

21-AUTRES LIEUX ET LIEUX-DITS :

Vers le Nord-Est :

1) Calanque de La Vesse :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 137) :

Comme pour les Alevines, j'ai cherché pendant longtemps une origine maritime à ce nom étrange (jadis, cela signifiait un pet silencieux...).

La solution était dans l'arrière-pays, du côté des paysans de l'époque, dans le cadastre napoléonien de 1820. Il y existe, dans les collines, un lieu-dit Vefce comportant quelques parcelles agricoles et, à côté de ces champs, un puits nommé Puits de la Vesse*. (* Edmond Bonnet : sans doute pour les gens de Niolon de mon âge ce que nous appelions le puits des chèvres.) De cet endroit descend un vallon de la Vesse vers la calanque.

Dans Vefce, le f ancien correspond au s actuel, ce qui donne la Vesce. Ce nom désigne une plante herbacée fleurie,   vrille, très commune dans nos régions, cultivée pour le fourrage.

La vesce sauvage est également appelée vesce. Pour désigner cette plante, vesce est couramment employée. Il est donc très probable que l'on a cultivé cette plante fourragère sur les parcelles indiquées au cadastre de Napoléon. Le nom de ce lieu-dit a certainement disparu, mais il figure pour le vallon et la calanque.

Cette évolution marque très nettement l'inversion des intérêts de notre côte. Le monde agricole et pastoral de nos collines a malheureusement disparu au profit du littoral et de la fantastique pression touristique qui s'exerce sur notre fragile rivage.



La Vesse vers 1895, avant la construction du viaduc (photo d'archives)

Peu profonde et mal abritée, cette sympathique calanque a été l'un des derniers paradis pour les cabaniers marseillais. Etant proche des quartiers nord de Marseille, cette partie de la côte, mors des grosses chaleurs de l'été, reçoit de nombreux baigneurs. Après cette calanque et jusqu'à l'Estaque, le relief particulièrement tourmenté aux falaises inaccessibles a conservé une côte totalement désertique.

Calanque la plus proche de Niolon, La Vesse est un village bien plus peuplé et étendu, d'aspect complètement différent. Entre deux tunnels ferroviaires, un viaduc imposant de 168 m de longueur comportant 6 arches d'une hauteur de 35 m, surplombe le village : 6 arches d'une hauteur de 35 m. Le port de La Vesse ne comporte pas de quai, les bateaux sont amarrés dans la rade à des bouées. A côté, dans l'eau, se trouve un ensemble de rochers appelé Les Mousquillons (= moucheron en provençal). Après 1945 on pouvait accéder à l'îlot principal grâce à une passerelle installée par les Allemands : ils y avaient positionné des mitraillettes. Avec le temps, un des piliers s'est effondré et la passerelle a alors été démontée.

Au-dessus de La Vesse, une croix, maintenant éclairée la nuit grâce à l'énergie solaire, culmine sur une falaise : dans les années 50 un jeune, Rémy, se serait jeté de là. Ou peut-être s'agit-il d'un accident. Une plaque commémorative « A Rémy », sans date, se trouve au pied de cette croix (si quelqu'un pouvait me renseigner j'en serais heureux).

De 2004 à mars 2022 se trouvait un centre de plongée à La Vesse, « Au-delà plongée » (fermé suite à une décision municipale de la commission d'attribution des autorisations d'occupation temporaire).

En 2019-2020, par suite d'éboulements de roches, des consolidations ont été faites côté port et les quelques cabanons ont été détruits.

- <https://www.laprovence.com/article/edition-martiques-istres/6077323/les-cabanons-de-la-vesse-au-rove-enfin-demolis.html>

- <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actualites/L-anse-de-la-Vesse-retrouve-un-eclat-naturel>



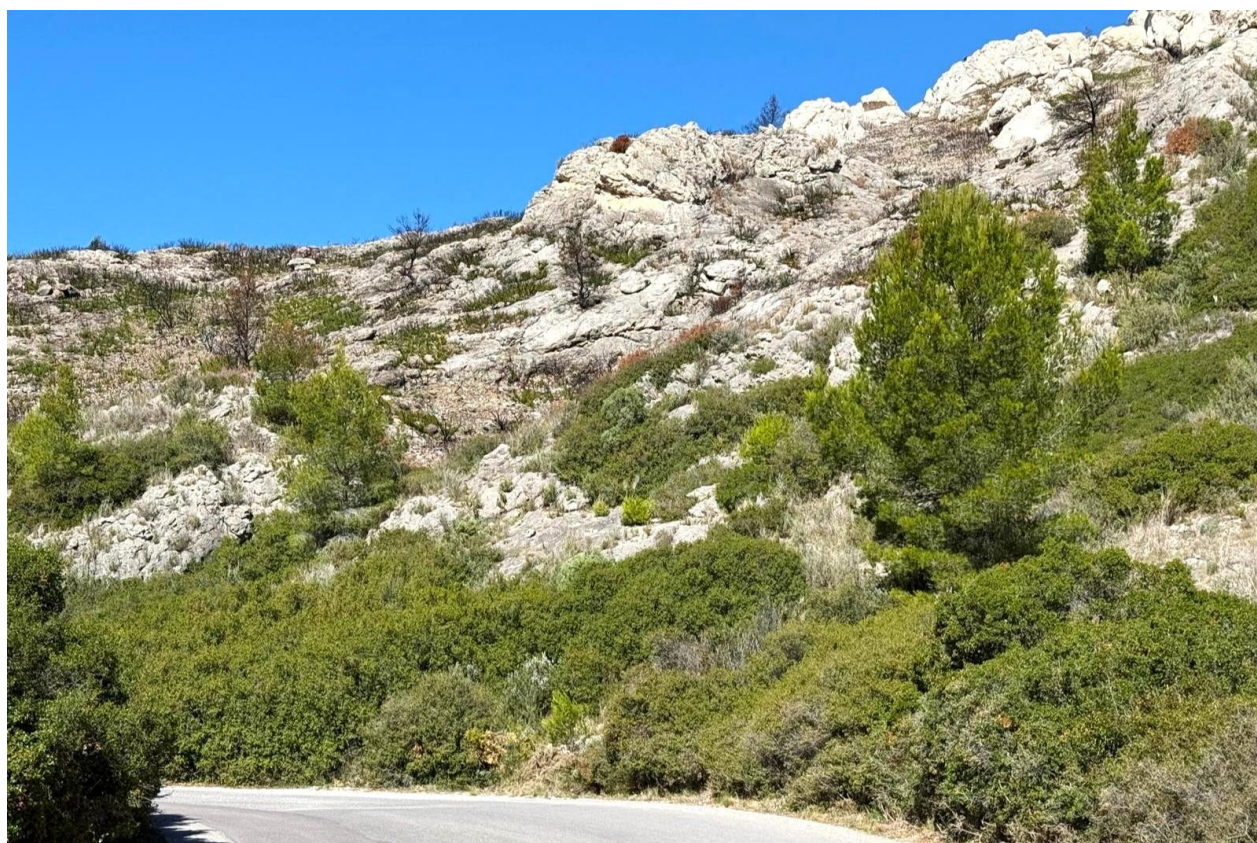
La Vesse durant les travaux, le 12/05/2020

La route principale qui mène à la Vesse a été refaite en même temps que celle de Niolon. Comme j'en ai parlé dans le chapitre « 02 – La route de Niolon » on trouve à l'intersection Niolon-La Vesse une oliveraie appartenant à la famille Bonnet.



Oliveraie au début de la route de la Vesse (photo DF, 5/10/2025)

La route de la Vesse est très belle et se partage à l'arrivée dans le village en deux rues principales. Malheureusement, comme j'en ai longuement parlé à la fin du paragraphe « 20-Les incendies », un important incendie a eu lieu tout récemment, le 5 juillet 2025, et ses séquelles se voient encore de la route, comme sur les deux photos ci-dessous que j'ai prises trois mois plus tard, le 5 octobre 2025.





La Vesse bien avant l'incendie (photo DF, 19/10/2022)

2) Calanque de Figuerolles :

L'appellation Figuerolles apparaît pour la première fois sur une carte en 1848.

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 139) :

On trouve, au XVIIème siècle, l'appellation Fourquerolle, qui veut dire littéralement où les chemins se croisent. On retrouve ce mot dans fourche et bifurcation.

Sur les vieilles cartes marines, le tracé d'un chemin quitte le sentier de la Douane pour remonter dans le vallon et rejoindre la route du Rove. Ce chemin carrossable existe toujours.

L'appellation actuelle de Figuerolles est probablement un dérivé de ce mot, mais peut également vouloir simplement dire « chemin des figues ». Cet arbre bien de chez nous, habitué des zones humides, pousse en abondance dans le vallon.

Sur les cartes anciennes, il est indiqué « source d'eau bonne ». Il existe encore, au-dessus des figuiers, un bassin qui recueille l'eau. J'ignore si cette eau est aujourd'hui potable.

Cette petite calanque, entourée de falaises de calcaire blanc, est ouverte au vent de secteur sud-est.

Malheureusement ce bel abri des vents de nord-ouest a été largement comblé par les déblais provenant de la construction de la voie de chemin de fer.



Calanque de Figuerolles (Photo Calanques13.com)

3) Route Pompidou et projet Amerove :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à Pounent » de Gérard Chevé, 2003 (page 141) :

La route Pompidou a été cr e e pour un aménagement urbain de nos collines qui, grâce au combat de la municipalité du Rove (avec son maire Georges Rosso), n'a heureusement jamais vu le jour. Cette importante voie goudronnée, qui serpente à travers collines et vallons, part de l'ancienne route de Niolon.

Elle passe par le vallon des Font tes et mesure environ 5 km. Dans les années 1970, il était prévu de construire en bout de route, vers les ruines du fort de Figuerolles, une nouvelle agglomération de plusieurs milliers de personnes.

Quelques liens :

<http://azimut13.fr/lerove12.htm>

[https://www.randopassion-](https://www.randopassion-cotebleue.fr/app/download/22273548/Boucle_du_Rove_%C3%A0_Figuerolles.pdf)

[cotebleue.fr/app/download/22273548/Boucle_du_Rove_%C3%A0_Figuerolles.pdf](https://www.randopassion-cotebleue.fr/app/download/22273548/Boucle_du_Rove_%C3%A0_Figuerolles.pdf)



(Document très flou. Si quelqu'un a mieux... ce sera volontiers)

La Marseillaise 8/09/2018 :

https://www.lamarseillaise.fr/culture/le-rove-concentre-d-histoire-et-de-nature-LGLM071947?fbclid=IwAR1sXKa4gIh_ZcH9QISuTzVNGUG91EcK83VMxTq6ZuofG1IVdUfTyqWEc8

Aujourd'hui, le village du Rove compte moins de 5 000 habitants et possède 87% de son territoire en site classé. Georges Rosso, maire PCF, et figure historique du village, a réussi à préserver l'autonomie communale, à faire du Rove une commune enviée grâce à son environnement et son patrimoine exceptionnels ainsi qu'à son cadre de vie bucolique.

Et dire que le Rove aurait pu être une cité balnéaire de plus de 65 000 habitants ! Non, ce n'est pas le début d'un roman du célèbre écrivain de polars Maurice Guoiran, l'enfant du pays. Cela aurait pu être la triste réalité si le projet immobilier Amerove, financé par la banque Rothschild, avait vu le jour dans les collines du Rove, il y a quatre décennies. Ce projet prévoyait la construction d'une marina, de casinos, d'hôtels, d'immeubles, de digues artificielles, et autres réalisations qui auraient défiguré les collines et le littoral. C'était sans compter la farouche opposition des élus de l'époque avec comme chef de file un certain Georges Rosso qui allait faire de la défense de l'environnement son cheval de bataille. Le projet immobilier échouait et il ne reste aujourd'hui que pour seul vestige une route bétonnée (dite route Pompidou) qui file jusqu'au fort de Figuerolles dans un no man's land de plusieurs kilomètres.

Mondialement connu pour sa race caprine et sa brousse du Rove, devenue Appellation d'Origine Contrôlée en 2018 (la première des Bouches du Rhône), le Rove fut longtemps une terre de bergers. Au début du 20^{ème} siècle, on comptait 4 000 chèvres pour 400 habitants. La tendance s'est aujourd'hui inversée.

Côté mer, les calanques, côté terre, les chèvres Côté mer, c'est la plus grande façade maritime de la Côte Bleue, allant du Resquiadou à l'Erevine, avec ses calanques de la Vesse et de Niolon, ses criques et son centre UCPA, plus grand centre de plongée d'Europe, sa gare et ses viaducs centenaires. C'est ici que démarre le parc marin de la Côte bleue.

Côté terre, c'est un territoire de 2 300 ha, prisé des promeneurs et des vététistes. Allant de la mer à l'autoroute A55, on peut y croiser les chèvres du Rove, mais aussi une variété de rapaces trouvant refuge dans les innombrables falaises et, notamment, un couple d'aigles de Bonelli, espèce protégée.

Outre le célèbre tunnel maritime du Rove reliant autrefois la mer à l'étang, jusqu'à son effondrement, en 1963, sur la commune de Gignac, le patrimoine rovenain est riche de monuments exceptionnels comme la Chapelle St Michel, édifice des Templiers XII^e-XIII^e siècles, classé monument historique en 1977, le Camp de Laure, forteresse du début de l'âge de bronze -1800,1500 av.J-C, classée monument historique en 1997, l'Oppidum de la Cloche, III/II siècle av J-C., l'église Ste-Anne renfermant une chaire classée monument historique, ainsi que les Forts bas et Haut de Niolon et le Fort de Figuerolles offrant une vue imprenable sur la rade de Marseille.

Le centre urbain est coupé en deux par la RD568, mais les Rovenains disposent d'équipements et d'infrastructures modernes. Ce qui frappe, ici, c'est la richesse de la vie locale. « Il se passe toujours quelque chose au Rove. On se sent comme une grande famille », affirme Pierre, installé depuis deux ans et qui « ne repartirai pour rien au monde ».

T.C.

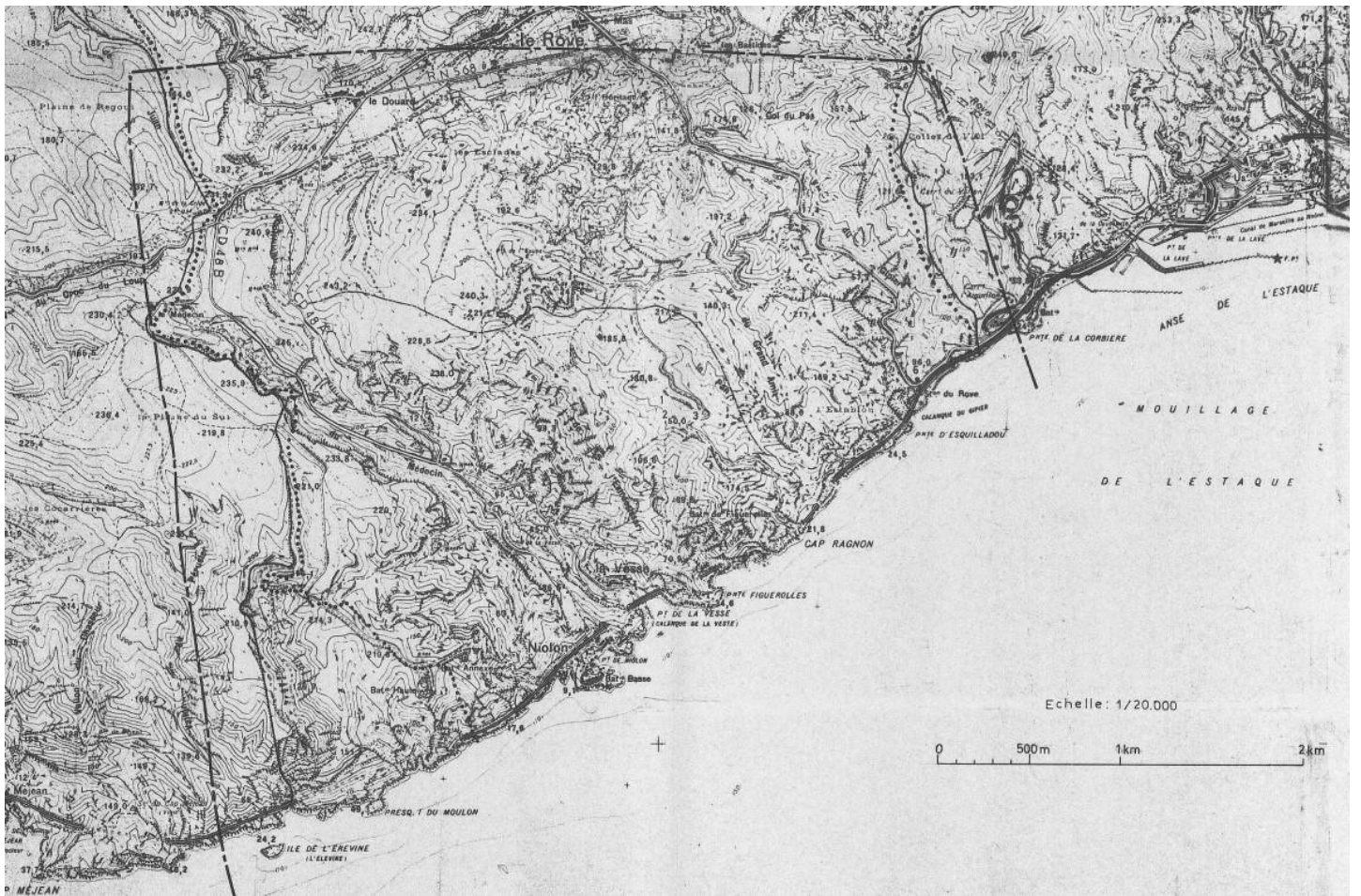
Etude géologique du domaine Amerove : <http://infoterre.brgm.fr/rapports/71-SGN-255-PRC.pdf>

Extrait : (pour une meilleure compréhension, je remets dans l'ordre géographique à partir de Marseille-Corbières)

« Dans le cadre de la création de zones d'urbanisme, il ressort que :

- L'Establon est également d'urbanisation difficile
- Les vallons du Pan et du Grand Ami s'avèrent difficilement constructibles (je ne sais pas trop où c'est !)
- Figuerolles est d'aménagement difficile
- L'Héritage semble peu propice à la construction
- Les Esclades présentent une surface importante facile à aménager
- Le vallon de l'Estrassissari n'est pas intéressant (Estrassissaire)
- Les vallons du Médecin et de la Vesse ne paraissent pas très propices à la construction
- L'Everine constitue un grand plateau d'aménagement aisé »

Sur la carte ci-dessous, l'on peut donc constater que le projet ne concernait pas seulement des constructions le long de la route Pompidou mais s'étendait de l'autre côté de Niolon jusqu'à l'Erevine. On peut remercier notre maire Georges Rosso, très actif, d'avoir pu le stopper. C'est fou que la route Pompidou ait pu être construite (vers 1970 ?) et certains travaux commencés sans l'accord de la municipalité du Rove !



Délimitation du projet Amerove



Vue depuis la route Pompidou (photo DF)

4) Batterie de Figuerolles :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 141) :

Cette batterie est située tout au bout de la route abandonnée dite route Pompidou. La fortification est construite au-dessus d'une grosse aiguille de roche. Ce bastion domine la rade de Marseille et, comme pour les batteries haute et annexe, elle mérite la visite.

Son orientation la destinait   protéger l'excellent mouillage de l'Estaque et à croiser le feu avec les canons situés sur l' le de Pom gue.

Cette batterie est de la même époque (1881) que l'ensemble des fortifications de Corbière et de la batterie basse de Niolon. Je pense qu'elle a été construite sur la demi-lune de l'ancienne batterie de l'Aiguillon qui figurait, avec celle de Corbières, sur la liste des fortifications de la rade de Marseille en 1741. Elle était armée par deux pièces d'artillerie et comprenait un corps de garde et un dépôt de poudre.

Fermée par la Commission d'armement en 1841, elle a été déplacée sur le site de Corbières.

Comme les autres batteries de la côte, celle-ci a été r arm e par les Allemands lors de la deuxième guerre. On y voit encore les socles de fixation des canons qui devaient être de taille respectable.

Fort de Figuerolles : https://fr.wikipedia.org/wiki/Fort_de_Figuerolles

Le fort de Figuerolles fut construit quelques années après celui de Niolon, vers 1885. En 1890, il enfermait trois canons.

En 2007, les fortifications de Figuerolles qui appartenait à la marine nationale ont été rachetées par le Conservatoire du Littoral de la Côte Bleue



Batterie de Figuerolles (photo DF)

5) L'Establon (appelée aussi la calanque bleue) :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 149) :

En provençal l'establet est un lieu où l'on parque les animaux (quels qu'ils soient).

Le rapprochement avec l' table paraît logique mais, bien sûr, je n'ai jamais entendu parler de troupeaux de vaches dans ces collines arides.

Le vallon qui remonte de cette calanque jusqu'au village du Rove est appelé le vallon du Gipier. Ce nom a pour origine le gypse dont on tire le plâtre. (.../...)

Encaissé et désert, ce vallon état réputé dangereux pour les paysans qui retournaient dans leur ferme après avoir vendu à Marseille le maigre produit de leur élevage et de leurs cultures. Ils étaient fréquemment d trouss s par des bandes de mandrins. Décidément notre côte était vraiment inhospitalière.

Pour protéger les malheureux paysans contre ce banditisme, aggravé par la présence d'une très nombreuse main-d'œuvre travaillant à la construction de la voie de chemin de fer, une gendarmerie a été installée, au début du XXème siècle, en bas du village du Rove, juste à la sortie des gorges du Gipier.

Profond et humide, ce vallon devait être propice pour faire boire les grands troupeaux des célèbres chèvres du Rove.

Une petite source y coule encore à son début et lors des automnes pluvieux l'eau y ruisselle abondamment. On retrouve deux ou trois ponts, au fond du vallon, sur le tracé de l'ancienne route.



Calanque de l'Establon (photo DF)

6) Canal et tunnel du Rove :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (pages 160-161) :

Derrière le site de Corbières,   moitié cachée par la jetée, se trouve l'énorme entrée, noire et béante, du tunnel du Rove.

Inauguré en 1927, ce canal mesure plus de 7 kilomètres de long et je pense qu'il est toujours détenteur du record mondial pour les dimensions de sa section dans laquelle on pourrait faire passer dix métros parisiens. Toute la partie plane du port de la Lave, de Corbières jusqu'à l'Estaque, est composée des déblais du tunnel. Il a été construit pour d enclaver le port de Marseille et assurer la liaison maritime avec le formidable potentiel économique de l'étang de Berre. En outre cet ouvrage énorme reliait le port de Marseille avec le Rhône et le réseau fluvial. Cette liaison se faisait par le canal de Port de Bouc   Arles. Ce canal a été un concurrent efficace de la voie de chemin de fer.

A leur modeste échelle les pêcheurs de l'Estaque empruntaient ce canal pour aller travailler au sardinal dans le très poissonneux étang de Berre. (.../...)

Un petit navire, aux allures de paquebot, assurait le transport des passagers de Marseille   Martigues. Ce bateau, le Storm, existe toujours. Il est amarré à Port de Bouc dans le nouveau port de plaisance.

Les derniers temps de son exploitation ce canal servait essentiellement au transport par péniches des hydrocarbures en provenance des raffineries de l'étang de Berre à destination de la ville et du port de Marseille.

Un effondrement de la voûte du tunnel, produit à hauteur du village de Saint-Victoret, a arrêté toutes activités le 17 juin 1963.

Quarante ans après nous sommes toujours dans l'attente d'une décision concernant sa remise en service. Il est curieux de constater que notre société moderne, avec ses fantastiques possibilités, n'est pas capable de seulement entretenir ces énormes ouvrages construits avec les faibles moyens techniques de nos anciens.

Aux dernières nouvelles, par un système de pompage, ce canal devrait servir à rétablir la salinité de l'étang de Berre déséquilibrée par l'apport d'eau douce de la centrale EDF de Saint-Chamas ; affaire à suivre...



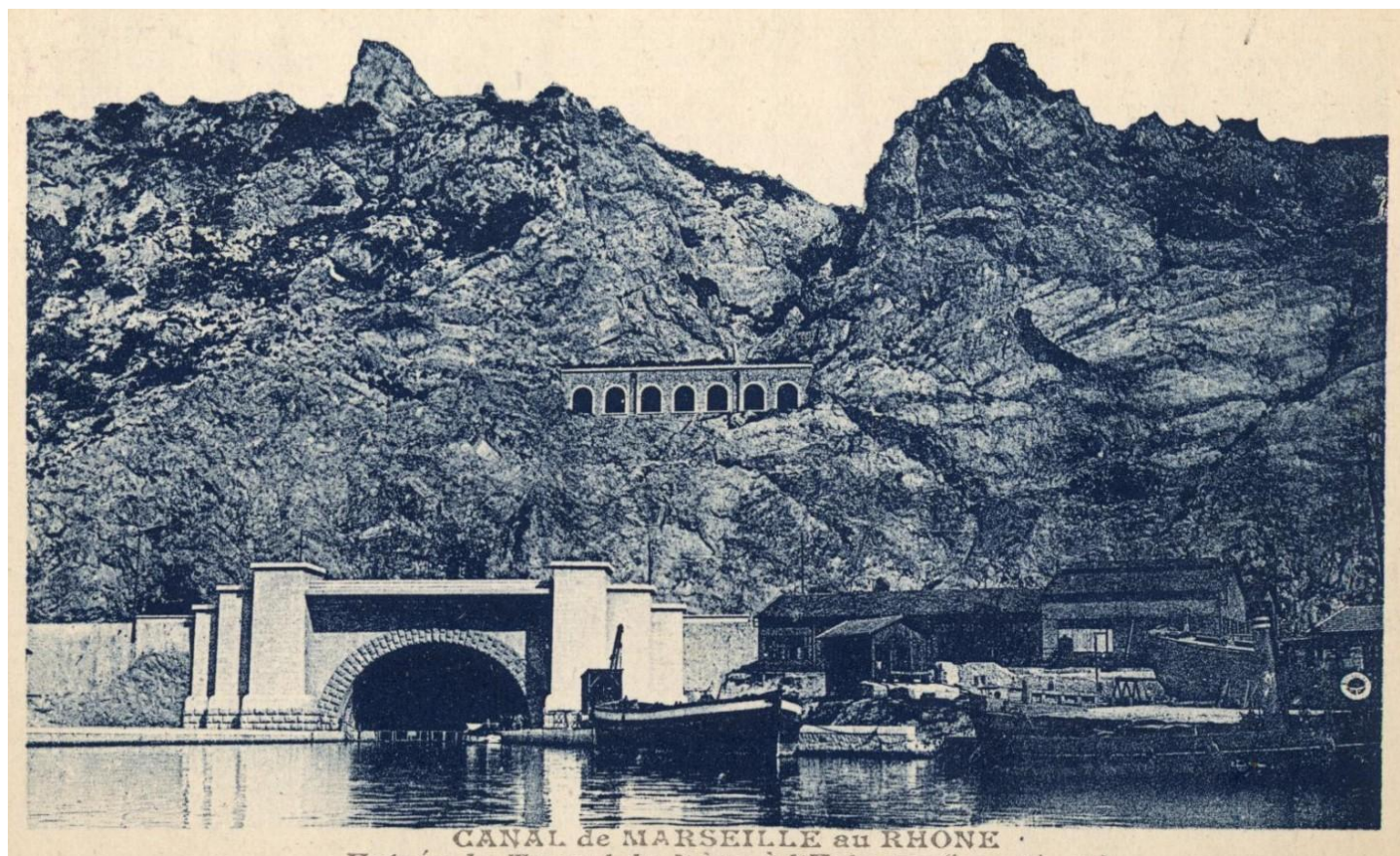
Sur le site Internet du Rove :

Inauguré le 25 avril 1927 par le Président de la République Gaston Doumergue, le canal maritime du Rove qui reste aujourd'hui le plus grand ouvrage réalisé par l'homme n'est plus en activité depuis l'effondrement le 16 juin 1963 d'une partie de sa voûte (côté Gignac).

Quelques chiffres :

- Longueur : 7120 mètres
- Largeur : 22 mètres
- Hauteur : plus de 15 mètres
- La section de sa voûte est de 320 m² (6 fois celle d'un tunnel ordinaire de chemin de fer à double voie).
- Le plan d'eau est de 18 mètres de large avec un trottoir de 2 m de chaque côté.
- Une loi du 24 décembre 1906 déclara d'utilité publique l'établissement du canal
- C'est l'entreprise Chagnaud qui fut l'adjudicatrice des travaux.
- Les premiers travaux datent de 1907 au Bassin de la Lave
- En octobre 1916 fut réalisée la jonction des deux tunnels (un part de Gignac, l'autre de Marseille)
- La première traversée eut lieu avec les membres de la Chambre de Commerce de Marseille le 23 octobre 1926
- L'inauguration officielle fut présidée par le 25 avril 1927 par Gaston Doumergue, alors Président de la République
- Le 16 juin 1963, à 400 m à peine des dernières maisons de Gignac, au sud du village, un énorme cratère s'ouvrit au milieu des champs : la voûte du canal avait cédé. La circulation maritime devenait ainsi impossible.

<https://www.lerove.fr/decouvrir-le-rove/patrimoine/le-tunnel-du-rove/>



Carte postale, vers 1904

Aujourd'hui :

De temps en temps, on parle de réhabiliter le tunnel du Rove, voire de le remettre en service. Voici deux exemples d'articles parus récemment :

-> Le Méridional (Internet, 22/07/2024) : <https://lemeridional.com/economie/etang-de-berre-le-projet-de-reouverture-du-tunnel-du-rove-progresse/>

Étang de Berre : Le projet de réouverture du tunnel du Rove progresse

Le quatrième comité stratégique pour la réhabilitation de l'Étang de Berre a validé des avancées, incluant la réouverture du tunnel du Rove et la dérivation des eaux de la Durance.

Le quatrième comité stratégique pour la réhabilitation écologique de l'Étang de Berre s'est réuni le 16 juillet à Marseille, marquant une avancée significative dans les efforts pour revitaliser cette vaste lagune.

Sous la co-présidence de Christophe Mirmand, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Renaud Muselier, président de Région, et Didier Reault, vice-président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, le comité a validé trois axes principaux pour cette réhabilitation.

Évaluation des études de dérivation

En premier lieu, le comité a passé en revue les nombreuses études sur le projet de dérivation des eaux de la Durance, actuellement rejetées dans l'étang de Berre par EDF. Ces études, conduites par EDF, les services de l'État et l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée, explorent les multiples possibilités de valorisation de l'eau.

Les scénarios étudiés montrent que cette dérivation pourrait non seulement restaurer l'écologie de l'étang, mais aussi diversifier les usages agricoles, sécuriser les réseaux d'eau potable et industrielle, recharger la nappe de la Crau, et éventuellement fournir de l'eau à l'est de la région et aux régions voisines. Ce projet global, d'un coût estimé entre 1 et 1,7 milliard d'euros, vise à équilibrer les aspects économiques et environnementaux de l'aménagement du territoire.

Étude d'impact environnemental et réouverture du tunnel du Rove

Ensuite, le comité a décidé de lancer une étude d'impact environnemental, accompagnée d'une analyse coût-bénéfice, pour préparer la réouverture à la courantologie du tunnel du Rove, effondré en 1963. L'objectif de ce projet n'est pas de restaurer la navigation dans le tunnel, mais de permettre l'injection d'eau de mer pour améliorer la qualité de l'étang du Bolmon et contribuer ainsi à l'amélioration de l'état écologique de l'étang de Berre.

L'étude, sous la maîtrise d'ouvrage du Gipreb, commencera fin 2024. Un comité de surveillance sera mis en place dès le début du processus pour suivre l'évolution de la qualité des milieux et proposer les modalités de fonctionnement du pompage.

Mission de préfiguration et concertation publique

Enfin, une mission de préfiguration sera lancée le 1^{er} septembre 2024, intégrant toutes les dimensions de la transition écologique, industrielle et environnementale du territoire Fos-Berre vers la décarbonation. Cette mission, en lien avec le « Lab territorial industrie Fos Berre », travaillera sur les valorisations de l'eau, les conditions techniques de la dérivation, et la réouverture du tunnel du Rove. Une préconcertation publique débutera au premier trimestre 2025 pour présenter les projets de dérivation et les conclusions des études, répondant aux attentes légitimes des associations locales.

-> Var actu (Internet, 12/02/2026) :

<https://www.varactu.fr/canal-maritime-du-rove-la-remise-en-circulation-suite-de-notre-article-dhier/>

Le projet de remise en circulation de l'eau de mer dans le tunnel du Rove entre en phase opérationnelle avec un objectif de travaux en 2029.

Une étape décisive pour l'avenir de l'étang de Berre

Longtemps évoqué sans véritable concrétisation, le projet de remise en circulation de l'eau de mer dans le tunnel du Rove franchit aujourd'hui un cap majeur. Présenté comme un véritable « poumon » pour l'étang de Berre et l'étang de Bolmon, ce chantier entre désormais dans une phase opérationnelle.

Restaurer l'oxygénation des lagunes

L'objectif est clair : permettre le retour de l'eau marine via le tunnel afin d'améliorer l'oxygénation de l'étang de Bolmon et d'une partie de l'étang de Berre. Sur le principe, la démarche peut sembler simple. Sur le plan technique, elle représente un défi de taille.

Concrètement, le projet prévoit l'installation d'une station de pompage à la sortie nord du tunnel. Cette infrastructure doit permettre de forcer la circulation de l'eau dans le canal. Elle sera complétée par des ouvrages de liaison entre le canal et l'étang de Bolmon afin d'assurer un échange hydraulique maîtrisé.

Un calendrier désormais fixé

Après des années d'études techniques, de scénarios et de débats, le dossier quitte progressivement le cadre théorique pour la phase opérationnelle ».

Cette nouvelle étape doit permettre d'affiner la conception des ouvrages et d'engager les procédures réglementaires indispensables à ce type de chantier souterrain. Les contraintes administratives et techniques expliquent un calendrier à moyen terme.

Un retour progressif des équilibres naturels

Si les travaux peuvent être planifiés, la restauration écologique, elle, s'inscrit dans le temps long. Les scientifiques s'accordent sur un point : le retour de l'eau de mer transformera profondément l'écosystème. Le brassage des eaux devrait favoriser la réapparition de plantes aquatiques essentielles. Ces herbiers joueront un rôle clé dans la production d'oxygène et le stockage du carbone. À terme, la biodiversité pourrait être significativement renforcée.

Les experts estiment toutefois qu'il faudra environ vingt ans pour que le milieu retrouve un équilibre naturel complet.

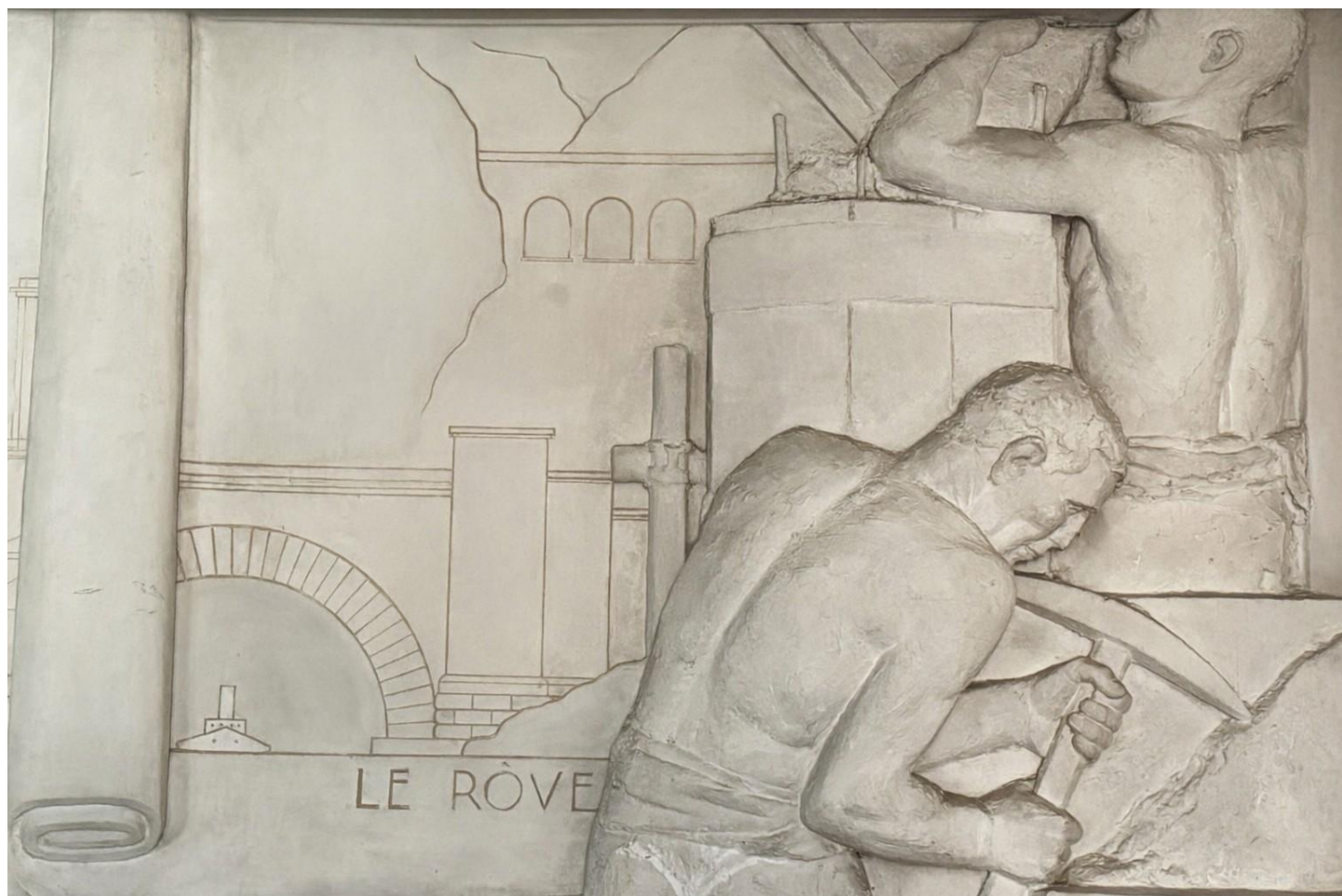
Un chantier intégré à une stratégie globale

La réhabilitation hydraulique du tunnel du Rove ne constitue qu'un volet d'un programme plus large piloté par le Comité stratégique de l'étang de Berre. Cette feuille de route inclut également la réduction des apports d'eau douce, notamment via la centrale EDF, la lutte contre les pollutions du bassin versant et le soutien aux usages traditionnels comme la pêche et les loisirs nautiques.

À travers ce projet structurant, c'est une nouvelle étape qui s'ouvre pour la reconquête environnementale de l'étang de Berre et de ses lagunes.



En conclusion de ce paragraphe, j'ai déniché cette œuvre d'art dans une salle de la Maison des associations (93 La Canebière, 13001 Marseille) au 3^{ème} étage il me semble. Cette partie de bas-relief est une œuvre d'Antoine Sartorio (1885-1988). Le statuaire conçoit une vaste frise en bas-relief et en plâtre, intitulée *Le Bâtiment, écriture vivante d'un Peuple* (1959), dont cette partie tout à droite simplement appelée *Le Rove*.



Le Rove (photo DF, 17-03-2026)

Vers le Sud-Ouest :

7) Le Chinois :

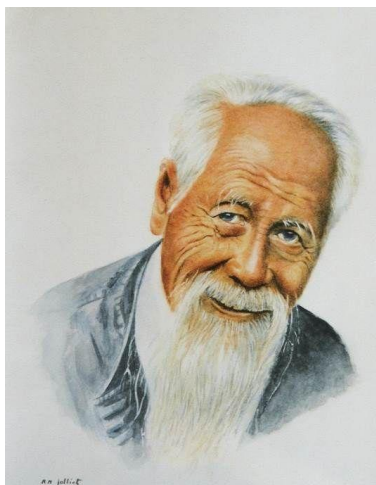
Juste au sud de Niolon, après l'UCPA, se trouve un endroit nommé le Chinois. Mais quelle est l'origine de ce nom ?

Edmond Bonnet a entendu dire qu'il y avait, avant ou pendant la seconde guerre mondiale, un cuisinier asiatique au fort. Il se rendait à cet endroit faire ses ablutions.

D'autres pensent qu'il s'agirait d'un lieu occupé par les Vietnamiens qui ont travaillé à la construction de la ligne de chemin de fer dans les années 1910. A l'époque on les appelait en effet « les Chinois ».



Carte postale colorisée du goulet du Chinois sans doute vers 1920



8) Calanque du Jonquier :

Le Jonquier est un lieu-dit situé environ 1000 m au nord de la calanque, une cuvette humide qui abritait des joncs. Il est surmonté d'un viaduc ferroviaire de 5 arches de 37 m de haut. L'un des piliers est construit dans la mer.

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (pages 121-123) :

Le jonquier est un lieu où poussent les joncs.

Le vallon du Jonquier, probablement humide, remonte dans la colline ; il est dominé par un viaduc à cinq arches dont un des piliers est pratiquement construit dans la mer. L'arche du milieu surplombe la mer et a une dimension remarquable de 30 mètres à sa base.

Le Jonquier était également un poste à battues fameux et donc envié des pêcheurs. Aussi la prud'homie organisait un tour de rôle, tiré au sort, pour pouvoir caler ces filets hauts.

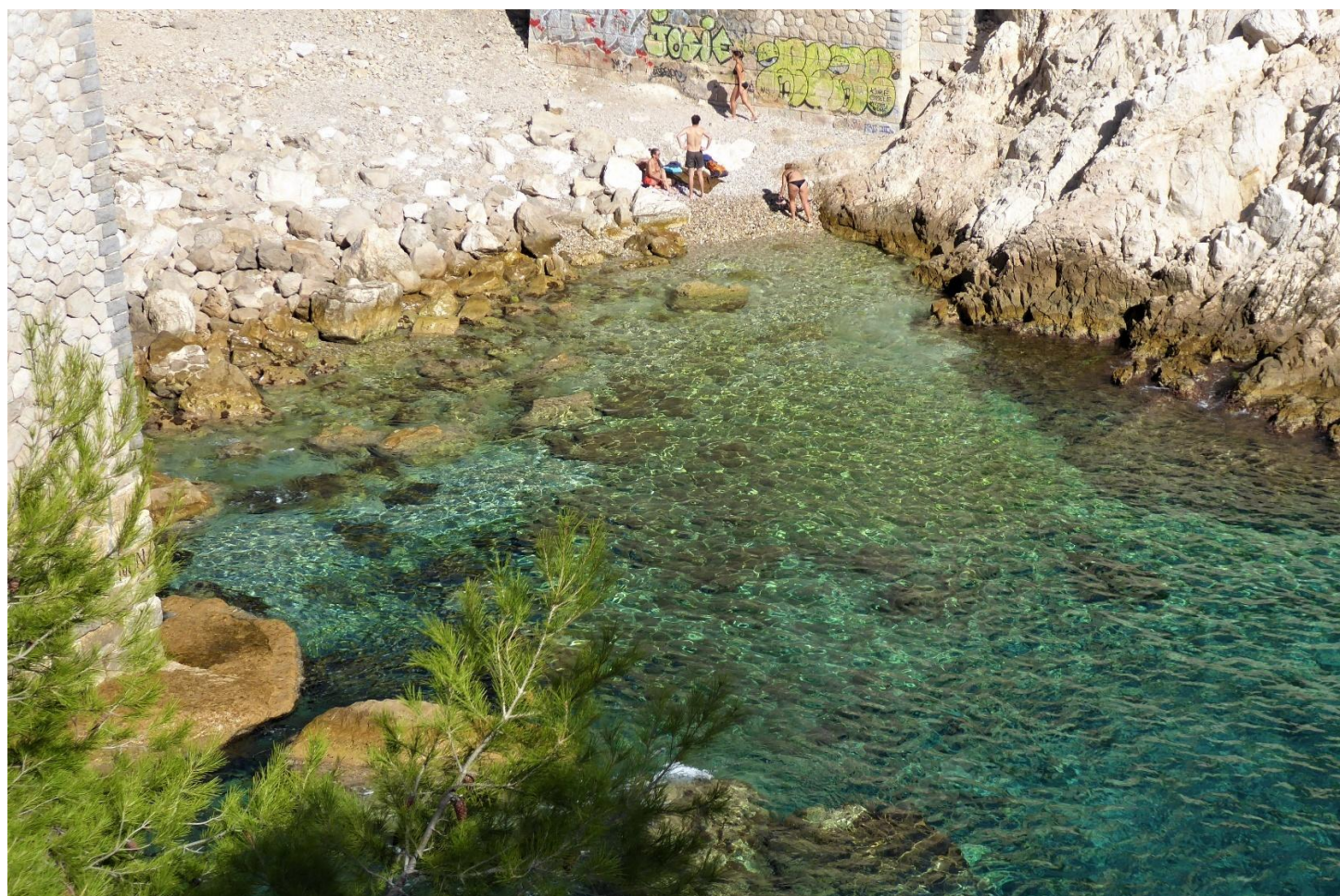
Dans le vallon du Jonquier, les pêcheurs devaient ramasser les joncs qu'ils utilisaient pour la fabrication des nasses. Adroitement tressées, elles devenaient des jambins servant à la capture des fi las et des mur nes, et des gireliers pour les girelles.

Pour les girelles, les pêcheurs travaillaient sur des fonds de posidonies, avec une vingtaine de ces nasses qu'ils tiraient et recalaient régulièrement pendant toute la matinée. Ils esquaient (app taient) avec une poignée de moules écrasées qu'ils jetaient dans la nasse avant de la refermer d'un mallon (carreau de terre cuite). Friandes de la chair de ces coquillages, les girelles s'engouffraient dans ce joli piège mortel.

Les barquettes des gireliers avaient une coupe très particulière. N'ayant pas à supporter les lourdes charges des filets, elles étaient petites, basses sur l'eau, fines, très élégantes, un peu comme de jolies girelles.

Ventres creux et bras d'acier, disait-on de ceux qui pratiquaient ce métier.

Les pêcheurs exploitaient toutes les ressources que leur offrait la nature. Pour protéger le coton de leurs filets, ils allaient dans la colline racler les pins pour récupérer la ruscle (l'écorce) qu'ils broyaient et faisaient bouillir longuement dans le tignadou ou lou peiro  (chaudron)   l'Estaque. Puis ils trempaient leurs filets dans le mélange bouillant qui leur donnait cette belle couleur brune.



Calanque du Jonquier (photo DF)

Cette opération détruisait moisissures et bactéries néfastes pour les fibres naturelles et protégeait ainsi ce fragile et coûteux matériel grâce à la résine contenue dans l'écorce.

Le phénomène de filtration des couleurs en eau profonde permet, avec cette teinture brune, une meilleure discrétion des filets lorsqu'ils sont en pêche devant le poisson.

Par contre les battudons à rougets travaillant sur le sable devaient conserver leur couleur claire. Ils étaient alors trempés dans une décoction de romarin dont la résine, sans teinture, les protégeait.

Pour éviter le développement des moisissures, l'entretien des filets nécessitait également un séchage fréquent.

Avant les fibres synthétiques, qui ne craignent pas l'humidité, nos calanques étaient décorées de grandes guirlandes de filets mis à sécher sur des étendoirs composés de vieux avirons tordus, amarrés en croix. Les jours de soleil et de mistral, les pêcheurs allongeaient les filets à même le sol sur ce qui est devenu, malheureusement, les parcs de stationnement de nos sacro-saintes voitures.

La fragilité de ces filets obligeaient le pêcheur à rester toujours à proximité de son matériel pour écarter fermement quiconque aurait essayé d'y marcher, enfants et chiens compris.

A cette époque les pêcheurs étaient les maîtres des calanques. Jamais personne n'aurait osé leur demander de retirer leurs engins, ne serait-ce que pour faire passer une simple automobile.



Figure acrobatique au-dessus de la calanque du Jonquier, 7/11/2021 (photo DF)

9) Calanque du Riflard :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 113) :

Dans le « Petit Trésor », j'ai trouvé rifl  qui signifie pli. Cela pourrait correspondre au plissement profond qui marque cette partie de la côte.

Encastrée entre deux gros tombants de roche et dominée par l'imposante batterie haute de Niolon, une galerie traverse ce plissement.

Pour des raisons de sécurité, cet ouvrage d'art, fermé comme un tunnel, a été construit à la demande du ministère de la Guerre. Il était situé juste sous l'angle de tir d'entraînement, ouvert vers le large, des grosses pièces d'artillerie qui le surplombaient.



Tunnel ferroviaire du Riflard (photo DF)

10) Les deux Frères :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 115) :

Deux belles aiguilles de roche blanche, dressées vers le ciel, sont plant es côte à côte à mi-hauteur de la colline. Elles se détachent très nettement et donnent ainsi de bons alignements pour se positionner en mer et retrouver ainsi de bonnes roches sous-marines riches en poissons et crustacés de toutes sortes.



Les deux frères (photo DF)

11) Presqu'île du Moulon :

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 111) :

En patois, un moulon signifie un tas. On trouve cette appellation sur les cartes marines depuis le 17^{ me} siècle.

Vu de PONENT, l'énorme bloc de calcaire blanc appuie sa ronde bonhomie avachie sur la pente de la falaise. La forme arrondie du rocher explique le nom imagé donné à cette partie de la côte.

Un petit pin poussant toujours à son sommet permet, avec celui de l'îlot des Alevines, d'avoir d'excellents alignements pour les postes de pêche situés devant la Redonne.

Du côté sud, à une quinzaine de mètres de profondeur, une belle arche sous-marine attire toute l'année de nombreux plongeurs.

A la pointe de la petite calanque, dite calanque du Moulon, située juste derrière le gros massif rocheux, les pêcheurs de l'Estaque calaient la mugeli re ainsi que les thonailles de poste.

Sa perspective, vue côté mer, lui vaut le surnom de crapaud.

Avec un tombant de 35 m et une arche à 15 m de profondeur, le Moulon est un joli site de plongée.

Dans la calanque du Moulon, on voit souvent voler des martinets bruyants.

A noter que sur ma photo, il n'y a plus de pin au sommet !



Le crapaud, presqu' le du Moulon (photo DF)

12) Calanque de l'Érevine et île des Alevines :

On y accède en une heure environ par le sentier des Douaniers depuis Niolon. Autrefois très fréquentée par les naturistes, la plupart ont fui devant la prolifération des bateaux de plaisance venant s'ancreur devant la plage en toute illégalité. Encore un coin de paradis à fuir durant les journées d'été !

L'île comporte une signalisation maritime : une marque cardinale Sud et un feu blanc (6 scintillements puis un éclat long, toutes les 15 secondes), à une altitude de 28 mètres, portant à 10 milles marins.

D'après Gérard Chevé : Le vrai nom de cette calanque de l'Érevine est Baume de Lume !

En 1856, selon Régis de la Colombière, le vallon de l'Érevigne (ou Érevine) était déjà cultivé. On peut encore y voir aujourd'hui des restanques (murets) et des bancaus (terrasses)



Calanque de l'Érevine et île des Alevines l'été (photo DF)

---- Extraits du livre « De l'Estaque à PONENT » de Gérard Chevé, 2003 (page 103 à 107) :

Sur les cartes de la fin du 17^{ème} siècle (Michelot 1694), cet îlot est appelé Isle de l'Eire Vigne.

C'est sûrement la plus ancienne graphie de cette petite île que l'on ne trouve pas sur le cadastre de Napoléon dont la vocation est essentiellement agricole.

J'ai longtemps commis l'erreur de chercher une origine maritime au nom de cette petite île.

A cette époque, les gens du littoral ne comptaient pour rien, seuls les hommes de la terre et des villages donnaient et laissaient les noms aux lieux enregistrés sur les cadastres. Il convenait donc de commencer mes recherches par la colline.

Sur le cadastre napoléonien de 1820, il existe, au-dessus du vallon débouchant dans la petite calanque, un lieu inhabité appelé Leirevine. Sur cette carte l'îlot n'est pas représenté.

L'eire est un espace vide, sans maisons.

Sur le cadastre, des parcelles agricoles apparaissent, sans habitations, ce qui correspond parfaitement à la définition du mot eire. Il est probable que l'on a cultivé la vigne (ou vine) sur ces terrains déserts. Nos anciens ont dû désigner l'endroit comme la vigne déserte ou l'Eire Vigne.

Sur le cadastre, le vallon profond qui descend de ces vignes à la mer, porte le nom du vallon de Leirevine. Ce lieu-dit d'Eire vigne a donc laissé son nom au vallon puis à l'îlot situé à son débouché. L'îlot est devenu

l'Isle de l'Eire vigne. Ce nom a évolué ensuite sous plusieurs formes : les Eirevines, les Alevihnes, les Elevignes, l'Alevine, l'Elevine, les Elevines... Ce vallon qui débouche dans la crique marque, depuis 1933, la limite entre les communes d'Ensuès-la-Redonne et du Rove.

L'allure mystérieuse presque médiévale des ruines situées sur cette portion désertique de côte a suscité dans mon imagination de nombreuses origines pour ces vestiges.

Il m'a été difficile de les déterminer car je n'ai trouvé aucun renseignement, aucune trace dans tous les documents et archives que j'ai consultés : Chambre de Commerce, matrice d'imposition de la mairie du Rove, cadastre, statistiques départementales. La seule chose qui me semble certaine c'est que l'endroit avait été choisi, malgré ou à cause des difficultés d'accès, pour son éloignement de toutes habitation afin de pouvoir rejeter des émanations toxiques sans atteindre la population.

Cette solution correspondait aux critères des autres sites des débuts de l'industrie chimique de la région : l'Estaque, Callelongue, Porquerolles, Port-Cros, etc.

C'est pourquoi, faute de renseignements précis, j'ai imaginé toutes les activités possibles :

- une soudière. Cette construction pourrait être un effet du décret préfectoral d'octobre 1810 obligeant les producteurs de soude à s'établir dans des lieux déserts. Elle aurait pu être antérieure à l'usine de La Redonne, mais l'architecture et les matériaux de construction ne correspondent pas à cette époque.

- un ancien four à chaux. Mais l'absence de traces de carrières et les difficultés créées par le relief pour le transport du calcaire et de la chaux me font douter de cette exploitation.

Depuis Napoléon, ces deux activités devaient être déclarées en préfecture. J'aurais donc dû en retrouver la trace, aux archives départementales, sur la liste des installations soumises à déclaration.



Soudière ou four à chaux ?

- un des tout premiers pêcheurs sous-marins, qui exerçait son sport favori sur notre côte avant 1940, m'a dit qu'il ne s'approchait jamais de ce site, réputé dangereux, car il servait à produire des gaz de combat lors de la guerre de 1914-1918 !

Bien que surprenante, cette solution m'a semblé très plausible car, pour produire le trop célèbre gaz moutarde, arme meurtrière, les industriels de l'Estaque (Rio Tinto, Kulman) avaient les compétences et les produits nécessaires. Et tout cela bien-entendu, pour toutes les raisons que l'on peut imaginer, dans un endroit le plus désert possible.

J'en serais resté à ces hypothèses si la chance, compagne souvent présente dans mes recherches, n'était venue à mon secours.

Pour rédiger l'histoire de la voie de chemin de fer de l'Estaque à Miramas, M. Louis Roubaud, qui m'honore de son amitié, a consulté des archives du PLM constructeur de cette voie, détenues par M. J-M Steiner, archiviste de la SNCF, mais surtout passionné par la réalisation de ces fameux ouvrages d'art.

Ces ruines sont en réalité les vestiges d'une fabrique de brique silico-calcaire construite vers 1909 par M. Raguet, entrepreneur de travaux publics au 22 de la rue Colbert à Marseille.

Pour sa fabrique, ce monsieur avait l'intention d'exploiter une carrière de calcaire située à droite, dans le vallon qui remonte dans la colline ; mais, pour approvisionner son usine, il avait besoin d'une autorisation du PLM afin de faire passer sous la première arche du viaduc une voie Decauville afin de permettre le passage des wagonnets.

Certain d'obtenir cette autorisation, M. Raguet aménage le site et commence la construction.

J'ai consulté les courriers concernant cette demande d'autorisation au PLM qui hésite pendant 5 années à l'accorder, laissant ainsi le temps au propriétaire de terminer sa construction.

Enfin, en 1914, l'ingénieur chef de service du PLM, craignant que l'exploitation de cette carrière n'entraîne des risques pour la voie de chemin de fer, la refuse.

Ce site, pourtant soumis à déclaration en préfecture, n'a jamais été exploité. Il est donc normal de n'avoir trouvé aucune trace dans les différentes archives de la région.

Sur les plans que j'ai consultés, la tour carrée correspond à l'emplacement d'un broyeur de matériaux et, pour desservir son usine, M. Raguet avait prévu de créer un petit port pour recevoir les péniches.

On retrouve, scellés dans la roche, les vestiges des mâts de charge permettant la manutention des différents matériaux ayant servi à sa construction.

Cependant, il reste fort possible que ce site, jamais exploité, ait servi à fabriquer des produits dangereux pendant le premier conflit mondial. L'épave d'un chaland chargé d'obus au gaz moutarde a été retrouvé coulé devant Niolon. Cette épave était signalée sur les instructions du service de pilotage du port de Marseille.

Au fond de la crique, une plage de galets d'une blancheur et toujours d'une propreté étonnante accueille naturistes et randonneurs qui ne peuvent imaginer les risques chimiques et les effets néfastes sur l'écologie subis par ce lieu. Les pêcheurs de l'Estaque appellent le côté sud de l'îlot des Alevines le Cry (?).

Sur l'îlot, un feu blanc à éclats, avec une marque dont les deux pointes noires dirigées vers le bas indiquent de faire route en passant au sud, a été fixé au sommet par le Service des Phares et Balises.

Ce feu fait partie, avec de nombreux autres, du balisage de la rade de Marseille. Le plus important est bien sûr le célèbre phare de Planier situé droit dans le sud, à près de 15 km de là.



Calanque de l'Érevine et île des Alevines l'hiver (photo DF)

Je ne résiste pas à l'envie de rajouter une belle photo d'Alain D'elia, très bon photographe habitant l'Estaque et qui vient souvent à Niolon :

