

Le hangar "J0" au regard de l'histoire

René Borruey

Architecte, historien, professeur
École nationale supérieure d'Architecture de Marseille
dir. Laboratoire INAMA
(mars 2022)

C'est en 1893 que la construction du Hangar J0 fut entreprise sur la traverse de la Joliette par la *Compagnie des Docks & Entrepôts de Marseille*, rénover ainsi entièrement les services de transbordement de la compagnie de navigation des *Messageries Maritimes*.

De quelle histoire cet héritage est-il l'actualité ? C'est à cette simple question que contribue à répondre cette note.

1- De la naissance du port moderne à celle du "J0".

C'est une histoire commencée un demi-siècle plus tôt avec la naissance du *port moderne*, rien moins que l'un des gestes bâtisseurs les plus déterminants de l'évolution bimillénaire de Marseille.

1.1 Entre ville et port : la place de la Joliette.

Prise par l'Etat en 1844, la décision d'édifier au nord de la ville un « port auxiliaire » gagné sur la mer ne fut que le premier acte d'un processus d'édification continu un siècle durant par additions successives de nouveaux bassins les uns à la suite des autres le long du littoral, à l'abri d'une *Digue du Large* à chaque fois prolongée, jusqu'aux confins de la rade-nord.

Dès le milieu des années 1850, à peine le bassin de la Joliette en voie d'achèvement, étaient déjà projetés ceux du Lazaret et d'Arenc dédiés au premier équipement portuaire vraiment moderne de France et de Méditerranée : un *dock-entrepôt* relié au chemin de fer, inspiré des modèles anglais les plus récents. Dépassant largement les capacités et les intérêts de l'économie portuaire locale, l'entreprise allait être concédée à une puissante compagnie privée, seule capable de réunir les moyens de construire et d'exploiter un tel établissement, d'autant que le choix fut sagement porté sur l'opérateur qui déjà amenait le rail à Marseille : l'ingénieur-entrepreneur Paulin Talabot, fondateur des *Chemins de fer de Paris à Lyon & à la Méditerranée*, et là, en association avec les *Messageries Maritimes*, de la *Compagnie des Docks & Entrepôts de Marseille*.

Ce vaste chantier portuaire, véritable séisme pour les Marseillais (qui voyaient le cœur ancestral de leur cité devenir « Vieux-Port ») entraînait inévitablement une importante extension urbaine vers le nord [fig. 1]. C'est la Ville qui commença par exiger que devant le futur Dock fût aménagée une grande « place de stationnement » pour



Fig. 1. Le site de la Joliette et les premiers bassins portuaires modernes à l'échelle de la ville... (peint. Hugo d'Alesi, 1886, Musée d'Histoire de la ville de Marseille).

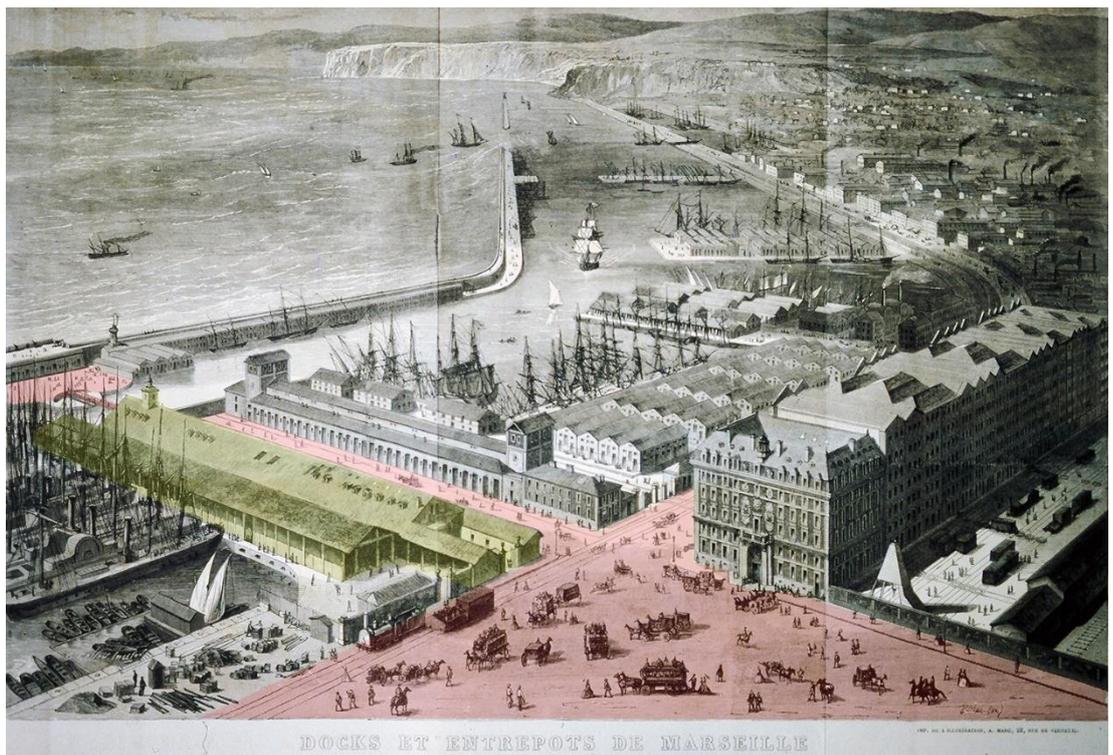


Fig. 2. Le site de la Joliette et le dock-entrepôt : en jaune, l'ancêtre en bois du futur hangar J0 ; en rose l'espace public avec la voie menant à la digue du large (grav. Blanchard, 1864, arch. CCIMP).

les négociants marseillais (obligés désormais de se rendre au port en calèche !), laquelle fut alors intégrée par les ingénieurs aux tracés du futur secteur urbain et bientôt raccordée au centre de la ville par le percement rectiligne de la rue Impériale (l'actuelle rue de la République).

C'est ainsi que la *place de la Joliette* allait rapidement devenir l'espace majeur et symbolique de connexion entre la ville et le nouveau port, animée des mouvements croisés des fonctions et des professions portuaires, intégrant au monde complexe de la cité l'univers portuaire du travail et des échanges.

Les qualités spatiales et architecturales de cette interface étaient remarquables. Sur deux côtés de la place se tenait le port : à l'ouest, côté mer, s'étendaient les infrastructures portuaires (le grouillant bassin de la Joliette jusqu'à La Major, la large traverse de la Joliette dans l'axe de la place, et le Dock avec ses magasins alignés en séries autour des nouveaux bassins du Lazaret et d'Arenc), et sur le côté nord de la place se dressait l'imposante façade style Louis XIII du siège de la *Compagnie*, tête de proue de l'extraordinaire « Grand entrepôt » (un colossal vaisseau de pierre, de fonte et d'acier, rationnellement architecturé par les ingénieurs selon une symbolique calendaire¹, alignant ses 79.748 m² de planchers en six niveaux sur toute la longueur de la gare ferroviaire [fig. 2]). Sur les deux autres côtés de la place, au sud et à l'est, se tenait la ville avec ses élégants immeubles urbains.

1.2 Tout en bois : l'ancêtre du « J0 ».

C'est en 1856 que naquit sur la traverse de la Joliette l'ancêtre du futur hangar J0 [fig. 2]. Le nouveau port n'était encore constitué que du bassin de la Joliette, réservé à l'accostage et au transbordement des grands navires à vapeurs. Il fallait abriter les services des compagnies de navigation, ce qui fut fait dans le prolongement de la place par la construction d'un long bâtiment doublé bord à quai d'un aussi long hangar. Parce qu'il n'était question que d'une occupation provisoire en prévision du Dock annoncé, le principe fut adopté d'une structure en bois.

Fort utile, il fut convenu d'inclure ce bâtiment et sa parcelle dans l'ensemble de la concession des docks, à charge pour l'entreprise d'en conserver ou transformer la structure existante. Il eut finalement une assez longue vie, 35 ans, avant que ne fût décidée sa reconstruction intégrale, en métal cette fois...

1.3 Du Vieux-Port à la digue du large...

Il est intéressant de rappeler que depuis l'origine le site présentait une très intéressante disposition spatiale qui n'aura disparu qu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale. Entre ce bâtiment des compagnies de navigation, côté sud (côté bassin de la Joliette), et les constructions du dock-entrepôt, côté bassin du Lazaret, la traverse de la Joliette était entièrement parcourue par une voie publique qui aboutissait à un pont tournant donnant accès à la *Digue du Large* sur un terre-plein baptisé Place d'Afrique [fig. 2].

1. 365 mètres (jours) de long sur 6 niveaux, divisé en 4 sections (saisons) composées chacune de trois éléments (mois), 52 portes (semaines) par étage.

Car, de même que les quais du bassin de la Joliette étaient publics, ceux de la jetée - hormis un linéaire concédé au Dock - devaient le rester aussi.

Ainsi pouvait-on, depuis le cœur de la cité, cheminer d'un port à l'autre, de l'ancien au nouveau, via la rue de la République, la place de la Joliette, la traverse de la Joliette, jusqu'à la jetée du large. Et cette configuration ne changea pas quand le « J0 » vint remplacer son ancêtre, le nom de la voie évoluant en *traverse des Messageries*, puis *traverse Jean Charcot* à la fin des années 1930.

Mais tout cela est le passé [fig.3] : dans un premier temps, c'est l'arasement partiel de la traverse, décidé au début des années 1950 pour la création du bassin de la Grande Joliette, qui coupera ce lien à son extrémité - amputant par là même d'un bon tiers le J0 ! - et, dans un second temps, c'est l'instauration en 1965 du « Port Autonome » qui allait tout enclore en un domaine portuaire désormais *interdit au public*.

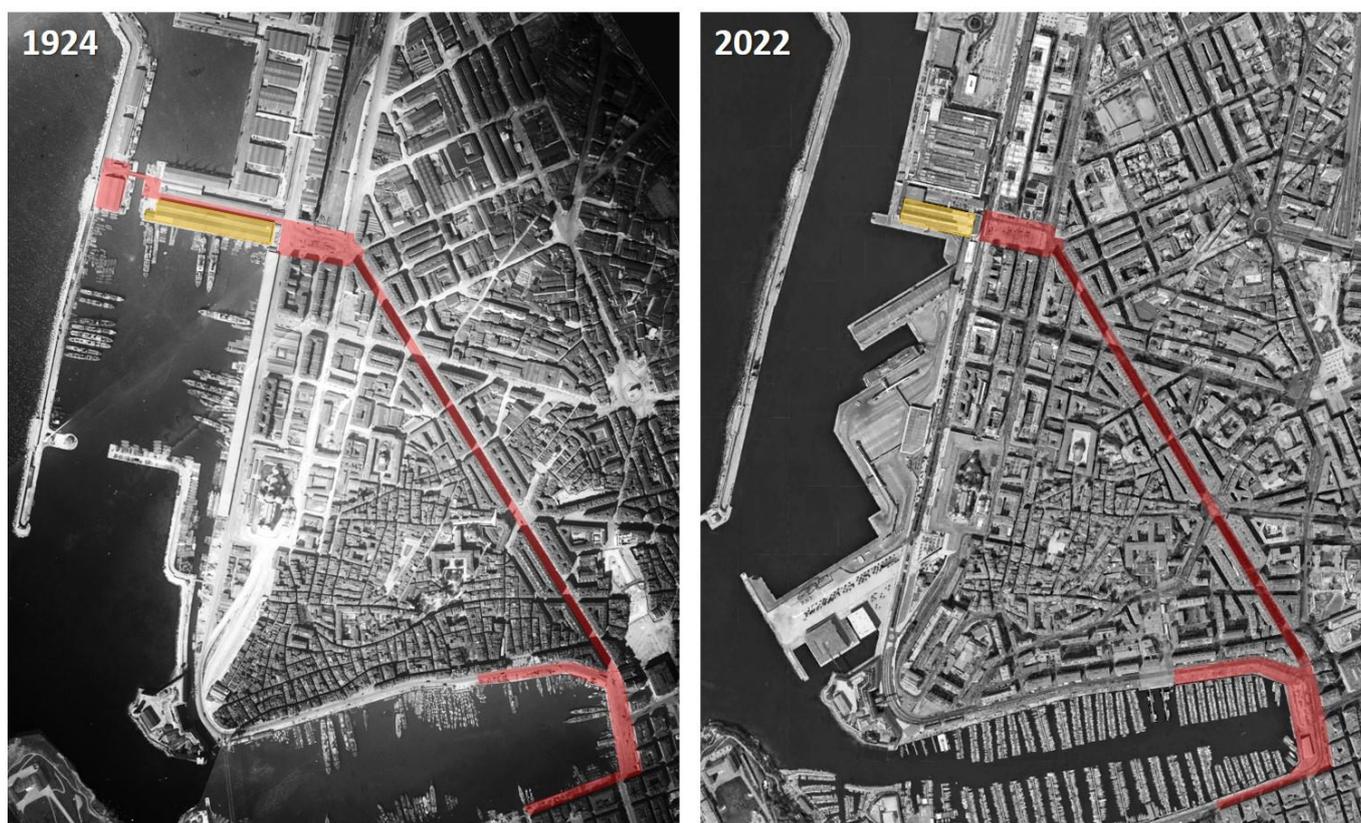


Fig. 3. 1924-2022 : en rouge, les deux états de la liaison publique entre les des deux ports ; en jaune, ceux du hangar « J0 » (respectivement sur fonds IGN et Google Earth).

2- De la naissance du "J0" à nos jours.

C'est donc la *Compagnie des Docks & Entrepôts de Marseille* qui en 1890 engageât une reconstruction complète des anciens hangars des compagnies de navigation sur la traverse de la Joliette, en accord avec les *Messageries Maritimes*, unique locataire depuis 1871.

2.1 Le projet et son constructeur : la *Compagnie Fives-Lille*.

Après étude des différentes options de structure, c'est le principe d'une double nef en charpente métallique selon un « système à arc² » sur supports en fonte qui fut arrêté [fig. 4]. Le projet était dressé en juillet 1892 (signé Jules de PELISSOT ingénieur en chef des Docks et contre-signé de l'ingénieur Alphonse GUERARD, directeur du Port), et l'appel d'offres auprès des constructeurs lancé le mois suivant.

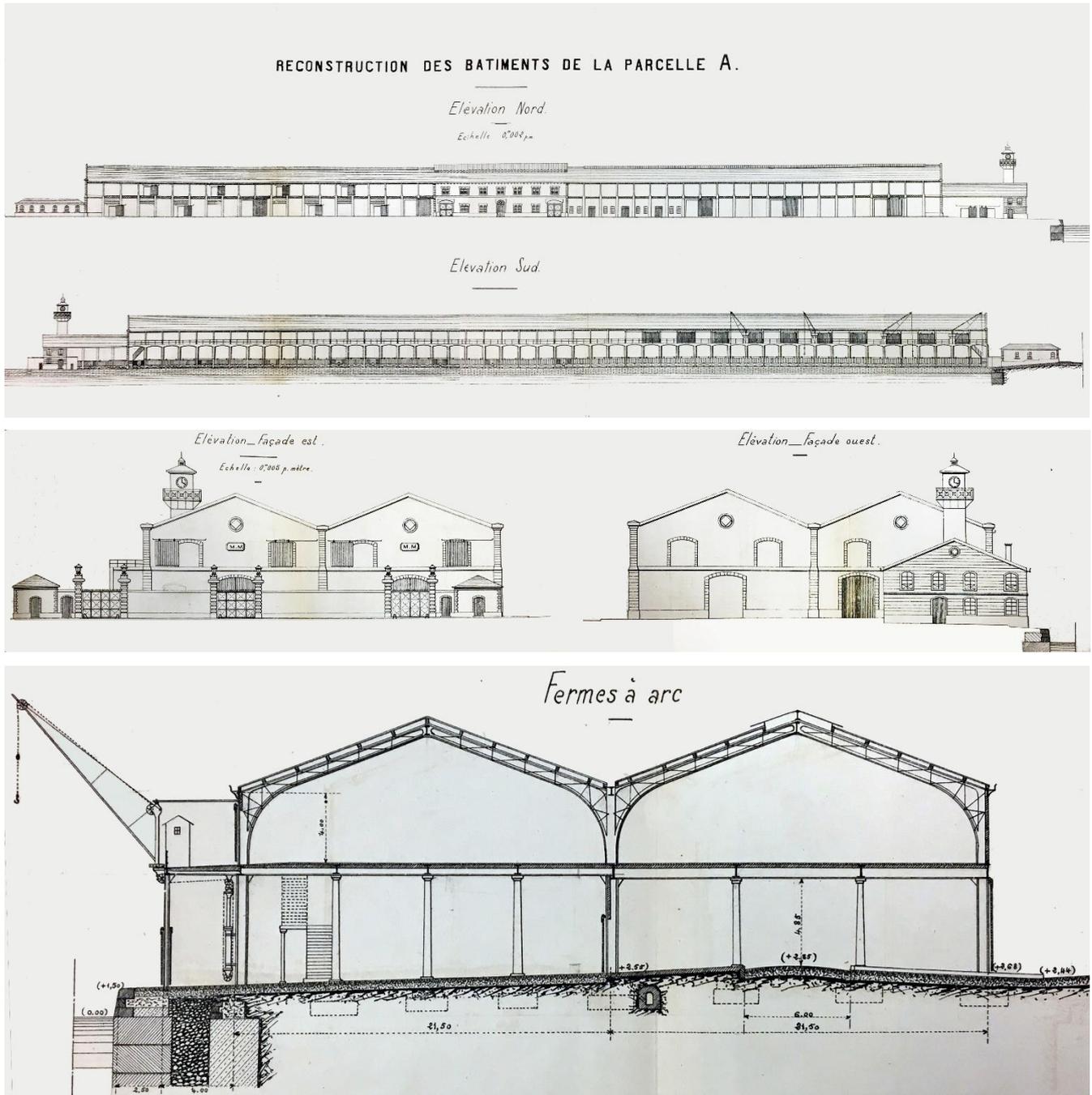


Fig. 4. Elévations et coupe du projet dressé par la *Compagnie des Docks* et soumis à la consultation des entreprises en août 1892 (source : archives CCIMP, fonds CDEM, n°16).

2. Élégant profil formant une charpente à arbalétriers métalliques courbés, sans entrant ni poinçon, cf. *Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, Reconstruction des hangars et bâtiments de la partie sud de la traverse de la Joliette. Concours restreint. Devis-programme*, brochure, Marseille, 1992, p.5 (archives CCIMP, fonds CDEM, n°16).

Fin janvier 1893, les quatre offres reçues sont analysées. Toutes spécialisée dans la construction métallique et mécanique (structures pour bâtiments, ouvrages d'art, grues, locomotives, etc.), il s'agit des entreprises suivantes : *Compagnie des Etablissements Eiffel*, *Société anonyme des Anciens Etablissements Cail*, *Compagnie Fives-Lille*, *M^{rs} Moisant, Laurent, Savey & C^{ie}*. Malgré une tentation pour le moins-disant (*M^{rs} Moisant, ... & C^{ie}*), c'est la *Compagnie Fives-Lille* qui sera retenue, déjà très liée au port de Marseille, notamment à la Chambre de commerce pour la construction des grues de ses nouveaux bassins ; la proposition des *Etablissements Eiffel* se révélant trop onéreuse (1.064.252 contre 935.657 fr.³).

L'inauguration eut lieu au début du mois de mai 1894 et l'ouvrage fut unanimement salué : « La double ligne des hangars produit d'ailleurs un très bel effet, en se profilant sur le quai Nord du bassin de la Joliette, sur une longueur de 280 mètres et une hauteur de 16 mètres⁴ » [fig. 5].

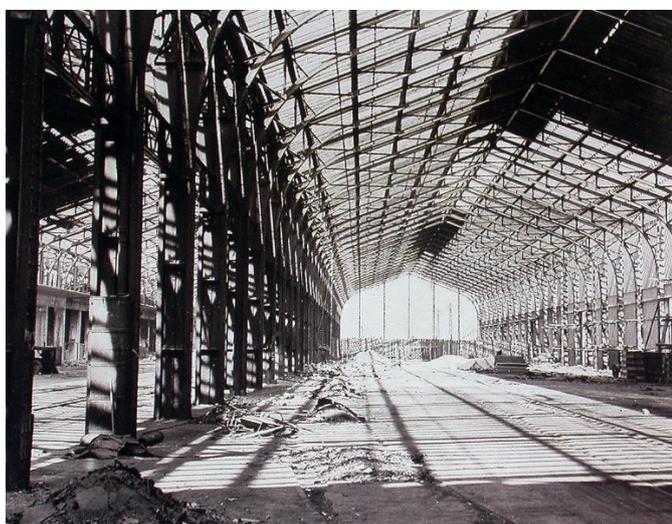


Fig. 5. De gauche à droite : en haut, la structure des « fermes à arc » en construction et la façade-est sur la place de la Joliette ; en bas, vue d'ensemble dans les années 1920, en jaune le J0, et sa façade-ouest avec en proue le petit bâtiment des bateliers, sa tour d'horloge et son balcon perché pour les guetteurs (sources diverses : dont CCIMP, Éditions Parenthèses).

3. Archives CCIMP, fonds CDEM, n°17.

4. Cf. « Les nouveaux hangars des Messageries Maritimes », dans *La Marine* du 1^{er} mai 1894.

2.2 Remaniements ultérieurs sur et autour du "J0".

Au cours des XX^e et XXI^e siècle, plusieurs transformations ont impacté le hangar J0, l'édifice lui-même et son environnement immédiat, de façon significative.

1944-46. Entre 1932 et 1940 fut réalisé un important remaniement du bassin de la Joliette par l'édification d'une vaste gare maritime moderne qui donna naissance aux môles obliques J1, J2, J3, J4 (*J* comme *Joliette*), incorporant le « J0 » ainsi rebaptisé. C'est pour parachever cet ensemble qu'en 1944-46 un bâtiment administratif de 4 niveaux (arch. Gaston Castel ?) fut édifié devant sa façade-est, masquant totalement ses deux pignons accolés sur la place [fig.7 n°2].

1950-1960. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, les dommages résultant des minages et des bombardements donnent lieu à de nouveaux remaniements. Une fois conclu le rachat anticipé par l'Etat de la concession des Docks (décret du 22 décembre 1950), la réunion des trois bassins, Joliette, Lazaret et Arenc, donne naissance au bassin de la *Grande Joliette* qui sera bordé d'un quai rectiligne de 865 mètres obtenu impliquant un arasement partiel des traverses de la Joliette et du Lazaret. Le hangar J0 s'en trouvera amputé de plus d'un tiers de sa longueur (réduit de 50 à 31 travées [fig.6]).



Fig. 6. Le hangar J0 déjà raccourci en 1952, avant même le rescindement de la traverse qui le raccourcira encore de quelques travées (brochure éditée par le Port, 1952).

Et puis, entre 1957 et 1960 est construit un nouveau siège du Port, sobre tour moderne de 5 étages (arch. André Devin) alignée sur le bâtiment précédent et reliée au J0 [fig.7 n°3]. En même temps, à l'autre extrémité, bord à quai, viennent se greffer sur lui le vaste hangar M1 et un appendice masquant de ce côté aussi la silhouette de son double pignon-ouest [fig.7 n°4].



Fig. 7. En jaune (1) le J0 ; en rouge (2) le bâtiment administratif réalisé en 1944-46 ; en trait pointillé jaune les contours des terre-pleins effacés par la création du bassin de la Grande Joliette entre 1954 et 1957 ; en mauve (3) le nouveau siège du port construit en 1957-60 et (4) les bâtiments greffés sur le J0 bord à quai du Maroc à la même époque ; en bleu, au sud (5), nouvelle passerelle de raccord entre les J0 et J1 (2002) et un nouvel accueil (provisoire) de la gare maritime bâti en 2010-11 ; au nord (6), entre 2012 et 2017, édification du centre commercial *Les Terrasses du Port* (concours initial en 2003-04).

La démolition progressive de la Gare maritime des années 1930 commence en **1997-98** par le sud (J4, J3 et partie longitudinale correspondante) ; elle reprend en 2007-2008 jusqu'au seuil de la place, au niveau du J1, lequel est maintenu (mais raccordé par une nouvelle passerelle au J0 en 2002).

En **1999**, le Port et l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée (institué en 1995) s'accordaient sur la création d'un boulevard urbain d'une largeur de 45m (impliquant le dégagement d'une part de foncier portuaire ainsi que l'enterrement de la voie routière en tranchée couverte et la démolition d'un viaduc édifié à la fin des années 1960. En **2011** c'était chose faite.

La même année, une gare maritime temporaire fut aménagée en bordure du boulevard (arch. Rémy Marciano et Jean-Luc Fugier [fig. 7 n°5]). Mais le plus marquant fut l'idée lancée par le Port en 2002, en accord avec l'EPA Euroméditerranée, d'un vaste centre commercial « en sursol » sur l'espace portuaire face au Dock-entrepôt. On le nommera *Les Terrasses du Port*. L'appel à projets était conclu en 2004 et, après une longue et complexe gestation, le chantier démarrait en 2012 et le centre fut inauguré en **2014** [fig. 7 n°6].

2022. L'autorité portuaire annonce la construction d'un nouveau siège en façade sur la place de la Joliette, impliquant la démolition des deux bâtiments administratifs de l'Après-guerre et une réhabilitation du J0.