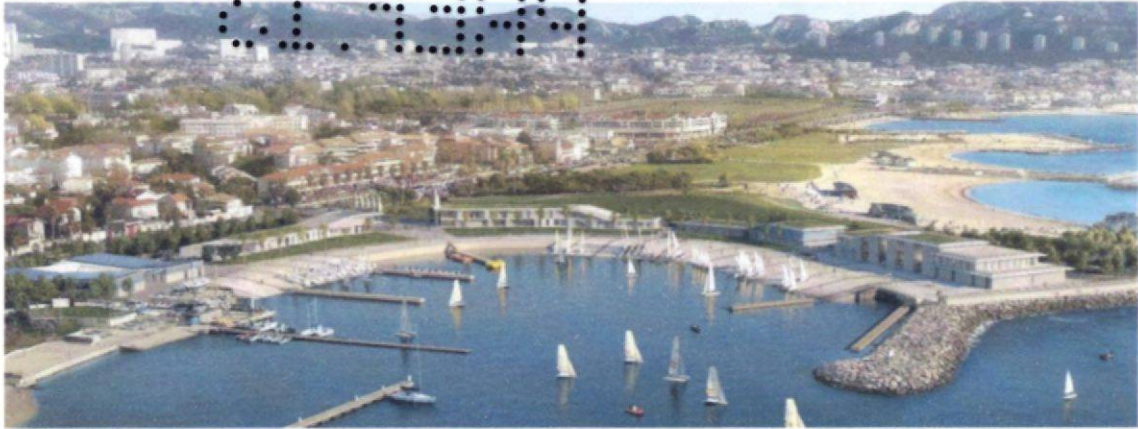
Ainsi, la protection du soleil organisera et « architecturera » les façades. Certains bâtiments abritant des fonctions de stockage et d'ateliers exprimeront une architecture plus modeste et robuste avec la mise en place d'une première strate en béton surmontée par des éléments en polycarbonate en hauteur. Les façades seront composées par des ensembles en polycarbonate. Tout en conservant le même registre architectural et en garantissant l'homogénéité esthétique. Le vocabulaire maritime sera évoqué par différents éléments architecturaux du projet :

- Le Pôle France Voile s'imposera comme une proue dans le paysage,
- Des mats marqueront l'entrée du site,
- Des espaces de circulations et escaliers extérieurs feront échos aux coursives et ponts des bateaux
- Les garde-corps en maille Jakob le long des balcons ainsi que ceux présent en toiture en maille nylon, participent également à cet aspect maritime

Dans la continuité d'une architecture topographique et inscrite, les toitures des bâtiments sont végétalisées. C'est l'idée que la minéralité du littoral se prolonge au travers des bâtiments et que le Parc Balnéaire du Prado et ses larges pelouses se prolongent sur le toit des bâtiments. Le regard, depuis la corniche ou les buttes enherbées est ainsi dirigé vers l'horizon. C'est l'idée d'une architecture non ostentatoire qui souhaite mettre en avant l'horizon, la mer, la ville et non ses bâtiments.



Vue d'ambiance depuis l'intérieur de la base nautique.



Perspective de la Marina

Un projet paysager

Les espaces extérieurs sont composés selon la géomorphologie du site et notamment son arc de cercle le long de l'eau. Le projet propose un reverdissement du site, serré autour des bâtiments pour contribuer à leur fraîcheur et ne pas encombrer les espaces de manœuvre, nombreux et disséminés.



Schéma – Dialogue avec le paysage





Coupe de principe – Le Pôle France Voile et la butte.

L'ambition du projet paysager est de dialoguer entre le bâti et son site, par le biais de séquences :

- **1 / Le front balnéaire :**

Le bâtiment de la direction de la mer compose un front bâti avec son parking paysager. Les arbres, tiges et cépée, jouent avec cette façade linéaire en la masquant tantôt, en la laissant voir parfois. Ces plantations marquent la clôture et accompagnent le promeneur vers l'entrée. Ce parking est un espace vert dans lequel les véhicules peuvent stationner, l'aménagement paysager est forcément quelque chose dans un temps long, qu'il faut anticiper en phase JO, et pérenniser en phase héritage.

L'ambiance est soignée, mi-urbaine mi-balnéaire. Sérieuse et sage dans tous les cas. La circulation est traitée en enrobé poreux, et les places en stabilisé perméables, ou graves concassées sur nidagrave. Les pieds d'arbres sont plantés de massifs méditerranéens.

- **2 / L'entrée :**

Déplacée au droit du futur giratoire de la rue du commandant Rolland, cette entrée est à la fois annoncée par un déhanchement de la direction de la mer et par la fin de la séquence du parking arboré. Le sol annonce l'évènement par un traitement en béton coulé en place qui dessine de grandes dalles selon le traitement de surface mis en œuvre (taloché, sablé, hydrocuré...).

Un système de caches permet de traiter de manière très significativement différente une même dalle, ce qui garantit une parfaite tenue à l'usage ainsi que la beauté d'un sol structuré.

Ce parvis amène vers le salon d'accueil et le portail d'entrée. Le sol se prolonge à l'intérieur comme une invitation à le suivre. C'est le lieu le plus public de cette base, il constitue la porte d'entrée de toutes les fonctions (véhicules, piétons, secours, livraisons...). Cette entrée est mise en valeur par les deux bâtiments qui la cadrent mais aussi par la colline sud contre laquelle elle s'appuie. Sur l'intérieur du berceau formé par les bâtiments, ce parvis se délite sur les deux pelouses de part et d'autre de l'axe concentrique de sa composition.



- 3 / L'esplanade et les glacis :

L'esplanade est une zone de service et de stockage, comme les glacis qui entrent progressivement dans l'eau. Nous souhaitons travailler ces grandes dalles de béton par une peinture qui reprendrait le calepin des dalles. La couleur de ces grandes barres rythme l'arc de cercle et s'amuse avec les zones de mise à l'eau. De couleur vive, elles sont un repère en soit.

Avec des pochoirs sur la base de numéros entrelacés, elles deviendront des éléments de signalétique indispensables à l'organisation et à la gestion du site. La plantation de pelouse rustique est un rappel des plages du Prado et des buttes, une façon de laisser les sols respirer en apportant un revêtement végétal, tout en permettant des usages de stockage léger. Cette technique de plantation sur structure pierreuse est adaptée à un envahissement progressif de pavés de pierre ou de béton

- 4 / Les coulisses, zones de transition et de service :

Les bâtiments qui s'égrènent le long de cet arc de cercle en soulignent la composition par leurs grands toits blancs. La voie d'accès et de desserte se retrouve entre la colline et ces bâtiments, calme et à l'écart des activités proprement dites. Afin de récolter les eaux de ruissellement de la colline et de la guider vers les exutoires, un caniveau particulier est proposé en pied, en forme de demie lune, lui aussi, afin d'accompagner la pente et l'eau. Sorte de chemin creux de l'eau, il est composé de pavés non jointés qui remontent la pente et se noient dans la verdure.

Cette voie à double sens est proposée en enrobé poreux posé sur ballast. Les encoches de stationnement sont revêtues de grave naturelle traitée par adduction de chaux. Les circulations piétonnes sont en béton poreux hydro-curés. Ainsi, mis à part la bordure et sa fondation, l'ensemble de la voie est transparent hydrauliquement.

- 5 / Le creux de la Butte et du Pôle France :

Le bâtiment du Pôle France est particulier, plus grand que les autres, un peu à l'écart, à l'extrémité Ouest du site. Il bénéficie de la proximité avec une butte de quelques mètres d'altitude et de celle de la digue qui donne sur le large. Cette butte protège le bâtiment de sa masse et compose son fond de scène. La vue de ce site (corniche, colline Perier au nord et quartiers sud jusqu'au massif des calanques au sud) est à couper le souffle.

C'est dans le creux formé entre la butte et le Pôle France que s'intègre discrètement une large zone logistique plantée. Une bande longitudinale le long du bâtiment permet d'accueillir les mini-bus et les PMR, tandis que le centre propose des places en épis, ombragées et végétalisées permettant le stockage des remorques et des embarcations. Les allées circulées proposent ainsi des vues sur la mer, et sur les voiliers en partance du stade nautique. L'accroche à la butte qui sera largement remodelée pour insérer le projet, sera particulièrement soignée. La transplantation des massifs existants sera faite selon les sujets, et étoffée par une strate arbustive spécifiquement choisie.

Le projet a pour ambition de verdir et perméabiliser largement les surfaces de l'anse du Roucas Blanc, les ambiances végétales seront résolument méditerranéennes. La palette végétale locale fera la part

belle à la flore endémique de notre région et à celle s'adaptant particulièrement bien à notre climat et aux vents rudes des bords de mer. Ainsi, ces espaces se veulent économes en ressources (eau, entretien...), pérennes et développement durable.

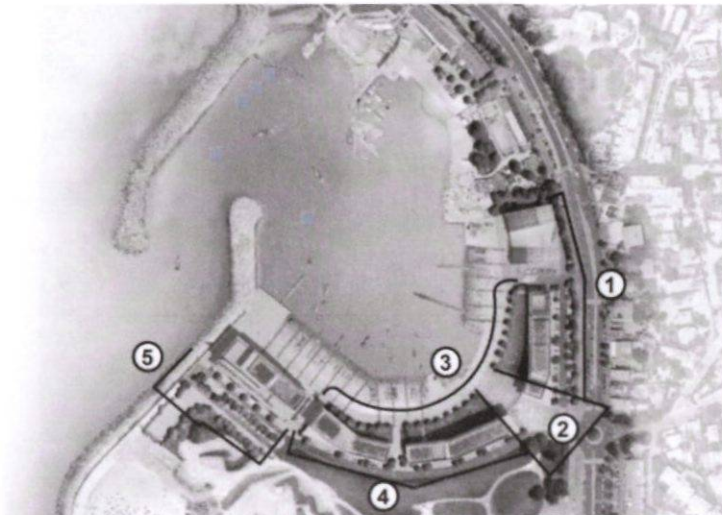


Schéma – Séquences

Le terrain actuel comporte peu de sujet important. Seule la couronne de palmier est à conserver et à compléter, la transplantation de ses sujets étant facilement réalisable. Les petits massifs arbustifs en bord de butte seront autant que possible transplantés dans la butte remodelée. L'excédent de terre déblayée permettra d'adapter les pentes du site afin d'implanter les bâtiments et de gérer l'écoulement des eaux pluviales, tout en permettant une accessibilité maximale du site aux PMR.

Impact : 21 Palmiers conservés (dont 5 ou 6 transplantés) / 7 arbres abattus / 300 m² de massifs à transplanter si possible

Selon les termes du PLUi, tous les arbres abattus doivent être obligatoirement remplacés par des sujets en quantité et qualité équivalentes (essence et développement à terme).

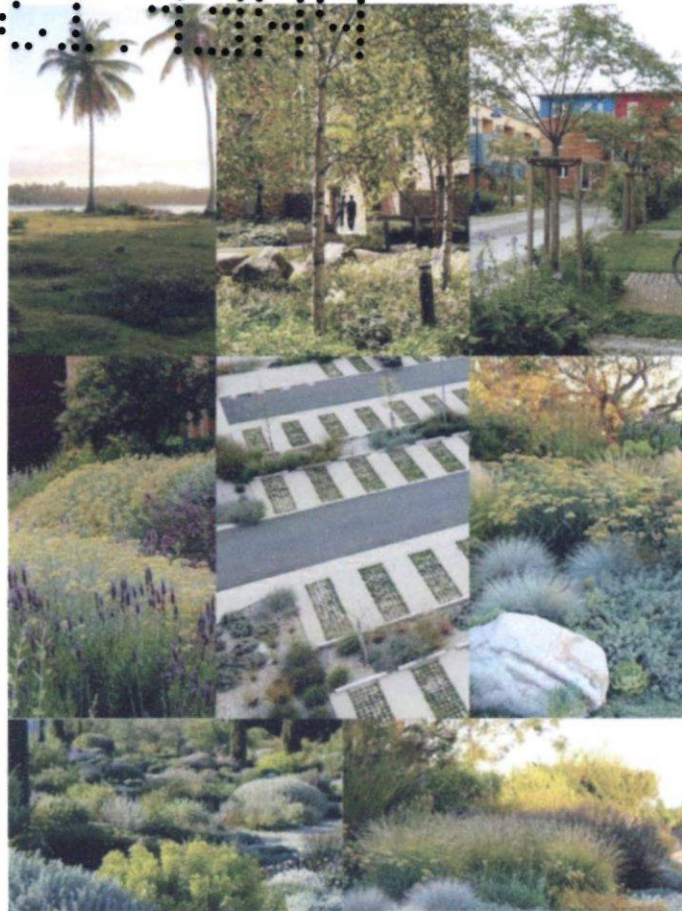
Plantations :

- 2 Palmiers plantés
- 20 Arbres de 1^{ème} grandeur plantés
- 60 Arbres de 2^{ème} grandeur plantés
- 50 Arbres de 3^{ème} grandeur plantés
- 30 ml de haie plantée
- 3 100 m² de pelouse rustique semée
- 1 921 m² de massifs plantés

Bilan - Situation actuelle : 21 Palmiers et 7 arbres

Bilan - Projet : 21 Palmiers conservés / 2 Palmiers plantés / 7 arbres abattus / 130 arbres plantés

Total après projet : 153 sujets végétaux / **Bilan :** +125 sujets végétaux



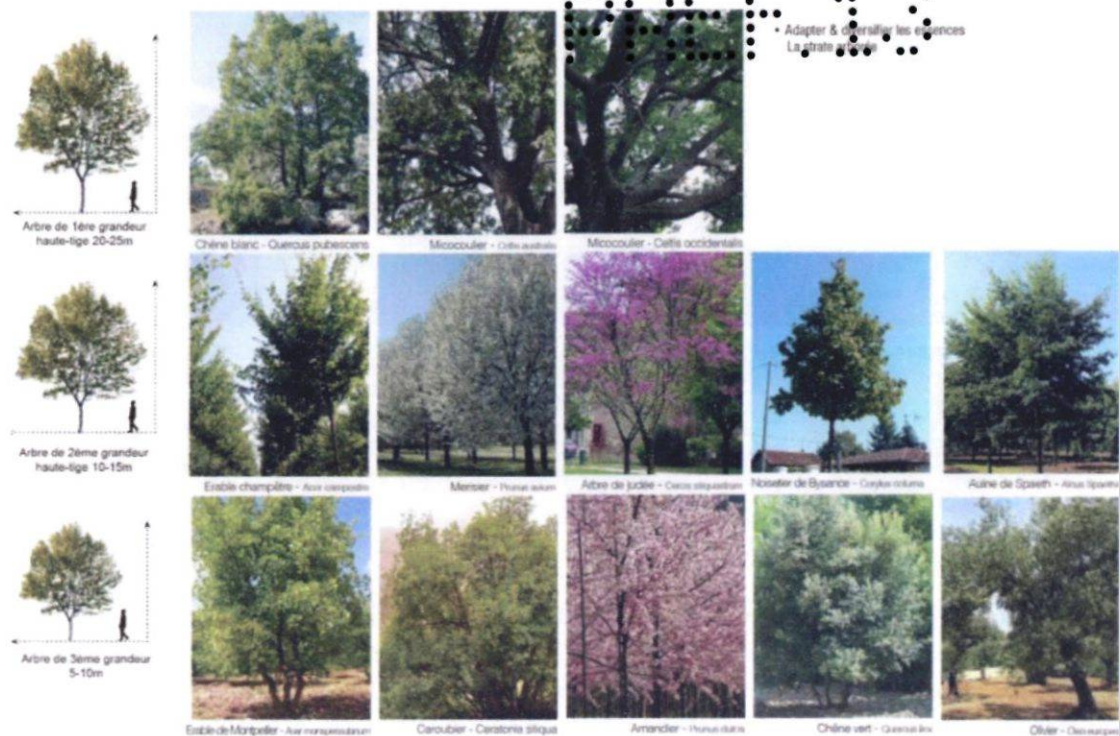
Ambiance végétale

La palette végétale se veut méditerranéenne et largement diversifiée afin d'offrir tous les bénéfices d'un cortège floristique complet. Les grands arbres apporteront de l'ombre, alors que les massifs assureront des attraits ponctuels et cycliques, au fil des saisons. L'ensemble participera à la climatisation du lieu.

Strate haute :

Elle comprend les arbres d'une hauteur de végétation moyenne comprise entre 5 et 15m. Cette strate peut être décomposée de la façon suivante : essence de 1ère grandeur (hauteur adulte supérieure à 20 m), de 2ème grandeur (hauteur adulte entre 10 et 20 m), de 3ème grandeur (hauteur adulte entre 5 et 10 m). L'implantation de la strate haute devra être raisonnée selon l'emprise à terme de la végétation et les règles de plantations énumérées ci-après. Hormis la hauteur de végétation à maturité, le port des arbres est à prendre en compte dans le choix et l'implantation des essences : on distingue le port naturel (conique, étalé, fastigié, etc..) du port artificiel lié au mode de culture : arbres de hautes tiges, formes libres, cépées, etc. Les arbres de haute-tige seront privilégiés à proximité des zones circulées car leur couronne est remontée de façon à ne pas gêner le passage des véhicules, notamment dans les « coulisses ». Les plantations de strate haute seront diversifiées dans leur port pour varier les ambiances. Des cépées seront préconisées le long du front bâti afin de créer des percées et vibrations avec la façade.





Strate arbustive : Elle comprend les plantes dites ligneuses, c'est à dire produisant du bois, d'une hauteur moyenne allant de 40 cm à 5 m de hauteur. Les plantations arbustives seront employées pour accompagner les pieds des arbres des stationnements et animer des massifs, Le choix des essences sera raisonné selon le lieu d'implantation envisagé.





Strate basse :

Elle comprend les plantes dites non « ligneuses », à végétation herbacée, c'est à dire ne produisant pas de bois, d'une hauteur moyenne allant de 5 cm à 1m50. Elle regroupe les familles suivantes : les pelouses ou gazons, les prairies, les plantes vivaces/annuelles, les graminées. Les plantations herbacées assurent la couverture végétale du sol, elles peuvent être employées pour le parvis enherbé face aux glacis, ainsi que pour animer des massifs, agrémenter des pieds d'arbres, offrir des espaces de détente. Le choix des essences qui composent cette strate devra être raisonné afin d'assurer la pérennité des aménagements et l'économie des ressources (eau, entretien). Les plantes à végétation non pérenne (annuelles, pluriannuelles, ou les bulbes, hormis en mélange dans les prairies) sont proscrites, ainsi que les mélanges de prairies et gazon non adaptés au climat sec.

Essences : Achillea crithmifolia / Cynodon 'Santa Ana'/ Trifolium fragiferum / Phyla nodiflora var. caulescens

Le sol :

Le sol est la composante indispensable de la réussite d'un projet végétal. C'est en effet lui qui permet le stockage de l'eau, et le bon développement racinaire. Tous les efforts d'entretien seraient vains si un sol fertile et de qualité n'est pas en place à la base du projet. Les volumes disponibles et la continuité sont des facteurs prépondérants. Les arbres sont majoritairement plantés en pleine terre. Les plantations sur dalles impliquent des buttes afin de générer une hauteur de substrat de 1,5m. Le terre-pierre est limité aux fosses recouvertes de revêtements ainsi qu'aux pelouses rustiques. Les revêtements sélectionnés pour les différentes surfaces sont autant que possible perméables, et adaptés aux usages prévus en phase JO et en phase Héritage.

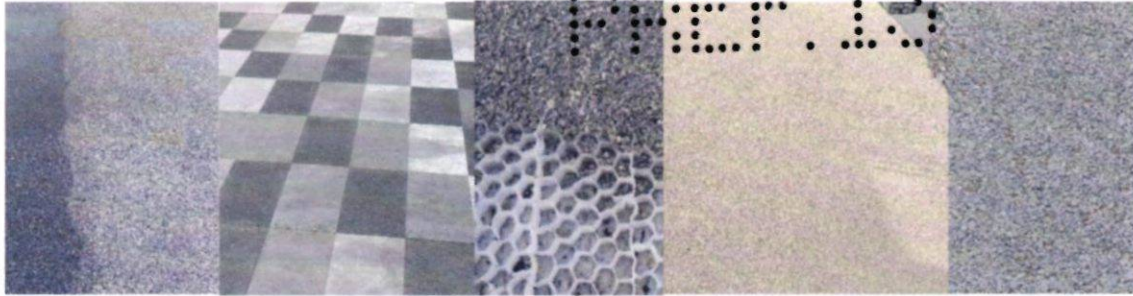
Chaussée/voie de desserte : Enrobé drainant hydro décapé

Parvis : Dalles de béton hydro curées

Places de stationnement : grave naturelle traitée par adduction de chaux ou stabilisé perméable

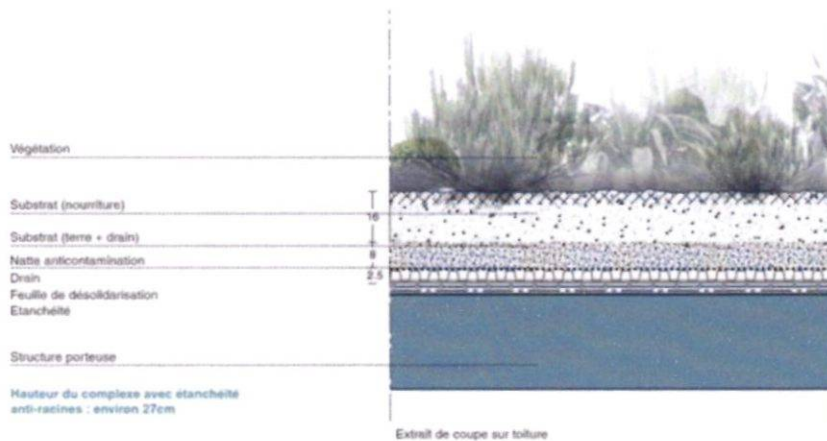
Zones de stockage : Stabilisé renforcé

Trottoir : Béton poreux / Stabilisé perméable / ou Uralith



Les toitures végétalisées :

Elles donnent une nouvelle dimension écologique au projet en réduisant les îlots de chaleur, en temporisant les eaux de pluie. Nous envisageons pour ce projet une gestion semi-intensive. Ce type de toiture sera muni d'un système d'arrosage automatique et l'épaisseur de son substrat sera de 16 à 25 cm. Le choix végétal est large (vivaces, arbustes, graminées....). Le traitement végétal s'apparentera à celui d'un jardin (stratification et variation des essences). Les espèces plantées seront résistantes à la sécheresse et nécessiteront un arrosage minimisé, limité au 2 à 3 premières années de prise si nécessaire.

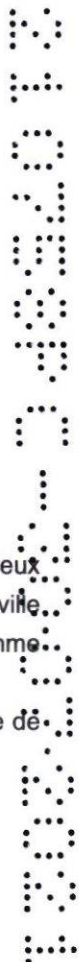


Coupe de principe détaillée – Toiture végétalisée

Les surfaces du projet

Les plans de masse ci-après permettent une mise en parallèle de l'état des lieux et du projet. Les deux sites, déjà urbanisés sont aujourd'hui impropre à un usage optimisé d'une base nautique pour une ville telle que Marseille. Sa modernisation passera par l'amélioration et le développement d'un programme déjà présent sur site.

Le site Nord comporte 2666m² de surface de plancher et le site sud regroupe 2331 m² de surface de plancher.





ZONE NORD

Les constructions existantes sont implantées hors DPM. Il est prévu dans le projet la destruction des ateliers et l'usage de stockage.

Planification du bâtiment Coche pour accueillir l'USP, Le bâtiment des machines est à disposition des véhicules pour organiser le manutention d'attente.

Parcelle	Surface (m²)	USP
1	1000	1000
2	1000	1000
3	1000	1000
4	1000	1000
5	1000	1000
6	1000	1000
7	1000	1000
8	1000	1000
9	1000	1000
10	1000	1000

ZONE SUD

Parcelle	Surface (m²)	USP
1	1000	1000
2	1000	1000
3	1000	1000
4	1000	1000
5	1000	1000
6	1000	1000
7	1000	1000
8	1000	1000
9	1000	1000
10	1000	1000

Etat des lieux – répartition et surfaces de l'existant



Projet – Site Nord et site Sud