

# GARE DE CROISIÈRE DU PORT DE MARSEILLE

GARE MARITIME DE CROISIÈRE POUR LES BATEAUX À FORT TIRANT D'EAU

13002 Marseille



53



Partir en croisières est le rêve de beaucoup. Mais ce rêve, pour ne pas souffrir le cauchemar, doit reposer sur une organisation sans faille, et sur l'économie permettant de rendre ce rêve accessible.

Avec plusieurs voyages en Floride, à Barcelone, Vancouver et Gênes, pour étudier les différentes Gares et systèmes existants, la gare de Croisière du Môle Léon Gourret à Marseille, a fait l'objet, d'une véritable concertation avec le Port Autonome et les principaux opérateurs américains, pour définir un fonctionnement à la fois performant, polyvalent, évolutif et d'une simplicité maximale.

En effet, une Gare de Croisières est d'abord une affaire de Process Industriel.

Dans le cas du Port de Marseille, chacun avait à cœur également, malgré les contraintes financières, d'y traduire aux yeux de passagers du monde entier, l'image d'un renouveau de la Ville, après quelques décennies de torpeur. Fiers d'être Marseillais, comme on dit au Stade.

La nouvelle Gare ambitieuse, en effet, grâce aux avantages naturels de sa rade et des infrastructures de transport de la Région, de fixer sur Marseille un trafic de tête de ligne dans un marché méditerranéen en pleine croissance.

Implantée au milieu du port industriel, en eaux profondes, à proximité des voies de communication, elle répond à l'évolution récente de ce type d'installations dans le monde : augmentation de la taille des bateaux et du nombre des passagers, rotation accélérée des navires, industrialisation des procédures d'embarquement et du traitement des bagages, etc.

Avec une disposition classique, bagagerie en rez-de-chaussée, salle d'enregistrement à l'étage, le plan recherche, par une simplicité d'écriture, la lisibilité et la continuité des accès et des cheminements, avec des principes de fonctionnement, à la fois souples et rigoureux.

L'aspect architectural tire partie du registre industriel propre au domaine portuaire pour créer un effet inusité, grâce à un bardage métallique en toiture et façades, qui change de couleur et de reflets selon le temps et l'exposition. La structure métallique arborescente de la salle d'enregistrement est magnifiée par les lanterneaux en polycarbonate qui irrigue en lumière naturelle l'épaisseur du bâtiment.

ARCHITECTE MANDATAIRE  
Atelier  
de la rue Kléber  
Valérie Decot &  
Jean-Luc Rolland

ARCHITECTE ASSOCIÉS  
Atelier du Prado  
Jean-Luc Perez  
ARCHITECTE SUIVI DES TRAVAUX  
Nathalie Borowsky  
MAÎTRE D'OUVRAGE  
Port Autonome  
de Marseille

DATE DE LIVRAISON  
2003  
SURFACES UTILES  
5920 m<sup>2</sup>  
SURFACES BÂTIES EXTÉRIEURES  
1300 m<sup>2</sup>  
COÛT  
7,9 M € ttc  
OALUP N° 923



