

ALTERRANDONNÉE DU DIMANCHE 11 SEPTEMBRE 2016

« Peut-être le bonheur n'est-il que dans les gares » disait l'écrivain Georges Perec.

La Côte Bleue désigne la portion de côte méditerranéenne située à l'ouest de Marseille, jusqu'à l'embouchure de l'étang de Berre. C'est la bordure maritime des communes du Rove, d'Ensuès-la-Redonne, de Carry-le-Rouet, de Sausset-les-Pins et enfin de Martigues. Le nom de « Côte Bleue » fait référence à la couleur de l'eau qui entoure le massif. Celui-ci est appelé « chaîne de la Nerthe », ou bien « chaîne de l'Estaque », du mot provençal "nerto" qui signifie myrte, arbrisseau à baies, dont le massif était couvert.

Les ouvrages d'art de Niolon PK 858,708 à La Redonne Ensuès PK 863,874

PK 858.708 Gare de La Redonne Ensuès – altitude = 36 mètres
PK 858.873 Viaduc de Mauvallon – longueur = 288 m
PK 859.146 Tunnel d'Anthéonor n°1 – longueur = 75 m
PK 859.625 Tunnel d'Anthéonor n°2 – longueur = 59 m
PK 860.030 Tunnel des Figuières – longueur = 50 m
PK 860.416 Viaduc de Méjean – longueur = 246 m
PK 860.848 Tunnel de Méjean – longueur = 491 m
PK 862.019 Viaduc Baume de Lume – longueur = 128 m
PK 862.070 Tunnel Moulon et Riflard – longueur = 936 m
PK 863.069 Pont des Frères – longueur = 128 m
PK 863.425 Viaduc du Jonquier – longueur = 274 m
PK 863.874 Gare de Niolon – altitude = 35 mètres

La Redonne Ensuès

Blaise Cendrars est venu s'installer à La Redonne pour écrire et a séché devant sa machine à écrire, préférant courir la colline avec sa chienne, pour le simple plaisir de ne pas écrire.

Après une dizaine d'année de travaux, la ligne est opérationnelle le 15 octobre 1915. La ligne comprend 18 viaducs et 23 tunnels. On retrouve dans le cimetière de la commune du Rove une stèle destinée aux ouvriers décédés. Les ouvrages étaient conçus d'abord avec des échafaudages de bois, puis les pierres taillées sur mesure étaient posées au fur et à mesure ainsi que le remblai. Jusqu'à 5.000 personnes ont travaillé sur le chantier pour la plupart des paysans pauvres venus des départements voisins Alpes de Haute Provence, Gard, Hérault et Var. En 1910, un syndicat CGT est créé affilié au bâtiment et le 1er mai sera fêté. Plusieurs grèves dures ont lieu pour l'amélioration des conditions de travail avec collectes de solidarité et « soupes communistes » pour les grévistes. Entre 1913 et 1915, on emploiera aussi des Annamites et des prisonniers de guerre allemands. Ce n'est qu'en avril 1919 qu'est légalisée la journée de 8 heures.

Cette ouverture eut des conséquences économiques et sociales énormes sur la région, désenclavant subitement une zone difficile d'accès, jusqu'alors desservie uniquement par une vieille route côtière. Les Marseillais atteignaient soudain plus facilement les cabanons et les guinguettes de la côte. Les commerces et les services se multiplièrent dont des restaurants vite très réputés comme celui niché au creux de la calanque de La Redonne. De nouveaux métiers apparurent comme celui de gardiens de plage ou de maison et Carry compta bientôt un docteur.

Mais ce côté pile, bénéfique, a aussi son revers. La soudaine urbanisation non contrôlée d'une côte sauvage en est un. La disparition du bateau à vapeur, le "Nouveau côtier" en est un autre. Ce navire partait chaque jour du Quai St Anne, au Vieux Port, pour le Cap Couronne en faisant plusieurs escales.

Établie à 36 m d'altitude, la gare de La Redonne-Ensuès est située au point kilométrique (PK) 858,708 de la ligne de Miramas à l'Estaque, entre les gares de Carry-le-Rouet et de Niolon. La gare est ouverte avec la ligne, le 15 octobre 1915. En pleine guerre mondiale, la gare voit surtout passer, jusqu'en 1918, de nombreux convois militaires. Devenue halte SNCF, l'ancien bâtiment voyageurs est fermé.

Chemin et Calanque des Anthénors

Port de Figuières

Petit Méjean

La calanque de Méjean revient souvent dans les écrits locaux. C'était un petit village de pêcheurs accessible quasiment uniquement par la mer, ou après plusieurs heures de marche. On raconte qu'au début de la ligne de chemin de fer, il y avait des arrêts de courtoisie pour haler les marchandises directement depuis le viaduc haut de 34.5m.

Grand Méjean

C'est ici que le cinéaste Robert Guédiguian possède un cabanon et où il vient de tourner tout l'hiver son prochain long-métrage qui s'appelle *La Villa* et où on retrouve dans une sorte de huis-clos Ariane Ascaride et toute la bande habituelle. À noter le boulodrome et le restaurant *Le Mange-Tout*.

Île et Calanque de l'Érevine

Viaduc Baume de Lume : la "Baume de Lume", c'est la "Grotte de Lumière", qui était également appelée la "Grotte des Naufrageurs" au 18ème siècle : on allumait une lumière en haut et en bas de la grotte pour dérouter les bateaux qui venaient se fracasser sur le rocher en contrebas. Sens : "baume" = grotte, gouffre; "lume" = lumière.

L'ensemble des constructions de l'Érevine n'est pas d'origine militaire. Peu avant la guerre de 1914, un industriel avait envisagé d'y construire une usine de fabrication de soude. La tour visible est la tour de concassage des roches calcaires qui auraient été traitées dans des ateliers installés sur le site. Le calcaire aurait provenu d'une carrière située en amont du viaduc. une voie ferrée étroite (60 cm) aurait amené la roche près de la tour en passant près du pilier Ouest du viaduc. Les ingénieurs de la compagnie du PLM qui construisaient la voie ferrée Marseille - Miramas via Port de Bouc voyaient ce projet d'un mauvais oeil : ils craignaient que le passage des wagonnets de minerai et de leur petite locomotive n'ébranlent le pilier. Hors la voie ferrée Marseille - Miramas via Port de Bouc avait été ordonnée comme voie ferrée stratégique. En effet, avant sa mise en service, la voie ferrée Marseille - Miramas par Vitrolles était la seule reliant Marseille à la vallée du Rhône en passant par le tunnel de la Nerthe entre l'Estaque et le Pas des Lanciers, tunnel long de plusieurs kilomètres. En cas d'accident grave ou de sabotage, la ligne aurait été interrompue.

D'où impossibilité d'évacuer vers la plus grande partie de la France, les marchandises débarquées à Marseille et surtout impossibilité d'approvisionner l'arsenal de Toulon en tout ce qui était nécessaire à l'entretien et au ravitaillement de l'Armée Navale. Cet impératif stratégique fit qu'au nom des intérêts supérieurs de la Nation, l'usine de soude ne fut jamais achevée et la carrière ne fut jamais exploitée. En 1943/1944, dans leurs optiques de défense de tous les points susceptibles de permettre un débarquement, les Allemands fortifièrent le site pour interdire la mise à terre de commandos car l'endroit et le vallon ne permettaient pas un débarquement plus important.

Presqu'île du Moulon

Probable origine : tas en forme de meule de foin ou grande quantité d'une certaine chose (occitan). Exemple : *Moulon de problèmes en ouvrant le courrier, pour rester bien cool j'écoute le reggae – Massilia Sound System.*

En urbanisme, le terme *moulon* désigne un ensemble de maisons voisines les unes des autres (par leurs maisons (bâtiment) aussi bien que par leurs jardins). Les limites du moulon sont données par les rues qui le séparent des autres moulons ou d'autres structures construites ou non.

Le Tunnel Moulon et Riflard est en fait composé de deux tunnels reliés par une galerie fermée pour protéger la ligne ferrée des chutes de pierre. Ici vue sur cette galerie par un ancien tunnel qui donne sur une section de chemin effondrée (il faut le contourner par le bas). À l'origine, la ligne de chemin de fer devait comporter deux tunnels successifs et séparés : Celui du Moulon, de 652 m de longueur et celui des Riflards, de 207 m de long. Mais, en raison de la proximité d'une batterie d'artillerie de défense côtière, la Batterie Haute de Niolon, le Ministère de la Guerre de l'époque a exigé la construction d'une galerie de protection (77 m de long) pour protéger la voie ferrée entre les deux tunnels, pour le cas où un obus tiré trop court tomberait sur cette dernière.

Calanque du Riflard

Définitions du Riflard : sorte de grand rabot à deux poignées, qui sert à dresser le bois de charpente; ciseau en forme de palette, qui sert aux maçons pour ébarber les ouvrages de plâtre; vieux parapluie; pénis.

Calanque et Viaduc du Jonquier

Le Jonquier est un lieu où pousse des joncs. Le vallon du Jonquier remonte dans la colline. Il est dominé par un viaduc à cinq arches dont un pilier est pratiquement construit dans l'eau. Dans ce vallon, les pêcheurs ramassaient les joncs qu'ils utilisaient pour la fabrication des nasses. Elles servaient ensuite à la capture des fiélas, des murènes et des girelles. Ils esquaient (appâtaient) les poissons avec une poignée de moules écrasées.

Chemin des Poseurs

Il s'agit des poseurs de voies.

Port de Niolon

L'origine du nom est inconnue mais ce patronyme était fréquent dans la vallée de l'Ubaye aux 12ème et 13ème siècle. C'est à cette époque que les habitants de cette vallée sont venus s'y installer. Les plus anciennes fortifications datent de 1694 : elles avaient été édifiées pour se protéger des Barbaresques qui venaient piller les villages et capturer hommes et femmes pour les revendre sur les marchés aux esclaves.

Le village de Niolon est principalement constitué par le centre de plongée de l'UCPA (centre fédéral FFESSM) qui occupe un ancien fort militaire – le *Fort bas* terminé en 1702 et destiné à barrer la route du mouillage de l'Estaque et occupé par les allemands lors de la Seconde Guerre mondiale. Quelques habitations et commerces (restaurants, bars, auberge...) complètent le tout. D'autres constructions militaires, dont le Fort de Niolon surplombent le village et offrent un point de vue remarquable sur la baie de Marseille et sur l'archipel du Frioul. Le fort de Niolon, construit à 193 mètres d'altitude, est un ensemble de batteries militaires françaises construites dans les années 1860-1880 dont les batteries étaient équipées de canons. Lors de la Seconde guerre mondiale, elles furent occupées et partiellement modifiées par les militaires allemands à partir de 1942. Il a été racheté en 2007 par le conservatoire du littoral à la Marine nationale. La gare de Niolon ne dessert réellement que la calanque elle-même, et marginalement la calanque jumelle de *La Vesse*, dont elle est séparée par une avancée rocheuse qui ne se franchit qu'à pied.

Bibliographie

- Max Thérol, *Un gaspillage de 20 millions : la ligne de Miramas à l'Estaque par le littoral : projet soumis aux Chambres par la Compagnie P. L. M.*, aux bureaux de la France maritime, 1901, 34 p. (consultable : Médiathèque intercommunale Ouest Provence, cote FL 6.2 THE).
- Louis Roubaud, *Le Chemin de Fer : de la côte bleue vers les plaines de la Crau*, Campanile, 2004 (ISBN 2-912366-32-1).
- Edmond Baudoin, *Le petit train de la Côte bleue*, carnet de route dessiné, Six Pieds Sous Terre, 2007 (ISBN 2-35212-019-5).

À voir :

- La ligne de l'Estaque à Port de Bouc : <https://vimeo.com/153086122>.
- Toni, film de Jean Renoir.

Quelques Sites :

- La Voix de la Côte Bleue : <http://lavoix.cote.bleue.free.fr/>.
- Le blog de Bernard Chappe : <http://bernard.chappe.free.fr>.