

Antoine Viallet  
➤ Acteur en Immobilier d'Entreprise

# REVUE DE PRESSE

Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte

ÉDITION N°33  
2<sup>e</sup> SEMESTRE 2018

Marseille, le 1<sup>er</sup> février 2019

**Objet : 33<sup>ème</sup> Edition de la Revue de Presse de Marseille**

Madame, Monsieur,

C'est avec grand plaisir que je vous invite à découvrir la 33<sup>ème</sup> édition de la Revue de Presse dédiée à Marseille et à sa région, écho non exhaustif de son actualité du 2<sup>ème</sup> semestre 2018.

Marseille, un visage à deux faces...

Car oui, en quelques jours notre ville a montré ses deux faces : celle confiante dans son avenir avec la Marseillaise, la tour conçue par Jean Nouvel inaugurée le 25 octobre dernier et qui tire la ville vers le haut ; et l'autre face, plus sombre avec l'effondrement le 5 novembre de 2 immeubles d'habitation dans la rue d'Aubagne...

Je ne reviendrai pas sur ce drame terrible développé dans le chapitre 13, mais je parlerai plutôt de la Marseillaise comme d'un trompe l'œil qui illustre bien les limites de notre ville : cette tour de 22 étages culminant à 135m et développant près de 35 000 m<sup>2</sup> de surface de bureaux, n'accueille aucun siège social d'entreprise.

Vous y retrouvez une administration (la Métropole), un opérateur téléphonique (Orange, dont l'actionnaire principal est l'Etat), le 2<sup>ème</sup> World Trade Center de la ville (une émanation de la Chambre de Commerce), la société allemande Haribo (présente depuis 1967 à Marseille qui se déplace de quelques centaines de mètres), et enfin Constructa, le promoteur de l'immeuble.

En conclusion, aucune entreprise extérieure à notre territoire, uniquement des occupants résultant de transferts. Pour paraphraser nos technocrates : « que de l'endogène et pas d'exogène ».

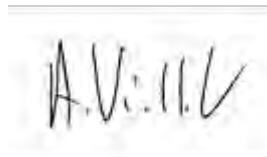
Force est de constater que Marseille n'arrive pas à attirer de nouveaux sièges sociaux français ou étrangers.

En province, ils préfèrent s'installer à Lyon, ou choisir de s'arrêter à Aix en Provence pour les plus petites entreprises. Tant que nous ne serons pas capables d'apporter des solutions dans les transports et d'accueillir des scolaires dans des écoles internationales, nous passerons à côté de milliers d'emplois très qualifiés.

Peut-être que l'extension d'Euroméditerranée apportera partiellement des réponses dans les prochaines années... !

Je vous souhaite bonne lecture, et vous invite à partager cette revue avec vos collaborateurs qui pourront la télécharger en quelques clics depuis notre site

[www.antoineviallet.com/revues-de-presse/marseille](http://www.antoineviallet.com/revues-de-presse/marseille).



**Antoine VIALLET**  
Directeur Associé

**ASTIME MÉDITERRANÉE**  
92 Rue Breteuil - 13006 Marseille  
Tél. : 04 96 200 300

E-mail : [marseille@astime.fr](mailto:marseille@astime.fr) - Site : [www.antoineviallet.com](http://www.antoineviallet.com)



# SOMMAIRE

- 1 L'AMÉNAGEMENT URBAIN
- 2 LE LOGEMENT
- 3 L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE
- 4 LE COMMERCE
- 5 LE TRANSPORT
- 6 L'ÉCONOMIE
- 7 LE TOURISME
- 8 LA CULTURE
- 9 L'HISTOIRE
- 10 PORTRAITS ET INTERVIEWS
- 11 BUSINESS STORY : MARSEILLE LA REBELLE
- 12 MARSEILLE VUE PAR LA PRESSE ÉTRANGÈRE
- 13 LE TRAUMATISME DE LA RUE D'AUBAGNE

# ① L'AMÉNAGEMENT URBAIN

- 1 L'Évêché vidé de ses « flics » dans 10 ans ?**  
La Provence – 23.07.2018
- 2 Après la destruction du golf, quid du domaine de Fontvieille ?**  
La Provence – 26.07.2018
- 3 La Zac Régny se (re)dessine**  
La Provence – 28.07.2018
- 4 Au Roucas-Blanc, le « deuxième stade » de la ville**  
La Provence – 01.08.2018
- 5 L'abandon du projet Campus A fait perdre des millions d'euros**  
La Provence – 07.08.2018
- 6 À quoi sert vraiment le bassin Ganay ?**  
La Provence – 09.08.2018
- 7 Entrecasteaux : on reprend la bastille !**  
La Provence – 08.10.2018
- 8 Le lifting de la place Jean-Jaurès démarrera en septembre**  
TPBM N°1249 di 29.08.2018
- 9 La Constance : écoquartier dans le grand paysage cézannien**  
TPBM N°1250 du 05.09.2018
- 10 Smartseille, îlot dans la ville**  
La Provence – 10.10.2018
- 11 Le Grand port met le cap sur Janet**  
La Provence – 16.10.2018
- 12 Quand la ville a le dernier mot**  
La Provence – 20.10.2018
- 13 Ils cherchent leur place à La Plaine**  
La Provence – 17.11.2018
- 14 L'Hôpital privé Marseille désavoué**  
La Provence – 22.11.2018
- 15 Stadium de Vitrolles, vers une renaissance mais sans urgence**  
La Provence – 24.11.2018
- 16 Marseille (aussi) aura son Arena**  
La Provence – 20.10.2018
- 17 « Coco Velten », nouveau départ pour un espace vacant**  
La Provence – 14.12.2018



# L'Évêché vidé de ses "flics" dans 10 ans?

Si les policiers quittaient l'Évêché, ils quitteraient aussi sa mythologie, son emplacement unique. Leurs collègues du "36 quai des Orfèvres" à Paris ont dû en faire de même il y a quelques mois... / PHOTO CYRIL SOLLIER

Le déménagement du commissariat central, surnommé "l'Évêché" parce qu'il était jusqu'en 1905 un palais épiscopal, est devenu un serpent de mer. Mais selon nos informations, le ministère de l'Intérieur vient de débloquer une enveloppe de 100 000 € pour commencer à étudier la possibilité d'ériger un immense hôtel de police à la place de la CRS 54, sur la rue Saint-Pierre (5<sup>e</sup>). Un projet, sur un terrain inespéré de presque 3 hectares propriété de l'État qui plus est, qui séduit déjà les patrons de la police marseillaise.

Chaque année, dans les couloirs vintage de l'Évêché, on voit des ouvriers du bâtiment surgir, rafistoler des fenêtres, des stores, changer et sécuriser des portes, passer une couche de peinture par-ci, déplacer une cloison par-là en quête de "neuf", et des enquêteurs ou des chefs de service changer de bureau, d'étage, à la (vaine) recherche d'espace... Oui mais voilà, le constat ne souffre d'aucune contestation: l'Évêché, sorti de terre à la moitié du 17<sup>e</sup> siècle et en partie reconstruit et agrandi il y a un demi-siècle, n'est plus en adéquation avec les besoins de la police marseillaise de ce début de troisième millénaire. "Il faut dire la vérité: ces locaux posent problème au quotidien en termes de fonctionnement", lâche sans détour le patron de la police judiciaire, Éric Arella, dont la brigade financière est localisée dans le quartier de Bonneveine (8<sup>e</sup>), et les brigades des stupés et du proxénétisme sur le boulevard des Dames (2<sup>e</sup>). "Cela engendre une perte de temps importante, des frais de déplacements, des risques d'évasion au cours

des transferts des gardés à vue de ces locaux vers l'Évêché pour la nuit... Sans compter qu'on est à l'étroit, et que nous n'avons plus les places de parking nécessaires pour les véhicules de service, et je ne parle même pas des véhicules personnels! D'ailleurs, nombre de nos fonctionnaires ont dû passer au deux-roues..."

## La fin d'un lieu mythique?

Alors bien sûr, pour beaucoup de "flics", et malgré cette liste de tracas quotidiens, quitter l'Évêché s'assimilerait - comme pour leurs collègues du "36 quai des Orfèvres" à Paris qui ont déménagé il y a quelques mois - à laisser derrière eux toute la mythologie de ce lieu. Tirer un trait sur les milliers d'heures de garde à vue passées en cette ancienne maison de Dieu par toutes les figures historiques du grand banditisme "traditionnel", les nouveaux "caïds" de cités, par des politiques de haut rang, des escrocs de haut vol, des violeurs en série, et abandonner les fantômes de ces grands policiers que l'actualité volcanique de la délinquance marseillaise a révé-

lés. "Certes, mais l'action publique ne peut pas s'arrêter aux sentiments, à la nostalgie! C'est l'efficacité de cette action et les bonnes conditions de travail des personnels qui prévalent", rétorque Jean-Marie Salanova, le directeur départemental de la sécurité publique des B.-d.-R., très favorable au projet amorcé qui selon lui aurait surtout l'avantage de ramener au bercail notamment le Renseignement territorial, le service d'ordre public, une partie de la sûreté départementale, le centre de formation, la compagnie de sécurité de proximité et d'autres services actuellement éclatés aux quatre coins de la ville...

Il y a seulement quelques jours lors de sa venue à Marseille et notamment à la CRS 54,

**"L'action publique ne peut pas s'arrêter à la nostalgie, c'est l'efficacité qui compte."**

rue Saint-Pierre (5<sup>e</sup>), cette ambition a été surannée à l'oreille du ministre de l'Intérieur, Gérard Collomb. "Nous lui avons présenté le projet de déménagement de cette CRS sur le terrain de la CRS 55 à la Rose, pour un coût de 16 millions d'euros", confie une source à la Préfecture. "C'est un projet prévu pour fin 2022. Et nous lui avons dit qu'un terrain de 29 000 m<sup>2</sup>, assez grand pour regrouper tous les États-majors et les services de police, avec un emplacement si près des axes routiers et autoroutiers, notamment bientôt la L2,

si bien desservi par les transports en commun, représentait une occasion très rare!"

## Une facture à 150 M d'€?

Alors évidemment, l'idée germe tout juste mais déjà le ministère de l'Intérieur a fait débloquer, il y a quelques jours, une enveloppe de 100 000 € pour une étude de faisabilité qui sera effectuée en 2019. "Il faudra ensuite faire des études géologiques, urbanistiques, sur la pollution des sols, les matériaux dangereux. Mais ce terrain c'est une hypothèse crédible", continue le représentant de l'État, déjà propriétaire du terrain et qui encaisserait, selon nos informations aux alentours d'une quinzaine de millions d'euros en revendant cet Évêché, dans une zone sensible architecturalement mais jouissant d'un emplacement exceptionnel face à la Major et d'une vue mer imprenable... "On ferait aussi des économies en termes d'électricité, de gaz, d'eau, de locations de bâtiments qui nous coûtent des centaines de milliers d'euros chaque année."

Selon nos sources, après que Lille, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier, Nîmes et Avignon ont bénéficié de la construction d'un commissariat flambant neuf dans les 15 dernières années, cet hôtel de police marseillais, qui ne verrait le jour que dans une décennie, pourrait coûter entre 130 et 150 millions d'euros. Alors après l'hypothèse de l'ancien hôpital Desbief (2<sup>e</sup>), évoquée en 2014, l'hôtel de police du 21<sup>e</sup> siècle a-t-il enfin trouvé où écrire le prochain chapitre de sa prestigieuse histoire?

Romain CAPEPON



"Les hirondelles", ancêtres des policiers à VTT, sortant de l'Évêché, reconstruit et inauguré en 1954. / ARCHIVES LP

## UN PEU D'HISTOIRE

"L'audace des malfaiteurs, les agressions à main armée qui se produisent journalièrement sur les points les plus divers de Marseille, et jusque dans les quartiers centraux, les rues les plus fréquentées de la ville, ont fini par émouvoir la population, pourtant si sceptique, si indifférente aux questions de moralité. C'est que les agressions nocturnes par des bandes organisées, les agressions en plein jour sur le Prado et jusque dans les rues de Noailles ou sur le cours Belsunce, les coups de revolver blesant ou tuant des passants inoffensifs, les cambriolages, constituent une menace pour tous, un véritable danger public." Non ce laïus n'est pas celui servi par le préfet de police à l'oreille du ministre de l'Intérieur lors de sa dernière visite à Marseille... Ces mots alarmistes, ce sont ceux du commissaire central, en 1905! Depuis une vingtaine d'années, Marseille est alors en proie à un phénomène nouveau: la délinquance. Et à l'époque, entre les commissaires, qui sont fonctionnaires de l'État, et les gradés et gardiens, eux employés municipaux, il s'avère difficile de faire dans l'efficacité policière. En 1908, le ministre de l'Intérieur, Georges Clémenceau, "étatise" tous les policiers et renforce les effectifs marseillais d'une centaine d'hommes. Depuis trois ans déjà l'État et l'Église sont séparés, et tous les palais épiscopaux doivent être rendus. À Marseille, l'Évêque, Monseigneur Pierre Paulin Andrieu, ne semble pas pressé, mais le commissaire central finira, fin 1906, par le pousser dehors! Deux ans plus tard, la police marseillaise (et la police judiciaire en 1910), le commissaire Pelatan en tête, s'installe dans ces 2 178 m<sup>2</sup>, acquis par l'État pour 200 000 francs. Alors que l'entre-deux-guerres a fait de Marseille la capitale du crime, notamment à cause de l'alliance entre le banditisme italo-corse et le pouvoir municipal, la Seconde Guerre laisse derrière elle un Évêché en ruines. C'est seulement en 1946 qu'il sera reconstruit, en même temps que le reste de la ville. L'État acquiert le terrain et charge l'architecte Egger de penser le bâtiment, qui sera inauguré en 1954.



C'est sur les 29 000 m<sup>2</sup> du terrain de la CRS 54 que l'hôtel de police du futur s'installera peut-être. / PHOTO F.S.





# Après la destruction du golf quid du domaine de Fontvieille ?

La Ville a pour projet de racheter le terrain de 54 ha (dont 16 utilisables) pour y créer "une plaine sportive" avec jeux de ballon, de raquettes, pratique équestre, glisse, aire de promenade... Mais pas de golf en vue...

Plus de *fairway*, plus de *rough*, plus de *green*... et plus de drapeaux. Il reste bien des trous, sur le domaine de Fontvieille. Mais rien à voir avec ceux d'un terrain de golf. C'est pour éviter une nouvelle installation illégale de la communauté des gens du voyage (qui ont occupé le golf à deux reprises entre le 27 mai et le 8 juillet) que des travaux ont été entrepris via le mandataire désigné pour liquider les actifs du propriétaire du terrain, en faillite. Résultat, les lieux sont désormais inadaptés à toute installation. Les tranchées creusées en bordure empêchent d'ailleurs tout passage de véhicule.

Mais la carte postale a de quoi laisser songeurs les Allaudiens qui ont connu le golf en activité, avant que le propriétaire ne l'arrête en septembre 2017 : quel avenir pour le site, et plus largement, pour le domaine de Fontvieille ? Dans un communiqué adressé à ses administrés le 29 mai dernier, surlendemain de la première intrusion des forains, le maire d'Allauch, Roland Povinelli, rappelle sa volonté de réalisation "d'une grande plaine sportive réalisée dans ce secteur de Fontvieille".

Un dessein qui remonte à 2011, lorsque le conseil municipal délibérait afin de demander à la Communauté urbaine d'intégrer dans la révision du Plan local d'urbanisme de la commune d'Allauch, la modification du zonage du secteur de Fontvieille, dans le but de créer ce fameux plateau sportif. Ce dernier devrait comprendre un espace pour l'accueil et la restauration, un deuxième avec



Des travaux ont été réalisés sur le terrain de golf pour empêcher toute nouvelle installation illégale. Golf dont l'activité a été arrêtée en septembre 2017 après la faillite du propriétaire. En témoigne l'accueil du "9 trous" ▶. /PHOTO A.M.T.



cinq pôles (raquettes, ballon, glisse, équestre) ; un espace boisé protégé au sud de promenade et de détente ainsi qu'une aire de stationnement. Point de trace de golf, dans les grandes lignes de ce projet que la Ville adressait à *La Provence* en mai dernier...

Aussi, dans son communiqué à l'attention des Allaudiens, Roland Povinelli annonce être "intervenu à de nombreuses reprises auprès de lui (le liquidateur judiciaire) afin qu'il vende cette propriété à la commune, ce qu'il a refusé jusqu'à présent". Or, d'après nos informations, la mairie n'aurait au 29 mai dernier - date à laquelle la lettre a été envoyée aux Allaudiens - pas effectué d'offre précise...

Antoine MARIGOT

Aucun élu d'Allauch n'était disponible pour répondre à nos sollicitations.



Si le "9 trous" du golf n'est pas praticable, l'école et le practice (photo) sont toujours ouverts. Tout comme le Tennis Allauch Fontvieille et les restaurants installés sur le domaine. /PHOTO A.M.T.



# La Zac Régny se (re)dessine

Imaginée en 2007 et suspendue à la réalisation du Boulevard urbain sud, elle a été revue et semble cette fois lancée



Des îlots moins massifs, une place (en jaune) prolongée par des espaces verts au creux du vallon, un Bus perpendiculaire recalibré... 35 hectares, au cœur du 9<sup>e</sup> (ci-dessus), ont été repensés.

/ PHOTO DAVID ROSSI

Quelque peu enterrée le temps que le Boulevard urbain sud (Bus) parvienne péniblement à tracer sa route, la Zac Vallon Régny (9<sup>e</sup>) semble cette fois bien lancée, avec un "nouveau" projet. Imaginée en 2007, cette zone de 35 hectares, destinée à accueillir un millier de logements sur de rares terrains encore vierges et verts, a, depuis, eu bien du mal à pousser. Car il n'était pas question pour les riverains comme pour les maires de secteur LR successifs, Guy Teissier puis Lionel Royer-Perreaut, de voir le quartier, essentiellement desservi par des chemins de traverse, asphyxié. Si le CIQ avait déposé plusieurs recours contre les premiers permis de construire, les élus martelaient: "Pas de Bus, pas de permis de construire sur Régny." Si certains ont bien été attribués - et si des constructions ont été réalisées - les élus ont eu gain de cause puisque le projet de Zac resurgit au moment où les ouvriers s'activent sur le chantier du fameux Bus, avec l'assentiment désormais de Lionel Royer-Perreaut.

La Soleam (Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise), en charge de la réalisation de

cette Zac (1), vient de présenter sa nouvelle mouture, concrétisation de l'appel d'offres lancé en 2015 afin de recruter un urbaniste conseil. "Il était naturel de la revisiter car dix ans ont passé, note l'adjointe LR à l'urbanisme, Laure-Agnès Caradec. Cela a permis d'améliorer la qualité paysagère comme des logements", sans pour autant en perdre.

C'est ANMA (Agence Nicolas Michelin & Associés) qui a retravaillé le projet en ce sens. "Nous avons voulu magnifier le vallon en y créant un parc (de 1,5 hectare sur les 35 de la Zac, Ndlr) permettant de mieux gérer les eaux de pluie et de préserver un vrai poumon vert", explique Nicolas Michelin, qui souligne

également la préservation des vues sur les calanques et la Bonne-Mère, la création d'une place publique couplée à un projet d'agriculture urbaine en toiture et "un bâti très respectueux du relief", quand il était beaucoup plus massif dans le projet initial. Si les architectes retenus auront la liberté de dessiner les immeubles, ce sera en respectant un cahier des charges précis, à partir de la "maquette de principe". L'idée est de "ciseler l'architecture en hauteur, de créer des toits, d'avoir des immeubles de 12m de large contre 16 habituellement, avec de grandes terrasses de vie, descendant en gradins vers les maisons", détaille l'architecte, qui sera le garant des réalisations de ses confrères et de la co-

hérence d'ensemble, les programmes devant être réalisés par îlot. "On ne va pas faire la Rouvière bis, lance le président de la Soleam, Gérard Chenez, ça doit être un quartier exemplaire." De quoi réjouir le maire de secteur LR, Lionel Royer-Perreaut qui se félicite de cette refonte. "La Zac initiale ne correspondait plus à ce que nous voulions, avec ses immeubles en R + 8 ou R + 10, avec une emprise au sol disproportionnée, le long du Bus qui était une sorte de couloir, explique-t-il. Gérard Chenez et Laure-Agnès Caradec ont accepté de repenser le projet et aujourd'hui on est au maximum sur du R + 5, on n'est plus dans de l'architecture brutaliste." Exit le plan orthonormé, place à une trame

plus diffuse, parcourue par des voies à sens unique et des allées piétonnes, notamment vers le parc de Maison-Blanche et les hôpitaux sud.

Quant au Bus, "ce n'est pas la L2, c'est une route", martèle-t-il, soucieux de maintenir une image paysagère de son secteur, après avoir milité pour une voie de circulation seulement et une voie réservée aux transports en commun (bus à haut niveau de service) dans chaque sens sur le tronçon incluant la Zac Vallon Régny, où le Bus a été "apaisé au maximum", assure Nicolas Michelin, "resserré" grâce à la suppression du terre-plein, de trottoirs et de contre-allées, notamment au niveau de la place. "C'est sûr qu'aujourd'hui, c'est un espace verdoyant et que ça risque d'être un déchirement pour les habitants du 9<sup>e</sup>", admet Lionel Royer-Perreaut, mais la Zac imaginée il y a dix ans aurait été un massacre." Le retard pris par le Bus aurait donc eu la vertu d'éviter le pire.

Audrey SAVOURNIN

## Les premiers programmes immobiliers livrés avec le Boulevard urbain sud

Si le chantier est lancé, le Boulevard urbain sud ne verra pas le jour, dans sa totalité (de Florian à la Pointe-Rouge) avant 2022, seul le tronçon entre Florian et Sainte-Marguerite, incluant la Zac Vallon Régny, devant être mis en service dès 2020. C'est à cette date qu'est annoncée l'instruction des premiers permis de construire ainsi que la viabilisation de la Zac et la réalisation de la place, du parc et d'un bassin de ré-

tention. Une première école primaire doit être livrée en 2021, avant les premiers programmes immobiliers en 2022-2023, la 2<sup>e</sup> phase est attendue pour 2023-2024, une 3<sup>e</sup> pour 2025-2027, avec une 2<sup>e</sup> école primaire. Sont également promis une crèche associative, une maison de quartier et un espace culturel entre 2021 et 2025. Quant au tram à la Gaye et au métro à Maison-Blanche, il n'y a pas encore de calendrier.

(1) Dans le cadre d'une concession attribuée par la Ville, à laquelle s'est depuis substituée la Métropole, le 27 mars 2006.





La base nautique du Roucas-Blanc est appelée à se transformer d'ici six ans et l'accueil des Jeux olympiques. La Ville veut ensuite en faire un tremplin pour la pratique généralisée de la voile. / PHOTO FLORIAN LAUNETTE

# Au Roucas-Blanc le "deuxième stade" de la ville

30 millions d'euros seront nécessaires pour aménager, entre 2020 et 2023, le stade nautique olympique qui accueillera les épreuves de voile des Jeux de 2024

Six ans avant l'échéance, le compte à rebours est enclenché. Dans 2 192 jours (+2), la flamme olympique s'allumera à Paris. Et Marseille devra être prête. Pour accueillir les épreuves de voile, la Ville a déployé tous les efforts de séduction. Désormais, voici la seconde phase, la plus contraignante : celle de la mise en œuvre.

Un projet ambitieux pour faire de la ville la capitale du sport nautique, le temps d'une quinzaine. Puis, ensuite, aborder une troisième étape la plus périlleuse, après les Jeux : "Disposer d'un équipement sportif moderne et innovant, permettant de répondre à l'évolution de la demande sociale en termes d'activités nautiques", selon la délibération. En clair, ce stade marin sert à quelque chose une fois les cinq anneaux décrochés.

Le projet de rénovation du stade nautique du Roucas-Blanc et de marina olympique a ainsi été présenté, le mois dernier, au conseil municipal. Et Didier Réault, adjoint LR à la mer, a une ambition : "La voile est le troisième sport en termes de licenciés à Marseille après le foot et le tennis. Si le stade olympique du Roucas-Blanc devient le deuxième stade

de la ville, je souhaite que la voile devienne aussi le deuxième sport de la ville après le football avec le vélodrome." Sur plus de 6 hectares, ce sont ainsi 7 300 m<sup>2</sup> de surface utile de bâtiments qui seront construits ou rénovés en lien avec Solideo (Société de livraison des ouvrages olympiques). Pendant la durée des épreuves, trois zones seront dé-

**6 ha**  
La surface qui va être réaménagée sur la future base olympique.

limitées : organisation (accueil de la famille olympique et services, accréditations, centre de sécurité) ; sportive (contrôles antidopage, contrôle des matériels, services médicaux, jury, etc.) ; accueil des compétiteurs et délégations sportives. Sans mentionner d'associations pour l'instant, le projet municipal prévoyant simplement "l'amélioration des locaux de certains partenaires institutionnels, actuellement accueillis sur site, comme l'Unité de sécurité et de prévention du

littoral (USPL) de la police nationale, la Fédération française de Voile et ses organes déconcentrés, et le pôle France Voile de Marseille". La présence de ce dernier nécessitera des précautions particulières : en effet, "les modalités de travaux et d'organisation du chantier devront impérativement permettre l'accueil par le pôle France de Voile des athlètes et bateaux de l'équipe de France en phase de préparation pour les Jeux olympiques de 2024, et ne pas perturber leur entraînement", prévoit la Ville. D'autant que, dans leur jardin, ils seront une vraie chance de médaille.

Les travaux doivent démarrer fin 2020 pour une livraison prévue au plus tard en juillet 2023, date du main event (événement test préalable aux Jeux olympiques). Côté investissement, la Ville table sur un budget de 30 millions d'euros. Hors périmètre nautique (plan d'eau, digues, pontons), qui sera programmé plus tard. "30 millions, c'est un plafond que nous ne souhaitons pas dépasser, assure Didier Réault. Et je pense même que nous serons en dessous de cette somme." Un équipement moins cher que prévu ? Ce serait le plus grand exploit de ces Jeux olympiques 2024.

Sylvain PIGNOL



Plusieurs zones seront aménagées autour de l'actuelle base nautique du Roucas-Blanc, qui deviendra olympique en 2024. En vert, des terre-pleins qui accueilleront les différentes embarcations (Nacra, 49ers, Finn, Laser, 4.70), avec une cale de mise à l'eau (en bleu) dans la partie sud du bassin. En violet, les cheminements spécifiques permettront de relier les tribunes installées sur la Corniche. / IMAGE AGAM



En septembre dernier, le Président avait visité l'actuelle base nautique, en vue des Jeux de 2024. / PHOTO ARCHIVES PHILIPPE LAURENSEN

## ET AUSSI

### Les associations dans l'expectative

Elles sont intimement liées à la vie de la base nautique. Des associations comme Multiplouf, Voiles au Large, La Flâneuse ou encore Septentrion environnemental vont vivre l'endroit, installées depuis des années sur la base nautique du Roucas Blanc.

Leurs bénévoles font plonger et naviguer les personnes lourdement handicapées, découvrir le patrimoine maritime ou les richesses sous-marines environnementales et scientifiques aux petits et aux grands.

Et s'il reste encore six ans avant le premier départ olympique, les associations le savent bien, la réorganisation de la base compromettra, à terme, leur présence à cet endroit. Pour l'heure, si une certaine expectative règne, aucune annonce n'ayant été faite à leur endroit, elles s'en tiennent paisiblement au statu quo.

Seule exception, Mixivoile, qui sous l'impulsion de son cofondateur Arthur Kampmann, a pris les devants. L'association qui parie sur la voile pour favoriser la mixité sociale, en embarquant personnes handicapées, jeunes de cités ou anciens toxicomanes ensemble, est en négociation pour obtenir une place dans le Vieux-Port. Et devrait donc déménager dans les mois à venir.



# L'abandon du projet Campus A fait perdre des millions d'euros

Arguant de la réforme de l'apprentissage, la Région préfère installer la Cité scolaire internationale à la place du centre dédié aux apprentis, dont la première pierre avait déjà été posée à l'automne. Un choix qui coûte plus de 4 millions d'euros

**S**eptembre 2017, Arenç. Huit ans après sa première évocation, le président (LR) de Région Renaud Muselier participe à la pose de la première pierre de l'Université régionale des métiers, tout juste rebaptisée "Campus A": "Campus pour sa notion d'excellence, explique-t-il. A comme apprentissage, artisanat, avenir, et mon naturel me ferait même dire, A comme amour."

"A comme abandon, oui!", lâche, onze mois plus tard, Thierry Van de Wyngaert. Amer, l'architecte de l'agence parisienne TVAA qui portait le projet a du mal à digérer son abandon pressenti dès février et officialisé par un recommandé reçu il y a deux mois. En lieu et place de Campus A, la Région a choisi d'édifier la Cité scolaire internationale initialement prévue au Canet (lire ci-dessous). "En trente-cinq ans de carrière, c'est la première fois que je vois ça, enrage l'architecte. Des projets qui tombent à l'eau au stade des études à cause d'un changement politique, d'une réorientation budgétaire, c'est un risque

**"En 35 ans de carrière, je n'ai jamais vu ça, c'est un gâchis humain et financier énorme."**

THIERRY VAN DE WYNGAERT, ARCHITECTE



Onze mois après la médiatique pose de la première pierre, l'Université régionale des métiers devenue Campus A n'est plus qu'un projet fantôme. /PH. V.V.

qui fait partie du métier, mais arrêter à ce stade d'avancement, après huit mois de travaux, alors que le terrassement est fait, que des équipes travaillent depuis des années sur ce projet, c'est un lamentable gâchis." Et le professionnel d'égayer: "Ce n'est pas qu'un gâchis architectural, c'est aussi un gâchis financier monstrueux puisque 4 millions d'euros ont déjà été dépensés dans les études architecturales et 1 million pour le terrassement; le manque à gagner de 2 millions d'euros nous a conduit à licencier trois collaborateurs, mais pire que tout, c'est un gâchis social et humain qui

laisse encore sur la touche près de 2000 apprentis à qui on avait promis un superbe écrin au cœur d'Euroméditerranée."

Un gâchis? Tout le contraire. Un gâchis? Tout le contraire, estime l'entourage du président de la Région, Renaud Muselier, qui pointe du doigt la réforme de l'apprentissage voulue par le gouvernement et validée par la loi du 31 juillet. "Engager 55 millions d'euros dans une opération sur laquelle nous n'aurons ni l'avenir ni compétence, ni financement, ça aurait été suicidaire. En faisant ce choix, le président a agi en bon gestionnaire de l'argent public." Quitte à perdre quelques mil-

lions d'euros au passage. "Quatre millions hors taxes, en réalité, dépensés pour le début de l'opération avec le cabinet d'architecte et le maître d'œuvre et les travaux de terrassement et dépollution des sols, qui n'auront donc pas à être réalisés pour l'aménagement de la Cité scolaire internationale."

À la Région, on assure qu'à la veille de l'annonce à la presse de l'abandon de Campus A, le 29 mars dernier, "chaque partie prenante au projet a été contactée et prévenue de façon polie. Certains ont bien sûr été déçus et on le comprend, l'enjeu était important, mais quand vous

vous apercevez que vous allez perdre la planification de l'apprentissage et 120 millions d'euros de recettes de la taxe d'apprentissage du fait d'une décision exogène, vous n'avez guère le choix."

L'entourage du président Muselier rappelle cependant que la Région "continuera d'investir 15 millions d'euros par an au profit de l'apprentissage" et qu'elle "accompagne la quarantaine de CFA et organismes de formation qui devaient investir Campus A sur des projets de requalification ou de recherche de nouveaux locaux pour les plus vétustes."

Pas de quoi apaiser les centaines de professionnels qui ont travaillé sur Campus A jusqu'au gel du projet. Selon nos informations, si les marchés pour la réalisation des fondations ont bien été passés, les enveloppes n'ont pas été ouvertes. Et la société Erilia qui devait ériger ici l'internat pour les apprentis ne pourra pas convertir son projet au profit des lycéens de la Cité scolaire internationale: "Pour nous, société HLM, il est impossible d'obtenir des financements sur ce type de résidence, le projet est donc abandonné, et en accord avec la Région, nous vendrons à l'au-

## RÉFORME

Adoptée par les députés le 31 juillet, la loi "Pour la liberté de choisir son avenir professionnel" bouleverse les règles de financement et de création des centres de formation des apprentis (CFA). Le texte donne plus de responsabilités aux partenaires sociaux dans la construction des diplômés et la gestion des CFA. Les Régions y perdent au passage une partie de leurs compétences et recettes provenant de la taxe d'apprentissage. Fin mars, le président de la Région Paca a ainsi annoncé le report de 136 millions d'euros d'investissements pour l'apprentissage, incluant Campus A.

tomne la parcelle que nous avions acquise."

Côté indemnisation, le cabinet d'architectes TVAA recevra un dédit équivalent à 4 % des honoraires qu'il aurait dû perce-

**"Engager 55 M€ dans un projet sur lequel on n'aura plus compétence, c'est suicidaire."**

UN PROCHE DE RENAUD MUSIELIER

voir, "quelque chose comme 40000€", souligne Thierry Van de Wyngaert, "révolté par la légèreté d'élus locaux qui jettent l'argent public en l'air, pour des rapports de force politique et au mépris des gens. On était fiers de prendre part à ce projet hors du commun et important pour la ville." Celui qui avait redessiné il y a quelques années le commissariat de police du secteur nord de Marseille, refuse de travailler ici: "Marseille, pour moi, c'est terminé, à 65 ans, j'ai passé l'âge de ce genre de bouillabaisse locale."

Laurence MILDONIAN

l mildonian@laprovence-presse.fr



# À quoi sert vraiment le bassin Ganay?

Faussement présenté comme la solution à la pollution des plages, le bassin de rétention n'a en fait rien à voir avec ce problème majeur et récurrent à Marseille. Mais la confusion s'est doucement installée dans l'esprit des habitants, et la vérité n'a jamais été clairement rétablie. Le Service d'assainissement de la Métropole fait le point

**B**aignade interdite par intermittence pour cause de pollution. La saison 2018 n'aura pas échappé à la rengaine estivale. Après chaque épisode orageux, certaines plages du littoral sont fermées, principalement celles du Prado, Borély et l'Huveaune, c'est-à-dire au niveau l'embouchure du fleuve côtier. Pourtant, les Marseillais ont cru qu'une solution, le bassin de rétention Ganay, allait résoudre ce problème. Ils l'ont cru parce qu'on leur a clairement dit.

## COMMENT EST NÉE LA CONFUSION

Lors de la mise en eau du site, au printemps de l'année dernière, Guy Tessier, président de Marseille Provence (ex-MPM) disait : "Il sera mis en service à la fin du mois, ce qui sera mon cher Jean-Claude (Gaudin, Ndlr) une

bonne chose pour nos plages cet été". Faisant écho aux propos du directeur général de Suez (dont la filiale marseillaise Seramm - service d'assainissement Marseille Métropole - était en charge des travaux de construction du bassin, puis du bon fonctionnement de l'ouvrage), Jean-Louis Chaussade qui précisait : "L'objectif est de permettre également aux Marseillais de se baigner quasiment 365 jours par an et non pas de voir la baignade interdite car il y a eu une pluie avec des eaux polluées". Le tout appuyé par le site internet bassin-ganay.fr affichant : "Celui-ci permettra à la station d'épuration Géolide de traiter toutes les eaux usées et pluviales même lors de forts épisodes pluvieux".

La confusion était de mise, et la vérité n'a jamais été rétablie noir sur blanc. Alors qu'on se le dise : Ganay n'a aucun rapport

avec la pollution des plages marseillaises. "Il y a eu des déclarations qui ont été malheureuses. C'est fait, c'est fait", assume Yves Fagherazzi, directeur général du Seramm.

## LA SITUATION MARSEILLAISE

### Réseaux d'assainissement unitaire et séparatif

Pour comprendre la problématique actuelle, Yves Fagherazzi revient sur l'histoire de l'assainissement de l'eau à Marseille. Deux systèmes se côtoient. Le centre-ville a été équipé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, d'un réseau unitaire, où se mêlent à la fois eaux usées et pluviales. "Tous les grands centres-villes entre 1850 et 1900, de Lyon, Paris, Bordeaux, Lille... ont été réalisés sur le même modèle. À l'époque, le souci était d'éloigner de la popu-



lation les sources de contamination et les risques d'inondation. Leur problème n'était pas la protection d'un littoral sur lequel personne n'allait et un parc des calanques qui n'existait pas. Marseille venait de vivre son énième épisode de choléra et il fallait faire quelque chose. On créait le grand émissaire qui part de la porte d'Aix et va jusqu'à la calanque de Cortiou, en passant sous Belsunce, rue de Rome, Prado, Michelet, etc. On a créé des réseaux parallèles qui viennent alimenter ce grand émissaire."

### Station d'épuration Géolide et bassin de rétention Ganay

Il faudra attendre les années 80, pour que la question du traitement des eaux usées soit abordée. La construction de la station d'épuration Géolide est décidée et elle se fera en deux étapes : un traitement physico-chimique opérationnel dès 1987, et un autre biologique à partir de 2008. Autour du centre-ville, un second réseau dit "séparatif" est installé après la Seconde Guerre mondiale (voir schéma ci-dessus).

Reste un problème de taille. Géolide peut recueillir jusqu'à 320 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour. En temps sec, ce sont 200 000 m<sup>3</sup> qui y arrivent. "Quand il pleut la capacité de la station est dépassée et il s'agit de ne pas la noyer.

Donc à partir d'un certain volume d'eau, les effluents mélangés aux eaux de pluie vont sans traitement à Cortiou." Une situation qui rendait la station non conforme au regard des règlements européens. "Non pas par le rejet lui-même mais par la fréquence du rejet en milieu naturel. On était à 40 à 50 épisodes par an. Ganay résout ça ! Avec 50 000 m<sup>3</sup> de stockage, le nombre de rejets est par conséquent diminué.

"Depuis un an, il y a eu une quinzaine d'épisodes pluvieux significatifs et aujourd'hui la station est conforme. Malgré le fait que Ganay existe, si l'intensité de la pluie est trop importante, le système va être saturé. Ganay est fait pour protéger le littoral et la mer en général mais l'impact très concret à Marseille, c'est la calanque de Cortiou. De fait, on a

divisé par deux le volume d'eau usée et pluviale non traité rejeté (sur 2-2,5 millions de m<sup>3</sup> par an). Au-delà de le diviser par deux, on va capter le premier flux qui est le plus pollué dans Ganay et il sera traité." Pour le directeur, pas de doute, la station "remplit bien son rôle".

### Le Jarret et l'Huveaune : les points noirs

Le Jarret et l'Huveaune sont de "mauvaise qualité en termes d'eau en particulier en période de pluie. À telle enseigne que dans les années 70, il a été décidé de dériver les eaux de l'Huveaune en temps secs avec les eaux traitées de la station et d'envoyer le tout à Cortiou". Par temps sec, l'eau de l'Huveaune - qui ne passe pas par la station d'épuration - part donc dans l'émissaire n°2. Son débit est de 30 m<sup>3</sup> par seconde. L'eau que l'on voit dans le lit du fleuve par temps sec est en fait de l'eau de mer qui remonte. "Une crue de l'Huveaune un peu forte peut monter jusqu'à 200-300 m<sup>3</sup> seconde. À ce moment-là, une vanne s'abaisse et l'Huveaune reprend son cours naturel et retourne aux plages. Elle emmène sa pollution endémique, mais aussi toute une série de déchets flottants. Donc quand il pleut les plages sont fermées."

Léa GENTILI



Lors des épisodes orageux, la vanne barrage est abaissée et l'Huveaune retrouve son cours naturel. Sa pollution endémique et les déchets flottants sont charriés jusqu'aux plages. Par conséquent, celles qui sont à l'embouchure du fleuve sont fermées. / PHOTO GEORGES ROBERT

## 6 plages fermées

Hier, à la suite d'un orage en fin de matinée qui s'est abattu sur les quartiers Sud, la ville de Marseille a interdit la baignade sur six plages : Prado Nord et Sud, Huveaune, Borély, Pointe-Rouge, anse des Phocéens. De nouveaux prélèvements seront faits ce matin.

## LA MÉTROPOLE ET LE SERAMM PLANCHENT SUR LE PROBLÈME

# Réduire la pollution des plages en améliorant la qualité de l'eau de l'Huveaune

Une fois le constat posé, quelles sont les solutions proposées par la Métropole - en collaboration avec le Seramm - pour remédier à la pollution des plages marseillaises et leur inévitable fermeture? Les deux entités répondent...

Pour rappel, chaque matin de l'été, un employé de la Ville effectue des prélèvements (aux Catalans, Prophète, Prado Sud, Prado Nord, Huveaune, Borély, Bonneveine, Pointe-Rouge, anse des Sablottes, Bain des Dames, anse des Phocéens et anse de Bonne Brise) et les dépose au Seramm, qui est en capacité de réaliser des tests en trois heures. Deux bactéries fécales : l'*Escherichia coli* et les entérocoques sont recherchées. La Ville décide alors d'ouvrir la plage à la baignade ou non.

### D'où vient la pollution?

"60% du temps, quand une plage est fermée, c'est dû à un épisode pluvieux. Pour 10%, à un problème d'exploitation sur le réseau lui-même - pompe bouchée... - et 30% du temps il y a une anomalie. On ne sait pas si cela vient des bateaux en mer qui rejettent des eaux grises, aux pratiques sur la plage... On fait des enquêtes pour trouver les raisons", explique Yves Fagherazzi.

### Comment une plage peut-elle être, dans une même journée, ouverte puis fermée?

"Il se peut qu'un bouchon de pollution qui s'est créé, mette plus de temps à se disperser. Il se déplace hors de la zone de baignade, puis y est ramené. Nous savons que pendant les deux ou trois jours qui suivent un orage, il peut y avoir ce phénomène de va-et-vient", continue le directeur général du service d'assainissement Marseille Métropole.

### Comment identifier les anomalies le long de l'Huveaune?

"Deux à trois fois par an", les équipes du Seramm remontent le cours du fleuve pour tenter d'identifier les anomalies et causes de pollution, en effectuant des tests physico-chimiques. "On constate que la qualité de l'eau s'améliore en temps sec. Ce n'est pas encore parfait et on ne saurait la renvoyer vers les plages sans conséquence, mais il y a une très nette amélioration."

### Les projets de bassin de rétention ont été abandonnés?

Le contrat d'agglomération - signé entre la Métropole et l'Agence de l'Eau Rhône, Méditerranée et Corse en 2014 - prévoyait "initialement 185 M€ de gros

travaux (dont Ganay, Ndlr) et 25 opérations réalisées suivant un planning très précis sur la période 2014-2018. En 2018, le montant du contrat a été revu à 110 millions d'euros par avenant, en raison notamment de l'abandon de la réalisation de deux bassins de rétention unitaire du cours Pierre-Puget et du quartier de Saint-Mauront, pour lesquels les études préalables à leur construction ont révélé des difficultés techniques incompatibles avec le calendrier du contrat d'agglomération", précise la Métropole par retour de mail. "Le foncier étant ce qu'il est à Marseille, ce n'est pas évident de poser les bassins au bon endroit 'hydrauliquement' parlant", ajoute le Seramm.

### Quelles sont les pistes à l'étude?

"Les études réalisées ont mis en évidence le potentiel intérêt de la réalisation d'un tunnel de stockage des effluents urbains en comparaison avec la réalisation de bassins de rétention sur le périmètre d'alimentation du premier émissaire de Marseille. La réalisation de cet ouvrage permettrait d'obtenir une efficacité équivalente, voire supérieure au déploiement de l'ensemble des bassins de rétention envisagés, pour un investissement total inférieur, et

une échéance moins éloignée. Des études complémentaires sont menées afin de déterminer la faisabilité de cette opération", dévoile la Métropole sans plus de précisions. Une sorte de grand émissaire pour collecter les eaux de pluie, semble-t-il.

"Des solutions techniques sont à l'étude pour piéger, lors de ces événements (orageux, Ndlr), la totalité des macro-déchets entraînés par les crues de l'Huveaune. Dans le cadre du Contrat d'agglomération, la Métropole a engagé une étude des conditions de retour de l'Huveaune dans son lit. Le fleuve, en remobilisant les sédiments, pourrait alors réduire le risque de pollution a posteriori. Le résultat de cette étude est attendu fin 2019. Dans le contrat de rivière, les collectivités engagées s'attachent à rechercher toutes les arrivées d'eaux parasites se rejetant dans l'Huveaune, pour défaut ou mauvais raccordement des branchements d'eaux usées", assure la collectivité.

Côté Seramm aussi, la solution est "d'aller vers une amélioration de la qualité de l'eau de l'Huveaune et du Jarret. Il y a d'abord une action citoyenne à mener. On peut tous faire quelque chose pour les macro-déchets mais ça ne ré-

sout pas le problème de la 'bactérie'. On fait des campagnes sur les problèmes de raccordements, ce n'est pas fait exprès, mais parfois les gens se trompent en branchant les tuyaux d'eaux usées et pluviales.

"Au-delà de ça, on réfléchit à comment faire en sorte de mieux retenir les déchets, même quand la vanne barrage se baisse. On le fait dans l'optique d'améliorer la disponibilité de ces plages mais aussi en vue des Jeux olympiques, afin d'accueillir les athlètes du monde entier dans les meilleures conditions. On a fait des propositions à la collectivité il faut qu'on les étudie en - ensemble."

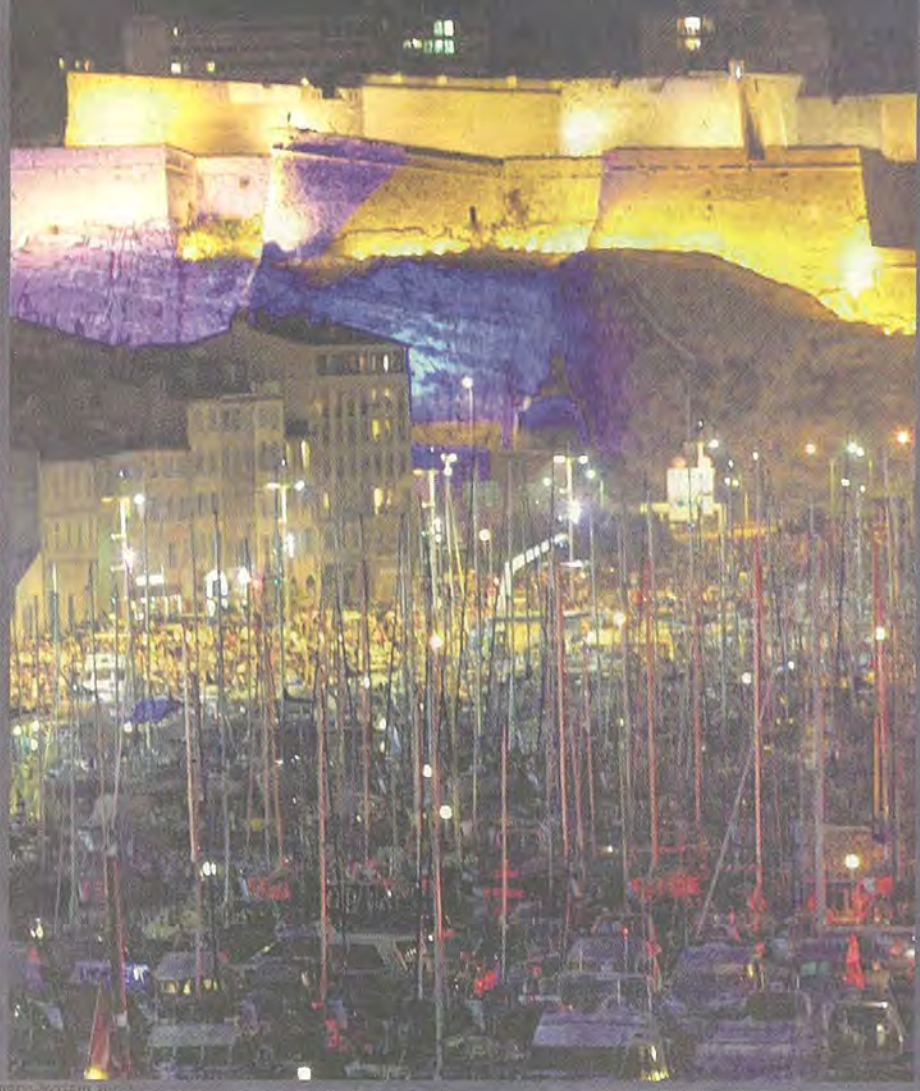
Propos recueillis par L.Gi.





Situé sur la partie haute du fort Saint-Nicolas, la splendide citadelle d'Entrecasteaux devrait pouvoir enfin être totalement restaurée et ouverte au public.

/ PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH



## QUAND LOUIS XIV FIT TOURNER LES CANONS VERS LA VILLE

Comme le fort Saint-Jean qui lui fait face à l'entrée du port, le fort Saint-Nicolas est une citadelle militaire qui fut édifée sur ordre de Louis XIV, moins pour protéger la ville contre les invasions que pour se prémunir des Marseillais et de leur esprit rebelle. En 1660, à la suite de plusieurs révoltes, il ordonna l'envoi de troupes et la construction d'une citadelle "pour y maintenir pour jamais l'autorité du roi". L'emplacement retenu est situé derrière l'abbaye Saint-Victor. Dès le Moyen-Âge, s'y trouvait la petite chapelle Saint-Nicolas. Le chantier lancé est confié au célèbre ingénieur militaire, le chevalier Louis Nicolas de Clerville. À la Révolution, les forts, avec leurs canons tournés vers la ville, symbolisent ce pouvoir royal qu'il faut abolir. Le 30 avril 1790, les gardes nationaux s'emparent de ces "bastilles" et entreprennent leur démolition. Mais l'Assemblée nationale, soucieuse de conserver un ouvrage pour la défense de la ville, ordonna d'arrêter la destruction. En 1860, le fort Saint-Nicolas fut coupé en deux par le tracé du nouveau boulevard Charles-Livon.

## LE GROUPE SOS

### Une multinationale sans actionnaire

Une crèche, une entreprise de taille de pierre, un réseau de radios associatives, des hôpitaux, des fermes, un magazine, des maisons de retraite, des foyers de l'enfance, un site touristique en plein cœur de la forêt équatoriale. Sur toutes ces structures flotte la bannière du groupe SOS. Un géant de l'entrepreneuriat social, regroupant 495 établissements dans 44 pays, qui employait en 2017 15 000 salariés. Le groupe SOS comporte huit secteurs: solidarités, santé, seniors, emploi, jeunesse, action internationale, culture et transition écologique. Chiffre d'affaires? Un milliard d'euros. Et tout cela sans bénéficiaires ni actionnaires. Le "modèle de société" prôné est en effet le développement et la pérennisation d'activités sociales ou commerciales sans recourir à une logique de rentabilité du capital. "Tous les bénéficiaires sont réinvestis. Nos seuls indicateurs de performance,

c'est notre impact social et culturel", assure Alexandre Lourié, directeur du secteur culture.

À Marseille, SOS gère une vingtaine de centres et foyers comme le centre de soins et d'accompagnement en addictologie (CAARUD) Sleep, le centre de soins en ambulatoire Casanova, le centre d'accueil pour demandeurs d'asile ou encore l'UHU de la Madrague-Ville.

C'est d'ailleurs à Marseille, en 1984, qu'est née cette multinationale de l'associatif. Son fondateur Jean-Marc Borello, était éducateur auprès de jeunes en difficulté. Devenu expert en toxicomanie, il sera recruté au sein de la Mission interministérielle de lutte contre la drogue créée par le gouvernement Mauroy. Jean-Marc Borello est également auteur du rapport "Donnons-nous les moyens de l'inclusion" à la demande de la ministre du travail Muriel Pénicaud.

# Entrecasteaux: on reprend la bastille!

Le groupe SOS a été retenu pour redonner vie au fort d'Entrecasteaux. Objectif: le rendre aux Marseillais

## RAPPEL DES FAITS

C'est l'un des plus beaux sites de Marseille. Le fort Saint-Nicolas, dans sa partie haute (Entrecasteaux) a été racheté par la Ville en 2010, la partie basse (Ganteaume) appartenant toujours au ministère de la Défense. En avril 2017, un appel à projets a été lancé. L'opérateur retenu est le groupe SOS. Alexandre Lourié, directeur de sa branche culture, nous a dévoilé son projet.

Lors des visites exceptionnelles du fort d'Entrecasteaux organisées pendant les Journées du patrimoine, un vieux Marseillais a écrit dans le livre d'or: "Il m'a fallu 72 ans pour découvrir ce site, alors que j'habite au bout de la rue."

C'est tout le paradoxe de cette citadelle du XVIII<sup>e</sup> siècle, située sur la partie haute du fort Saint-Nicolas: "Un site exceptionnel, unique au monde, mais fermé au public depuis 350 ans. C'est dingue!", résume Alexandre Lourié, directeur du groupe SOS Culture, qui ne cache pas son enthousiasme et son "immense ambition" pour le projet de son groupe, qui a donc été retenu par la Ville de Marseille pour redonner vie à ce monument, l'un des plus beaux de Marseille.

Dans une délibération soumise aujourd'hui au conseil municipal, le groupe SOS Culture se voit concéder un bail emphytéotique de 40 ans sur ce site de 4 hectares, qui doit être progressivement restauré, ouvert au public, animé, pour y "développer une ambition culturelle à l'échelle internationale", souligne Alexandre Lourié, qui promet un investissement de 50 millions d'euros sur la durée du bail! Une promesse en l'air?

40 ans, certes, c'est long. Mais le projet a été pensé sur la durée, et conformément à la philosophie "inclusive" du groupe SOS, qui exclut les stratégies de profit à court terme. "Le moteur du projet, ce sont les chantiers de restauration d'Acta Vista, qui vont être poursuivis, intensifiés, afin de pouvoir ouvrir progressivement la totalité du site au public." Acta Vista, association d'insertion professionnelle intervient depuis déjà 10 ans sur la restauration du fort, permettant la formation et la réinsertion de 2 000 personnes éloignées de l'emploi.

Dans la partie basse, déjà restaurée, une "balade d'œuvres d'art" viendra prendre place sur les remparts. "Certaines de ces

**"Nous voulons rendre ce monument unique aux Marseillais."**

œuvres monumentales seront participatives, d'autres seront des créations d'artistes locaux et internationaux", précise Alexandre Lourié. "Plusieurs artistes" auraient déjà été contactés. Des résidences d'artistes, que les Marseillais pourront visiter, sont également au programme.

Côté animations, on nous promet des brasseries et des bars, mais aussi une herboristerie "qui produira sur place", des ateliers d'artisanat local, un jardin et des microfermes. Sans oublier un espace d'expérience de réalité virtuelle, "qui permettra par exemple de s'immerger en 3D dans le Marseille du XVII<sup>e</sup> siècle ou de découvrir le patrimoine disparu, reconstitué en images virtuelles". Le groupe SOS, qui possède à Saint-Ouen le premier incubateur de réalité

virtuelle se fait fort de trouver les talents pour participer au "revival".

Sur le papier, le projet a de quoi séduire. Mais les Marseillais, échaudés par les effets d'annonce, peuvent-ils vraiment y croire, surtout sur une période de 40 ans? "Comme pour tout contrat, il y a un risque", a concédé vendredi le secrétaire général de la Ville Jean-Claude Gondard, précisant que "si le contrat n'est pas respecté, il sera dénoncé".

Du côté de l'opérateur, on affiche enthousiasme et confiance. "Le groupe SOS est un pionnier de l'entrepreneuriat culturel. Nous possédons douze entreprises de ce type, dans le patrimoine, le cinéma, les médias", souligne Alexandre Lourié qui revendique comme "une marque de fabrique", la volonté de son groupe que les projets soient "majoritairement autofinancés". Ainsi, "il n'y aura pas de subvention" pour celui d'Entrecasteaux, qui compte sur le mécénat, les recettes des boutiques, et la billetterie générée par les manifestations organisées au fort pour financer l'opération.

Un premier investissement d'1,5 million d'euros, prévu dans le bail, sera toutefois nécessaire pour mettre en sécurité le fort, y compris les souterrains tout en respectant les préconisations des Monuments historiques. Un chantier dont on ignore encore l'ampleur et donc la durée. "Impossible donc d'annoncer aujourd'hui à quelle date la citadelle sera ouverte aux Marseillais", reconnaît Alexandre Lourié: un an, deux ans, trois ans peut-être? Les Marseillais, qui attendent ça depuis plus de trois siècles devront encore un peu patienter.

Sophie MANELLI





MARSEILLE

# Le lifting de la place Jean-Jaurès démarrera en septembre

La Soleam lancera en septembre les travaux de requalification de la place Jean-Jaurès. Un chantier de 13 millions d'euros qui vise à donner un caractère moins « routier » à ce qui est aujourd'hui la plus grande agora de l'hyper-centre de Marseille. Détails.



© J. C. Barla

Une estrade boisée d'environ 2 000 mètres carrés accueillera des bancs, des aires de jeux et un solarium.



L'ambition  
numéro un  
est de libérer  
l'espace de  
l'emprise de  
l'automobile.



## UNE ÉTUDE SÛRETÉ POUR ÉVITER LES BLOCS DE BÉTON

Initialement programmé pour la fin 2017, le lancement des travaux de la place Jean-Jaurès a été décalé de neuf mois pour des raisons liées non pas à la contestation des riverains, mais à la sécurité. « Dans le contexte actuel sensible, la préfecture nous a demandé d'intégrer au plan d'aménagement des dispositifs de mise en sécurité de la place », avance Gérard Chenoz. Afin d'éviter d'être obligés d'installer les glissières de béton disgracieuses (les « GBA » pour « Glissières en béton adhérent ») qui fleurissent sur le pavé des villes, verrouillant l'accès aux espaces accueillant les grands événements, la Soleam et la métropole Aix-Marseille Provence ont sollicité un bureau d'études spécialisé dans le traitement des enjeux de sécurité publique, le cabinet « Citypol » d'Aix-en-Provence. « L'étude sûreté a identifié les points à risque. On a revu le positionnement de certains accès et des kiosques et installé du mobilier renforcé sur les lieux stratégiques », ajoute le président de la Soleam. Ce travail d'anticipation a évidemment été mené main dans la main avec la préfecture.

...→ convivialité et de proximité », déroule Jean-Louis Knidel, paysagiste de l'agence APS.

## UN INVESTISSEMENT DE 13 M€ HT

Au sol, l'enrobé noir sera remplacé par un revêtement calcaire. « Devant le front bâti, on déroulera un ruban de pierre calcaire de couleur claire. Sur les ramblas, on posera du béton désactivé. Enfin, le centre de la place sera recouvert d'un grand tapis rectangulaire, assemblage de modules de béton bicolores », précise le paysagiste. Poumon économique du quartier, le marché fera le dos rond en attendant son nouvel écrin. « Sur les 200 forains, 80 resteront sur place durant les travaux. Les 120 autres seront relocalisés sur plusieurs sites [place Louis Arzial (3e), à la Belle-de-Mai (3e), boulevard Michelet (9e) ou à la Rose (13e), NDLR]. Fin 2020, le nouveau marché de la Plaine proposera 190 emplacements

Un « deck urbain », une estrade boisée d'environ 2 000 mètres carrés, accueillera des bancs, des aires de jeux et un solarium. « Cet îlot urbain incarnera la double échelle du projet : par sa forme, il sera un signal d'ampleur métropolitaine mais par sa fonction, il sera un lieu de convivialité et de proximité », déroule Jean-Louis Knidel, paysagiste de l'agence APS.

de six mètres de largeur : 170 emplacements avec véhicules et 20 emplacements sans véhicule attendant », détaille Marie-Louise Lota, adjointe déléguée aux emplacements publics. Les travaux, dont le montant s'élève à 13 millions d'euros HT, se dérouleront en quatre phases à partir de septembre en vue d'une mise en service de la nouvelle agora piétonne pour la fin de l'année 2020. Les huit lots sont en cours d'attribution.

**D**eux ans après le choix des maîtres d'œuvre, la ville de Marseille lancera en septembre le grand lifting de la place Jean-Jaurès, épice centre du quartier de la Plaine, dans l'hy-per-centre de Marseille (au confluent des 1<sup>er</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements). L'opération prévoit la recomposition de cette agora qui forme, après le Vieux-Port, la plus grande place publique de Marseille (2,5 ha). Un forum réputé pour sa vie nocturne : le site accueille dans un relatif désordre un marché très prisé des Marseillais, des aires de jeux pour les enfants, une cinquantaine de commerces, une douzaine de terrasses de cafés et restaurants, des snacks. Sans oublier, la malédiction urbaine : un parking en surface (244 places autorisées, près du double en soirée...) et un autre sous-terrain exploité par Vinci (487 places) depuis plus d'un quart de siècle.

## SUPPRIMER LE FLUX DE TRANSIT

A l'instar de la semi-piétonnisation du Vieux-Port, la cure de jouvence pilotée par la Soleam (Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise) et l'agence de paysagistes valentinoise APS a donc pour ambition numéro un de libérer l'espace de l'emprise de l'automobile. « En supprimant le flux de transit qui a transformé la place en rond-point, on va pouvoir lui redonner un visage plus apaisé et sa véritable dimension métropolitaine », assure Gérard Cheno, le président de la Soleam. « La circulation sera dépor-

tée sur les rues adjacentes, libérant les pieds d'immeubles sur les deux rives de la place, à l'est et à l'ouest », indique Maryline Van de Voorde, responsable du programme à la Soleam. Demain, la traversée de la place s'effectuera par une voie nord-sud aménagée dans la continuité de la rue Saint-Savournin, le long de la rambla occidentale.

« En supprimant le flux de transit qui a transformé la place en rond-point, on va pouvoir lui redonner un visage plus apaisé et sa véritable dimension métropolitaine », assure Gérard Cheno, le président de la Soleam.

Cette nouvelle rue sera bordée d'une rangée d'arbres sur son flanc est. En lieu et place des actuels boyaux à voiture, les paysagistes ont prévu d'aménager deux grandes ramblas ombragées (200 mètres de long) avec des alignements d'arbres d'essences méditerranéennes. Au milieu de la place, les quatre magnolias existants seront magnifiés par la création d'un grand parvis calcaire jalonné de bancs et de kiosques. Ce nouveau point d'ancrage aura pour emblème un « deck urbain », une estrade boisée d'environ 2 000 mètres carrés qui accueillera des bancs, des aires de jeux et un solarium. « Cet îlot urbain incarnera la double échelle du projet : par sa forme, il sera un signal d'ampleur métropolitaine mais par sa fonction, il sera un lieu de ➡



### CHIFFRES CLEFS

**2,5 ha**

ENVIRON, DE SUPERFICIE

**85 %**

DE SURFACE PIÉTONNE

**1**

MARCHÉ SUR 4 ALLÉES

**2**

AIRES DE JEUX (ENVIRON 660 M<sup>2</sup>)

**2**

ARRÊTS DE BUS ET 1 PISTE CYCLABLE

**7**

AIRES DE LIVRAISON AUTOUR DE LA PLACE,

**1**

STATION DE TAXIS

**65**

PLACES DE STATIONNEMENT MINUTE

**13 M€ HT**

D'INVESTISSEMENT





La fin des travaux  
est prévue pour  
décembre 2020.



▶ **FLASHEZ CE QR CODE ET RETROUVEZ  
NOTRE CHRONOLOGIE INTERACTIVE  
SUR LES TRAVAUX DE LA PLACE**



## CALENDRIER

### Jun 2018 à juin 2019

Enedis (avec Innovtec) renouvelle les câbles électriques et les raccordements d'immeubles sur la place.

#### Phase 1

##### Septembre 2018 > décembre 2018

Sur les parties sud et ouest

- Installation de la base de vie
- Démolitions et terrassements
- Travaux réseaux de la voie centrale et de la grande allée piétonne

#### Phase 2

##### Décembre 2018 > avril 2019

Au sud, à l'ouest et sur une partie de la zone nord

- Suite de l'aménagement et des terrassements

au nord du cœur de place

- Travaux de surface autour de la voie centrale et de la grande allée piétonne
- Mise en place de l'éclairage public, voie centrale et voie sud
- Mise en place des bornes de gestion d'accès
- Construction des nouveaux kiosques

#### Phase 3

##### Avril 2019 > avril 2020

- Réalisation des boucles Ferrari/Olivier et Chave/Bertin
- Travaux d'aménagement de surface
- Finalisation de l'éclairage public voies centrale et sud
- Finalisation des bornes de gestion d'accès
- Construction d'ilots végétaux

- Habillage des sorties de parking
- Travaux de réseaux divers

#### Phase 4

##### Avril 2020 > décembre 2020

Livraison prévisionnelle de la place

Sur le centre de la place et finalisation de la partie sud

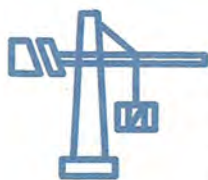
- Déplacement et réduction de la base de vie du chantier
- Construction des gradins urbains paysagers
- Mise en place des jeux pour enfants
- Finalisation des plantations





AIX-EN-PROVENCE

# La Constance : écoquartier dans le grand paysage cézannien



Une nouvelle pièce urbaine immergée dans les paysages cézanniens. Tel est le fil directeur de l'écoquartier que la ville d'Aix prévoit de développer à la Constance,

sur près d'une centaine d'hectares de friches agricoles et d'espaces naturels à

la jonction entre le Jas de Bouffan et la Pioline. Le projet, piloté par la SPLA\* Pays d'Aix Territoires, nécessite une modification du Plan local d'urbanisme (PLU). Procédure qui fait aujourd'hui l'objet d'une enquête publique.

Sur cette vaste réserve foncière, l'urbaniste Christian Devillers a imaginé une vitrine de





La place de la Rotonde est actuellement en chantier.

© W. A.

reliera le parc relais du Krypton, près du Pont de l'Arc, et l'avenue Saint-Mitre-des-Champs, aux confins du quartier du Jas de Bouffan, via la gare SNCF et le quartier des universités.

### BOOSTER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'aménagement de ce TCSP (Transport collectif en site propre) représente un investissement de 66,2 millions d'euros HT (plus 15 M€ pour l'achat de 15 bus électriques) financé par la métropole Aix-Marseille Provence et l'Etat (5,1 M€ via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France - AFITF). Les travaux d'infrastructure ont été divisés en trois lots géographiques confiés à

autant de groupements d'entreprises : Colas Midi Méditerranée, Guignol, EHTP et Malet pour le tronçon ouest (15,3 M€ HT), Eurovia Paca et TP Spada pour le secteur de l'avenue de l'Europe (10,2 M€ HT) et Gregorio Provence, Gignes et RCR Deco France-Enseigne Provence Impressions pour le tronçon centre-ville - universités (12,4 M€ HT). Les études préalables menées par l'ex-communauté du Pays d'Aix tablaient sur un gain de 15 % de la fréquentation totale journalière (16 000 voyages/jour), faisant passer la part modale des transports collectifs de 12 à 17 % sur cet axe est-ouest.

**William Allaire**  
wallaire@wanadoo.fr



**66,2 M€ HT**

+ 15 M€  
POUR L'ACHAT  
DES BUS ÉLECTRIQUES

**19**

STATIONS

**5**

FRÉQUENCE  
DE 5 MINUTES EN POINTE

**25**

TEMPS DE PARCOURS  
SUR LES 7,2 KM  
DE LA LIGNE : 25 MINUTES

**15**

15 BUS ÉLECTRIQUES  
IRIZAR DE 12 M DE LONG

**50**

AUTONOMIE : 50 KM  
DE SURFACES BÂTIES





Un visuel du projet.

la smart city ancrée dans le grand paysage. Une ambition qui devrait se concrétiser par la création, d'ici une décennie, d'un morceau de ville écolo agrégeant environ 3 600 logements (240 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher), 70 000 mètres carrés de bureaux et 5 000 mètres carrés de commerces et de services au milieu d'une coulée verte proposant un parcours découverte des sites cézanniens dont l'inventaire a été confié à Denis Coutagne, l'ancien directeur du musée Granet qui préside la société Paul Cézanne.

### UNE VITRINE DE LA FRENCH TECH

Le schéma d'urbanisme du quartier s'inspire de la trame des espaces publics du centre historique avec ses cours, ses ruelles, ses places et ses placettes bordés d'immeubles habillés de la pierre de Provence.

Cet hommage à l'histoire de la cité n'empêche pas de regarder le futur. La Constance sera une vitrine de la French Tech dans le sillage de Voyage privé, leader de l'e-tourisme qui a prévu d'implanter son nouveau siège sur le site. Le futur et le présent seront également au programme de la nouvelle Salle des musiques actuelles (Smac). Posé le long de l'autoroute A8, cet écran de 4 200 mètres carrés en forme de rocher, dessiné par Rudy Ricciotti\*\*, lèvera le rideau au début 2019.

**William Allaire**  
w@llaire@wanadoo.fr

\* Société publique locale d'aménagement.

\*\* La Smac est réalisée via un marché de conception-réalisation par le groupe Fayat Bâtiment, Rudy Ricciotti et Jean-Michel Bâttesti.



# Smartseille îlot dans la ville

Dans le quartier des Crottes, à deux pas des Puces, Smartseille sort de terre. Rencontre avec les habitants et salariés de la nouvelle vitrine d'Euroméditerranée

Les hauts immeubles blancs et design tranchent dans leur environnement où le gris du bitume et des façades l'emportent. Incarnation de ce que l'aménageur Euroméditerranée entend créer sur son périmètre étendu jusqu'aux Crottes et au marché aux puces (15'), Smartseille n'est pour l'heure qu'un îlot coincé entre le chemin de la Madrague-Ville et la rue de Lyon, au pied du viaduc de l'autoroute du Littoral. Un îlot qui vit pourtant jour et nuit. Cent vingt logements privés et sociaux ont déjà trouvé preneurs ici et 250 autres, dont des logements intergénérationnels, devraient être livrés d'ici à avril 2019, à proximité de bureaux. Des services municipaux sont déjà hébergés depuis un an sur place et un groupe scolaire accueille 85 écoliers depuis septembre.

mades dans les logements sociaux et des terrasses partagées dans les immeubles. C'est encore des bornes électriques pour voitures et des food-trucks qui se succèdent chaque midi devant la conciergerie du site. Cœur battant de Smartseille, cette conciergerie, où sont aménagés mini-salons de coiffure et de massage et petite salle de sport, vient répondre aux besoins des habitants et salariés: "On peut venir boire un café, y caler un rendez-vous avec un coiffeur, retirer et déposer ses colis postaux, recharger sa carte RTM et, chaque premier mardi du mois, partager un afterwork gratuit; cette conciergerie, c'est le top!", s'enthousiasme Samia, locataire depuis un an.

## Une conciergerie qui pallie les manques

Un lieu d'autant plus incontournable qu'il compense des manques qui perdurent autour de l'îlot. Car hormis Dubble et l'hôtel B & B, aucun commerce n'a encore vu le jour ici. Des activités de santé devraient ouvrir une fois l'ensemble des immeubles livrés, mais c'est surtout dans la réhabilitation des abords immédiats de Smartseille par Euroméditerranée que l'attente est forte. "Recréer une activité, donner vie aux bâtis avant même que tout soit terminé, c'est l'objectif de cette démarche d'urbanisme transitoire, explique-t-on à l'établissement public. Cela permet de rassurer la population, d'attirer d'autres 'pionniers' et de discuter plus facilement sur le territoire." De convaincre les riverains réticents, voire de faire pression sur les collectivités pour accélérer l'aménagement. Station de métro Géze, tramway, parc de Bougainville: à Smartseille, c'est sur l'avenir qu'on parle.

Laurence MILDONIAN

## Parkings mutualisés, terrasses partagées

"C'est une hétérogénéité que nous souhaitons la plus grande possible pour répartir au mieux les dépenses énergétiques", avance Hervé Gatineau, directeur immobilier grands projets chez Eiffage, l'opérateur urbain à qui a été confié le projet Smartseille, rue André-Allar. Dans ce qu'Euroméditerranée qualifie de "démonstrateur de la ville durable (chauffé et réfrigéré par un système de boucle thermique d'eau de mer), labellisé par l'État", c'est la ville de demain qui se dessine.

Alors que des jardins partagés commencent à prendre forme, des ruches ont pris place sur les toits. Quand les travaux autour seront terminés, les containers de tri enroulés joueront pleinement leur rôle dans la gestion des déchets. Smartseille, c'est aussi une connexion généralisée à la fibre, des places de parking mutualisées, des pièces no-



En 2019, 370 logements privés, sociaux ou intergénérationnels côtoieront ici des bureaux. /PHOTOS L.M.

## DU CÔTÉ DES HABITANTS

### "Le sentiment d'être au cœur d'une reconquête"

À Euromed, on les surnomme "les pionniers". Et c'est vrai qu'il y a de cela dans l'esprit des "Smartseillais". À l'instar de Frédéric Beltramo, croisé au 16<sup>e</sup> étage de l'immeuble So View, où il vit depuis un an. "J'ai dû quitter Vitrolles pour m'installer à Marseille, explique ce commercial. Si mon choix s'est porté sur Smartseille, c'est à la fois pour des raisons d'emplacement, à proximité des autoroutes A55 et A7, du tunnel Prado-Carénage et bientôt de la L2, mais aussi pour des raisons de budget."

À 145000€ le T3 de 58m<sup>2</sup> avec une terrasse de 15m<sup>2</sup> et un parking mutualisé en droit d'usage, avec une centaine d'euros de charges mensuelles, l'argument financier a fait mouche. Et un mot a fait pencher la balance: Euroméditerranée. "J'ai vu la transformation du secteur en vingt ans. Aujourd'hui, j'ai le sentiment d'être au cœur d'une reconquête de territoire, dans des quartiers jusqu'alors délaissés par les pouvoirs publics." Son appartement avec vue sur le massif de la Nerthe et sur celui du Garlaban



Les afterworks des 1<sup>er</sup> mardis du mois réunissent les voisins à la conciergerie.

est précablé, connecté à la fibre, équipé d'un visiophone et d'une tablette interactive proposant un coaching énergétique et des services en lien avec la conciergerie.

"Il manque quelques petits commerces de proximité comme une vraie boulangerie, mais le métro Bougainville est à cinq mi-

minutes, on est bien desservi", ajoute-t-il, reconnaissant que s'il fait là "un pari sur l'avenir", il tarde à certains de ses voisins de voir le quartier se transformer.

"Niveau confort, sécurité et retours du bailleur, nos apparts sont très bien", confirme Samia, qui a quitté un logement social à Longchamp pour être relogée à Smartseille. L'œil rivé sur ses enfants qui jouent au ballon et font du roller en pied d'immeuble, elle participe ce mardi soir aux fameux afterworks musicaux où se retrouvent, sans encore vraiment se mêler, salariés et habitants du site. "L'ambiance est bonne entre voisins, géographiquement, on est près de tout grâce aux transports. Le seul vrai point négatif, c'est la proximité du foyer d'hébergement d'urgence, confie-t-elle. Quand je rentre du travail à 22h depuis la station Bougainville, je ne me sens pas en sécurité, le coin n'est pas éclairé et il y a des personnes qui errent. Parfois je prends un taxi parce que j'ai peur."

L.M.

## DU CÔTÉ DES PARENTS D'ÉLÈVES

### "Ils auraient dû tout finir avant d'ouvrir l'école"

Sa construction et son aménagement auront respectivement coûté 3,6 millions d'euros (dont 2,6 financés par le Département) et 4 millions d'euros. Seul groupe scolaire ouvert cette année à Marseille, "l'école Allar ne sera pas inaugurée tant que le ministre de l'Éducation nationale Jean-Michel Blanquer n'y viendra pas", a prévenu le maire Jean-Claude Gaudin ajoutant que "si on ne l'a pas encore inaugurée, c'est qu'il reste des détails à régler". Des détails qui, au quotidien, pèsent lourd. "Il n'y a pas de revêtement adapté ni de jeux dans la cour de la maternelle, les classes n'ont quasiment pas de matériel, et la cantine n'a pas fonctionné la première semaine parce que rien n'était au point, énumère Kawkab, maman de deux enfants en petite et grande section. Mon aînée, qui était à l'école de la Madrague l'an dernier, regrette de ne pas y être restée, et moi aussi. Les enfants reviennent à la maison les yeux rouges et couverts de poussière à cause des travaux qui entourent l'école. Je ne comprends pas, ils auraient dû tout finir avant de l'ouvrir."



Des grillages entre deux chantiers et au bout, la flamboyante école Allar.

Un point de vue que ne partage pas Euroméditerranée: "Il était primordial d'ouvrir l'école cette année pour tisser un lien avec le quartier, créer ce pont avant la livraison totale de Smartseille au printemps 2019." L'aménageur a ainsi créé un dépose-minute devant lequel se poste régulièrement la police et ouvert un chemin piéton

depuis la rue de Lyon d'où viennent la plupart des familles. Eiffage finance, pour sa part, la présence d'un vigile qui veille à la sécurité des élèves aux heures d'entrée, de sortie et de cantine face aux chantiers.

Située en zone Rep +, l'école est calibrée pour accueillir huit classes, une dans chaque niveau de maternelle et primaire. Elle n'en compte pourtant que six, pour un total de 85 élèves dont 43 seulement en élémentaire. Des effectifs qu'environne beaucoup de groupes du secteur, eux qui peinent à dédoubler leurs CP et CE1... "Cette ouverture a permis d'alléger les classes des écoles voisines", assure Danièle Casanova, l'adjointe LR au maire déléguée aux écoles. Et l'Inspection académique précise: "Les effectifs sont bas mais les prévisions laissent à penser que de nouveaux élèves vont arriver au cours de l'année." Peut-être alors les garderies du matin et du soir pourraient-elles être proposées aux familles? Une pétition est lancée en ce sens par la toute jeune association que les parents viennent de monter.

L.M.

## SERVICES MUNICIPAUX

### Une oasis de modernité perdue dans la zone

Il y a un peu plus d'un an, près de 300 fonctionnaires municipaux (direction des sports, direction territoriale, direction des grands projets) ont été transférés à l'îlot Allar. "Les bureaux sont très beaux, il n'y a rien à dire. Le seul problème, c'est que pour y arriver, il faut slalomer entre les poubelles éventrées et éviter les rats qui nous courent dans les jambes...". résume l'un de ces agents "smatseillais". Entre les travaux incessants, la propreté déplorable, et la circulation automobile complètement saturée dans le quartier, beaucoup s'impatientent. "Quand on a déménagé, on nous a promis monts et merveilles: des navettes, le métro Géze tout proche..."

Le métro Géze? On l'attend depuis... 2014. Les problèmes techniques s'étant accumulés, la mise en service n'interviendra, au mieux, qu'à la rentrée 2019. Quant aux navettes qui assurent la liaison entre le métro Bougainville et l'îlot Allar, "les horaires sont absurdes, explique ce fonctionnaire, la première part à 8h et nous fait arriver 20 minutes en avance au bureau. La deuxième navette part à 8h25 et on arrive en retard!" Même problème pour la pause déjeuner, dans un quartier où l'offre de restauration est familiale "on n'a même pas une boulangerie". "Au départ, on nous avait mis une navette pour les Terrasses du Port. Mais avec une coupure de trois quarts d'heure, ce n'était pas jouable. Et de toute façon, la navette a été supprimée à cause des travaux qui créent des bouchons dans tout le quartier", expliquent les agents.

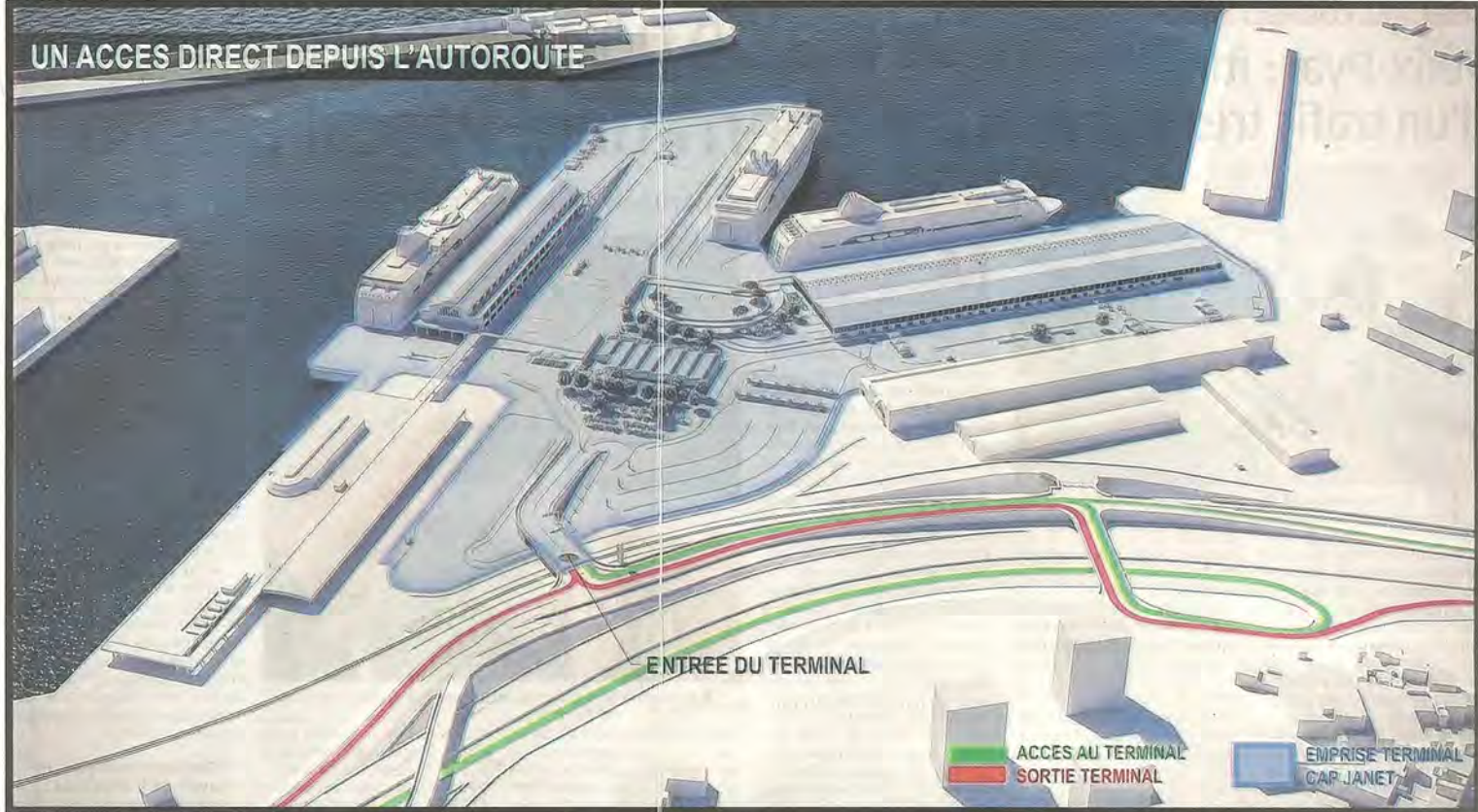
Dans un courrier récemment adressé au directeur général des services de la Ville, la CFE-CGC a fait part de son "inquiétude" au sujet des conditions d'hygiène et de sécurité autour de l'îlot Allar. "Par ailleurs, poursuit le syndicat, l'environnement du quartier génère une insécurité croissante, notamment pour le personnel féminin qui subit de plus en plus souvent du harcèlement de rue, que ce soit dans les rues aux alentours ou dans la station de métro."

S.Ma.



Le temps de dégager la voie, les bornes enterrées ont été condamnées, les camions-collecteurs ne pouvant manœuvrer.





# Le Grand port met le cap sur Janet

En 2021, les passagers embarqueront et débarqueront du Maghreb depuis le Cap Janet dans une gare maritime repensée

Qui a déjà eu l'occasion de prendre un ferry pour l'Algérie ou la Tunisie peut en témoigner: rien n'est moins mal conçu que ces embarquements et débarquements à Marseille. Car depuis que les navires de plus de 200 mètres ont été mis à l'eau sur ces trajets, il a fallu réorganiser les 400 escales annuelles qu'enregistre le Grand port maritime de Marseille (GPMM). Deux cents d'entre elles sont organisées sur les bassins de La Joliette, les deux cents autres sur le site du Cap Janet, où les grands bateaux peuvent être manœuvrés. Pour les passagers véhiculés, l'entrée dans Marseille participe à l'embouteillage du quartier autour du Mucem. Pour les piétons, c'est pire: s'ils sont accueillis à la gare mari-

time de la Major, ils doivent ensuite être accompagnés en bus au Cap Janet, à 6 km de là, pour y passer des contrôles de sûreté dans des installations provisoires. Le tout sans que rien ne soit vraiment prévu pour faciliter leur attente, qui dure souvent plusieurs heures en raison de la multiplication des contrôles.

Fort de ce constat, le GPMM a mené, il y a quelques années, une réflexion pour améliorer cet accueil et la gestion du trafic maritime tout en limitant la congestion du trafic routier. "Plusieurs options ont été imaginées avant que des travaux préparatoires soient lancés en 2015 et qu'on valide en 2016 le choix de la restructuration du terminal du Cap Janet", explique Renaud Paubelle,

directeur de l'aménagement du port. C'est ce projet qui fait actuellement l'objet d'une concertation publique, destinée à recueillir l'avis de la population d'ici au 19 octobre.

## Un investissement global de 40 millions d'euros

Portée par le GPMM et la Métropole, cette restructuration prévoit le regroupement au Cap Janet de toutes les escales des terminaux internationaux. Imaginé par le cabinet d'architecture Arep (qui a notamment redessiné la gare Saint-Charles), le projet s'appuie sur la mise en valeur des hangars existants H18 et H16 qui seront rénovés et face aux quels des zones de confort seront aménagées.

Coût de l'opération: 29,3 millions d'euros HT pour la réorganisation du terminal (près de 16 millions pris en charge par le GPMM, 10,3 millions financés par l'État, 4,4 millions par la Région et 1,7 million par la Métropole), auxquels s'ajoutent 10,5 millions d'euros HT (4 millions financés par le Département, autant par la Métropole et 2,5 millions par la Région) pour la création d'un accès routier près de l'autoroute A55, un dépôt minute, des arrêts taxis et bus, et une piste cyclable.

En ramenant les passagers au plus près du terminal depuis ce raccordement routier, on permettra à 40 000 véhicules par an de réduire de 8 km leur entrée dans la ville. Mais le transfert de toutes les escales internationales au

Cap Janet générera aussi celui de 130 000 véhicules par an, augmentant de 0,5% le flux passant par l'A55 et de 1,4% celui passant par la RD5. Un point qui inquiète à La Calade (*lire ci-dessous*). À juste titre, compte tenu de la forte saisonnalité de ces escales: actuellement 35% du trafic sortant a lieu sur six semaines l'été, 35% du trafic entrant sur cinq semaines l'été aussi, avec des recouvrements en août...

Laurence MILDONIA

Dossier de concertation consultable jusqu'au 19 octobre dans les mairies des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements et des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements, au siège du GPMM (23, place de La Joliette, 2<sup>e</sup>) et à celui de la Métropole (58, bd Charles-Livon, 7<sup>e</sup>). Ou sur [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr) et [www.marseille-provence.fr](http://www.marseille-provence.fr)



ZONE DE CONFORT

Végétalisées, équipées de brumisateurs, transats et jeux pour enfants, des zones de confort seront aménagées au Cap Janet.

## CALENDRIER

- 19 octobre 2018 : fin de la concertation publique, suivie de l'avis de l'autorité environnementale.
- Novembre 2018 : démarrage de l'instruction réglementaire.
- Mai 2019 : démarrage de l'enquête publique, à l'issue de laquelle est publié le rapport du commissaire enquêteur, suivi de la déclaration de projet.
- Été 2019 : démarrage des travaux.
- Printemps 2021 : fin des travaux.

## DU CÔTÉ DES HABITANTS DE LA CALADE

### "Sur la route, ce sera une calamité"

Président du CIQ de La Calade (15<sup>e</sup>), le quartier le plus proche du terminal du Cap Janet, Denis Palacin a pris connaissance du projet de restructuration du site qu'il appréhende avec un regard circonspect. "Ils veulent dégager La Joliette et le Mucem pour tout rapatrier encore dans nos quartiers. Si la réorganisation sera bénéfique pour les passagers, nous sommes inquiets pour les embouteillages qui se créeront autour de la porte 4. Ce sera une calamité, surtout l'été où les départs et arrivées sont nombreux." Il y a quelques jours, les CIQ du 15<sup>e</sup> arrondissement réunis ont sensiblement partagé le même sentiment. "Je crains que

les automobilistes venant de L'Estaque en direction du centre-ville se retrouvent vite bloqués sur l'A55", poursuit Denis Palacin. L'entrée supplémentaire évoquée entre les portes 3 et 4 le laisse tout aussi perplexe: "Nous n'avons que peu d'information à ce sujet dans le document de concertation." Quant au réaménagement du secteur, qui prévoit la création de pistes cyclables, il le laisse plutôt songeur: "Vous y croyez, vous? Les prévisions sont très belles sur le papier, mais l'expérience nous montre qu'à la fin, tout est fait à minima", confie, sceptique, le président.

L.M.

## LES 3 QUESTIONS À RENAUD PAUBELLE DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DU PORT

### "Développer le trafic et améliorer l'accueil"

#### 1 Quels sont les objectifs de la restructuration du terminal passagers du Cap Janet?

Depuis 2016, le trafic vers la Tunisie a déjà été essentiellement transféré au Cap Janet. Celui vers l'Algérie, concentré sur la gare maritime de la Major, a vocation à le rejoindre à Janet en 2021. Si le Grand port maritime de Marseille et la Métropole investissent 40 millions d'euros dans la restructuration de ce terminal, c'est non seulement pour traiter le trafic actuel (550 000 passagers internationaux par an) mais aussi pour développer - modérément - l'activité maritime. L'idée est aussi d'améliorer l'accueil des passagers qui restent en attente pendant plusieurs heures compte tenu du nombre de contrôles (compagnie, douanes, police, sécurité...) à passer. Le projet prévoit la création de zones de confort ombragées et végétalisées, de jeux pour enfants, davantage de sanitaires, de manière à parfaire l'expérience de voyage, et pourquoi pas, attirer de nouvelles lignes.

#### 2 Libérée des passagers internationaux, la gare maritime d'Arenç aura-t-elle pour vocation d'accueillir des croisiéristes?

Nous accueillons 2,7 millions de croisiéristes par an, essentiellement sur le môle Léon-Mouret, adapté à ce type de navires et qui est situé à une certaine distance des habitations. Mais on ne s'interdit pas l'accueil d'escales de petits bateaux de croisière haut de gamme, à voile par exemple, dans le sud du port, devant le Mucem, comme on le fait déjà une cinquantaine de fois par an. C'est un segment qui est de nature à valoriser la ville et qui peut se développer. Cela ne dépend pas de nous mais des armateurs et de la façon dont ils perçoivent la destination Marseille.



Véhicules et piétons emprunteront des circuits spécifiques vers et depuis les quatre postes du terminal. / DOCUMENTS AREP GROUPE

#### 3 En concentrant l'activité du trafic vers l'international sur le terminal du Cap Janet, envisagez-vous de prendre des mesures pour éviter une aggravation de la pollution atmosphérique?

Nous travaillons déjà sur ce sujet aux côtés des armateurs pour être prêts au moment voulu, car pour l'heure, le raccordement électrique ne relève que d'une démarche volontaire qui leur est propre. Comme cela s'est passé avec Corsica Linea qui a pris, ici, à Marseille, un engagement très fort, le Grand port maritime continue à mener un dialogue nourri et constructif avec ses partenaires. L'objectif est d'être prêts à équiper le port de branchements électriques destinés à limiter la pollution des navires à quai, sitôt actés les engagements pris par les armateurs. Cela pourrait se faire avant même la livraison du terminal du Cap Janet, en 2021.

Propos recueillis par L.M.



# Quand la Ville a le dernier mot

Immeubles ou baux commerciaux, la Ville de Marseille n'hésite plus à exercer son droit de préemption dans les transactions

Une ancienne ferronnerie de 12000 m<sup>2</sup> de planchers dans le viseur rue Sauveur-Tobelem (7<sup>e</sup>), un couvent de 11500 m<sup>2</sup> acquis pour 7 millions d'euros lors du dernier conseil municipal en haut de la rue Breteuil (6<sup>e</sup>), le couvent et les jardins Levat d'une surface d'1,7 ha (3<sup>e</sup>)... L'actualité récente regorge d'exemples de l'exercice du droit de préemption par la Ville de Marseille. Ce pouvoir lui permet d'interférer dans une transaction privée pour acquérir un bien afin de lui donner une vocation d'équipement public. Mais la Ville peut-elle exercer ce droit partout ? Dans quelles conditions ? Dans quel délai ? Sur quels biens ? On vous dit tout.

## LA VILLE PEUT-ELLE PRÉEMPTER SUR TOUT LE TERRITOIRE ?

Le droit de préemption urbain simple concerne l'ensemble des zones U (urbaines) et AU (à urbaniser) du Plan local d'urbanisme. Il permet d'acquérir des biens, immeubles entiers, terrains ou maisons individuelles. Le droit de préemption renforcé concerne les biens normalement exonérés, comme les lots de copropriétés, les actions ou parts de société coopérative ou les bâtiments achevés depuis moins de quatre ans. La Métropole Aix-Marseille-Provence a ainsi acté l'an dernier la création ou le maintien de ce droit renforcé sur l'hypercentre mais aussi sur quelques grandes copropriétés comme les Rosiers ou le parc Kalliste. Délégué par la Métropole à la Ville, le droit de préemption peut également être délégué à un opérateur public comme l'établissement public foncier (sur Euroméditerranée notamment) et la Solem.

## PEUT-ELLE INTERVENIR SUR LES TRANSACTIONS COMMERCIALES ?

En juin 2017, la Ville a voté en conseil municipal la création d'un droit de préemption portant sur les cessions de fonds artisanaux, de fonds de commerce, de baux commerciaux et de terrains portant ou destinés à accueillir des commerces d'une surface de vente comprise entre 300 et 1000 m<sup>2</sup>, installés dans un périmètre délimité dans l'hypercentre (voir la carte ci-contre). "Ce dispositif a pour objectif double de permettre la sauvegarde du commerce de proximité et de maintenir une offre commerciale diversifiée", précisait la

délibération approuvée en conseil municipal. La Ville acquiert ainsi ce bien en priorité afin de le rétrocéder à un commerçant ou un artisan. Ce qui permet d'éviter la multiplication snacks, bars, déstockages alimentaires, magasins de téléphonie ou téléphoniques tout en favorisant l'implantation de commerces plus qualitatifs, bouche, de proximité, artisans et concepts stores. Pour lutter contre la vacance des commerces, la Métropole dispose en outre d'un droit de préemption urbain renforcé, afin d'être informé, au travers des déclarations d'intention d'aliéner, des cessions de murs locaux commerciaux.

## COMMENT LA VILLE EST-ELLE INFORMÉE DES TRANSACTIONS ?

Elle l'est par les notaires, mais aussi les remontées des acteurs de terrain. "En matière de commerces, quand on a la chance d'être face à une transaction dont on a connaissance, ça nous permet d'orienter et de diversifier l'installation certaines activités", précise Sabine Bernasconi, la maire (LR) des 1<sup>er</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements, qui a fortement contribué à la rédaction de la délibération sur le droit de préemption sur les baux commerciaux. Toute la question se pose sur l'équilibre entre la liberté de commerce et la volonté de la municipalité, mais qu'on se rassure, tout cela exercé avec bienveillance, distance et tenue."

## DANS QUEL DÉLAI LA VILLE PEUT-ELLE INTERVENIR ?

Le droit de préemption ne peut être exercé que dans les deux mois qui suivent la réception de la déclaration d'intention d'aliéner - formalité imposée à tout propriétaire qui souhaite vendre un bien immobilier situé sur une zone de préemption - un délai à quel s'ajoute un mois supplémentaire lorsque les Domaines sont saisis.

## À QUEL MONTANT LA VILLE RACHÈTE-T-ELLE LE BIEN ?

Elle ne peut l'acquérir qu'au prix négocié durant la transaction et qui doit avoir été payé au vendeur. D'où l'intérêt porté sur l'immeuble de la rue Sauveur-Tobelem, qui doit être vendu 800000€ alors qu'il en vaut cinq fois plus (lire ci-dessous)...

Laurence MILDONIAN  
lmildonian@laprovence-presse.fr



Ci-dessus, en rose, le périmètre acté l'an dernier de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité dans lequel la Ville peut exercer un droit de préemption sur les baux et fonds commerciaux. /DOCUMENT VILLE DE MARSEILLE

## TROIS COMMERCES RÉEMPTÉS

Un peu plus d'un an après le vote en conseil municipal de la délibération autorisant un droit de préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce, les baux commerciaux et les terrains faisant l'objet de projets d'aménagement commercial, la Ville de Marseille a d'ores et déjà exercé ce droit sur trois commerces du centre-ville. Situés au 39, rue de Rome à côté qu'au 132, mais aussi au 150, La Canebière (photos ci-dessous), ces enseignes ont l'objet d'un appel à projet pour que des commerces qualitatifs (concept store, salon de thé, etc.) ou des espaces dédiés à la culture y voient le jour. "Ce droit qui permet, quand on ne peut pas l'exercer, de diversifier l'offre commerciale en zone hypercentrale, a un effet boule de neige, assure Solange Biagetti, adjointe (LR) au maire. Elle a exercé son droit de vendre, les propriétaires se rapprochent spontanément de nous."



150, La Canebière, la Ville a exercé son droit pour diversifier l'offre commerciale. /PHOTOS L.M.

## RUE SAUVEUR-TOBELEM

# L'ancienne ferronnerie cristallise toutes les attentes du quartier d'Endoume

Des vitres cassées, des structures rouillées, des tags et, au bas de l'imposant immeuble, sept lettres et deux mots sur des affiches : "Ton avis !" Derrière les portes du numéro 5 de la rue Sauveur-Tobelem à Endoume (7<sup>e</sup>) se cache un collectif de chercheurs, professionnels, associations et habitants, baptisé Alt +, en référence aux solutions alternatives que les citoyens peuvent apporter à un lieu voué à disparaître. Autrefois ce bâtiment, situé dans un flot compris entre les rues Tobelem, d'Endoume et Pascal, abritait Piana, une usine de ferronnerie. Il y a une quinzaine d'années, l'activité cessant, l'héritière signait une promesse de vente de l'immeuble qui compte 12000 m<sup>2</sup> au plancher à Nexity... avant de décéder le lendemain matin. Le montant négocié, autour de 800000€ pour un foncier en valant 4 millions, donnait le coup d'envoi d'une procédure judiciaire, la famille de l'héritière souhaitant annuler la transaction promise. En vain : la justice vient de conclure sur son maintien.

"Opportunité exceptionnelle" "C'était un peu David contre Goliath, mais il fallait bien se battre", souffle Stéphane Rutily, architecte qui loue son cabinet depuis quinze ans dans l'immeuble. D'autres professionnels indépendants avaient également trouvé refuge dans une partie du bâtiment, le reste étant aménagé en une trentaine de places de parking.

Sitôt actée la décision de justice, ces occupants ont décidé d'interpeller la mairie sur son droit de préemption, relayés par Benoît Payan, président du

groupe socialiste au conseil municipal. "Laisser passer cette opportunité exceptionnelle serait plus qu'une erreur stratégique majeure, une faute, dans la construction de notre ville", écrivait-il dans un courrier adressé le 21 septembre à Laure-Agnès Caradec, adjointe (LR) déléguée à l'urbanisme.

## Le droit de préemption exercé

"Nous n'avons pas attendu Benoît Payan pour nous préoccuper de cet immeuble, rétorque cette dernière. Nous avons réservé depuis longtemps un emplacement sur ce site dans le Plan local d'urbanisme (PLU). Dès que la déclaration d'intention d'aliéner sera faite, nous exercerons notre droit de préemption."



Au milieu de propositions farfelues des habitants, émergent crèche, lieu culturel, nature et marché couvert.

tion pour y installer un équipement public. Reste à savoir quel type d'équipement : "Le champ des possibles est ouvert, poursuit l'élue. Nous devons réfléchir en fonction des besoins aux côtés de la maire de secteur, des habitants... en lançant un appel à projet. J'aimerais y voir quelque chose d'innovant, mais le besoin de parking est réel."

De son côté, le collectif Alt + a déjà commencé à travailler sur le devenir du site en ouvrant des ateliers de discussions aux riverains. "Une soixantaine de personnes y ont participé, souligne Stéphane Rutily. L'idée est, à partir d'un travail de diagnostic sur ce qui va et ne va pas dans le quartier, de repenser la ville. Il a été question d'espaces publics, de verdure, de lieu intergénérationnel, de théâtre, d'artisanat, de lien social, d'environnement... Tout le monde souhaite réinventer l'espace en créant du liant, des emplois, une attractivité."

Des propositions que le collectif souhaite présenter à la maire (LR) de secteur Sabine Bernasconi, avec qui rendez-vous a été pris. Mais avant de les recevoir, celle-ci est claire : "Bien qu'on puisse toujours envisager des usages complémentaires, la réserve inscrite au PLU sur cet immeuble, après concertation des CIQ, l'a été pour un parking. Il manque des places dans le quartier." Des places, mais pas d'idées.

L.M.

Collages et photomontages créés à partir de thématiques issues des concertations, et de photos des établissements Piana sont exposés aujourd'hui par Alt +, au 5 rue Sauveur-Tobelem (7<sup>e</sup>), lors de l'événement : "De quoi rêves-tu ?"



L'immeuble occupe une surface de 1200 m<sup>2</sup> au sol et compte 12 000 m<sup>2</sup> de plancher, partagés à l'intérieur entre archis, indépendants et parking.





En septembre, les forains sont entrés dans la bataille, une quarantaine d'arbres ont été coupés, des manifestations ont été organisées sur La Canebière et dans le quartier. En octobre, des murs de 2,5 m ont été



Derrière "ils" se cachent ceux qui vivent au quotidien La Plaine, les commerçants et les riverains. Alors que les travaux viennent - non sans mal - de commencer, la polémique laisse place aux doutes et aux incertitudes. Paroles libres

Cette longue palissade de 2,5 mètres de haut a valeur de symbole pour certains opposants et réfractaires au projet de réaménagement de la Plaine. Depuis le 29 octobre, le mur édifié tout autour de la place Jean Jaurès par la Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire métropolitaine de Marseille (Soleam) suscite les interrogations d'une population plus que jamais divisée. Et alimente beaucoup de fantasmes, notamment sur les réseaux sociaux. L'édification en question ne laisse rien voir de l'aménagement de l'intérieur du chantier. Infranchissable, a priori. Comme un mur qui sépare deux camps opposés. D'un côté, des adversaires farouches qui avancent, parmi leurs arguments, un manque de concertation. De l'autre, des partisans sûrs de cette aventure, affirmant que ce projet va donner un nouveau visage à ce quartier populaire de Marseille. Entre les deux, beaucoup d'interrogations et d'incertitudes. Les commerces implantés autour et à proximité de la place Jean-Jaurès y trouvent-ils vraiment leur compte? "J'ai la certitude qu'on a laissé le quartier déperir pour arriver à la situation d'aujourd'hui, une situation tendue qui n'est pas étonnante", explique Pierre Garcia du restaurant Ida, tout proche de la place. Vice-président de l'Association des commerçants et artisans de la Plaine (Adcarp), il travaille et vit depuis plus de 30 ans dans le secteur. "Tous les commerçants sont impactés, à différents niveaux, par les travaux et certains nous contactent parce qu'ils sont déjà en danger, déplore le restaurateur qui n'est pas résolu à baisser les bras. Ce quartier, c'est toute notre vie et

*c'est un état d'esprit, c'est pour cela qu'on l'aime.* Il se murmure que La Poste, le seul service public en place dans ce périmètre, aurait subi déjà le contrecoup de l'absence de marché, avec une baisse de fréquentation de sa clientèle de 27% certaines semaines. Et que des dispositions seraient déjà dans les tuyaux pour que les bureaux ferment l'après-midi.

Frédéric, lui, avait fait le choix d'habiter dans le quartier sept ans en arrière en achetant un appartement vers le haut de la rue Horace Bertin : "C'est un endroit qui bouge pas mal, assez mélangé, mais qu'on peut encore améliorer. Cette place a besoin d'un changement". Pas hostile à un renouveau, donc. Il s'est même investi dans les réunions de concertation organisées en amont par la Soleam. Mais aujourd'hui, il ne se y retrouve pas dans la mouture finale qui lui est présentée. "On avait demandé beaucoup d'espaces verts et

**"Survivre pendant deux ans et demi ou mourir!"**

UN COMMERÇANT

une place totalement piétonne. On a l'impression de ne pas avoir été écoutés". Ne pas avoir été écoutés, c'est le sentiment que partagent un grand nombre de riverains et commerçants. Le Petit Nice est une véritable institution de la place, qui réunit chaque soir jeunes et moins jeunes, de la Plaine ou d'ailleurs, autour d'un verre. Un bar comme on en trouverait sur une place de village. Un lieu de vie à la fois diurne et nocturne. "On est dans le flou. On avance au jour le jour. Je suis inquiet

# Ils cherchent leur place à La Plaine



pour les 2 ans et demi à venir et mes employés aussi. Ils ont peur de perdre leur travail", explique Richard Caramanolis, ancien champion de boxe et figure incontournable du quartier. "Pendant les travaux, ma terrasse doit disparaître, mais je ne sais pas quand, ni combien de temps." Lui, comme beaucoup de personnes interrogées sur le sujet, n'est pas opposé à une rénovation de la place. "Ils auraient pu faire des aménagements pendant 6 mois, mais sur plusieurs années, les consé-

quences peuvent être dures pour le quartier. J'adore le marché, l'ambiance, la vie qu'il y a ici. Maintenant, on verra bien comment ça sera après. Peut-être bien..." Chez Karine Mordret, au bar Jean Jaurès, l'ambiance n'est pas à la fête, c'est un doux euphémisme. Pas évident, il faut le reconnaître, de continuer à travailler face à un mur. Même très coloré. "Je n'ai plus de terrasse ce qui m'a fait perdre 50% de ma clientèle", assure Karine. "Pendant les travaux, les gens vont commencer à aller

ailleurs et changer leurs habitudes", intervient un client, habitant "dans le coin", qui se mêle à la conversation. Une crainte que partage aussi Nicolas Néant, de la pâtisserie chocolaterie Gourmandise By Nico, pour autant d'un naturel très positif: "Il faut s'adapter, il n'y a pas le choix, mais une entreprise sans visibilité, c'est compliqué." Pour Thierry Lignières, de Mariage en images, installé sur la Plaine depuis 30 ans, l'enjeu est de taille. Vital, même. Il craint de voir "le quartier mourir".

"Avec le marché, il y avait 300 forains, trois fois par semaine et 10000 visiteurs. Des clients potentiels pour les commerçants". Dans cette autre boutique, on estime que "plus de dialogue aurait été bien, mais il n'y en a jamais vraiment à Marseille. Jean Jaurès ne pouvait pas rester comme dans cet état, c'est une zone peu fréquentable la nuit. Ces travaux vont avoir une incidence sur le business, c'est une évidence, mais, si on tient le coup, ça pourrait être mieux après."

## UN PEU D'HISTOIRE

### Du plan Saint-Michel à la place Jean-Jaurès

Au XIII<sup>e</sup> siècle, point de Plaine, mais un plan Saint-Michel: un petit plateau au sommet de la ville (Bouyala). L'esplanade servait de camp aux Croisés en attendant de pouvoir embarquer vers la Terre Sainte. Ils y organisent des joutes et des tournois, à partir du XIV<sup>e</sup>, de nombreuses visites de monarques et de personnages illustres sont répertoriées. Parmi lesquelles, celle de François I<sup>er</sup>. Le 22 janvier 1516, les Marseillais (consuls, conseillers de ville, notables, gentilshommes...) l'accueillent sur le plan Saint-Michel avant que le roi n'entre en ville. Le 6 novembre 1564, le roi Charles IX, âgé de 15 ans et demi, accompagné de sa mère, Catherine de Médicis et de Henri de Bourbon (le futur Henri IV) se rend au Saint-Michel. Il s'assoit sur un trône édifé vers le bas de la place. Les consuls de Marseille se prosternent au pied du roi. Un char triomphal s'avance avec une jeune fille déclamant un poème.

À partir du XVIII<sup>e</sup> la place s'urbanise (immeubles à trois fenêtres), et on renomme l'esplanade place Saint-Michel. Sous la

Révolution, elle prendra le nom de place de la Constitution, puis Jean-Jaurès en 1919 (elle sera débaptisée par le gouvernement de Vichy entre 1941 et 1944).

Depuis 1860, s'y tient la grande foire Saint-Lazare et à partir de 1892, les maraîchers-agriculteurs y établissent leur marché. En 1883, son sous-sol accueille le premier tramway à vapeur qui reliait le centre-ville au cimetière Saint-Pierre, le fameux 68. En 1886, Louis Capazza et Alphonse Fondere s'envolent en montgolfière pour rejoindre la Corse, réalisant la première traversée de la Méditerranée.

En 1976, les maraîchers démenagent aux Arnavaux, La Plaine périclité, les commerçants tirent le rideau. Il faut attendre les années 90, pour voir bars, salle de concert, lieux culturels alternatifs s'installer et offrir un nouveau visage au quartier.

Les derniers gros travaux datent de 1993, avec l'ouverture du parking et la rénovation de la place.



▼ La voiture à 4 axes de la place Saint-Michel en 1914-2018.  
 ▲ Les nounous surveillent les minots après la Seconde Guerre mondiale.  
 ▼ Les maraîchers sont installés en 1957.  
 ► Cadichon l'âne est l'attraction de la place dans les années 70.







installés autour du chantier. Les opposants au projet ont organisé l'enterrement symbolique de La Plaine.



/PHOTOS FRÉDÉRIC SPEICH, GEORGES ROBERT, ROXANNE PAYAN & VALÉRIE VREL

Dossier réalisé par  
Lætitia GENTILI  
et Philippe FANER

Le projet de La Plaine  
divise ses occupants,  
comme le mur divise  
l'espace public.

/PHOTO VALÉRIE VREL



Un sujet qui crée des tensions, inévitablement. Et alimente les passions. Isabelle, une riveraine, refuse de se résoudre à une confrontation et dénonce "l'amalgame opposants-habitants". "C'est le cœur serré que l'on regarde chaque jour la Plaine se diviser", résume Nicolas.

Une confusion générale, pleine de contradictions et d'intérêts souvent divergents, au sein de laquelle les commerçants appellent, en priorité, "à se serrer les coudes".



- Historique réalisé avec Yves Davin, du comité du Vieux Marseille, et le service documentation de "La Provence".
- Bibliographie: "Évocation du vieux Marseille", Bouyala, 1959.

## SUR LE PAPIER

# La Plaine, "une ambition, un emblème", pour la Soleam

C'est pour la Soleam un projet majeur à replacer dans l'opération "Grand centre-ville". Avec l'ambition d'apporter une attractivité et une qualité de vie particulières dans le secteur. La place Jean Jaurès, revue par ses soins, deviendrait plus "accessible" et plus "vivable", au sens où l'entendent aujourd'hui les aménageurs. "On n'invente rien, affirme Gérard Chenoz, adjoint LR délégué aux grands projets d'attractivité et président de la Soleam. Tout ce qui est en train de se faire a déjà été annoncé dans un dossier de presse qui présentait les grands axes du projet. Tout ne se fait pas, comme ça, du jour au lendemain. Il y a deux principes qui sont pour nous intangibles : la réduction de la place réservée aux voitures et l'importance à accorder à la végétalisation." L'épisode vécu en début de mois avec l'abattage des arbres déjà présents sur la place permettrait d'en douter. Gérard Chenoz se défend en parlant de "mauvais procès" relayé par les réseaux sociaux, la mauvaise santé des arbres ayant, selon lui, conduit à cette décision.

Un projet de rénovation pour un espace "accessible et apaisé" peut-on encore lire sur le papier. Un "projet de requalification" corrige tout de suite Bruno Le Dantec, de l'Assemblée de la Plaine, quand on évoque avec lui ce dossier. "Pourtant, un



centre populaire, c'est une chose précieuse, à protéger, au moment où les centres-villes sont devenus des vitrines standardisées où l'on retrouve les mêmes propositions, les mêmes magasins franchisés, poursuit-il. "Je n'ai reçu, de toute façon, aucune autre proposition de la part de ceux qui nous critiquent, rétorque Gérard Chenoz quand on l'interroge sur ce point. Il y a une frange de la population qui est, de toute façon, contre tout ce que l'on entreprend. Je suis souvent peiné par certaines réactions et j'en appelle à un peu plus de raison. En sens inverse, on reçoit beaucoup de mails de soutien pour que l'on continue à poursuivre notre action." La construction d'une palissade ? "Elle a été rendue nécessaire pour des raisons de sécurité", répond encore Gérard Chenoz. Le réaménagement de la place Jean Jaurès à un coût. Il s'élèvera normalement à 13,7 millions d'euros (hors taxes), dont cinq sont déjà engloutis dans les travaux nécessaires au sous-sol. Quant à l'indemnisation des commerçants touchés par les travaux, Gérard Chenoz affirme qu'une "commission va se mettre en place dans les mois qui viennent, sur le même principe que celle qui avait été lancée au moment de la construction du tramway".

Ph.F.

## L'ANALYSE DE MATTHIEU POITEVIN, ARCHITECTE

### "Un espace public, c'est un chantier ouvert!"

Architecte de talent, on lui doit de nombreuses réalisations à Marseille, dont un travail énorme entrepris à la Friche la Belle-de-Mai. Matthieu Poitevin a bien voulu décrypter le projet de réaménagement de la place Jean Jaurès, en y posant son regard de professionnel et d'utilisateur d'un lieu qu'il connaît par cœur, habitué qu'il est à le fréquenter. Et qu'il a vu, comme beaucoup de personnes, évoluer au fil du temps. Il nous livre ses réflexions à chaud, à la lecture du dossier de présentation fourni par la Soleam.



■ **Quelle est la première idée qui vous vient à l'esprit en parcourant ce dossier de présentation du projet ?**

Ce qui est étonnant, c'est qu'à aucun moment, on ne parle d'espace public dans ce dossier. C'est pourtant une place importante, équivalente à la place de la République à Paris. Je remarque aussi que, pour un projet d'importance comme celui-là, on ne met pas beaucoup en évidence ni le nom de l'architecte, ni celui du paysagiste...

■ **Sa conception vous paraît-elle conforme aux objectifs recherchés, à savoir une attractivité plus grande dans le cœur de ville ?**

Je ne suis pas là pour juger le travail qui a été fait, que je respecte. Mais on ne peut plus, aujourd'hui, imposer un modèle urbain. L'appropriation de l'espace ne peut pas se faire de manière autoritaire. On doit tenir compte de l'avis des gens pour qu'ils partagent cet espace. On ne peut pas penser qu'on va faire un endroit agréable pour la population, en commençant par le murer.

■ **Mais la palissade n'était bien sûr pas prévue dans le projet, à l'origine...**

Bien sûr. Mais il faut se dire que les gens qui vivent ce projet et qui vont être tenus à l'écart pendant les deux années de travaux, ne pourront pas se l'approprier, ce qui est pourtant essentiel. Un projet d'espace public, c'est forcément un chantier. Il ne faut pas avoir peur. C'est le dernier espace gratuit des villes. Et l'espace public est le dernier lieu qui doit supprimer les ségrégations. Tout le monde a le droit d'y aller.

■ **Arrivez-vous à déceler dans ce projet des spécificités qui démontrent une identité marseillaise ?**

C'est une place "franchisée", que l'on pourrait mettre ailleurs, de la même manière, dans n'importe quelle ville de France. Avant de construire le mur, il y avait par exemple des terrains de foot. Ils s'intégraient parfaitement dans le projet, ça marchait parfaitement bien. Cela dit, je ne suis pas pour autant dans le camp de ceux qui pensent que "c'était mieux avant".

■ **La place doit-elle être pour vous la vitrine de la ville ?**

Quand on va sur la piazza San Marco, on voit la vitrine de Venise. C'est la même chose à Florence ou dans les villes d'Espagne. Aujourd'hui, on est dans une telle misère que le seul endroit où les gens vont ce sont les espaces extérieurs.

■ **Quelle valeur ajoutée peut-on apporter à un espace public ?**

C'est une conception globale qui est à revoir. La Plaine n'est que le révélateur de problèmes qui concernent tout le centre-ville, à des degrés divers. Il faudrait faire un diagnostic général de la ville.

■ **Pour en revenir au projet, que préconiserez-vous concrètement ?**

D'abord, il faut aborder la ville en douceur, en l'accompagnant, en prenant le temps qu'il faut pour le faire. La ville est d'abord un lieu d'accueil. Si elle n'accueille pas, on passe à côté du sujet. Un truc tout bête qu'on aurait pu faire depuis longtemps, c'est de mettre de la lumière. Histoire de rendre l'espace convivial, avec une mise en scène. On est ici comme dans un théâtre. Et il y a une scénographie urbaine à trouver. Prenons en compte le fait que la place marche une bonne partie de la nuit, c'est une réalité. Ce qui est terrible, c'est que les gens qui participent au jury ne sortent pas, ce sont souvent des vieux. Ce n'est pas de la démagogie que je fais. On devrait davantage écouter les jeunes, c'est sûr, y compris dans les jurys, pour pouvoir se projeter dans l'avenir. En résumé, la place méritait plus d'ambition et plus de générosité dans les usages.

Recueillis par Ph.F.



# L'Hôpital privé Marseille désavoué

Le commissaire enquêteur est défavorable au regroupement de Beauregard et Vert-Coteau à Saint-Barnabé (12<sup>e</sup>)

Il était bien caché, le rapport du commissaire enquêteur rendu à l'issue de l'enquête publique sur le projet d'hôpital privé Marseille, qui implique une modification du PLU (Plan local d'urbanisme) afin d'augmenter la hauteur autorisée des constructions. Mais il n'a pas échappé au collectif de riverains opposés à ce regroupement des cliniques Beauregard et Vert-Coteau sur une friche appartenant à la Ville, boulevard Louis-Armand à Saint-Barnabé (12<sup>e</sup>). Car s'il n'est pas visible dans la rubrique des concertations et enquêtes publiques du site de la Métropole, il a fini par être mis en ligne, mardi après-midi, dans l'onglet renvoyant au PLU marseillais. Et il est très critique quant au choix du site devant accueillir ce que les riverains décrivent comme un "hôpital-monstre", déjà autorisé par l'ARS (Agence régionale de santé, c'est-à-dire l'État) - dans l'incapacité de nous répondre hier. Le commissaire enquêteur conclut par un avis défavorable, à valeur consultative certes, mais généralement pris en compte par les décideurs (lire ci-dessous).

"Le projet d'hôpital privé de Marseille est certainement un bon projet d'un point de vue industriel et architectural, il ne l'est pas sur le plan environnemental et paysager, résume Yann Le Goff. Des études préalables au choix du site en termes de capacité d'accueil, de desserte par les réseaux de transport et d'intégration auraient permis d'alerter les acteurs du projet sur la non-conformité du site de Louis-Armand." Non sans avoir glissé que "la disponibilité de cette parcelle en friche était une opportunité foncière pour le groupe Sainte-Marguerite (propriétaire des deux cliniques existantes, Ndlr) et permettait aux élus locaux de conserver cette activité sur leur arrondissement".

Le directeur général du GIE Sainte-Marguerite, Bruno Thiré - qui n'a pas donné suite à nos sollicitations - a d'ailleurs reconnu lors d'une réunion d'informa-



Pour le commissaire enquêteur, le site de Louis-Armand ne peut "absorber" un établissement hospitalier de cette taille.

/ILLUSTRATION DR

tion qu'aucun autre site était envisagé.

Dans le détail, non seulement le commissaire enquêteur ne cautionne pas la modification du PLU, mais il pointe "des voies de desserte locale" insuffisantes et l'absence de "voie structurante" ou d'"axe de transit" à proximité, nécessaire pourtant pour ce qui se veut "le plus gros hôpital privé de France" (lire ci-contre). Sans parler des problèmes de circulation liés aux établissements scolaires voisins, "ressentis (...) de façon particulièrement aiguë parce qu'ils touchent à la sécurité des personnes et plus précisément des enfants", éludés dans l'étude préalable.

Comme les conséquences environnementales, sur lesquelles la Dreal ne s'est pas prononcée à

ce stade du projet. "En termes de pollution et de bruit, les nuisances issues de l'augmentation du trafic paraissent systématiquement minorées, voire ignorées comme dans le cas de l'hélistation" poursuit Yann Le Goff, avant de regretter la non prise en compte de la topographie, qui aurait permis de mettre en exergue "la difficulté, voire l'impossibilité, d'intégrer un bâtiment de cette nature sur le site".

Autant de réserves émises et répétées à l'occasion de l'enquête publique par "au moins 560 personnes", dont certaines pointant l'absence de concertation et d'information préalable au projet. Évoquant la consultation des riverains, des personnels et des usagers de Beauregard et Vert-Coteau que l'ARS assure avoir réalisée, Yann Le Goff es-

time qu'"il ne fait pas de doute que si cette consultation avait été réalisée de façon sérieuse et irréprochable, elle aurait abouti au même résultat que l'enquête publique, à savoir un rejet massif et argumenté du projet".

"C'est une grande satisfaction de voir que les motivations et les conclusions du commissaire enquêteur sont en phase avec tout ce que nous avons dénoncé depuis le début, se réjouit Cécile Vignes, la présidente du collectif de riverains, mais nous ne comprenons pas comment les élus n'ont pas pu voir la monstruosité de ce projet sur un terrain enclavé. Nous continuerons à dialoguer avec eux et à être force de proposition pour ce site et restons très mobilisés et vigilants tant que le projet n'est pas retiré."

Audrey SAVOURNIN

## REGROUPER POUR MODERNISER

Trop à l'étroit sur les sites de Beauregard et Vert-Coteau pour assurer la mise aux normes des deux établissements "en fin de carrière" selon Bruno Thiré, le directeur général du GIE Sainte-Marguerite entendait les regrouper sur ce site. Avec les mêmes spécialités (urgences, maternité de niveau IIA avec un service de néonatalogie, urgences obstétricales, réanimation, cardiologie interventionnelle, soins intensifs cardiologiques, ambulatoire...) et le même nombre de lits et places (600 plus 100 en hospitalisation à domicile), malgré "une architecture plus importante que la somme arithmétique des deux établissements existants du fait de la mise aux normes", assurait-il. Représentant près de 60 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, deux bâtiments de 6 étages étaient envisagés de part et d'autre du boulevard Louis-Armand, reliés par une passerelle. Une hélistation "de petite dimension en toiture", homologuée de jour comme de nuit, devait en revanche être créée.

Le tout complété par 700 places de parking : 450 pour le public, 150 pour le personnel et 100 pour les usagers de la RTM, qui disposent aujourd'hui de 90 places de stationnement en surface.

A.S.

## ET MAINTENANT ?

### "Cet avis marque un arrêt du projet"

Le maire LR des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> arrondissements, Julien Ravier, qui plaçait simplement pour un redimensionnement du projet, n'y va pas par quatre chemins : "C'est un avis défavorable qui reflète les inquiétudes des riverains, qui doivent être entendues, et qui marque à mon sens un arrêt du projet. Je ne vois pas la Métropole poursuivre après un avis défavorable." Ce que confirme l'élue LR en charge de l'urbanisme, Laure-Agnès Caradec, qui dit "prendre acte de l'avis du commissaire enquêteur puisque les enquêtes publiques sont faites pour ça", non sans regret. "J'étais convaincue qu'un projet de regroupement avait de la pertinence à proximité du métro, alors que la santé est un des axes prioritaires de la Métropole, insiste-t-elle. Mais que ce soit considéré comme trop important, je peux le comprendre. Est-ce que c'est réalisable dans un volume moindre ? Je l'ignore, le projet est porté par un privé, je ne maîtrise absolument pas son équilibre financier."

#### Trouver un autre terrain

Seul le GIE Sainte-Marguerite serait en effet en mesure de répondre... S'il daignait sortir de son silence. Assurant ne pas avoir été en contact avec le porteur de projet depuis la publication du rapport du commissaire enquêteur et ignorer ses intentions, le maire de secteur ne croit pas à un autre projet de regroupement sur cette friche dégradée à raser et désamianter. Le but étant d'y réaliser un établissement d'envergure (lire ci-dessus), que le rapport du commissaire enquêteur exclut. "Cela nous conduit à entamer une nouvelle réflexion pour ce site, à passer à un autre projet", anticipe-t-il.

Quant au regroupement de Beauregard et Vert-Coteau, il entend "tout faire pour arriver à une fusion qui leur permette de rester sur notre territoire et de se moderniser". "Ils doivent survivre et a priori ce n'est pas possible sur les sites actuels, faute de foncier", poursuit-il avant de conclure : "Ce n'était certainement pas le terrain adapté, il faudrait en trouver un autre."

Pas forcément dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, dans l'absolu, puisque ce n'est pas une obligation pour le GIE Sainte-Marguerite. Mais qui dit nouveau site, dit en revanche forcément nouvelle autorisation de l'ARS.



# Stadium de Vitrolles Vers une renaissance mais sans urgence

Toujours pas de projets concrets pour ce site remarquable, mais un label et une exposition aux Docks de Marseille autour de son histoire et son devenir espéré



PHOTO LISA RICCIOTTI

Toute la littérature sur ce site architectural contemporain s'attache à la singularité du lieu, sa minéralité monolithique échouée au milieu des boues rouges d'une ancienne exploitation minière. Parler du Stadium, c'est décrire un lieu que tout le monde peut voir entre Vitrolles et la gare TGV d'Aix depuis la route départementale, mais qui n'existe pas! Cette hallucination collective a débuté en 1998, lorsque, ce qui était une salle de spectacle "à l'acoustique extraordinaire" s'est métamorphosé en lieu sans identité, sans utilité, en prise depuis 24 ans avec son propre démon: avoir été trop en avance sur son temps.

Pour la petite histoire, le Stadium a été inauguré en 1994 par le maire PS de l'époque Jean-Jacques Anglade. 85% des Vitrollais s'étaient alors exprimés par sondage sur le désir d'avoir une salle de spectacle et de sport digne de ce nom. Et ça leur a coûté cher: environ 10 millions d'euros (dont la moitié à charge de la Ville) ont été investis dans ce projet concrétisé par l'architecte Rudy Ricciotti, l'inventeur du Mucem à Marseille, du Pavillon Noir à Aix en Provence. Après ce

que l'on peut appeler les quatre glorieuses, soit 1 460 jours d'exploitation, le Stadium est muselé, banni, enterré (comme d'autres lieux culturels de la Ville par les Mégrétistes alors aux affaires communales. Depuis, parc des expositions, dépôt à poubelles, dinosaures, musique actuelle, dessins animés, bureaux, cirque du Soleil, sapeurs pompiers... Les pistes se sont multipliées sans se concrétiser (à part le dépôt à conteneur de poubelles!)

La Ville de Vitrolles a récupéré la gestion du site mais ne portera pas de projets sans partenaire. La seule actu du Stadium c'est cette exposition inaugurée à Marseille aujourd'hui, "MEFI, le Stadium, Rudy Ricciotti" imaginée et réalisée par l'association pour "la renaissance du Stadium". Une manière de montrer, de faire parler, le premier projet concret autour du site depuis longtemps.

RUDY RICCIOTTI, ARCHITECTE DU STADIUM

## "Un de mes plus beaux projets"

"C'était une des salles qui possédait la meilleure acoustique d'Europe, un de mes plus beaux projets. Il faut faire des efforts pour comprendre que ça parle de la coulée de l'asphalte, du suprématisme, de la valeur des contrastes comme refondement de la vitalité... C'était un bâtiment très médiatisé mais, sur le plan local, c'est un bâtiment qui a été reçu avec du crachat et de la haine. Aujourd'hui les gens commencent à changer d'avis, à comprendre. Le maire de Vitrolles aime beaucoup cet endroit. Il faut aider ce bâtiment à renaître. Ce n'est pas parce qu'il est vandalisé qu'il ne vaut plus grand-chose, on peut le réactiver. Le laisser à l'abandon c'est une honte".



## L'ASSOCIATION

### Renaissance et reconnaissance

"La Renaissance du Stadium", association de défense patrimoniale reconnue d'utilité générale, créée en 2015, a vocation à faire rouvrir le Stadium de Vitrolles, salle de spectacle et omnisports, fermé et abandonné depuis 1998. "Il s'agit d'abord d'informer, de diffuser et de fédérer les citoyens autour de ce lieu". À l'origine de cet élan et de cette association qu'il préside, Enzo Rosada architecte diplômé de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille, agénais d'origine, aujourd'hui commissaire de l'exposition présentée aux Docks à Marseille: "Le Stadium est un bâtiment public aux qualités acoustiques et architecturales remarquables, financé par le contribuable et laissé à l'abandon depuis trop longtemps. Il possède un potentiel de reconversion immense, dû à la flexibilité de sa programmation initiale. C'est pourquoi l'association tente aussi de déclencher un processus de réhabilitation qui doit être accompagné par un projet aux usages cohérents qui redonnera vie à cette coquille vide. À l'échelle de la ville de Vitrolles, de la métropole Aix-Marseille-Provence et de la région SUD".

C'est à Marseille que l'association a choisi d'ancrer son projet et non pas à Vitrolles. "Tout simplement parce qu'il faut mettre ce bâtiment dans un contexte



fort qui puisse générer et impulser des projets" Au travers de cette exposition (voir ci-dessous) l'association souhaite essentiellement communiquer sur l'architecture, faire mieux connaître son histoire. "C'est essentiel de faire parler du Stadium, pour le replacer dans l'actualité. Même s'il a obtenu en octobre dernier le label d'architecture remarquable du XX<sup>e</sup> siècle auprès de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, il n'est pas à l'abri pour autant".

Le Stadium avait pour ainsi dire raté le coche de revenir au premier plan comme équipement incontournable de la métropole Aix-Marseille en 2013 à l'occasion de l'événement Marseille 2013 Capitale européenne de la Culture. Le maire Loïc Gachon avait alors proposé le site pour y accueillir des manifestations culturelles mais sans suite. "Je souhaite que les Vitrollais s'impliquent dans ces projets et viennent voir cette exposition car elle parle d'eux, d'un patrimoine qui leur appartient" explique Enzo Rosada. Aujourd'hui, au-delà de projets, ce sont d'abord des mécènes et des financements que l'association espère motiver par cette communication organisée pour assurer la réhabilitation du site.

S.P.-L.

## Loïc Gachon, maire de Vitrolles

### "Plus on parle du Stadium, mieux c'est"

■ Pourquoi le Stadium, reste jusqu'à aujourd'hui une coquille vide de projets?

Il faut remettre les choses dans toutes ses étapes pour savoir où on en est. Il faut remonter loin pour comprendre. Abandon du Stadium en 1998, puis série de dégradations, transfert à la communauté d'agglomération du Pays d'Aix qui n'en a rien fait. Aucun projet n'a trouvé vie, rien n'a abouti malgré des pistes. 2016, retour du Stadium dans une administration communale, avec pour nous la conviction que ce site est stratégique. C'est une pépite métropolitaine. C'est plus d'ailleurs une pépite métropolitaine que communale. Mais tant qu'il n'y a pas de projet métropolitain, je préfère que nous veillions à son devenir. Si demain, un projet émerge et qu'il faille transférer le Stadium à la Métropole pas de problème. Mais une fois que l'on sait où l'on va. Et puis, c'est le patrimoine des Vitrollais. Les Vitrollais l'ont payé. Si demain, il faut qu'il y ait une part communale dans un projet, ce sont le foncier et le bâtiment notre part communale. Si on transférait le tout à la Métropole, on ne pourra pas dire c'est à nous, non cela ne marche pas, donc la protection de l'intérêt des Vitrollais par rapport au Stadium pour l'avenir, c'est de le garder en compétence communale.



■ Est-ce que cela veut dire qu'il n'existe aucune piste pour faire revivre le site, voire aucun intérêt de la part de la Métropole?

Des pistes, il en existe des dizaines. Il intéresse tout le monde. Et beaucoup se disent qu'il y a un truc à faire. Mais pour le moment, rien de très concret. Cela va venir, il y a à la fois nécessité mais pas d'urgence. Il vaut mieux qu'on ait le bon projet avec le bon porteur qu'à tout prix essayer d'en faire quelque chose.

Je me souviens de 2014 où certains avaient voulu mettre le Stadium comme un sujet, (thématique de programme électoral), cela l'est peut-être. On peut se dire que l'on fait une zone d'activités tertiaire là-haut mais c'est absurde. Il y a autre chose à faire à cinq minutes du TGV sur la dernière zone urbanisée qui nous reste à Vitrolles que de faire quelque chose de banal que l'on trouve ailleurs dans la Métropole. Moi,

j'écoute, je suis attentif à tous les projets. Je reçois volontiers tous ceux qui veulent me parler du Stadium en revanche, il faut que ce soient des gens qui soient prêts à prendre des risques. Parce qu'il ne s'agit pas de jouer au Monopoly. C'est un lieu stratégique, c'est un lieu d'aménagement essentiel pour le territoire, il y a un potentiel indiscutable autour de pleins de thématiques possibles.

■ Sans porteur de projet, que va devenir le bâtiment?

La Métropole n'a pas un sou pour porter seule un projet. Nous, on a un bien mais on veut des partenaires des vrais qui soient prêts à s'engager parce que l'emplacement le mérite. Nous faisons en sorte que ce lieu ne se dégrade pas plus. Cela veut dire qu'avec la Métropole conseil de territoire, nous avons traité les abords pour réguler la question des bassins de rétention, nous avons recréé et étanché le talus du Stadium. Il y a des choses qui sont faites qui ne présagent pas de l'avenir mais permettent d'envisager l'avenir. Après sur le bâtiment lui-même, j'ai une conviction, il a été incompris mais, il a une place dans l'histoire de l'architecture, dans la création de Rudy Ricciotti et il y a ce triangle métropolitain des trois Stadium, trois Stadium (Stadium, Pavillon Noir et Mucem) parce que la paternité de l'ensemble des créations qui ont suivi, revient au site vitrollais. Cette paternité est flagrante. Il n'était pas question de passer par perte et profit le bâtiment du Stadium. En le faisant reconnaître comme architecture remarquable du XX<sup>e</sup> siècle en partenariat avec l'association "Renaissance pour le Stadium" et aussi Rudy Ricciotti qui est le parrain de l'association, il s'agit d'acter aussi que ce n'est pas un bâtiment banal.

Au plus, on parle du Stadium, le mieux c'est. Le Stadium est redevenu un sujet qui interpelle. C'est peut-être le signe que ce bâtiment, cette création était un peu en avance sur son temps et là pour le coup trop en avance 20 ans c'est beaucoup. Après ce qui ne peut pas être, c'est une réactivation à l'identique. Le Stadium ne sera plus une salle de concert. D'autres équipements ont pris sa place depuis. Le projet initial du Stadium n'est pas celui qui lui permettra de revivre.

S.P.-L.

## L'EXPOSITION

### Méfi au chef-d'œuvre d'architecte!

Sur l'affiche un triangle rouge, comme ceux qui scarifiaient à vif les murs de béton du bâtiment et que l'on distingue encore presque éteints. Et l'intitulé, "MEFI" écrit en majuscule. Cette expression provençale est une mise en garde: fais attention, fais gaffe! Ici, elle nous dit de faire attention à tout ce qui a été dit ou pensé sur cette architecture. Elle dit aussi, de faire attention au patrimoine, d'en prendre soin avant qu'il ne disparaisse. MEFI est la première exposition consacrée exclusivement au Stadium de Vitrolles. Conçue en dialogue avec les artistes, l'exposition articule l'histoire du Stadium, de sa genèse à ses errances, en développant sa conception et sa réalisation au travers d'un ensemble d'œuvres inédites avec la participation de dix architectes et d'une trentaine d'artistes (soit 160 œuvres exposées). Pourquoi une exposition aujourd'hui? Parce qu'il y a 24 ans, le 24 novembre 1994, IAM inaugurerait le Stadium par un concert mémorable! L'exposition MEFI retrace cette aventure architecturale inédite en présentation de multiples œuvres photographiques, des performances artistiques, des films, du mobilier comme un canapé des loges d'artistes ou encore des sièges, des plans originaux, des maquettes, des dessins et peintures. La Ville de Vitrolles a confié dans le cadre de cette exposition des toiles perforées qui habillent les murs pour assurer l'acoustique de la salle dont la plupart ont été pillées. Elles servent aujourd'hui de cimaises pour la présentation des œuvres. "MEFI" aura demandé une année de préparation. Elle est organisée en trois temps symbolisant le cycle de la vie du bâtiment: 1990, l'odyssée (1990-1994), c'est le début de l'histoire, Black béton et mistral rouge (1994-1998), Errances (Depuis 1998). Présentée à Marseille, l'exposition se veut itinérante. Sa prochaine étape, le CAPC de Bordeaux avant de revenir dans deux ans sur Vitrolles.

S.P.-L.

→ Exposition du 24 novembre au 31 janvier 2019 au Docks Village, 10 place de Joliette à Marseille  
Entrée K - Place du Marché Ouvert tous les jours de 10h à 19h. Entrée Libre



# Marseille (aussi) aura son Arena

La Ville relance la DSP du parc Chanot. Dans le cahier des charges, la construction d'une grande salle polyvalente

C'est un serpent de mer comme on en pêche si souvent dans les eaux marseillaises. Apparu en 2009 dans les discours, ce projet a ressurgi en 2013, à Cap Pinède, près du marché aux Puces (15<sup>e</sup>)... avant de replonger doucement dans l'oubli. Mais le voilà qui se réveille. Et cette fois, c'est décidé: Marseille aura son Arena.

C'est finalement au parc Chanot (8<sup>e</sup>) que devrait être érigée, à l'horizon 2024, cette grande salle polyvalente pouvant accueillir des spectacles, des concerts, des événements sportifs, des congrès et conventions, selon une configuration modulable de 6 000 à 12 000 places. La municipalité devrait soumettre au vote du conseil municipal de lundi une délibération actant le principe de cette création, qui a été présentée le 30 novembre aux syndicats.

Il s'agit plus précisément de relancer la procédure de délégation de service public (DSP) pour l'aménagement et l'exploitation du parc Chanot. La



Une salle modulable, polyvalente, pouvant accueillir des spectacles, des concerts, des événements sportifs, des congrès... Tout comme l'Arena d'Aix (photo ci-dessus) qui a ouvert ses portes, il y a un an à peine. /PHOTO SERGE MERCIER

Une grande salle polyvalente, modulable, de 6 à 12 000 places.

convention qui liait la Ville à la Safim se termine fin décembre.

En juin dernier, dans un premier appel d'offres, la municipalité avait détaillé ses exigences pour l'avenir de ce site; mais elle proposait alors deux options: un parc Chanot avec, ou sans Arena. "Afin d'éviter une fragilité juridique pour la comparabilité des offres, nous avons revu le cahier des charges, en ne retenant que l'option comprenant une grande salle multifonctions", explique désormais le leader de la majorité municipale LR, Yves Moraine.

Dans les documents préparatoires,

ce futur édifice, appelé "Espace Prestige", doit marquer le passage à une ère nouvelle pour Chanot. Un bâtiment contemporain, à l'architecture "remarquable et visible", pour lequel ces études recommandent une construction sur pilotis ou suspendue, avec une toiture-terrasse accessible et un espace restauration.

Ambitieux, ce projet "permettra de repenser l'organisation et la répartition des événements à l'échelle de la ville", indique la municipalité, qui ne cache pas sa volonté d'"accroître l'attractivité du site, et donc le rayonnement du terri-

toire marseillais dans la concurrence entre grandes métropoles".

## Le Dôme condamné

Intra-muros, l'arrivée d'une nouvelle salle ultramoderne signe clairement la condamnation du Dôme (inauguré il y a vingt-quatre ans) à Saint-Just (4<sup>e</sup>). Yves Moraine l'admet: "À terme, la question de la disparition du Dôme se posait, pour des raisons de mise aux normes de sécurité, d'accessibilité, de parking." Travaux dont le montant avoisinerait les 20 millions d'euros. En 2025, il est donc fort probable que le Dôme soit rayé de

la carte. Et le palais des sports situé près du parc Chanot? La Ville a renoncé à son idée première de faire entrer dans la DSP de Chanot ce complexe trentenaire, qui vient de bénéficier d'un lifting à 1 million d'€. "Pour l'avenir de cet équipement, tout dépendra des sommes qu'il faudra y investir", élude Yves Moraine. Ces sommes sont évaluées entre 3 et 15 millions selon les travaux. Le sort du palais des sports (qui accueille notamment l'Open 13 de tennis) sera tranché "lorsque nous aurons les propositions des candidats pour Chanot sur la table", poursuit l'élu LR. La Ville devra

alors faire son choix, pour un démarrage du chantier sur Chanot courant 2022. Et une inauguration en 2024. À moins que l'histoire ne se répète? Les historiens se souviennent qu'en 1935, la première pierre d'un splendide palais des sports de 15 000 places avait été posée au... parc Chanot, par le maire de l'époque Georges Ribot. Mais, quelques semaines plus tard, plouf! Des élections municipales désignèrent un nouveau maire et Henri Tasso renonça à cet équipement jugé trop cher.

Un serpent de mer était né...

Sophie MANELLI

## HISTOIRE

### Pour l'expo coloniale

Créé en 1906 pour y organiser la première exposition coloniale, le parc Chanot était à l'origine un champ de manœuvre militaire. Une première exposition coloniale dont l'immense succès populaire fut imputé au maire de l'époque: Amable Chanot, qui donna son nom au parc.

L'exposition terminée, les "palais" ou pavillons furent détruits et les jardins ouverts au public, avec un parc d'attractions permanent, l'Américain (Luna) Park, qui fit la joie des petits Marseillais avant d'être détruit par un incendie, avant la guerre de 1914.

Une deuxième exposition coloniale se déroula au même endroit, en 1922. Il nous en est resté deux témoins architecturaux: le palais des Arts avec sa façade en albâtre, et le portail magistral qui se dresse face au rond-point du Prado. Ses grilles en ferronnerie et bronze doré du portail sont l'œuvre du ferronnier d'art marseillais Trichard. Elles renvoient au riche passé colonial de Marseille avec leur dessin évoquant la mer, les bateaux et la croix d'azur de la cité phocéenne.

La Seconde Guerre mondiale mit provisoirement un terme à l'exploitation du parc Chanot. Le terrain fut réquisitionné par l'armée française, au début de la guerre, puis par le service de la Santé.

Lors de l'occupation de la zone libre, les troupes allemandes y installèrent un dépôt d'essence. À la Libération, c'est l'armée américaine qui prit possession des lieux jusqu'à la fin de la guerre.

## Construire une Arena, encore?

Construire une Arena? Encore! Il y a tout juste un an, l'Arena aixoise (6 000 à 8 500 places) ouvrait en bordure de l'A51. Sa gestion a été confiée au groupe Lagardère. Coût des travaux pour la collectivité: 54 millions, un financement initié par la communauté du pays d'Aix, puis "refourgué" à la Métropole. Profitant des attermoissements marseillais, la maire LR d'Aix, Maryse Joissains avait pris de vitesse Jean-Claude Gaudin pour imposer sa salle, et la

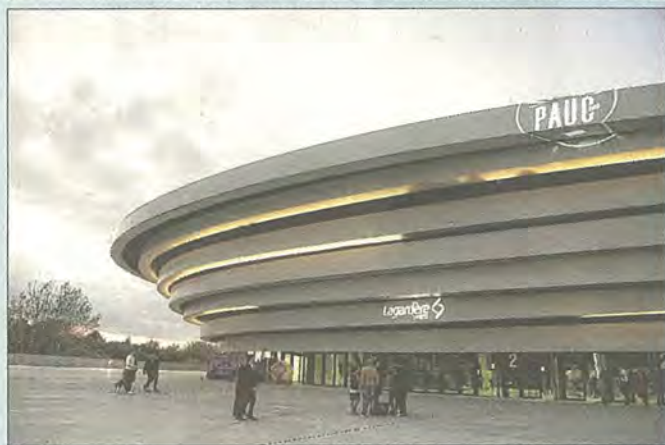
faire classer d'office comme "équipement d'intérêt métropolitain" (ce que n'est toujours pas le stade Vélodrome). Autrement dit: les Marseillais contribuent au financement de la salle aixoise. Dans les documents de présentation, cette Arena du pays d'Aix est censée devenir "l'équipement de référence entre Nice et Montpellier pour des événements sportifs, artistiques ou festifs".

Candidate à la DSP de Chanot, la Safim a bien saisi le problème. Pour son président Loïc

Fauchon, "la salle d'Aix est située à vingt minutes de la majorité des habitants de la Métropole. Il ne faut donc pas refaire la même chose. Une Métropole, c'est fait pour favoriser les complémentarités. Pas pour relancer la concurrence entre les villes". Et c'est évidemment ce que dénonce Francis Taulan, adjoint aux sports d'Aix. "Construire une Arena à Marseille, c'est comme construire un deuxième Vélodrome à Aix!", peste l'élu, pour qui ce "manque de cohérence" risque

"Et pourquoi ne pas construire un deuxième Vélodrome à Aix!"

L'ADJOINT AUX SPORTS AIXOIS



Une Métropole où les salles se multiplient comme les petits pains: après le Stadium de Vitrolles, qui n'a plus vu un spectateur depuis 2000, l'Arena d'Aix, qui a coûté 54 M€ de travaux. /PHOTOS S.G. ET C.S.

## AMÉNAGEMENT

### Les "palais" de Chanot seront détruits



Le grand palais et le palais des Arts doivent être rasés et reconstruits. /PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

Telle une météorite, la nouvelle DSP va entièrement reconstruire le paysage du parc Chanot, qui conservera toutefois sa vocation d'accueil des congrès. L'opérateur retenu devra réaliser d'importants travaux. Détruire le grand palais, devenu obsolète. De cette halle art déco des années 50, on ne gardera que la façade, qui sera déplacée pour permettre la création d'un parvis en lien avec l'esplanade Ganay. Un nouveau "palais" sera construit sur deux niveaux. Le même sort attend le palais de la Méditerranée et le palais phocéén, qui doivent laisser place à de nouveaux halls, plus vastes et plus modernes.

#### Qui va payer?

Ces travaux, dont les montants sont évalués à 200 millions d'euros (Arena comprise) seront réalisés par le concessionnaire et financés "partiellement" par lui, indique la Ville. Le prestataire exploitera "à ses frais et risques" le service public pour une durée de vingt-cinq à

trente ans. Une "subvention d'équipement", dont on ignore le montant, pourra toutefois être versée au prestataire. Nouvel "arrangement" public-privé, qui risque fort de faire polémique...

Au-delà des montages financiers, c'est un nouvel espace urbain, plus vert et plus ouvert sur la ville, qui est souhaité. Une "grande allée plantée publique" doit permettre aux piétons et aux vélos de traverser le parc, du rond-point du Prado jusqu'à l'esplanade du Vélodrome, afin de relier à pied, le futur parking-relais et le métro Dromel.

Côté Prado, l'entrée devrait être reconfigurée, "avec, par exemple, un miroir d'eau et une fontaine sèche". Chanot doit redevenir un... "parc", avec l'aménagement d'une vaste esplanade paysagère en son centre, davantage d'arbres et de verdure, la création d'espaces de convivialité. Coût estimé de ces aménagements urbains: entre 25 et 29 millions, à la charge de la collectivité.

S.Ma.



# "Coco Velten", nouveau départ pour un espace vacant

À la Porte d'Aix, un immeuble vide sert de laboratoire à vocation sociale

**C'**est un immense espace de 4000 m<sup>2</sup> qui sert de test à une expérience sociale. Un lieu unique et original par sa vocation. Son nom? "Coco Velten", dont la résonance évoque l'envie d'un nouveau départ. L'ancienne direction des routes, rue Bernard-du-Bois (1<sup>er</sup>), propriété de l'État, a été préemptée par la Ville de Marseille pour une vocation qui reste à préciser - peut-être une école? - en 2021. En attendant, un projet d'occupation temporaire de trois ans va permettre de réunir sous le même toit des artistes, des personnes sans domicile fixe (80 lits prévus) et des acteurs de l'économie sociale et solidaire. "C'est un projet bien ancré dans l'air du temps, observe Fabrice Halimi, président du Club immobilier, avec ce côté éphémère qui colle aux codes de la société d'aujourd'hui." Le chantier intérieur encore en cours laisse notamment entrevoir une salle destinée à devenir une grande cantine, au milieu de longs couloirs divisés en de multiples pièces destinées à différentes fonctionnalités. La gestion du foyer et de l'accueil des personnes vulnérables revient à l'association Groupe SOS solidarité. La coopérative Plateau urbain se chargera de choisir les acteurs économiques qui y travailleront au



Dans la rue Bernard-du-Bois (1<sup>er</sup>), "Coco Velten" veut transformer un lieu vacant temporaire en un espace "inventif". /PHOTO D.M.

quotidien. L'ouverture au public et la direction du projet sont assurées par l'association Yes we camp, à laquelle revient la convention d'occupation temporaire du bâtiment. "Plutôt que de voir un lieu inoccupé, vide, qui s'abîme au fil du temps, il est préférable de lancer des initiatives intéressantes qui peuvent servir d'exemples", décrypte Fabrice Halimi qui suit

d'un œil attentif cette transformation hors normes, mélange intéressant de social, de culture et d'économie. "L'intention est de s'ouvrir et de se connecter avec les dynamiques existantes des quartiers voisins", peut-on lire dans la fiche descriptive. Assez pour susciter l'attractivité d'un quartier toujours à la recherche d'un nouveau souffle?

Philippe FANER

## CLUB IMMOBILIER ET ACTEUR DE TERRITOIRE

Sa vocation est de regrouper les professionnels de la Métropole travaillant en lien avec l'immobilier : constructeurs, promoteurs, syndics, architectes, bureaux d'études... Depuis sa création, le Club immobilier Métropole Provence n'a pas dévié d'un iota, si l'on en croit les promoteurs. À savoir, échanger, se former, informer, mettre en valeur Marseille et le territoire de la Métropole. "L'ambition du club est de pouvoir exister ailleurs, de se dupliquer dans d'autres régions", poursuit Fabrice Halimi. Une dizaine de structures existent en France sur la base du même modèle. Avec trois créations supplémentaires prévues à l'horizon 2019. "L'idée est de travailler ensemble, insiste le spécialiste de l'immobilier, d'entreprendre des actions innovantes et de faire partager les bonnes pratiques." Avant de rappeler que l'industrie immobilière reste le premier acteur économique au plan national...



## ② LE LOGEMENT

### ① Où faut-il acheter à Marseille ?

La Provence – 11.09.2018

### ② Village Méditerranée : « Un pari sur l'avenir »

La Provence – 14.09.2018

### ③ Un complexe immobilier se dessine boulevard Michelet

Le Monde – 23.10.2018

### ④ Les nouveaux quartiers de La Ciotat sortent de terre

La Provence – 20.11.2018



# Où faut-il acheter à Marseille ?

**IMMOBILIER** Du 1<sup>er</sup> juin 2017 au 31 mai 2018, la Chambre des notaires a recensé toutes les transactions. Éclairages

Question de budget, de salaire ou de quartiers, pas toujours évident de s'y retrouver à Marseille avant d'acquiescer un bien. Pour y voir plus clair sur l'état actuel du marché, la Chambre des notaires du département vient de publier son rapport annuel sur les transactions. Un petit guide indispensable avant de se lancer.

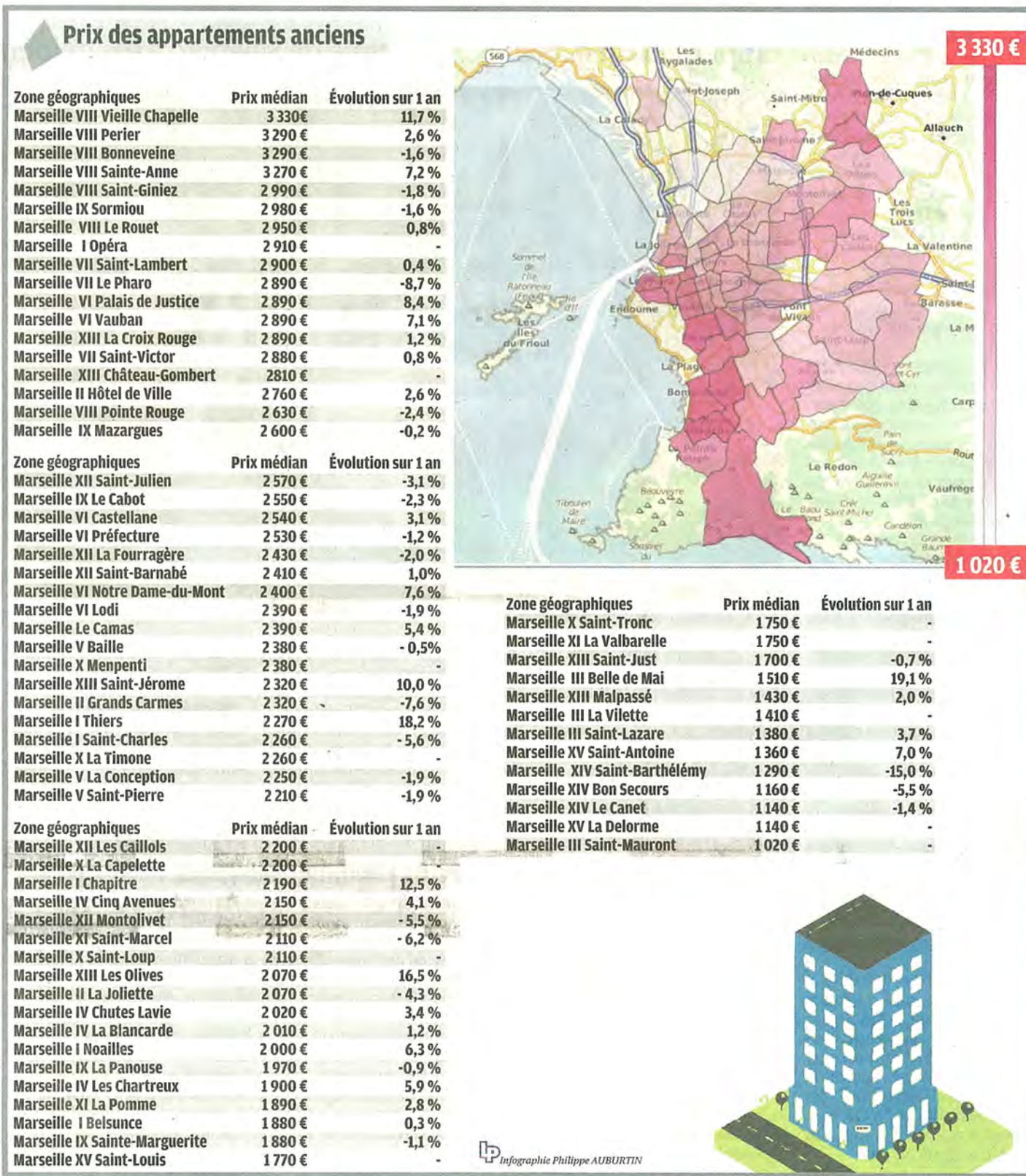
Premier rappel, Marseille n'est pas la ville de régions de plus de 150 000 habitants la plus chère. Hors Paris, Bordeaux reste encore une fois le haut du classement avec un prix médian de 3910 € le mètre carré pour l'achat d'un appartement. Derrière Lyon, Nice, Lille, Nantes, Toulouse, Montpellier, Strasbourg et Rennes, Marseille se classe en 10<sup>e</sup> position avec un prix au m<sup>2</sup> de 2300 € pour un appartement dans l'ancien. C'est toujours bon à savoir.

2 300 € le m<sup>2</sup>, c'est une moyenne. Il était de 2 270 € en 2017. À la loupe (voir carte ci-contre), il y a de fortes disparités entre les quartiers. Sans surprise, avec 3 200 € le m<sup>2</sup>, le 8<sup>e</sup> arrondissement est l'arrondissement le plus cher. En un an, le prix a même augmenté de 4%... À l'inverse, les 3<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements avoisinent les 1 500 euros du m<sup>2</sup>. Voire même 1 020 € pour le quartier de Saint-Mauront (3<sup>e</sup>).

Dans le neuf, les tendances sont similaires. À Marseille, le quartier Saint-Victor (7<sup>e</sup>) est le plus prisé à 4 800 € le m<sup>2</sup>. À 3 830 €, les Caillols (12<sup>e</sup>) se trouvent dans la moyenne. La Cabucelle (15<sup>e</sup>) ferme la marche à 2 960 € le m<sup>2</sup>.

Pour être complet et si vous en doutiez, la plupart des acquéreurs ont entre 30 et 39 ans. Ils représentent près de 30 % des transactions, suivis des 40-49 ans avec 25 % des achats. Les 50-59 ans, 60 ans et plus et les moins de 29 ans sont regroupés autour de 15 % des transactions.

Éric MIGUET



## Marseille dans la moyenne basse du département

En 10<sup>e</sup> position des villes les plus chères en France pour l'achat d'un appartement dans l'ancien, Marseille se classe avec un mètre carré à 2 300 € à la 22<sup>e</sup> place des villes du département.

Pour la tête du classement, on reste sur le littoral où Sausset-les-Pins remporte la palme avec 5 870 € le m<sup>2</sup>. S'ensuit Cassis (5 270 €), Carry-le-Rouet (4 590 €), Aix-en-Provence (3 960 €), La Ciotat (3 750 €), Venelles (3 430 €), Fuveau (3 400 €) ou encore Plan-de-Cuques (3 050 €).

C'est d'ailleurs cette dernière commune qui connaît la hausse des prix la plus forte avec une hausse de 16,2% en un an, là où les prix à Marseille stagnent à 1,3%.

De manière plus globale, la hausse significative dans le bassin d'Aubagne, Allauch et Plan-de-Cuques s'explique par la hausse du nombre de familles marseillaises en quête de verdure. "C'est actuellement l'une des tendances", explique maître Agnès Banoun, notaire à La Penne-sur-Huveaune.



Le secteur du pays d'Aubagne est très recherché. / PHOTO T.G.

## MAISON À VENDRE Aix-en-Provence et Cassis ont la cote

Le rêve d'une vie, l'investissement aussi... Avant de se lancer dans l'achat d'une maison, mieux vaut connaître toutes les données et surtout les prix en la matière.

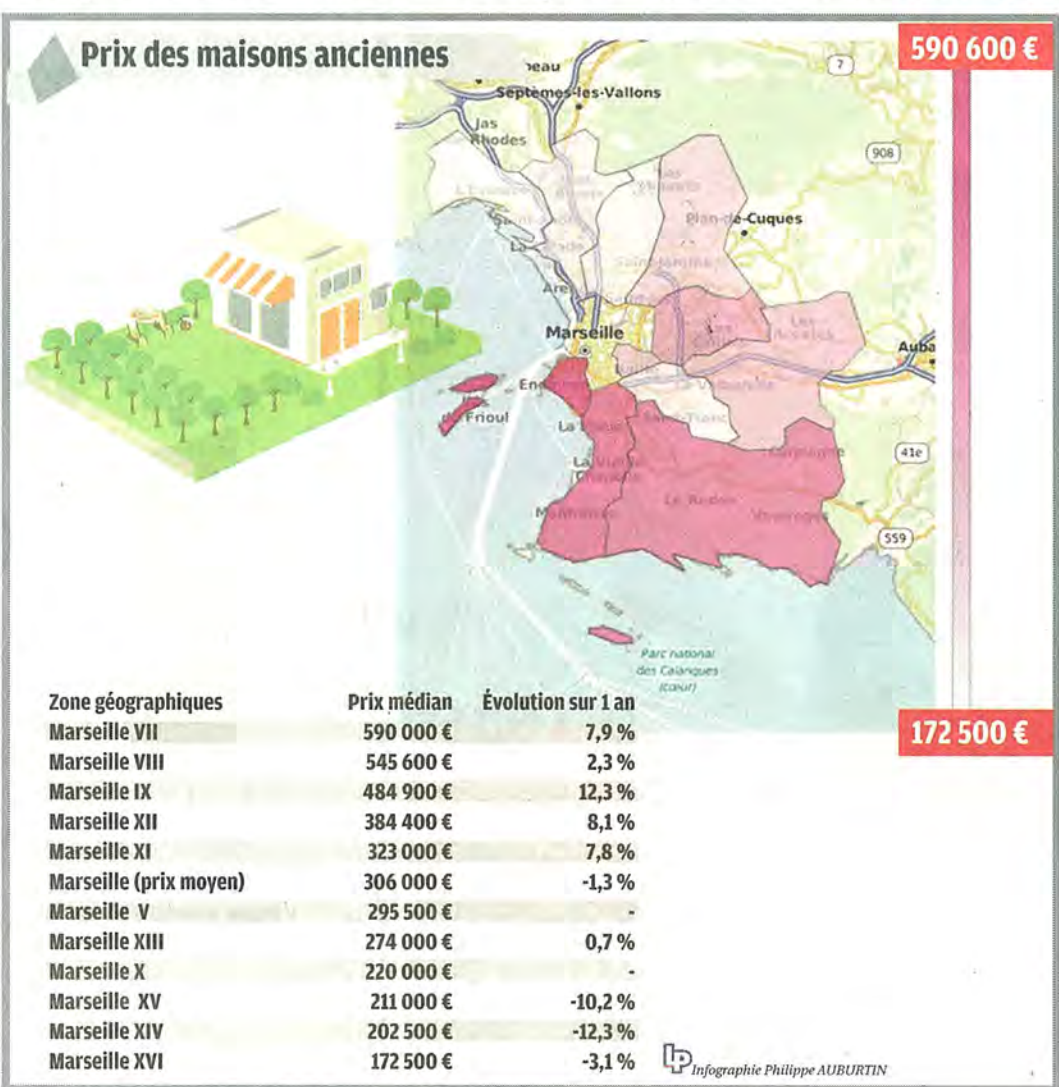
Dans le département, marché étriqué oblige, Cassis - le petit Saint-Tropez - est de loin la ville la plus onéreuse en termes d'achat ou un bien dans l'ancien s'arrache en moyenne à 660 200 €. En deuxième position, Aix-en-Provence reste toujours "dynamique" avec un prix moyen de 537 800 €, soit une hausse de 10,3% en un an.

En troisième position, la Côte bleue est estimée à 433 000 €, suivie de La Ciotat (426 000 €), le bassin d'Aix (357 400 €), Gardanne (350 000 €), Aubagne (350 000 €), Allauch/Plan-de-Cuques (331 300 €), Marseille (306 000 €), Berre (270 000 €), Salon (266 500 €) et enfin le secteur ouest du département (233 500 €).

Dans le détail à Marseille (voir carte ci-contre), comme pour les appartements, les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements sont les plus chers, suivis du 9<sup>e</sup> arrondissement. Les 15<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> sont les secteurs les plus abordables. É.Mi.

## MARSEILLE

### Le prix des maisons par arrondissement



## LES 3 QUESTIONS À PIERRE MILAN

### "Le prélèvement à la source risque d'être un frein"

**■ Quel regard portez-vous sur le marché en général ?**

Le marché a atteint un point d'équilibre, voire même le juste prix. Nous tirons cette conclusion d'après l'analyse des indices. On peut constater qu'il a augmenté de 1,4% dans le département est de 0,7 pour Marseille. Pour les maisons anciennes, sur la même période cet indice a augmenté de 0,4% pour le département, à comparer avec une hausse de 2,5 pour l'ensemble de la province. Il y a donc un équilibre en termes de prix.

**■ Et pour les volumes ?**

Le marché est plus dynamique en volume car on constate dans l'ancien une hausse de 9% des hausses de volume de transactions. Pour les maisons, cette hausse va jusqu'à 14,2% et même 22% pour les terres à bâtir. En revanche, il y a une baisse des volumes dans les appartements neufs, de l'ordre de 5,9%.

**■ Quelles sont les projections perceptibles ?**

Pour vous décrire notre sentiment sur le marché actuel, je ferai une métaphore avec le monde automobile. Actuellement, le marché a comme mo-



Pierre Milan est le président de la Chambre des notaires. / PHOTO É.Mi.

teur pour le neuf, le dispositif Pinel. On constate que 60% des mutations d'appartement sont sous ce régime fiscal. Un carburant qui est les taux d'intérêt toujours très attractifs pour les emprunteurs. Un booster pour les terres à bâtir avec un régime fiscal très avantageux pour les vendeurs car il y a exonérations. Il y a deux freins toutefois. L'impôt forfaitaire immobilier qui va certainement affecter le locatif dans l'ancien et le neuf. Le deuxième frein est le prélèvement à la source qui est peut-être plus psychologique. Mais il risque de modifier la perception fiscale et de favoriser l'attentisme.

Propos recueillis par É.Mi.



# Village Méditerranée : "Un pari sur l'avenir"

La résidence de standing de 310 logements a été inaugurée hier.

**E**lle est heureuse Kheira. À 41 ans, cette Marseillaise est depuis peu propriétaire de son appartement. Un coquet T2 de près de 40 m<sup>2</sup> avec 18 m<sup>2</sup> de terrasse, le tout pour 114000 euros, dans les quartiers Nord, là où elle a grandi. Alors, hier, cette déclarante en douane à Vitrolles n'a pas manqué une miette de l'inauguration de sa résidence de La Cabucelle (15<sup>e</sup>), baptisée "Village Méditerranée", un ensemble, entre la rue Oddo et la rue Jean-Marie-Chaise, de 310 logements répartis sur 7 bâtiments, à deux pas du marché aux puces et du pôle multimodal Capitaine-Gèze...

"Vu le prix d'une location, j'ai préféré acheter et j'ai eu cette opportunité. C'est un quartier en pleine transformation mais j'espère que les mentalités des habitants évolueront également car ce n'est actuellement pas forcément le cas", développe Kheira. Cette ambition, elle la partage avec Alex Ammar. Ce jeune trentenaire, président du groupe AG Invest, a donc mené à bout ce projet un peu fou: proposer une résidence de standing dans un quartier défavorisé... "C'est un pari sur l'avenir. J'avais cette volonté d'une transformation urbaine



La résidence a été inaugurée hier par Alex Ammar, président du groupe AG Invest (à gauche), en présence de Laure-Agnès Caradec, présidente d'Euroméditerranée, la sénatrice PS Samia Ghali et le PDG de "La Provence", Jean-Christophe Serfati, venu en voisin.

/PHOTO M.L.

dans un secteur où il faut s'impliquer. Nous sommes proches des autoroutes et, avec l'arrivée de la ligne de métro, les habitants pourront rallier le centre-ville en quelques minutes. Je reste persuadé que la dynamique positive peut faire fleurir de nouveaux projets", certifiait hier le chef d'entreprise qui a déjà dans les cartons la deuxième tranche de "Village Méditerranée", située juste derrière.

Un projet validé par Laure-Agnès Caradec, la prési-

dente d'Euroméditerranée qui a salué "un travail de qualité". Même Samia Ghali, hostile au départ, n'a rien trouvé à redire! "À l'époque, vous souhaitiez réaliser une résidence avec 80% de logements sociaux. On ne pouvait pas tirer vers le bas ce noyau villageois et je vous ai donc conseillé de miser sur l'accession à la propriété. L'échange a porté ses fruits et vous avez rempli votre contrat", a lancé la sénatrice socialiste qui a par ailleurs annoncé la rénovation en 2020 de la

place Tarquin, à quelques encablures du site.

"Ça manque un peu de mixité sociale", a cependant regretté Kheira, pointant du doigt que bon nombre des 310 logements ont été acquis par des investisseurs. "Du coup, les gens ne respectent pas certaines règles. Il faut par exemple mieux homogénéiser les protections des terrasses pour éviter d'avoir des rideaux de toutes les couleurs", a-t-elle conclu.

M.L.



# Un complexe immobilier se dessine boulevard Michelet

La première pierre de View Art a été posée hier: 679 logements prévus en 2023

**L**es derniers murs de l'emblématique Renault Michelet étaient tombés en décembre dernier, mettant fin à près de 90 ans d'histoire pour ce site devenu une institution marseillaise.

Hier matin, une nouvelle étape a été franchie avec la pose de la première pierre du programme immobilier 8<sup>e</sup> Art-View Art, en présence du maire LR de Marseille Jean-Claude Gaudin et du maire LR des 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements Yves Moraine. Situé à l'angle des boulevards Barral et Michelet (8<sup>e</sup>), ce projet prévoit d'ici à 2023 "l'implantation de 679 logements, une résidence services seniors, des bureaux, la transformation

La première tranche, en 2021, comprendra la concession Renault Michelet.



Hier le maire Jean-Claude Gaudin a posé la première pierre du programme 8<sup>e</sup> Art - View Art, qui verra le jour en 2023 réalisé par Altea Cogedim et l'architecte Roland Carta, bd Michelet. /PHOTOS DR ET VALÉRIE VREL

de la concession Renault Michelet et plus de 1 200 places de stationnement", explique la Ville.

Les travaux se feront en deux temps. Début 2021, l'îlot Michelet livré comprendra la concession Renault Michelet conçue par le groupe Altea Cogedim, mais aussi des bureaux et 202 logements, dont 30% à prix maîtrisés (vendus à partir du T1 de 42 m<sup>2</sup> à 215 000 € jusqu'au T5 de 135 m<sup>2</sup>, à 1,04 million d'euros), ainsi qu'une résidence service

seniors. En 2023, ce sera au tour de l'îlot Mazargues d'être livré: 387 logements verront le jour dont 30% à prix maîtrisés, accompagnés de 470 places de stationnement. "Ce projet s'intègre harmonieusement parmi les réalisations architecturales et emblématiques telles que Le Corbusier, la villa Magalone ou encore le stade Orange Vélodrome", assure la Ville de Marseille dans un communiqué.

L.M.





# Les nouveaux quartiers de La Ciotat sortent de terre

La résidence Majis vient d'être inaugurée du côté du chemin de Roumagoua

**P**atrick Boré maire de La Ciotat et de nombreux élus de la ville inauguraient mardi dernier la nouvelle résidence Majis en compagnie de Franck Bernardin directeur général adjoint de Vinci Immobilier et de Stéphane Bonnois responsable du groupe ActionLogement Unicil.

La résidence est située au chemin de Roumagoua. Sur un terrain très arboré de 29 000 m<sup>2</sup>, Vinci Immobilier a construit un ensemble de sept bâtiments s'élevant sur un ou deux étages qui compte 154 logements du studio au T4. "Nous avons valorisé le patrimoine végétal du site", explique Franck Bernardin. Et le cabinet d'architecture marseillais Poissonnier-Ferran a

**"Ces 32 logements sociaux viennent s'ajouter aux 1100 que nous avons déjà"**



Avec Franck Bernardin et Stéphane Bonnois, le maire Patrick Boré a inauguré la nouvelle résidence Majis.

/PHOTOS I.M.

privilegié les murs revêtus de pierre, les tuiles, les terrasses et loggias. Les logements ont été livrés en février 2018.

La résidence Majis associe un programme classique d'accession à la propriété, des dispositifs d'achat par Prêt locatif social et des appartements sociaux à loyer modéré gérés par le groupe Unicil. "Ces 32 logements sociaux viennent s'ajouter aux 1100 que nous avons déjà à La Ciotat", précisait Stéphane Bonnois. Et Patrick Boré ajoutait : "La mixité sociale est importante. Quelle que soit la zone de construction, les promoteurs ont pour obligation de dédier 25 % de chaque programme à l'habitat social. Cette résidence fait partie du par-

*cours de l'habitat qui accompagne le développement économique de la ville et depuis 2001, nous avons élaboré un PLU qui permet cet essor. Quand on crée plus de 5000 emplois, il faut pouvoir loger les gens proches de leur lieu de travail." Et Franck Bernardin précisait que parmi les acquéreurs, plus de 50 % sont des Ciotadens.*

Mais la particularité de cette résidence est aussi culturelle. En effet elle entre dans le dispositif : Un immeuble- Une œuvre d'art, signé par Vinci Immobilier avec le ministère de la Culture. Ainsi, le promoteur a lancé un appel à projet parmi les artistes locaux et c'est Roselyne Conil qui a été sélectionnée.

**"Nous avons été séduits par cette femme vêtue de bleu, sereine face au vent..."**

Les invités inauguraient donc également une superbe statue créée tout spécialement pour le site. "Nous avons été séduits par cette femme vêtue de bleu, sereine face au vent et par le sens inné de la courbe qui correspond au travail de recherche de Roselyne Conil sur les attitudes", ajoutait Franck Bernardin. Une parenthèse de paix dans un monde agité !

Isabelle MASSON



L'artiste ciotadenne Roselyne Conil a créé une statue pour la résidence.



# ③ L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE

## ① **Le Quanta, 1<sup>er</sup> smart building méditerranéen**

TPBM N°1243 du 18.07.2018

## ② **« Ici Marseille » réinvente l'artisanat**

La Provence – 12.10.2018

## ③ **Martha, la nouvelle vie de la base des sous-marins**

La Provence – 29.10.2018

## ④ **Coworking - Wéréso déploie ses bureaux à Marseille et Aubagne**

La Provence – 29.10.2018

## ⑤ **Bureaux avec vue imprenable**

Les Nouvelles Publication N°10 025 du 09.11.2018

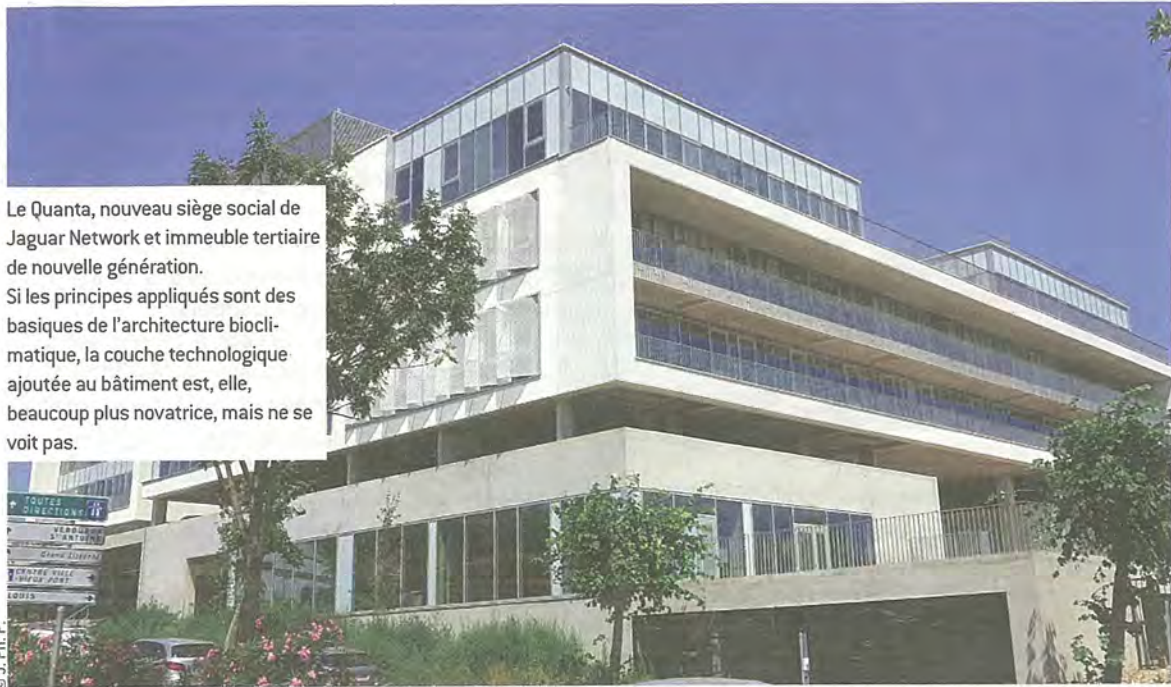
## ⑥ **La Simi, le rendez-vous de l'immobilier d'entreprise**

Les Nouvelles Publication N°10 027 du 23.11.2018

## ⑦ **Le Sky center va tutoyer les étoiles**

La Provence – 12.12.2018





Le Quanta, nouveau siège social de Jaguar Network et immeuble tertiaire de nouvelle génération.

Si les principes appliqués sont des basiques de l'architecture bioclimatique, la couche technologique ajoutée au bâtiment est, elle, beaucoup plus novatrice, mais ne se voit pas.

© J. Ph. P.

# Le Quanta, 1er smart b

**Dans les quartiers nord de Marseille, Jaguar Network, la success-story marseillaise des nouvelles technologies, vient de se doter d'un nouveau siège social 3.0. Visite exclusive.**



Sous ses aspects d'immeuble de bureaux de facture contemporaine (façades largement vitrées, bardage alu, béton et métal), le Quanta, situé dans le 16e arrondissement de Marseille, cache un véritable trésor technologique, qui ne se voit pas.

« Ce qui fait la différence avec un immeuble tertiaire lambda est invisible », souligne d'ailleurs, en faisant visiter la construction flamboyante neuve, l'un de ses principaux concepteurs, qui s'est particulièrement impliqué dans cette réalisation, l'architecte Stephan Bernard, associé de Roland Carta et directeur général du cabinet d'architecture Carta Associés, le plus important de la région en termes de chiffre d'affaire. « Jamais on n'avait atteint un tel niveau », poursuit le maître d'œuvre, et pourtant, des références en

matière d'immobilier d'entreprise, le palmarès de l'agence qu'il dirige, en est constellé. « Même notre bureau d'études était dépassé par les demandes du maître d'ouvrage et nous avons dû en phase de conception nous impliquer en R&D aux côtés de ce dernier pour y parvenir », reconnaît-il.

## UN BÂTIMENT PILOTE

Résultat, le nouveau siège social de Jaguar Network, un opérateur et fournisseur de services cloud et télécom en plein boom, est « le premier vrai smart building » de l'Hexagone, annonce non sans fierté Kevin Polizzi, son président et fondateur. Construit\* à l'Estaque juste en face de l'ancien siège où se trouve toujours son data center de 10 000 m<sup>2</sup>, le nouveau bâtiment de 5 500 m<sup>2</sup> affiche ses ambitions à travers les nombreuses certifications visées : BDM (Bâtiments durables méditerranéens, niveau or tant pour sa



**KEVIN POLIZZI**  
PRÉSIDENT ET FONDATEUR  
DE JAGUAR NETWORK.

« Pour assurer notre développement rapide et durable, nous avons besoin de "chasser" à l'international pour recruter de nouveaux collaborateurs très difficiles à trouver et pour cela, il faut pouvoir les attirer. Le Quanta y répond. »





1

© J. Ph. P.



2

© J. Ph. P.



3

1. L'envolée de l'escalier métallique extérieur traversant un large patio apporte une note industrielle à l'ouvrage.
2. Grâce à de nombreux patios et puits de lumière, la lumière pénètre très largement (ici dans le hall d'accueil).
3. Tuyauterie volontairement apparente des plateaux de bureaux et LED pour indiquer selon la couleur la disponibilité des salles de réunion.
4. Protégé d'un bardage à ventelle, l'étage technique, au sommet, abrite notamment les Centrales de traitement d'air (CTA). Sur le toit également, des panneaux photovoltaïques.

# uilding méditerranéen



4

© J. Ph. P.

conception que pour son exécution), Bepos (Bâtiment à énergie positive), HQE (Haute Qualité environnementale)... Le projet a décroché également le label Wirescore pour sa connectivité avec une note de 97 sur 100 ! « Pour assurer notre développement rapide et durable, nous avons besoin de "chasser" à

l'international pour recruter de nouveaux collaborateurs très difficiles à trouver et pour cela, il faut pouvoir les attirer. Le Quanta y répond », explique l'entrepreneur marseillais qui a pris possession des lieux il y a un mois. « Par le confort au travail qu'il procure, détaille le PDG, et en participant également à la ...»



## DISPOSITIF THERMIQUE

Pour assurer le chauffage et la climatisation du Quanta, les architectes ont opté pour un système de VMC (Ventilation mécanique contrôlée) double flux avec des panneaux rayonnants ad hoc fixés au plafond et qui servent aussi en partie à l'isolation acoustique. Une chaudière à gaz installée sur le toit ainsi que 250 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques assurent les apports complémentaires. C'est l'isolation thermique par l'extérieur qui assure principalement la bonne thermie de l'ouvrage.





à construire une maison individuelle dont les températures intérieures restent en dessous de 25°C l'été. Le pavillon (170 m<sup>2</sup> de surface de plancher en R+3), inséré dans un quartier résidentiel aixois, a bénéficié d'une isolation en paille de lavande broyée (300 mm) en toiture et en façade. « Le seul radiateur est un radiateur sèche-serviettes dans la salle de bain. L'hiver, l'apport de soleil direct suffit à chauffer la maison », explique l'architecte. Et l'été, pas de climatiseur. « Les températures restent raisonnables grâce au parti constructif, un bâti semi-enterré aux murs mêlant agglos à bancher et briques monomur (en façade sud), couplé à l'isolant en lavande et à une ventilation naturelle optimisée adaptée aux volumes de chaque pièce », précise Pascale Birotteau. Le tout pour un prix aussi raisonnable que les températures de l'habitation : 348 000 euros HT, soit un tarif moyen de 2 462 euros par mètre carré.

La frugalité énergétique passe également par la rénovation. A Digne, dans les Alpes-de-Haute-Provence, Unicil a investi une jolie somme - 2 millions d'euros HT - pour améliorer la performance énergétique d'un lotissement de 44 pavillons HLM (31 T4 et 13 T5). Les travaux, qui ont duré un an (de janvier 2016 à janvier 2017), ont mixé tout l'attirail de la remise à niveau : isolation thermique par l'extérieur et des combles (poste qui a mobilisé la moitié de l'enveloppe financière), remplacement des fenêtres et portes-fenêtres, avec double vitrage, installation d'une pompe à chaleur air-eau double service (chauffage et ECS\*\*\*) dans chaque villa, mise en place d'une VMC (Ventilation mécanique contrôlée) hygroréglable... Un vrai lifting assorti d'un contrôle strict avec la pose de six comptages d'électricité et de deux comptages d'énergie

thermique reliés à un concentrateur bluetooth dans chaque maison... Ce monitoring, que le bailleur compte déployer dans douze résidences cet automne, a permis de vérifier l'efficacité des travaux dans le lotissement pilote : « La facture énergétique annuelle des logements est passée de 2 500 à 1 800 euros en moyenne sans hausse de la quittance locative », observe Jean-Marie Courtois, dirigeant du bureau d'études qui a supervisé l'audit énergétique à Digne. Et l'été, la température dans les maisons ne dépasse pas les 28°C. Une performance autorisée par l'amélioration du rendement thermique de chaque logement : au test du DPE (diagnostic de performance thermique), les pavillons affichent désormais l'étiquette « C+ », soit 96 kWh/m<sup>2</sup>/an.

**William Allaire**

[wallaire@wanadoo.fr](mailto:wallaire@wanadoo.fr)

\* Points chauds.

\*\* Une nuit est dite « tropicale » lorsque la température nocturne ne descend pas sous les 20°C.

\*\*\* Eau chaude sanitaire.





performance de nos collaborateurs parce qu'il facilite, par sa disposition, la communication transverse souhaitée. Avec nos data centers, qui sont de véritables centrales électriques, nous avons aussi l'habitude de piloter de façon hyper fine les énergies et à travers notre R&D (450 k€ exactement y ont été consacrés, NDLR), nous avons décliné ce pilotage aux bâtiments tertiaires grâce à une application, solution que nous allons offrir au marché. » Depuis peu, Jaguar Network, qui grossit beaucoup par croissance externe, a en effet racheté une entreprise de GTB (Gestion technique du bâtiment) de Marti-

**« MÊME NOTRE BUREAU D'ÉTUDES ÉTAIT DÉPASSÉ PAR LES DEMANDES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET NOUS AVONS DÛ EN PHASE DE CONCEPTION NOUS IMPLIQUER EN R&D AUX CÔTÉS DE CE DERNIER POUR Y PARVENIR », RECONNAÎT L'ARCHITECTE STEPHAN BERNARD, ASSOCIÉ DE ROLAND CARTA ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DU CABINET D'ARCHITECTURE CARTA ET ASSOCIÉS.**

gues, HDSL, pour se positionner sur ce nouveau créneau dont il devient un acteur. « Grâce au système développé, qu'on va encore améliorer davantage, chaque collaborateur devient acteur de la gestion du bâtiment

», s'enthousiasme l'heureux propriétaire des lieux. « Un concept totalement novateur, qui permet de dire que les collaborateurs de Jaguar Network ont construit eux-mêmes leur lieu de travail », ajoute même Kevin Polizzi. « En procédant de la sorte, l'objectif était double, précise-t-il encore. D'une part, afin de limiter les charges d'exploitation, avec des économies prévues de l'ordre 25 %, et d'autre part, pour abaisser les coûts de construction.

## RÉVERSIBILITÉ PROGRAMMÉE...

Pour répondre aux 250 places de stationnement automobile réclamées dans le programme, les concepteurs ont astucieusement logé deux étages et demi de parking en zigzag sur trois niveaux, en dessous, au-dessus et au rez-de-chaussée où se trouve le hall d'accueil. Ainsi, à l'avenir, si ce quartier de l'Estaque où est situé le siège venait à être mieux desservi par les transports en commun, une partie de ces parkings pourrait alors très bien être reconvertie en espace de bureau supplémentaire. Suffisait d'y penser...

## ... ET INCUBATEUR INTÉGRÉ

Si l'édifice est prévu pour accueillir quelque 150 salariés de la PME dont l'effectif ne cesse de gonfler, une grande partie des nouveaux locaux est destinée à d'autres sociétés du même univers et écosystème d'activité. L'aile nord de ce bâtiment imaginé comme un cerveau avec deux lobes reliés par des passerelles et des connexions, abritera en particulier un incubateur de start-up tourné vers les biotechnologies, autre nouvelle diversification de Jaguar Network.



L'architecte Stéphane Bernard (à g.) et l'ingénieur Alexandre Robert (à dr.) du cabinet d'architecture Carta Associés qui s'est vu confier la maîtrise d'œuvre du projet, ont particulièrement suivi sa réalisation.

Ce qui est effectif puisque d'une évaluation au départ de 22 M€, nous sommes parvenus à un coût de 16 M€ pour l'ouvrage livré clé en main. »

## A LA FOIS « CLASSIQUE » ET ULTRA CONNECTÉ

« Truffé de fibre et relié à 1500 capteurs de production, débit, consommation... le bâtiment devient lui-même source de données, traduit à son tour plus simplement l'architecte. Sinon, ajoute ce dernier, nous n'avons fait qu'adopter les principes de base de l'architecture bioclimatique, profitant en particulier de l'orientation nord-est, sud-ouest du bâtiment, avec des protections solaires adaptées (casquette au sud, brise-soleil à l'ouest, verre avec stores intégrés), ou encore jouer avec la dénivellé du terrain pour le hisser sur pilotis et ne pas toucher au sol, ici de mauvaise qualité comme sur toute cette colline de remblais. Nous avons fait aussi des choix architecturaux très clairs comme celui de ne pas mettre de faux plafonds pour au contraire montrer toute la tuyauterie. » L'escalier métallique central, grimpant au milieu d'un immense patio, ou encore le dernier étage technique protégé derrière un bardage à





ventelles, accentuent pareillement le caractère « industriel » volontairement retenu pour l'ensemble du dispositif afin de mieux l'insérer dans l'environnement ambiant. Quant à l'aménagement intérieur, il est propice aux nouveaux espaces de coworking comme il est désormais tendance, avec, sur des plateaux libres, des open space qui ne le sont plus vraiment, des espaces centraux plus conviviaux ou encore des salles de réunion partagées. Ici, détail important, la couleur des LED indique la disponibilité (vert) ou pas (rouge) de ces dernières, et ce, géré à partir d'un simple smartphone. Au final, le satisfecit est tel que l'entreprise a d'ores et déjà programmé l'édification d'un 2e Quanta à Lyon où elle est également implantée.

*Jean Philippe Pierrat*

[jean-philippe.pierrat@presses-legales.com](mailto:jean-philippe.pierrat@presses-legales.com)

*\* Travaux confiés au groupement d'entreprises Cari Fayat, Crudeli, Fauché avec Constructa Urban Systems pour maître d'ouvrage délégué.*



▶ à voir sur le site  
[www.tpbm-presse.com](http://www.tpbm-presse.com)

L'INTERVIEW VIDÉO  
RÉALISÉE PAR  
KAREN LATOUR



# "Ici Marseille" réinvente l'artisanat

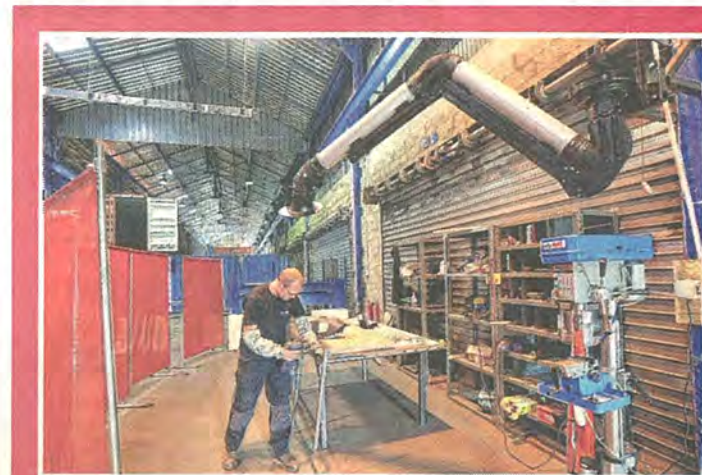
Innovant, le premier espace de "comakers" a été inauguré hier dans le futur quartier des Fabriques, rue de Lyon

**L**e hangar situé au 77 de la rue de Lyon (15<sup>e</sup>) a tout d'abord abrité un atelier de charpente métallique et une plateforme de tri logistique. Depuis peu, il est devenu le premier "makerspace" de Marseille, le plus grand de France, inauguré hier par le maire Jean-Claude Gaudin. Dès l'entrée, quelques mots inscrits sur un mur bleu visible depuis la rue, donnent le ton : "Les Fabriques, l'écoquartier méditerranéen".

Dans cet écoquartier en devenir, quelque 200 artisans et entrepreneurs sont invités à investir le grand hangar de 3500 m<sup>2</sup>. À l'intérieur, pas de cloisons mais des containers encastrés qui permettent de délimiter les différents ateliers, partagés ou privatifs. "Ici Marseille", la société qui occupe les lieux, propose à la location, pour un montant de 200 à 300 € par mois et une occupation de trois mois minimum. "C'est le même prin-

**Le même principe qu'un espace de coworking avec des ateliers partagés.**

*cipe qu'un espace de coworking, mais ici, ce sont des ateliers et des machines qu'on met à disposition*", précise Nicolas Bard, cofondateur d'Ici Marseille, après avoir créé Ici Montreuil en ré-



Ateliers privatifs ou pas, cuisine et bibliothèque partagées, agoras... tout est fait pour stimuler la créativité.

/PHOTOS NICOLAS VALLAURI



gion parisienne. Atelier de soudure, imprimante 3D, menuiserie ou joaillerie : la variété d'activités a déjà permis à Ici Marseille de travailler avec des enseignants et élèves de l'École de la

deuxième chance, des lycées Diderot, la Cabucelle, Saint-Henri ou le Chatelier. "Notre objectif est de donner une couleur marseillaise au lieu, en créant du lien avec le quartier et ses habi-

tants, poursuit Nicolas Bard. On développe ici un tiers de savoir-faire artisanaux, un tiers de savoir-faire numériques et un tiers de savoir-faire de conception (architecte, designers...)"

La réunion dans un même espace de ces trois communautés habituellement séparées crée une émulation. "Si un designer rencontre ici un ébéniste et qu'ils créent leur propre activité, le but

*est atteint*, souligne David Ben Haim, cofondateur d'Ici Marseille. *On veut faire de ce makerspace un tremplin de la reconversion et de la formation.*"

Situés entre le marché aux puces et Smartseille, sur le périmètre étendu d'Euroméditerranée, les 14 hectares du quartier des Fabriques, confiés à Bouygues, "créera un trait d'union entre les quartiers Nord et le centre-ville", assure Laure-Agnès Caradec, présidente d'Euroméditerranée. Et si Ici Marseille occupe déjà les lieux, c'est dans le cadre d'un "urbanisme transitoire qui consiste à investir un territoire par les usages avant que les murs et les plans soient tracés", précise le directeur général d'Euroméditerranée Hugues Parant. Installés dans le hangar pour cinq ans, ces "makers" déménageront ensuite pour occuper les rez-de-chaussée des futurs immeubles d'habitation.

**Laurence MILDONIAN**

lmildonian@laprovence-presse.fr

À noter aujourd'hui et demain, de 10 h à 18 h, visite et initiations gratuites animées par des résidents et le staff : atelier bois (utilisation des outils de menuiserie), atelier métal (soudage à l'arc), Fablab (découverte d'une imprimante 3D et d'une fraiseuse à commande numérique), vidéo-mapping (projection vidéo et création de mapping). Ici Minots : ateliers pour apprendre à motoriser un avion en papier, piloter un robot et programmer un objet connecté. Parking gratuit sur place, inscription sur le site : [www.makeici.org/icimarseille](http://www.makeici.org/icimarseille)



Construites par les Allemands en 1943 et 44, les alvéoles en béton armé destinées à accueillir des "U-boot" sont abandonnées depuis près de 75 ans

# Martha

## la nouvelle vie de la base de sous-marins

Elle fascinerait les amateurs d'Urbex - ces fous d'exploration urbaine qui se glissent dans les bâtiments abandonnés pour en saisir l'ambiance fantomatique - mais elle leur est interdite. Martha, la base de sous-marins qui subsiste au milieu du Grand port maritime de Marseille, possède l'atmosphère des lieux qui ont vu passer l'Histoire puis connu l'abandon.

Construite par les Allemands à la fin de la Seconde Guerre mondiale, Martha devait accueillir 20, puis 30 sous-marins de la "Kriegsmarine". Inachevée lors de la Libération, elle aurait ensuite un temps servi de prison. Avant de sombrer dans l'oubli pendant plus de 75 ans. Indestructible, difficile à reconverter. Jusqu'à ce qu'Interxion soit autorisé à y installer un de ses data-centers, qui devrait être inauguré fin 2019.

Depuis plusieurs mois, grâce à un partenariat avec Interxion,

**Des rails entiers de chemins de fer dans le béton armé.**

les passionnés de l'association Vauban effectuent des recherches afin de raconter l'histoire de cette base qui, contrairement à ses six autres cousines de la côte Atlantique (Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux), n'a jamais été utilisée. "Les plans de la base ont été réalisés en janvier 1942 et les travaux ont démarré en mai 43, détaille Jean-François Gabilla, vice-président de l'association. Elle devait comporter 13 alvéoles pour 20 sous-marins soit 7 alvéoles doubles et 6 simples. Le projet a ensuite été porté à 30 alvéoles mais seules les 24 pre-

mières ont été réalisées." Ce ne sont d'ailleurs pas à proprement parler les "garages à sous-marins" qu'on peut voir actuellement, mais les locaux techniques qui leur étaient dédiés. Les cales à l'eau, plus aisées à construire, auraient dû se trouver en miroir des alvéoles existantes, côté mer, à la place d'un grand mur de béton construit pour protéger la base pendant la durée des travaux.

La Libération a tout changé. Et pendant un an, les lieux auraient été transformés en prison pour y cantonner la garnison allemande de Marseille. Aucune

### UN MONSTRE DE BÉTON ARMÉ

Malgré les privations de cette fin de guerre, la base Martha, quatrième génération des bases de sous-marins allemandes, a été solidement bâtie afin de résister à une bombe de 10 tonnes. Pour armer le béton du toit (7 m d'épaisseur !), des murs d'enceinte (presque 3 m), de la dalle au sol (1,85 m), et autre composantes, les entreprises supervisées par le Todd, groupe de génie civil et militaire en charge du bâti défensif du Troisième Reich, ont pris tout ce qui leur tombait sous la main. Des rails entiers de chemin de fer ont même été retrouvés par radiographie du béton ! Dans sa taille actuelle, inachevée, elle mesure 251 m de long par 45 m de large, et est composée dans sa majorité de 24 alvéoles, sur les 30 prévues dans la seconde mouture des plans.

**17** fresques, traces et dessins subsistent.

certitude quant à cet usage, tempère Jean-François Gabilla, "car en 1944, tout a été géré par les Américains, pas les Français, nous n'en avons donc aucune trace administrative." Mais la présence de fresques artisanales sur certains murs accrédite fortement cette thèse.

"Nous en avons trouvé 17, à l'heure actuelle, et en dévoilons encore", précise Fabrice Coquio. Paysages évoquant le Tyrol autrichien, esquisses des calanques ou croquis d'un marin coiffé de la casquette allemande chevauchant une mine sous-marine... Autant de traces qui témoignent du passé de Martha.

Désormais, les murs de béton armé se dressent, vides. Seuls les rayons du soleil et quelques figuiers colonisent les lieux en attendant les ouvriers qui se chargeront de lui donner une nouvelle vie.

Marguerite DÉGÈZ  
mdgeze@laprovence-presse.fr

### RECONVERSION

## Un livre et un data-center

D'ici un an, la base sous-marine aura changé de visage. Car l'endroit abandonné depuis près de 75 ans sera investi par MRS 3, le troisième data-center marseillais d'Interxion. "Nous avons fait un devis il y a cinq ou six ans. Pour détruire la base, il faudrait compter environ 26 millions d'euros de travaux, à coups d'explosifs et de pelleuse hydraulique", précise Fabrice Coquio. Et si le PDG d'Interxion France admet qu'installer un data-center dans un bâtiment à ce point spécifique n'était pas la solution idéale ni la plus économique pour l'entreprise - le désamiantage à lui seul a représenté une coûteuse et lourde opération - la localisation stratégique de l'endroit a prévalu : connecté à MRS 2, proche de l'arrivée des câbles marins, la base abandonnée, inutilisable pour bien des usages, a trouvé une nouvelle vocation. Le bail a été signé pour 49 ans, et représente 110 millions d'euros d'investissement. MRS 3 sera livré à la fin de l'année 2019. Autant dire que les travaux devraient démarrer rapidement et de manière intense. La structure générale sera gardée, y seront intégrés, dans des étages de 6 m de plafond des salles blanches informatiques aux parois doublées. Un espace de 5 cm de vide sera créé sur les murs qui comportent une fresque et une vitre renforcée sera installée afin de sauvegarder celles-ci - à l'initiative de l'entreprise. Mais avant, d'ici la fin de l'année, sera publié un ouvrage réalisé par Alain Chazette, spécialiste des bunkers de la Seconde Guerre mondiale et membre de l'association Vauban. "Nous (l'association, Ndlr) avons fourni les textes et l'iconographie avec un contexte, un tissu historique, une traduction en anglais et un intercalaire sur les autres bases allemandes construites en France. Interxion éditera l'ouvrage à destination des utilisateurs du lieu, précise son vice-président Jean-François Gabilla. L'idée étant d'apporter une dimension sociétale, d'appropriation patrimoniale du lieu et de mettre en valeur son histoire." L'historien amateur passionné confie qu'un projet de colloque au Mucem, qui intégrerait une intervention sur la base Martha, ouvert au public, est aussi à l'étude. Affaire à suivre.



▲ La base, en 1951, est l'un des seuls bâtiments encore debout du port. ▲ Fabrice Coquio montre l'une des fresques, un paysage de montagne. ▲ Vu du toit, le mur massif qui protégeait Martha pendant le chantier.



# Wérésó déploie ses bureaux à Marseille et Aubagne



Armand Verger, le pdg de Wérésó, poursuit le développement des espaces de coworking, en amorçant les ouvertures de franchise, à Aubagne et Valenciennes.

/PHOTO DR

Après Paris, Lyon, Colombes et Bordeaux, Wérésó pose ses valises à Marseille. Créée en 2013, la société lilloise, pionnière du coworking français, vient d'ouvrir un espace de 500 m<sup>2</sup>, comprenant 100 m<sup>2</sup> sous atrium, au cœur de la gare Saint-Charles. Un lieu stratégique qui reflète l'esprit de Wérésó et sa volonté de faciliter la mobilité des entrepreneurs et des salariés. Une connexion assurée avec la fibre, des douches pour être détendu avant un rendez-vous et de multiples espaces de travail à disposition pour tous les usages.

"C'est en fait le 6<sup>e</sup> espace de coworking que nous ouvrons, précise Armand Verger, président de Wérésó. On souhaite rassembler une communauté très diverse. 80 % de nos coworkers sont des salariés. 50 % d'entre eux sont employés de grosses boîtes, l'autre moitié est issue des TPE-PME. Les 20 % restants sont des indépen-

dants." Une offre *all inclusive* et des services de conciergerie offrent l'avantage de s'adapter à toutes les organisations, tous les budgets. Wérésó Marseille peut organiser des réunions ou séminaires réunissant jusqu'à 60 personnes, accueillir 50 coworkers en espaces partagés et 10 en espaces privatifs.

Ce qui marche le mieux ? "Ce sont les abonnements mensuels, poursuit Armand Verger. On vous donne les clés et vous avez une grande liberté d'usage, à partir de 240€/mois. Wérésó c'est une communauté de 1 300 coworkers mais vous savez, on s'adapte à toutes les organisations (5€ pour la location d'une heure, mais aussi à la journée ou la demi-journée." Wérésó a été accompagné par le réseau Entreprendre, amorce un développement en franchise avec une ouverture prochaine en début d'année à Valenciennes et Aubagne.

Geneviève VAN LEDE



80 % des coworkers sont des salariés (50 % d'entre eux sont employés de grosses boîtes, l'autre moitié est issue des TPE-PME), les 20 % restants sont des indépendants.

/PHOTO DR



# Bureaux avec **vue** **imprenable**



Plus petite de 12 mètres que sa voisine qui n'abrite, elle, que la seule compagnie CMA CGM, la tour La Marseillaise de 135 m et 31 étages signée Jean Nouvel, accueille pour sa part neuf grandes entreprises et institutions en 3000 postes de travail avec vue sur la mer et la ville !

Visite guidée par l'auteur.







Antoine Fichet

# A la rencontre de Bob le mini lave-vaisselle

Avec un prénom pareil, difficile d'oublier Bob ! Un astucieux choix que l'on doit à ses deux créateurs, Damian Py et Antoine Fichet, abreuvé durant leur enfance par les facéties de son cousin Bob l'éponge. Damian Py, le Géo Trouvetou du binôme, nous en dit plus sur ce nouveau personnage, dont la commercialisation est prévue pour l'été 2019.



© Photos Of

Damian Py

Nous avons repéré le fameux Bob lors du dernier salon Côté Sud à Aix, à l'espace « Génération 20/30 », lieu d'exposition d'une vingtaine de designers en devenir. Quelques mois plus tard, nous avons eu envie d'en savoir plus sur lui. Nous sommes donc allés à la rencontre de l'un de ses concepteurs, Damian Py. Originaire d'Avignon, il a rencontré son futur associé, Antoine Fichet, durant ses études d'ingénieur. Si Antoine a eu l'idée de créer le mini lave-vaisselle, c'est Damian qui en a opéré la majorité de la mise en œuvre. « Nous sommes complémentaires et autonomes, des ingénieurs-commerciaux en quelque sorte. Nous concevons un produit que nous vendons, ce qui n'est pas l'usage en général. »

## Relancer toute une filière

A 24 et 28 ans, ces deux créateurs ont déjà levé 500 000 € de subventions publiques. « Nous avons l'ambition avec Bob de relancer la production de lave-vaisselle en France. Derrière notre marque, c'est donc toute une filière qui est concernée et c'est aussi pour ça que l'Europe a accepté de soutenir notre projet, aux côtés de la BPI\* et de différents réseaux de soutien aux entreprises. » Ça fait déjà deux ans que leur marque, Daan Technologies (contraction de leur prénom), existe. « Nous avons intégré en début d'année les locaux de l'ancien site industriel vendéen de Fagor-Brandt. Nous avons également des bureaux commerciaux à Station F, à Paris, ce qui nous offre forcément une belle visibilité. » Quand on lui demande le nombre de création d'emplois visé, il se refuse à

parler chiffre. En revanche, il nous glisse ravi que « leur objectif des 2 000 précommandes a déjà été dépassé puisque nous en sommes à 4 000 ».

Jusqu'à mi-novembre, Bob est vendu sur leur site 199 €, avant de basculer au prix public de 299 €. « Dès l'été prochain, nous le vendrons uniquement sur notre site et bien sûr, sur l'ensemble du marché européen. » Ce produit répond à un vrai besoin. En France, nous sommes plus de sept millions de foyers de une à deux personnes, qui faisons notre vaisselle à la main, ce qui consomme 15 litres d'eau. Bob ne demande que trois litres à chaque cycle de lavage, soit cinq fois moins. « A peine plus grand qu'un micro-ondes, il se pose à côté de votre évier, pèse moins de 10 kg et travaille en 20 minutes. »

Damian Py et Antoine Fichet ont voulu en faire un objet high-tech qui se voit, se montre, avec une palette de douze coloris, allant du violet à l'orange, en passant par le bleu ou le vert. Côté technologie, nos deux ingénieurs misent sur des ultrasons, une connexion wifi pour améliorer le service après-vente et un disque lumineux à technologie LED, histoire de mettre de l'ambiance dans votre cuisine. A partir de l'horizon 2021, Daan Technologies vise les 100 000 € de chiffre d'affaires et espère que d'ici là, son slogan « Jetez l'éponge, adoptez Bob » aura fait le tour de l'Europe !

Alexandra Zilbermann

[alexandra.zilbermann@presses-legales.com](mailto:alexandra.zilbermann@presses-legales.com)

\* Banque publique d'investissement.



Autour du noyau central en béton brut où se trouvent les ascenseurs, des plateaux libres ont été proposés aux locataires afin qu'ils les aménagent à leur guise et selon leur façon de travailler.

135 MÈTRES  
31 ÉTAGES

16 000 m<sup>2</sup>  
de surface vitrée  
en façade

30 nuances de  
bleu blanc rouge



Si l'on trouve des salles de réunion plus closes, les postes de travail ont souvent été disposés en open space et en règle générale, la transparence a été privilégiée.



Répondant au ciel azur qui domine l'édifice, le concepteur a glissé au niveau du plafond du rez-de-chaussée un ciel artificiel composé de barres verticales qui bougent avec le vent...

Autant de l'extérieur, la tour La Marseillaise est décrite par son auteur, Jean Nouvel, l'architecte français le plus renommé au monde, comme un objet contextuel ancré au cœur de Marseille, autant à l'intérieur, elle se veut « un cadre de vie agréable », souligne le starchitecte tout de noir vêtu comme à son habitude. « On passe souvent plus de temps sur son lieu de travail que chez soi, travailler, c'est donc habiter ! Aussi les espaces de travail doivent-ils être comme ceux de vie, très différents les uns des autres et le plus agréable possible », explique celui qui, à 77 ans, n'en est pas à son premier IGH\* de bureaux à travers la planète - tours Dentsu à Tokyo (Japon), Agbar à Barcelone (Espagne), à Doha (Qatar), Sydney (Australie)... -, mais qui signe là cependant, grâce à l'audace de son maître d'ouvrage et promoteur, le groupe Constructa du Marseillais Marc Pietri, sa première tour dans l'Hexagone en attendant les tours Duo et Hekla actuellement en construction dans la capitale et à la Défense. ➡➡➡





## SERVICES ET LABELS À TOUS LES ÉTAGES

Côté services (gérés par Sodexo qui dispose de son siège sur place), la tour livrée en juillet dernier et qui vient d'être inaugurée officiellement récemment, dispose aux deuxième et troisième niveaux d'un restaurant interentreprises de 2600 m<sup>2</sup>, toujours avec vue mer et dont le mobilier a été dessiné par Jean Nouvel. C'est à ce niveau également que se trouvent la community manager, la conciergerie et prochainement une crèche de 26 berceaux. L'édifice est par ailleurs bardé de toutes les certifications les plus en pointe : HQE (Haute Qualité environnementale), LEED\*, Wirescore (wifi partout, 4G et 5G indoor spécifiques), Serenity (sécurité) Platinum... et raccordé pour son chauffage et sa climatisation à la boucle de géothermie marine qui dessert Euroméditerranée.

\* Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) est une certification écologique pour les bâtiments.

## ...→ DES PLATEAUX LIBRES

« Tout autour de la terre, les tours de bureaux se ressemblent trop », regrette à ce propos le maître d'œuvre. A l'inverse, reconnaissable entre toutes, sa Marseillaise, avec les trente nuances de bleu blanc rouge de son exo-structure de brise-soleil et d'allèges en Befup (Béton fibré à ultra-haute performance), ce qui lui donne son aspect d'esquisse inachevée voulue par son créateur, et avec ses jardins méditerranéens suspendus, ne s'inscrit pas dans ce registre.

Idem à l'intérieur où grâce au choix d'un noyau central en béton brut et d'une structure mixte acier-béton pour construire l'édifice, l'architecte a dégagé pour les bureaux des plateaux libres en open space « que l'on peut aménager à sa guise, exactement comme quand vous emménagez dans votre nouvel appartement et que vous souhaitez pouvoir décider de la disposition des meubles, des lits et du canapé... », détaille le père du Louvre d'Abou Dhabi (Emirats arabes unis) ou encore de la Philharmonie de Paris pour ne citer que deux de ses plus prestigieuses dernières réalisations en date.

Ainsi chacun des neuf locataires\*\* de ce nouveau fleuron architectural phocéén a-t-il pu disposer de ses locaux et les aménager comme il l'entendait. A l'étage de La Snef, par exemple, l'un d'eux, le plateau se partage ainsi entre postes de travail en open space et salles plus closes mais néanmoins transparentes.





« Plus on monte vers le ciel et plus elle devient immatérielle et atmosphérique », a souligné l'architecte Jean Nouvel à propos de la première tour, haute de 125 m, qu'il signe ainsi en France.



De l'archipel du Frioul à la Bonne Mère en passant par les collines de la chaîne de l'Etoile, plus au nord, tous les bureaux et espaces de travail bénéficient d'une vue exceptionnelle sur la ville et/ou sur la mer.

« A l'intérieur, Jean Nouvel a dégagé pour les bureaux des plateaux libres en open space « que l'on peut aménager à sa guise, exactement comme quand vous emménagez dans votre nouvel appartement et que vous souhaitez pouvoir décider de la disposition des meubles, des lits et du canapé... », détaille le père du Louvre d'Abou Dhabi (Emirats arabes unis).







Acte 2 de l'opération des Quais d'Arc en menée par Constructa (après l'immeuble Balthazar livré il y a quatre ans), La Marseillaise redessine la skyline phocéenne.

Non encore aménagé, le sky lounge du WTC de la CCI Marseille Provence occupera les deux derniers étages accessibles.







### ...→ TRANSPARENCE ET CIEL MOUVANT

D'un plateau à l'autre, et d'un étage à l'autre, ce qui ne change pas, en revanche, c'est la vue panoramique offerte ! Cette transparence voulue pour La Marseillaise qui totalise 16 000 m<sup>2</sup> de surface vitrée en façade « permet de contempler la ville comme si vous étiez sur votre balcon », a très simplement expliqué le Pritzker Prize (l'équivalent du Nobel en architecture) 2008.

Dans le même esprit, l'architecte a, en faisant visiter son ouvrage, pointé du doigt le faux plafond « qui est devenu un vrai, a-t-il détaillé, et qui se prolonge à l'extérieur comme une sorte d'extension entre intérieur et extérieur ». De même au niveau du sol, l'artiste a-t-il solidement posé son ouvrage sur une grande colonnade de béton, sorte de péristyle qui donne le rythme de l'ensemble et au-dessus duquel il a glissé, à 12 m de haut, un ciel « artificiel » composé d'une multitude de petites barres bleues verticales qui se prolonge jusque dans le hall d'entrée et qui, surtout, bouge avec le vent comme un mobile d'enfant...

Jean Philippe Pierrat

jean-philippe.pierrat@presses-legales.com

\* Immeuble de grande hauteur.

\*\* Métropole Aix-Marseille Provence (900 agents), Haribo (100 salariés environ), Sodexo, Orange (300 personnes), Cepac, SwissLife, Constructa, Snef et WTC Marseille Provence (qui occupera un espace prestigieux, les deux derniers étages accessibles, le 31<sup>e</sup> et dernier étant un étage uniquement technique).

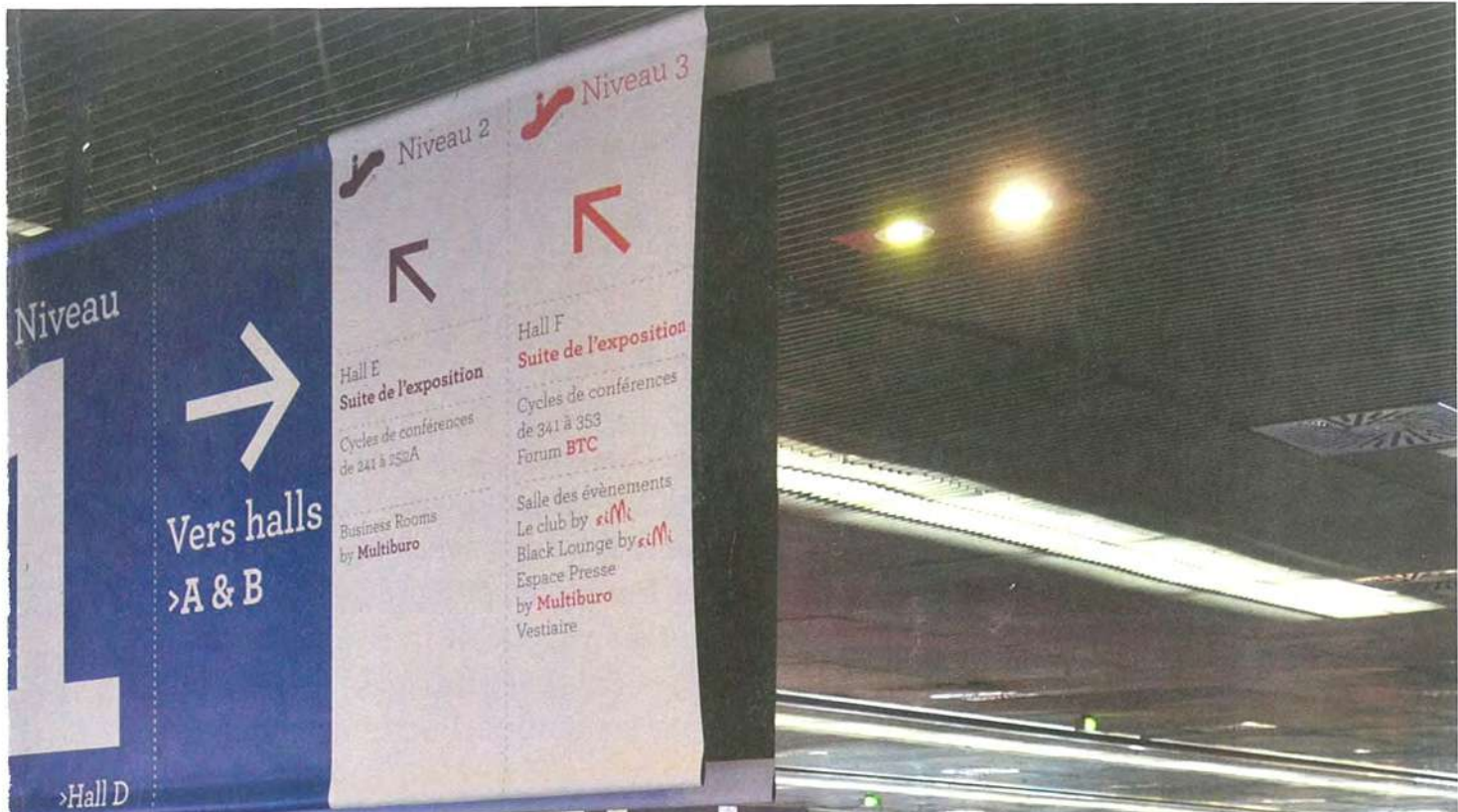


# Le Simi, le rendez-vous de l'immobilier d'entreprise

Le Simi, Salon de l'immobilier d'entreprise, se tiendra cette année les 5, 6 et 7 décembre prochains au Palais des congrès, Porte Maillot à Paris. Il rassemblera pendant trois jours plus de 30 000 professionnels et près de 500 sociétés et collectivités participantes représentant l'intégralité de l'offre immobilière et foncière, mais aussi l'ensemble des services associés à l'immobilier et l'entreprise. Les offres situées en France seront ainsi présentées à Paris, que ce soit en matière de bureaux, logistique et activité, immobilier commercial de centre-ville ou retail park. A l'occasion de la tenue de cet événement incontournable pour les acteurs de l'industrie immobilière en France, « Les Nouvelles Publications » dresse un diagnostic de la santé du marché tertiaire d'Aix-Marseille.







**30 373** visiteurs  
ont assisté au  
Simi 2017.

**467** entreprises  
et collectivités étaient  
réunies l'an passé  
pour la 16e édition  
du salon.

**110** conférences  
et débats ont rythmé  
l'édition 2017.



# Un marché tertiaire en manque d'offre « prime »

Le marché tertiaire d'Aix-Marseille devrait retrouver son rythme de croisière en 2018, avec environ 110 000 mètres carrés placés. Un niveau éloigné de Lyon et de Lille, les deux leaders du marché de bureaux provincial. Manque d'attractivité ? Selon les brokers, ce retard s'explique surtout par le manque d'offre « prime » de première main.

La tour qui cache la forêt ? Avec un taux de 4,6 % sur Euroméditerranée, le marché tertiaire marseillais affiche des taux de rendement « prime »\* supérieurs à ceux de Lille (4,5 %), Lyon (3,95 %) et Paris (3 %). Reste à proposer des opportunités à la mesure de ce potentiel. Un défi de taille pour la métropole Aix-Marseille Provence qui entend mettre sur le marché chaque année 200 000 mètres carrés de bureaux à l'horizon 2030.

En la matière, le gap\*\* à franchir demeure important. Après une année 2017 record au cours de laquelle 152 000 mètres carrés de bureaux avaient été placés, le marché tertiaire de l'aire d'Aix-Marseille devrait retrouver son rythme de croisière habituel cette année. Loin des 200 000 mètres carrés espérés. « Fin septembre, on était à un peu plus de 82 000 mètres carrés commercialisés, 51 300 mètres carrés sur Marseille et 31 400 sur Aix. Ces chiffres laissent augurer un résultat de l'ordre de 100 à 110 000 mètres carrés fin 2018 », annonce Daniel Tchenio, directeur de l'agence CBRE de Marseille. Et le broker de mettre ce retour à l'ordinaire sur le compte de l'absence de grandes transactions. « Contrairement à 2017, cette année, on n'enregistre aucun deal supérieur à 5 000 mètres carrés. » Les transactions les plus importantes sont toutes en dessous la barre des 3 000 mètres carrés : le Crédit mutuel qui a pris 2 800 mètres carrés dans « Le Virage », écrin tertiaire qui jouxte le stade Vélodrome, Aix-Marseille Université qui a installé sa Cité de l'innovation dans « Castel Heritage », le volet tertiaire rénové (2 800 mètres carrés de surface de plancher) du programme de reconversion immobilière de l'ancien siège de la SNCM dévelop-

Le Crédit mutuel a pris 2 800 mètres carrés dans « Le Virage », écrin tertiaire qui jouxte le stade Vélodrome : il s'agit d'une des plus importantes transactions de l'année.







pé par Eiffage et ANF-Icade sur le quai de la Joliette, Orange qui a loué quatre étages de la tour La Marseillaise (2 600 mètres carrés) et Phinelec installé sur Smartseille (2 000 mètres carrés).

## EUROMÉDITERRANÉE EN MANQUE D'OFFRE

Pour le dirigeant de CBRE, aucun doute : si Marseille reste à des années lumières de Lyon et de Lille (dont les marchés tertiaires devraient frôler les 300 000 mètres carrés en 2018), c'est moins par manque d'attractivité que par manque d'offre immédiatement disponible. « Si une entreprise cherche aujourd'hui 10 000 mètres carrés sur Euroméditerranée, on n'a rien à lui proposer. Les seuls actifs disponibles sont les locaux prime de seconde main du secteur de la Joliette. Ces locaux-là trouvent preneurs rapidement », avance Daniel Tchenio. Dans le centre-ville et sur Euromed, la part du neuf ne représente que 8 % du stock. L'horizon devrait s'éclaircir à moyen terme. Mais pas au point de rattraper l'activité de Lyon, leader incontesté du marché de province. « On dénombre

à peine 91 300 mètres carrés de surfaces neuves ou restructurées en chantier ou disposant d'une autorisation de construire livrables d'ici la fin 2021. Le taux de pré-commercialisation des immeubles attendus en 2018 - de l'ordre de 80 % - devrait pourtant inciter promoteurs et investisseurs à démarrer la construction de leur opération », constate Magali Marton, directrice des études de Cushman & Wakefield. Trois programmes représentant près de 16 000 mètres carrés de surfaces devraient voir la lumière en 2019 sur Euroméditerranée. « Le Bougainville », écrin de 2 276



« Contrairement à 2017, cette année, on n'enregistre aucun deal supérieur à 5 000 mètres carrés », observe Daniel Tchenio, directeur de l'agence CBRE de Marseille. Les transactions les plus importantes sont toutes en dessous la barre des 3 000 mètres carrés.

« Le Castel » propose des loyers oscillant entre 225 et 300 euros le mètre carré HT-HC/an, selon l'emplacement.





Orange qui a loué quatre étages de la tour La Marseillaise (2 600 mètres carrés).

→ mètres carrés en structure bois développé par Nexity Ywood près de la station de métro éponyme. Ce bâtiment acquis en Vefa (Vente en état futur d'achèvement) par Fiducial sera livré en septembre 2019 (architecte : Carta Associés). Montant des loyers : 175 euros le mètre carré HT-HC/an. « Eko Active », immeuble de 8 230 mètres carrés développé par Vinci Immobilier rue Peyssonnel (2e). Ce bâtiment, dessiné par Franck Hamoutène, a été acquis en Vefa par Icade (livraison été 2019). Montant des loyers : 240 euros le mètre carré HT-HC/an. « Le Castel », volet tertiaire neuf (5 600 m<sup>2</sup> de surface de plancher) du programme de reconversion immobilière de l'ancien siège de la SNCM développé par Icade et Eiffage Immobilier (architecte : agence Poissonnier-Ferran). Cet écrin a été acquis en Vefa par Icade moyennant un chèque de 20 millions d'euros pour un revenu brut attendu de 1,5 million d'euros. Montant des loyers : de 225 à 300 euros le mètre

« On dénombre à peine 91 300 mètres carrés de surfaces neuves ou restructurées en chantier ou disposant d'une autorisation de construire livrables d'ici la fin 2021. Le taux de pré-commercialisation des immeubles attendus en 2018 - de l'ordre de 80 % - devrait pourtant inciter promoteurs et investisseurs à démarrer la construction de leur opération », constate Magali Marton, directrice des études de Cushman & Wakefield.

carré HT-HC/an, selon l'emplacement. A la lisière septentrionale d'Euromed, la Société de la tour Eiffel (STE) développe « L'Olivier », un nouvel immeuble de bureaux de 3 634 mètres carrés au cœur du parc Eiffel des Aygaldes, le long du boulevard du Capitaine Gèze (15e). Ce bâtiment de quatre étages, dessiné par l'architecte Gérard Manavella, sera certifié Breeam\*\*\* « niveau Good ». A sa livraison prévue pour l'automne 2019, il comprendra 3 388 mètres carrés de bureaux et une cellule commerciale de 250 mètres carrés (probablement un restaurant) en rez-de-chaussée. Montant des loyers : 170 euros le mètre carré HT-HC/an. BNP Paribas Immobilier a un projet dans les cartons : « Pixelia », ensemble de 8 600 mètres carrés conçu par le cabinet Arte Charpentier Architectes qui verra le jour sur le boulevard de Paris (2e), à deux pas de la station de tramway Le Silo d'Arenc.

## 50 000 M2 DANS LES TUYAUX D'ICI 2021

A l'horizon 2020-2021, plus de 50 000 mètres carrés sont les tuyaux. Le programme le plus important est « 8e Art », écrin tertiaire de sept étages à la façade vitrée (10 800 m<sup>2</sup>) développé par Cogedim sur l'emprise de l'ancien garage Renault, le long du boulevard Michelet (8e). Cet immeuble en « L », conçu par les agences Carta Associés et AF 317, a été acquis en Vefa par Predica-Crédit agricole Assurances. Ce lot tertiaire sera posé au-dessus de la nouvelle concession de la marque au losange (5 000 m<sup>2</sup>), dont les locaux formeront le socle du projet. Montant des loyers : 210 euros le mètre carré HT-HC/an. En 2020, une grande partie de chaises musicales commencera à la Joliette avec à la baguette BNP Paribas et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Dans deux ans, la banque regroupera ses équipes phocéennes dans « Le Corail », écrin neuf de 14 500 mètres carrés érigé le long du boulevard de Dunkerque (2e). Le programme, conçu par l'architecte Jacques Ferrier, représente un investissement de 26 millions d'euros [travaux]. Il a été acquis en état futur d'achèvement par Amundi en janvier dernier. Ce déménagement libérera la totalité de « Cap Joliette », l'un des premiers écrins tertiaires à avoir poussé sur Euromed I au début des années



A Gardanne, Eiffage porte un important projet mixte (bureaux-activités) sur l'emprise de l'ancien puits Morandat.

2000. Deutsche Bank profitera de cette vacance pour engager des travaux de réhabilitation de cet ensemble de 12 000 mètres carrés de surface de plancher. L'an prochain, la région Paca regroupera une partie de ses services administratifs aujourd'hui installés dans l'immeuble « Grand Horizon » (12 850 m<sup>2</sup> de surface de plancher), voisin de « Cap Joliette », dans les deux derniers lots d'Euromed Center (« L'Hermione » et « Le Floréal » pour 24 286 m<sup>2</sup> de surface de plancher au total). Lorsque les agents auront quitté leurs bureaux actuels, le propriétaire Cardif (filiale assurance de BNP Paribas) engagera un lifting en profondeur de cet immeuble construit en 2006.

### COGEDIM MISE SUR LE PÔLE D'ACTIVITÉS D'AIX

A Aix-en-Provence, le manque d'offre neuve ou récente est également à l'ordre du jour : le stock de bureaux de première main (neufs ou restructurés) immédiatement disponibles a chuté de 28 % depuis le début de l'année, pour atteindre le chiffre plancher de 8 200 mètres carrés fin septembre, observe Cushman & Wakefield. Ce déficit devrait perdurer en 2019. A l'horizon 2020, l'embellie viendra d'Alteaarea Cogedim. Le promoteur a obtenu les permis pour réaliser « Les Carrés du golf », un ensemble de cinq bâtiments de bureaux près du golf des Milles, au cœur du pôle d'activités. Ce programme de 11 000 mètres carrés, conçu par l'agence MAP (Marseille Architecture Partenaires), sera développé en deux tranches.

**William Allaire**

[wallaire@wanadoo.fr](mailto:wallaire@wanadoo.fr)

\* Ratio, exprimé en pourcentage, entre les loyers charges comprises et le prix d'acquisition HT de l'actif.

\*\* Abîme.

\*\*\* Le Building Research Establishment Environmental Assessment Method (Breeam), ou la méthode d'évaluation de la performance environnementale des bâtiments, est le standard de certification bâtiment le plus répandu à travers le monde.



### LES FRICHES MINIÈRES SE VOUENT AU TERTIAIRE

Autour de Gardanne, la reconversion des friches minières s'écrit en mode tertiaire. Eiffage porte un important projet mixte (bureaux-activités) sur l'emprise de l'ancien puits Morandat. Lauréat d'un appel à projets lancé par la Semag (Société d'économie mixte d'aménagement de Gardanne et sa région), pilote de la reconversion du site industriel, le promoteur a déposé les demandes de permis d'un programme mixte « middle tech » de sept bâtiments évolutifs (deux tiers de bureaux, un tiers de locaux d'activités) sur environ 9 800 mètres carrés de plancher à haute qualité environnementale (BDM\* niveau « Or » ou « Argent »). Le programme réalisé en plusieurs phases est commercialisé au tarif de 80/90 euros le mètre carré pour les locaux d'activité et de 150 euros pour les bureaux.

A Meyreuil, le constructeur vaclusien GSE et les groupes de promotion Axtom (Paris) et BMF (Saint-Ouen, Seine-Saint-Denis) ont lancé le 18 septembre les travaux d'un ensemble de trois bâtiments (5 633 m<sup>2</sup>) sur l'ancien carreau minier (1,8 ha) qui jouxte la centrale thermique Uniper. Le programme agrègera bureaux et ateliers pour des entreprises artisanales et des PME-PMI. Les locaux proposeront des espaces modulables (de surfaces comprises entre 100 et 300 m<sup>2</sup> au sol) avec mezzanine.

Lancés en blanc, les travaux des deux premiers bâtiments (1 358 m<sup>2</sup> et 1 321 m<sup>2</sup>, pour 2 679 m<sup>2</sup> au total), conçus par l'agence Apside, devraient s'achever au début 2019. Les locaux seront proposés à la vente ou à la location, avec des surfaces allant de 150 à 1 000 mètres carrés. Le dernier bâtiment (2 954 m<sup>2</sup>) sera mis en service à l'été 2019.

\* Bâtiments durables méditerranéens.





© Ville de Gardanne

## AIX-MARSEILLE PROVENCE EN VITRINE

La Semag présentera à Paris le projet de reconversion économique du puits Morandat à Gardanne.

Malgré l'actualité dramatique de la ville centre, la métropole Aix-Marseille Provence (AMP) va tenter de mettre en avant les atouts de son potentiel économique au Salon de l'immobilier d'entreprise (Simi) du 5 au 7 décembre à Paris. Difficile en effet pour la deuxième métropole de l'Hexagone de ne pas être présente à cette vitrine du marché national de l'immobilier tertiaire qui regroupe près de 30 000 professionnels (représentant l'intégralité de l'offre immobilière et foncière, et l'ensemble des services associés à l'immobilier et l'entreprise), ainsi que 470 sociétés, collectivités et autres investisseurs à l'affût des opportunités du marché de bureaux en province.

Sur le stand de 67 mètres carrés qu'elle déploiera au cœur des allées du Palais des congrès de la Porte Maillot, AMP va montrer la face lumineuse de sa dynamique immobilière. Une mission reconquête incarnée par une conférence de l'Etablissement public d'aménagement (EPA) Euroméditerranée sur le Parc Habité, nouveau quartier résidentiel (2 000 logements et 130 000 m2 de bureaux) qui sort de terre dans le secteur d'Arenc à Marseille. Autre temps fort :

la présentation par la Semag (Société d'économie mixte d'aménagement de Gardanne et sa région) du projet de reconversion économique du puits Morandat à Gardanne. Le Club de l'immobilier apportera sa pierre à l'édifice en lançant son « Club des clubs » sur le stand d'AMP. Enfin, durant les trois jours de l'événement, les investisseurs pourront découvrir le florilège des grandes opérations récentes (Thecamp, La Marseillaise, espace de coworking « Wellio » de Covivio sur Euromed Center) et futures (le parc des Aiguilles à Ensues-la-Redonne, Cap Horizon, Le Castel, Les Fabriques...) qui font le quotidien des acteurs économiques du territoire.



*Fleurs, Plantes  
& autres Curiosités*

*Création et Décoration  
Cours d'art floral  
Stylisme végétal  
Mariage*

**digitale**

14, rue Breteuil 13001 Marseille  
Tél : 04 91 54 37 00 - Fax : 04 91 33 83 38  
[contact@digitalefleuriste.com](mailto:contact@digitalefleuriste.com) - [www.digitalefleuriste.com](http://www.digitalefleuriste.com)



# Le Sky center va tutoyer les étoiles

Le World trade center inaugurera en janvier son centre d'affaires aux 29<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> étages de la tour La Marseillaise

**A** l'instar du président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Renaud Muselier, qui se bat pour que ses concitoyens abandonnent l'acronyme "Paca" au profit de "Région Sud", le président du World trade center Marseille Provence, Paul Chaffard, a bien l'intention d'obtenir que le sigle WTC sorte, lui aussi, du langage courant. Il faut dire que les transformations récentes apportées à ce centre d'affaire, filiale de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence (CCIMP), constituent une véritable rupture avec la structure d'origine.

Le montant de l'investissement en témoigne: 9 millions d'euros ont en effet été engagés par le World trade center pour réorganiser les 3 400 m<sup>2</sup> de ses locaux historiques de la rue Henri-Barbusse (4 M€), rebaptisés "City center Vieux-Port", et surtout aménager les 1 900 m<sup>2</sup> (surface utile) des deux derniers étages de la tour La Marseillaise (3 M€), dans le quartier d'Arenc, au cœur d'Euroméditerranée. Un coût d'installation auquel il faut ajouter le loyer annuel, d'un montant de 900 000€ pour les deux plateaux; tarif à la hauteur des prestations proposées par ces locaux d'exception.

Devenus le "Sky center La Marseillaise", les 29<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> étages culminent, en effet, entre 130 et 135 m au-dessus du niveau de la mer, offrant une vue imprenable à 360°, sur l'ensemble de la ville et une visibilité horizon-



Des bureaux culminant à 130 m au-dessus du sol et dont la visibilité horizontale peut atteindre 40 km par beau temps.

/PHOTO DAVID ROSSI

tale pouvant atteindre 40 km par beau temps.

Centre d'affaires, le 29<sup>e</sup> étage est dédié au coworking, avec des modules de base à deux fenêtres, d'une surface d'environ 15 m<sup>2</sup>, proposés à la location

au prix de 1 800€, 1 600€ et 1 500€/mois, selon leur orientation (ville, Côte Bleue ou collines). Sont également proposés des doubles modules à quatre fenêtres et des "suites office". Les conditions de location pré-

voient le versement anticipé d'un mois de caution et de trois mois de loyer; la sortie des locaux nécessitant un mois de préavis.

Quant au 30<sup>e</sup> étage, il est destiné aux réceptions et aux événe-

ments de prestige (réunions de comités de direction et de conseils d'administration, lancements de produits, défilés de mode, etc.) grâce notamment à une salle de réunion modulable pouvant recevoir 250 personnes

en journée et 500 à partir de 18 h 30.

La direction du WTC dit réfléchir par ailleurs à la création d'un espace permanent pour la Métropole Aix-Marseille-Provence et travaille à un projet de "club d'affaires" à destination des entreprises, soumis à parrainage et droit d'entrée, dont les réunions se tiendraient dans la salle panoramique du 29<sup>e</sup> étage.

Comme le rappelle Paul Chaffard, "il y a cinq ans, lorsque s'est posée la question de l'avenir du World trade center, nous avons d'abord envisagé de déménager dans de l'existant rénové, au sein du périmètre d'Euroméditerranée, notamment dans l'immeuble Mirabeau ou dans Le Calypso, puis sur quatre niveaux de La Marseillaise. Mais finalement, nous avons préféré conserver et donc rénover et agrandir notre site du centre-ville (le 3<sup>e</sup> lieu de congrès de la cité phocéenne avec 65 000 visiteurs chaque année, Ndlr), et créer un lieu de prestige au sommet de La Marseillaise". Et de faire remarquer: "En signant le bail, nous avons permis aux promoteurs de la tour, de franchir le cap décisif des 75% de commercialisation, et donc de faire démarrer le chantier".

L'inauguration du Sky center est désormais prévue le 28 janvier 2019, dix-huit mois après celle du City center. Et toujours selon Paul Chaffard, "au moins 50% des espaces auront été loués à cette date".

Philippe GALLINI



## ④ LE COMMERCE

### ① **Aux Voûtes, l'appétit vient en mangeant**

La Provence – 22.10.2018

### ② **Cinéma Artplexe : ce sera pour 2020**

La Provence – 22.10.2018

### ③ **Les halles Terre de Provence vont se développer encore**

La Provence – 12.11.2018

### ④ **La République toujours pas en marche**

La Provence – 01.12.2018

### ⑤ **MIF68 : les grossistes cherchent leur souffle**

La Provence – 17.12.2018



# Aux Voûtes, l'appétit vient en mangeant

Au pied de la Major, ces échoppes veulent mettre leur offre gourmande en avant pour conquérir les Marseillais

## RAPPEL DES FAITS

Ouvertes partiellement il y a 4 ans dans le touristique secteur d'Euro-méditerranée, les Voûtes de la Major ont enfin commercialisé la totalité de leurs "cellules". Si ce lieu magnifique peine encore à s'imposer dans les habitudes, les locaux, eux, y croient dur comme fer.

Un site architectural grandiose au pied de la cathédrale. Une esplanade où les terrasses se déploient chaque jour. Une offre de restauration et de shopping sur 7 200 m<sup>2</sup>. Un chantier de rénovation colossal qui a duré cinq ans et coûté 27 millions d'euros. Le tout au milieu d'une zone ultra-touristique entre Mucem, Panier et Joliette, avec vue mer. En théorie, les Voûtes de la Major auraient dû se placer en pole position dans le cœur des Marseillais. Pourtant, les débuts ont été laborieux et la partie n'est pas encore gagnée...

Après une ouverture partielle en août 2014 (Fragonnard et les Halles), seules huit enseignes étaient installées lors de l'inauguration en septembre 2015. L'été dernier, ce nombre avait grimpé à 12 et aujourd'hui, "toutes les cellules sont commercialisées", précise-t-on à la communication des

Voûtes. Parmi ces 17 enseignes, plus de la moitié sont des commerces de bouche. C'est pour cela que les Voûtes travaillent à faire du lieu une "destination food". L'offre s'est étoffée proposant des spécialités corses à la Casa Pietra, des recettes healthy à l'Essentiel lifestore et des plats tibétains, japonais et vietnamiens au Potala Korner. Mais il y a aussi les bières de Droit au fût, les chocolats de l'Espérantine, la cuisine italienne d'Il Duomo, les glaces de la gelateria Major, les fruits de mer et les pizzas des Halles ou encore l'ambiance club du Palais de la Major. "Il n'y a pas de chiffres arrêtés sur la fréquentation car il n'y a pas de compteur d'entrées comme aux Terrasses ou aux Docks par exemple. Néanmoins, un pic de fréquentation est constaté d'avril à septembre", précise la communication des Voûtes.

## "Il manque de panneaux"

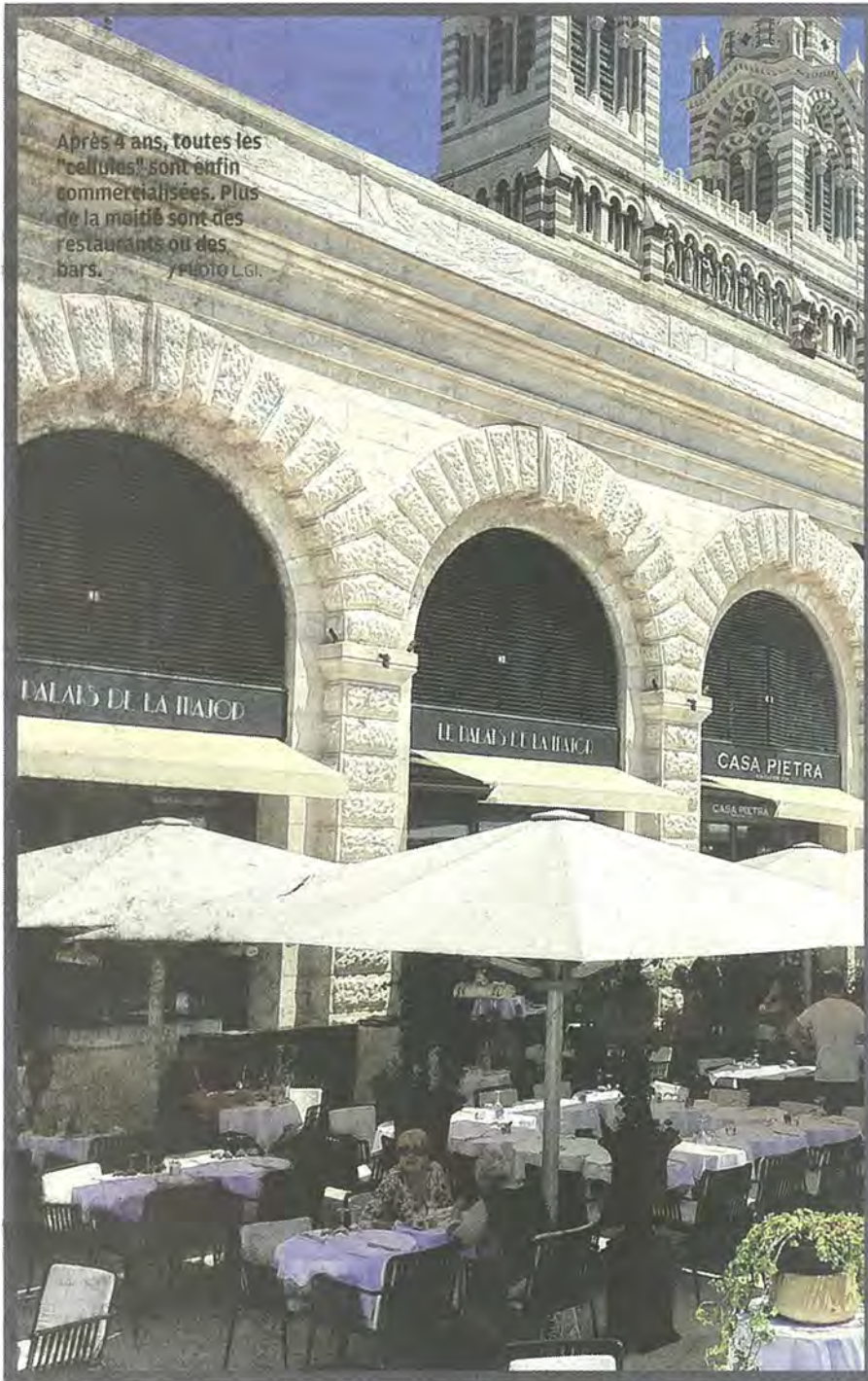
"Il Duomo est ouvert depuis deux ans, mais le restaurant fonctionne mieux depuis quelques mois. Pourtant, les locaux sont jolis, le chef doué et les plats sont bons... Malgré tout, on croit au potentiel du lieu", assure Antoine Cassandri, gérant de la table italienne ainsi que du Palais de la Major. En revanche, ce deuxième établissement "a démarré tout de suite - il y a quatre ans. Peut-être

parce qu'il est en première ligne alors que le Duomo est tout au fond de la place. Il faut savoir qu'on est là pour venir". En plein sur le passage des touristes, les clients d'Antoine sont pourtant des locaux: "70% de Marseillais, contre 30% de l'extérieur".

Pour Antoine Siffrein-Blanc, des Halles, la formule semble être la bonne. Si l'idée initiale du marché couvert a dû être affinée au fil des années - par exemple, il y a à présent une caisse unique -, l'endroit a trouvé son public. "On fait 200 couverts la semaine - que les midis - et 500 le week-end, notamment avec le brunch dominical où l'on paie ce que l'on consomme. C'est assez énorme et le chiffre d'affaires croît de 25% par an". Les soirs, le lieu est privatisé. "On a su s'adapter" et le concept est sur le point d'être dupliqué dans le Sud-Ouest.

À l'Essentiel lifestore, lieu ouvert en septembre dernier, conçu pour se ressourcer, manger des produits bio et de saison, apprendre "à consommer écoresponsable", le discours de Claire Grolleau n'est pas aussi enjoué. "On est en dessous de nos prévisions. Le trafic n'est pas suffisant et il manque sûrement de panneaux pour indiquer les Voûtes. Mais j'y crois, je ne suis pas venue ici pour échouer".

Lætitia GENTILI



Après 4 ans, toutes les "cellules" sont enfin commercialisées. Plus de la moitié sont des restaurants ou des bars. / PHOTO L.G.I.



L'ancienne mairie de secteur va être détruite en fin d'année, avec six mois de retard. Le futur bâtiment de 24 mètres de haut, sur quatre étages, accueillera 851 spectateurs. / WILMOTTE & ASSOCIÉS



# Cinéma Artplexe : ce sera pour 2020

**LA CANEBIÈRE** Les travaux, qui devaient commencer en avril, restent invisibles. Un retard banal, assure Artplexe

**L**e jour où le cinéma Artplexe finira par ouvrir ses portes - alléluia - on suggère un film pour inaugurer le complexe : *L'Homme qui tua Don Quichotte*, de Terry Gilliam. Prévu pour être mis en boîte en 1999, ce long-métrage a enchaîné les catastrophes : pluies diluviennes emportant le matériel de tournage, blessure ou maladies des acteurs principaux (Jean-Rochefort, puis John Hurt), financements retirés.... Si bien que Gilliam fera un documentaire remarquable sur la malediction qui semblait frapper son projet (*Lost in la Mancha*), avant de finalement présenter une nouvelle mouture cette année à Cannes...

Dans un genre différent, le fameux cinéma de la Canebière a connu, lui aussi, son lot de péripéties et coups de frein. Premier crash : l'échec de l'implantation d'un MK2 en lieu et place de la mairie des 1/7. Une idée portée en 2010 par le socialiste Patrick Mennucci et donc torpillé par la mairie centrale. En 2015, à la surprise générale, un projet de substitution présentée par la confidentielle société Artplexe sortait des cartons. Sans avoir l'envergure d'un MK2, cet édifice culturel "mêlant art et essai et cinéma populaire" avait de la gueule avec ses sept salles de "très grand

confort" équipées "des dernières technologies numériques".

L'inauguration ? Prévue fin 2017.... Et puis plus de nouvelles. Jusqu'à la prise de parole en novembre de cette même année - à la date initialement prévue pour l'ouverture - de la maire des 1/7 Sabine Bernasconi (LR), promettant que "tous les obstacles administratifs" étaient (enfin) "en passe d'être réglés". Une bonne nouvelle confirmée, un mois plus tard, par les dirigeants de la société Artplexe (Philippe Dejust, Jean-Jacques Léonard et Gérard Vaugeois) venus présenter les plans définitifs de ce cinéma 4 étoiles, en compagnie du très réputé architecte Jean-Michel Wilmotte.

**"Il a fallu faire plus d'études qui prévu mais le projet avance"**

La nouvelle date fixée pour le début des travaux de ce cinéma incluant également une salle de concert, une brasserie, un bar lounge et un restaurant ? "Avril 2018" pour une montée des marches "en décembre 2019..." On en était là. Avril, mai, juin, juillet, août, septembre sont passés et, si la mai-

rie de secteur a bien déménagé dans les locaux de la Région, au milieu de la Canebière, aucun coup de pioche n'a été donné.

Forcément, les rumeurs ont repris de plus belle. En vrac : Artplexe n'aurait pas la surface financière pour mener l'aventure à terme, aucun candidat n'aurait répondu à l'appel d'offres pour les espaces de restauration... "Les inquiétudes sont légitimes et ça montre l'attente autour de ce cinéma. Mais en réalité, le programme avance comme prévu", corrige l'investisseur, joint ce week-end. "La recherche des prestataires est en cours et Artplexe n'a aucun problème d'argent", insiste la société, tout concédant un retard dû au besoin de "faire plus d'études techniques que prévu". "Le complexe va venir sur l'emprise de la mairie des 1/7 et s'étendre jusque vers le kiosque... Du coup, il est au-dessus du parking souterrain. Nous avons donc besoin de consolider cette dalle. Cette étape a nécessité des études et engendrée un retard classique dans ce type de dossier". Nouvelle promesse à la clé : "Les travaux vont démarrer fin octobre, avec le désamiantage de la mairie, avant sa démolition vers décembre... Ce qui nous fait une livraison pour le premier semestre 2020". Clap de fin ?

Laurent D'ANCONA



# Les halles Terre de Provence vont se développer encore

Le marché de producteurs cherche à construire un bâtiment et pourrait s'implanter vers Aubagne

**L**a brigade sort des cuisines du restaurant d'application du CFA d'Aix, presque au garde à vous. Aujourd'hui, dans la salle, les convives sont des professionnels, agriculteurs, éleveurs, tous membres du comité de pilotage des halles de producteurs Terre de Provence. "Les choix que vous ferez auprès de vos producteurs ont un impact. Soyez chauvins !" lance le directeur du CFA, Bruno Sangline, à l'adresse de ces apprentis qui bientôt devront approvisionner leur restaurant en produits frais. Un choix de la proximité qui, de toute évidence, séduit aussi les particuliers.

Depuis 2010, à Plan-de-Campagne et Pertuis, les halles Terre de Provence, ne désemplissent pas. Agriculteurs et éleveurs locaux (ils sont situés dans un rayon de 70 km) vendent leur production en demi-gros et monsieur et madame tout le monde, à des prix inférieurs de 20 % en moyenne, au commerce classique, s'agissant de vente directe. Ces halles, initiées par la Communauté du pays d'Aix dans le cadre d'un appel à projet européen lancé en 2009 pour mettre en avant des producteurs en milieu périurbain ont battu cette année leur record de fréquentation, avec quelque 124 000 visiteurs



Ces halles ont pour l'instant une période d'ouverture très limitée, mais qualité et tarifs aidant, leur fréquentation ne cesse d'augmenter.

/PHOTO ARCHIVES PATRICK NOSETTO

sur la saison. "Il y a du bio, du raisonné, mais pas que, on ne cherche pas à faire seulement du label, car l'idée, c'est que le produit soit consommé dans un délai très court, entre le champ et l'assiette. La qualité, elle est là", Christian Burle, maire de Peynier et vice-président de la Mé-

tropole, qui a depuis repris le projet. "C'est un complément pour les exploitants agricoles - on vend quand même 1050 tonnes sur 5 mois", poursuit l' élu. "C'est aussi un prétexte pour toucher de nouveaux clients qui, souvent, ensuite, viennent directement à la cave",

note Sébastien Barnéoud, viticulteur et président de la cave de Pertuis.

## Bientôt à la Valentine ou Aubagne ?

Si le principe détone moins à Pertuis qu'à Plan-de-Campagne, où il n'en satisfait pas

moins tout le monde, en drainant de nouveaux clients dans la zone commerciale, ses organisateurs ambitionnent de le développer ailleurs, "il serait intéressant de voir si le concept peut fonctionner à plus petite échelle, note Christian Burle qui verrait bien des halles à la Valentine ou à Aubagne, "pour pousser encore le développement de l'agriculture périurbaine. Le but étant de reconquérir l'espace agricole, poursuit l' élu, mais il faut quand même trouver 30 à 35 agriculteurs". Serge Briançon, directeur du service agriculture du Conseil de territoire observe toutefois que les agriculteurs du Pays d'Aubagne, "sont historiquement les premiers à s'être organisés, avec un circuit de vente très bien établi, mais au détail".

D'ici là, deux halles existantes espèrent se "concrétiser" en dur, "un bâtiment qui permettrait d'ouvrir peut-être toute l'année, avec une halle d'exposition qui manque, à Plan-de-Campagne", poursuit le maire de Cabriès, Hervé Fabre-Aubrespy. Le projet n'est pas tout à fait nouveau, mais "il avance, on cherche un terrain, qui serait à proximité du Leclerc, à proximité du giratoire de Cabriès", précise l'édile, tandis que son homologue de Peynier évoque l'horizon 2020.



# La République toujours pas en marche

Malgré le discours positif des investisseurs, l'artère peine à décoller. Une partie de la rue serait sur le point d'être vendue

Rideau. Fini. Terminée l'aventure H & M rue de la République. Après la fermeture de la boutique enfants sur le côté pair samedi dernier, aujourd'hui, c'est celle adultes, côté impair, qui a définitivement mis la clef sous la porte. Cette fermeture s'ajoute à celles de Desigual, Mango, et du restaurant O'Zen, mais aussi à celles qu'on annonce dans les prochains mois de Jules, Michel voyages, Arena et Sephora. "Des enseignes partent, parfois peu de temps après avoir ouvert, d'autres sont maintenues malgré des impayés pour éviter un appel d'air et si Atemi communique sur un taux d'occupation de 60%, c'est en termes de surfaces commerciales qu'elle raisonne, en comptant les 4 000 m<sup>2</sup> de Monoprix et les 6 000 m<sup>2</sup> du NH Collection hôtel. En réalité, sur les 138 coques que gère la société Atemi, seulement 31 sont occupées", avance

**"Une société foncière cherche toujours une opportunité à venir."**

OLIVIER DUBOIS, FREO IMMO



"La Sélection", boutique de déco intérieure de Sophie Ferjani préfigure le futur visage de la rue, toujours gangrenée par des vitrines vides.

un fin connaisseur du dossier. En avril dernier, Atemi Méditerranée sortait de son silence pour clarifier son positionnement sur la République et avancer un bilan positif que confirme toujours Olivier Dubois, directeur de Freo Immo et président de Commerces de la République: "On a changé notre stratégie depuis un an et demi et nous nous trouvons dans une dynamique qui nous satisfait. Le taux d'occupation des bureaux s'élève à 90%, nous avons vendu tous nos logements et d'ici fin janvier, une dizaine d'enseignes devraient investir les vitrines que nous avons renouvelées, notamment des deux côtés de la

boutique de déco intérieure de Sophie Ferjani, qui, avec le NH hôtel et The Babel Community est une vraie locomotive." Une locomotive encore très isolée au milieu d'une rue composée de belles vitrines... vides. Ces derniers mois, Atemi s'est séparé d'une partie de ses collaborateurs, licenciés économiquement: "Nous avons 100 000 m<sup>2</sup> de patrimoine à gérer au départ, avec la vente des logements, il ne nous en reste plus que 35 000 m<sup>2</sup>, ce qui explique qu'on soit passé de huit à cinq salariés", poursuit Olivier Dubois. "Disons que l'objectif est surtout d'être le plus attractif possible pour un repreneur,

avec une communication positive et des charges réduites, glisse un professionnel qui a souhaité garder l'anonymat. Tout a été essayé, les coques brutes, les coques pop-up avec des locations de courte durée, ça ne marche pas. Ça va mieux depuis que les loyers sont passés de 600€ le m<sup>2</sup> à 250-300€ le m<sup>2</sup>. C'est ce qui a permis à Sophie Ferjani ou Basic Fit de s'installer. Mais la société veut passer à autre chose. La vente prochaine du patrimoine de Commerces de la République se profile, et une data room a déjà été ouverte dans le but de mettre sur le marché 24 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales."

"Réaliser une data room, c'est-à-dire collecter les données de surfaces et de diagnostics de tout le patrimoine, est un acte tout à fait normal pour une société comme la nôtre, rétorque son président. Bien sûr qu'une foncière cherche toujours une opportunité à venir et dans quelques mois, nous ne nous interdisons pas de nous y intéresser." Qu'une partie de la rue repasse entre de nouvelles mains alors qu'elle peine toujours à décoller n'a rien de rassurant. Pour autant, du côté de Primonial, on avance serein. "Ce qui nous a intéressés dans cette rue, c'est la mixité de son patrimoine, souligne Nicolas Léon-

nard, directeur asset management. Nous avons fait le choix de rester propriétaires de nos 1300 logements que nous avons tous mis en location, un tiers étant meublés, les deux autres vides. 75% de nos 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont occupés, il ne reste que de petits plateaux. Quant aux commerces, on a la conviction qu'ils peuvent marcher, en sortant des stratégies appliquées par nos prédécesseurs." Fini l'équipement de la personne qu'on retrouve dans les centres commerciaux, y compris celui tout près des Terrasses du port, placé à l'équipement de la maison, la restauration avec terrasses et le com-

merce de proximité. "On a revu nos loyers à la baisse pour les rendre très compétitifs, assure le directeur. En outre nous avons renoué le lien avec Freo, dans une démarche plus concertée que concurrentielle et nous en ferons autant avec leurs éventuels successeurs. Dans tous les cas, nous ne sommes pas venus à Marseille pour faire un coup mais pour nous implanter sur la durée, et nous avons consulté les Marseillais pour répondre au plus près à leurs attentes pour cette rue." Et si elle était là, la clef de la réussite de la République?

Laurence MILDONIAN  
lmildonian@laprovence-presse.fr

## LE BILLET

### Res publica

Par Laurence MILDONIAN

Avec ses impressionnantes antennes et caryatides, elle est sans doute l'une des plus belles artères de Marseille. Avant d'être inaugurée en 1864, la rue Impériale a, par sa réalisation sur 1,1 km de long, entraîné la destruction de 935 maisons et 61 rues ainsi que le délogement de 16 000 personnes. Rebaptisée rue de la République en 1870, elle n'a jamais réussi à toucher la bourgeoisie qu'elle courtisait avec son style haussmannien. Située du mauvais côté de La Canebière, trop près du port et de ses activités, elle a beau se donner des airs de Parisienne, c'est par le peuple de Marseille qu'elle est investie. Grouillante, bruyante, vivante. Jusqu'à l'essoufflement. Quand dans les années 2000, sa requalification est lancée, les investisseurs sont convaincus qu'ils y attireront des cadres qui dépenseront leurs hauts revenus dans des boutiques de luxe en pied d'immeubles. Débarrassée de ses habitants historiques devenus indésirables, sublimée dans ses intérieurs, sur ses façades et trottoirs, la rue s'est tout simplement vidée. De commerces, d'habitants. De vie. Histoire d'une gentrification ratée. Les gestionnaires actuels assurent avoir compris la leçon et revu leur stratégie. En baissant leurs loyers, en privilégiant des commerces inédits et de proximité, ils espèrent redynamiser la République. Encore faut-il qu'ils se souviennent de ce qu'elle est avant tout: la res publica. La chose publique. Le bien du peuple.

## DES IDÉES QUI TARDENT À VOIR LE JOUR

### Drainer les touristes, installer des portraitistes, ouvrir des terrasses



L'été prochain, Starbucks ne devrait plus être l'une des rares enseignes à profiter d'une terrasse. Faire venir les touristes est aussi l'un des vœux des commerçants. / PHOTOS NICOLAS VALLAURI

Sonder les commerçants de la rue de la République, c'est obtenir des avis aussi contrastés que le paysage de l'artère haussmannienne. Selon qu'ils se trouvent à proximité ou non d'une des "locomotives", leur réponse est plus ou moins nuancée. Comme celle de Reda Merad, le gérant du Perroquet bleu, installé boulevard des Dames depuis dix ans. Particulièrement inquiet il y a quelques années pour l'avenir de son établissement, il affiche aujourd'hui un grand sourire: "Je suis content; depuis un an, ça marche nettement mieux, je fais le plein, le midi comme le soir, et l'ouverture du NH hôtel, juste en face, comme celle du Babel Community, nous apporte de nouveaux clients", se réjouit-il tout en encaissant ses fidèles de la pause déjeuner. À l'autre bout de la rue, à deux pas du Vieux-Port, les gourmands sont de plus en plus nombreux à participer aux ateliers pâtisseries hebdomadaires qu'organise l'enseigne

Labo & gato. "On est ici depuis un an et ça marche de mieux en mieux, glisse Lætitia, l'une des salariées. Je pense que c'est notre activité qui plaît, parce que pour être honnête, dans la rue, c'est toujours vide..." Et c'est bien là tout le problème. "Les commerces qui fonctionnent travaillent sur des niches, note un commerçant historique près de la place Sadi-Carnot. On n'a pas de clientèle de passage... parce qu'il n'y a pas de passage!" Et de pointer entre autres dysfonctionnements, les successions de vitrines vides, la propreté imparfaite ou encore le mauvais éclairage qui rend la rue peu sûre à la nuit tombée. En mai dernier, élus et commerçants se sont réunis pour émettre des propositions destinées à redynamiser la rue. Il a notamment été question de développer les terrasses en bordure de trottoir sur le tronçon Vieux-Port - Sadi-Carnot, terrasses qui ne sont actuellement pas auto-

risées. Regrettant que les circuits touristiques évitent soigneusement le passage par la rue de la République, les commerçants ont suggéré qu'un arrêt de car de touristes soit aménagé sur la place Sadi-Carnot, du côté de l'ancien O'Zen. Ils ont même imaginé l'installation de portraitistes pour attirer et fixer les chalands le long des larges et beaux trottoirs. Un comité de pilotage était annoncé, mais depuis, il n'a jamais été réuni. "Je suis ouverte à toute discussion mais je n'ai pas eu de nouvelles des commerçants", explique Solange Biaggi, l'adjointe LR au maire déléguée aux commerces qui a participé à une réunion il y a dix jours avec Primonial "pour travailler sur les commerces que la société souhaite implanter, à savoir des brasseries, de la restauration et des magasins qu'on ne trouve pas ailleurs." "Faire venir les touristes place Sadi-Carnot, c'est une très bonne idée, mais

soyons clairs, nous ne voulons pas faire de la rue de la République une rue pour visiteurs mais pour les habitants et les salariés, précise Nicolas Léonard, directeur asset management de Primonial. On lancera en fin d'année un appel d'offres pour un resto marseillais, on travaille sur une offre hôtelière différenciée et on espère que la Ville autorisera rapidement l'aménagement de terrasses. Comme la végétalisation de la rue, cela conditionne la venue de plusieurs enseignes." Sur le haut de la rue, Olivier Dubois, de Freo Immo, annonce de son côté "l'arrivée d'un barbier, d'un concept de restauration suédoise, un restaurant bio, un espace sportif, un Sushi shop..." Une reconquête affichée qui ne rassure pas pour autant notre commerçant historique tant il en a vu d'autres, s'installer... et repartir. "J'ai envie d'y croire. Mais honnêtement, je suis très pessimiste."

L.M.





Constitué de 96 magasins aménagés dans un empilage de conteneurs, le Marseille international fashion center 68 s'étend sur 16 500 m<sup>2</sup> et emploie près de 80 personnes.

/ PHOTO PHILIPPE LAURENSEN

# MIF68 : les grossistes cherchent leur souffle

## Les ambitions de ce grand marché du vêtement de gros sont quelque peu contrariées par une conjoncture difficile

### RAPPEL DES FAITS

Afin d'offrir un espace à la fois plus vaste, plus accessible et plus sécurisé aux grossistes en vêtements établis dans l'hyper-centre de Marseille, notamment le quartier Belsunce, des investisseurs ont créé au début de cette année une immense zone d'activité située en contrebas du centre commercial Grand Littoral. Sans équivalent dans le sud de la France, ce marché de gros comporte 96 magasins aménagés dans des empilages de conteneurs maritimes dont l'architecture et les couleurs constituent à eux seuls l'un des phares de la ville.

**I**nauguré en grande pompe le 19 février dernier dans la plus pure tradition chinoise, le Marseille international fashion center 68 poursuit sa montée en puissance malgré une conjoncture maussade.

Immense marché de gros du commerce chinois installé depuis neuf mois dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, non loin du centre commercial Grand Littoral, le MIF68 affiche en effet un taux d'occupation de 75 %, en deçà des attentes de ses promoteurs à cette date. Ces derniers se

veulent cependant optimistes, convaincus que les 96 magasins répartis sur les 16 500 m<sup>2</sup> de la première tranche, auront trouvé preneur avant la fin de l'année prochaine, grâce notamment à l'arrivée de nouveaux entrants et à l'extension de grossistes déjà en place.

D'origine chinoise mais également française ou maghrébine, 80 % d'entre eux sont spécialisés dans les vêtements; le reste des locataires du MIF68 travaillant dans l'équipement du magasin. Avec des clients venant de toute la France et d'Afrique du Nord, ils emploient actuellement entre 60 à 80 personnes, sachant que 290 personnes sont attendues à terme sur le site.

*"Dans ce métier, la saison va*

**De nouvelles activités comme la restauration ou le sport en salle.**

*du printemps au printemps, ce qui fait que nous n'avons pas encore atteint notre vitesse de croisière,* explique Gurvan Lemée qui s'est associé à Xavier Giocanti au sein du groupe Résilience pour porter ce projet de 17 millions d'euros, avec le soutien du Crédit mutuel, du CIC et de la

Cepac. *D'autre part, nous ne sommes pas encore suffisamment connus, et c'est pourquoi nous allons lancer une grande campagne de marketing".*

Compte tenu de ce contexte difficile, la seconde tranche de travaux qui était initialement prévue sur cette parcelle de 30 000 m<sup>2</sup>, n'est plus à l'ordre du jour.

*"En attendant, nous avons décidé d'ouvrir le MIF68 sur d'autres activités comme la restauration ou le sport en salle,* précise Gurvan Lemée, tout en annonçant plusieurs grands rendez-vous. Ce sera le cas du Fashion Open Space, un salon de créateur qui sera inauguré le 17 janvier prochain en partenariat avec BMW Station 7, ou du salon Fashion and south design, qui réunira du 31 mai au 7 juin des créateurs venus de tout le bassin méditerranéen. Sans oublier Foresta, ce parc métropolitain doté d'un incubateur de plein air, conçu en partenariat avec Yes We Camp, et qui devrait voir le jour sur une partie des 27 hectares de la coulée verte gérés par le MIF, au-dessus de Grand Littoral.

*"Le projet entre dans sa phase active avec notamment le dépôt d'un permis de construire pour un bâtiment de 700 m<sup>2</sup>".*

**Philippe GALLINI**



# 5 LE TRANSPORT

## 1 Un bus pour « ceinturer » le Nord-Est

La Provence – 03.08.2018

## 2 La ligne 2 de tous les extrêmes

La Provence – 04.08.2018

## 3 Jonction A8/A51 : les quartiers ouest d'Aix vont pouvoir souffler

La Provence – 14.08.2018

## 4 Ouigo casse les prix sur le trajet Marseille-Paris

La Provence – 12.09.2018

## 5 La gare prépare sa révolution

La Provence – 13.09.2018

## 6 Ryanair signe son retour à Marignane

La Provence – 28.09.2018

## 7 Transports, en finir avec un scandale

Le Point N°2406 du 11.10.2018

## 8 Aéroport, Foster met du coeur à l'ouvrage

La Provence – 19.10.2018

## 9 La gare maritime enfin à quai

La Provence – 23.10.2018

## 10 Le CIMP présente le futur aéroport métropolitain

Immo by La Provence – novembre 2018



# Un bus pour "ceinturer" le Nord-Est

**TRANSPORTS** La Métropole annonce un méga-bus entre Capitaine-Gèze et La Fourragère pour 2021. Ambitieux...

Le BHNS B4 doit relier les quartiers Nord aux quartiers Est.

Plutôt habituée à se la serrer, la Métropole a dévoilé la "ceinture" de transports en commun qu'elle veut créer entre le nord et le sud de Marseille, via les quartiers Est. Le premier cran de cette nouvelle desserte est annoncé pour l'horizon 2021 avec un bus à haut niveau de service (BHNS), baptisé B4. Il doit relier le pôle multimodal du boulevard Capitaine-Gèze (15<sup>e</sup>), à la station de métro de la Fourragère (12<sup>e</sup>), via Frais-Vallon (13<sup>e</sup>).

## 31 MILLIONS D'EUROS

Fin juin, la Métropole a voté et programmé un investissement de 31 millions d'euros, répartis sur les budgets 2018 à 2021, afin de réaliser les quelque 7,5 kilomètres d'aménagements nécessaires. Avec emphase, Aix-Marseille-Provence estime, dans la documentation qui présente l'équipement, que cette "première ligne (en taille, Ndlr) de bus du réseau marseillais participera au désenclavement des quartiers Nord de Marseille en traversant de nombreux quartiers classés prioritaires par la politique de la ville (La Cabucelle, La Busserine, Les Arnavaux)". "Environ 155 000 habitants", soit près d'1/5<sup>e</sup> de la population marseillaise, pas moins!

## LA MOITIÉ DU PARCOURS SUR LA L2 EST

Pour une moitié, entre La Fourragère et l'échangeur de Saint-Jérôme, le parcours empruntera la L2 Est. Sur une voie dédiée? La question n'est pas tranchée pour l'instant. "Ce n'est pas à l'ordre du jour", glisse-t-on d'ailleurs du côté de la SRL2, la société chargée de la réalisation et de l'entretien de la rocade, qui n'a pas été sollicitée sur ce sujet par la Métropole.

Appelée à monter en charge avec l'ouverture de la portion Nord, l'autoroute urbaine ne pourra pas élargir ses murs. Mais aux heures de pointe, on pourrait imaginer qu'une partie de la chaussée soit réservée aux autobus, comme c'est déjà le cas sur une partie de l'autoroute Nord...

## L'AUTRE EN SURFACE

Sur l'autre moitié du trajet, le B4 circulera en surface. Il suivra, depuis l'échangeur de



## LE TRACÉ DU BHNS B4

Saint-Jérôme jusqu'au rond-point de Sainte-Marthe, le tracé de la L2 Nord, puis prolongera sur l'avenue Arnavaux et le boulevard Capitaine-Gèze.

Sur la grande majorité du parcours, il est prévu d'installer un îlot séparateur entre les voies réservées et le flot de la circulation, pour créer le fameux "site propre" qui fait tant défaut, dans le même secteur, au B2 (Bougainville-Vallon des Tuves). Selon Jean-Pierre Serrus, vice-président LREM de la Métropole à la mobilité, "4,4 kilomètres" seront ainsi protégés. L'aménagement de ce circuit, où SLR2 et Métropole doivent intervenir, prévoit aussi de nombreuses pistes cyclables et voies piétonnes.

## "24 000 PASSAGERS/JOUR"

Sur le papier, le projet semble prometteur. Via ses 16 stations, le B4 pourra emmener "24 000 passagers par jour" pour supprimer, selon les calculs de Jean-Pierre Serrus, "2 500 à 3 000 véhicules par jour". Soit 10 % du trafic. En outre, avec des horaires entre 5h et 0h30, le B4 aura une fréquence de 6 minutes en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses.

## DES INCERTITUDES

Mais avant de voir rouler ce méga-bus et lui donner son plein rendement, il faudra régler quelques incertitudes. La première, et non des moindres au vu des retards intersidéraux accumulés jusqu'ici: livrer la

station Capitaine-Gèze du métro 2. Aux dernières nouvelles, elle doit entrer en service l'an prochain. Et pour la transformer en pôle multimodal complet, on attendra encore l'arrivée de la ligne 2 du tramway depuis Arenç via la rue de Lyon, prévue pour 2023.

## TRÉMIE OR NOT TRÉMIE ?

Autre écueil: les conséquences de l'ouverture, très prochaine, de la L2 Nord. Car l'un des effets collatéraux risque d'être l'accroissement du trafic sur le boulevard Capitaine-Gèze. Le maire (divers gauche) des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements, Roger Ruzé, avait averti, il y a quelques semaines, dans nos colonnes: "On va être en plein entre la L2,

aux Arnavaux, et le port, avec le passage de nombreux camions. Si on ne crée pas une trémie, ça va engendrer une panique monstrueuse".

Dans ce secteur Euroméditerranée 2, l'établissement public a bien en projet de creuser une passerelle routière des Crottes. Ce chantier d'ampleur perturberait forcément la mise en place du B4 à Capitaine-Gèze. "C'est encore en discussion. La question du passage à plat (en surface, Ndlr) se pose encore. Rien n'est tranché à l'heure actuelle", indique-t-on du côté d'Euroméditerranée. À trois ans de l'échéance pour le B4, le temps presse pourtant.

Sylvain PIGNOL

## Le B5 bouclera la ceinture

Pour boucler la "ceinture" Nord-Sud de Marseille, la ligne B4 est appelée à être complétée par une liaison entre Frais-Vallon (13<sup>e</sup>) et la Pointe-Rouge (8<sup>e</sup>), en empruntant le futur Boulevard urbain Sud. Là aussi, il faudra attendre la fin de ce premier chantier pour voir rouler sur son bitume ces méga-bus. Les projets prévoient, tout au long des 8,5 km du Boulevard urbain Sud, deux voies réservées pour les passages des BHNS.

Sy.P.

## AU SUD

## Entre Luminy et Castellane, le "haut niveau de service", c'est pour demain

Neuf kilomètres. C'est la distance qui sépare le campus de Luminy (9<sup>e</sup>) de la place Castellane (6<sup>e</sup>). Chaque jour, ce sont 15 000 véhicules, en moyenne, qui empruntent les avenues de Luminy et de Lattre-de-Tassigny avant de s'engouffrer pour la plupart dans Michelet et le Prado. Parmi ces véhicules, le fameux 21, bus de la RTM qui transporte les étudiants et les travailleurs, avec des rotations toutes les huit minutes. Inutile de décrire la pagaille en heure de pointe, sur cet axe dégageant deux voies en double sens.

C'est donc un autre projet de Bus à haut niveau de service (BHNS) qui est sur le point d'aboutir dans le sud de la ville. Une voie propre pour les bus, majoritairement aménagée dans le sens Luminy-obélisque de Mazargues, et bordée de bout en bout d'une piste cyclable. Sur cette portion de route d'environ 5 km, le chantier, démarré en 2016, touche à sa fin. "La deuxième tranche, démarrée en septembre pour la partie Luminy est bientôt terminée, il reste les finitions avec la piste cyclable, indique le maire LR des 9<sup>e</sup>-10<sup>e</sup>, Lionel Royer-Perreaut. L'ultime



tranche, entre Institution Sainte Trinité et l'obélisque sera livrée en septembre", poursuit-il. Dès lors, il restera à synchroniser les feux tricolores sur Michelet et le Prado, déjà dotés de voies de bus. "Car c'est un tramway sur roues, un busway, souligne l'édile du 5<sup>e</sup> secteur. Des capteurs permettent de connaître la localisation du bus. Les panneaux qui annoncent sa venue sont d'ailleurs en cours d'installation".

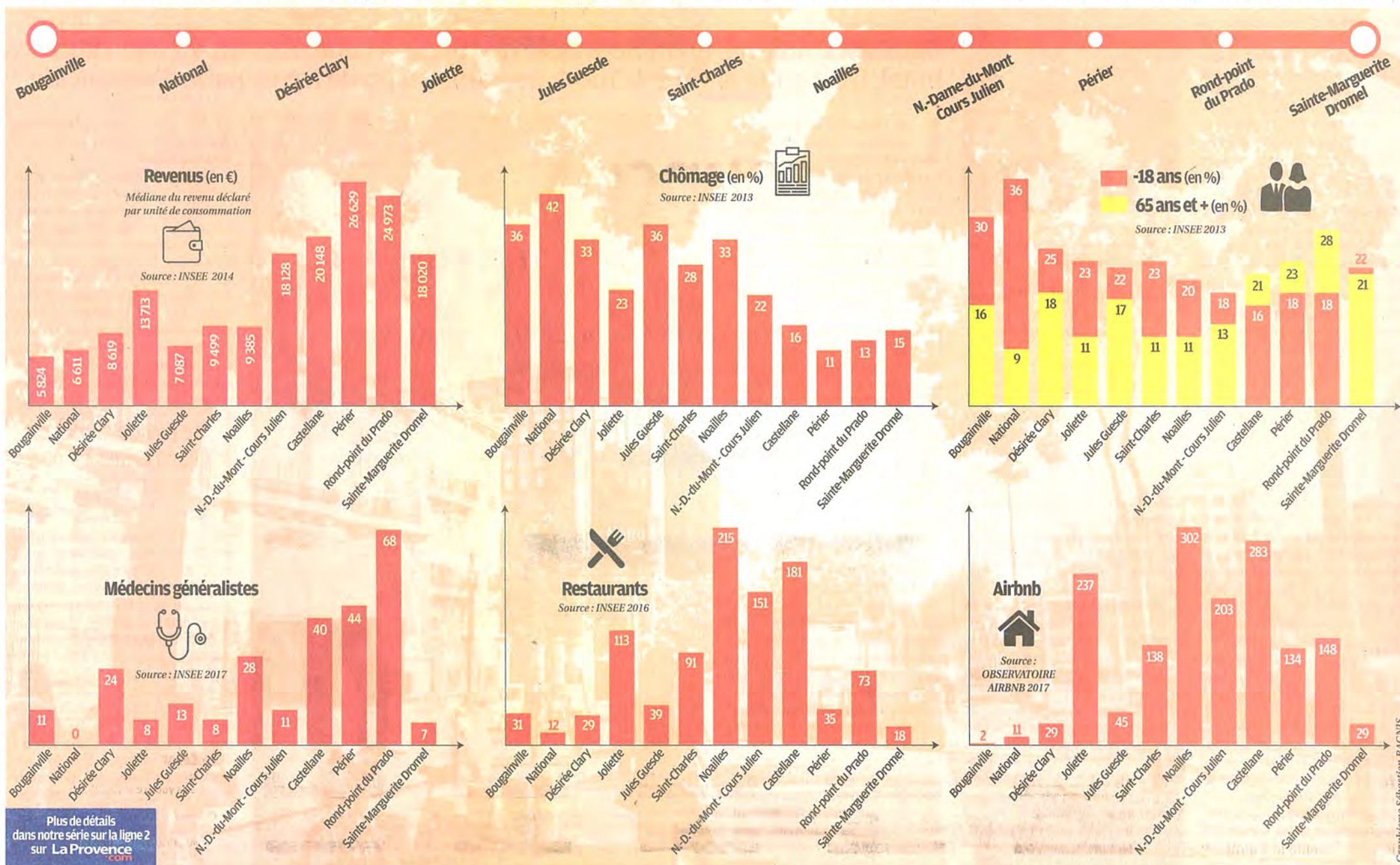
Côté temps de trajet, l'objectif était affiché dès les premiers coups de pelle: "Relier Luminy à Castellane en une vingtaine de minutes", lance Lionel Royer-Perreaut. On est loin des plus de quarante minutes souvent nécessaires pour cette même distance en heure de pointe... Aussi, les "Marseillais de Luminy", sont désormais incités à diversifier leur mode de transport: bientôt, ils pourront rejoindre le campus à vélo, mécanique ou électrique. Reste à rappeler le coût d'un tel aménagement: 46 M€, principalement financés par la Métropole (20,9 M€) et le Département (20,7 M€).

Antoine MARIOT



# La ligne 2 de tous les extrêmes

**MÉTRO** En 12 stations de Bougainville à Dromel et en 20 mn on réalise un voyage au bout des inégalités. Enquête



Plus de détails dans notre série sur la ligne 2 sur [LaProvence.com](http://LaProvence.com)

Ville sans banlieue, Marseille est une cité de contrastes. À seulement quelques kilomètres de distance, deux territoires diamétralement opposés : le 3<sup>e</sup> arrondissement considéré comme le plus pauvre d'Europe et Périer dans le 8<sup>e</sup>, troisième quartier le plus riche de France. Un lien unit pourtant ces deux secteurs, la ligne 2 du métro. Symbolique, en seulement 20 minutes la rame fait la jonction entre le sud et le nord de la ville. Comme un échantillon, ce tracé et ses 12 stations qui le composent permettent de constater la réalité, les contrastes et les inégalités de la cité phocéenne.

L'imposant, le bien aimé stade Vélodrome au premier plan, le palais des sports, l'Huveaune, à proximité immédiate des espaces verts avec le parc de la Magalone ou encore celui de Maison Blanche... Voilà ce qui surprend agréablement, une fois sortis du tunnel, sombre et monotone, les usagers du métro au terminus de la ligne 2 : Sainte-Marguerite Dromel.

Deux stations de métro plus loin : Périer. À mi-chemin entre la place Castellane et le rond-point du Prado, on y découvre de belles allées arborées, une grande avenue où joggers et cyclistes s'entrechoient et des maisons à couper le souffle.

Changement de décor à l'autre terminus. À Bougainville, il n'y a pas grand-chose à admirer. Témoignage des grands travaux des années 60, encerclée par le pont aérien autoroutier, des barres d'immeuble et d'anciennes usines, le béton remplace ici la verdure des quartiers Sud.

## NIVEAU DE VIE : NOAILLES TOUT LE MONDE DESCEND

Gwenaëlle Audren, docteurante en géographie, évoquait Marseille en 2013 comme une "ville duale" et faisait de La Ca-

nebière la frontière entre ces deux mondes. Une situation confirmée par les chiffres de l'Insee sur les revenus médians. Placée sur cette avenue, Noailles représente un axe de rupture conséquent.

Au Sud, les revenus flirtent avec la moyenne nationale de 20 150 euros et la dépassent largement à Périer (26 629 euros) et au rond-point du Prado (24 973 euros). À partir de Noailles, la courbe des revenus chute inexorablement. Dans le Nord de Marseille, le revenu médian passe sous la barre symbolique des 10 000 euros, atteignant son niveau le plus bas au terminus de la ligne 2 : Bougainville, avec 5 824 euros par an.

Seule exception : la Joliette (13 713 euros), et pour cause... Depuis 1995, le projet Euroméditerranée tente, avec plus ou moins de succès, une reconversion de cet ancien quartier industriel. Nouveau quartier d'affaires, offre de commerces renouvelée, immeubles de standing... Symbole de la nouvelle politique de gentrification de Marseille, le secteur attire désormais une population plus aisée.

Le taux de chômage fait naturellement écho aux chiffres des revenus. En se basant sur les données du référencement (ce taux de chômage diffère de celui de Pôle emploi car ce sont les répondants qui se déclarent chômeurs), on constate une symétrie inverse avec les chiffres sur le revenu. Le secteur National (3<sup>e</sup>) est le plus touché avec un taux conséquent de 42%.

## UNE POPULATION PLUS JEUNE AU NORD, PLUS ÂGÉE AU SUD

Revenus plus importants, recherche de sécurité et d'un certain confort de vie, la population est proportionnellement plus âgée de Castellane à Dromel. Chacune de ces stations dépasse la moyenne marseillaise de 19% de plus de 65 ans.

Portée par une natalité plus importante au Nord, la part des moins de 18 ans atteint un maximum de 36% de la population à National. Dans ce quartier, 36% c'est aussi le nombre de familles qui ont au moins trois enfants âgés de moins de 25 ans (contre 7% en moyenne pour tous les Marseillais).

## DÉSERT MÉDICAL AU NORD ?

En 2017, la région Paca était "la mieux pourvue" de l'Hexagone et Marseille est elle-même une place forte de la médecine en France. Mais cette offre médicale n'est pas la même pour tous les Marseillais.

En 2015, *La Provence* titrait "Marseille : quartiers Nord, grand corps malade" et expliquait que "plus qu'ailleurs, cancers, maladies cardiovasculaires, respiratoires, endocriniennes, surmortalité infantile font des ravages".

À l'image de l'autoroute qui jouxte la station Bougainville, les habitants du quartier sont confrontés chaque jour au trafic routier, à la pollution et par conséquent à des problèmes respiratoires ou cardiovasculaires. Autre facteur aggravant : le bruit important pouvant générer des troubles du sommeil et influencer sur l'état de santé mentale.

Et pourtant, à National il n'y a aucun médecin généraliste, à Bougainville seulement 11. Au Sud, situation diamétralement opposée, 40 médecins autour de Castellane, 44 pour Périer et un record de 68 pour le rond-point du Prado.

Alors, avec cette carence de généralistes, peut-on qualifier pour autant le nord de Marseille de désert médical ? Pas totalement si l'on se fie à l'offre hospitalière mais l'accès aux soins y est beaucoup plus compliqué qu'au Sud.

À proximité des stations Bougainville et National, l'hôpital

Européen est au Nord le seul établissement de santé accessible en métro. Les cliniques Chanteclerc, Saint-Barnabé et l'hôpital Nord ne sont desservis que par des bus.

Par ailleurs, les hôpitaux et cliniques du Nord proposent 1 789 chambres contre plus du double dans les quartiers Sud. La Timone, La Conception, les hôpitaux Sud, Saint-Joseph, l'Institut Paoli-Calmettes, les cliniques Juge et Clairval disposent quant à elles de 3 633 chambres.

## ATTRACTIVITÉ : MARSEILLE VILLE RESIDENTIELLE A QUELQUES QUARTIERS PRÈS

Pour évaluer l'intérêt touristique et la capacité à faire sortir les gens, deux données sont particulièrement intéressantes. Le nombre de locations du géant américain Airbnb est significatif de l'intérêt des touristes à vouloir séjourner dans un quartier plutôt qu'un autre. Autre focus, les restaurants, révélateurs des lieux qui font sortir les Marseillais et les touristes.

Sans surprise, on retrouve au premier rang l'île de la Croix, le "ventre de Marseille" : Noailles. Il dispose de la plus grande offre de restaurants mais, plus surprenant, il occupe aussi la tête des locations chez Airbnb. Exotique, cosmopolite, méditerranéenne... le quartier attire. Pour preuve, même le prestigieux quotidien américain *The New York Times* en faisait l'éloge en 2013 dans son "Marseille, the secret capital of France."

Plus généralement, c'est le centre de Marseille qui attire, les quartiers plus résidentiels du Sud comme Périer, le Prado ou encore Dromel sont beaucoup moins plébiscités. Au Nord, encore une fois, seule la Joliette tire son épingle du jeu.

Nicolas BOCQUET et Sihem KAZI-TANI

## COMMENT ANALYSER MARSEILLE AU PLUS PRÈS ?



L'Insee scanne très précisément Marseille. L'organisme statistique, grâce à ses subdivisions de quartiers (Iris), offre des informations extrêmement précises sur de très petits territoires. Ces données vont de la population active, aux revenus et types d'habitation, en passant par le nombre de véhicules ou même de baignoires dans un ménage. Après avoir défini les zones correspondant à chacune des douze stations de la ligne 2, il est possible d'en extraire les données et qualifier ces espaces.

## Panne sur les lignes

Le trafic a été interrompu sur les deux lignes de métro de Marseille, hier après-midi, vers 15 h 30. Selon la Régie des transports métropolitains (RTM), un "incident électrique" sur un point d'alimentation des deux lignes - un onduleur - serait à l'origine de cette panne. Les passagers présents dans les rames ont dû être évacués avant la mise en place de bus de substitution. Après avoir mis "toutes les équipes d'astreinte sur le coup", la RTM a pu remettre en service la ligne 1 (La Rose-La Fourragère) au bout d'une heure; puis ce fut au tour de la ligne 2 d'être relancée, pour un retour à la normale vers 17 h 30.





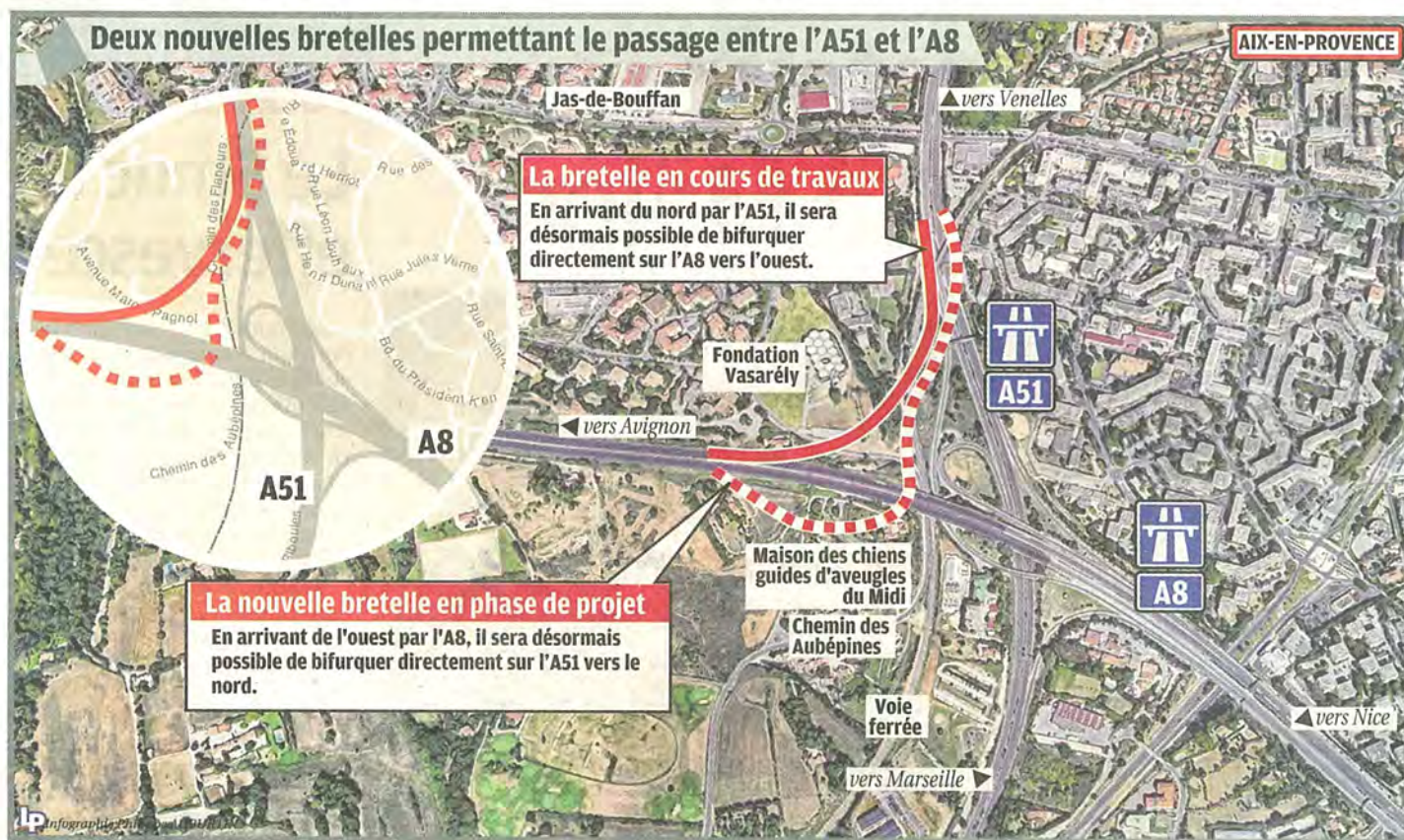
# Jonction A8/A51: les quartiers ouest d'Aix vont pouvoir souffler

Les travaux de la première bretelle d'autoroute assurant une entrée sur l'A8 depuis l'A51 pour éviter de passer par le quartier du Jas de Bouffan via la route de Galice ont débuté. Le gouvernement donne le feu vert pour l'autre sens

C'est un projet au long cours qui voit enfin son aboutissement avec l'annonce, le 1<sup>er</sup> août, d'Élisabeth Borne, ministre des Transports. Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'investissement autoroutier, elle a confirmé plusieurs opérations en région dont la plus importante concerne les quartiers ouest d'Aix-en-Provence et les milliers d'automobilistes qui quotidiennement se retrouvent dans les embouteillages. La jonction des autoroutes 51 (Alpes-Marseille) et 8 (Avignon-Nice) pourra enfin éviter aux véhicules d'emprunter la route de Galice et venir asphalter le Jas de Bouffan.

Le chantier - la phase préparatoire dédiée aux réseaux - a déjà débuté pour une première bretelle d'entrée d'autoroute dans le sens nord-ouest; sa livraison est attendue en 2020. Et s'il a commencé, c'est parce que c'est le territoire du Pays d'Aix qui le supporte financièrement.

Car voilà des années que la municipalité réclame après de l'État une solution pour éviter à



**17 M€**

Le coût final de la 1<sup>ère</sup> bretelle d'entrée d'autoroute dont les travaux préalables ont débuté depuis quatre mois, chemin des Aubépines. Depuis l'A51, dans le sens Venelles-Aix, on rejoindra l'A8 - direction Lyon - au niveau de la fondation Vasarély

**38 M€**

Grosso modo, c'est ce que pourrait sortir l'État pour l'opération dans son ensemble, le coût de construction de la 2<sup>e</sup> bretelle étant estimé à ce jour à 50M€. Il financera donc 60% de l'aménagement, la ventilation des autres collectivités restant suspendue à une vraie signature du ministère des Transports. Le Conseil départemental s'était engagé à hauteur de 6 M€ pour la 1<sup>ère</sup> phase, la Métropole 4,8 M€, la Ville d'Aix 1,2 M€.

**4 200**

voitures par jour qui empruntaient jusqu'ici la route de Galice se retrouveront sur la 1<sup>ère</sup> bretelle nord-ouest. Selon les estimations de Vinci Autoroutes, le trafic en 2037 sur l'A51 sera de 113 000 véhicules par jour, sur l'A8 de 75 500 véhicules.

quelque 4 000 véhicules/jour de quitter l'A51 et passer par le Jas, via la D64 pour rejoindre l'A8 - et l'inverse. Un trafic composé jusqu'à 30% de poids-lourds qui pollue, emboucanent les résidents, et prend en otage les automobilistes contraints de rouler sur une portion urbaine, ou de poursuivre jusqu'à la sortie du Pont de l'Arc pour faire demi-tour et venir ainsi grossir cette voie saturée.

Le Jas de Bouffan, on le sait, ce sont 14 000 habitants, l'urbanisa-

tion aixoise galope depuis ces dernières années dans les quartiers sud, et à l'ouest, il va y avoir du nouveau avec la Zac de la Constance et la Smac (salle des musiques actuelles), en cours de finalisation. Dans le nœud de l'agglomération, ces deux d'autoroutes sont devenues depuis belle lurette des rocade pour les travailleurs comme les touristes engagés sur les grands axes.

Sauf que l'État ne voulait pas mettre les sous. Dès 2011, l'ex-communauté d'agglomération avait déposé un dossier auprès de la Direction générale des infrastructures des transports. Deux ans après, elle obtenait du Ministère un avis favorable sur la demande de principe sans pour autant qu'un coup de pouce ne se dessine. Dans la foulée, la CPA missionnait Vinci Autoroutes pour réaliser les études de création d'une première bretelle d'accès dans le sens nord-sud, estimée alors à hauteur de 12,5M€. En 2015, elle avait finalisé une convention de financement. La Ville d'Aix a entre-temps bouclé les études des aménagements annexes induits par cette opération (voir ci-dessous) qu'elle financera avec le concours d'Aix-Marseille Métropole et du Conseil départemental.

En faisant ainsi preuve d'une action volontariste assortie d'un



En haut, le projet de l'opération de jonction dans les deux sens pour éviter désormais aux automobilistes d'emprunter les quartiers ouest. Ci-dessus, une carte de Vinci pour la bretelle.

effort financier conséquent, le territoire d'Aix qui a pris en charge les études mais aussi les travaux de construction de la première bretelle et les aménagements afférents, a été suivi par le gouvernement qui vient de décider de suivre et contribuera donc à finaliser le dossier avec la création de la 2<sup>e</sup> bretelle dans le sens ouest-nord (A8 depuis Avignon vers l'A51 vers Venelles).

Un chantier encore plus complexe que le premier - on parle de pont aérien -, dont les études devront être lancées, pour lequel les emprises foncières sont loin d'être finalisées, et qui sera financièrement plus lourd. Calendrier? Inconnu. Mais les experts voient mal l'horizon se dégager avant sept ans.

Carole BARLETTA  
cbarletta@laprovence-presse.fr

## LES AMÉNAGEMENTS

Une nouvelle voie d'entrée sur l'A8 (sens nord-ouest) est créée en courbe à gauche avec insertion sur une longueur de 275 m. Entre Encagnane et Jas-de-Bouffan, la passerelle piétonne sera démolie, une nouvelle redimensionnée. Sont prévus un mur de soutènement d'une hauteur de 3 à 9 m, deux ponts (au-dessus de la voie ferrée Aix-Rognac et au-dessus du chemin des Aubépines). Sa mise en service est prévue fin 2019 - début 2020. L'aménagement est confié à Vinci Autoroutes.

## Le diffuseur de Cadarache sur les rails

Dans cette même annonce gouvernementale figure le projet de modification du diffuseur de Cadarache pour un montant de 7,15 M€. Dans une séance plénière l'année dernière, le Conseil régional Paca avait réaffirmé son attachement au projet de modification de l'échangeur de Cadarache, visant à faciliter l'accès au site d'Iter depuis l'A51 - et pour lequel la Région serait amenée à participer à hauteur de 4 millions d'euros: "Le site Iter constitue en effet un pôle économique et de déplacement majeur pour le territoire régional. C'est pourquoi l'amélioration de sa desserte depuis l'autoroute A51 se doit d'être exemplaire au regard des enjeux de déplacement auxquels sont confrontés les personnels du site et du pic d'activité attendu sur les prochaines années".

L'autoroute 51 dessert le CEA et le site Iter après la sortie de Saint-Paul-lez-Durance. Aux heures de pointe et en fonction des trafics de poids lourds en direction de ces deux pôles stratégiques, il n'est pas rare de voir les embouteillages au niveau de la bretelle de sortie se former jusque sur l'axe autoroutier.

13 000 personnes sont venues visiter le site d'Iter en 2017, 5000 personnes sont prévues pour y travailler au moment le plus fort de l'activité en 2020. Soit autant que sur la plateforme de Cadarache aujourd'hui.



Les quartiers ouest sont impactés par une urbanisation croissante et subissent déjà une forte pollution routière.

/PHOTO SERGE MERCIER



# Ouigo casse les prix sur le trajet Marseille-Paris

**SNCF** 5 trains quotidiens à 19€ relieront la gare de Lyon à Marseille et Nice



Ouigo serait-elle l'arme de séduction massive de la SNCF pour attirer de nouveaux passagers dans ses TGV? C'est en tout cas ainsi que Stéphane Rapebach, le directeur général, présente la société low cost de trains à grande vitesse qui fête hier ses 5 ans. "Nous avons transporté 33 millions de personnes depuis 2013 dont 20 millions n'auraient jamais pris le train sans cette offre", indique le responsable, fier d'annoncer l'ouverture d'une troisième gare parisienne en un an aux wagons bleus et roses. Après Montparnasse et la gare de l'est, la gare de Lyon permettra ainsi aux voyageurs de rejoindre Marseille, dès le 9 décembre, à raison de 3 trains quotidiens, 7 jours sur 7, avec un prix d'appel à 19€. "On est clairement dans une accélération forte", commente encore le DG, pour qui Ouigo devrait atteindre l'équilibre d'ici 2021, en misant sur une croissance du trafic. Car

pour l'instant, la société qui évolue au rythme d'une start-up (310 M€ de CA en 2018 contre 39 il y a 5 ans et 12,7 millions de voyageurs contre 1,5) est surtout un moyen d'attirer de nouveaux clients vers la grande vitesse.

La SNCF est précurseur en la matière, puisque aucun opérateur européen ne s'est encore risqué sur ce segment (lire ci-dessous).

La recette est simple; c'est celle du low cost des compagnies aériennes. Si Ouigo roule à grande vitesse, il ne propose pas de services à bord comme les TGV classiques; pour détenir un bagage supplémentaire il faudra déboursier un supplément (2€), tout comme pour accéder à une prise électrique ou bénéficier d'un espace de travail (5€). Pas de bar non plus à disposition des voyageurs... Mais surtout, ces trains circulent deux fois plus durant l'année qu'un TGV classique: pas moins d'un million de kilomètres annuels pour

12 à 13 heures quotidiennes, et leur maintenance se fait de nuit. Ils disposent aussi de 25% de places en plus grâce à leurs rames à deux niveaux et les billets se vendent exclusivement en ligne...

Majoritairement, Ouigo séduit ainsi des familles avec un tarif imbattable pour les en-

**"Paris-Bordeaux en 2h et 50€ pour une famille, le choix est vite fait."**

fants (8€) mais aussi les jeunes de moins de 30 ans. Le déploiement annoncé hier par la SNCF, avec 48 circulations quotidiennes dès le mois de décembre, vers 28 destinations, pourrait donc se traduire par une hausse massive du nombre de voyageurs, Ouigo affichant

un taux d'occupation de 81% (1000 voyageurs par train) et un taux d'induction de 6 sur 10: 60% des voyageurs ne prenaient pas le train avant, lui préférant sans doute la voiture. "Mais si vous prenez un Paris/Bordeaux, soit 50€ pour une famille avec deux enfants, pour 2 heures de trajet, vous ferez vite votre choix", argumente Stéphane Rapebach pour qui Ouigo captera d'ici 2021 25% du trafic à grande vitesse. D'ailleurs la recette pourrait bien faire des émules. "Des Coréens sont venus me voir récemment pour mieux connaître ce modèle", ajoute le patron. La Deutsche Bahn a de son côté lancé le 1<sup>er</sup> août une offre "d'entrée de gamme" pérenne avec un "prix super économique" de 19,90€ sur son réseau longue distance, notamment entre Berlin et Munich. Reste à la SNCF à trouver le bon point d'équilibre entre cette offre low cost et son pendant haut de gamme, Inoui.

Marie-Cécile BÉRENGER



Stéphane Rapebach, le directeur général de Ouigo qui fête hier ses cinq ans. / PHOTO DR MAXIME HURIEZ

## UNE OFFRE ALLÉCHANTE

**11 octobre**: c'est la date à laquelle ouvriront les ventes des billets au départ et à l'arrivée de la gare de Lyon soit plus de 11 millions de billets disponibles pour des voyages réalisables entre le 9 décembre 2018 et le 5 juillet 2019.

**5 allers-retours** quotidiens seront proposés au départ de Paris Gare de Lyon vers Paca (3 vers Marseille et 2 vers Nice) en plus des 3 existants entre Marne-la-Vallée et Marseille, avec 11 destinations dont 5 déjà desservies depuis Paris Marne-la-Vallée (dont Avignon, Aix et Marseille) et 6 nouvelles (dont Nice, Toulon, Antibes...). Le tout représente 2,7 millions de places disponibles.

**19€** c'est le prix d'appel d'un trajet Marseille-Paris Gare de Lyon, 8€ pour les enfants. Les prix peuvent toutefois varier selon la demande et le jour.

**100 000** billets à 10 et 16€ seront vendus demain jeudi 13 septembre pour des voyages réalisés entre le 20 septembre et le 4 novembre sur toutes les destinations Ouigo, pour fêter ses 5 ans.

## L'ANALYSE D'YVES CROZET ÉCONOMISTE SPÉCIALISTE DES TRANSPORTS UNIVERSITÉ DE LYON

### "Une stratégie pour contrer l'offre des cars"

**La SNCF est-elle précurseur sur l'offre low cost?**

Oui, ils sont les seuls à s'être lancés sur ce créneau. En Allemagne le réseau est saturé, et en Espagne ce serait possible mais les trains sont déjà vides. C'est une innovation intéressante, réalisée en interne basée sur la baisse des coûts.

**Quelle est la recette?**

Il s'agit de réduire tous les coûts, à commencer par le bar qui est subventionné par la SNCF dans les TGV, donc il n'y en a pas dans le Ouigo. Les contrôleurs sont remplacés par des agents d'accompagnement et la vente au guichet par internet, la maintenance se fait

de nuit.

**C'est un pari gagnant?**

Il faut faire attention car la SNCF scie la branche sur laquelle elle est assise. Si l'on considère que le taux d'induction est de 50%, cela signifie que 50% des gens voyageaient jusque-là dans le TGV et qu'ils l'ont abandonné au profit du Ouigo. D'ailleurs, les recettes moyennes du TGV s'en ressentent: elles étaient de 10 centimes par passager et par kilomètre il y a 6 ans, elles sont de 8 centimes aujourd'hui, tous TGV confondus, y compris les Ouigo dont les tarifs font baisser cette moyenne. C'est avant tout une stratégie pour contrer l'offre des cars mais on peut

se demander quel sera l'horizon de ce type de modèle économique.

**À quelles conditions peut-il être vertueux?**

Tout dépend de l'évolution du trafic des TGV. Il va mieux depuis deux ans. Mais il ne faut pas oublier qu'on a ouvert 600 km de lignes supplémentaires avec Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Montpellier. Avec 30% de lignes en plus, y aura-t-il 30% de passagers en plus? Tout le pari sera celui de la quantité de voyageurs en plus, une très forte augmentation du trafic peut en effet bénéficier à la SNCF.

Recueilli par M.-C.B.



# La gare prépare sa révolution

L'État vient d'acter les études pour la rénovation en surface de la gare. Un premier élan pour les travaux souterrains

**A** la gare Saint-Charles, le moindre grain de sable sur un train et tout déraille. Formule facile. Formule prouvée le mois dernier avec "la sortie de route" d'un TGV sur une voie en arrivant sur Marseille. Tel un effet domino, les 15 autres voies ont été impactées, générant pendant cinq jours d'importants retards sur tout le réseau. La raison? Elle est très simple. La gare Saint-Charles est un terminus. Un nœud ferroviaire disent certains. Un véritable cul-de-sac décrivent d'autres. Bref, quand un train arrive, son seul moyen de repartir est de faire marche arrière. Un frein à la circulation de nombreuses lignes TER en transit à Marseille. Même topo pour les TGV.

Le constat posé, l'ancien Premier ministre PS, Jean-Marc Ayrault avait lancé l'idée en 2013 d'une gare souterraine pour désengorger le trafic. Devenu un serpent de mer à la sauce ferroviaire, le projet est resté dans les cartons socialistes. Face au blocage, les collectivités locales l'ont joué en équipe pour relancer l'idée d'une ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Objectif:

**"La rénovation de la gare en surface fluidifiera le trafic".**

PHILIPPE TABAROT



Avant les travaux en souterrain, les premiers coups de pioche concernent l'aménagement des voies en surface.

/PHOTO PATRICK NOSETTO

relier plus rapidement Marseille à Nice. Rénover et doubler les voies. Sans oublier l'idée de la gare souterraine dans les deux principales gares du littoral méditerranéen.

Des vœux pieux? Plus pour très longtemps si le train-train de la politique ne fait pas dérailer ces projets... En effet, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, la ministre des Transports avait commandé un rapport au sénateur Philippe Duron. Ce dernier définit comme prioritaire la

ligne nouvelle Provence. Bonne nouvelle, la ministre a acté avant-hier la désaturation des "grands nœuds ferroviaires".

Un engagement financier de près de 28 milliards d'euros jusqu'en 2027 est avancé à l'échelle de tout le territoire. Pour connaître le détail de ce financement et son application dans le sud, le président LR de la Région Paca, Renaud Muselier, son vice-président aux transports Philippe Tabarot et le préfet de région, Pierre Dartout se sont rendus dans le cabi-

net d'Élisabeth Borne. Près de deux heures de discussion pour la confirmation de l'inscription de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur dans le volet programmation de la future loi. Dans le détail, trois points prioritaires sont actés: la création du pôle multimodal de l'aéroport de Nice, l'aménagement de la gare de La Pauline-Hyères et les études de la partie plateau de la gare Saint-Charles.

"Sur ce dernier point et sur les autres aussi, c'est une très bonne chose car c'est un engagement

ferme de la ministre", se félicite Philippe Tabarot. Pour être précis, les études sur le plateau de la gare Saint-Charles permettront de définir le nombre de voies supplémentaires à créer en surface. Sans oublier la réorganisation des voies existantes datant pour certaines des années 50.

"Ce chantier n'est pas anodin, décrypte l'élu en charge des transports, car il permettra de limiter les retards de TER et de fluidifier le trafic". Les études lancées, il espère une réalisa-

tion avant 2027. Après cette date, l'autre grand projet, c'est donc la création d'une gare souterraine. Une gare traversante pour mieux comprendre où les trains ne feraient qu'une halte. Pour le moment, les études ne sont pas actées, "mais la ministre s'est engagée à ce qu'il n'y ait pas de rupture dans les différentes phases", explique Philippe Tabarot.

Une manière peut-être de voir le bout d'un tunnel estimé à 2,5 milliards d'euros. Côté calendrier, la présidente de

## Les réactions à Marseille

En marge de la présentation d'un nouveau car à deux étages entre Aix-en-Provence et Marseille, la présidente LR par intérim de la Métropole, Martine Vassal s'est clairement réjouie de l'annonce de la ministre des Transports. "Alléluia! Madame Borne a donné son accord sur la ligne nouvelle entre Marseille et Nice. Cette ligne va permettre certainement d'engager les études sur la gare Saint-Charles", a-t-elle déclaré.

Sur Twitter, la présidente d'Euroméditerranée et présidente de l'Agam (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise), Laure-Agnès Caradec va dans le même sens en signalant "une première bonne nouvelle". Avant d'ajouter: "La Lnpca (Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) est retenue dans les priorités du gouvernement! Nous restons mobilisés pour que la gare souterraine Saint-Charles de Marseille soit mise en service en 2030 comme initialement prévu par tous les partenaires".

L'Agam espère l'ouverture de cette gare en 2030. Prudent, Philippe Tabarot ne fixe pas de date. Mais n'oublie pas de rappeler l'importance de ce site. "Du fait de sa saturation, et nous l'avons vu avec l'incident de cet été, la gare Saint-Charles peut être un frein au développement économique lorsqu'elle est bloquée pendant cinq jours. Son aménagement est nécessaire", indique l'élu.

Histoire de ne plus en faire un serpent de mer.

Éric MIGUET



# Ryanair signe son retour à Marignane

**AÉROPORT** Deux avions vont être basés sur Marseille Provence à l'été 2019. Le personnel sera sous contrats français

La vie de Ryanair n'a rien d'un long vol tranquille. Et alors que plusieurs mouvements de grève ont été lancés dans l'Union européenne à l'appel de pilotes et de personnels qui dénoncent des conditions de travail difficiles, obligeant la compagnie à supprimer 150 vols, la voici qui hier à Marseille, a officiellement annoncé par la voix de David O'Brien, son directeur commercial, un come-back sur l'aéroport de Marseille Provence.

Un retour confirmé au lendemain de la décision de la Cour de Cassation, d'annuler les condamnations pour travail dissimulé prononcées par la cour d'appel d'Aix-en-Provence. En 2010, Ryanair avait été condamnée à verser 8,1 millions pour ne pas avoir appliqué le droit national à ses 127 salariés. D'où cette décision de fermer la base marseillaise d'où opéraient 4 avions, et d'autres. Faut-il voir dans l'annulation et la perspective d'un nouveau jugement ordonné par la plus haute juridiction française, la cause de ce retour? "Mais pas du tout. Il en était question bien avant. Nous avons pour cela entamé des discussions avec le gouvernement français et les syndicats. Nous étions confiants", répond David O'Brien sur un ton enjoué.

Le résultat est donc là: Ryanair pour qui Marseille Provence est resté un lieu d'escalas apprécié, a décidé d'y ouvrir à l'été 2019, une toute nouvelle base. Deux avions y seront affectés de manière permanente et cela engendrera des besoins de maintenance et la mise en œuvre de nouveaux services. 200 millions de dollars (environ 170 millions d'euros) vont être investis dans ce projet avions compris, lequel s'accompagnera de l'ouverture de 11 nouvelles lignes (12 sur le panneau promotionnel brandi par David O'Brien). Ce qui portera à 40 (ou 41!) le total des dessertes, et à 150 le nombre de vols hebdomadaires depuis Marseille Provence, redevenu un hub pour la



David O'Brien, directeur commercial de Ryanair, hier sur le Vieux Port. "Allez Marseille, allez Ryanair".

/PHOTO JLC

compagnie low cost irlandaise. Un hub de droit français pour lequel 60 emplois vont être créés. "Nous avons en effet décidé d'appliquer le droit local pour les contrats. Ce sera plus cher, mais Ryanair est une compagnie qui sait s'adapter. Nous serons plus efficaces et nos pilotes compenseront par de l'efficacité. Les salaires iront jusqu'à 200 000 euros et 40 000 euros pour le personnel de cabine", commente Eddie Wilson, le responsable des ressources humaines.

Le retour à Marseille Provence est aussi la première décision d'une série à venir d'ici la fin de cette année. "Nous avons des discussions en cours sur Beauvais, Toulouse, Bordeaux, Lyon et Nantes qui sont des opportunités. Je pense que Ryanair a un bel avenir en France où le potentiel de développement reste important parce qu'il y a

un retard", reprend David O'Brien.

Les conflits et les évolutions sociales ne vont-ils pas contraindre Ryanair à revoir son modèle? "Absolument pas, il ne changera pas", répond, catégorique, Eddie Wilson. Puis de poursuivre: "Il n'y a pas de grève européenne. Il y a des grèves dans des pays européens. Nous négocions et des avancées sont d'ores et déjà réalisées en Italie, en Grande-Bretagne ou encore en Allemagne, avec la mise en œuvre de conventions collectives du travail."

Bref, Ryanair "qui prend en compte le droit social du pays d'établissement et non plus le pavillon de la compagnie", voici qui réjouit en tout cas Elisabeth Borne, la ministre des Transports. Hier à Marseille, elle a répondu "saluer ce fait".

Jean-Luc CROZEL

## REPÈRES

La compagnie low cost va desservir depuis Marseille Agadir, Alicante, Bologne, Bordeaux, Bucarest, Budapest, Manchester, Naples, Ouazazate, Prague et Varsovie

## QUESTIONS A PHILIPPE BERNAND PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE L'AÉROPORT

### "Doublant la part du trafic low cost"

Le retour de Ryanair est une bonne nouvelle pour Marseille Provence...

Oui, car le trafic low cost est un axe majeur de notre développement. C'est 25% de part de marché du low cost à Marseille et notre objectif est de doubler cette part. Pour atteindre cet objectif, avoir une base de la compagnie n°1 qui touche 120 aéroports est un bel atout, une opportunité. C'est 60 emplois qui vont être créés et c'est aussi 1800 emplois indirects comme l'a souligné Ryanair. Ce n'est pas rien.

Comment s'est décidée l'ouverture de cette base?

C'est un travail de longue haleine. Ryanair avait déjà eu une base sur Marseille Provence. Elle a été fermée, mais c'est une chose que d'avoir une base et



Philippe Bernand

/PHOTO SG

une autre que d'être simplement présent. La base facilite et offre d'autres possibilités. La compagnie a toujours réfléchi à une solution. Mais en fait, l'idée date de 2006! De notre côté, il y a la volonté de développer le trafic. On a donc travaillé de façon opérationnelle, en cherchant à bien comprendre les besoins. Ces derniers six mois les choses se sont accélérées. Et puis Ryanair qui est agile et efficace a opté pour le droit français. Nous sommes donc heureux.

L'année aéroportuaire sera bonne?

Elle le sera, oui. Le premier semestre avait enregistré une croissance de 4,8%. Mais le trafic devrait cependant être en léger recul du fait des grèves des contrôleurs aériens. Mais 2018 sera tout de même un bon cru.

Propos recueillis par J.-L.C.



# Le Point

# Marseille

# Transports

# En finir avec un scandale







# Le mal des transports

**Rustines.** Faute de moyens pour combler les retards, les élus sont contraints à la politique des petits pas.

PAR FRANÇOIS TONNEAU

C'est la dernière fierté des politiques marseillais : dix bus à double étage, dotés de 92 sièges au lieu de 67 habituellement, de prises de recharge et du wi-fi. Inaugurés le 12 septembre sans chichis, ils visent à renforcer la flotte des 31 cars de la ligne 50 entre Aix et Marseille, ligne interurbaine la

plus fréquentée d'Europe, avec 2,6 millions de passagers en 2017. Vu de Lyon, Nantes ou Bordeaux, des métropoles où l'on utilise trois fois plus les transports en commun, ce bout de ficelle peut faire sourire, mais ici les retards s'accroissent depuis quarante ans. Ces dix nouveaux cars sont donc un petit bonheur qu'on prend volontiers. Ils sont aussi le symbole d'une métropole asphyxiée, obligée de se soigner en urgence avec des pansements trop petits.

Marseille, ville la plus embouteillée de France et l'une des plus polluées. Même si son mistral la préserve un peu plus que Lyon ou Paris des pics de pollution, la cité phocéenne respire mal. Elle souffre des industries qui la bordent à l'ouest, du côté de l'étang de Berre, ainsi que des fumées crachées par

**Congestion.** Chaque matin, les entrées et sorties de Marseille sont saturées, faisant de la cité phocéenne la ville la plus embouteillée de France.

les paquebots de croisiéristes, sur lesquels a mis la ville pour se développer. Surtout, la cité crève de ses voitures. Certes, la régie des transports marseillais (RTM) achemine chaque jour sur son réseau de bus, métro, navettes maritimes et tramway quelque 850 000 voyageurs, dont 140 000 sur les trois lignes de tramway, mais de nombreux usagers reprochent aux aménageurs d'avoir construit les lignes de tram au-dessus du métro. Alors, chaque jour, environ 400 000 automobilistes mettent la clé sur le contact, dont 70 000 simplement pour transiter. L'ouverture dans quelques jours du dernier tronçon de la L2, rocade de contournement dont les premières études remontent à l'entre-deux-guerres, permettra enfin de joindre les autoroutes est et nord.



## PPP pour les écoles : sujet chaud des futures municipales

La sénatrice PS Samia Ghali qui demande la tenue d'un conseil municipal extraordinaire, les quatre députés LREM et La France insoumise qui s'emparent du sujet et même le sénateur LR Bruno Gilles – autodéclaré candidat à la mairie – qui veut «*ouvrir le débat*»... Décidément, le plan municipal Ecole d'avenir, qui prévoit la rénovation de 32 écoles Pailleron et la construction de 6 nouveaux établissements, en

passant par un partenariat public-privé plutôt que par une maîtrise d'ouvrage public, passe mal. A l'origine de la contestation, le collectif Marseille contre les PPP, rassemblement hétéroclite de syndicats d'enseignants, d'associations de parents d'élèves mais aussi de professionnels du bâtiment – Ordre national des architectes et Syndicat des architectes (SA13) en tête, qui ont chacun déposé un recours contre cette procédure. «*Le PPP ne nous met pas en position de défendre l'intérêt public ni de respecter notre code de déontologie selon lequel l'architecte ne doit pas préférer les intérêts privés à ceux de son client,*

**Recours.** L'école Azoulay revue par les opposants au PPP avec un système de protection solaire.



*en l'occurrence la ville de Marseille»,* argumente Maxime Repaux, conseiller du SA13. Le 24 septembre, ce dernier a dévoilé avec le collectif un contre-projet réclamant un diagnostic préalable des 444 écoles de Marseille: «*On n'est pas forcément obligés de détruire les bâtiments, une mise en conformité peut suffire*», souligne l'architecte. C'est le cas selon l'étude du collectif d'au moins trois écoles concernées par

le plan (Azoulay [photo], Bouge, Vayssière). En recalculant selon ces nouveaux paramètres, les auteurs du contre-projet parviennent à une économie de 313 millions d'euros, soit près d'un tiers de l'investissement prévu. Mais la ville poursuit pour le moment la procédure de sélection des groupements privés. Les membres du collectif promettent donc de poursuivre leurs manifestations devant le conseil municipal, sans se soucier des risques de récupération politique: «*Peu nous importe que la ville renonce sous pression politique, médiatique ou citoyenne. Il faut stopper cette procédure dans l'intérêt de la ville et de ses finances.*» ■ A. E.

## Des marionnettes au Mucem

Voilà une activité toute trouvée pour les parents à la recherche d'occupations pour leurs bambins pendant les vacances scolaires. Elle va, de surcroît, les bercer de nostalgie. Les riches collections de marionnettes conservées au centre des ressources de la Belle-de-Mai sortent en bord de mer et s'offrent en exposition au Mucem. Des visites guidées et des ateliers sont prévus pour les 7-12 ans entre le 29 octobre et le 2 novembre.

Réervations: 04.84.35.14.23, [reservationccr@mucem.org](mailto:reservationccr@mucem.org).



## Une bibliothèque contre le cancer

C'est le genre de petit geste qui réchauffe les cœurs. Une bibliothèque solidaire a ouvert ses portes début octobre dans le service d'oncologie du professeur Fabrice Barlesi, à l'hôpital Nord. Financé par des dons, aménagé par le graffeur Zéco et le menuisier Christophe Nobile, cet espace permet aux malades atteints d'un cancer de s'évader par les livres.



## 25 octobre

C'est la date, tant attendue, à laquelle la rocade L2 sera entièrement livrée aux automobilistes. En partie souterrain, cet itinéraire de contournement permettra de relier l'autoroute est arrivant de Toulon à celle conduisant, au nord, vers Lyon. De quoi désengorger les boulevards urbains marseillais, où transitent plus de 50 000 voitures chaque jour.



Et de dévier quelques dizaines de milliers d'autos du centre-ville. Ce sera aussi l'occasion de requalifier les boulevards où s'entassent les pots d'échappement, de destiner une partie des voies à des bus à haut niveau de services, comme cela se fait dans d'autres quartiers. Et de faire un peu de place au vélo. Sujet sur lequel Marseille est aussi classée bonne dernière des villes françaises de plus de 100 000 habitants (lire page XVI). « Une hallucination, mais il y en a tellement concernant les politiques de transports ici », soupire l'écologiste Sébastien Barles. Lui propose, à l'image de ce qui se fait ailleurs dans l'Hexagone, « des zones de circulation restreinte, des limitations de vitesse à 30 km/h, le développement du télétravail et des modes doux de transport. Les moyens de mettre fin au tout-bagnole existent et ils ne sont pas coûteux ». Un vœu pieux, toutefois, dans une cité sudiste où, culturellement, l'addiction à la voiture reste importante, même si des voix s'élèvent.

**Grogne.** « Marseille 2017 : capitale du sport dans la voiture », pouvait-on lire en juin 2017 sur une banderole brandie lors d'une manifestation de cyclistes marseillais en colère après l'annulation de la fête nationale du vélo.



Créée il y a trois ans dans une atmosphère politique tendue, la Métropole a eu le mérite d'ouvrir les horizons. Et de faire des transports la priorité. « On a transformé les vœux en réalité incontournable », résume Jean-Pierre Serrus, élu LREM qui, il y a quelques semaines encore, occupait la délégation transports à la Métropole. Mais son passage des Républicains aux Marcheurs et certains de ses choix,

jugés « trop pro-Métropole », l'en ont écarté, lors de l'élection interne du 20 septembre. « Quand je suis arrivé, poursuit-il, on pensait surtout à ne rien bouger. Depuis, on a fixé un cap. »

Lorsqu'il avait lancé, en 2012, l'idée d'une métropole regroupant 1,6 million d'habitants et plus de 90 communes autour d'Aix et Marseille, Jean-Marc Ayrault avait promis un peu plus de ■■■



■■■ 3,5 milliards d'euros. Seuls quelques millions sont arrivés depuis, les gouvernements successifs conditionnant leur aide sporadique aux projets proposés par les élus locaux. Le Premier ministre de François Hollande avait néanmoins pris soin de dépêcher sur la Canebière son préfet fétiche, Laurent Théry, qui avait su développer la métropole nantaise. Avec son équipe, il a mis progressivement en place un schéma de mobilité qui, s'il a été amendé depuis, reste une référence. « *Il est indispensable d'avoir un réseau de transports collectifs efficace pour limiter l'utilisation de la voiture*, explique Jean-Pierre Serrus. *On a un tel retard à rattraper qu'on est loin de proposer une alternative crédible. Il y a encore un travail immense, nous n'en sommes qu'à la toute première partie d'un agenda axé sur l'incitation.* »

**Péage urbain.** Prenant acte que les milliards d'euros de crédits promis par l'Etat n'arriveraient pas avant longtemps, la Métropole marseillaise s'est en effet résolue à une politique des petits pas. L'idée d'un péage urbain a été avancée, mais elle n'est qu'une goutte d'eau. « *Elle peut aider à jouer sur les comportements, tout comme les vignettes, le covoiturage ou les primes récompensant les voitures les moins polluantes*, souligne Jean-Pierre Serrus. *Ce qui est intéressant dans cette phase*



*transitoire, c'est de pouvoir enclencher un cercle vertueux en utilisant nos moyens actuels plutôt que d'attendre que l'argent tombe du ciel.* »

En l'occurrence de l'Etat. Alors ont été engagés quelques projets, comme la mise en place de voies réservées aux cars sur l'autoroute Aix-Marseille en attendant celles d'Aubagne, à l'est. Des parkings-relais ont été installés près de pôles multimodaux en train de naître. Un pass Transports a été instauré avec des tarifications coordonnées, permettant de voyager sur tout le réseau métropolitain, là où il existait neuf donneurs d'ordres il y a quelques années. La marque Métropole mobilité, lancée cet été,

**Pollueurs.** Le trafic des ferrys, ici le « Jean-Nicoli », de la compagnie Corsica Linea, et des navires de croisière émet des particules polluantes dans l'atmosphère.

harmonise les réseaux, les logos et les couleurs. A Marseille, l'extension du métro vers les hôpitaux des quartiers sud est envisagée. Au nord, en revanche, les travaux sont en suspens depuis dix-huit mois en raison d'incidents techniques à répétition. En ce qui concerne le prolongement de la ligne 3 du tramway de la Castellane à la Rouvière, une première phase de Capitaine-Gèze à La Gaye a été annoncée pour 2023 seulement. Sans financement assuré.

« *Il faudra du temps pour que les choses paraissent évidentes dans le quotidien des gens, coincés dans les embouteillages* », admet Jean-Pierre Serrus. La « patience » qu'il demande aux

## Un téléphérique entre le Vieux-Port et la Bonne Mère

Malgré un retard à l'allumage, le téléphérique de Brest, lancé en 2016, a fait des petits. Encouragée par l'Etat, qui voit là un moyen de transport écologique et silencieux, Marseille, comme Toulouse et Orléans, s'est câblée au groupement d'opérateurs Systra, filiale de la SNCF.

Ses ingénieurs ont pour mission de relier d'ici à 2021 le Vieux-Port à Notre-Dame-de-la-Garde, où 400 000 visiteurs annuels saturent les petites routes qui y grimpent. Seule condition émise par Jean-Claude Gaudin pour installer le téléphérique : « *Qu'il ne traverse pas la carte postale du Vieux-Port.* » Le premier

pylône se posera donc au pied du fort d'Entrecasteaux et le câble filera tout droit à travers la colline sur environ 1 kilomètre. A terme, une cabine devrait transporter en moins de six minutes une trentaine de passagers jusqu'à la Bonne Mère (montage photo ci-contre). Une paille, comparée aux trajets en car, polluants et sujets aux humeurs des automobilistes garés dans les virages. Alors que les premières études ont été lancées au printemps 2017, levant sur un budget trois fois moins élevé que pour 1 kilomètre de tram, dix fois moins que pour 1 kilomètre de métro, le



début des travaux est prévu d'ici un an. Il faudra cependant s'accorder sur le tracé précis et l'installation des pylônes dans un environnement hyperurbanisé, mais aussi convaincre les riverains que la ligne ne défigurera pas le paysage et s'assurer de la fiabilité de l'engin. Y compris par fort mistral ■



usagers comme à ses « adversaires politiques qui veulent toujours plus de moyens » se heurte cependant à la soif de résultats de Martine Vassal. La présidente LR du département et désormais de la Métropole est décidée à mettre la pression sur le gouvernement (lire page XII). Partageant avec sa majorité de maires départementaux l'idée qu'on ne peut pas penser l'amélioration du cadre de vie sur le Vieux-Port sans imaginer ses répercussions à Aubagne, Martigues ou Aix, elle a besoin d'importants moyens financiers pour avancer. « Cela fait des années que nous travaillons à connecter les bassins de vie aux bassins d'emploi », explique l'élue, qui a récemment adressé une lettre à Matignon réclamant la création d'une agence des transports.

Pour avancer, la protégée de Jean-Claude Gaudin peut compter sur l'appui de son camarade de jeu Renaud Muselier. Comme elle, le président LR de la région Paca a les yeux de Chimène pour Marseille et lui conserve une attention

## Embouteillages et émissions de particules : les records marseillais

### Temps passé dans les embouteillages

En nombre de minutes par jour



### Nombre de voitures circulant par jour à Marseille



### Nombre d'usagers quotidiens du réseau RTM



dont 140 000 sur les trois lignes de tramway

### Nombre de personnes exposées en 2017 à des niveaux supérieurs à la valeur limite en dioxyde d'azote, dans la Métropole



### Moyenne mensuelle de particules dans 4 villes en 2016 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )



particulière en vue des municipales de 2020. Mais, pour séduire, il doit apporter du concret. Les compétences régionales en matière de transports étant plus structurantes, il se charge des grands dossiers. Après avoir fait reconnaître en juin le tronçon Marseille-Gênes en tant que corridor européen, ce qui lui ouvre un

accès aux crédits pour les grands projets, l'eurodéputé est parvenu à déposer six dossiers à Bruxelles. Le premier objectif étant d'obtenir des fonds pour une meilleure desserte du Grand Port de Marseille-Fos ainsi que l'électrification des quais pour accueillir les navires, afin qu'ils coupent leurs moteurs au fioul, ■■■





## « Quand je lance un appel à projets pour les TER, la SNCF ne répond même pas. A terme, elle pourrait sortir des lignes régionales. »

Renaud Muselier,  
président de la région Sud.

■ ■ ■ générateurs de particules fines. Le second but est d'endiguer l'autre mal qui mine le dossier transports dans la région : la ligne ferroviaire Marseille-Nice. « Cette ligne unique, qui date de 1860, avec une gare Saint-Charles en cul-de-sac, incarne toutes les difficultés à faire évoluer la question dans une région où les autoroutes sont saturées », indique Philippe Tabarot, délégué aux transports à la région, qui se plaint de devoir faire avec « la pire ligne et le pire service de TER en France ».

En conflit ouvert avec la SNCF depuis des années au sujet de la régularité ou des suppressions de trains (un sur quatre en retard ou supprimé en 2016), la région s'est lancée dans un bras de fer financier tournant à l'ultimatum. « Aujourd'hui, on n'a toujours pas de contrat avec la SNCF et nous versons des sommes colossales, plus de 1 million d'euros par jour, ne décolère pas Renaud Muselier. Pourquoi ? Pour avoir 20 % de trains annulés ou supprimés, cent jours de grève par an et le plus mauvais réseau de France. Je ne peux pas continuer comme ça. Je veux que ça roule. Il est inacceptable de voir tous les TER en retard à cause d'une rame de TGV qui déraile à Marseille, ajoute-t-il en évoquant l'incident qui a bloqué puis ralenti le trafic pendant quatre jours fin août. Et quand Mme Borne ouvre à la concurrence le ferroviaire et que je lance un appel à projets pour les TER, la SNCF ne répond même pas. L'entreprise s'exclut de fait. A terme, elle pourrait sortir des lignes régionales. »

En visite à Marseille fin septembre, la ministre des Transports

a joué l'apaisement, assurant que « l'ouverture à la concurrence permettra de dynamiser les services » tout en tenant compte de la demande formulée par Renaud Muselier pour ouvrir l'expérimentation. Ses annonces concernant la création d'une ligne nouvelle entre Marseille et Nice ont également redonné le sourire au patron de la région du Sud : « Elisabeth Borne nous a écoutés et entendus. On se retrouve dans tous les projets et avec les financements prévus par la loi. La première phase concernera la réfec-



tion en surface de la gare Saint-Charles » (lire encadré).

Dans son court discours, la ministre a également insisté sur « l'augmentation de 70 % des moyens pour la régénération routière sur la prochaine décennie, la catastrophe de Gênes nous montrant qu'il ne faut pas attendre ». Une façon de dire aussi que la voiture a encore de belles années devant elle ■

**Conflit.** Philippe Tabarot, délégué aux transports à la région, critique la SNCF et déplore de devoir faire avec « la pire ligne et le pire service de TER en France ».

## Quartiers libres autour de Saint-Charles

Lors de sa visite à Marseille, en septembre, Elisabeth Borne, ministre des Transports, s'est engagée à lancer les études pour la rénovation en surface de la gare Saint-Charles. Un premier pas qui acte le projet de transformation lancé par Jean-Marc Ayrault en 2012 pour un coût alors estimé à 3 milliards d'euros. Objectif : permettre aux trains de passer sous les voies actuelles et de continuer vers Nice et l'Italie sans avoir à faire demi-tour. En attendant sa réalisation à l'horizon de 2030, le projet a permis de lancer une concertation citoyenne, démarche inédite, pour ouvrir la gare sur la ville. Adjointe à l'urbanisme et présidente de l'agence locale d'aménagement, Laure-Agnès Caradec veut en effet profiter de l'ouverture de Saint-Charles en souterrain pour en faire « un lieu de passage et de brassage qui irradie tous les quartiers, pas seulement ceux tournés vers le sud ». Baptisée Quartiers libres, l'initiative est portée par les cabinets d'architectes TVK et Güller Güller, et vise à investir les quelque 140 hectares dégradés qui entourent la gare. « En ouvrant la gare, on crée des aménagements, on développe des espaces verts et de nouveaux modes doux de transport, comme une troisième ligne de tramway », explique l'élue. Invités à participer aux débats depuis deux ans, les habitants des quartiers se verront restituer tous les travaux lors d'une exposition-événement à la mi-novembre ■



# Martine Vassal :

## « Les transports sont plus qu'une priorité, c'est une urgence »

**Turbo.** La nouvelle présidente (LR) de la métropole dévoile ses plans pour *Le Point*.

PAR FRANÇOIS TONNEAU

**Le Point :** Les élus ont-ils enfin intégré la priorité des transports dans leur agenda ?

**Martine Vassal :** Je suis persuadée que les transports ont toujours été une préoccupation essentielle. Les embouteillages, le besoin de connecter les bassins de vie et d'emploi, tout cela ne date pas d'hier. Le problème est qu'on a accumulé de plus en plus de retard. Les habitants des Bouches-du-Rhône perdent six mois de leur vie dans les embouteillages et six mois d'espérance de vie à cause de la pollution. On ne parle plus de priorité, mais d'urgence. La politique du tout-voiture lancée dans les années 1970, avec des autoroutes qui entrent dans les villes comme à Marseille, a été une première erreur. Le développement de l'aéroport puis l'arrivée de nombreuses entreprises sur le territoire n'ont pas été accompagnés par une politique de transports adaptée. Mais les élus ont élaboré des projets, ils ont cherché à sensibiliser sur le développement du ferroviaire, par exemple.

**Sauf que tout cela n'a pas vraiment été suivi d'effet...**

Parce qu'il n'y a jamais eu plus que des petits coups de pouce des gouvernements successifs.



**Horreur.** « Les habitants des Bouches-du-Rhône perdent six mois de leur vie dans les embouteillages, et six mois d'espérance de vie à cause de la pollution », déplore Martine Vassal.

J'attends toujours de Mme Borne, l'actuelle ministre des Transports, qu'elle tienne les engagements financiers de ses prédécesseurs au nom de la continuité républicaine. Nous avons envoyé il y a peu une lettre demandant la création d'une agence des transports, comme cela existe à Lyon et à Paris, avec une gouvernance politique locale et des partenariats privés. On nous a dit : « Faites des projets et vous aurez l'argent. » J'aimerais que ce ne soit pas que de belles paroles. **Les projets, justement, sont-ils prêts ?**

Le département a mis de l'argent dans les bus à haut niveau de services (BHNS). Un plan mobilité a

été engagé, les priorités sont clairement définies et les besoins de financement sont connus sur les lignes ferroviaires entre Aix, Marseille et Aubagne ou vers l'aéroport. Les schémas directeurs existent. On a fait de la question de la mobilité un accélérateur d'emploi. On a engagé les moyens des collectivités locales, mais on a besoin que l'Etat assume ses responsabilités.

**Les caisses de l'Etat semblant vides, n'est-ce pas se leurrer que d'attendre cet argent ?**

Ce n'est pas se leurrer. Il y a des projets et de l'argent. On impose aux collectivités des restrictions financières. On nous ajoute des



missions. Je sais que l'argent ne coule pas à flots, mais il ne s'agit pas de demander les 3,5 milliards d'euros promis en son temps par Jean-Marc Ayrault [en 2013, l'ex-Premier ministre avait annoncé la gare souterraine de Saint-Charles pour 2,5 milliards d'euros, la prolongation du métro au nord et à l'est, le doublement de la voie de TER entre Aix et Marseille ou encore la création d'un transport automatique ferré vers l'aéroport de Marignane, NDLR]. Les premiers projets portent sur une aide de l'Etat de 150 millions d'euros par an. Ce n'est pas la mer à boire. Mais cela permet d'enclencher les études pour le prolongement du métro marseillais vers les quartiers nord et les hôpitaux sud. Le département a déjà mis 30 millions d'euros sur le boulevard urbain sud de Marseille et la requalification du Jarret, qui contourne le centre-ville. Même chose pour les BHNS d'Aix et d'Istres. En assumant ses promesses financières comme il l'a fait à Paris et à Lyon, le gouvernement enclencherait des cercles vertueux d'investissement. Je me demande ce que Marseille lui a fait.

#### **On oublie les grands projets comme la gare Saint-Charles ?**

Bien sûr que non. La deuxième ville de France est aussi le point d'entrée de l'Afrique en Europe. Elle a besoin de ce type de structures. Mais celles-ci demandent des investissements colossaux, que les collectivités locales n'assumeront pas seules. Je n'ai d'ailleurs aucun doute sur leur participation. Mais ce sera forcément insuffisant. En la matière, c'est l'Etat, le maître d'œuvre. Je m'interroge, tout de même, alors que le désenclavement de la gare Saint-Charles doit passer par le creusement d'une gare souterraine, de voir que les études entamées par l'Etat ne portent que sur la surface.

#### **Le fait d'être désormais à la tête de la métropole et du département va-t-il vous faciliter la tâche ?**

On travaille déjà sur des mutualisations de compétences. Au département la puissance financière, à la métropole la pelle et la pioche. Lorsque je ne présidais que le département et que je décidais de refaire une route, j'avais besoin des services de la métropole pour nettoyer la voirie, par exemple. C'était long et fastidieux, alors qu'il n'y avait aucun obstacle politique. Désormais, nous allons pouvoir travailler plus efficacement.

#### **La ligne entre Marseille et l'aéroport est-elle la priorité ?**

C'est l'une des priorités. Elle est symbolique, parce qu'il ne manque pas tant de choses que cela pour améliorer le service. La ligne existe, seulement elle est occupée en priorité par les TGV, ce qui ralentit les TER et pose des difficultés de régularité et de ponctualité. On réfléchit à une meilleure organisation en mettant en place une gare au Canet, dans le nord de Marseille. Mais les usagers attendent aussi des améliorations prioritaires entre Aix et Marseille, où on a déjà mis de l'argent, ainsi qu'entre Aubagne et Vitrolles. Cela dit, tant qu'il n'y aura pas plus de capacité d'accueil

#### **Repères**

Née le 29 mars 1962 à Marseille, Martine Vassal préside le conseil départemental des Bouches-du-Rhône depuis 2015. Le 20 septembre, elle a été élue à la tête de la métropole Aix-Marseille, à la suite de la démission de Jean-Claude Gaudin, qui reste maire de Marseille.

**Fluidifier.** Le projet de réaménagement du boulevard du Jarret comprendra une piste cyclable ainsi que de nouveaux arbres.

à la gare Saint-Charles, où les voies sont saturées, on n'avancera pas beaucoup. Tout le monde le dit, on ne peut pas continuer comme cela avec les voitures. C'est dommage de devoir le dire ainsi, mais peut-être que le déraillement de la fin de l'été va faire prendre conscience à l'Etat de la situation.

#### **Qu'est-ce qui a été amélioré ces dernières années ?**

On a fait des voies réservées pour les bus sur les autoroutes, on a inauguré il y a peu des bus à double étage. Les gens font la queue pour y accéder, démontrant, si besoin était, leurs attentes. On essaie de pallier les manques structurels par ce qui peut être considéré comme des petits pas, mais qui a fait gagner 20 % de temps aux usagers de ces lignes. C'est mieux que rien, et c'est ce à quoi serviront aussi le Boulevard urbain sud et le Jarret requalifié, avec le développement de modes de transport doux. On a aussi clairement défini les besoins pour faire descendre les gros navires jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cela nous permettrait de diminuer le trafic de camions dans la vallée du Rhône. Or il n'y a pas de quai entre Avignon et Port-Saint-Louis pour accueillir ces navires. Sans l'aide financière de l'Etat, on n'y arrivera pas ■



**« En assumant ses promesses financières comme il l'a fait à Paris et à Lyon, le gouvernement enclencherait des cercles vertueux d'investissement. Je me demande ce que Marseille lui a fait. »**



# Fraude : la RTM hausse le ton



Contrôle. Prévention et répression ont été renforcées sur tout le réseau.

**Riposte.** La régie a mis en place tout un arsenal de mesures contre les resquilleurs.

PAR THIERRY NOIR

Le chiffre a créé un électrochoc : en 2016, la Régie des transports marseillais (RTM) a estimé que 25 % de ses passagers voyageaient sans billet. Soit un manque à gagner de 25 millions d'euros. Pierre Durand, directeur général adjoint exploitation de la RTM, tient cependant à relativiser l'ampleur de la fraude : « Chaque réseau de transports a son propre système d'évaluation. Les comparaisons n'ont pas beaucoup de signification, plaide-t-il. La RTM a voulu jouer la transparence totale et nous commandons chaque année une étude à l'institut BVA. Ainsi, les évolutions d'une année à l'autre ont du sens. En 2017, le taux de fraude, avec la même méthode de comptage, a été pointé à 21 %. Pour 2018, nous pensons être à 17 ou 18 % ».

Pour obtenir ce résultat, satisfaisant s'il se confirme, la RTM et son directeur, Pierre Reboud, n'ont

pas lésiné sur les moyens. « La lutte contre la fraude est devenue la priorité absolue de l'entreprise, poursuit Pierre Durand. Toutes les directions de la régie ont été mobilisées et 40 types d'actions, évaluées tous les mois, ont été décidés. »

La RTM agit sur différents leviers. Elle a d'abord mis en place une politique tarifaire adaptée au profil type des fraudeurs, avec la

**21%**

C'est le taux de fraude évalué en 2017 : quatre points de moins qu'en 2016.

## Aubagne tient à sa gratuité

« J'avais des réticences quand la municipalité communiste d'Aubagne a instauré la gratuité des transports en 2009. J'en suis aujourd'hui une fervente partisane. » Sylvia Barthélémy, présidente UDI du conseil de territoire d'Aubagne et du pays de l'Etoile, craignait que la gratuité n'augmente les incivilités et les dégradations de matériel. Il n'en a rien été.

Et les résultats sont plus que probants. « Nous sommes passés de 1,9 million de voyages par an en 2009 à plus de 6 millions en 2017 », se félicite l'élue. Dans cette commune, que sillonnent 32 lignes de bus et un tram,

les recettes de billetterie sont assez faibles pour rendre la gratuité possible : 700 000 euros seulement sur un budget de 19 millions. « C'est quand même un coût pour la collectivité, il a fallu accroître le nombre de bus et de chauffeurs. Mais il y a une telle amélioration de la qualité de l'air que cela en vaut la peine », défend Sylvia Barthélémy.

Que deviendra la gratuité avec l'intégration dans la métropole ? L'élue est confiante : « Elle est juridiquement sécurisée jusqu'en 2021. Et je me battraï, avec d'autres, pour qu'elle soit maintenue. » ■





# La galère des cyclistes

## Lanterne rouge.

Marseille est une des métropoles les plus en retard pour les pistes cyclables.

PAR FRANÇOIS TONNEAU

**E**n grim pant sur la colline qui mène à Notre-Dame-de-la-Garde, on distingue encore les traces du passage du Tour de France 2016. Des noms de coureurs presque effacés sur le bitume, qui symbolisent l'engouement des Marseillais pour le vélo. Pourtant, dans son baromètre des villes cyclables, établi sur la continuité et l'entretien des pistes ainsi que sur le stationnement et la réduction de l'espace pour les voitures, la Fédération des usagers de la bicyclette a décerné à la cité phocéenne le bonnet d'âne des villes hexagonales de plus de 100 000 habitants. Avec 70 kilomètres de pistes pour la ville et 130 kilomètres pour la métropole, Marseille est loin, très loin, des 700 kilomètres comptés à Paris, 600 à Strasbourg ou 480 à Nantes.

A décharge, la géographie de la ville, faite de collines et d'axes étroits entre littoral et massifs montagneux, n'avantage pas la pratique du vélo. Mais la topographie n'explique pas tout, dans une ville où la présence d'un cycliste déclenche facilement klaxons et invectives, quand ce ne sont pas les coups qui pleuvent. « Essayez de prendre une voie de bus sécurisée à vélo, pointe Fred, habitué de la petite reine qui a fait Briançon-Rome à bicyclette. On se dit qu'on est à l'abri des conducteurs sauvages dans ces voies. Mais, comme elles sont faites juste pour faire passer les bus, ils vous tombent dessus, klaxonnent et manquent parfois de vous renverser. »



**Risqué.** Entre la géographie de la ville et l'agressivité des automobilistes, faire du vélo à Marseille relève de l'héroïsme.

## 70 kilomètres

C'est la longueur de pistes cyclables que compte Marseille, 130 pour la métropole, qu'empruntent chaque jour 13 000 personnes. Très loin derrière Paris, 700 kilomètres, Strasbourg, 600 ou Nantes, 480.

Assis à la terrasse d'un café ce matin-là, Fred et l'ancien élu écologiste Sébastien Barles, auteur d'actions militantes telles que la Vélorution ! et proche des associations d'usagers Vélo Sapiens et Vélosenville, s'amuse à pointer les contresens marseillais : « Boulevard National, la piste cyclable se termine dans les poubelles. Vers le Centre-Bourse, elle fait 100 mètres de longueur et est inaccessible, si ce n'est par voie aérienne. Sur le Prado, pas loin du stade, une cabine téléphonique trône en plein milieu de la piste. Il faut la contourner, ce qui est moins dangereux que l'îlot construit en haut d'une autre piste à la Plaine. Là, quand on fait le tour, on se retrouve face aux voitures... » Sans compter « les pistes cyclables devenues des parkings sauvages ».

**Jungle.** Chaque jour, environ 13 000 personnes s'engagent pourtant à vélo dans la jungle urbaine pour se rendre à leur travail. « Il faut être un peu fou, sourit Sophie Poli, une jeune architecte qui a opté pour le 2-roues électrique. C'est la moins mauvaise solution. Sinon, dès qu'on

monte une rue, on se fait insulter par les automobilistes. Mais les pistes sont rares et ne sont pas connectées aux transports en commun. Les emplacements pour garer son vélo, eux, sont quasi introuvables. » Des solutions simples existent pourtant, à l'image des bus et métros équipés de racks à l'avant et à l'arrière pour embarquer les cycles d'une piste à l'autre. « J'ai vu ça à San Francisco et le coût d'installation est de 5 000 euros, ce qui n'est rien dans un budget municipal », signale Benoît Payan, élu PS d'opposition.

A la métropole, où l'on reste discret sur la question cycliste, on avance des idées pour l'avenir : zones limitées à 30 kilomètres/heure, pistes à double sens, sas aux feux tricolores et stationnements sécurisés. Les élus font aussi valoir que, dix ans après son démarrage, le vélo en libre-service, soit 1 000 bicyclettes et 130 stations concentrées dans le centre et le sud de la ville, fonctionne plutôt bien avec 15 000 abonnés et 3 000 vélos loués chaque jour. Un peu faible tout de même pour la deuxième ville de France ■



# Premiers de corvée



**Défis.** Ces start-up défrichent de nouvelles formes de mobilité.

PAR AUDREY EMERY

## **TOTEM MOBI**

### **L'autopartage pour tous**

« Quand on s'est lancés, en 2015, tout le monde nous a pris pour des fous. » Emmanuelle Champaud et Cyrille Estrade se sont rencontrés alors qu'ils avaient créé chacun de leur côté leur propre service d'autopartage. Soutenus par la Fondation Renault Mobiliz, ils

ont d'abord fait l'acquisition de Twizy électriques, « des petites voitures qui ont l'avantage de se garer facilement ». Et, comme il n'y a pas de bornes de recharge à Marseille, ils ont eux-mêmes installé une vingtaine de stations. A Marseille, Emmanuelle Champaud et Cyrille Estrade sont aussi des pionniers du *free floating*, ce système sans borne d'attache qui permet de rendre son véhicule à peu près n'importe où, dès lors qu'il s'agit d'une zone verte facilement identifiable sur leur application : centre-ville, campus de Luminy et autres zones d'activité. Autre avantage : le stationnement en surface est gratuit pour

**Autopartage.** Cyrille Estrade et Emmanuelle Champaud ont fondé Totem Mobi, qui loue des voitures électriques à petits prix.

l'utilisateur, Totem Mobi s'acquittant d'une vignette de stationnement à l'année. Enfin, la location se fait sans abonnement, en payant à la course ou en achetant des packs de « tokens » (des unités de 1,50 euro). « Nous sommes le *low cost* de l'autopartage : pour convaincre les gens de lâcher leur voiture, il faut leur proposer des tarifs abordables », défendent les deux associés. A titre d'exemple, il faut compter 3 euros pour vingt-cinq minutes de location. L'utilisateur peut même gagner des tokens en rebranchant son véhicule à l'une des stations. Résultat : Totem Mobi gagne 200 nouveaux usagers par semaine et a franchi la barre des



5 000 inscrits. En juillet, la start-up, qui a créé 14 CDI en trois ans, a installé son service à Montpellier et espère se déployer sur l'ensemble de la métropole Aix-Marseille ainsi que dans cinq autres villes avant 2020. Fait marquant et prometteur : elle a été retenue cet été par la ville de Paris comme une des solutions de substitution à Autolib'.

## MYTECHTRIP Sauver la SNCF, c'est possible !

Communication perturbée, messages contradictoires... Grâce à cette start-up, les cafouillages dont les usagers des transports en commun font régulièrement les frais pourraient bien appartenir au passé. Créée en 2005 par Cyril Labi et Nicolas Deshoulliers, MyTechTrip, au départ une SSII assez généraliste, décide de changer de stratégie en 2012. La petite entreprise se recentre sur l'édition de logiciels pour faciliter l'information des voyageurs. Un premier prototype est livré à la RTM. Mais c'est la paralysie qui a suivi les incidents survenus en juillet 2017 à la gare Montparnasse, à Paris, et les accusations contre la stratégie d'information de la SNCF qui propulsent vraiment la société. Il y a un an, la compagnie ferroviaire décide de lancer un appel à projets pour améliorer son système de communication. Plusieurs grands groupes y répondent. Seule

TPE face à eux, MyTechTrip fait figure de Petit Poucet. En août, c'est pourtant sa solution que la SNCF retient. « Cela fait six ans qu'on travaille sur le sujet, et notre logiciel est pour le moment sans équivalent », se félicite Cyril Labi. Le duo de techniciens est parti d'un constat simple : lorsqu'un incident survient, l'opérateur a besoin de deux minutes pour saisir l'information, qu'il adapte ensuite à chaque type de média (écran à quai, site Internet, réseaux sociaux, SMS...). Ce qui multiplie d'autant les délais de saisie. Résultat : « L'information est parfois diffusée au moment où l'incident est terminé », souligne Cyril Labi.

Baptisé MyMoov, le logiciel de MyTechTrip récupère les données brutes de l'exploitant pour les transformer en informations lisibles pour les voyageurs. « On définit des scénarios à partir desquels on prérédigé des messages. Nous jouons les chefs d'orchestre, mais l'opérateur garde la main sur sa communication. L'avantage de notre solution, c'est qu'elle centralise les informations dans une base de données unique qui permet de diffuser le même message au même moment sur tous les médias », détaille Cyril Labi. Outre le réseau SNCF, MyTechTrip est en cours de déploiement sur d'autres réseaux nationaux, comme la Compagnie des transports strasbourgeois. La start-up compte bien se lancer aussi en Europe d'ici à la fin 2019.



IAN HANNING/REA

## Mobile sans ma voiture ? Chiche !

Cette opération, lancée par le réseau coopératif d'autopartage Citiz en 2017, est relancée cette année à l'initiative de la métropole. Une petite centaine de foyers se sont portés volontaires pour « oublier » leur voiture pendant un mois, du 1<sup>er</sup> au 31 octobre. En échange, ils bénéficient gratuitement du pass intégral permettant l'accès à l'ensemble du réseau de transports en commun ainsi que d'un crédit d'utilisation de 50 euros sur les voitures Citiz (ce qui permet de rouler environ 100 kilomètres). « Nous avons doublé le nombre d'inscrits par rapport à l'an dernier », se réjouit Ludovic Parenty, chargé de développement chez Citiz. L'enjeu de l'opération Mobile sans ma voiture est bien entendu de prolonger ces comportements vertueux sur la durée. « En 2017, à l'issue de l'opération, beaucoup de gens acceptaient au moins de renoncer à leur deuxième voiture », souligne Ludovic Parenty. C'est un début ■



## BOOK MY HELO Le Blablacar de l'hélico

Et si vous rejoigniez le Vieux-Port depuis l'aéroport de Marignane en hélico ? Cette option, aujourd'hui hors de prix, pourrait bien être accessible prochainement. C'est en tout cas ce que défend Vincent Kieffer. Ex-vice-président de la filiale brésilienne d'Airbus Helicopters, cet ancien joueur de l'équipe de France de volley-ball, qui se définit comme « un pur produit marseillais », croit dans la solution aérienne pour désengorger les axes routiers. A commencer par ceux qui relient les aéroports aux centres-villes.

Son application Book My Helo, créée en 2016, permet de réserver non pas un vol mais un siège à l'unité. Ainsi, plus l'hélicoptère se remplit, moins la place ■■■

### Communication.

Cyril Labi, fondateur de MyTechTrip, et son équipe ont mis au point le logiciel MyMoov pour améliorer l'information des voyageurs.





**Futuriste.** Vincent Kieffer a créé Book My Helo, une société qui propose de mutualiser un hélicoptère-taxi pour réduire le coût des courses.

à proposer son service aux croisiéristes. L'entreprise s'apprête également à lancer une liaison entre Aix et Nice. Mais c'est sur les Etats-Unis, qui représentent potentiellement la moitié de son marché, qu'elle compte surtout se développer prochainement, avec des liaisons entre plusieurs villes phares.

Conçu comme un futur acteur majeur de l'économie du partage, Book My Helo mise sur l'intelligence artificielle pour créer des algorithmes prédictifs sur le trafic afin de s'adapter à la demande. La start-up a aussi rejoint la pépinière d'entreprises #Cleantech du technopôle de l'environnement Arbois-Méditerranée, à Aix, pour créer le premier calculateur de consommation de carburant et des nuisances sonores des hélicoptères, afin d'être le plus transparent possible vis-à-vis de ses usagers. Enfin, Book My Helo organisera la première conférence européenne sur la mobilité aérienne urbaine en mars 2019, à Marseille. De quoi fédérer tout un écosystème en construction ■

■■■ est chère. La start-up ne possède pas sa propre flotte : elle s'appuie sur les opérateurs existants, dont les appareils décollent bien souvent à moitié vides. Consciente qu'il faudra du temps pour convaincre l'utilisateur lambda, Book My Helo s'adresse dans un premier temps aux entreprises. La start-up s'est ainsi rapprochée

de la métropole et du Club Top 20, qui regroupe les grandes entreprises marseillaises, perçues comme autant de prescripteurs auprès de leurs collaborateurs et de leurs visiteurs. « *Quand vous rejoignez le port depuis l'aéroport en cinq minutes, votre journée de travail n'est plus la même* », souligne Vincent Kieffer, qui songe aussi

## Des tubes de sang dans le métro

**F**inancé par l'Assistance publique des hôpitaux de Marseille (AP-HM) et l'Etat, le Biogénopôle vise à regrouper sur le site de la Timone les 14 laboratoires de biologie aujourd'hui disséminés sur les quatre sites hospitaliers de la cité phocéenne. « *Mais, pour bien fonctionner, il faudra pouvoir gérer l'acheminement des prélèvements en flux tendu et, surtout, les transports non programmés* », souligne François Le Clézio, directeur adjoint des services techniques de l'AP-HM.

Pour cela, des pneumatiques sont prévus entre les différents sites. Ce mode de transport automatisé est utilisé depuis les années 1990 dans le milieu hospitalier pour acheminer les échantillons d'analyse. Mais la nouveauté réside ici dans le



**Rapide.** Dès l'an prochain, un réseau souterrain de pneumatiques permettra d'acheminer des analyses sanguines plus vite de la Conception à la Timone.

lieu de transit choisi. Entre la Conception et la Timone, séparés par seulement 500 mètres de voirie, les prélèvements passeront en effet par le métro qui relie les stations Baille et Timone.

Composés de sept tubes d'une dizaine de centimètres de diamètre chacun, les réseaux seront installés sous la voûte, au-dessus des rames. Conçu avec le cabinet d'architecte bordelais Roux et Raguenaud et le bureau d'études Egis, le chantier, mené en partenariat avec la RTM, devrait démarrer au premier semestre de 2019. Coût prévisionnel :

4 millions d'euros. Une vétille comparée aux 47 millions d'euros que représente le projet du Biogénopôle. « *Mais une grande simplification du quotidien* », assure François Le Clézio ■ A. E.



# Kevin Polizzi : « La mobilité est le problème numéro 1 des entreprises »

## Porte-parole.

Figure de la French Tech, Kevin Polizzi a remis, avec d'autres acteurs économiques, 13 propositions à la métropole.

PROPOS RECUEILLIS PAR AUDREY EMERY

**Le Point :** La deuxième ville de France est-elle en pointe sur l'innovation liée à la mobilité ?

**Kevin Polizzi :** Marseille dispose d'un écosystème d'entreprises qui lui permettrait de l'être. On compte au sein de la French Tech Aix-Marseille une vingtaine de start-up qui travaillent sur ce sujet, de la mise en place de capteurs sur la voirie à la création de systèmes d'information pour les voyageurs. Nous-mêmes, chez Jaguar Network, nous nous sommes emparés de la question en créant un département dévolu à la mobilité, qui a mis au point deux logiciels : Horizon, qui offre la possibilité de stocker n'importe quel format de données, et Stellar, qui permet de se connecter aux capteurs existants et de comparer les données sur le comptage du trafic ou de mesurer la corrélation entre les embouteillages et la pollution. Le genre d'information qui peut aider les décideurs à choisir les lieux d'implantation de parkings-relais, par exemple. Mais, pour cela, il faut favoriser l'open data. Or les élus sont très frileux sur ce sujet, ils ont peur de se confronter aux données réelles.

**L'innovation n'est donc pas suffisamment stimulée ?**

On est en train de s'étouffer par manque de vision politique.



**Kevin Polizzi**  
Président-fondateur de Jaguar Network

La mobilité est le sujet numéro un aujourd'hui des acteurs économiques. On est tous mobilisés pour que le plan mobilité se déroule au plus vite. Nous comptons beaucoup sur l'arrivée de Martine Vassal et sur la fusion de la métropole et du département, car on souffre encore trop de la multiplication des interlocuteurs sur ce sujet. Or l'urgence est telle qu'il nous faut l'équivalent d'un ministre des Affaires étrangères sur la mobilité. Martine Vassal va continuer de demander l'aide de l'Etat. Mais, en attendant les financements, on peut développer des technologies innovantes.

**Lesquelles, par exemple ?**

J'ai dirigé la commission smart city de la French Tech Aix-Marseille. En février, nous avons publié, avec la commission grande accessibilité, mobilité et

infrastructures d'Aix-Marseille Métropole et le Club économique Marseille Métropole, « 13 propositions concrètes, simples et opérationnelles pour la mobilité ». Elles vont du développement du covoiturage, des parkings-relais et du stationnement collaboratif à l'optimisation de l'information des utilisateurs en passant par l'étude de solutions comme le télétravail, les horaires décalés... Certaines idées qui sont apparues étaient inattendues. Par exemple, la zone de Luminy, qui accueille des entreprises de biotechnologie et qui est l'un des points noirs de la métropole en termes d'accès, pourrait être déconcentrée si on favorisait l'installation d'autres pépites technologiques à Vitrolles, avec la mise en place d'horaires décalés. Plus simplement, il faudrait aussi modifier certains aménagements comme le rond-point d'accès à Plan de Campagne, qui crée des bouchons.

**La métropole vous entend-elle ?**

Nos propositions ont été reprises en partie dans l'agenda mobilité en cours de développement. Mais nous préparons la publication d'autres données. Tant qu'on n'est pas capable de mesurer, on ne peut pas gouverner.

**A quel point les problèmes de transport freinent-ils le développement économique ?**

Il y a ici des gens qui n'ont plus d'emploi par manque d'accessibilité. Nos bureaux sont à L'Estaque. Il y a des profils que je ne peux plus recruter parce qu'ils habitent à Gémenos. C'est simple : je n'embauche plus les personnes qui vivent à plus d'une demi-heure de nos locaux. C'est d'autant plus un problème que le développement économique de la métropole est pour l'essentiel péri-urbain. ■

## La pépite de la Tech marseillaise

Opérateur et fournisseur de services cloud et télécom, Jaguar Network a été créé en 2001. L'entreprise compte 160 collaborateurs et affichait en 2017 un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. Depuis 2014, elle élargit ses activités à des projets liés à la ville intelligente.



# Les quartiers Nord à la remorque



**Immobilité.** L'enclavement des quartiers est un mal endémique. Signe d'un manque de volonté politique ?

PAR THIERRY NOIR

**A**ux élections municipales de 1983, le leader des communistes de Marseille, Guy Herrier, avait exigé un « rééquilibrage » en faveur des quartiers Nord pour sceller un pacte électoral avec le maire sortant, Gaston Defferre, qu'il accusait de favoriser les

quartiers votant pour sa coalition PS-centre droit. Trente-cinq ans plus tard, force est de constater que le retard n'a pas été comblé et qu'en matière de transports il s'est peut-être même accentué. « Selon une étude que nous avons réalisée il y a quelques années, la mobilité reste le premier frein au développement économique de nos quartiers. Certains chefs d'entreprise ont du mal à recruter, car les employés ne peuvent pas se rendre sur leur lieu de travail, explique Camille Mandel, référente mobilité de Cap au Nord Entreprendre, qui regroupe 270 acteurs économiques, de gros employeurs (Haribo, SNEF...) comme des start-up. Notre territoire – les 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements –,

**Handicap.** Transports en commun défaillants, autoroutes saturées qui ne jouent pas leur rôle de boulevards urbains... Le manque de mobilité est un frein au développement économique des quartiers Nord.

c'est 5 000 hectares, 250 000 habitants, 7 500 entreprises et 85 000 employés. » Un tiers d'entre eux viennent d'Aix, de Vitrolles ou de la Côte bleue, un tiers du centre-ville et le reste des quartiers Nord. Ces derniers sont traversés par l'autoroute nord et celle du littoral. Des axes régulièrement saturés aux heures de pointe, qui transpercent les quartiers sans vraiment jouer le rôle de boulevards urbains. A l'hôpital Nord, par exemple, il n'y a pas d'entrée d'autoroute, ni vers le centre-ville ni vers Aix.

Très bientôt, la dernière portion de la rocade L2 permettant la jonction entre les autoroutes nord et est (entre les Arnavaux et le Merlan) sera ouverte à la circulation. ■■■



■■■ Il était temps: cette rocade est en projet depuis les années 1930! «*Mais les liaisons en transports en commun vers le centre-ville ou les villes voisines ne sont pas terribles. Celles entre les quartiers du nord, de l'est ou du sud de la ville sont tout simplement horribles. Au moins 10 000 employés peinent à se déplacer chaque jour*», ajoute Camille Mandel, qui ne souhaite pas pour autant jeter la pierre aux acteurs de la mobilité. «*La RTM et la métropole font ce qu'elles peuvent. Il y a tellement de retard!*» concède-t-elle. Il est vrai que la géographie de Marseille ne facilite pas la tâche: lovée au fond d'une rade, coincée entre mer et colline, la cité a la forme d'un croissant mesurant 20 kilomètres, de l'Estaque à Callelongue, et les espaces urbanisés ne font que quelques centaines de mètres à partir de Pointe-Rouge. Rien à voir avec le bloc compact de Paris.

**Gabegie.** Pourtant, des infrastructures existent. La ligne SNCF partant de Miramas via la Côte bleue passe par l'Estaque-Gare et les stations de Séon et d'Arenc. Mais qui les connaît? La ligne d'Aix-en-Provence, quant à elle, passe bien par Saint-Antoine, Saint-Joseph, Sainte-Marthe et Picon-Busserine avant d'arriver à



urbains ne se voit déjà plus. «*C'est quand même mieux qu'avant*», plaide, un brin fataliste, Marie-Blanche Chamoulaud, présidente de la Fédération des comités d'intérêt de quartier du 16<sup>e</sup> arrondissement. «*Ces quartiers ne votent pas à droite, et la droite détient la mairie et la métropole. Il ne faut pas attendre plus*», glisse-t-elle, fataliste ■

Saint-Charles. Mais, souvent annulés, les trains ne sont pas fréquents, bref si peu fiables qu'ils ne sont pas utilisés. Gilles Marcel, président de l'association d'usagers Nosterpaca, qui milite pour le ferroviaire, ne peut que constater un «*manque d'ambition*» qui confine à la gabegie: «*Une troisième voie Aubagne-Saint-Charles a été créée il y a quatre ans, elle est sous-exploitée. Une gare a été construite à Arenc, mais peu de trains s'y arrêtent...*» Enfin, la navette maritime desservant l'Estaque, le Vieux-Port et Pointe-Rouge connaît un franc succès l'été, mais elle ne fonctionne pas l'hiver.



**« Une gare a été construite à Arenc, mais peu de trains s'y arrêtent... »**

Gilles Marcel, président de l'association d'usagers Nosterpaca

Dans ces conditions, la sénatrice PS Samia Ghali ne peut que se réjouir du projet de tramway entre Capitaine-Gèze et le lycée Nord (Saint-Exupéry) actuellement à l'étude: «*Mais ce n'est pas à la hauteur des enjeux. On ne peut plus continuer ainsi. Le nombre de cancers liés aux conditions environnementales, notamment à la pollution atmosphérique, explose. Il faut un moratoire, une réflexion de fond, ambitieuse*», estime l'élue, qui propose des parkings-relais gratuits à l'entrée de la ville et un péage pour les automobilistes qui n'habitent pas à Marseille ■

## L'ubuesque station Capitaine-Gèze



Déjà Robert Vigouroux, maire de Marseille de 1986 à 1995, en rêvait: prolonger le métro à partir de son terminus actuel, la station Bougainville, vers le marché aux puces et l'avenue du Capitaine-Gèze, 900 mètres plus loin. Sur le papier, les choses étaient faciles et peu coûteuses.

A cet endroit, le métro est aérien, donc moins onéreux qu'une ligne enfouie. Seulement, la décision politique n'a été prise qu'en 2010 pour une ouverture prévue en 2014. Or, aux dernières nouvelles, elle n'aura lieu qu'en septembre 2019. Des retards accumulés dans un silence assourdissant. Il a fallu la mobilisation du comité d'intérêt de quartier de Saint-Joseph, présidé par Christiane Giraud-Barra, et d'usagers qui ont organisé des manifestations (photo ci-contre) en avril, mai et juin dernier, pour obtenir de la métropole un embryon d'explication. Qui fait rire (jaune) tout le monde: «*Le système informatique de l'extension serait incompatible avec celui de la ligne existante.*» Il y aurait donc 400 000 câbles à connecter «*à la main*», la nuit, quand le métro ne fonctionne pas. La métropole dément en tout cas la rumeur persistante selon laquelle la rampe d'accès au métro est impraticable par les bus: «*Des tests ont été effectués et tout fonctionne.*» Il n'empêche: le pauvre capitaine Gèze, militaire de l'armée d'Afrique qui a participé à la libération de la France, ne méritait pas cela ■



# POLLUTION CELLE QUI VIENT DE LA MER



**Emissions.** L'accueil de nombreux navires alimentés à quai par des groupes électrogènes fonctionnant au gasoil a un gros impact sur la pollution de l'air.

Le récent procès du capitaine américain de « L'azura » et de son propriétaire, le groupe Carnival (maison mère de P&O Cruises), accusés d'avoir enfreint les normes antipollution de l'air, l'a rappelé. Les nuisances dues au trafic maritime sont de plus en

plus prégnantes à Marseille. Y compris lorsque les navires respectent la législation. A quai, les bateaux ont en effet besoin d'électricité, laquelle est fournie par des groupes électrogènes fonctionnant au gasoil. « Pour alléger l'impact carbone, nos trois ferrys ont été adaptés pour être branchés directement sur un réseau électrique spécifique, à quai depuis 2016 », indique le directeur de la Méridionale, Benoît Dehaye.

**Flotte renouvelée.** Corsica Linea, qui a repris les navires et les lignes de l'ex-SNCM, et qui représente le premier transporteur de fret, se lance dans la même aventure. Une convention a été signée entre le conseil régional, l'Etat et le port de Marseille pour financer ces travaux, dont le montant s'élève à 4,5 millions d'euros. Trois des sept navires de Corsica Linea seront équipés d'ici à 2020 – le « Paglia Orba » dès janvier 2019. Corsica Linea veut toutefois aller plus loin dans la réduction de son empreinte carbone. « L'entreprise a pris une décision stratégique, souligne le commandant Mistre, directeur de l'exploitation portuaire de Corsica Linea. Le renouvellement de la flotte se fera avec des navires fonctionnant au GPL, qui rejette moins de dioxyde de carbone, pas de soufre ni de particules fines. » Mais ces navires ne prendront pas la mer avant au moins cinq ans.

Restera ensuite aux responsables de la métropole à régler la question de l'électrification des navires de croisière. Cette année, 513 escales (88 navires transportant plus de 2 millions de croisiéristes) sont attendues à Marseille. Or, pour ces navires très énergivores, aucune solution technique de branchement à quai n'est à ce jour connue ■ **THIERRY NOIR**

## AÉROPORT LA DESSERTE EN QUESTION

Philippe Bernand en est convaincu. Pour le président du directoire de Marseille-Provence, la modernisation de l'aéroport passe non seulement par la transformation des aérogares, mais aussi par l'amélioration de ses accès depuis l'arrière-pays. La première condition devrait être remplie entre 2020 et 2023 grâce aux travaux confiés à l'architecte Norman Foster. Ils visent à combler la partie vide actuellement réservée aux taxis entre les deux terminaux (national et international). La seconde phase, censée s'achever en 2027, concerne la construction d'une jetée perpendiculaire aux aérogares pour permettre directement l'accès aux avions. Au total, le montant des travaux s'élève à 250 millions d'euros. Le terminal 2, ex-MP2, va quant à lui rapidement



**Modernisation.** L'architecte Norman Foster a été chargé de redessiner les aérogares de l'aéroport Marseille-Provence, mais l'accès doit aussi être amélioré.

recevoir 13 millions d'euros pour s'agrandir et gagner en confort.

Autant de chantiers qui doivent permettre à l'aéroport de passer de 9 millions de passagers à 11 millions en 2025, voire à 12 millions avec la récente

implantation d'une base de Ryanair. Encore faut-il améliorer la desserte de l'aéroport. « J'ai bon espoir que des bus à haut niveau de services circulent sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute, donc en site propre, dès 2019 », confie Philippe Bernand. L'idéal serait de pouvoir élargir le tunnel de Vitrolles et les bretelles d'accès, mais vu les finances de l'Etat et des collectivités...

Le président de Marseille-Provence se dit aussi en mesure de construire une navette en site propre entre l'aéroport et la gare de Vitrolles,

toute proche : « Mais cela suppose une augmentation de la fréquence des trains à partir de et vers Saint-Charles. » Or le projet de RER Marseille-Aix-Marignane est dans les cartons depuis trente ans. Et rien ne bouge ■ **T. N.**



# Aéroport Foster met du cœur à l'ouvrage

L'architecte de la rénovation du Vieux-Port va réunir les aérogares Pouillon et Rodgers par une halle centrale qui culminera à 23 mètres au-dessus du sol!



L'une des particularités du projet est de proposer un même cheminement à tous les passagers en partance.

PHOTOS DR

Invitées, hier, du Club de l'immobilier Marseille-Métropole-Provence et de son président Fabrice Halimi, les architectes du fameux cabinet britannique Foster + Partners, Cely Bigando et Josepha Russe, ont captivé leur auditoire en dévoilant les images de synthèse et les détails techniques de la future métamorphose de l'aéroport international Marseille-Provence. Cet immense chantier de 250 millions d'euros - il représente à lui seul la moitié du programme d'investissement de l'aéroport pour les dix ans à venir! - devrait, en effet, démarrer à la fin de l'année prochaine et se terminer fin 2002 (ou au début 2003) pour la première phase, et en 2027 pour la seconde.

Comme l'explique Josepha Russe, "le défi était de combler la dent creuse qui sépare l'aérogare historique dessinée par Fernand Pouillon, en 1961, de celui créé dans les années 90 par Richard Rodgers".

Mieux que de simplement remplir ce vide, les architectes ont alors décidé d'y installer le cœur de l'aéroport, sous forme d'une halle gigantesque, culminant à près de 23 mètres au-des-

sus du sol, soit plus de deux fois celle de Pouillon, dans laquelle seront regroupées les fonctions vitales de la plate-forme. Le chantier prévoit également la construction d'une "jetée" avançant sur les pistes, perpendiculairement à la future aérogare réunifiée, avec une capacité de 10 postes "avion". Elle sera dédiée à l'accueil, au contact, des plus grands avions civils en service ou à venir (A330, B747, B777, A340 et éventuellement A380).

Ce choix d'aménagement répond en fait à plusieurs exigences, à savoir simplifier le cheminement des passagers Schengen, non Schengen et domestiques, au départ comme à

l'arrivée, et réaliser des gains de productivité substantiels, mais aussi maintenir un flux unique, notamment au niveau des contrôles avant embarquement et de la traversée de la zone des commerces. Commerces dont la majorité (70%) sera située coté pistes, en zone réservée, et non plus coté ville comme c'est le cas aujourd'hui. Il s'agit aussi et surtout de dimensionner les capacités d'accueil de l'aéroport à l'évolution de sa fréquentation, dans la double perspective d'une croissance continue de son trafic et des grands rendez-vous internationaux qui s'annoncent, comme la Coupe du monde de rugby, en 2023, ou les Jeux

olympiques de 2024. Concrètement, les passagers pénétreront dans l'aéroport par l'aérogare Pouillon où les banques et guichets de toutes les compagnies aériennes seront regroupés, puis accéderont à l'étage supérieur de la nouvelle halle pour y effectuer leurs formalités de police et de douane, grâce à l'aménagement de 21 postes d'inspection filtrage (PIF), contre 18 aujourd'hui. Ils redescendront ensuite dans la zone commerciale, pour finalement accéder aux avions.

La halle comportera par ailleurs, à son 3<sup>e</sup> étage, un restaurant panoramique offrant une vue imprenable sur les pistes et l'activité aérienne;

une façon de renouer avec une pratique très en vogue dans les années 50 à 70, quand les gens venaient à l'aéroport en touristes, pour seulement observer les avions à l'air libre. À noter que cette terrasse couverte pourra être privatisée afin d'y accueillir des réunions ou des événements festifs grâce à un accès public dédié, séparé des flux de voyageurs.

"Cette future halle va s'inscrire dans le prolongement des ouvrages existants", tient également à souligner Cely Bigando. Et d'en donner la raison: "Quand Norman Foster a remporté le concours du Vieux-Port, il a découvert l'œuvre de Fernand Pouillon et s'est pris de passion pour le travail de ce grand architecte marseillais. Du coup, lorsque l'aéroport a lancé son appel d'offres et que Foster a découvert que l'aérogare était signée Pouillon, il a dit à ses équipes: on y va tout de suite! Et il nous a donnés pour consigne de ne surtout pas dénaturer le bâtiment d'origine afin de lui garder toute sa valeur patrimoniale."

Dès 2023, les voyageurs pourront donc juger sur pièces.

Philippe GALLINI

## QUID DES DESSERTS AUTOROUTIÈRES?

Les liaisons entre l'aéroport Marseille-Provence et les grandes agglomérations voisines, à commencer par Marseille, restent un point dur. Et s'il n'est pas prévu de bouleversement majeur du schéma actuel dans les années à venir, deux chantiers devraient cependant faciliter la vie des voyageurs utilisant leur véhicule personnel ou les transports en commun. Selon la direction de la plate-forme, ces travaux concerneront, en 2019 et 2020, le point d'engorgement principal que

constitue le tunnel des Pennes-Mirabeau, avec un doublement de la voie actuelle permettant d'accéder à l'aéroport, mais aussi la création d'un cheminement dédié aux autocars, et une amélioration de la voie d'insertion du trafic vers l'autoroute A55 en direction de Marseille. Il est également prévu que l'autocar assurant la ligne Marseille-aéroport, effectuée à l'aller comme au retour, un arrêt à Euroméditerranée-Arenc.

Ph.G.

## LES CHIFFRES CLÉS

**Début des travaux:** 2019

**Livraison:** de 2023 à 2027

**Hauteur de la halle:** 23 m (contre 11,50 m pour l'aérogare Pouillon)

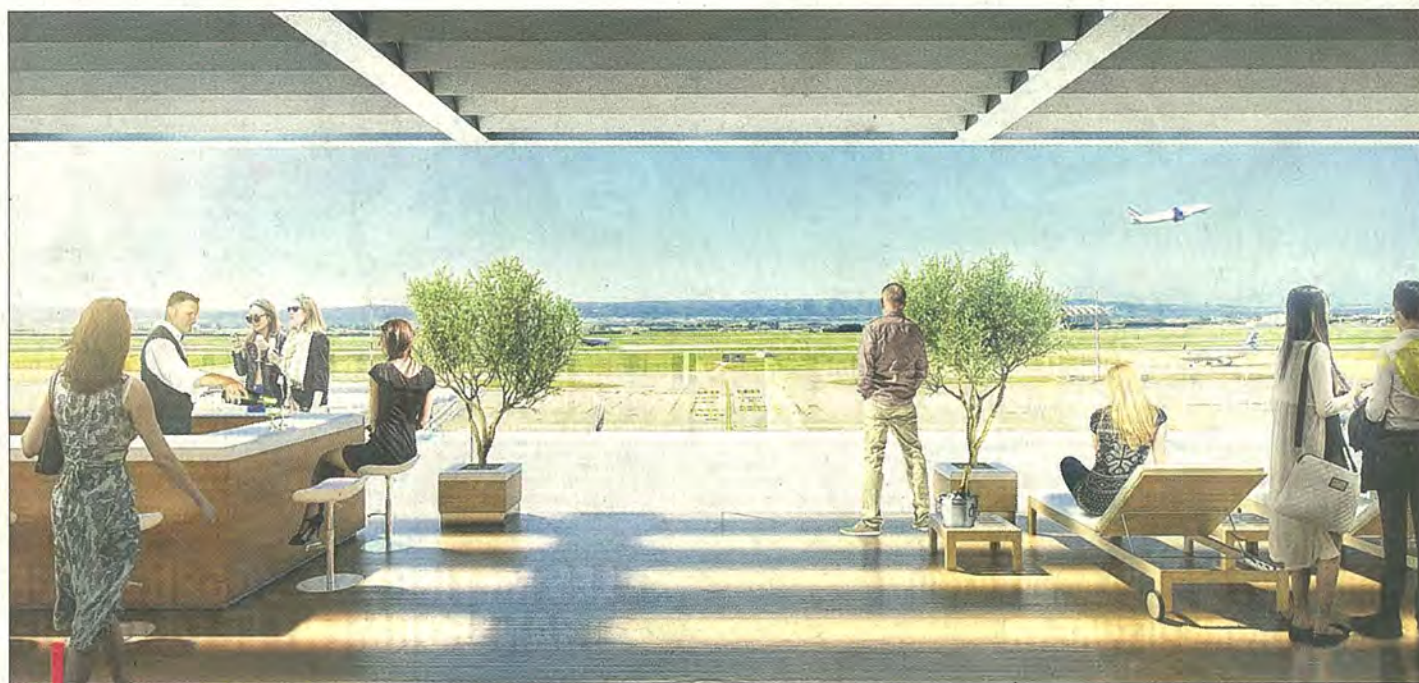
**Surfaces:** 20 000 m<sup>2</sup> (halle), 13 500 m<sup>2</sup> (jetée)

**Nombre de postes "avion":** 10

**Nombre de postes d'inspection filtrage:** 21

**Montant des travaux:** 175 millions d'euros HT (l'investissement total est de 250 M€ TTC)

**Trafic pouvant être traité:** 12 millions de passagers



Situé au 3<sup>e</sup> étage de la future halle centrale, le restaurant panoramique offrira une vue imprenable sur les pistes et l'activité aéroportuaire.

## ILS ONT DIT

**JULIEN BOULAY, DIRECTEUR COMMERCIAL ET MARKETING DE L'AÉROPORT**

"Nous avons ce projet depuis très longtemps dans nos cartons. Il aurait dû se concrétiser dans les années 2000 mais nous nous sommes heurtés, à l'époque, à plusieurs difficultés majeures: l'arrivée du TGV, les attentats du 11 Septembre, la faillite de nombreuses compagnies installées à Marseille ou encore le revirement stratégique d'Air France. Aujourd'hui, non seulement le trafic a repris, mais nous sommes sur une croissance de 3 à 5% par an. Le moment était donc venu de lancer ce chantier qui va nous permettre de gagner en lisibilité et qui devrait produire un gros effet sur les compagnies aériennes et nos clients étrangers."

**FABRICE HALIMI, PRÉSIDENT DU CLUB DE L'IMMOBILIER**

"Par l'entremise d'Emmanuel Dujardin, patron du cabinet d'architecture marseillais Tangram - le référent de Foster + Partners dans la cité phocéenne, Ndlr - nous avons effectué un voyage d'étude, en mars dernier, à Londres, au siège du fameux architecte, et nous avons été bluffés par le projet Marseille-Provence. D'autant qu'il y était présenté comme l'une des vitrines du savoir-faire des équipes de Norman Foster. On s'est dit qu'on ne pouvait pas garder cela pour nous et que nous devions partager avec tous les acteurs du territoire notre enthousiasme pour cette mue spectaculaire de l'aéroport."



En provenance de Saint-Mandrier (83), la construction a été installée au Vieux-Port.

/PHOTO GEORGES ROBERT



# La gare maritime enfin à quai

Le nouvel espace d'embarquement est en place depuis hier sur le Vieux-Port. Il sera ouvert, au plus tard, d'ici la mi-novembre

**P**lusieurs fois reporté, le projet est enfin à quai. Hier, vers 11 h 30, les Marseillais ont pu découvrir le nouveau visage de la gare maritime qui venait juste de s'ancrer dans le port. Lentement mais sûrement, les techniciens ont surveillé les dernières manœuvres délicates du remorquage nécessaire à la mise en place de la nouvelle structure d'accueil pour les passagers qui souhaitent embarquer vers les îles. Elle a été conçue par le cabinet d'architecture Atelier 5, déjà à l'origine de la gare maritime de Toulon. Après avoir fait le voyage de Saint-Mandrier vers Marseille, la construction a dû attendre au niveau du Grand port maritime avant de rejoindre, dans la matinée, sa dernière destination. "Il fallait trouver la bonne fenêtre météo pour assurer le transport, justifie Gilles de Santis, directeur d'armement de Frioul If Express. Il a fallu environ une heure et demie pour arriver

**5 400**

C'est le nombre de voyageurs accueillis dans une journée.



Il a fallu un peu moins de deux heures pour que la nouvelle gare maritime rejoigne sa dernière destination depuis le grand port maritime.

/PHOTO PH.F.

jusque-là". Fidèle à l'écriture des estacades imaginées par Norman Foster, l'architecte auquel on doit la rénovation du Vieux-Port, on retrouve dans sa conception le bardage en chêne, la devanture

avec la pergola et les garde-corps conformes au style ambiant. En revanche, la nouvelle gare maritime a été conçue pour être mieux adaptée à sa mission. Autant pour accueillir les rési-

dents et plaisanciers du Frioul, que le personnel de guichet. On y trouve un atelier pour stocker les pièces de première urgence ainsi qu'un carré réservé aux équipages. Plus fonctionnelle donc avec

Après le 31 décembre, la Métropole confiera la desserte des îles à la RTM.

un guichet supplémentaire destiné aux handicapés, plus spacieuse, plus facile à vivre pour les équipes qui en assureront le fonctionnement. Un lieu de stockage a été également réservé aux vélos. On a prévu un quai d'accostage pour les navires alors que l'ancienne gare était amarrée à un ponton flottant. Pourquoi attendre alors plus de trois semaines avant de l'ouvrir au public ?

"Il manque encore la connexion à tous les réseaux, électricité, téléphone, eau et égouts, répond Gilles de Santis. Sans parler de la commission de sécurité qui passera pour vérifier les installations et les valider". À raison de 12 allers-retours vers les îles (38 en été), la gare maritime peut accueillir 5 400 voyageurs dans la journée, chacun des navires ayant la possibilité d'embarquer 196 passagers. En attendant sa mise en service prévue courant novembre, les candidats à la traversée maritime doivent encore rejoindre la darse est du Mucem, comme ils le font depuis cet été. Après le 31 décembre, la Métropole confiera la desserte du Frioul et du Château d'If à la RTM. Une nouvelle histoire des traversées est en train de s'écrire.

Ph.F.

Attendue déjà depuis douze ans

C'est un serpent de mer qui navigue depuis près de douze ans dans les eaux troubles mais calmes du Vieux-Port. D'abord accepté en 2006, le projet de la nouvelle gare maritime est retoqué quatre ans plus tard. À l'époque, on réfléchit à la semi-piétonnisation du Vieux-Port dans la perspective de 2013.

En 2015, on assiste à l'abandon de la gare "version 2009" et un appel à projet est lancé pour la construction d'une nouvelle structure. Le cabinet d'architectes Atelier 5 est désigné pour boucler ce dossier. Le chantier est confié à l'entreprise Transmetal Industrie, basée à Saint-Mandrier (Var), spécialisée dans la construction navale. Il durera un peu moins d'un an. "Les délais ont été courts", reconnaît Frédéric de Rovere, directeur de Transmetal industrie.



# Le CIMP présente le futur aéroport métropolitain

**M**i-octobre, le Club Immobilier Marseille Métropole Provence (CIMP) conviait aux Docks l'éminente agence de design et d'architecture britannique Fosters and Partners, le temps d'une présentation publique. Le cabinet, dont le fondateur, Norman Foster, est auréolé du Nobel de l'architecture, le prix Pritzker, est à l'origine de la transformation du Vieux-Port et de sa désormais célèbre Ombrière, mais aussi de projets emblématiques tels que la tour 30 St Mary Axe à Londres, ou l'Apple Park dans la Silicon Valley, aux États-Unis. Et il est de retour dans la cité phocéenne pour avoir décroché le marché de la réfection de l'aéroport Marseille-Provence (AMP). Les travaux débuteront en 2019 et devraient s'étendre jusqu'en 2027. La durée de ce chantier pharaonique est corrélée à la dimension du projet, dont le budget représente 250 millions d'euros, soit la moitié des sommes allouées au programme d'investissement de l'aéroport pour la décennie à venir. La première tranche des travaux se focalisera sur la « dent creuse » qui sépare actuellement les deux aéro-gares du Terminal 1, le longilligne Hall A, réalisé par Fernand Pouillon dans les années 1960 et son voisin tarabiscoté, le Hall B, conçu dans les années 1990 par Richard Rogers. En lieu et place de la vaste esplanade goudronnée qui sépare les deux édifices, s'implantera un immense parallélépipède de verre de 15 000 m<sup>2</sup>



Cœur-aerogare (c)Foster AMP quatre niveaux, culminant à 23 mètres de hauteur. L'ensemble des services y sera centralisé, afin que les passagers, qu'ils soient « Schengen », « non Schengen » ou qu'ils voyagent sur des vols domestiques, puissent emprunter un cheminement commun, tracé le long des trois bâtiments. Mutualisés, enregistrément, postes de contrôle de sécurité puis espaces commerciaux seront irrigués par ce « Cœur » d'aérogare, largement ouvert vers l'extérieur et baigné de lumière naturelle, notamment afin d'être moins anxiogène. Le niveau le plus élevé de la bâtisse comportera, en outre, une terrasse panoramique depuis laquelle il sera possible de patienter avant l'embarquement, en observant le ballet des décollages.

## Des gros-porteurs à l'aune de 2027

Voilà pour le premier volet du chantier, dont la livraison est attendue fin 2022, ou

en tous cas courant 2023, c'est-à-dire opportunément avant les Jeux olympiques de 2024 durant lesquels Marseille sera ville hôte des épreuves de voile. La seconde phase du projet enchantera quant à elle les boulingueurs invétérés, qui pestent d'avoir à se rendre à Nice, ou d'ajouter une escale à Paris pour leurs moyens et longs courriers. Une « Jetée », construite à la perpendiculaire des aéro-gares, permettra l'accueil de gros-porteurs, à l'instar de l'A340. Si Julien Boulay, directeur marketing de l'aéroport ne croit pas à la pertinence de la desserte de Marignane par l'A380, il est en revanche convaincu que les appareils de taille intermédiaire, moins laborieux à remplir et donc propices

à des rotations hebdomadaires plus nombreuses, attireront massivement les passagers désireux de s'envoler vers des destinations lointaines. L'objectif est ainsi annoncé : AMP, qui voit transiter par chez lui 8 millions de passagers chaque année, compte accueillir 12 millions de voyageurs en 2023 et davantage après la livraison de la Jetée. C'est à l'occasion de l'un de ses voyages d'études, que le CIMP, emmené par son président Fabrice Allimi, a eu la chance de visiter le cabinet Foster and Partners et de tisser des liens avec ses protagonistes. Et a ainsi pu les inviter à Marseille pour présenter un projet qui renforcera l'attractivité du territoire métropolitain dans les années avenir.





# ⑥ L'ÉCONOMIE

## ① CMA CGM fête ses 40 ans en ville

La Provence – 13.09.2018

## ② Onet, la reine Propreté

Le Point N°2408 du 25.10.2018

## ③ Quechen : comment la Provence peut se réindustrialiser

Les Nouvelles Publications N° 10 023 du 26.10.2018

## ④ La clim Eurevia en vitesse de croisière

La Provence – 26.11.2018



# CMA CGM fête ses 40 ans en ville

Fondé en 1978, le groupe a grandi dans trois sièges et est devenu le premier employeur privé de Marseille

**D**u groupe maritime, devenu un leader mondial dans le transport de marchandises conteneurisées, Marseille connaît la tour siège, la French Line. La première en front de mer, avec son style épuré dessiné par l'architecte Iraïenne Zaha Hadid, qui comme une vague s'élance vers le ciel.

Jacques Saadé, fondateur en 1978 de la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) qui allait devenir en 1997 CMA CGM, disait d'elle: "Elle est mon livre". Le témoignage d'un parcours entamé, il y a 40 ans en ce jour anniversaire, quelques centaines de mètres plus loin dans ce quartier d'Arenc, au sein du Mirabeau. Un immeuble aujourd'hui encore reconnaissable à ses façades blanches, déjà siège de la Compagnie Méridionale de Navigation. La révolution conteneurisée faisant son œuvre, les échanges avec la Chine se développant et la CGM ayant été acquise, le jeune groupe CMA CGM se lançait alors au début du siècle, dans la construction de son second siège. Réalisé par les architectes Bonnel et Tarrazzi, ses 15 étages ont matérialisé une autre étape d'une irrésistible ascension qui a rendu nécessaire de pousser les murs une nouvelle fois. Le bâtiment sera cédé au Conseil départemental une fois la French Line achevée.

La French Line, justement, est bien plus qu'une tour. Elle

est un cœur stratégique dont les pulsations se ressentent partout dans le monde, grâce à un réseau de 750 agences. C'est depuis elle qu'est gérée une flotte de 500 navires affrétés ou détenus en propriété - ceux-là portent sur leur poupe le nom de Marseille comme port d'attache -, qui sillonnent les océans et les mers pour desservir plus de 420 ports. Centre de gestion logistique, la tour contribue aussi au rayonnement de Marseille et est devenue un vecteur d'attractivité.

Bien sûr, l'influence du groupe est portuaire avec 550

**"Je n'oublie pas Marseille, à laquelle nous sommes particulièrement attachés."**

RODOLPHE SAADÉ

escales par an. CMA CGM est présent dans les bassins historiques du Grand Port Maritime au travers de son activité de maintenance. Il est aussi présent à Fos, là où les porte-conteneurs géants escalent, en tant qu'actionnaire du terminal PortSynergy-Eurofos, aux côtés de China Merchants et DP World.

Mais depuis plusieurs mois, le groupe travaille à renforcer ses attaches phocéennes. "Je n'oublie pas Marseille à laquelle nous sommes particulièrement

attachés, dont nous sommes le premier employeur privé, qui a vu naître le groupe et depuis laquelle nous continuons à nous développer", soulignait le président-directeur-général Rodolphe Saadé, il y a quelques jours au Havre, à l'occasion de l'inauguration du nouveau navire amiral de la flotte.

Ce développement se mesure au soutien apporté à de jeunes pousses. Ainsi, Traxens qui a mis au point un système de suivi des conteneurs, où qu'ils soient dans le monde. Ou ce partenariat avec la société Emyg de Carnoux, afin de transporter des produits de la mer vivants, dans des conditions inégalées. L'incubateur "Le Carburateur", dans les quartiers Nord, est aussi soutenu. Et bientôt, Zebox, un autre incubateur dédié à des start-up innovantes du domaine du transport, de la logistique et du numérique, verra le jour.

Le groupe qui dispose d'une d'université interne, la CMA CGM Academy, veut aussi récupérer les murs de l'École nationale supérieure maritime de Marseille, que l'État s'approprie à regrouper au Havre. Mondial, le groupe a aussi attiré le géant Indien Infosys. Et puis, CMA CGM sera aussi partenaire d'une autre tour, à bâtir en lieu et place de son berceau, "Le Mirabeau". Des projets qui regardent déjà vers les 40 ans qui viennent.

Jean-Luc CROZEL

## Un poids lourd de l'économie métropolitaine

CMA CGM, c'est aussi une fondation d'entreprise créée et présidée par Naïla Saadé, épouse de Jacques Saadé. Depuis sa fondation en 2005, elle a soutenu plus de 200 projets en France et dans le monde, en ciblant les enfants fragilisés. La recherche est un autre domaine dans lequel le groupe s'investit en s'intéressant notamment au numérique et à l'intelligence artificielle qui nourrissent des applications à terre et à bord des navires. Des partenariats ont ainsi été noués, notamment avec le campus The Camp à Aix. D'autres partenariats ont été mis en œuvre

avec l'université et les écoles afin de mieux faire connaître et comprendre les enjeux du transport maritime. La tour siège est de ce point de vue devenue un outil privilégié.

Côté chiffres, le groupe emploie plus de 2400 salariés sur Marseille ce qui fait de lui le premier employeur privé. Le groupe est à l'origine de 26 000 nuitées par an et de 3000 courses de taxis. 150 entreprises prestataires de services sont en lien avec lui, ce qui représente l'intervention de 1300 personnes.

J.-L.C.



Une vue des trois sièges sociaux de la CMA CGM, dont la fameuse tour qui domine la ville à 147 mètres de hauteur, qui illustrent l'ascension du groupe à Marseille et dans le monde.

/PHOTO DOMINIQUE MARCHÉ





**Travail d'équipe.** Agents de sécurité anti-incendie, agents de nettoyage et agents d'accueil de l'entreprise Onet au siège de la CMA-CGM, à Marseille.

# Onet, la reine Propreté

**Saga.** Cette entreprise familiale, fondée en 1860, est le numéro un français du secteur du nettoyage.

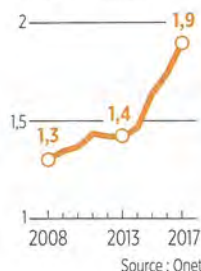
PAR AUDREY EMERY

**E**n Espagne, ses collaborateurs l'ont surnommée La Cuadradita (« carrée »). Le sobriquet colle mal à l'image de femme toute simple qui nous frappe lorsque nous rencontrons cette mère de trois enfants dans les locaux du siège d'Onet, à Marseille. Mais Emilie de Lombares assume : « Je n'ai pas fait de l'audit chez Mazars pour rien : j'ai une certaine exigence, je suis directe et transparente. » Celle qui, à 36 ans, vient d'être nommée à la tête du directoire du groupe Onet a d'ailleurs un message pour ses équipes : « Allez chercher les compétences féminines, car les femmes ne se battent pas forcément pour les postes, elles attendront qu'on leur dise qu'elles en sont capables. Moi, j'ai fini par me le dire moi-même. »

Facile pour une héritière, est-on tenté de lui rétorquer. Emilie de Lombares est en effet la petite-fille de Louis Reinier, celui qui a hissé Onet au premier rang

du secteur de la propreté. Onet, ce sont avant tout ces agents de nettoyage que l'on croise au bureau, dans les aéroports ou les TGV. Une force presque invisible aux yeux des usagers, qui permet pourtant à cette entreprise familiale de tutover les 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Mais Onet n'a pas toujours été ce poids lourd de la propreté. A sa naissance, en 1860, la société fondée par Hippolyte Format s'occupe de maintenance sur le port de Marseille. En 1924, elle est reprise par Hippolyte Reinier, le petit-fils du fondateur. C'est lui qui se lance dans le nettoyage des chemins de fer en créant un département spécifique qui deviendra en 1959 l'Office nouveau du nettoyage (Onet). A partir de 1978, son fils Louis développe d'autres métiers à mesure qu'évolue la demande des clients : surveillance, travail temporaire et même le nucléaire. « On s'est d'abord occupés de la propreté des centrales jusqu'au jour où on nous a demandé d'entrer dans les réacteurs. Nous avons alors créé au sein du groupe la Société générale de décontamination », raconte Elisabeth Coquet-Reinier, présidente du conseil de surveillance et mère d'Emilie de Lombares. Dès lors, Onet se distingue aussi dans des secteurs de haute technologie, en acquérant par exemple Telem pour la sécurité électronique ou en nouant des partenariats avec des leaders ■■■

**Onet, un chiffre d'affaires en hausse**  
Evolution, en milliards d'euros







la légende. De nombreux membres de la communauté Internet voient en Buterin un messie venu sur Terre pour apporter enfin la possibilité d'une décentralisation absolue. Les fans peuvent même acheter des t-shirts à son effigie. « Dans le domaine caritatif, par exemple, Ethereum permet la traçabilité des dons et redonne confiance aux donateurs », explique Buterin au Point.

**Promesse de puissance.** A d'autres Buterin fait peur. Il inquiète aussi bien la BCE ou la Fed – en critiquant l'économie dopée à la création de monnaie et en pointant la dette des Etats – que les géants d'Internet, de Facebook à Google. Ethereum fourmille, en effet, de projets concurrents de ceux des Gafa. Il y a huit mois, Buterin a reçu ce curieux message de la part de Google : « J'espère que vous allez bien et que vous profitez du week-end ! Google a un sens pour vous maintenant ou dans un proche avenir. » Buterin a alors tweeté une capture d'écran du courriel, demandant à ses fidèles s'il devait rejoindre le moteur de recherche. Ils l'ont supplié de ne surtout rien changer. Car Ethereum comporte une promesse de puissance. Quand il sera devenu facile d'accès au plus grand nombre, ce système aura le pouvoir de tout bousculer sur son passage. Alors que l'Estonie et le Honduras transfèrent déjà une partie de leurs services sur la blockchain, l'Autriche a commencé à émettre des titres de dettes sur Ethereum. De nombreuses administrations à travers le monde devraient s'y mettre. Vla-

imir Poutine voit dans Ethereum une manière de rééquilibrer les rapports de forces à l'échelle de la planète. Les deux hommes se sont rencontrés, en 2017, au forum économique de Saint-Petersbourg.

Et si tout était trop rapide ? Ethereum subit depuis quelques mois une crise de croissance. Certes, le nombre d'ICO, devenu un standard en matière de levée de fonds, a explosé, contribuant à la hausse des cours de l'ether, qui a été multiplié par plus de 150 au cours de l'année dernière, avant de refluer depuis janvier. La plateforme a également subi des tentatives de piratage. Plus grave, des chercheurs de l'université de Calgari soutiennent qu'Ethereum favorise l'éclosion de schémas de Ponzi (montages financiers frauduleux qui consistent à rémunérer les investissements des clients par les fonds apportés par les nouveaux entrants). L'économiste Nouriel Roubini, réputé pour avoir anticipé la crise financière de 2008, fustige les cryptomonnaies et Ethereum : « C'est un système plus centralisé que la Corée du Nord : les "mineurs" sont centralisés, les Bourses sont centralisées, les développeurs sont des dictateurs centralisés (Buterin est un dictateur à vie). » Autre morceau choisi : « Ethe-

### Phénomène.

A g., Vitalik Buterin et Vladimir Poutine au forum économique de Saint-Petersbourg, en 2017.

A dr., le fondateur d'Ethereum imite le père de la théorie de la relativité, Albert Einstein, qui, en 1951, tirait la langue à un photographe.

### 300 000

C'est le nombre de développeurs qui travaillent sur Ethereum dans le monde.

reum est une bulle et c'est un peu une arnaque – ça ne vaut rien –, elles vont toutes faire faillite. »

Buterin a commencé par se moquer de l'oracle des marchés avant de lui proposer un débat public. « Vitalik est d'une grande intégrité. Il laisse les gens exprimer leurs opinions. Il s'appuie sur les faits et n'aime pas les biais », poursuit Jo Lubin. « Il est extrêmement introverti mais ne dit que des choses sensées », explique le banquier d'affaires français Philippe Rodriguez, associé chez Avolta Partners. Selon lui, Ethereum a les capacités de devenir un ordinateur gigantesque, totalement décentralisé. Mais il faudra résoudre le problème de la consommation d'énergie, la technologie Ethereum étant encore trop gourmande.

Buterin admire par ailleurs Eric Glen Weyl, professeur à Yale et auteur de « Radical Changes », qui estime que l'antitrust doit pouvoir redonner du pouvoir aux citoyens. Il a mis des billes dans différents projets, dont la start-up de micro-paiement thaïlandaise OmiseGO ou le navigateur Internet KryptoKit. Début mars, le geek a signé un chèque de 2,8 millions de dollars à la SENS Research Foundation, qui s'occupe de recherche médicale régénératrice. « S'il y a bien un combat à mener, c'est celui de la lutte contre le vieillissement de l'homme », dit-il. Buterin prépare aussi l'après-Ethereum. « Je pense qu'Ethereum peut me survivre si je devais me consumer [sic] demain », a-t-il tweeté le 5 octobre. Un clin d'œil à sa communauté pour expliquer qu'il ne se prend pas trop au sérieux ■

## Poutine voit dans Ethereum une manière de rééquilibrer les rapports de forces à l'échelle de la planète.



Onet, présent dans de nombreux secteurs d'activités



**PROPRETÉ**

44 500 collaborateurs.  
40 millions de m<sup>2</sup> traités pour le compte de 20 000 clients.



**SÉCURITÉ**

4 650 collaborateurs.  
Plus de 50 implantations en France.



**SERVICES AÉROPORTUAIRES**

Nettoyage des cabines, gestion des bagages, transferts, fret, guidage des avions  
750 collaborateurs.  
110 000 personnels navigants transportés.  
20 millions de bagages pris en charge.



**LOGISTIQUE**

740 collaborateurs.  
350 000 tonnes de marchandises transportées.  
450 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts gérés.  
17 agences.



**TECHNOLOGIES**

Ingénierie et maintenance des réacteurs, démantèlement, traitement des déchets nucléaires  
2 760 collaborateurs.  
30 implantations en France.



**ACCUEIL**

580 collaborateurs (86 % en CDI).  
460 000 heures d'accueil.



**AXIS**

Intérim, formation, recrutement  
22 600 heures de formations.  
1 700 clients.  
56 implantations en France.

Source : Onet, chiffres 2017.

mondiaux du nucléaire et de l'industrie (Eifage, Mitsubishi Heavy Industries...).

En 2007, le retrait de la famille Fabre, coactionnaire du groupe depuis 1978, marque un tournant. La famille Reinier décide de racheter ses parts, devenant ainsi majoritaire. Elle accueille aussi dans le capital le holding de la famille Peugeot FFP (Foncière financière et de participations). « Intégrer Onet est alors devenu une évidence, souligne Emilie de Lombares, plutôt rétive au départ à l'idée de reprendre le flambeau. Car c'est un vrai défi de travailler avec sa famille : il faut savoir communiquer, protéger sa vie privée... » Membre du conseil de surveillance dès 2004, l'année de son entrée à la Neoma Business School, l'héritière – dont les deux frères n'étaient pas candidats à la reprise – s'est laissé convaincre : « On ne m'a pas mis la pression, mais j'ai senti que j'avais une responsabilité par rapport à cet héritage. » Elle a dû malgré tout faire ses preuves dans plusieurs fonctions avant de prendre la tête de la branche Onet Accueil puis de la filiale espagnole du groupe, où elle a gagné ses galons de manageuse.



**Héritière.** Emilie de Lombares, descendante du fondateur, vient de prendre la direction du groupe.

**Innovation.** Dans la feuille de route qu'elle peaufine pour les trois prochaines années, Emilie de Lombares fixe deux objectifs : le développement à l'international du groupe – présent dans sept pays (Brésil, Espagne, Portugal, Etats-Unis, Suisse, Luxembourg et Maroc) – en s'appuyant sur le fonds d'investissement EMZ, qui a remplacé FFP en 2017, et le renforcement de certains métiers, comme la sécurité, les technologies et la logistique – secteur pour lequel une filiale a été créée en 2015, avec pour clients des hôpitaux, Airbus ou Michelin. Pour cela, l'entreprise mise sur l'innovation, de l'informatique embarqué au développement durable (elle s'est ainsi engagée à porter à 95 % d'ici à 2020 le taux d'utilisation de produits écoresponsables) en passant par la robotisation. « Il s'agit aussi de réduire la pénibilité des tâches et de renforcer l'attractivité de nos métiers », souligne le directeur général Stéphane Point. Pas question, assure-t-il, de remplacer l'humain ; il s'agit plutôt de revaloriser des travaux peu considérés, dans un groupe où la propreté

représente 70 % des effectifs, avec son lot de temps partiels et de salaires bas. Onet se trouve d'ailleurs sporadiquement au cœur de mouvements sociaux, comme en novembre 2017, lorsque les agents du nettoyage de 75 gares d'Ile-de-France se sont mis en grève. « Onet malhonnête ! SNCF complice ! » scandaient les salariés d'une des filiales du groupe, H. Reinier. Au bout d'un mois, ils ont obtenu le relèvement de l'indemnité repas, l'extension de la convention collective de la manutention ferroviaire, la suppression de la clause de mobilité. « Comme tous les prestataires de services, Onet est confronté à des clients qui veulent peser sur les prix, mais on est loin des "négriers" du coin. Ici, la pratique sociale est ancienne, la surface financière et la stabilité des fonctions dirigeantes permettent de satisfaire les revendications », reconnaît Alain Comba, secrétaire FO de l'union départementale des Bouches-du-Rhône.

Onet, dont près de 60 % des effectifs du nettoyage relèvent de critères d'insertion, fait depuis longtemps fonctionner l'ascenseur social. Dès 1973, Louis Reinier créait une structure de formation interne. Avec les missions locales, Pôle emploi, des écoles de commerce et d'ingénieurs, le groupe a mis en place plusieurs dispositifs qui vont de l'alphabétisation au niveau bac + 5. Il a même sa propre université pour former les futurs directeurs d'établissement, dont 20 % ont commencé leur carrière comme manutentionnaires ou agents de nettoyage, de sécurité, d'accueil. « Chez nous, un jeune, diplômé ou non, peut finir patron d'agence, gérer une centaine de personnes et de 10 à 15 millions d'euros de chiffre d'affaires », défend Stéphane Point. Pour lutter contre tout type de discrimination à l'embauche, Onet recrute sur les capacités plutôt que sur les diplômes. Depuis 2010, la Fondation Onet s'attaque également, à son échelle, au mal-logement. « Un tel engagement dans la responsabilité sociétale des entreprises est un modèle pour nous tous », applaudissent Marc Pietri, président du groupe Constructa, et Jean-Luc Chauvin, à la tête de la CCI Marseille Provence. Pour ces patrons proches d'Elisabeth Coquet-Reinier, la méthode Onet s'accorde parfaitement à la politique des « premiers de cordée » ■

**71 000**

C'est le nombre de collaborateurs. Dont 80 % de CDI et 60 % de temps partiels.



# Quechen : comment la Provence peut se réindustrialiser

---

La lettre d'intention de janvier dernier a débouché le 18 octobre sur la signature de la promesse de bail à construction entre le port et l'industriel chinois Quechen. Une avancée notable vers son implantation. Mais les procédures sont longues jusqu'à la livraison en 2021. Les acteurs locaux s'organisent pour rester efficaces jusqu'au bout...

---

Ils l'avaient promis : la perte de l'implantation de l'usine de fibre de carbone d'Hexcel, qui a préféré la plate-forme chimique Osiris de Roussillon, en Isère, à la Provence, servirait de leçon. Deux semaines après l'inauguration de son site par l'industriel américain le 2 octobre à Salaise-sur-Sanne\*, Etat, collectivités territoriales, Grand Port maritime de Marseille (GPMM), Chambre de commerce et d'industrie et représentants des industriels affichaient donc un résultat de leur unité

Quechen prévoit un investissement de 105 millions d'euros et la création de 130 emplois directs. L'usine d'une capacité de production annuelle de 90 000 tonnes de silice haute densité (HDS) servira le marché européen de la fabrication de pneus plus résistants au roulement et écologiques. L'industriel la complètera par un centre de R&D, « clé de sa stratégie de développement en Europe ».

dans la conquête du numéro 3 mondial de la silice, le groupe familial chinois Quechen Silicon Chemical. La signature de la promesse de bail à construction sur 12 hectares de la plate-forme Piicto\*\* à Fos-sur-Mer a eu lieu le 18 octobre. L'officialisation de l'implantation devait initialement intervenir avant le 30 avril, mais la finalisation du dossier a nécessité des discussions prolongées entre le siège de Quechen, à Wuxi (Chine), et le GPMM, Provence Promotion servant de relais continu pour qu'aucun obstacle n'enraye le projet. Fos-sur-Mer s'est imposé face à une concurrence initiale de 28 sites européens et un finaliste, Rotterdam (Pays-Bas). Quechen prévoit un investissement de 105 millions d'euros et la création de 130 emplois directs. L'usine d'une capacité de production annuelle de 90 000 tonnes de silice haute densité (HDS) servira le marché européen de la fabrication de pneus plus résistants au roulement et écologiques (ils contribuent à diminuer la consommation de carburant des véhicules). L'industriel la complètera par un centre de R&D, « clé de sa stratégie de développement en Europe ». L'ensemble déploiera des synergies de fournitures et de services avec d'autres unités de la zone industrialo-portuaire. Kem One s'est impliqué dès l'origine dans les échanges avec Quechen. Total, à travers Total Développement régional, a joué aussi de son influence et de ses moyens, en proposant de subven-





tionner les créations d'emplois, dans le cadre des dispositifs liés à la reconversion de sa plate-forme de la Mède. La CCI Marseille Provence a mobilisé le tissu entrepreneurial et quelques leaders comme CMA CGM pour appuyer les argumentaires de Provence Promotion. Personne, cependant, ne peut atténuer ses efforts jusqu'à la mise en service en 2021 car les procédures restent longues entre les enquêtes à conduire, les autorisations à obtenir des pouvoirs publics, la délivrance du permis de construire et le lancement des travaux. Président de Quechen, Weidong Que le sait : « Nous avons beaucoup de travail et de difficultés à affronter », a-t-il souligné.

### Double réussite

Pour le territoire, l'accord signé marque une réussite à double titre. Il récompense, d'abord, une démarche collective public-privé inédite autour d'un projet industriel. Si tous ne se sont pas exprimés le 18 octobre, plusieurs maires et élus municipaux du pourtour de



« Cette arrivée va générer 400 000 tonnes de trafic induit pour le GPMM. M. Que pourra témoigner auprès d'autres de notre capacité à accueillir de grands projets », indiquait Christine Cabau-Woehrel, présidente du directoire du GPMM, consciente que la fiabilité retrouvée a redoré l'image du port et raffermi la confiance des investisseurs potentiels.

Avec l'arrivée de Quechen, le GPMM espère faire de ses disponibilités foncières de nouvelles opportunités d'implantation pour des industriels de Chine et d'ailleurs.





Pour Weidong Que, président de Quechen Silicon Chemical, la future usine de Fos doit devenir « le porte-drapeau » de son groupe sur le marché européen.

© J.-C.B

••→ l'étang de Berre étaient présents. Pour la présidente de la métropole Aix-Marseille Provence, Martine Vassal, « c'est la première fois que les acteurs locaux se sont réunis avec autant d'engagement, d'envie et de détermination » pour faciliter la concrétisation d'un dossier dont les premiers contacts remontent à décembre 2015. Elle a rendu hommage à Emmanuel Macron dont la visite en Chine aurait été « déterminante » dans le choix final de Quechen de se positionner en France. Une lettre d'intention avait été signée le 9 janvier dernier. Philippe Maurizot, vice-président de la commission Industrie du conseil régional et élu local, a salué aussi « un travail collectif exemplaire ». L'accord atteste, ensuite, du regain d'intérêt de la zone industrialo-portuaire pour d'autres industries. Parce qu'il repose sur une construction, pas une prise de participation dans une société existante, Quechen est « le plus gros investissement industriel chinois sur une nouvelle usine en France ». « La Provence compte déjà de nombreux industriels venus de Chine, avec PetroChina, Watchdata, Marseille International Fashion Center ou Moteurs Baudouin. Cette arrivée va générer 400 000 tonnes de trafic induit pour le GPMM. M. Que pourra témoigner auprès d'autres de notre capacité à accueillir de grands projets », indiquait Christine Cabau-Woehrel, présidente du directeur du GPMM, consciente que la fiabili-

té retrouvée a redoré l'image du port et raffermi la confiance des investisseurs potentiels. Le GPMM et Provence Promotion seront du 5 au 10 novembre sur le pavillon France de « China International Import Expo »\*\*\* pour valoriser les plates-formes logistiques et industrielles.

Pour Business France, Quechen doit servir de « vitrine ». François Bourrasse, directeur de la plate-forme de Total à la Mède et président du Groupement maritime et industriel de Fos (GMIF), y voit « une étape importante du redéploiement industriel sur le pourtour de l'étang de Berre, puisqu'en 30 ans, aucune implantation de cette ampleur sur un procédé industriel n'avait abouti sur ce territoire ».

L'appel à manifestation d'intérêt « Provence Industry'Nov » a d'ores et déjà engrangé une quinzaine de candidatures. Si toutes ne déboucheront pas, une certitude semble partagée par les acteurs provençaux : la réindustrialisation est en marche...

**Jean-Christophe Barla**

[jchbarla@dartybox.com](mailto:jchbarla@dartybox.com)

\* La nouvelle usine d'Hexcel s'étend sur 15 hectares. Elle représente un investissement de 200 millions d'euros et 120 emplois directs. Hexcel emploie maintenant 1 200 personnes en France dont 1 000 en Auvergne-Rhône-Alpes.

\*\* Plateforme industrielle et d'innovation du Caban-Tonkin.

\*\*\* Salon qui se tiendra à Shanghai où sont attendus, sur six jours, plus de 150 000 acteurs chinois qui viendront rencontrer 5 000 exposants de 100 pays.



# La clim Eurevia en vitesse de croisière

La PME ciotadenne connaît une croissance à deux chiffres en équipant logements collectifs et paquebots

Pionnière de la zone Athéna V à La Ciotat dont les lots sont en pleine commercialisation, la PME Eurevia s'apprête à prendre ses quartiers dans une usine flambant neuve de 3 300 m<sup>2</sup> qui lui permettra de quadrupler sa capacité de production. Car cette spécialiste de solutions de climatisation et chauffage pour le logement collectif mais aussi l'immobilier de bureaux, l'hôtellerie et les paquebots de croisière connaît une croissance à deux chiffres portée à parts égales par ces différents marchés. "L'idée de départ était de proposer une offre française capable de rivaliser avec celle des géants asiatiques du secteur" explique David Loyer, président fondateur mais aussi l'un des deux uniques actionnaires, qui ont d'ailleurs fait grandir leur entreprise sur leurs fonds propres depuis sa création il y a 10 ans.

Et pour se faire une place dans le secteur déjà très convoité de la climatisation, Eurevia a cultivé sa différence, en proposant des unités très compactes, qui n'utilisent pas de fluide frigorigène mais seulement de l'eau. "L'eau entre dans un échangeur et en ressort sous forme de chaud ou de froid" poursuit le président. Ces machines peuvent utiliser de l'eau de mer, et sont connectées et installées à l'extérieur des cabines ou chambres d'hôtel, ce qui permet à l'exploitant de les gérer sans perturber les occupants. C'est ainsi qu'Eurevia a conquis le fabricant de paquebots Chantiers de l'Atlantique mais aussi deux grands armateurs, soit 10 400 cabines équipées à ce jour, grâce notamment à un rapport qualité/prix qui lui donne une longueur d'avance sur ses concurrents. "Notre stratégie c'est de cibler un marché et faire une offre ultra-pertinente", souligne David Loyer. C'est ainsi que la PME a conquis de nombreux promoteurs, en proposant une solution qui s'inscrit dans la RT2012. "Nous ne pensons pas qu'on puisse dire aux gens qu'il faut arrêter de consommer. Nous préférons développer des concepts qui permettent de trans-



David Loyer et Didier Rivas devant la nouvelle usine. / PHOTO M.-C.B.

férer les énergies disponibles" explique le président. Les équipes d'Eurevia ont ainsi travaillé deux ans à la mise au point d'un produit titulaire du Titre V, qui récupère l'énergie produite par le bâtiment afin de produire de l'eau chaude ou de rafraîchir l'air. "Nous estimons qu'un kilowattheure consommé représente 7 kilowattheure restitué, et en été ce rapport peut aller jusqu'à 10" souligne le fondateur. L'écoquartier de la Cité verte au Canada, mais aussi la Tour Jacques-Cartier ou encore le Blue bay à Nice ont opté pour la solution Eurevia, tout comme les résidences seniors du groupe Cogedim. Et désormais ce sont les immeubles de bureaux et l'hôtellerie qui constituent de nouveaux terrains de conquête, mais toujours à un rythme de croisière. "Notre gestion est celle d'un bon père de famille, il n'y a pas de course au chiffre d'affaires" explique Di-

dier Rivas, le directeur du développement commercial, qui a recruté des commerciaux afin de dynamiser le marché terrestre, distancé par le maritime pour préserver l'équilibre entre logements collectifs, bateaux de croisière et immeubles de bureaux. "Nous avons une vision à long terme, nous voulons sécuriser chacun des marchés". La nouvelle usine, outre trois lignes de production susceptibles de répondre à la croissance, disposera aussi d'un démonstrateur, un véritable appartement et une cabine de croisière reconstitués, pour que les clients puissent tester eux-mêmes les solutions.

Car Eurevia compte bien garder sa longueur d'avance en terme d'innovation, notamment dans le domaine des objets connectés, qui pourrait faire l'objet d'une croissance externe.

## LES REPÈRES

Eurevia, c'est 70 % de croissance en 2017, 60 % en 2018. La PME investit 3 M€ dans la construction de la nouvelle usine. Le marché des paquebots est sécurisé jusqu'en 2024.



# 7 LE TOURISME

## 1 À mi-saison, les touristes sont là

La Provence – 29.07.2018

## 2 Quels sont les six lieux les plus visités à Aix ? Suivez le guide !

La Provence – 15.08.2018

## 3 OM sur mer

L'Équipe – 26.08.2018

## 4 Sur la corniche, un nouveau 4 étoiles bouscule les codes

La Provence – 14.09.2018

## 5 Des chambres en Bords de mer

La Provence – 01.11.2018



# À mi-saison, les touristes sont là

D'après le premier bilan publié par l'office de tourisme, les hôtels ont fait le plein en juillet. On croise les doigts pour la suite

Il y a des signes qui ne trompent pas. Hier, en fin de matinée, les locaux de l'office de tourisme ne désemplissaient pas face à l'affluence des visiteurs venus à la pêche aux informations. "Quel est le musée le plus sympa à Marseille?", demande une visiteuse. "Tout dépend de ce que vous recherchez", lui répond du tac au tac un des agents de l'accueil. "Longchamp, it's a park over here", peut-on entendre à l'autre bout du comptoir, où deux personnes ont les yeux baissés vers une carte.

Les touristes sont là et bien là si on se fie au premier bilan dressé par l'office de tourisme de Marseille. Au 18 juillet, le marché hôtelier avait enregistré un taux d'occupation supérieur à 80%, avec une hausse de 2% par rapport à l'année précédente.

**Les signaux sont au vert pour ces premiers résultats de mi-saison.**

Dès la fin juin, grâce au concert des Rolling Stones - qui a rassemblé à l'Orange Vélodrome 58 000 spectateurs - les établissements hôteliers affichaient déjà complet. Météo clémente, festivals, expositions, il ressort du bilan que tous ces facteurs ont eu une influence décisive dans le choix des visiteurs. Quels visiteurs? Les Allemands semblent réconciliés avec les Marseillais



On entend parler toutes les langues à Marseille. La fréquentation des touristes chinois et coréens est en hausse, le retour de la clientèle russe se confirme et les hôtels sont remplis. /PHOTOS DOMINIQUE MARCHÉ

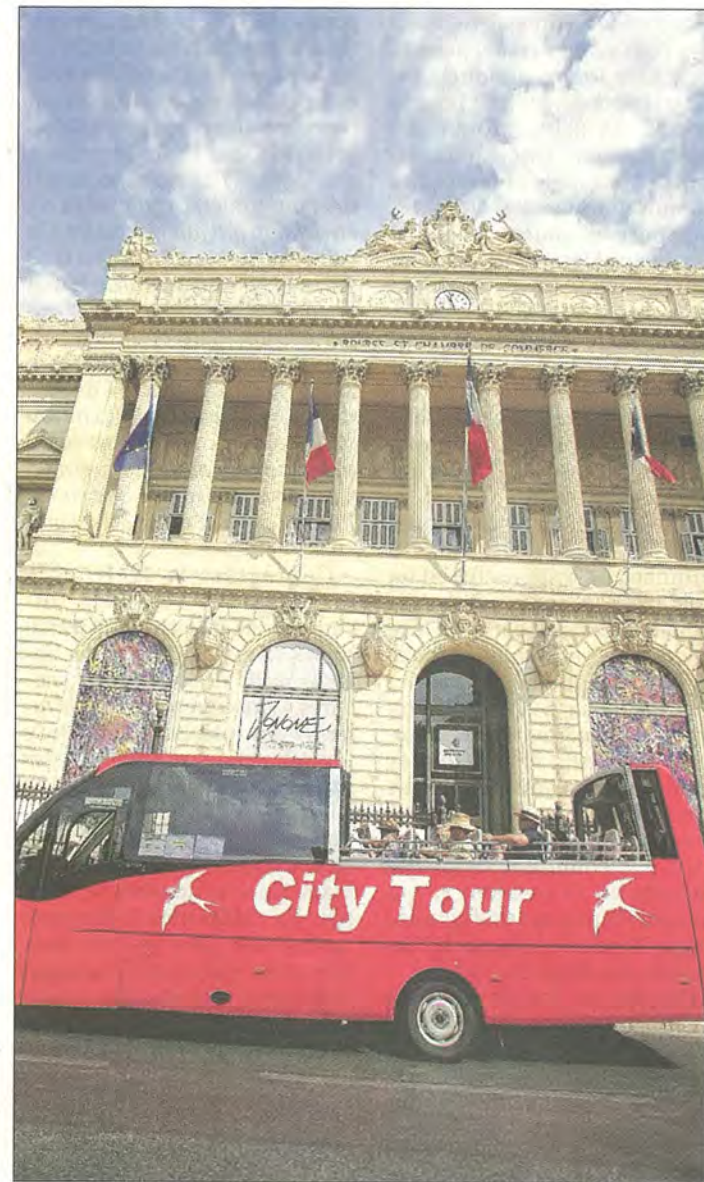
après les avoir boudé les années précédentes. Chinois et Coréens viennent aujourd'hui en masse, de même que la clientèle russe qui signe son grand retour. Sans parler des Espagnols, Italiens et Britanniques (en léger recul), toujours fidèles. Les signaux sont donc au vert pour ces premiers résultats de mi-saison. "Globalement, on sent une amélioration", confirme Frédéric

Jeanjean, secrétaire général des hôteliers-restaurateurs à l'Umih 13, même si la saison a démarré avec un peu de retard".

Pour les semaines à venir, il est difficile de faire des prévisions d'autant que, comme le précise l'office de tourisme, "beaucoup de réservations se font à la dernière minute, surtout pour la clientèle française". Fin août, début septembre, l'hô-

tellerie fera le plein avec les premiers séminaires et congrès. Ce sera notamment le cas lors d'une réunion européenne autour de la chirurgie urologique robotique, qui rassemblera plus d'un millier de personnes du 5 au 9 septembre. Une quinzaine de grands rendez-vous figurent déjà sur les agendas de l'office de tourisme pour la rentrée.

Ph.F.





# Cinq étoiles sur la baie de Cassis

L'hôtel des Roches Blanches vient de rouvrir ses portes après un chantier de rénovation et une montée en gamme

La bâtisse date de 1887, mais ce n'est qu'au début des années 20 que la propriété qui surplombe la mer et fait face au cap Canaille est transformée en hôtel. De cette époque, Monika Kappel, l'architecte en charge de la rénovation du lieu, a souhaité conserver l'héritage Art Déco, sorte de fil rouge de la décoration intérieure du nouvel hôtel cinq étoiles de Cassis.

Les nouveaux propriétaires lui ont confié le chantier de rénovation, qui a démarré en décembre 2016, et n'a pas été une mince affaire: "Il y a d'abord eu un très gros travail pour vider l'hôtel, raconte-t-elle, et procéder à son déshabillage. Nous avons eu une mauvaise surprise: toutes les structures du bâtiment étaient à refaire, et le chantier s'est avéré plus compliqué que prévu..."

Mais les difficultés rencontrées n'ont pas empêché la petite équipe de faire des Roches Blanches un lieu d'exception: "Au départ, nous étions partis sur un 4 étoiles plus, souligne Monika Kappel, on avait envie de très beaux matériaux: de la pierre, du bois... Et finalement nous avons visé le 5 étoiles. C'était aussi une volonté de la ville de Cassis, qui souhaitait proposer un hébergement haut de gamme qui manquait jusqu'à présent."

Dès l'entrée, où le fer forgé et les colonnes d'époque ont été conservées, des matières nobles accueillent le visiteur: bois, marbre, pierre, velours... Et la décoratrice a choisi de décliner le bleu dans de multiples nuances, pour rappeler le décor naturel de l'hôtel, entre ciel et mer. Dans les étages, où l'on se rend par des escaliers dont la

rampe est ornée de motifs en écailles, les teintes sont plus neutres (blanc, beige, doré, noir...) et dans chacune des 36 chambres, la patte Art déco est toujours présente.

Le point fort du site, c'est bien entendu son extérieur, et la vue imprenable qu'offrent sa terrasse et ses jardins qui plongent en restanques jusqu'à la mer: "Nous avons agrandi la terrasse, et pour réchauffer un peu ce décor naturel très minéral, nous avons opté pour le bois", explique l'architecte. Un mobilier sobre et moderne invite à la détente, et le bar qui reprend les motifs d'écailles dans des tons de bleu est une réussite - il a d'ailleurs son pendant à

**L'établissement compte 45 employés au total, dont 11 en cuisine.**

l'intérieur.

Les deux piscines sont réservées aux clients de l'hôtel, et les deux restaurants - un lounge bar qui propose tapas et petite restauration et un restaurant bistronomique, les Belles canailles - sont ouverts au public 7 jours sur 7 en haute saison.

L'établissement compte 45 employés au total, dont 11 en cuisine, sous la direction du chef Jean-Paul Cudennec, qui est passé par les cuisines d'hôtels et restaurants légendaires comme le Kasteel Whitof en Belgique où il arborait une étoile au Michelin. À sa carte cassidaine, des produits de saison, de la mer bien sûr, avec pour



Le point fort du site, c'est bien entendu son extérieur, et la vue imprenable qu'offrent sa terrasse et ses jardins qui plongent en restanques jusqu'à la mer.

/PHOTOS PERHYN CAPPEL

parti-pris la créativité, la simplicité et le goût.

Pour parfaire le luxe du lieu, Monika Kappel a imaginé un spa ouvrant sur le jardin, qui sera confié au Yoga Club Le Tigre, où massages, hammam et cours de yoga et pilates seront proposés à la clientèle.

Une belle transformation pour ce lieu unique accroché à la roche, qui accueillit autrefois, dit-on, Winston Churchill ou Édith Piaf.

**Frédérique GROS**

fgros@laprovence-presse.fr

Hôtel des Roches Blanches,  
☎ 04 42 01 09 30.  
www.roches-blanches-cassis.com



L'héritage Art déco est présent comme un fil rouge de la décoration de l'hôtel et de ses 36 chambres.

## Une volonté politique et une bataille juridique

Lorsque les anciens propriétaires des Roches Blanches ont décidé de vendre l'hôtel de la presqu'île devenu vieillissant, ils ont été tentés par l'idée de le céder à un promoteur pour réaliser des logements. Sur ce site et avec un tel panorama, l'opération aurait sans doute été aisée... Sauf que. "Pour moi, il n'en était pas question", explique le maire, Danielle Milon, qui a décidé quand elle a appris la nouvelle de se lancer dans une bataille juridique, sans vraiment savoir quelle en serait l'issue. "Le procès a duré deux ans, mais nous y sommes arrivés, et c'est pour moi aujourd'hui une grande satisfaction, ajoute-t-elle. Un hôtel de ce niveau manquait à Cassis. Et l'autre projet hôtelier qui devrait voir le jour en face du Bestouan viendra compléter l'offre pour le bien de Cassis et de l'activité touristique." Ce projet d'équipement d'hôtellerie-thalassothérapie sur le site des carrières du Bestouan est lié à la réhabilitation de l'ancienne usine à fer qui se trouve sur le même site et figure parmi les objectifs de Danielle Milon depuis son élection en 2008. Inscrit au PLU, il a cependant du mal à voir le jour.

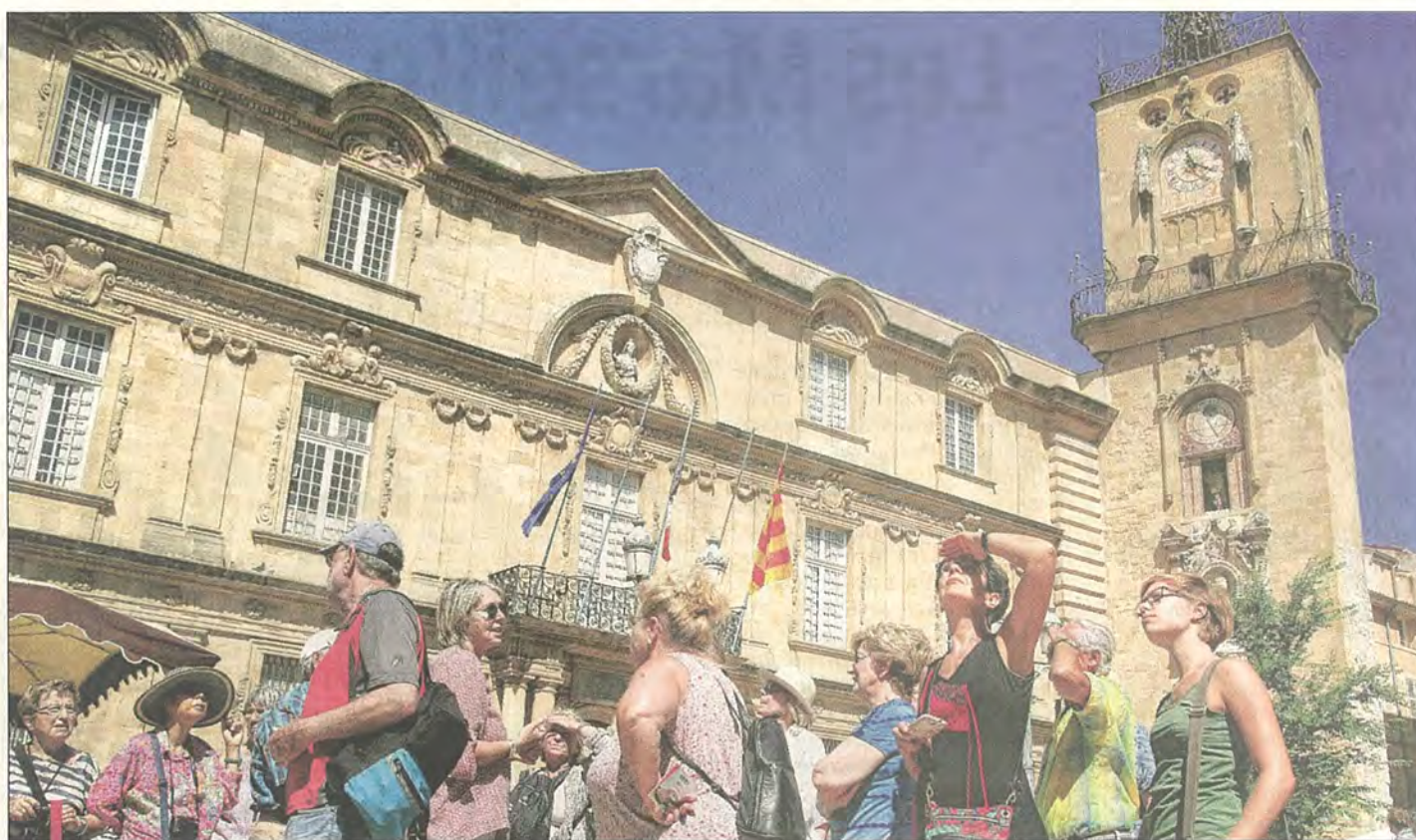


# Quels sont les six lieux les plus visités à Aix? Suivez le guide!

S'il est difficile de quantifier la fréquentation des lieux publics, les statistiques des entrées payantes permettent d'établir un classement

**T**op 6? Difficile de ne citer seulement que six monuments tant Aix-en-Provence ne cesse de rayonner par le tourisme. Quoi de mieux en cette période estivale que de venir conjuguer fraîcheur et culture dans l'un des nombreux édifices que propose la ville? En novembre 2017, par décret ministériel, la ville aux mille fontaines a obtenu le label "station de tourisme". Ce label, valable pour 12 ans, suppose le respect d'une cinquantaine de critères. Cela permet à la ville de briller au niveau national pour les années à venir.

Avec 589 405 visiteurs en 2017, l'office du tourisme de la ville a enregistré un nombre important de touristes. "On a une clientèle assez diversifiée... des Américains, des asiatiques, des Brésiliens mais aussi beaucoup de Français en vacances dans la région" souligne Yan qui travaille à l'office du tourisme. L'année 2017 a marqué un retour de la clientèle américaine qui a représenté 15% du nombre de visiteurs total l'année dernière. Il y a également



Si de nombreux touristes aiment flâner, l'été, dans les rues et sur les places, les musées sont également pris d'assaut toute l'année. /PHOTO S.M.

eu 16% de touristes allemands ou encore 15% de visiteurs britanniques. Outre la volonté de découvrir la ville d'Aix-en-Provence, la clientèle de l'office du tourisme est désireuse de visiter la région. À une heure de voiture d'Aix-en-Provence, le plateau de lavande de Valensole fait partie des lieux recherchés notamment des touristes asiatiques. Mais les villages provençaux ont la cote également. "Nous sommes en vacances du côté de Pertuis et nous venons à Aix pour parcourir la ville sur les pas de ses différentes fontaines... mais nous allons aussi aller visiter des villages tels que Lourmarin" témoignent Amélie et Jean-François, couple de breton en vacances pour la première fois dans la région.

S'il est difficile d'établir avec précision le nombre de touristes qui parcourent les rues et les places aixoises, voire les édifices religieux, les statistiques recueillies par l'office permettent de cerner les endroits d'accès payant les plus demandés. En voici le classement...

Alexine BESSON

## 1 Caumont Centre d'art

1



/PHOTO SERGE MERCIER

Selon le classement officiel de l'office du tourisme de la ville, c'est Caumont Centre d'art qui arrive en tête. Cet ancien hôtel particulier construit entre 1715 et 1745 a accueilli 300 000 visiteurs en 2017. Preuve de son succès, cet édifice qui a ouvert ses portes le 6 mai 2015, a accueilli son millionième visiteur il y a quelques jours. Outre l'architecture du lieu, c'est son programme d'expositions qui allèche le visiteur. L'actuelle exposition "Nicolas de Staël en Provence" propose cet été de découvrir 71 peintures et 26 dessins de l'artiste.

## 2 Le musée Granet

2



/PHOTO CYRIL SOLLIER

À la seconde place des endroits payants aixois, on retrouve le musée Granet qui prit en 1949 le nom de l'un de ses plus généreux donateurs, François-Marius Granet. Avec 141 078 visiteurs l'année dernière, le musée ne cesse de s'enrichir de nouvelles œuvres. Une salle entière est notamment dédiée à Paul Cézanne. Du 9 juin au 23 septembre 2018, le musée accueille l'exposition "Picasso Picabia. La peinture au défi". Une exposition qui permet de découvrir près de 150 œuvres de ces deux grands virtuoses.

## 3 Le Mémorial des Milles

3



/PHOTO CYRIL SOLLIER

Avec 106 271 visiteurs, le Mémorial des Milles arrive en troisième place. Ce lieu où furent internés plus de 10 000 personnes entre 1939 et 1942, a vu son affluence bondir de 21% par rapport à 2016 ! Cet endroit conjugue à la fois histoire, mémoire, culture et éducation. Sa mission consiste à éclairer le passé à destination des jeunes générations pour ne pas oublier, tout en expliquant les mécanismes qui font basculer des sociétés vers le pire. Une exposition réalisée par Serge Klarsfeld y est présentée de façon permanente.

## 4 Le Grand Théâtre

4



/PHOTO SERGE MERCIER

À quelques pas de la Rotonde, situé dans le quartier "Sextius-Mirabeau", le Grand Théâtre de Provence (GTP) a accueilli 69 584 visiteurs en 2017. Pas vraiment des touristes estivaux, mais plutôt des habitués et des mélomanes; avec ses 1400 places, ce lieu propose près de 100 représentations par an. Cet édifice à l'architecture contemporaine, réalisé par l'architecte italien Vittorio Gregotti, a été inauguré en 2007. Depuis près de 11 ans, du récital de classique au concert de jazz en passant par des spectacles de danse, ce lieu s'impose comme étant un incontournable de la région.

## 5 L'atelier de Cézanne

5



/PHOTO SERGE MERCIER

Comment faire un classement des monuments les plus visités sans faire référence à "l'enfant du pays"? L'atelier où le peintre aixois Paul Cézanne travailla quotidiennement de 1902 à sa mort en 1906, a vu sa fréquentation augmenter de 9% par rapport à 2016. En effet, 68 013 visiteurs se sont pressés en 2017 dans cet endroit atypique. Bercé par la clarté du ciel provençal, cet atelier a été le refuge du peintre durant les dernières années de sa vie. Ce havre de paix qui permet d'entrer dans l'intimité de Paul Cézanne propose des visites guidées tout au long de l'année.

## 6 La fondation Vasarely

6



/PHOTO PHILIPPE LAURENSEN

Inaugurée en 1976, la fondation Vasarely suscite toujours la curiosité des visiteurs, amateurs d'art contemporain ou non. Avec ses 50 147 visiteurs en 2017, ce musée vient clore ce classement. La fondation, qui porte le nom de son créateur, le plasticien Victor Vasarely, est classée aux Monuments historiques depuis 2013. Sous l'impulsion de Pierre Vasarely, petit-fils de l'artiste, cet édifice situé à Jas de Bouffan, continue d'attirer autant de personnes. De plus, durant l'été des "ateliers vacances" sont proposés aux jeunes... de quoi ravir tout le monde!

### Zoom sur d'autres incontournables de la ville

**La cathédrale Saint-Sauveur**  
Situé dans la rue Gaston de Saporta, en face de Sciences Po, se trouve un des édifices religieux les plus fréquentés de la ville. Cette cathédrale est atypique avec ses trois nefs de styles différents : roman, gothique et baroque. Renfermant des oeuvres d'art telles que le triptyque du *Buisson ardent* de l'artiste Nicolas Froment... mais aussi

le célèbre cloître avec ses 28 colonnes. Pour Amélie et Jean-François, couple de breton en vacances, il n'y a qu'un mot pour la décrire : "majestueuse".

**Le pavillon de Vendôme**  
Cet ancien hôtel particulier fut édifié au XVIII<sup>e</sup> siècle par le duc de Vendôme afin d'y séjourner avec Lucrèce

de Forbin-Solliès. En 1906 c'est Henri Dobler décrit comme un "amateur éclairé" qui rachète ce pavillon et le restaure avant de léguer à la ville à sa mort. Situé au 34 rue Célon, ce monument est entouré d'un somptueux jardin à la française qui permet aux Aixois et touristes de venir se prélasser à l'ombre des platanes tout en admirant le pavillon.





# OM sur mer

Avec ses plages en pleine ville, c'est la plus grande des métropoles françaises de bord de mer. Mais pour rencontrer les Marseillais, il vaut mieux chercher des maillots de l'OM que des maillots de bain.

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX

TEXTES : PIERRE PRUGNEAU

PHOTOS : FRÉDÉRIC PORCU

MARSEILLE (BOUCHES-DU-RHÔNE) – Ceux qui l'aiment ne prendront pas forcément le train, mais ceux qui prendront le train l'aimeront forcément un peu. À Marseille, la gare Saint-Charles a le bon goût de vous accueillir en vous en mettant plein la vue, avec un panorama fabuleux sur la ville depuis son parvis. Attention, ça ne vaut pas celui de Notre-Dame de la Garde, qui surveille, mais l'arrivée, aérienne et aérée, est autrement moins anxiogène que dans bien d'autres villes pour celui qui débarque. L'autochtone n'a pas l'air en stress non plus ce jour-là. À des touristes qui leur demandent de les conduire au Vélodrome, les taxis, en train de papoter, conseillent de prendre... le métro : « C'est direct. »

Le stade et la mer, on ne les voit d'ailleurs pas depuis Saint-Charles. Pas

grave, on ira les chercher. Marseille est notre plus grand terrain de jeu de l'été, et pour cause : c'est la plus grande ville côtière des quelque 7 000 kilomètres du littoral français – grosso modo 5 000 en métropole et 2 000 pour la Corse, la Réunion, la Guyane, la Martinique et la Guadeloupe réunies. La plus grande, et de loin, dans un pays qui compte au final peu de grosses communes les pieds dans l'eau salée : Marseille, deuxième par la taille au classement national avec ses 860 000 habitants, devance Nice (5<sup>e</sup>, 340 000), loin devant Le Havre (13<sup>e</sup>, 172 000), Toulon (15<sup>e</sup>, 167 000) et Saint-Denis (21<sup>e</sup>, 147 000), à la Réunion. Une indigestion de chiffres pour souligner que « l'urbain », qui peut aller à la plage en sortant du bahut ou du boulot, reste un rare privilégié parmi les citadins – en attendant la montée des eaux.

L'autre particularité de Marseille, c'est qu'elle englobe un immense parc naturel intra-muros. Des Calanques, nous ne savons rien, si ce n'est que c'est

beau, alors on choisit au hasard. Va pour Sormiou. Arrivés en bas, des médiateurs sociaux hyper avenants organisent le bordel. Pas de parking à proprement parler, mais on nous oriente pour organiser l'anarchie. Impossible l'été de prendre la route qui mène à la crique, à moins d'être résident ou d'avoir réservé le restaurant. On ne remplit aucune case. « Vous en avez pour vingt minutes de montée et vingt-cinq minutes de descente. » L'aller. Et c'est raide ; et ça cogne. Avant même le sommet, en se retournant, on peut apercevoir le Vélodrome entre deux collines.

De fait, l'OM est partout. On a beau le savoir, le nombre de personnes qui portent les couleurs du club, y compris les jours où il n'y a pas de match, impressionne et dépasse de loin n'importe quelle autre ville de France (on veut bien croire que les Stéphanois et les Lensois font le job, mais on ne va que trop rarement en vacances par chez eux). En surplomb de la petite plage d'une soixan-

situation

Bouches-du-Rhône



La calanque de Sormiou, très prisée des spécialistes de la plongée sous-marine, est également réputée pour ses chemins de randonnée pittoresques.

taine de mètres, un gros tag « Fanatics » vous rappelle où vous êtes. À côté, un homme, assis sur les rochers à l'ombre d'un pin, a les yeux rivés sur sa liseuse. Dans l'eau, une bonne demi-douzaine de personnes font la planche. La calanque se mérite, mais il fait bon n'y rien faire. On y croise tout de même des randonneurs, et quelques masos venus à vélo. « À assistance électrique », nous rassure un quadra pourtant bien athlétique. On salue la transparence. D'autres pousseront leur bécane, et après la petite heure de trek nécessaire au retour, on ne les envie pas. En tout cas, pas tant que l'insouciance des trois jeunes femmes qui attaquent l'ascension. « Venez, on marche, on va golri ("en s'amusement") », lance l'une d'elles, en tongs et la clope au bec. Oh non, tu ne vas pas rigoler. Ni dans un sens, ni dans l'autre.

À Sormiou, on a vu beaucoup d'étrangers (des Italiens notamment) et peu de plaques d'immatriculation 13 (Bouches-du-Rhône). Drôle d'idée, en effet,







Sur la plage des Catalans, Léo, Quentin et Thomas (de gauche à droite) «s'échauffent» avant le match de leur équipe de cœur, l'OM.

► que de s'infliger pareille mission pendant la haute saison, surtout quand on peut s'y rendre en voiture jusqu'au bout tout le reste de l'année. Alors allons chercher les Marseillais au centre. Plage des Catalans, on peut difficilement faire plus au milieu. Là, au pied du palais du Pharo, à vingt minutes du Vieux-Port en marchant tranquille, la plage est noire de monde. On accoste trois jeunes adultes, maillots de l'OM sur le dos. Théo et Quentin viennent de Besançon ; ils ont fait connaissance le matin même avec Thomas, de Chalon-sur-Saône, dans le car qui les a emmenés à Marseille pour la journée, afin de voir le match de leur équipe préférée le soir même contre Toulouse (4-0, le 10 août, lors de la première journée de Ligue 1). « On est partis à 5 heures du matin, direct en sortant de boîte », situe Quentin. Ils n'ont pas trop dormi

[« Quand ils se sont mis à chanter vers 9 heures, c'était relou », concède Léo], mais ils ont trouvé assez de force pour venir se rafraîchir. Au bord d'un des terrains de beach-volley, enfin un « vrai » Marseillais. Mohamed vient des quartiers Nord : « Tu vois Castellane, d'où vient Zizou ? Bah à côté. » Il attend 17 heures, l'heure à laquelle les terrains seront réservés aux adhérents. « Le beach, c'est une institution à Marseille, explique-t-il. Ce terrain, c'est un des plus anciens de la France entière. » Avant d'ajouter, pour ne pas être pris en flagrant délit de marseillisme : « Et j'exagère pas, là ! » Mais il se reprend vite : « C'est le meilleur spot du monde, regarde. Je paye cent et quelques euros par an, mais vu le site, je les donne chaque mois s'il faut. »

**“Quand tu vas à la plage à Marseille, c'est soit vite fait après le boulot, soit pour boire l'apéro”**

Si Mohamed a une bonne raison de venir ici, il constate que « sur la plage, il n'y a que des étrangers ». Comprendre : des touristes. « En général, les Marseillais, ils sortent de Marseille, à part les jeunes qui ne peuvent pas bouger. Sinon, c'est La Ciotat, Cassis (à l'est) ou Carry-le-Rouet et la Côte bleue (à l'ouest). » Il ajoutera : « éventuellement la Pointe-Rouge », la dernière grande plage au sud de la ville, après celle du Prado et avant les Calanques. Aux abords du Vélodrome, avant le match contre Toulouse, Yannick donne rigoureusement la même liste. « Quand tu vas à la plage à

Marseille, c'est soit vite fait après le boulot, soit pour boire l'apéro. » Plus troublant, Cécilia, croisée vers le cours Julien (quartier des artistes du graffiti) le lendemain, réfléchira même quelques secondes à l'évocation de la plage des Catalans. « Ah oui ! Là où il y a les terrains de volley. » La petite trentaine, elle n'a jamais quitté Marseille et pense y être allée « une fois, peut-être ».

Finalement, la ville ressemble un peu à l'OM : les Marseillais en sont fiers, mais tout le reste de la France se l'est appropriée. Ce qui ne pose pas de problème à Yannick : « Je ne me sens pas envahi. Certes, je ne suis pas dans le centre-ville, mais ça me plaît de savoir que des gens font plus de cinq cents bornes pour venir voir où j'habite. » Une bienveillance non feinte puisqu'il nous offre de bon cœur un Ricard à la terrasse du Fair Play, sur le boulevard Michelet. N'empêche, on dirait que les locaux et les touristes ne font que se croiser. « Ça m'arrive quelquefois de me promener vers le Panier, la Joliette, le Vieux-Port, nuance Yannick, qui vit dans le 12<sup>e</sup> arrondissement. Notre-Dame de la Garde, j'essaie d'y aller au moins une fois par an, surtout depuis que j'ai ma fille. C'est la petite balade agréable et utile pour tout bon Marseillais. Tiens, d'ailleurs, faudrait que j'y retourne... » Avant ça, donc, il s'est rendu au virage nord, dans un stade qui a accueilli plus de 60 000 spectateurs pour la réception de Toulouse, remplissage quasi inespéré pour une telle affiche à cette époque de l'année... s'il n'y avait les touristes. Et si l'OM s'en accommode très bien, alors Marseille aussi. 🏆



Vu du col des Baumettes, le Stade-Vélodrome capte le regard de l'observateur.

## Que faire à Marseille ?

### Marcher !

C'est valable dans toutes les villes en général, mais Marseille s'y prête particulièrement bien. D'autant plus qu'il n'est pas évident de circuler en voiture et que le réseau de transports en commun dessert très inégalement les différents quartiers. Donc, les pieds restent le meilleur moyen de s'imprégner de la ville tout en faisant du sport, avec quelques belles côtes pour se rendre à la Plaine ou même dans le Panier. Pour Notre-Dame-de-la-Garde, vous pouvez vous autoriser le petit train (8 €).

### Beach-volley aux Catalans

L'endroit est beau, les terrains sont en accès libre jusqu'à 17 heures – quand ils deviennent réservés aux membres du club de volley-ball des Catalans (*lire par ailleurs*) –, vous pouvez aller vous rafraîchir entre deux manches, et tout ça sur un site historique de la discipline : presque un passage obligé pour les vacanciers sportifs.

### Stand-up paddle dans les calanques

Il n'y a plus une côte ou un plan d'eau qui résiste au « SUP », la grosse tendance de ces dernières années. Et les calanques, à la fois calmes et belles, sont les endroits parfaits pour une petite balade debout sur une planche, qui peut presque donner l'impression de marcher sur l'eau.

### Les îles du Frioul en bateau

C'est un incontournable, même si l'attente au départ rebute parfois les touristes. Mais passée cette contrainte, vous en avez pour votre argent. Pour 10,80 euros l'aller-retour (16,20 si vous faites l'île d'If et l'île du Frioul), vous partez du Vieux-Port pour une demi-heure de trajet en mer avant d'accoster sur une île où vous pourrez faire du tourisme, vous balader et vous baigner (au calme) dans un cadre exceptionnel. Bon plan : le demi-tarif après 19 heures pour aller au restaurant ou pique-niquer sur l'île.



Les calanques, dites de Marseille, s'étendent sur plus de 20 km entre La Madrague et Cassis.

## Pas très collectif

Marseille a beau être la deuxième ville de France, il n'y a guère que l'OM pour la représenter au plus haut niveau national dans les sports collectifs les plus populaires, y compris chez les femmes depuis la relégation des footballeuses en D.2. Seule l'équipe de water-polo du Cercle des Nageurs brille davantage dans l'élite (onze titres au XXI<sup>e</sup> siècle). Mais aucune trace d'un club marseillais dans les deux premières divisions du rugby, du basket, du hand et du volley. Très loin de Toulouse et Montpellier (quatre clubs dans l'élite) ou même Nantes, Rennes et Lyon (trois). Une nuance toutefois : le promu en Pro D 2 qu'on appelle encore Aix se nomme désormais officiellement Provence Rugby, avec la mention « Aix Marseille » sur son blason. Une logique de métropole, mais qui oblige tout de même un Marseillais à faire trente kilomètres pour voir du rugby de haut niveau, à part pour quelques affiches de Pro D 2 disputées au stade Delort, les rencontres délocalisées du RC Toulon ou la venue de l'équipe de France. Quand on suit autre chose que du foot, il faut de toute façon vivre par procuration. Les fans de basket se rendront à Fos-sur-Mer, où le... Provence Basket vient d'accéder à la Pro A. Une partie de ses matches se dérouleront d'ailleurs au palais des sports de Marseille. Même chose avec le hand, avec les deux clubs des Bouches-du-Rhône en D 1, à Istres et encore à Aix. Pour le volley, il faut carrément se rendre à Venelles (40 km) pour assister à de la Ligue A avec les joueuses du Pays d'Aix Venelles Volley-Ball. À croire que Marseille est devenue la banlieue d'Aix, surtout depuis que les voisins ont réussi l'exploit de sortir le Cercle en demi-finales du dernier Championnat de France de water-polo. Mais l'OM a quelques belles années devant lui : le Pays d'Aix FC n'est qu'en Deuxième Division départementale. **P. Pr.**



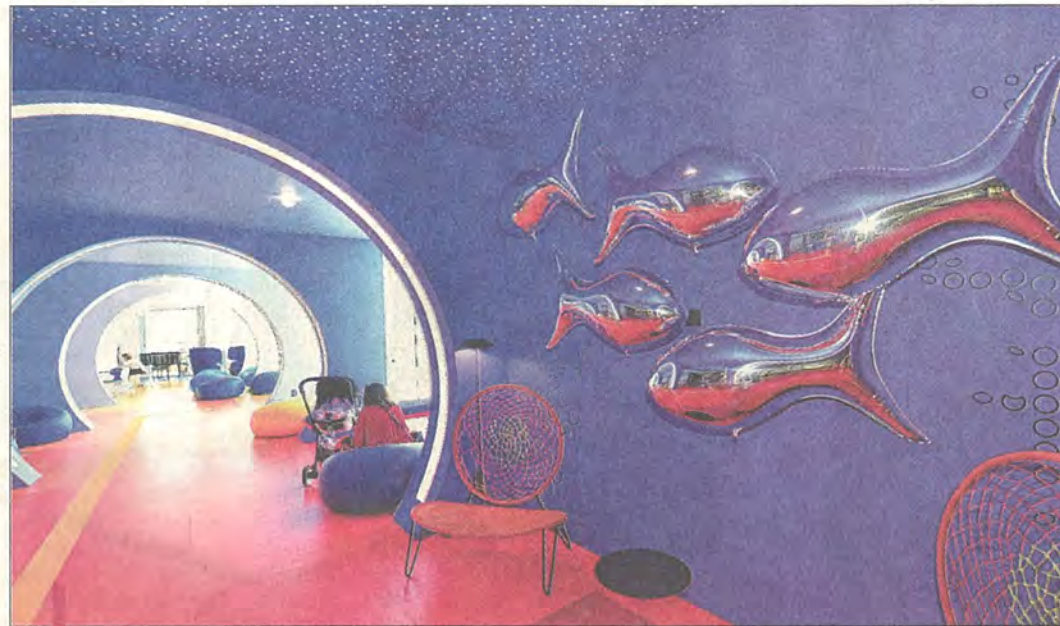
# Sur la Corniche, un nouveau 4 étoiles bouscule les codes

Sur le site de l'ancien Palm Beach, l'hôtel Nhow Marseille a été inauguré hier

**D**es bancs de sardines argentées frétilent sous les lustres, un vol de gabians survole le comptoir du bar, des chambres immaculées plongent sur la Méditerranée... Bienvenue au Nhow Hôtel Palm Beach, "NH" pour les futurs intimes, nouvel établissement 4 étoiles de 150 chambres (14 suites) officiellement inauguré hier, au 200 corniche Kennedy, en lieu et place de l'ancien Palm Beach. Si le site, beau à couper le souffle avec sa vue imprenable sur la rade, est bien connu des Marseillais, l'architecture et le design sont complètement... décoiffants. D'où l'intérêt suscité par cet hôtel "pas comme les autres" qui a attiré hier de nombreux journalistes spécialisés de l'Europe entière.

## À l'image de "Marseille, ville de contrastes"

Encore peu connu en France, l'enseigne NH Hôtel, d'origine espagnole, est pourtant présente "dans 30 pays, avec 400 établissements dans les plus grandes villes du monde" souligne Hugo Rovira, directeur général pour l'Europe du Sud. Sa nouvelle cible: la France. À commencer par Marseille, où un premier NH, version "business" a ouvert en février dernier au boulevard des Dames. Comme le veut le concept promu par la marque, le NH Palm



Impossible de retrouver la trace de l'ancien Palm Beach dans l'univers marin et design du nouvel hôtel NH qui trône désormais sur la Corniche.

/PHOTOS GEORGES ROBERT

Beach, quatrième établissement de l'enseigne en France, se veut "à l'image de la ville où il s'implante", explique son directeur Moïse Aykanat. "Celui de Milan a été conçu autour de la mode, celui de Berlin autour de la musique." Et Marseille? "C'est l'aspect ville de contrastes que nous avons voulu exprimer", résumant les architectes, l'Italienne Teresa Sapey et les Marseillais Claire Fatosme et Christian Lefèvre. Design épuré

et blanc immaculé des chambres et terrasses pour le côté clair, tunnel bar à la déco urbaine pour le côté obscur: "Marseille, comme une pile, tire son énergie des différences de potentiel." Une manière bien élégante de parler de la ville la plus inégalitaire de France...

Néanmoins, le NH se veut "ouvert sur les Marseillais." "50% de la clientèle sera étrangère, mais nous souhaitons qu'ils se l'approprient." Vu les

prix (180€ la chambre simple, 215€ la chambre premium avec balcon, 300€ la suite), cela sera difficile pour la plupart d'entre eux.

En revanche, l'établissement propose des menus d'une trentaine d'euros et des soirées au bar tout à fait abordables. La première a eu lieu hier soir. Invitée attendue, une 5<sup>e</sup> étoile: la marraine des NH Hôtels, la divine Victoria Abril.

S.Ma.



L'établissement propose 150 chambres immaculées dont quatorze junior suites lumineuses.



Un cadre exceptionnel, à deux pas de la base du Roucas-Blanc, qui accueillera en 2024 les épreuves olympiques de voile.





Avec leurs larges baies vitrées donnant sur le large, les chambres, même les plus petites, accessibles à partir de 155 € la nuit, donnent l'impression de dormir face à la mer.

/PHOTOS NICOLAS VALLAURI

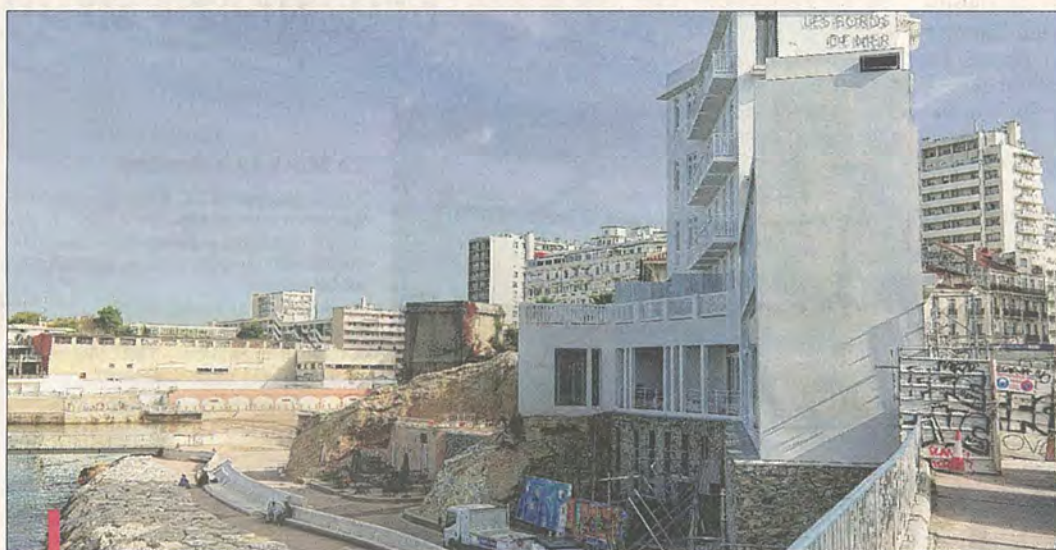
# Des chambres en Bords de mer

Exit le Richelieu et l'Eden Roc. Place, mi-novembre aux Catalans, au 4 étoiles Les Bords de mer et au resto Les Machines absurdes

**S**on nom est inspiré d'une chanson de Michel Jonasz, *Les Vacances au bord de la mer*. Celui de son restaurant, d'un titre de William Sheller, *Les Machines absurdes*. Dans quelques jours, l'hôtel 4 étoiles Les Bords de mer et son resto ouvriront leurs portes au public en lieu et place du 2 étoiles Richelieu et de l'Eden Roc, rachetés en 2017 par Frédéric Biousse et Guillaume Foucher, au 52 de la Corniche.

Les compères parisiens ont posé leurs valises dans le Sud quand, il y a quelques années, ils ont cherché un pied-à-terre dans le Luberon: "On rêvait d'une maison de 100 m<sup>2</sup> sur un terrain de 10 hectares, mais c'est pour une bâtisse à l'abandon de 3 000 m<sup>2</sup> posée sur 30 hectares à Lauris-Lourmarin qu'on a craqué", raconte Guillaume Foucher. Au fil des ans, le Domaine de Fontenille devient domaine viticole, hôtel et restaurant gastronomique. "Un de nos clients marseillais qui passait tous les week-ends au domaine nous a, un jour, informés de la vente d'un hôtel en bord de mer à Marseille, poursuit le propriétaire. C'était le Richelieu. Quand on l'a visité, on a totalement été séduits par son entière ouverture vers la mer."

Décision est prise d'acquérir l'établissement et de sublimer son architecture art déco. Le projet est confié à l'architecte Yvann Pluskwa, poloïste du Cercle des nageurs de Marseille voisin. "Comme au Domaine de Fontenille, notre objectif est de préserver l'ancrage local du site en faisant travailler des gens d'ici, architectes, salariés du BTP et la trentaine de futurs employés", insiste Guillaume Foucher.



Toutes les chambres de l'hôtel Les Bords de mer sont orientées vers la Méditerranée. Le complexe gère aussi les transats en terrasse et buvette de la plage des Catalans depuis 2016.

Rebaptisé Les Bords de mer, le complexe reprend dès 2016 la délégation de service public pour gérer la buvette et trois petites terrasses avec transats sur la plage des Catalans. Mais il faudra plusieurs mois de travaux pour repenser entièrement l'intérieur de l'hôtel de manière à ce que ses 19 chambres soient toutes orientées vers la Méditerranée, ce qui n'était pas le cas de celles du Richelieu. Quatre chambres sont dotées d'une ter-

rasse plus ou moins grande, toutes les autres sont équipées d'un ou deux balcons. "La mer est l'élément de déco principal du site, c'est pourquoi tout l'intérieur est conçu en bois clair et grès cérame, avec des couleurs douces", ajoute le propriétaire. Historien de l'art de formation, spécialisé dans le dessin et la photo contemporaine, l'homme a pris soin d'intégrer quelques-unes de ses planches fé-

ment des formats Polaroid, qui évoquent les vacances d'autrefois dans les stations balnéaires. Accessible dès 155 € la nuit, la plus petite chambre ne laisse que peu de place pour se mouvoir autour du grand lit, mais offre, grâce à sa baie vitrée, un large panorama sur le bleu marin. La plus grande suite sera proposée entre 300 et 400 € la nuit en fonction de la saison. De quoi faire chavirer à coup sûr tout couple d'amoureux.

## Spa, piscine intérieure et en rooftop

Avec cet hôtel de ville, Frédéric Biousse et Guillaume Foucher visent une clientèle de passage, congressistes compris. Ils envisagent de proposer des virées dans les calanques en bateau et de créer une "collection" avec des packs permettant à leurs clients du Luberon de s'offrir une escapade marseillaise et vice versa.

Mais Les Bords de mer ont aussi pour vocation de devenir une adresse incontournable pour les Marseillais. Qui devraient vite faire un tour au restaurant Les Machines absurdes à la vue sublime sur le château d'If et dont le nom du chef sera révélé en janvier. Avec sa quarantaine de couverts à l'intérieur, sa cinquantaine en terrasse, le resto proposera une cuisine du Sud, "axée sur les produits de la mer, acidulée et pétillante". La piscine en rooftop accueillera des soirées douces et musicales l'été prochain mais d'ici là, c'est en sous-sol, dans le spa aux quatre cabines de massage avec piscine intérieure et salle de sport qu'on profitera d'un moment relaxant. Tenté?

Laurence MILDONIAN



La mer faisant partie intégrante de la déco du site, son intérieur est conçu en couleurs douces pour la sublimer.



Dès l'accueil de l'hôtel, le mobilier en bois et tissus clairs, les photographies et la vue évoquent la douceur des vacances en bord de mer.



Dès la mi-novembre, on pourra déjeuner ou dîner aux Machines absurdes, comme sur le pont d'un bateau.



# 8 LA CULTURE

## 1 **Ai Weiwei, le nouveau timonier**

Le Point N°2394 du 19.07.2018

## 2 **Viva Villa, le festival des résidences d'artistes**

La Provence – 29.09.2018

## 3 **Aix : le frisson Chagall à Caumont**

L'Équipe – 26.08.2018

## 4 **Manifesta, cap sur 2020**

La Provence – 03.12.2018





## Ai Weiwei, le nouveau timonier

Au Mucem, à Marseille, l'artiste chinois dévoile l'influence de son père, grand poète, sur son œuvre.

PAR MICHEL SCHNEIDER

Je pénètre dans l'exposition intitulée « Ai Weiwei Fan-Tan » au Mucem, à Marseille, comme de Gaulle allant vers l'Orient compliqué. Avec des idées simples : politique, exil, dissidence. Au-delà de l'immensité disproportionnée des œuvres, je découvre « le grand simple » (Montesquieu admirant le dôme de Florence) de formes qui jouent avec l'extrême. Pas l'Extrême-Orient, l'extrême de l'humain.

Le politique ne doit pas effacer le biographique. Fervent défenseur des droits de l'homme et de la liberté d'expression en Chine, Ai Weiwei (né en 1957 à Pékin) est avant tout photographe, peintre, sculpteur, performeur, architecte et plasticien. Sa vraie résistance ne se résume pas dans son refus du totalitarisme, mais d'abord dans la résistance de sa pensée esthétique et de sa conception de l'art à l'idée même de totalité. Héritière de l'art européen du XX<sup>e</sup> siècle, son œuvre est fondée, au contraire, sur les dissonances, les ruptures formelles et les dysharmonies.

Très différente de l'exposition de New York autour de la crise migratoire, celle du Mucem est un retour sur le passé de l'artiste. Avec quelques maquettes, elle évoque notamment son père, le poète chinois Ai Qing (1910-1996), qui entra en Europe par Marseille en 1929, où il vécut jusqu'en 1932, puis fut déporté en camp

sous la Révolution culturelle de Mao Zedong. En plus des premières œuvres des années 1980, l'exposition présente des pièces spécialement réalisées pour le Mucem, comme un lustre pesant 1 tonne, composé de 61 lustres anciens suspendus sur un porte-bouteilles. Dans un dialogue avec les collections du musée, les œuvres « questionnent des concepts opposés comme Orient et Occident, original et reproduction, art et artisanat, destruction et conservation », confie Judith Benhamou-Huet, commissaire de l'exposition (et collaboratrice du Point). Elle illustre aussi les relations tourmentées entre la Chine et la France au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles par des objets de la culture populaire à contenu raciste anti-Jaune. Deux exemples de ce va-et-vient entre passé et présent. Les énormes et odorants morceaux de savon de Marseille sur lesquels sont écrites la Déclaration des droits de l'homme et celle des droits de la femme. Ou la série de photos de l'artiste brisant une jarre ancienne et faisant par là œuvre d'art dénonçant les destructions culturelles de la Chine actuelle.

Si des rapprochements sont possibles avec l'œuvre de Jeff Koons, d'un côté, référence à l'art classique occidental (Vénus, marbre et or...), de l'autre, référence à l'art chinois des empereurs des dynasties Han et Qing (jade et bois anciens), il y a une différence fondamentale entre les deux artistes. Koons nous parle du monde de l'art et Ai Weiwei de l'art du monde. Il est de ces artistes qui interrogent notre quotidien et ses objets : de quoi notre présent est-il fait et quel futur annonce-t-il ? Mais il est émouvant qu'à travers l'évocation de la figure du père son œuvre pose d'abord la question que posera toujours l'art : qu'est-ce qu'il reste ? ■

« Ai Weiwei Fan-Tan », au Mucem, jusqu'au 12 novembre.

### Art du monde.

Dans le cadre de l'exposition « Ai Weiwei Fan-Tan », au Mucem, à Marseille, l'artiste chinois présente des pièces spécialement réalisées pour le musée.

A travers l'évocation de la figure du père, son œuvre pose d'abord la question que posera toujours l'art : qu'est-ce qu'il reste ?



# Viva Villa, le festival des résidences d'artistes

Les Villas Médicis et Kujoyama et la Casa de Velazquez présentent leurs pensionnaires à Marseille pendant une semaine, à la Villa Méditerranée

Les résidences d'artistes à l'étranger sont entourées d'autant de fantasmes que de polémiques. Pour y répondre et gagner en visibilité en France, les trois plus célèbres d'entre elles, à Rome (Villa Médicis), Madrid (Casa de Velazquez) ou Kyoto (Villa Kujoyama), s'offrent un festival comme une vitrine (pour la somme d'environ 450 000 euros), délocalisé à Marseille pour la première fois. La première édition avait eu lieu à Paris, cette seconde proposition baptisée *Viva Villa*, s'installe ici dès aujourd'hui, à tous les étages de la Villa Méditerranée, qui n'est pas exempte non plus de fantasmes et de polémiques.

Plus de 40 artistes y dévoilent leurs œuvres, dans une vingtaine de disciplines différentes (dessin, architecture, photographie, peinture, cinéma...), avec l'idée de faire découvrir gratuitement et au plus grand nombre ce qui a été créé dans le secret de l'atelier. Sous la thématique "Frontières", les "artistes comme des sismographes des situations mondiales", dit Federico Nicolao qui est commissaire de l'exposition avec Cécile Debray, donnent à voir leurs travaux en cours, entre inquiétude politique et inquiétude sur l'utilité de l'art. "Il y a toujours cette question: A quoi ça sert?", glisse Michel Bertrand; une interrogation à laquelle le directeur de la Casa de Velazquez répond donc en travaillant avec les autres académies pour trouver des réponses qui seront discutées lors des différents forums et tables rondes. "C'est important de ne pas être seul à réfléchir", insiste Charlotte Fouchet-Ishii, directrice de la Villa Kujoyama. Pour prendre "le pouls d'une généra-



Giulia Andreani expose ses toiles peintes pendant sa résidence à la Villa Médicis.

/PHOTO VALÉRIE VREL

tion d'artistes", ces institutions proposent aux curieux un florilège de rendez-vous jusqu'au 6 octobre. L'architecte Marc Leschelier, y dévoile par exemple ses étonnantes maquettes: "C'est important pour moi de montrer ces travaux et que l'architecture est une discipline qui produit des idées. C'est ce que cette résidence (à la Villa Médicis) m'a permis de développer dans une sécurité totale". Plus loin, une autre pensionnaire, Giulia Andreani, raconte en peinture l'histoire des femmes à la Villa Médicis tout en saluant les "conditions de travail formidables" offertes par ce labora-

toire artistique fondé par Louis XIV. Marie B. Schneider avec son *Chaosmos* peaufiné à Madrid, où la Casa Velazquez lui a "offert le temps long de l'expérimentation et une intensité que je n'avais jamais eue avant", déploie une œuvre photographique "épurée, à la géométrie exacerbée sur des cités désertiques, à la lisière du fantastique" (performance aujourd'hui à 13h). Autant d'occasions de percer, par ces créations, le mystère de grandes institutions.

G.G.

Entrée libre, jusqu'au 6 octobre à la Villa Méditerranée. Expo de 10h à 22h.

## Le programme

Parmi les nombreux événements du festival, le documentaire *La Maddalena* de Ila Bêka et Louise Lemoine sur un projet de Stefano Boeri projeté à la Villa Méditerranée ce soir à 18h30, dans ce bâtiment marseillais conçu par le même architecte. L'Académie des Beaux-Arts, qui n'est pas sortie depuis 216 ans de Paris, tiendra sa séance plénière à Marseille, jeudi 4 à 15h30.

→ vivavilla.info



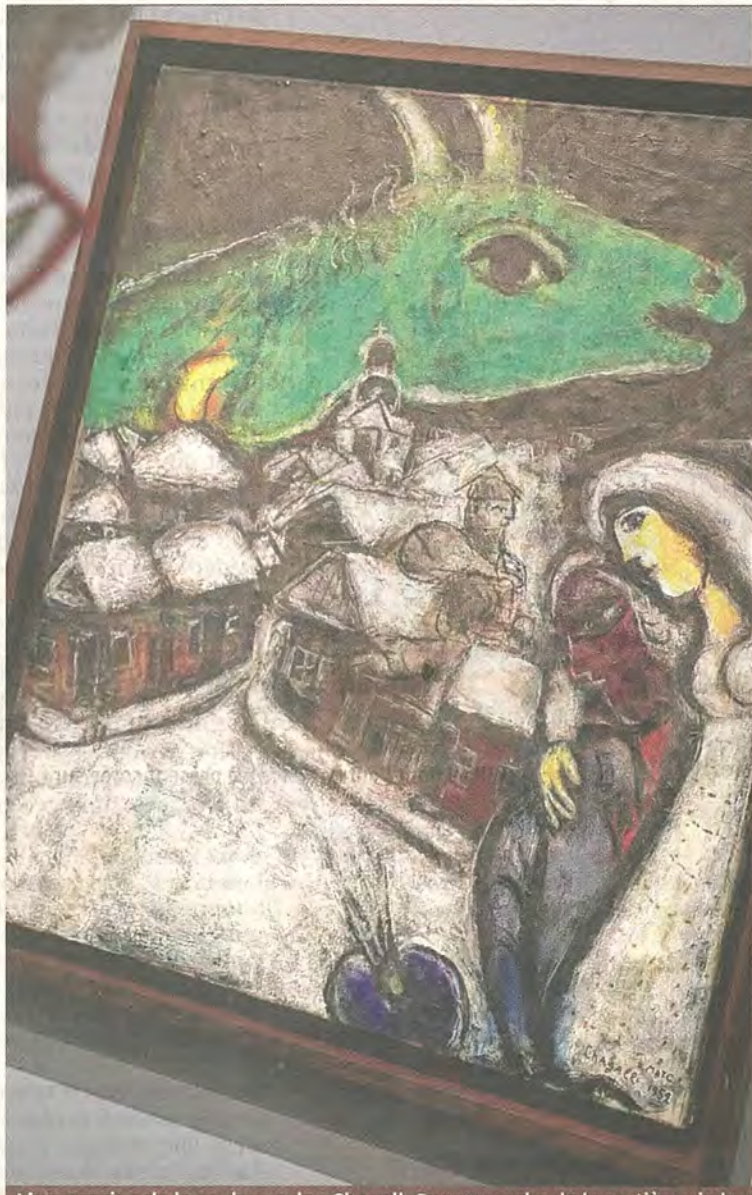
# Aix : le frisson Chagall à Caumont

Plus d'une centaine de peintures, dessins, collages, sculptures, céramiques... D'aujourd'hui au 24 mars, l'expo Chagall du noir et blanc à la couleur met en lumière les questions et le travail qui, à partir de 1948, ont fait évoluer Marc Chagall vers un art universel qui traverse le temps

Chagall, consacré maître absolu de la couleur par ses pairs. Chagall et son panthéon d'animaux surgissant comme par enchantement de ses clairs-obscur. Chagall et ses symboles bibliques témoin de sa croyance juïdaïque mais tout aussi parlants pour les catholiques. Chagall et ses ciels qui vous enveloppent en douceur, peut-être inspirés par la cosmogonie circulaire des Tziganes qui ont influé sur le folklore populaire de sa Russie natale. Chagall, et l'apaisement de ses œuvres toujours chargées d'amour, même quand elles évoquent le pire. Chagall l'artiste du presque déjà lointain XX<sup>e</sup> siècle, dont une reproduction vient encore immédiatement à l'esprit quand on veut protéger une chambre d'enfant de la folie humaine et des souffrances qu'elle inflige. Chagall et sa magie, dissociée de tout courant artistique, ne ressemblant donc qu'à lui. Chagall qui n'a eu qu'à toucher toile, dessin, lavis, lithographie sculpture, collage, costume, décor, céramique ou vitrail pour la faire apparaître...

## Un chemin de vie et d'art en six thématiques

L'envoûtement du feu d'artifice de la couleur comme celui du mélange de frisson et d'apaisement, c'est ce qu'on a ressenti nous aussi comme une évidence à Caumont, devant des toiles monumentales telles *Le Village Fantastique* peint entre 1968 et 1971 ou *Les Amoureux au poteau*, marqueur en 1951 de ses souvenirs de la guerre et de ses affres. Mais bien sûr, comme toute magie simple, celle de Marc Chagall est issue d'un long chemin, de remise en question permanente et d'années de travail inlassable. L'expo qui lui est dédiée à Caumont avec une centaine d'œuvres sur de multiples supports, dont des travaux préparatoires rarement dévoilés, montre donc comment, à partir de 1948, ce



L'expression de la couleur selon Chagall. Son approche de la matière via la sculpture. Ses petits formats et ses minutieux travaux préparatoires. Son bestiaire et ses motifs bibliques récurrents... C'est un "parcours Chagall" complet que propose le Centre d'Art de l'Hôtel de Caumont.



"fan" de Rembrandt est retourné au plus profond des racines du noir et blanc et de la lumière pour mieux maîtriser les arcanes de l'expression de la couleur. En l'occurrence en six espaces thématiques : "Le chant du noir et du blanc - les contes de Boccace". "Au fil des techniques, dans l'atelier de Chagall". "Formes et volumes du clair-obscur". "La Bible, un répertoire d'images infini". "Sculpter et dessiner la couleur, élément de composition". Et enfin "La couleur monumentale".

Partageant le commissariat d'exposition avec Ambre Gauthier, Méret Meyer en a précisé le propos : "L'image de Chagall le grand coloriste qui pose son imaginaire unique sur une toile, elle est vraie mais incomplète sans montrer les processus qui y ont abouti. Idem après-guerre tout le monde a voulu le récupérer comme l'artiste de la paix, non engagé politiquement, alors que drames de l'histoire et regards sur la société sont bien présents dans son œuvre. Ne pas juger ne veut pas dire qu'on n'a pas été touché et il l'a été. Cela vaut aussi pour les courants artistiques. Il ne s'est, par exemple, jamais prononcé sur l'expressionnisme abstrait américain. Mais toutes les évolutions de l'art ont provoqué sa remise en question. Son séjour aux États-Unis l'a marqué et le pop art, comme la mode, apparaissent dans ses toiles colorées monumentales. Notamment ses roses, inspirés par des coupons de tissu que lui passait une amie couturière chez Yves Saint-Laurent."

Désormais averti et valant donc deux hommes, on a dégusté l'expo encore plus goulûment. Mmmm... Chagall !

Manu GROS

Tous les jours de 10 h à 18 h jusqu'au 24 mars.  
Hôtel de Caumont-Centre d'Art, 3, rue Joseph Cabassol. De 6,5 € (scolaires) à 14 €. Gratuit -7 ans. Toutes infos : ☎ 04 42 20 70 01  
[www.caumont-centredart.com](http://www.caumont-centredart.com)

## La traversée du XX<sup>e</sup> siècle de l'homme et de l'artiste Marc Chagall en onze périodes

**1887-1910** : naissance le 7 juillet en Biélorussie à Vitebsk dans une famille de commerçants juifs hassidiques. Doué pour le dessin, il entre à neuf ans dans l'atelier du peintre Jehouda Pen puis part à l'École Zvantseva de Saint-Petersbourg. **1911-1914** : arrivée à Paris dans la cité d'artistes la Ruche (15<sup>e</sup>), où il voisine entre autres les peintres Fernand Léger et Modigliani ou les écrivains Blaise Cendrars, Max Jacob et Apollinaire. En 1914, sa première exposition personnelle est organisée à Berlin. Il retourne en Russie Blanche où la guerre le retiendra. **1915-1931** : il épouse Bella Rosenfeld qu'il représente dans de nombreuses peintures. Leur fille Ida naît en 1916 à Petrograd. Il quitte définitivement la Russie pour Berlin où

il s'initie à la gravure. Puis il rejoint Paris où il illustre des livres dont la Bible. En 1931 : il publie son autobiographie. André Breton le veut dans le mouvement surréaliste, mais il préfère garder son indépendance. **1933** : un autodafé de ses œuvres est ordonné en Allemagne. Sa demande de citoyenneté française est refusée. La montée du nazisme marque fortement ses œuvres. **1941** : invité par le Moma de New York, il réussit à partir avec toutes ses œuvres aux États-Unis, où Matisse devient son marchand. **1942-1946** : au Mexique, il réalise décors et costumes du ballet Aleko sur une musique de Tchaïkovski. Le thème de la guerre est omniprésent dans ses productions. Bella Chagall décède des suites d'une in-

fection. Il réalise costumes et décors de L'Oiseau de Feu de Stravinsky, travaille à des lithographies en couleurs pour Les Mille et une Nuits et rencontre Virginia McNeil, qui donne naissance à son fils David en 1946. Deux rétrospectives de son œuvre sont organisées à New York et Chicago ainsi que des expositions à Paris, Amsterdam, Londres, Zurich et Berne. **1948-1960** : retour en France où Aimé Maeght devient son marchand. L'éditeur Tériade acquiert toutes ses gravures du fonds Vollard retrouvées après la guerre. **1949-1952** : il s'initie à la céramique qui le conduira à la sculpture en marbre et en terre cuite. Il épouse Valentina Brodsky. De nombreuses rétrospectives et expositions lui sont encore dédiées en Eu-

rope. En 1955, il commence la suite des peintures du Message Biblique, terminée en 1966. En 1959, il se consacre aux vitraux de la Cathédrale de Metz qui seront achevés en 1977. **1962-1972** : les 12 vitraux pour la Synagogue du Centre Médical Hadassah sont inaugurés à Jérusalem. À la demande d'André Malraux, il commence le décor du plafond de l'Opéra Garnier qui sera inauguré en 1964 et réalise notamment deux panneaux monumentaux pour le hall du Lincoln Center. **1973** : le Musée national Message Biblique Marc Chagall (aujourd'hui Musée national Marc Chagall) est inauguré à Nice. **28 mars 1985** : après une dernière séance de travail, Marc Chagall s'éteint dans sa maison de Saint-Paul-de-Vence.



# Manifesta cap sur 2020



Manifesta 12 à Palermo a attiré 206 456 visiteurs en 145 jours. / PHOTOS DR

Hedwig Fijen dirige Manifesta depuis 1996, lorsque cette biennale sans port d'attache, a été créée à Rotterdam. Lors de sa dernière visite marseillaise, elle a prévenu : "Manifesta ne colonise pas les villes". Manière, pour cette historienne de l'art qui a développé ce projet européen, de préparer le terrain à l'initiative protéiforme qu'elle raconte ici.



## Manifesta 12 a-t-il été un succès à vos yeux ?

C'est un peu tôt pour le dire. Je pense que ce qui a bien marché, c'est que ce n'était pas simplement des arts visuels mais un projet culturel transdisciplinaire. C'est la première fois où Manifesta a fait appel à des architectes, journalistes, réalisateurs, professeurs et spécialistes des arts, qui ont non seulement travaillé ensemble mais imbriqué leurs disciplines. Soudainement, nous avons donc eu des projets totalement nouveaux (un opéra, un jardin planétaire, etc.) et la biennale est devenue à la fois un incubateur culturel, un activiste politique

Manifesta, biennale itinérante d'art contemporain qui aura pour la première fois lieu en France à Marseille, du 7 juin au 1<sup>er</sup> novembre 2020, rime peut-être avec l'espoir de lendemains qui se réenchangent. Tel que le laisse croire le bilan de Manifesta 12 qui vient de se clore à Palermo : 206 456 visiteurs en 145 jours dans une ville où 20 palazzos, jardins et églises ont été investis après des années d'abandon, un programme "collatéral" qui a bourdonné de 70 projets et d'évidentes retombées médiatiques (1 500 articles) et touristiques (plus de 30 % de visiteurs étrangers). Sa 13<sup>e</sup> édition, un hasard mais qui sonne comme un clin d'œil à 2013 - l'année où la ville fut capitale européenne de la culture - commence donc à se préparer à Marseille. Une ville d'accueil où la fondation basée à Amsterdam, et chapeautant cette manifestation nomade qui se pose tous les deux ans dans une ville différente (San Sebastian, Zurich, Saint-Petersbourg ou Murcia), a donné naissance à une association locale, Manifesta 13. Une toute petite équipe pilotée par Mathilde Rubinstein dont le premier acte aura été d'accueillir en novembre un workshop avec 80 étudiants de Delft et de Marseille sous la houlette de l'architecte-urbaniste néerlandais, Winy Maas. Car ici, comme en Sicile, Manifesta veut miser, en amont, sur des pro-

grammes éducatifs (20 000 participants, 72 associations et 34 écoles publiques sur les deux ans de préfiguration avant les quatre mois de biennale à Palermo) pour mieux associer la population. Cette recherche urbaine baptisée *The Marseille Moment* et qui a pris place au J1 est censée jeter les bases du grand raout culturel européen. "C'est un début", a averti le pilier de l'agence d'architecture MVRDV avant d'annoncer pêle-mêle, les 1 000 idées des étudiants pour la ville, des projets utopiques imaginés d'après une analyse en forme de puzzle de ce qu'est Marseille. "C'est plus fou que d'autres villes en Europe ! Marseille, c'est une léthargie", a lancé Winy Maas en revenant sur le drame de la rue d'Aubagne qui a marqué la semaine de workshop. "Ce n'est peut-être pas le meilleur moment quand on fait face à quelque chose de plus grand que nous, mais c'est peut-être aussi ce qui nous donne de l'énergie pour un projet inclusif et transformer l'horreur en positif", s'excusait-il avant de survoler les échantillons d'hypothèses récoltés pendant cet atelier académique. De premières réflexions qui devraient amener à agréger une thématique avec laquelle cette biennale multifacette ambitionne d'interagir avec la ville.

et social, un développeur. Une des clés, c'est que la ville de Palermo voulait changer son image de "cité de la mafia" en "cité de culture" et nous l'avons fait à travers l'éducation et en favorisant une énergie de "cocreation". Manifesta n'amène pas des artistes qui feraient simplement leurs "trucs" mais s'imaginent en synergie avec des associations et des professionnels locaux. Cela a bien marché car c'était une nouvelle méthodologie et parce que les Palermitains s'y sont retrouvés : il y a eu un bon mélange avec la ville. Les gens qui sont venus ont

## Pensez-vous que cela sera possible à Marseille ?

Je pense que c'est ce que nous

avons fait avec cette phase de recherche de la pré-biennale, avec un groupe d'une centaine d'étudiants qui inventent, avec liberté et utopie, 1 000 idées d'un Marseille du futur. C'est nécessaire d'imaginer des situations pour donner une structure aux commissaires qui sont sélectionnés en ce moment.

## Quels liens allez-vous créer avec le tissu culturel marseillais ?

Il y a des similarités entre Palermo et Marseille. Pour chaque édition de Manifesta, nous recherchons la cocreation et la coproduction, mais avec qui exactement, nous l'ignorons pour l'instant. Nous devons d'abord faire des recherches pour savoir comment nous pouvons regarder le monde à travers les yeux de Marseille, comprendre que ce qui se passe ici a ses reflets partout.

## Pensez-vous qu'il puisse y avoir des crispations politiques ?

Nous sommes conscients que Manifesta n'est pas "l'art pour l'art" mais traite aussi des changements sociaux, des bons côtés comme des mauvais. Ce n'est jamais pour montrer du doigt. Je peux vous dire que nombreux sont ceux qui ont dit : "C'est impossible de faire quelque chose à Palermo" et voyez maintenant ce grand succès avec plus de 400 000 participants. Personne n'y a cru, nous sommes habitués aux critiques et devons gérer les attentes de chacun. Ce que je peux dire, c'est que Palermo comme Marseille ont été bien choisis, toutes deux symbolisent ce à quoi le monde doit faire face

-change-ments climatiques, urbains, mutations énergiques ou du monde du travail, enjeux autour du multiculturalisme.

## Quelles seront les prochaines étapes pour Manifesta ?

En janvier, une première proposition artistique sera initiée à la suite du workshop. Au même moment, la nouvelle équipe interdisciplinaire de commissaires sera sélectionnée, dans le contexte de la ville. Et j'espère qu'entre avril et juin, nous aurons le thème de Manifesta 13. Je crois qu'alors tous les participants seront choisis et invités à faire des recherches à Marseille.

## Quel sera le budget de Manifesta 13 ?

Il se situe toujours autour de 8 millions d'euros. Nous espérons atteindre 10 millions avec des fonds privés et publics. Nous ne clorons le budget qu'en février 2020.

## Comment jugez-vous la baisse de financements publics pour la culture et la fragilité financière des structures culturelles locales ?

C'est très important, nous devons voir comment à travers le modèle de Manifesta, nous incorporons les institutions locales, pour favoriser un écosystème qui gagne en énergie. Ce qui est primordial, je pense,

c'est d'être conscient du potentiel. À Palermo, il y avait une compétition entre les institutions et il a été prouvé qu'il leur était possible de collaborer alors que personne n'y croyait : je vois donc des possibilités. C'est un défi, 2020 est une année de changement politique et il ne faut pas se cacher derrière son petit doigt et discuter des sujets qui fâchent.

## Quelle a été votre première impression de la ville ?

À Marseille, il y a beaucoup d'initiatives et de nombreux artistes, c'est la ville de l'hospitalité, de la générosité, de l'interdisciplinarité. C'est une ville difficile, peu homogène avec ses différents villages. Peut-être que Manifesta peut faire quelque chose dans ce sens plus urbanistique...

G.G.



## Pensez-vous que Manifesta va se réinventer à Marseille ?

Absolument ! Manifesta a peut-être plus appris de Palermo que Palermo de Manifesta. Peut-être apprendrons-nous ici à être différents. Tous les deux ans, nous reprenons la méthodologie pour qu'elle soit un succès.

## Pensez-vous laisser une empreinte sur la ville et laquelle ?

C'est ce que nous espérons et ce sur quoi nous nous concentrons. Mais cela prend parfois du temps, il y a des héritages matériels et immatériels comme parfois des résultats inattendus. Ainsi à Palermo, des associations qui n'avaient jamais accepté de travailler ensemble y ont pris goût, puis de nombreux projets resteront (le jardin planétaire, le théâtre Garibaldi...). Mais selon le maire, l'impact réel aura été sur la population elle-même : les gens sont devenus plus sûrs d'eux, se sont aperçus que de nombreuses personnes pouvaient aussi venir à Palermo et l'apprécier. L'héritage est alors davantage en nous-mêmes !

G.G.





# 9 L'HISTOIRE

## 1 Dans les yeux de la Bonne Mère

La Provence - 02.08.2018

## 2 Ici, le temps s'est arrêté...

La Provence - 17.08.2018

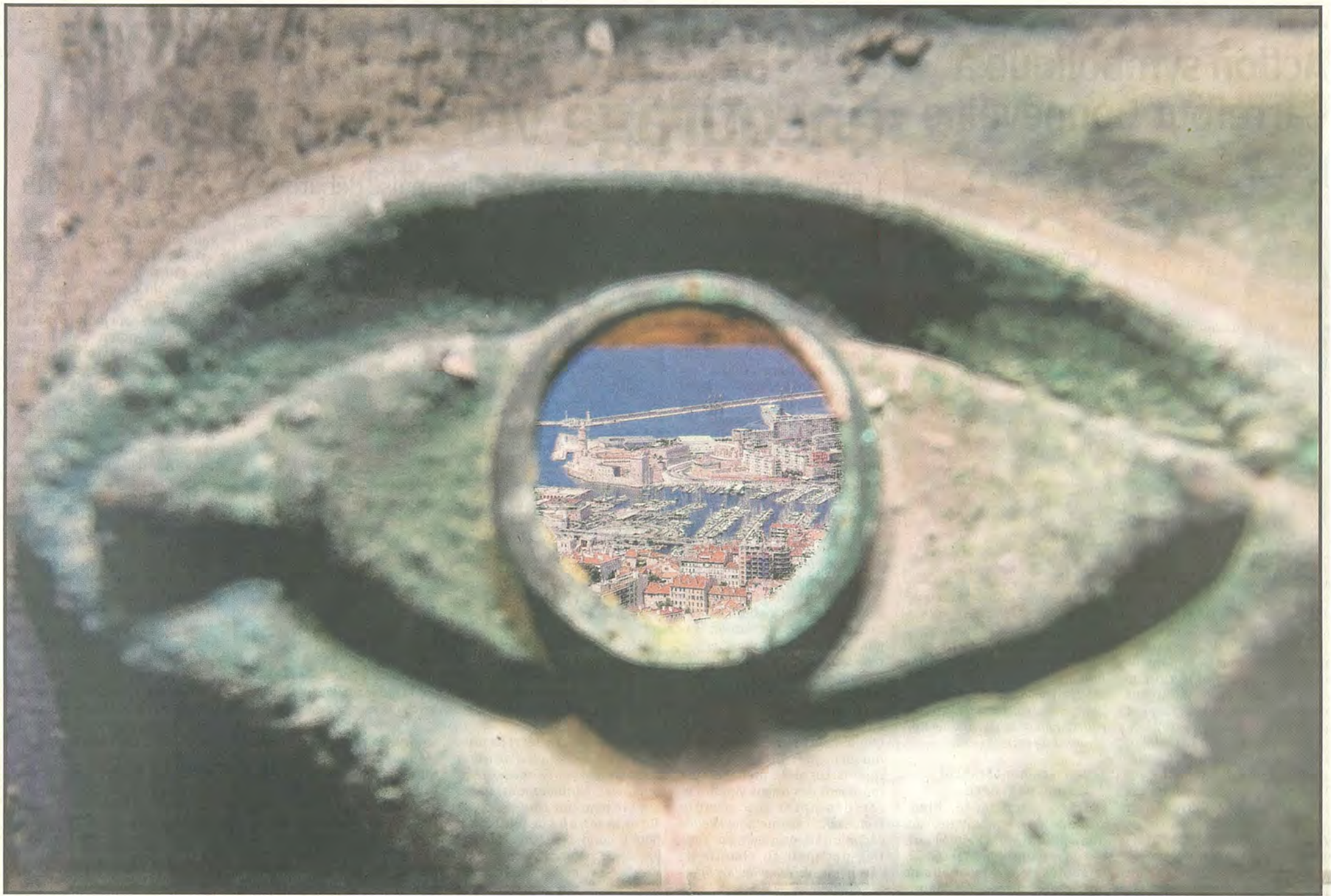
## 3 L'incendie qui bouscula l'Histoire

La Provence - 28.10.2018

## 4 Les lieux les plus « instagrammés »

La Provence - 08.08.2018





# Dans les yeux de la Bonne Mère

Par Audrey SAVOURNIN  
Photos Nicolas VALLAURI

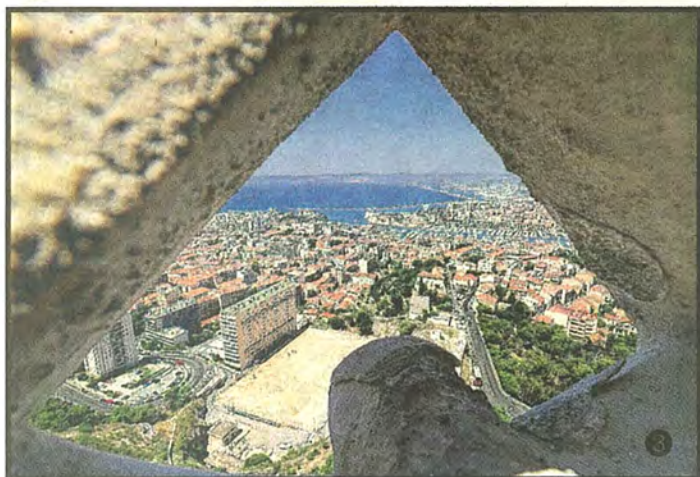
Du haut de son promontoire, Notre-Dame-de-la-Garde veille, dit-on, sur les Marseillais. Qui se placent volontiers sous sa protection, en ignorant parfois que pour les couvrir du regard, la Vierge est dotée de deux yeux percés dans le cuivre. Ils lui offrent un champ de vision restreint que nous avons eu le privilège de partager après avoir gravi l'étroit escalier en colimaçon qui grimpe en son sein, dans le noir, jusqu'à son visage. Une ascension insolite pour voir la ville comme la voit la Bonne Mère. Unique.

**A** Marseille on a coutume de dire que l'on "monte à la Bonne Mère". Mais il est de plus en plus rare de pouvoir dire que l'on est monté "dans la Bonne Mère". Car s'il fut un temps où il était possible de visiter la basilique Notre-Dame-de-la-Garde jusqu'à l'intérieur de la statue de cuivre, creuse et dotée d'un surprenant escalier, cela fait des années qu'il ne sert qu'aux personnes devant l'entretenir. C'est dire si y pénétrer, pour partager cette visite exceptionnelle, a

été un privilège. Le début de l'ascension se fait par le clocher-tour et son escalier en pierre, depuis l'entrée de la basilique. Au fur et à mesure que les portes de bois s'ouvrent, on admire les somptueuses mosaïques des coupoles depuis un petit balcon quasiment à leur hauteur, on découvre la ville qui rétrécit au fil des étroites "meurtrières", puis on dépasse l'énorme bourdon. Jusqu'à retrouver l'air libre et Marseille

dans toute son étendue, le panorama s'étirant de la Pointe-Rouge à l'Estaque, une fois sur la terrasse des anges qui surplombe aussi le dôme de la basilique. Nous voilà sur le plus beau balcon de la ville, au pied de la Bonne Mère. Plus précisément encore à 23,7 mètres de ses pieds. Car avant de pénétrer dans la statue elle-même, il reste encore à se hisser dans son piédestal grâce à l'escalier métallique en colimaçon laissant tout juste passer une personne. À tâtons. Dans le noir total. Et une chaleur assez

étouffante. On devine que l'on approche de son visage quand l'obscurité s'estompe. Avant de se retrouver littéralement dans le nez de la Vierge, hypnotisé par ses deux yeux qui percent la ville, en pleine lumière. On s'approche de l'œil droit pour s'attarder sur le Vieux-Port, puis du gauche pour scruter les Catalans. Et on s'aperçoit que la Bonne Mère, si elle protège l'ensemble de la ville, n'en a qu'une vision très parcellaire. Étrange sensation, moment hors du temps, apothéose de cette ascension hors du commun.



## 11,2 MÈTRES DE HAUT POUR PRÈS DE 10 TONNES

Cette statue monumentale de 11,2 m de haut, qui culmine à 225,7 m d'altitude, ne fait pas plus de 3,6 m de diamètre, sur la partie la plus large. Elle pèse près de 10 t, 16 t avec la structure intérieure (dont l'escalier). Dessinée par l'artiste Eugène-Louis Lequesne, elle a été réalisée en cuivre par les ateliers Christofle et Bouilhet à Paris, avant de regagner Marseille en 1869 et d'être dorée à la feuille. Elle est redorée environ tous les 25 ans.





PASTRÉ

# Au milieu du parc, un château fantôme...



Depuis le transfert, en 2013, du musée de la faïence à Borély, le château Pastré, splendide bastide provençale de pierre rose n'est plus habité que par ses fantômes. Pendant la guerre, la propriétaire, la comtesse Lily Pastré, avait fait de cette bâtisse un refuge pour les artistes et pour des juifs qui tentaient de quitter la France. En 1974, l'édifice et les terrains avoisinants furent légués à la Ville. Le musée de la faïence parti, les riverains se mobilisèrent contre l'implantation redoutée d'un hôtel de luxe, plaidant pour le maintien de la vocation culturelle du site. Pourquoi pas un festival d'opérettes? Mais aujourd'hui, la municipalité "n'a pas de projet", admet sans détours le maire LR de secteur Yves Moraine. "Il faudrait valoriser ce patrimoine, qui sinon va nous coûter cher en entretien, pour rien", reconnaît l' élu. Le louer pour des usages privés, comme l'organisation de mariages et de communions? "C'est une piste, d'autant qu'on manque de lieux pour faire un peu de bruit". Seul problème: l'accès au site, qui se fait obligatoirement à pied. "Il est évidemment hors de question de construire un parking à Pastré", précise Yves Moraine. Qui attend donc vos idées pour faire revivre le château Pastré.

# Ici, le temps s'est arrêté...

À Marseille, des sites historiques ou emblématiques sont à l'abandon. Des lieux oubliés, sacrifiés. Mais pour la plupart, tombés en panne de projet

Is pourrissent au milieu de la ville, où tombent en ruines à l'abri des regards: à Marseille, combien de bâtiments fantômes attendent depuis des lustres, comme figés dans le temps, une démolition ou une renaissance? Du fort d'Entrecasteaux, l'un de nos plus beaux monuments historiques, toujours inaccessible au public malgré son énorme potentiel touristique, à l'usine Rivoire-et-Carret de la Valbarelle, qui doit, depuis 15 ans, être transformée en pôle culturel dans un quartier qui manque d'équipements de ce type, de nombreux sites méritent d'être réhabilités.

En la matière, la cité phocéenne a su engendrer de belles réussites (les Docks de la Joliette, le Silo d'Arenc, La Friche de la Belle-de-Mai, le

J4). Mais le délabrement d'autres bâtiments, qu'ils soient éléments du patrimoine (château Pastré), équipements collectifs (piscines Nord et Luminy), lieux emblématiques (Pavillon du Lac de Borély), est un crève-cœur.

Voici une petite visite guidée dans le cimetière des projets marseillais. En espérant que tous ces sites qui ont perdu la vie ne reposent pas trop longtemps en paix... À moins que la cité phocéenne n'aspire à devenir un haut lieu d'une nouvelle tendance chez les Youtubers: on l'appelle urbex, infiltration, urban exploration ou reality hacking en anglais. Tourisme d'un nouveau genre, cette forme d'"exploration urbaine" consiste à visiter et à photographier les lieux abandonnés.

Un dossier de Sophie MANELLI  
smanelli@laprovence-presse.fr

Photographies de Valérie VREL et Georges ROBERT



## ENTRECASTEAUX

# L'un de nos plus beaux monuments historiques reste inaccessible

C'est l'un des plus beaux sites de Marseille. L'un des plus symboliques aussi, puisqu'il illustre le côté "rebelle" de cette cité historiquement séditionneuse, que Louis XIV avait voulu "mater" en y faisant édifier des bastilles: les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas, dont les canons étaient, dit-on, tournés vers la ville... Le fort Saint-Nicolas, dans sa partie haute (Entrecasteaux) a été racheté par la Ville en 2010, la partie basse (Ganteaume) appartenant toujours au ministère de la Défense. Malgré des travaux de préservation réalisés par les chantiers d'Acta Vista, cette citadelle remarquable est dégradée et fermée au public depuis 7 ans. Les projets se sont confrontés à la complexité architecturale de ce monument historique, qui n'a toujours pas trouvé sa vocation malgré son énorme potentiel touristique. En avril 2017, la Ville a relancé la machine, avec un appel à projets très ouvert. "Commerces, activités culturelles, sportives, diurnes ou nocturnes: tout peut être envisagé. Et pourquoi pas quelque chose d'un peu fou si l'idée est bonne?", s'enflammait l'adjoint LR aux grands projets Gérard Chenoz. Seul impératif: la Ville entend ne pas déboursier un centime dans cette opération, qu'elle veut confier à des groupements privés. Le choix de la municipalité devait être dévoilé à la fin de l'été 2017. Mais depuis bientôt un an, silence radio... Des investisseurs ont-ils candidaté? La Ville a-t-elle tranché? Renoncé? Contacté cette année à plusieurs reprises sur ce dossier, Gérard Chenoz reste muet comme un sphynx...

**PROTOUR**  
Autocars Provence Tourisme  
Réservation 7, bd Baille - 13006 Marseille Castellane  
www.protour.fr 04 91 940 044 reservation@protour.fr

**Excursions & Voyages Autocars**

20/08	Mac Arthur Glen Provence 1/2J	9€
25/08	X Diois Trièves Mt Aiguille X	54€
25/08	Sète : Fête de la St Louis	27€
26/08	Isle / Sorgue Fontaine Vaucluse	25€
26/08	X Le Train des Pignes X	69€
26/08	Monaco Musée Océanographique	46€
26/08	Sollies Pont Fête de la Figue	25€
27/08	Martigues Miroir aux Oiseaux 1/2J	10€
01/09	Safari de Peaugres	51€
02/09	Tain l'Hermitage & Train des Vignes	52€
02/09	X Le Val - Foire à la Saucisse X	56€
03/09	Route des Crêtes Bandol Sanary 1/2J	10€
Vendredi Vintimille 27€ - Samedi San Remo 30€		
Le Samedi ou le Dimanche, en Alternance :		
Jonquera/Perthus 32€ - Jonquera /Gd Jonquera 33€		
08/09	Cinq Terres Gènes H3* 3 Jours	349 €
Gènes La Spezia- Monterosso Vernazza Portovenere		
10/09	Costa Brava Promo H3* 5 Jours	255 €
Shopping & Marchés - Gérone - Barcelone - Tossa		
17/09	Venise Promotion H3* 4 Jours	379 €
Lido di Jesolo - Venise - îles de Murano & Burano		
23/09	Andorre Shopping H4* 2 Jours	115 €
Shopping Pas de la Case - Andorre la Vieille		
24/09	Les Lacs Italiens H3* 5 Jours	555 €
Lac Majeur - Iles Borromées - Lac de Garde Sirmione		
29/09	Perthus Rosas H3* 2 Jours	115 €
Shopping - Marché & Rosas by night - Plages		
01/10	Munich Fête Bière H3* 4 Jours	540 €
Tyrol - Munich - Nymphenburg - Fête de la Bière		

www.protour.fr - facebook

## LUMINY

# La piscine est devenue un dépotoir à ciel ouvert



Un immense gâchis. Inauguré en 1973 par Gaston Defferre, la piscine de Luminy, centre aquatique sous la pinède, avec bassins intérieur et extérieur était sans doute la plus belle et la plus agréable de Marseille. Le site, qui n'a pas désempilé pendant des années, est aujourd'hui un dépotoir à ciel ouvert. Dans la piscine intérieure, ne nagent plus que les détritus. À l'extérieur, le bassin olympique de 50 mètres, 8 couloirs de nage, sert de galerie pour les graphes. Fermé en 2008 pour une rénovation qui devait coûter 3 millions d'euros, cet équipement devait rouvrir en 2013. Mais les travaux ne furent jamais entrepris par la Ville et l'équipement est tombé en ruine. L'ensemble doit aujourd'hui être rasé, reconstruit et confié à un prestataire privé. Coût de l'opération: pas moins de 21 M€!

45 groupements auraient répondu à l'appel à projets groupé lancé en 2016 par la Ville pour les sites de Luminy et d'Euromed: "J'espère que nous pourrons poser la première pierre de Luminy cette année", annonçait l'adjoint LR aux sports Richard Miron... en janvier 2017.

## PISCINE NORD

# Un plongeon dans les souvenirs

Un bassin de 25 mètres, six lignes d'eau, une structure entièrement couverte et un espace détente. La piscine Nord située au chemin de la Madrague-Ville (15<sup>e</sup>), à deux pas des cités Campagne-Lévêque et Consolat (plus de 10 000 habitants) et du Lycée Nord, possède tous les atouts pour faire le bonheur des nageurs marseillais. Mais pour profiter de cette ambiance, il faut plonger... dans ses souvenirs. Car en 2010, cet équipement municipal a été fermé, la vétusté des locaux interdisant l'accueil du public. En juin 2013, le conseil municipal avait voté sa démolition. Mais un collectif d'habitants, soutenu par Samia Ghali, l'ex-maire socialiste des 15-16, lançait une pétition réclamant la réhabilitation de la piscine. Jean-Claude Gaudin acceptait de revenir sur sa décision, ordonnant une étude. Trois scénarii furent élaborés. Une remise en état, chiffrée à 4,5 millions d'euros. Une rénovation-amélioration, évaluée à 6,1 M€. Enfin, une démolition pour laisser place à deux courts de tennis, pour un coût compris entre 750 et 900 000 €. "Les chiffres parlent d'eux-mêmes. La 3<sup>e</sup> solution a ma préférence", tranchait l'adjoint aux sports LR Richard Miron, qui fit valider son choix en conseil municipal début 2017. "N'oublions pas que le tennis est le deuxième sport le plus pratiqué à Marseille", soulignait l' élu. Qui estime aussi que "culturellement, dans les quartiers Nord, on a moins envie d'aller nager que dans les quartiers Sud".





## Sous les ruines, la plage

C'est la verrue des Catalans. Ce vieux bâtiment en ruines qui défigure la plage et le quartier, a pourtant été, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, un fleuron de l'industrie sucrière. Fondée par Georges Giraudon en 1890, G. Giraudon & fils SA est une société familiale spécialisée dans le broyage, le conditionnement et le négoce de sucre depuis 4 générations. Installée jusqu'en 2007 sur la plage des Catalans, l'usine se trouve désormais à Gémenos. Et le bâtiment des Catalans, vendu à un particulier, est censé être transformé en hôtel de standing. En 2008, la Ville annonçait l'arrivée de 150 chambres somptueuses, avec restaurant panoramique, piscines intérieures et extérieures reliées entre elles; et, sur trois niveaux, un centre de thalasso où viendrait se délasser une clientèle haut de gamme. Le tout permettrait, disait-on, de créer 240 emplois directs et indirects; et de "tirer vers le haut" le quartier...

Mais dix ans plus tard, rien n'a bougé dans le décor. C'est que dès le départ, l'affaire était mal engagée. Ce projet d'hôtel a soulevé un tollé dans le quartier. Un bâtiment de 9 étages sur le bord de mer: impensable pour les riverains! Qui ob-

tinrent gain de cause. La Ville, repoussant l'idée de construire à la place un complexe aquatique municipal, a finalement "accouché" d'un autre projet d'hôtel. Le 21 juillet 2017, un permis de construire a (discrètement) été accordé pour un immeuble dessiné par Rudy Ricciotti (l'architecte du Mucem). Au programme: 29 logements de grand standing et 590m<sup>2</sup> de restaurant. La hauteur totale de l'immeuble ne pourra pas dépasser celle du bâtiment actuel, soit 7,50 m, conformément aux exigences de l'architecte des Bâtiments de France, qui veille sur le devenir de ce périmètre classé et des vestiges qu'il abrite. On pense notamment au mur jouxtant le Cercle des nageurs, unique élément connu de l'ancien lazaret de Saint-Lambert, construit en 1556. La préservation de ce mur mobilise depuis plusieurs années riverains et défenseurs du patrimoine. "Il sera déposé pierre par pierre et remonté à l'identique, non loin de l'édifice", promet la Ville.

De probables recours de riverains et l'éventualité de fouilles archéologiques pourraient toutefois retarder encore la construction de l'hôtel.



LOUIS-ARMAND ▲

## Désaffecté, squatté, vandalisé, le collège est toujours abandonné

Disponibles immédiatement, des centaines de logements sont à prendre dans le 12<sup>e</sup> arrondissement. Un ensemble idéalement situé sur un terrain arboré, en plein cœur d'un quartier résidentiel, avec le métro sur le pas de la porte, et le tram qui passe un peu plus bas... Le montant du loyer, le niveau des charges? Zéro euro. Car il s'agit d'un squat. Le plus beau, le plus spacieux, et le mieux desservi de Marseille! Rendez-vous à l'ancien collège Louis-Armand, un établissement de type Pailleron désaffecté en 2011 (le collège a été reconstruit un peu plus bas dans la rue Armand). Depuis, rien ne se passe, et les bâtiments, qui tombent en ruine, sont régulièrement vandalisés et squattés. Si le dossier a traîné ces dernières années, c'est que la Ville (propriétaire du terrain) et le Département (qui en avait l'usage pour construire le collège) se renvoyaient la balle pour financer le désamiantage. On ignore si ce débat a été tranché. D'autant qu'un troisième acteur est arrivé dans la partie. En janvier 2016, une délibération municipale était votée pour céder ce terrain au groupe varois Sainte-Marguerite, propriétaire de Vert-Côteau et Beauregard, deux cliniques qui doivent fusionner sur un même site: celui de l'ancien collège Louis-Armand. Où l'on n'a toujours pas vu l'ombre d'une tractopelle...

USINE RIVOIRE-ET-CARRÉ

## La "Dame blanche" attend de ressusciter



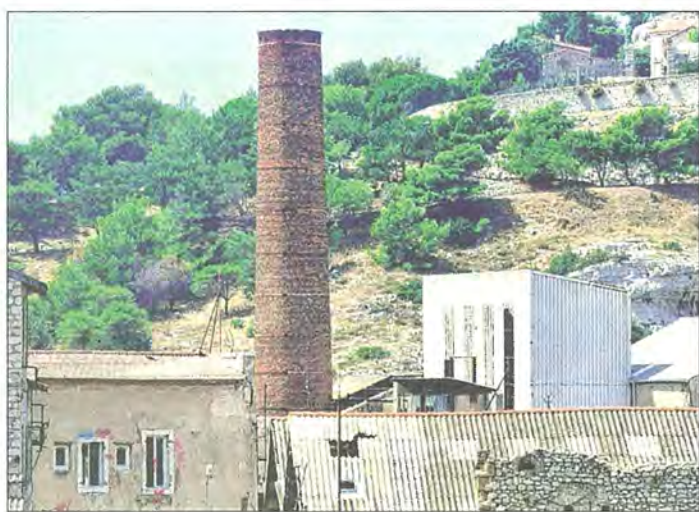
Quatorze ans que les habitants des quartiers Est attendent leur médiathèque sur le site de l'ancienne usine Rivoire & Carret, à la Valbarelle (11<sup>e</sup> arr.). Un fleuron de l'architecture industrielle. En 2004-2005, après la fermeture de l'usine de pâtes et le rachat du terrain par la municipalité, une mobilisation citoyenne réclama de convertir le site en médiathèque et en maison du patrimoine de la vallée de l'Huveaune, arguant du faible nombre d'équipements culturels dans ces quartiers. La Ville de Marseille lança une étude de programmation, confiée à un cabinet parisien. Des études de faisabilité furent réalisées, une partie des bâtiments sur le site fut même mise en réserve. Et depuis... plus rien!

Enfin pas tout à fait. Un pôle logistique s'est développé sur le site et l'ancienne usine s'est vue aussi décerner le label patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle par la Drac fin 2012. Mais malgré le soutien de l'ancienne ministre de la Culture Aurélie Filippetti, l'espace reste vacant et la "Dame blanche", comme l'appellent les habitants du quartier, continue de se dégrader.

LEGRÉ-MANTE

## Enfin un projet pour l'usine maudite?

Site le plus emblématique de l'ancienne activité industrielle des quartiers Sud, l'usine Legré-Mante, à la Madrague de Montredon (8<sup>e</sup>) a produit tour à tour du plomb, du zinc, de la soude, puis, jusqu'à la liquidation de l'entreprise en 2009, de l'acide tartrique, sulfurique et citrique. Les bâtiments industriels, à l'abandon, tombent en ruine, aidés, ces derniers mois, par des actes de malveillance et des incendies réguliers. Dès 2011, un promoteur avait tenté d'y réaliser plusieurs projets immobiliers, et obtenu des permis aussitôt attaqués en justice par les riverains, avant de jeter l'éponge. La seule dépollution du crassier de l'usine, côté mer, où deux siècles de déchets ont été accumulés sur 17 mètres de profondeur se chiffre en dizaines de millions d'euros. Le 20 juillet 2017, le site qui appartenait à la Société française des produits tartriques Mante (SFPTM) est passé sous le contrôle du fonds d'investissement suisse Ginkgo. Le groupe Constructa a été approché en vue de prendre part à un projet de dépollution et de préservation de ce patrimoine industriel. Après des années d'abandon, l'espoir d'une renaissance?



BORÉLY

## Le Pavillon du Lac embourbé

Une "guinguette chic". C'est l'idée retenue par la Ville pour redonner vie au Pavillon du Lac, cette buvette jadis tant prisée des Marseillais. Fermée au public depuis... 11 ans déjà, cette bâtisse de conte de fées, édifée en 1863, a vu des générations s'y presser pour déguster une glace ou nourrir les canards. Mais en avril 2006,



la concession prit fin, puis un incendie ravagea le site. Les travaux qui s'alourdissent plongèrent le Pavillon, propriété de la Ville, dans un sommeil profond. Le Cercle des nageurs tenta de réveiller la belle endormie, en portant un projet avec la nageuse Laure Manaudou et l'agent Jean-François Salessy. Mais trop ambitieux, contesté pour son élitisme, le projet sombra au fond du lac.

Au printemps 2016, pour rompre le sortilège, la Ville a lancé un appel à projets. Le groupe parisien Noctis (qui anime déjà le Rooftop des Terrasses du Port) fut retenu, pour faire du Pavillon une "guinguette festive" où des soirées au bord de l'eau seraient organisées. Mais le projet s'embourbe. Une opération de restauration écologique du lac, en bien piteux état, a été actée en conseil municipal. "L'opération a pris du retard, mais elle se fera", assure le maire de secteur LR Yves Moraine, reconnaissant l'existence de problèmes de sécurité: "Le Pavillon est une île, soumis à des contraintes en termes de contenance de population". Noctis souhaite donc créer un nouveau volume d'environ 150m<sup>2</sup> surface de plancher sur l'emprise existante de la terrasse, une demande nécessitant d'adapter les règles urbanistiques du site. Des négociations seraient en cours avec la Ville. Qui ne fixe plus de calendrier.

LA VALENTINE

## Ci-gît le plus grand bowling de Marseille

Façade refaite pour le centre commercial, arrivée de nouveaux commerces: en 2017, la zone industrielle de la Valentine a fait peau neuve pour lutter contre la concurrence des Terrasses du Port et du Centre Bourse. Juste à côté du Burger King flamboyant neuf, un seul bâtiment semble figé dans le temps. Depuis que les lieux ont été vidés en mars 2016, et que le BowlingStar a déménagé à Saint-Jean-du-Désert (12<sup>e</sup>), il ne reste presque rien de cet ancien lieu de vie qui faisait salle comble le week-end. Vitres brisées, canettes vides, graffitis: les lieux ont à l'évidence été squattés. Que va devenir ce site? Le mystère reste entier, aucune information n'ayant été délivrée sur son avenir.





# L'incendie qui bouscula l'Histoire

Il y a 80 ans, le feu des Nouvelles Galeries amènera le gouvernement, aux premières loges, à mettre Marseille sous tutelle

Évocation

Le cours de l'Histoire tient souvent du concours de circonstances. Prenez l'incendie des Nouvelles Galeries, dont on commémore aujourd'hui les 80 ans. Il est entré dans les mémoires non seulement à cause de son terrible bilan (73 morts, entre 150 et 200 blessés), mais aussi parce qu'il eut lieu alors que l'une des principales formations politiques de l'époque organisait, au même moment, son congrès dans la bonne ville de Marseille. Ses membres furent les premiers témoins de la désorganisation des secours, du manque de moyens et l'obstruction involontaire des badauds. Dans un contexte politique délétère, ce drame servit le pouvoir autant qu'il permit de constater les petits calculs, bientôt balayés par la guerre.

Ainsi, si des ministres n'avaient pas été aux premières loges du sinistre, dans l'hôtel Noailles, juste en face des Nouvelles Galeries, Marseille n'aurait pas été mise sous tutelle. Et les marins pompiers n'auraient jamais remplacé les sapeurs. Exemple : deux ans plus tôt, la terrible explosion de la poudrerie de Saint-Chamas (53 morts), dans la campagne provençale, n'avait pas provoqué autant de conséquences.

## Le gouvernement aux premières loges

"Mais qui commande ici ? Il n'y a donc pas un homme pour diriger ? C'est lamentable. Et s'il y avait eu la guerre, qu'aurait donc fait la défense passive aux prises avec plusieurs incendies ?" La phrase du radical-socialiste Édouard Daladier, tout juste revenu de Munich où il vient de signer de funestes accords, résumera le sort réservé aux autorités marseillaises.

Pour le coup, à l'instar d'un Édouard Philippe en bottes dans l'Aude, le président du Conseil

peut constater l'ampleur des dégâts de ses propres yeux et en temps réel. Avec le maire de Lyon, Édouard Herriot, et le ministre de l'Intérieur, Albert Sarraut, il participe au 35<sup>e</sup> Congrès du Parti républicain, radical et socialiste, organisé au parc Chanot.

## Daladier contre Tasso

"L'incendie des Nouvelles Galeries (...) que les congressistes peuvent suivre d'autant mieux que l'hôtel Noailles où ils sont logés est en face du magasin et que des flammes attisées par un vent violent arrivent jusqu'à leurs chambres, vient cruellement confirmer cette impression généralisée de désordre et d'incurie", notait l'his-

"La bouillabaisse chez Basso, la grillade chez Tasso."

torien marseillais Pierre Guiral (1). Le "taureau du Vaucluse" ne fait toutefois pas dans la solidarité provençale avec l'édile marseillais. Les deux hommes se connaissent : Henri Tasso a été, durant presque deux ans (1936-1938), sous-secrétaire d'État à la Marine marchande du Front populaire, qui a éclaté au printemps précédent. Tasso, partisan du maintien des avantages sociaux acquis durant les trois années précédentes, fait partie des opposants à l'austère Daladier qui veut "remettre la France au travail".

## "La grillade chez Tasso"

Deux jours après l'incendie des Nouvelles Galeries, le maire de Marseille est élu sénateur. Pendant ce temps, une plaisanterie acide circule : "La bouillabaisse chez Basso (restaurant renommé, Ndlr), la grillade chez Tasso." Mis

en cause au sein de son conseil municipal, Henri Tasso se maintient à son poste jusqu'en mars 1939. Tout en remettant la faute sur l'État et le manque de financements dont souffrirait sa ville. Le pouvoir central, lui, ne se reconnaît aucune responsabilité. Toute ressemblance avec des personnages existants...

## Sous tutelle

Le 20 mars, un décret-loi du gouvernement Daladier place la ville sous la tutelle de l'État. Le constat est sans appel et sonne étrangement de nos jours. Concernant les critères de recrutement des agents de la Ville : "Dans des cas trop fréquents, leur passé judiciaire aurait dû en écarter à tout jamais". Au sujet aussi des conditions de passation des marchés publics : "Nombre d'inexplicables mal-adresses ont abouti dans la rédaction des clauses de conventions fort diverses à mettre les mauvais risques à la charge de la Ville et à faire bénéficier ses co-contractants de possibilités de profit abusives". Enfin, sur la gestion des finances : "Les impôts, cependant très lourds, ne suffisent même pas à assurer la vie courante de l'administration municipale".

La démission forcée de Tasso permet de jeter avantageusement l'opprobre sur un adversaire de province, même si on n'ira pas jusqu'à parler de règlements de comptes jacobin. Cinq mois plus tard, Daladier déclarait la guerre à l'Allemagne. Il faudra attendre la Libération et Gaston Defferre pour que Marseille retrouve son autonomie.

Sylvain PIGNOL

1. "Le congrès radical et radical-socialiste de Marseille (26 au 29 octobre 1938) ou le triomphe d'Édouard Daladier", Pierre Guiral, dans la revue "Provence Historique", tome 29, 1979.

Les flammes des Nouvelles Galeries, attisées par le mistral, atteignent l'hôtel Noailles, de l'autre côté de la Canebière, où logeaient les ministres venu assister au congrès des radicaux.

/PHOTO ARCHIVES



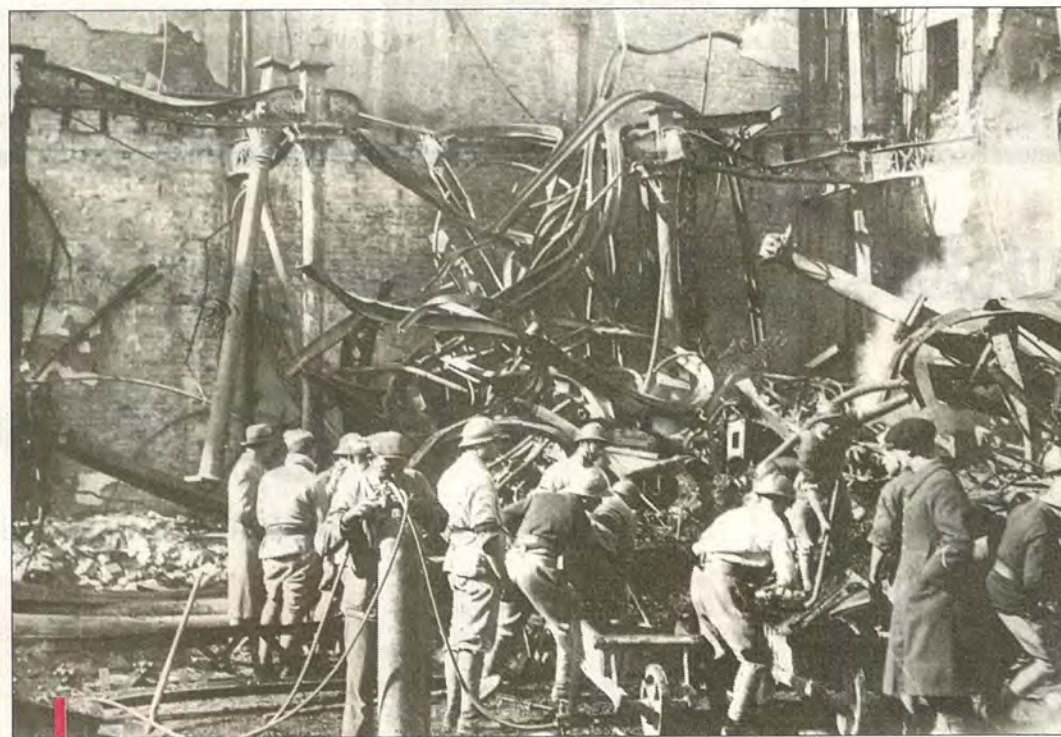
Après l'incendie, les autorités ne purent que constater l'ampleur des dégâts. Le drame conduira, cinq mois plus tard, à placer Marseille sous la tutelle de l'État.

/PHOTO ARCHIVES



CE QUI S'EST PASSÉ LE 28 OCTOBRE 1938

## Des sapeurs-pompiers dépassés par un sinistre incontrôlable



Les sapeurs-pompiers furent courageux mais dépassés lors de cet incendie.

/PHOTO ARCHIVES

Il est un peu plus de 14h30, en ce vendredi 28 octobre 1938, lorsqu'une fumée noire commence à s'échapper du bâtiment installé entre la Canebière et la rue Thubaneau. Sur 3500 m<sup>2</sup>, les Nouvelles Galeries, inaugurées 43 ans plus tôt, sont un lieu incontournable du paysage marseillais. L'alerte est donnée. Le premier équipage de sapeurs-pompiers, injoignables dans les premiers instants, arrive finalement sur place une dizaine de minutes plus tard. Mais la tâche est trop importante pour les moyens dont ils sont dotés et le sinistre, attisé par un mistral violent, incontrôlable. Au surplus, les forces de l'ordre sont mobilisées au parc Chanot, où se tient le congrès du Parti radical-socialiste. Personne ou presque n'est présent pour canaliser la foule des badauds qui s'agglutine au pied de l'immeuble et freine la progression des secours. La structure du bâtiment, de style Eiffel, n'est pas faite pour supporter une telle chaleur. Les 400 personnes qui se

trouvent à l'intérieur, dont 355 employés, sont quasiment prises au piège du brasier. Le chef du corps de sapeurs-pompiers est très vite blessé et laisse ses troupes désorganisées. Après plusieurs dizaines de minutes, la façade s'effondre sur la rue. Vers 15h30, le contre-amiral Muselier appelle à la rescousse les marins pompiers de Toulon qui arrivent par la route vers 17h30. Trop tard pour les Nouvelles Galeries. Mais il faut désormais protéger les bâtiments contigus, dont les hôtels de luxe, que le feu menace de gagner. Bien organisés et équipés, ils impressionnent Daladier, qui confiera neuf mois plus tard la sécurité des Marseillais aux militaires.

Au final, on dénombre 73 morts. Certains corps ne seront jamais identifiés. Les dépouilles sont inhumées collectivement au cimetière Saint-Pierre, où un monument commémore toujours cette date.

Sy.P.

### LE COMMENTAIRE DE JULIEN RUAS, ADJOINT AU BATAILLON

## "Je suis fier de ces 2 400 femmes et hommes"

Comment Marseille va-t-elle commémorer cet événement ?

À 13h30 aujourd'hui à la caserne de la Canebière, le Bataillon, dans le cadre des Dimanches de la Canebière, donne rendez-vous aux Marseillais : l'Amicale présentera le plus ancien des véhicules du Bataillon acheté il y a 80 ans par la mairie de Marseille. Je salue d'ailleurs le travail de cette Amicale, et notamment de son président Philippe Liautaud, qui n'a compté ni son temps ni son énergie pour faire revivre ce véhicule.

Vous êtes adjoint au maire en charge du Bataillon depuis 4 ans : qu'est-ce qui vous rend le plus fier ?

Ce sont les 2400 femmes et hommes qui servent les Marseillais chaque jour : jamais leur courage et leur abnégation n'ont été pris en défaut, que ce soit sur le feu de Rognac qu'ils ont brillamment stoppé en 2016 ou lorsque en 2017 ils ont dû maîtriser le feu de Luminy, en parfaite coordination avec les sapeurs-pompiers. Le



L'adjoint au Bataillon.

savoir-faire et l'organisation de nos marins, notamment dans le cadre de la prise en compte du risque attentat au quotidien, montrent s'il en était besoin les capacités d'adaptation de cette unité militaire. C'est donc un honneur pour moi que le maire Jean-Claude Gaudin m'ait confié cette délégation car je sais tout l'attachement qu'il porte à nos marins pompiers. Il l'a encore prouvé en déposant au Sénat, avec Bruno Gilles, un amendement concernant le financement du Bataillon. C'était d'ailleurs l'un de ces derniers, ce qui confère à ce

texte un aspect historique.

Comment peut-on encore améliorer le Bataillon ?

La Ville de Marseille, au travers du plan Bataillon 2025, fait de gros efforts à la fois pour améliorer le casernement de nos marins pompiers mais aussi pour créer deux nouvelles casernes à Saint-Julien et au Redon à l'horizon 2020-2022. Grâce au soutien du Conseil départemental, dont je veux remercier la présidente Martine Vassal, qui nous a d'ores et déjà accordé 25 millions d'euros, nous pouvons investir dans des véhicules qui correspondent mieux à nos besoins et aux risques de notre territoire comme récemment avec l'acquisition de deux bateaux-pompes légers pour le grand port de Marseille. Les pouvoirs publics dans leur ensemble ont compris que le Bataillon est aussi un outil d'attractivité de par son efficacité et un vecteur d'intégration de notre jeunesse au travers des cadets du Bataillon.

Propos recueillis par R.C.

## Marins pompiers : une anomalie devenue fierté marseillaise

Le bataillon des marins pompiers de Marseille (BMPM) reste aujourd'hui une anomalie - au sens premier du terme - dans l'organisation des secours en France. En effet, avec Marseille, seuls Paris et sa petite couronne, avec la brigade des sapeurs-pompiers, voient intervenir des militaires pour le secours à personne et la lutte contre les incendies. Dans le reste de la France, ce sont des sapeurs-pompiers (civils) qui interviennent. Organisés en Services départementaux d'incendie et de secours (Sdis), ils sont administrés par les Conseils départementaux tout en étant sous l'autorité du ministère de l'Intérieur. Créé par décret le 29 juillet 1939 (en même temps que l'Assistance publique-hôpitaux de Marseille), le BMPM est doté de 572 hommes (17 officiers, 80 officiers marini-

ers et 469 quartiers maîtres), placés sous l'autorité du commandant de la Marine de Marseille. Aujourd'hui, près de 2500 hommes assurent au quotidien la sécurité des Marseillais, avec 115 000 interventions annuelles, soit 315 par jour et un départ toutes les 5 minutes, répartis dans 17 casernes. Un récent rapport de la Chambre régionale des comptes est d'ailleurs venu souligner l'efficacité de l'action du BMPM, en faisant le lien avec le statut militaire des soldats du feu marseillais. Outre Marseille, les marins pompiers du bataillon interviennent aussi à l'aéroport Marseille-Provence, chez Airbus Helicopters, sur les navires à quai et en rade ou encore dans l'enceinte du Grand port maritime de Marseille.

Sy.P.

## Les victimes identifiées

Antoine ALLEHEILY  
Lucienne ANDRE  
Gabrielle BERGAGLIA  
Augustine BOMPARD  
Marie BOZZI  
Mireille BRANDELLI  
Paulette CASTELLAN  
Anna ou Marcelle COURBET  
Antoine DI CECCIO  
Marie DUPUY  
Marie FOURNERY  
Louis FRISCHES  
Berthe GALINIER  
Marie-Louise GARCIN  
Frédérique GAUTIER  
Georges LAURENCE  
Thérèse MARCELLO  
Marguerite MARRON  
Marinette MIGNARI  
Antoine MOLINARI  
Elie PEPE  
Louis-Valentine PIETRI  
Olympe VECCO

## Une messe aux Réformés ce matin

Une messe sera célébrée dans l'église Saint-Vincent-de-Paul - Les Réformés aujourd'hui à 10h30 à l'intention des 73 victimes décédées au cours de l'incendie mais aussi des blessés et les familles de victimes, en présence d'une délégation du bataillon de marins pompiers de Marseille. Le directeur des Galeries Lafayette est également invité avec son personnel (les victimes de l'incendie de 1938 étaient en majorité des employés). Le maire de secteur devrait aussi participer à la célébration.

## Les victimes non-identifiées

Etienne AGASSIAN  
Emma ARMAND  
Jeanne BELTRANDI  
Anna BERTUCCELLI  
Élysée BONNAFOUX  
Charles BRUGIER  
André CABANNE  
Henriette CARBONNEL  
Germaine CARBONNELLE  
Marie CARDINAL  
Charlotte CASTELLINO  
Germaine CHARRAS  
Suzette CHASSAGNE  
Maurice CREPIN  
Marguerite DELCORSO  
Paulette DUPRAT  
Marie FERRAT  
Augusta FOIN  
Louis GIBELIN  
Marius GIRAUD  
Marie-Louise GOULET  
Joseph GUIBERT  
Yvette JOFFRE  
Alfred JOULLIE  
Marie KOURSTOF  
Noëlle LUCCHESI  
Jeanne MARIETTO  
Léonie-Mireille MARTELLI  
Joséphine MARTINELLI  
Amandine MARTINOT  
Eulalie MOREL  
Madeleine MORENO  
Marie-Rose MOURRE  
Louis NICOLINI  
Madeleine NIQUET  
Jeanne OLIVIERI  
Eugénie PASQUALI  
Marie-Rose PEREZ  
Inès PICONE  
Léonie POUCEL  
Antoine-Joseph PUTHOD  
Félicie RAMBALDI  
Arllette RIGAUD  
Marie SERVEL  
Angèle SINIBALDI  
Augustin SORBA  
Charles SUZAN  
Fortuné TETARD  
Georgette UGUETTI  
Odette VIAL  
Laurence VIDAL  
Antonia VINCENT



# Les lieux les plus "instagrammés"

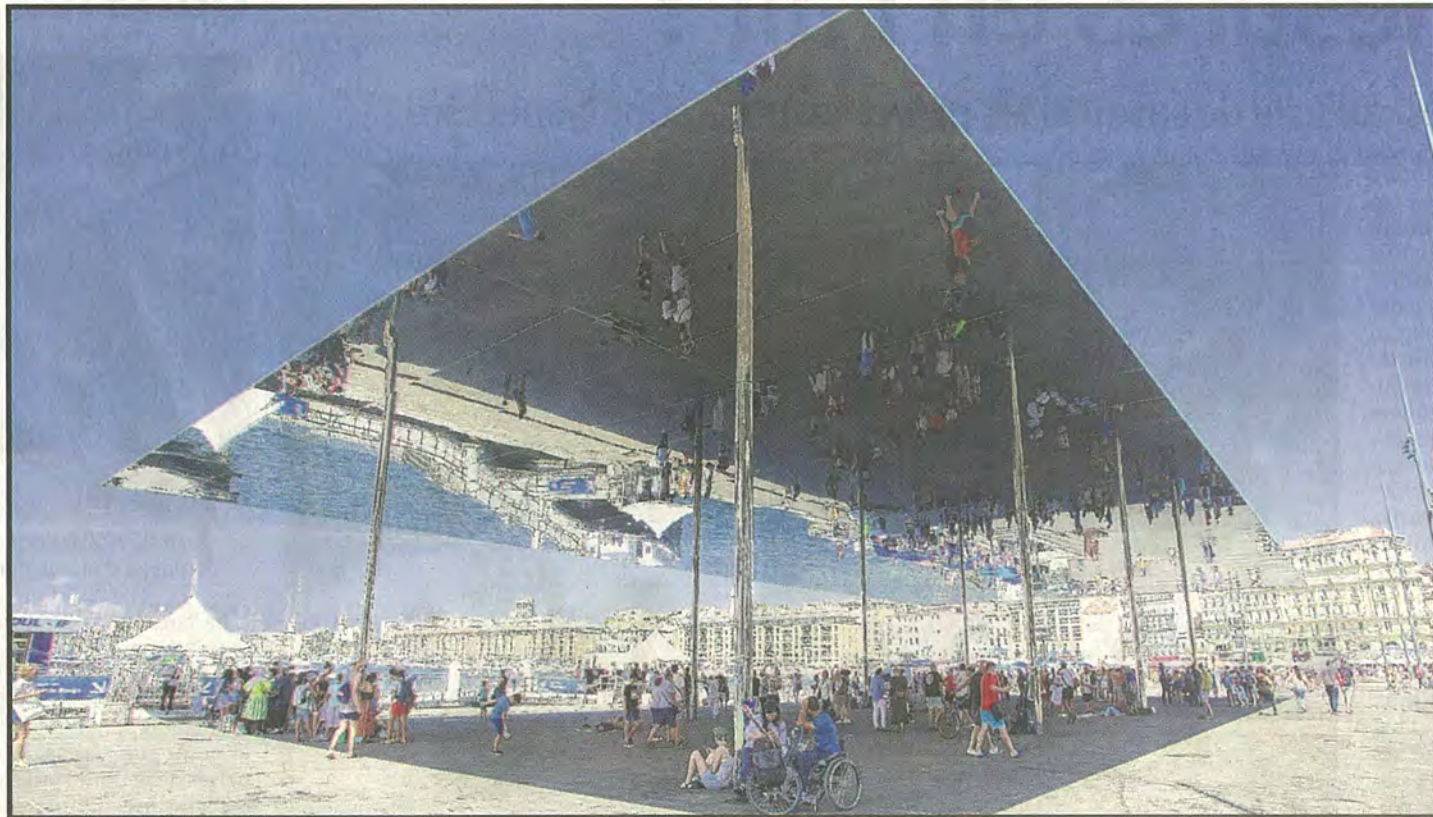
Marseille s'affiche sur le réseau social. Les internautes, qu'ils soient marseillais ou touristes, ont leurs endroits favoris

**P**endant les vacances, vous aimez découvrir des villes, apprendre des choses et rencontrer des gens. Mais surtout prendre des photos pour garder de beaux souvenirs de votre voyage. De quoi remplir votre page Instagram de clichés colorés. Car, avouez-le, vous avez parfois du mal à décrocher des réseaux sociaux, même pendant vos congés...

Voici une petite sélection des endroits marseillais préférés des internautes, touristes qui font partager sur la toile leur visite dans la cité phocéenne ou locaux qui affichent leur amour inconditionnel pour la ville et la magie de certains quartiers ou points de vue.

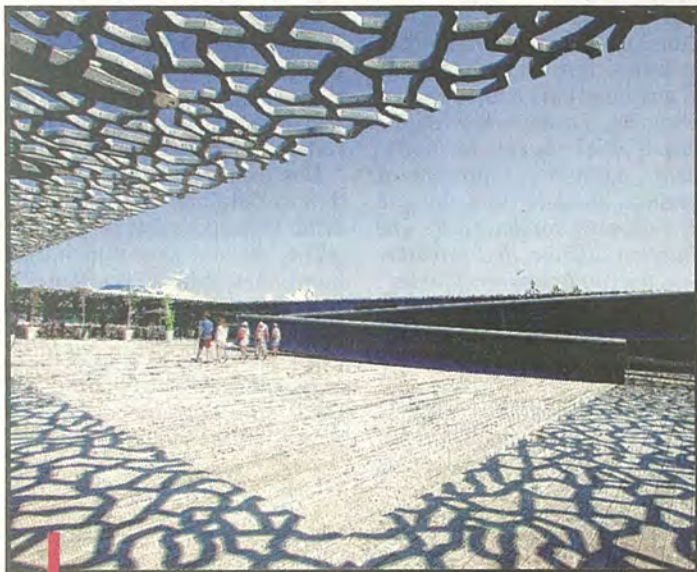
M.V.

Retrouvez le dossier complet sur [laprovence.com](http://laprovence.com)



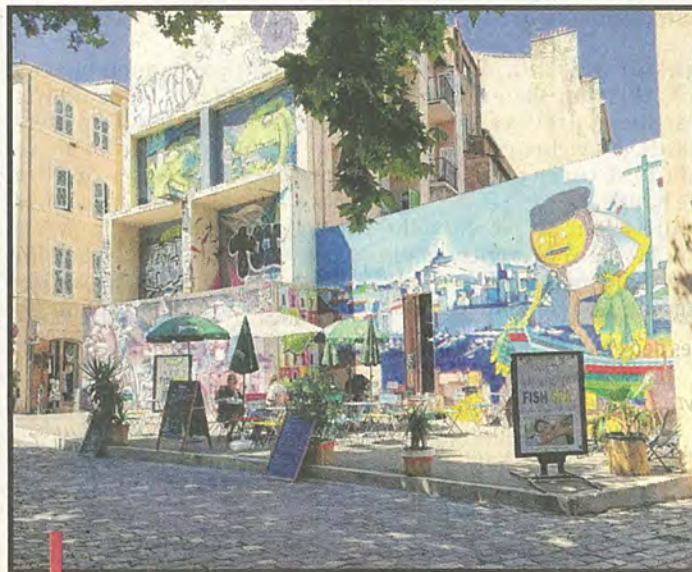
Commencez la journée en allant admirer Marseille pendant qu'elle se réveille, depuis LE lieu inratable: le Vieux-Port, avec son ombrière qui reflète la mer. Levez le nez pour prendre une photo de vous renversante...

/PHOTO DOMINIQUE MARCHÉ



Marchez le long du port, en passant devant l'hôtel de ville, jusqu'au Mucem, où les points de vue ne manquent pas pour créer une photo originale.

/PHOTO D.M.



Non loin de là, les ruelles calmes du Panier nous attendent. Il suffit de traverser la passerelle qui surplombe la route pour se retrouver dans le plus vieux quartier de la ville.

/PHOTO R.K.



Si vous aimez le street art, vous allez adorer Notre-Dame-du-Mont. Connu pour être le quartier bobo, le cours Julien regorge d'inspirations.

/PHOTO GEORGES ROBERT



Remontez le Vieux-Port dans l'autre sens, direction la corniche Kennedy et arrêtez-vous en chemin au palais du Pharo, où vous pourrez profiter d'une vue différente sur le Vieux-Port et le Mucem.

/PHOTO PATRICK NOSETTO



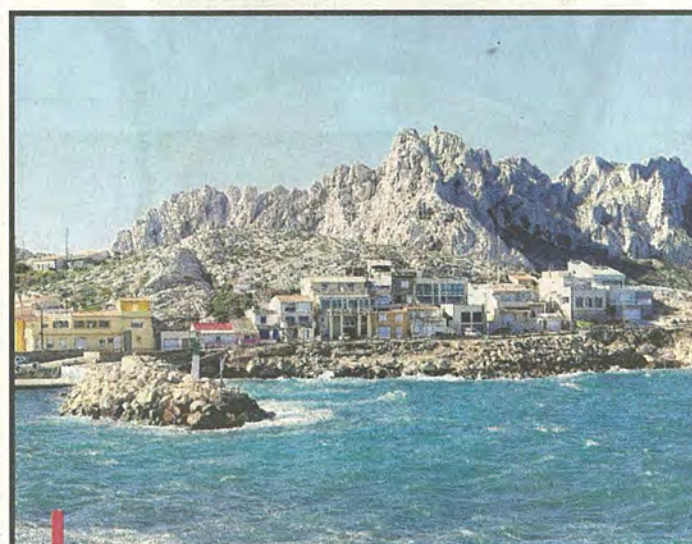
Comment profiter de Marseille sans passer par le vallon des Auffes? Dissimulé sous la corniche Kennedy, ce petit port est un coin immanquable pour profiter du charme de la cité phocéenne. Et tous les moments sont bons pour s'y détendre.

/PHOTO MITZI GATTO



Longez encore la côte, et perdez-vous dans les ruelles. Avec un peu de curiosité, vous trouverez l'anse de Malmousque, pas évidente à débusquer mais un régal pour les yeux.

/PHOTO H.G.



En voiture, en scooter ou à vélo, parcourez les 10 km de littoral qui vous séparent des Goudes. Avec ses cabanons de pêcheurs et ses eaux turquoise, on est au bout du monde.

/PHOTO DAVID ROSSI



Rien de mieux que de dormir dans une chambre avec vue sur le Vieux-Port et la Bonne Mère. De quoi vous donner l'envie d'aller la voir de plus près.

/PHOTO NICOLAS VALLAURI



# 10 PORTRAITS ET INTERVIEWS

- 1 Marc Pietri : « il fallait que la tour La Marseillaise soit un totem »**  
La Provence- 30.07.2018
- 2 Rodolphe SAADÉ – « l'innovation est dans l'ADN de CMA CGM »**  
La Tribune N°261 – 21.09.2018
- 3 Jean-Louis Kérignard – Le guerrier de la paix**  
M Le magazine du Monde – 22.09.2018
- 4 Marseille rend hommage à l'abbé Fouque**  
La Provence – 24.09.2018
- 5 Olivier Mathiot, Président de Thecamp**  
TPBM N°1258 du 31.10.2018
- 6 Mazzia, chef de l'année 2018**  
La Provence – 01.11.2018
- 7 Michel Peraldi –**  
**« Il y a une forme d'exotisme de proximité qui est à l'œuvre »**  
Libération – 16.11.2018



# Marc Pietri: "Il fallait que la tour La Marseillaise soit un totem"

Par Marguerite DÉGEZ  
Photos David ROSSI

**A**vec ses 135 m de haut et ses façades tricolores imaginées par l'architecte Jean Nouvel, la tour La Marseillaise fait déjà partie du paysage phocéén (voir encadré). Elle sera livrée demain, à midi. Marc Pietri, P.-d.g de Constructa, qui en est à l'origine, fait le bilan.

## Vous achevez la tour au terme de trois ans de travaux. Comment s'est déroulé le chantier ?

La livraison aura lieu demain à midi, on livre la coque. Le premier locataire s'installera, le 10 septembre, sera Haribo. Puis l'inauguration se tiendra le 25 octobre prochain. Avec Jean (Nouvel, l'architecte, Ndlr), ça s'est merveilleusement bien passé. On a agi l'un pour l'autre de manière à ce que tout le monde soit en confiance. Aujourd'hui, tout le monde est content, conscient que nous avons fait quelque chose de hors du commun, et fier.

## Le budget a-t-il été revu à la hausse ?

La tour a coûté 200 millions d'euros hors taxes. Rien que de vous en parler, j'en tremble, mais non, il n'y a pas eu de dépassement du budget.

## Quelles sont les principales difficultés auxquelles vous avez fait face ?

La plus grande angoisse a été le montage du financement. Ensuite, il y a eu un recours du bail de la Communauté urbaine (signé avant la création de la Métropole, ce déménagement des services dans la tour à 80 millions d'euros a été remis en cause en 2013 par trois contribuables. Le 5 juin 2015, le tribunal administratif a rejeté leur requête, Ndlr). Au début du chantier, on est aussi tombés sur une poche de sable qui nous a obligés à renforcer les choses, à prendre trois fois plus de précautions.



"J'ai travaillé un peu partout, c'est une marque d'apaisement de revenir construire chez moi", estime Marc Pietri, P.-d.g. de Constructa.

## À la veille de sa livraison, quel est le taux d'occupation des espaces ?

Nous avons un taux d'occupation de 100%. Enfin, il reste 400 m<sup>2</sup> sur les 35 000 m<sup>2</sup> louables, mais nous avons deux candidats. En plus des entreprises annoncées (Orange, Haribo, Constructa elle-même, la Métropole Aix-Marseille-Provence, Sodexo, Swiss Life, Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse, Ndlr), normalement, l'Organisation des Nations unies (ONU), la Banque mondiale et le Conseil mondial de l'eau s'installeront dans des bureaux de représentation. La Snef mettra son siège de direction ici, et la Chambre de commerce et d'industrie ouvrira son nouveau World trade center, le "Sky center".

## Certains craignent que ces tours ne changent la silhouette de la ville, que leur répondez-vous ?

On a des objets architecturaux très ambitieux. Or, dans toutes les villes du monde aujourd'hui, ce sont les objets architecturaux qui identifient la ville. On a uniquement visé la qualité, les grands noms - pas pour faire du "people" - parce que ça identifie une ville : Gaudi, Renzo Piano, Jean Nouvel... C'est pour ça d'ailleurs qu'on a fait grandir l'immeuble avec les enfants, les seniors, le quartier. Pour que ce ne soit pas quelque chose d'imposé.

## De quelle manière ?

On a fait une étude avec trois classes de

**"Les enfants des deux écoles et le CIQ sont venus visiter le chantier régulièrement, pour grandir avec la tour."**

CE2 des écoles Ruffi et Robert-Schuman au hasard et on a dit aux enfants : "Dessinez une tour". 80% des gosses ont dessiné le 11-Septembre. Or, ça ne doit pas être une blessure. Ici, à Marseille, les quartiers sensibles sont mitoyens avec les quartiers d'affaires. Il fallait que cette tour ne soit pas une provocation mais quelque chose que les gens aiment, tel un totem. Alors régulièrement, les enfants des deux écoles sont venus visiter le chantier, pour grandir avec la tour. J'ai fait aussi la même chose avec les gens plus âgés. Madame Bay, présidente du CIQ, a suivi tous les trois mois la construction... Nous avons fait plus de 350 visites du chantier ! Aujourd'hui, les principaux supporters de la tour sont les gens du quartier.

## La tour H56, petite sœur de La Marseillaise, a été fortement réduite par rapport au projet d'origine...

Oui, elle devait faire 117 m, mais elle a été descendue à 56 car on a considéré plusieurs choses. Premièrement, le fait que ces trois tours (avec la H99, également en projet, Ndlr) s'inscrivent côte à côte, c'était vraiment un mur. Ensuite, ça représentait encore une opération d'environ 200 millions d'euros, quelque chose de très lourd. L'intérêt de la Ville et d'EuroMed, c'est qu'on aille le plus vite possible maintenant. On a donc réduit la H56, et on l'a renommée la Porte Bleue car elle casse le mur, et forme une porte sur la Méditerranée et sur l'arrière-pays.

## Que représente l'aboutissement de ce projet pour vous ?

Ma grande fierté c'est d'être allé jusqu'au bout et de laisser ça à ma famille. Au fond, cette tour m'amène la sérénité. J'ai longtemps couru, fait tous les pays du monde, j'ai travaillé un peu partout, c'est une marque d'apaisement de revenir construire chez moi. Et pour la cérémonie d'inauguration, je saute en parachute du 30<sup>e</sup> étage ! (Rires.)

## En chiffres

► 135 mètres de hauteur, pour 31 étages, soit 10 m de moins que sa voisine et aînée de 7 ans, la tour CMA-CGM. Elle demeure néanmoins la plus grande du projet des Quais d'Arcenc, menée par Constructa, qui regroupe le bâtiment transversal Balthazar (livré en 2014), et les futures tours Porte Bleue (ou H56) et H99 dont la livraison est prévue respectivement fin 2021 et fin 2022.

► 200 millions d'€ hors taxes: le coût de la construction de la Marseillaise, prise en charge par ses nouveaux propriétaires, la Caisse d'Épargne (Cepac), la Caisse des dépôts et Swiss Life.

► 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux, mais aussi un restaurant d'entreprise de 2 500 m<sup>2</sup>, une crèche, une conciergerie et cinq autres commerces prévus dans le grand hall.

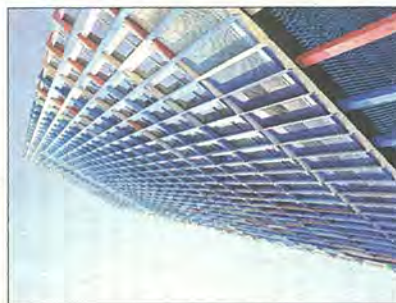
► 900 emplois ont été générés par la construction de l'édifice, dont 41 embauches nettes en CDI pour 45 000 heures d'insertion grâce à une convention signée sous l'autorité du Préfet et de Pôle emploi. Le fonctionnement de la tour, lui, engendrera la création de 60 postes en CDI minimum (sécurité, entretien...).

► 18 800 m<sup>3</sup> de béton utilisés pour l'édification de la tour, ainsi que 1 700 tonnes d'acier, et surtout 3 850 panneaux brise-soleil aux teintes différentes en béton fibré à ultra-haute performance. Tous les matériaux viennent d'un rayon maximum de 800 km de Marseille.

► 3 religieux invités pour la cérémonie multiconfessionnelle organisée le 4 mars 2016. Monseigneur Aveline, évêque auxiliaire de Marseille, Lionel Dray, adjoint du grand rabbin, et Farid Amri, imam de la mosquée de la Busserine, ont chacun rédigé une prière à cette occasion, textes qui ont été scellés dans le béton de la tour tricolore avec un rameau d'olivier.

## QUAIS D'ARENCE

### Avec la tour tricolore, se dessine la "skyline"



L'étape est symbolique. Jusque-là, seule la tour CMA CGM se démarquait sur le littoral. Désormais, la silhouette tricolore, que Jean Nouvel a voulue "minérale", apte à se fondre dans les couleurs de son paysage, dessine la skyline en projet de plusieurs décennies, et qui sera complétée dans les années à venir par les tours H56 (la Porte Bleue) et H99, mais aussi par une seconde tour sur le terrain de l'armateur marseillais Saadé, avait annoncé en 2016 Laure-Agnès Caradec, présidente de l'établissement public Euroméditerranée. Chacun des édifices, représentant des millions d'euros d'investissements, est signé d'un architecte de renom différent, de Zaha Hadid à Roland Carta et Jean Nouvel, comme pour prouver au monde que Marseille met le prix pour construire cette nouvelle facette de son visage, argument de poids de son attractivité économique.

Et si la mise en service de La Marseillaise est aussi importante, c'est qu'elle constitue aussi un signal fort pour d'éventuels investisseurs notamment étrangers dans une zone qui a connu plusieurs changements de physionomie au cours des dernières décennies. Comment ne pas citer la tour Icade, imaginée par le Grand port maritime sur l'îlot Peyssonnel puis abandonnée en 2009 ? Ou plus récemment la réduction de la tour Horizon/H56 de 117 à 56m (voir interview ci-dessus), et une réflexion engagée pour modifier sinon ses dimensions extérieures, du moins l'agencement intérieur de sa voisine H99.

La Marseillaise, elle, ne bougera plus, et a déjà réussi son pari d'attirer des clients étrangers en s'adjoignant l'installation du groupe d'assurance Swiss Life. Qui aura pour voisine de bureaux Constructa elle-même qui se retrouvera... locataire de l'édifice.





CMA CGM compte utiliser l'Internet des objets (IoT) pour mieux exploiter les informations fournies par le transport de 20 millions de conteneurs chaque année.

# « L'INNOVATION est dans l'ADN de CMA CGM »

Avec Ze Box, à la fois incubateur et accélérateur dans le transport et la logistique, le PDG de CMA CGM innove en faisant travailler les acteurs venus du monde des startups et de la recherche.

**LA TRIBUNE** - Pourquoi CMA CGM s'est-elle intéressée très tôt à l'innovation ? À quel degré l'innovation joue-t-elle un rôle dans son développement ?

RODOLPHE SAADÉ - L'innovation est dans l'ADN de CMA CGM. L'imagination est d'ailleurs l'une de nos quatre valeurs. L'innovation est aujourd'hui au cœur de notre stratégie et nous permet d'améliorer sans cesse notre offre de service, de renforcer notre performance, mais aussi d'agir en faveur de l'environnement.

**CMA CGM est depuis plusieurs années au capital de certaines entreprises du territoire, soutenant justement les initiatives innovantes. Pourquoi cet engagement ?**

Nous sommes attachés au développement et à la réussite de ce territoire. Il y a sur celui-ci des entreprises avec un très fort potentiel qui méritent d'être accompagnées dans leur développement, que ce soit à travers des prises de participations ou des partenariats.

Nous en avons d'ores et déjà accompagné un certain nombre et nous sommes prêts à en accompagner d'autres.

**L'open innovation est-elle indispensable ?**

Aujourd'hui les innovations sont liées à des technologies nouvelles dont les domaines d'application peuvent être multiples. Or, les technologies évoluent tellement rapidement qu'il faut en permanence rechercher les meilleurs sur chaque technologie. Les meilleurs ne sont pas toujours au sein de grands groupes. Ils peuvent être dans des startups ou dans des départements de recherche universitaire. Vous serez donc d'autant plus innovant que vous parviendrez à faire travailler ensemble tous ces acteurs issus de domaines très différents autour d'une application utile à votre secteur.

**Vous inaugurez bientôt votre propre incubateur, Ze Box après donc des accompagnements ciblés, notamment aussi auprès du Carburateur. Était-ce une volonté de vous impliquer dans l'innovation crescendo ?**

Le Carburateur est un très beau projet porté par Muriel Bernard-Reymond qui permet à des startups et des PME de se développer au sein des quartiers Nord de Marseille. Nous avons souhaité le soutenir financièrement il y a deux ans, convaincus de la qualité de

l'accompagnement qu'il proposait. Nous avons d'ailleurs eu raison de leur faire confiance puisqu'une des startups du Carburateur vient d'intégrer Ze Box pour commencer une nouvelle phase de son développement.

En ce qui concerne Ze Box, je trouvais que Marseille manquait d'un incubateur et d'un accélérateur à dimension internationale. J'ai donc souhaité créer Ze Box pour permettre à des startups du monde entier de venir se développer ici en France et à Marseille. Ze Box accueillera des startups dans le domaine du transport et de la logistique bien évidemment, mais aussi des mobilités et de l'industrie 4.0. Je suis d'ailleurs particulièrement heureux que notre projet ait d'ores et déjà séduit plusieurs startups en France et à l'étranger. Mais aussi des partenaires corporate issus de grandes entreprises françaises et internationales qui leur apporteront leur expertise et créeront des liens privilégiés avec elles. D'autres partenaires peuvent encore nous rejoindre.

**Qu'attendez-vous de Ze Box ?**

Que cela devienne un lieu incontournable de l'innovation en France et dans le monde. Avec nos partenaires, nous allons offrir aux startups un accompagnement unique et leur donner accès à un réseau international sans précédent. En venant à Ze Box, les startups pourront développer leurs projets mais immédiatement se projeter à l'international. Je compte maintenant sur les startups de Ze Box pour devenir des références mondiales.

**Quelle révolution permet, promet l'IoT ?**

Nous transportons chaque année près de 20 millions de conteneurs. Ils parcourent chacun des dizaines de milliers de kilomètres sur terre et en mer. Tous ces conteneurs et les marchandises qu'ils contiennent représentent une somme considérable d'informations qui, aujourd'hui, n'est pas assez utilisée. L'IoT appliqué aux conteneurs va nous permettre d'exploiter cette donnée afin d'optimiser notre offre de transport. Mais nous allons pouvoir aussi améliorer la qualité de service rendu de nos clients en anticipant mieux leurs besoins et en leur donnant une information en temps réel, plus pertinente et plus fiable. L'IoT est un enjeu important pour CMA CGM et c'est la raison pour laquelle nous avons investi dans Traxens et que nous avons initié une collaboration avec Sigfox.

**Comment voyez-vous le développement de CMA CGM ?**

Nous sommes avant tout des entrepreneurs ayant cette passion du développement. En quarante ans, CMA CGM est devenu un leader mondial parce qu'il a su anticiper l'évolution du marché et répondre parfaitement aux attentes de ses clients.

Pour poursuivre notre développement, nous devons en permanence renforcer notre offre de service, dans le maritime et dans la logistique, afin de leur offrir des solutions complètes. Leur satisfaction doit rester notre priorité.

Et l'innovation tient un rôle clé dans cette stratégie. A travers l'expertise interne que nous ne cessons de renforcer, notre fonds d'investissement CMA CGM Ventures, les partenariats que nous avons scellés et maintenant Ze Box, nous nous donnons les moyens d'être la référence en matière d'innovation dans l'industrie du transport et de la logistique. ■ PROPOS RECUEILLIS PAR L. B.

**RODOLPHE SAADÉ**  
PDG DE CMA CGM



AFP



# Le guerrier de la paix.

Naguère, amiral, il intervenait sur des théâtres d'opération. Aujourd'hui, à 64 ans, Jean-Louis Kérignard dirige le centre de formation de l'ancien camp des Milles, près d'Aix-en-Provence. Désormais, il cible les discriminations, la xénophobie et les radicalismes. C'est à lui qu'on a confié le soin de sensibiliser policiers, gendarmes et magistrats de la nouvelle cellule spéciale de lutte contre la haine et l'antisémitisme. PAR GILLES ROF — PHOTOS GRÉGOIRE BERNARDI

**L'ÉCRASANTE FAÇADE EN BRIQUE DE L'ANCIENNE TUILERIE, COURONNÉE PAR SES DEUX CHEMINÉES, SE DRESSE SUR UN TERRAIN PLAT** comme un monde sans sentiments. Une poussière rouge, la même qui collait aux frusques des prisonniers, il y a soixante-quinze ans, nimbe encore le paysage. Même le brouhaha de la

tentaculaire zone commerciale qui s'étale, à deux pas, excroissance disgracieuse d'Aix-en-Provence, semble s'effacer devant la solennité des lieux. Cette puissance du site, de ses fantômes, l'amiral Jean-Louis Kérignard la connaît parfaitement. Traquer les vieux démons pour éviter qu'ils ne réapparaissent est devenu le métier de cet ancien commandant de la force aéromaritime de réaction rapide, au camp des Milles. Il y dirige une cellule de formation pour adultes, dans laquelle il décortique l'implacable mécanisme de l'abjection.

Dans cette usine désaffectée, camp d'internement et de déportation, 10000 personnes ont été détenues de 1939 à décembre 1942. Parmi elles, 2000 juifs, dont des enfants d'à peine 1 an, ont été déportés vers les camps d'extermination nazis, en août et septembre 1942. Un aller direct vers la mort sur ordre du régime de Vichy, trois mois avant que la zone Sud ne soit envahie par l'occupant allemand. « Ici, des hommes et des femmes ont vécu, des fonctionnaires ont obéi ou désobéi, explique cet homme de 64 ans. Au camp des Milles, nous touchons à deux éléments essentiels : les discriminations et l'exercice de l'autorité. Et les discriminations sont encore plus insupportables quand elles sont le fait de personnes détentrices d'autorité. »

Le 28 septembre, Jean-Louis Kérignard accueillera les magistrats, les gendarmes et les policiers de la première cellule spéciale de lutte contre la haine et toutes les formes d'antisémitisme voulue par le ministre de l'intérieur Gérard Collomb, alors que ne cessent d'augmenter en France, depuis les attentats de 2015, les actes racistes et antisémites. Il sera à l'heure, comme toujours. Il n'arbore pas les trois étoiles de sa brillante

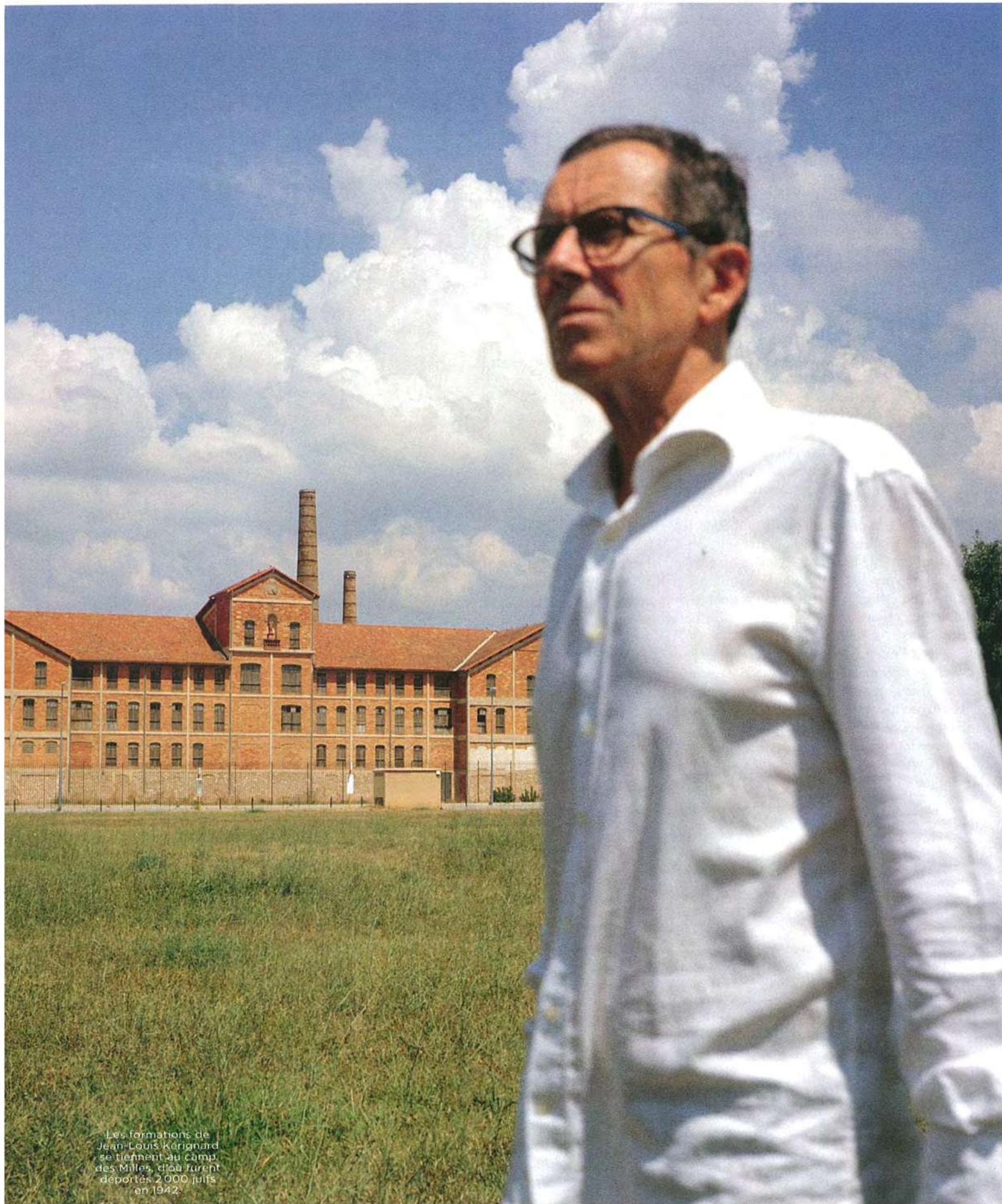
carrière militaire, mais garde le cheveu court, le port un peu raide. Et l'autorité morale de celui qui a porté pendant trente-six ans les couleurs et les armes de la France.

Alain Chouraqui, président et créateur de la fondation qui gère le site mémorial du camp, à l'origine du recrutement de l'ancien militaire, qualifie sa présence de « pain bénit ». Quoi de plus efficace pour parler du concept de violence légitime et « du rôle central et accélérateur des forces de l'ordre dans la défense de la démocratie comme dans la restriction des libertés individuelles et collectives », qu'un officier de carrière qui a mené des coalitions internationales sur des théâtres de guerre et fait partie de l'état-major de l'OTAN ? « Par son expérience, Jean-Louis Kérignard a une pertinence et une légitimité que nous, chercheurs, ne possédons pas forcément quand il s'agit d'insister sur ce rôle décisif », poursuit ce directeur de recherches au CNRS. « Quand je l'appelle "amiral" en plein atelier, cela fait son petit effet », s'amuse, de son côté, l'éthicien Jérôme Cernoïa, qui intervient avec l'officier depuis trois ans et sent bien que la voix de celui qu'il appelle « patron » porte plus fort, quand ils s'adressent en binôme à des membres des forces de l'ordre.

Ses formations, Jean-Louis Kérignard les démarre systématiquement par une visite. Il parcourt « l'allée de la montée des périls », défilé oppressant de bannières pédagogiques, qui expliquent l'arrivée au pouvoir des totalitarismes dans l'Europe de l'entre-deux-guerres. Puis s'arrête net devant la vidéo du témoignage d'Herbert Traube. Ce juif autrichien n'avait que 17 ans lorsqu'il a été interné aux Milles. Et plus de 80, lorsqu'il a raconté à l'amiral les conditions de sa détention et son évasion. Une révélation. « La première fois que je suis venu ici, c'était pour une cérémonie officielle, se remémore l'officier. Un camp de concentration en Provence ? Je n'en avais jamais entendu parler. Au contact de ce monsieur, il s'est passé quelque chose de fort. En sortant, j'ai proposé à Alain Chouraqui de travailler ensemble, dès que j'aurais pris ma retraite. » Prise de conscience subite ou conséquence logique d'un parcours de vie ? « J'étais dans ...







Les formations de Jean-Louis Kérignard se tiennent au camp des Milles, où furent déportés 2 000 juifs en 1942.



... l'action, je suis passé dans la réflexion. S'il y a une rupture, elle est là », concède seulement Jean-Louis Kérignard. Spécialiste de la guerre électronique, un temps responsable du système d'armement du porte-avions *Charles-de-Gaulle*, il tourne donc le dos à un job en or de consultant pour l'industrie militaire qui l'attend, en 2011. « On ne travaille pas ici par hasard. Ce lieu est dur, et si Jean-Louis l'a choisi, c'est parce qu'il lui permet de faire vivre l'humanisme qui a toujours été le sien », estime Jérôme Cernoïa, qui raconte l'une de ses récentes colères : « Il venait d'apprendre que les gardes-côtes empêchaient l'Aquarius et les autres ONG d'intervenir au large de la Libye pour aider les migrants. Cela le choquait profondément que, pour des raisons politiques, un homme quelque part dans un bureau, ait décidé de laisser des gens se noyer. »

**B**RETON PAR SON PÈRE, CORSE PAR SA MÈRE, JEAN-LOUIS KÉRIGNARD A GRANDI À TOULON, TROISIÈME D'UNE FRATRIE DE QUATRE, le regard sur la rade et ses bâtiments de guerre. Père engagé en Indochine, grand-père dans les fusiliers marins, le militaire a suivi la voie familiale. « J'avais une vocation pas tant pour l'armée que pour la mer », tempère-t-il. Aujourd'hui encore, il reste le délégué départemental de la Société des sauveteurs en mer (SNCM) du Var. Ses premiers bruits de balles, il les entend enfant, les jours de fête dans l'île maternelle où il passe ses vacances. Le véritable feu, il le découvre en 1985 au large de la Libye, alors que les missiles de Mouammar Kadhafi menacent Lampedusa. Une mission de guet aérien en tant que chef de détection sur une frégate. Il a 30 ans et cinquante personnes sous ses ordres.

Puis viendront l'ex-Yougoslavie, sur le *Duquesne* et le *Jean-Bart*, et cette « peur de la méprise » que le jeune capitaine ressent devant une guerre interethnique et interreligieuse complexe. Il dévore alors tous les livres qui peuvent éclairer le conflit. Depuis, il reste un lecteur compulsif d'ouvrages historiques, de témoignages, d'essais. Sur son chevet, *L'Éthique du soldat français* (éd. Economica, 2014), du général Benoît Royal, réapparaît régulièrement. « Quand vous êtes doté •••

“Si l'ordre qu'on vous donne est contraire aux valeurs, illégal, alors vous avez le devoir de désobéir. Vous pouvez casser la chaîne.”

L'ex-amiral Jean-Louis Kérignard



La Fondation du camp des Milles gère aujourd'hui le site mémorial, accessible au public depuis 2012.



... d'une arme, en capacité de l'utiliser et que vous pouvez donner la mort... C'est là que tout change. L'essentiel est de bien comprendre la mission qui vous est confiée. Pourquoi êtes-vous là? Pourquoi le politique va vous utiliser?»

Aux Milles, l'amiral a pris le temps de l'introspection, de passer en revue tous les épisodes de sa propre carrière. « Il m'a soumis des situations sans donner aucun détail, mais j'ai rapidement compris qu'il s'agissait d'expériences personnelles », raconte Jérôme Cernoïa. Jean-Louis Kérignard en est sorti satisfait. « Il y a dix ans, on parlait plutôt de déontologie dans mon milieu professionnel... Moi, je faisais de la prose », sourit-il. Comme ce jour, où, en pleine mission Agapanthe, il soutient un pilote de Rafale qui vient de refuser de bombardier un bâtiment en Afghanistan, car aucun élément ne confirme qu'il n'abritait pas de civils. Jean-Louis Kérignard ne souhaite pas que l'on voie le camp des Milles comme une « école de la désobéissance ». Mais il insiste : « Dans l'armée, vous êtes un maillon qui s'insère dans un système, mais vous avez des responsabilités. Si l'ordre qu'on

vous donne est contraire aux valeurs, aux conventions internationales, illégal, alors vous avez le devoir, et pas uniquement le droit, de désobéir. Vous pouvez casser la chaîne. »

Depuis l'arrivée de Jean-Louis Kérignard, les formations pour adultes de la Fondation des Milles se sont ouvertes à des publics multiples. Agents de la protection judiciaire de la jeunesse, policiers municipaux venus de l'école de Nîmes (Gard), gendarmes, mais aussi des chefs d'entreprise en quête de méthodes de gouvernance plus éthiques... Pendant les douze derniers mois, 200 salariés de la Métropole européenne de Lille sont venus se questionner sur leur rôle de fonctionnaires citoyens face aux discriminations, à la xénophobie, aux radicalismes. Pour ce projet inédit, Jean-Louis Kérignard a développé, avec les cadres de l'établissement public, un nouvel outil pédagogique dont il est fier. Après trois jours passés au camp des Milles, les stagiaires rédigent une lettre qui résume ce qu'ils pensent devoir faire pour lutter contre les discriminations. Il leur propose de la relire un an plus tard. Pour vérifier qu'ils ont bien tenu leur cap. Seuls, face à leur conscience. ■



Le camp d'internement et de déportation a été ouvert en septembre 1939 dans une usine désaffectée du hameau des Milles.



A black and white portrait of Abbé Fouque, an elderly man with glasses, wearing a dark clerical cap and a dark cassock with a white collar. He is looking slightly to the right of the frame.

## Marseille rend hommage à **l'abbé Fouque**

### TÉMOIGNAGES

Ils ont connu  
l'abbé Fouque,  
ils nous racontent

### JUSQU'EN DÉCEMBRE

Le programme  
complet  
des événements

### *Soigner les corps et les âmes*

On dit de lui qu'il est le saint Vincent de Paul des Marseillais en référence à ce prêtre paysan qui au XVII<sup>e</sup> siècle a su mobiliser la noblesse en faveur des plus pauvres. Alors que le 30 septembre, le prêtre Jean-Baptiste Fouque sera béatifié lors d'une grande messe célébrée à la cathédrale de la Major, son nom résonne plus que jamais au sein de cette cité qu'il n'a jamais quittée. Cet abbé qui est né en 1851 boulevard de la Libération, mort en 1926, a voué sa vie aux nécessiteux avec un engagement sans faille et un seul objectif : soigner les corps et les âmes. Si les Marseillais savent qu'il est à l'origine de la création de l'Hôpital Saint Joseph en 1921, peu d'entre eux connaissent ses actions et son héritage qui vit encore aux quatre coins de la ville. L'école Perrin Sainte-Trinité, la Maison des Saint-Anges, La Salette-Montval, la résidence Marengo... et à Auriol, la Musique des Amis réunis et le Cercle Saint Pierre.

**Lire la suite page 2**



# L'a hy

Jusqu'au  
30 septembre,  
Marseille  
célèbre  
les valeurs  
transmises  
par ce prêtre

Bienfaiteur visionnaire,  
l'abbé Fouque sera  
béatifié ce dimanche  
30 septembre à  
La Major. Il laisse à  
Marseille un héritage  
vivant tourné vers  
ses habitants les  
plus nécessiteux.



Avec un groupe de communiantes des Saints-Anges.

## Un enfant de Marseille

Jean-Baptiste Fouque est né le 12 septembre 1851, au 141 chemin neuf de la Madeleine, actuel boulevard de la Libération. De son père, docker, il a appris la générosité et la solidarité. Sa mère, fervente pratiquante, l'initie très tôt aux valeurs de la religion. Formé à l'école du père Timon-David, fondateur de l'Œuvre de la jeunesse ouvrière, pour qui il voue une profonde vénération, il est ordonné prêtre en 1876. Il demeure vicaire toute sa vie, d'abord à Sainte-Marguerite, puis à Auriol, à la Major et à la Sainte-Trinité, où il officie jusqu'à sa mort trente-huit ans durant. Comme l'expliquera Régis Bertrand, professeur émérite d'histoire moderne d'Aix-Marseille Université, lors d'une conférence organisée ce jeudi 27 septembre (à 16h, à l'Hôpital Saint-Joseph), Jean-Baptiste Fouque a vu Marseille se transformer. La ville compte 195 257 habitants à la naissance de l'abbé, 500 000 en 1901 et 652 000 à sa mort. Les disparités sociales s'accroissent, l'anticléricalisme, aussi. Le prêtre s'inscrit dans ce mouvement qui prend alors le nom de catholicisme social. En 1892, il fonde sa première œuvre : il crée, rue Villa Paradis, le premier berceau de l'Enfance délaissée, transférée en 1894 au quartier Sainte-Anne sous le nom de Maison des Saints-Anges. Visionnaire et pragmatique, il anticipe les besoins et n'hésite pas à s'appuyer sur de riches laïcs pour bâtir ses fondations. Ces collaborateurs prenaient également une part importante dans la gestion et l'animation quotidienne des œuvres.

## ➔ Suite de la 1<sup>re</sup> page

À chaque bâtiment, une histoire. Et à l'origine, ce même homme multipliant les efforts pour aider les plus fragiles, pour donner aux sans rien. Jean-Baptiste Fouque aura mené sa vie ainsi : au service des autres dans un contexte social et politique pas toujours favorable. Visionnaire, à l'écoute de ce Marseille qui changeait de siècle et de dimension, il a su anticiper les besoins des plus faibles : les jeunes filles, les employées de maison, les enfants délaissés, les adolescents en rupture, les orphelins, les personnes âgées...  
"Les difficultés ne doivent pas nous abattre, elles doivent être abattues", aimait rappeler l'abbé Fouque. Moderne, attentif, véritable meneur, il a su entraîner dans ses missions, hommes et femmes, religieux et laïques, pour créer une vingtaine de structures qui, nombreuses, existent encore aujourd'hui.

L'association Fouque, qui regroupe les établissements en faveur de l'enfance, reconnue d'utilité publique en 1898, accueille toujours 650 enfants. Dans les centaines de témoignages recueillis après sa mort en 1926, à travers ces 10 000 pages que représente l'enquête diocésaine en vue de la béatification, les mots se bousculent, mais certains reviennent sans cesse : bienveillance, enthousiasme, charité. "Ce prêtre est un volcan", écrivait le Cardinal Panafieu. Pour ceux qui l'ont rencontré et qui peuvent encore témoigner, ils se souviennent de cette bonté naturelle et solaire. Alors le diocèse de Marseille entend bien rappeler que les valeurs portées par l'abbé Fouque dépassent la religion, et lance une campagne pour tous les Marseillais, quelles que soient leurs appartenances, autour de la solidarité. #FAISTABA, comme JB. Un challenge pour tous, relayé sur les comptes Instagram et Facebook, visant à recueillir le maximum de bonnes actions. Un challenge en mémoire de cet hyperactif de la charité.

Ch.C.

L'abbé Fouque parmi des anciens et des soldats.



## BÉATIFICATION

La béatification de Jean-Baptiste Fouque est une première pour Marseille. La béatification est la déclaration par décret pontifical, qu'un fidèle catholique a pratiqué les vertus chrétiennes de façon "héroïques" (il est alors vénérable) et qu'il a accompli un miracle déclaré authentique par le pape (il devient "bienheureux"). Cette célébration solennelle de béatification est la première étape vers la canonisation.

## ET AUJOURD'HUI

# Il laisse un héritage vivant

Jean-Baptiste Fouque qui aura vécu entre deux siècles a voué son existence aux nécessiteux. Aujourd'hui, ses fondations abritent toujours des enfants, des fragiles, des différents. Les Saints-Anges, le centre Jean-Baptiste Fouque, le foyer Concorde, Rochefonds, l'IME Les Ecuireils, l'IME Saint-Ange, l'espace Galatea, la maison de retraite de la Salette-Montval, le foyer Marengo, l'école Perrin-Sainte-Trinité, l'Hôpital Saint-Joseph... "Jean-Baptiste Fouque est un fils de Marseille, il a œuvré pour les nécessiteux et toutes les structures s'inscrivent dans la continuité", explique Antoine d'Arras, directeur du développement et de la philanthropie de la Fondation Hôpital Saint-Joseph et membre de l'Union des œuvres et amis de l'abbé Fouque. "Il n'a jamais opposé les riches et les pauvres, les grands et les petits... Il a construit pour que tout cela perdure, pour permettre de relever les personnes en difficulté et de leur autoriser à devenir ce qu'ils espèrent devenir." L'héritage prend force au-delà des murs qui protègent et du personnel qui entoure et qui éduque : la bienveillance et l'accompagnement restent les maîtres mots de ces institutions. "Le restaurant Le Grand Pin, qui permet l'insertion par les métiers de la restauration ou la



Antoine d'Arras, directeur du développement et de la philanthropie de la Fondation Hôpital Saint-Joseph.

formation continue à l'hôpital sont des exemples de cette continuité", insiste Antoine d'Arras. Venir en aide aux plus faibles, aux enfances délaissées, aux personnes âgées isolées. L'Association Fouque poursuit ce chemin. Ainsi, elle accueille les migrants de 16 à 21 ans sur trois dispositifs de 70 places. Elle les accompagne au quotidien et les guide vers un nouveau projet de vie.

Ch.C.



ILS L'ONT RENCONTRÉ, ILS TÉMOIGNENT

# Abbé Fouque

## Caractéristique de la charité



### Odette Mestre, 99 ans

"Quand ma mère est morte, le 9 juin 1926, on nous a mises, ma sœur et moi, dans un orphelinat créé par l'abbé Fouque, le Sacré-Cœur, rue du Jardin-des-plantes. C'était un précurseur : il y accueillait des fillettes handicapées mentales au milieu des enfants valides. De temps en temps, on nous disait : nous allons avoir la visite de l'abbé ! Il venait et on s'agglutinait autour de lui. Il nous questionnait : Alors, qu'est ce que tu fais aujourd'hui ? Il ne nous demandait jamais si nous avions été sages... C'était comme un grand frère, et pourtant, il avait alors près de 75 ans ! On était en admiration devant lui. Je me souviens de ses cheveux blancs ondulés et de l'expression de son visage que je n'ai jamais retrouvée chez personne. Sans doute avait-il assez de charme pour que les grandes familles de Marseille financent ses œuvres... À l'époque, il était très connu, autant que le maire Flaisièrès ! Je me souviens de l'émotion suscitée par sa mort : nous sommes allés à son enterrement, à pied jusqu'à l'Hôpital Saint Joseph puis au cimetière Saint-Pierre. (...) J'aimerais qu'on reconnaisse l'abbé Fouque comme un précurseur : il a fallu 50 ans après lui pour qu'on intègre des handicapés avec des valides."



### Robert Masala, 101 ans

Robert Masala se souvient de sa rencontre avec l'abbé. C'était en 1925, il avait 8 ans et jouait dans la cour du patronage de la rue d'Aubagne. "L'abbé Fouque est arrivé. Il est resté un moment avec nous. On savait qui c'était car le patronage jouxtait le foyer qu'il avait fondé. À Marseille, c'était un personnage. Je le revois comme s'il était là. Il rayonnait de bonté." Il n'a plus jamais revu l'abbé, mort l'année suivante. Mais il est intervenu dans sa vie par résonance. "Il y a quelques années, ma petite-fille, en classe préparatoire, est tombée dans un état de profonde déprime. Elle ne pouvait plus travailler. Je me suis tourné vers l'abbé Fouque en lui demandant de faire quelque chose, d'être mon intercesseur auprès du Seigneur. Environ trois semaines après, elle a repris ses études et je l'ai retrouvée joyeuse et heureuse. Je ne peux rien prouver, j'ai été surpris moi-même, mais je suis sûr que l'abbé Fouque lui a inspiré son attention aux autres." Robert adore la vie, "une vie simple avec ma femme. Tous les matins, je me mets à ma fenêtre pour voir le soleil se lever. Je dis : merci mon Dieu de me donner encore cette journée. Bien sûr, je vais mourir mais, ne te presse pas Seigneur, je suis heureux comme je suis et je peux encore rendre service."

Recueilli par D.P.-G.

Ch.C.

## "Le Vatican a reconnu ses vertus chrétiennes au-delà de l'ordinaire"

Mgr Bernard Ardura, postulateur de la cause en béatification de l'abbé Fouque a porté le dossier pendant 17 ans en étudiant avec soin les 10 000 pages de l'enquête.



Bernard Ardura est postulateur de la cause en béatification, il vient de porter un dossier lourd de 10 000 pages.

### Comment a débuté cette démarche de béatification ?

"L'abbé Fouque a fait tellement de choses pour les autres tout au long de sa vie, tellement de bien. Il s'agissait de démontrer qu'il a vécu au-delà de l'ordinaire. Tout d'abord, il y a eu un élan populaire après sa mort, en 1926 : des hommes et des femmes, pour qui un Saint venait de mourir. Et puis, il y a eu une pétition durant la Seconde Guerre mondiale, qui a conduit à la constitution d'un tribunal chargé du procès informatif afin de recueillir des témoignages et des écrits. Une centaine de personnes ont été auditionnées puis tout cela est tombé en sommeil jusqu'à ce que l'archevêque de Marseille, le cardinal Panafieu reprenne la cause en 2000."

### Quel a été votre rôle ?

"En tant que postulateur, j'ai résumé une enquête de 10 000 pages de documents en une thèse de 600 pages ! Cette dernière a été soumise au groupe d'experts du Vatican et a reconnu les vertus chrétiennes de l'abbé Fouque au-delà de l'ordinaire. En 2016, le pape François l'a proclamé "vénérable". L'année suivante, la commission de médecins s'est prononcée sur la guérison "extraordinaire" de madame Grassi."

### Pendant toutes ces années consacrées à l'abbé Fouque, que retenir de cet homme ?

"C'était un homme de prière, de foi. Il était enthousiaste, visionnaire. Il a vécu pour les enfants, les personnes âgées, les handicapés. C'était un meneur, avec un fort caractère. Mais il souffrait aussi. Il était souvent dans l'inquiétude lorsqu'il se lançait dans la fondation d'une œuvre. Il pleurait alors "des larmes comme le poing". Il se demandait comment il allait faire pour payer, d'ailleurs les évêques se déplaçaient pour bénir les institutions qu'il créait mais ils ne l'encourageaient pas forcément, tellement ils craignaient que l'abbé ne leur fasse des dettes ! Quel est le but de l'argent ? Faisons lui faire du bien, c'est ce que disait l'abbé. Et puis la générosité et la providence ont toujours veillé à ce qu'il reçoive ce dont il avait besoin."

### C'est une première étape vers la canonisation ?

"Oui, la canonisation est l'extension du culte territorial au culte universel. Il faudrait d'abord qu'un deuxième miracle soit reconnu."

Recueilli par Ch.C.

### LA GUÉRISON MIRACLE

Une Marseillaise, qui réside au cœur du quartier Sainte-Anne, Maria Grassi souffre d'un grave ulcère à l'estomac depuis 1915. Né en Toscane en 1884, elle est employée au ménage à la maison des Saints-Anges, fondée par l'abbé qu'elle côtoie pendant sept ans. Son état se dégrade, malgré deux opérations, les médecins de l'Hôpital Saint Joseph sont pessimistes. En 1926, elle prie alors l'abbé

Fouque qui vient de mourir. En 1929, elle part à Lourdes où elle prie à nouveau l'abbé. Sa guérison est quasi immédiate et totale. En 1933, le bureau médical des sanctuaires de Lourdes authentifie la guérison. En 2003, le docteur Patrick Theillier, président du bureau médical des sanctuaires de Lourdes écrit : "Il s'agit bien ici d'une véritable guérison, puisque tous les symptômes ont disparu avec, en

particulier, une prise rapide de poids (14 kg en deux mois), assez caractéristique dans ces cas de guérison extraordinaire. (...) La guérison étant confirmée par quatre années de recul, elle ne peut être attribuée à un processus naturel, étant donné l'instantanéité de la disparition des symptômes, l'absence de convalescence et de la prise de toute médication." En 2017, le miracle est reconnu.

## Saint Joseph, premier hôpital privé de France



Comme l'écrivent Bernard Ardura et Antoine d'Arras dans *L'Amour ne passera jamais*, l'abbé Fouque aimait à dire que pour qu'une œuvre réussisse, il ne fallait pas avoir un sou en caisse et se fier plutôt à la providence : "Nous sommes des téméraires de la charité". Lorsque le monastère des Sacramentaires, situé entre le Prado et le Rouet, a été racheté aux enchères par une bienfaitrice, madame Jacques, en 1905, l'abbé y installe un orphelinat pour petites filles et une œuvre pour accueillir des dames âgées que leur famille ne pouvait plus soigner. Mais déjà, l'idée d'un hôpital est bien présente dans l'esprit du prêtre. Après la guerre 1914-1918 et l'évacuation des militaires américains qui avaient pris possession des lieux, le projet prend forme avec la venue des religieuses de la Présentation de Tours. En 1921, après des travaux importants pour transformer l'ancien couvent, l'Hôpital Saint Joseph est inauguré. En 1924, l'Association hospitalière du Prado, société civile légalement reconnue, reçut l'immeuble du Prado des héritiers de madame Jacques.

### Avec les mêmes valeurs

Aujourd'hui, sa création est devenue le premier hôpital privé de France. En 2005, un nouveau bâtiment voit le jour pour abriter l'ensemble des services de maternité et de pédiatrie. L'hôpital et la maison Fernande berger comptent près de 800 lits. "Les valeurs de l'abbé Fouque y sont encore très présentes, notamment, l'hôpital a toujours conservé le bénévolat dans la gouvernance", insiste Antoine d'Arras. "Les bâtiments ont été construits sur des bases solides. Au sens propre comme au figuré. Chaque étape passée, chaque pierre posée, a bénéficié d'un savoir-faire attentif et bienveillant", poursuit-il. C'est à côté de la chapelle Saint Joseph, située au cœur de l'hôpital, que l'abbé Fouque repose.

Ch.C.



# La Provence



## Inscrivez votre B.A. dans les pas de l'abbé Fouque

"Nous sommes partis du constat que Jean-Baptiste Fouque n'était pas aussi connu qu'on aurait pu le penser, non seulement du grand public mais également des catholiques, explique le père Pierre Brunet, vicaire général du diocèse. Nous avons donc souhaité que tous les Marseillais puissent le découvrir ou le redécouvrir et profiter de sa présence spirituelle en leur proposant de l'imiter. Cela peut être un simple sourire, un service rendu, un repas offert, une attention bienveillante." À l'occasion de la béatification de l'abbé Fouque, le dio-

cèse marseillais a souhaité s'adresser au plus grand nombre en lançant une grande communication avec un slogan qui détonne: "JB fait sa BEA". Relayées sur le site dédié (www.jbfaitsa-bea.com), les bonnes actions des Marseillais se multiplient. Le chef de l'Intercontinental, Lionel Levy donne son sang, le nageur Frédéric Bousquet des vêtements et un équipement sportif à un jeune dans le besoin... Mais aussi des coupes offertes par un coiffeur, un spectacle de danse dans une institution de l'abbé Fouque, des kits de toi-

lette pour les femmes dans le besoin... les imaginations débordent et ce n'est pas fini, l'humoriste Patrick Bosso vient de rejoindre la campagne #FAISTABA. Car chaque jour, de nouvelles bonnes actions fleurissent le site. Un grand élan de générosité à travers ce challenge solidaire pour porter encore une fois les valeurs transmises par ce Marseillais honoré cette semaine. Autre originalité, une tombola numérique est mise en place afin d'aider les organisateurs à supporter les coûts de la béatification. À vous de jouer!

Les promoteurs et certaines personnalités qui participent à la campagne #FAISTABA.

## Le programme

### MARDI 25 SEPTEMBRE

À 18h30, messe à Sainte-Marguerite suivie d'une veillée de prière. Inauguration de la nouvelle chapelle de l'abbé Fouque.

### MERCREDI 26 SEPTEMBRE

À 19h, à l'Œuvre Mère de Timon-David, 88 bd de la Libération (4<sup>e</sup>), conférence du Père Michel Brondino, supérieur de la congrégation des Pères de Timon-David: "L'influence de la formation du Père Timon-David sur l'abbé Fouque", suivie d'un débat avec des associations catholiques œuvrant pour les pauvres et les jeunes, puis d'un temps de prière.

### JEUDI 27 SEPTEMBRE

Messe à 11h15 à la Salette-Montval, maison pour les personnes âgées fondée par l'abbé Fouque, suivie d'un apéritif.

À 16h, conférence à l'auditorium Robert de Vernejoul à l'Hôpital Saint Joseph: "Bienheureux Jean-Baptiste Fouque, prêtre, homme de Dieu, Marseillais et père des pauvres". Interventions de Mgr Bernard Ardura: "Jean-Baptiste Fouque, une vie, un chemin de sainteté", Éliane Richard, de l'Académie de Marseille: "Au service des œuvres de l'abbé Fouque, des femmes s'engagent", et Régis Bertrand, de l'Académie de Marseille: "Entourer Marseille d'une ceinture de bonté sous la III<sup>e</sup> République".

### VENREDI 28 SEPTEMBRE

Journée d'études "Disciples-missionnaires et dialogue interreligieux" à l'ISTR, au Centre Le Mistral, de 9h30 à 16h30, avec les interventions des PP. Xavier Manzano et Christian Salenson et du cardinal Félix Machado, archevêque de Vasai (Inde), et des partages d'expériences sur la mission aujourd'hui. Messe à 18h à l'église Saint-Ferréol, suivie, à 18h45, par une conférence-dédicace de Mgr Bernard Ardura sur son livre: "L'amour ne passera jamais. Bienheureux Jean-Baptiste Fouque, prêtre, homme de Dieu, père des pauvres".

### SAMEDI 29 SEPTEMBRE

Rentrée académique de l'Institut catholique de la Méditerranée à 9h30 au Centre Le Mistral et conférence d'Elena Lasida: "Le goût de l'autre: une invitation à l'hospitalité réciproque". Conférence de Mgr Bernard Ardura à 18h, suivie des vêpres à l'église de La Trinité-La Palud. Veillée de prière à 20h30 à la paroisse Saint-François-Xavier.

### SAMEDI 29 ET DIMANCHE 30

Week-end 3 D pour les étudiants et Jeunes Pro autour de la béatification de l'abbé Fouque.

### DIMANCHE 30 SEPTEMBRE

De 10h à 16h: Pèlerinage pour les familles sur les différents lieux où a vécu l'abbé Fouque: L'Œuvre Timon-David, sa maison natale, Les Réformés et La Trinité-La Palud. À 16h à La Major, messe de béatification de l'abbé Fouque retransmise par KTO et diffusée sur le site du diocèse et sur Dialogue RCF.

### D'OCTOBRE À DÉCEMBRE

#### LUNDI 1<sup>er</sup> OCTOBRE

Messe d'action de grâce à 18h présidée par Mgr Georges Pontier à La Trinité-La Palud.

#### MARDI 2 OCTOBRE

Tirage de la tombola. Messe d'action de grâce à 18h30 à Sainte-Marguerite présidée par le Père Pierre Brunet.

#### MERCREDI 3 OCTOBRE

19h, messe d'action de grâce à Auriol présidée par Mgr Bernard Ardura.

#### DIMANCHE 18 NOVEMBRE

Journée mondiale des pauvres en secteurs.

#### VENREDI 30 NOVEMBRE

Spectacle préparé avec Comédie Musicamp par des jeunes de l'association Fouque et de l'Enseignement catholique.

#### MERCREDI 5 DÉCEMBRE

Fête du Bienheureux abbé Fouque. Messe à 16h30 dans la chapelle de l'Hôpital Saint Joseph, avec Mgr Jean-Marc Aveline et Mgr Bernard Ardura.

#### SAMEDI 15 DÉCEMBRE

Création de l'Ensemble pastoral du Bienheureux abbé Fouque en l'église Sainte-Anne à 18h30.

BERNARD ARDURA | ANTOINE D'ARRAS

## L'Amour ne passera jamais



Bienheureux  
Jean-Baptiste Fouque

Prêtre, homme de Dieu, père des pauvres

1851-1926

Préface de Monseigneur Georges Pontier  
archevêque de Marseille



### POUR EN SAVOIR PLUS

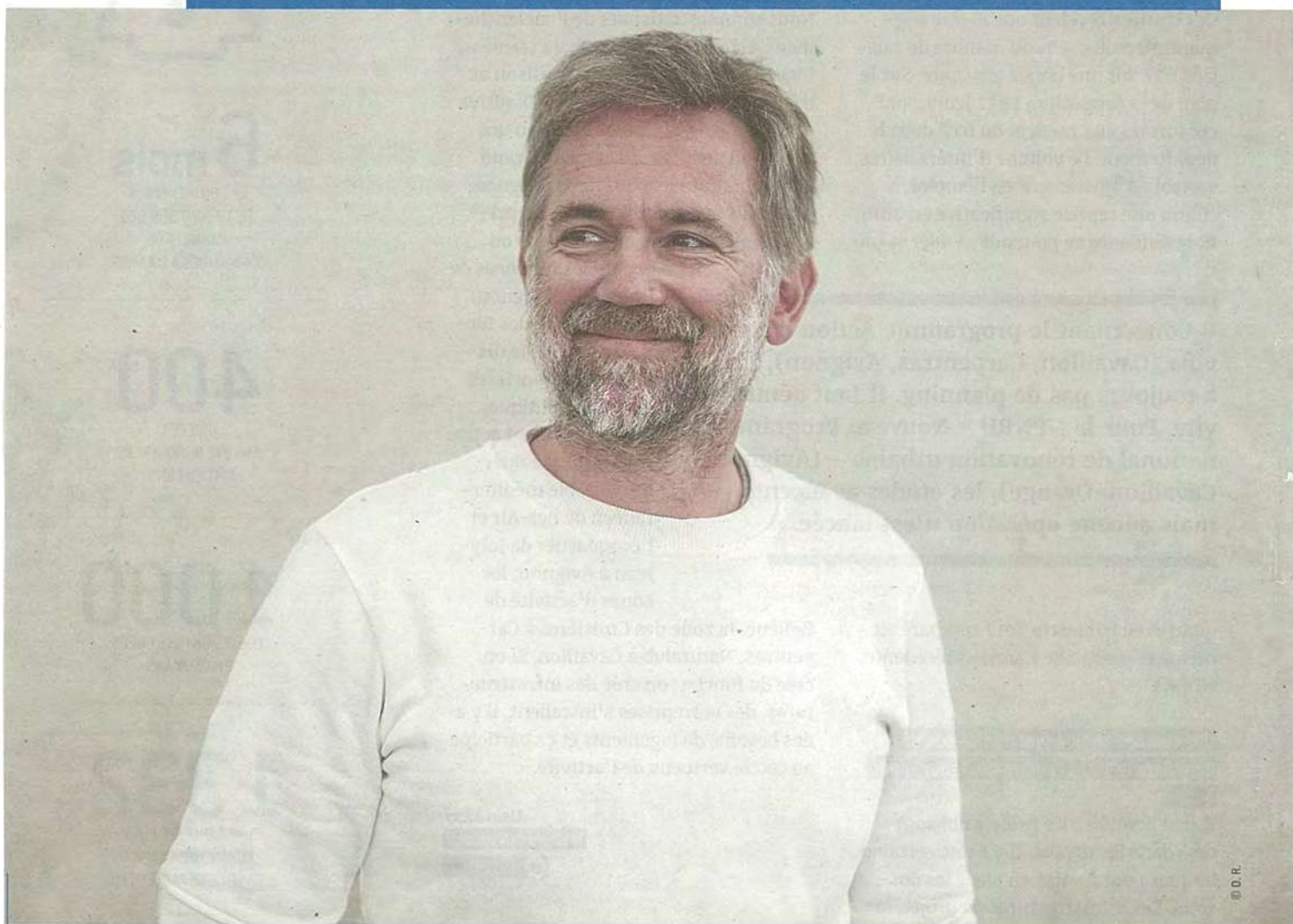
- "L'Amour ne passera jamais", de Bernard Ardura et Antoine d'Arras aux Éditions du Cerf.
- "Prier 15 jours, avec l'abbé Jean-Baptiste Fouque, le saint Vincent de Paul des Marseillais", de Bernard Ardura chez Nouvelle Cité.
- Une bande dessinée publiée par Dominique et Pierre Bar aux Éditions du Triomphe.
- "L'Abbé Fouque, un téméraire de la charité", de Bernard Ardura aux Éditions Jeanne Laffitte.



OLIVIER MATHIOT, PRÉSIDENT DE THECAMP

# « Accompagner les entreprises dans les mutations »

Le 28 septembre, le campus aixois Thecamp a fêté son premier anniversaire. Quel bilan, quelles ambitions porte Olivier Mathiot, président de Thecamp depuis mai dernier, ex-PDG de Rakuten France (ex-Priceminister)\* ?



Olivier mathiot,  
président de thecamp



**TPBM : Comment se porte le BTP en Vaucluse ?**

Jean-Yves Chemin : Nous assistons actuellement à un tassement de la construction neuve de logements : - 4 % à - 5 %. Néanmoins, l'activité sur le bâtiment se maintient. L'activité en termes de marchés publics est importante. C'est particulièrement sensible pour les travaux publics. Les entreprises de TP sont sur des carnets de commandes à six mois.

Au deuxième trimestre 2018, 12 372 personnes (73 % dans les entreprises de bâtiment, 27 % dans celles de travaux publics) sont employées par les entreprises du BTP contre 11 951 en 2017. Quatre cents postes ont été renouvelés et 1 000 ont été créés en deux ans. Ces chiffres révèlent une légère augmentation de 4,5 % du nombre de salariés BTP sur une année glissante. Sur le plan de la formation, 1 332 jeunes ont été formés aux métiers du BTP dans le département. Le volume d'intérimaires, variable d'ajustement de l'emploi, a connu une reprise significative en 2016. Et la tendance se poursuit : + 18,7 % (au

**« Concernant le programme Action cœur de ville (Cavaillon, Carpentras, Avignon), il n'y a toujours pas de planning. Il faut démarrer vite. Pour le NPNRU - Nouveau Programme national de rénovation urbaine - (Avignon, Cavaillon, Orange), les études avancent, mais aucune opération n'est lancée. »**

quatrième trimestre 2017 comparé au même trimestre de l'année précédente, NDLR).

**Une réunion sur les grands travaux se déroulera le 13 novembre à Avignon, pour quoi ?**

Il faut accélérer les projets qui sont déjà dans les tuyaux. Il y a une certaine lenteur pour mettre en place les dossiers. Les infrastructures en projet, la

LEO (Liaison Est-Ouest d'Avignon) et la déviation d'Orange pourraient enfin être en travaux en 2019. Concernant le programme Action cœur de ville (Cavaillon, Carpentras, Avignon), il n'y a toujours pas de planning. Il faut démarrer vite. Pour le NPNRU - Nouveau Programme national de rénovation urbaine - (Avignon, Cavaillon, Orange), les études avancent, mais aucune opération n'est lancée. Si les territoires ne vont pas assez vite, nous risquons de passer à côté de financements. Car les enveloppes décidées au niveau national ne sont pas suffisantes pour couvrir tout ce qui a été programmé.

**Quels sont les projets qui ont avancé et qui sont pour vous une satisfaction ?**

Nous sommes satisfaits de l'enclenchement de la deuxième phase du tramway. L'avenir donnera sans doute raison au tracé d'origine vers Le Pontet. D'autres chantiers sont pour la profession une évolution positive : l'Opéra du Grand Avignon, le stade nautique d'Avignon, les Archives départementales, la prison d'Entraigues-sur-la-Sorgue ou

encore les urgences de l'hôpital d'Avignon.

L'attractivité des territoires vient de disponibilités foncières avec une politique d'aménagement active comme sur le Quartier durable méditerranéen de Bel-Air et l'écoquartier de Joly-Jean à Avignon, les zones d'activité de

Bollène, la zone des Croisières à Carpentras, Naturalub à Cavaillon. Si on crée du foncier, on crée des infrastructures, des entreprises s'installent, il y a des besoins de logements et ça participe au cercle vertueux de l'activité.

Alain Ricci  
@alainricci@yahoo.fr  
@alain\_ricci



**6 mois**

LES ENTREPRISES  
DE TP SONT SUR DES  
CARNETS DE  
COMMANDES À SIX MOIS.

**400**

POSTES  
ONT ÉTÉ RENOUELLÉS  
EN DEUX ANS..

**1 000**

POSTES ONT ÉTÉ CRÉÉS  
EN DEUX ANS.

**1 332**

JEUNES ONT ÉTÉ FORMÉS  
AUX MÉTIERS DU BTP  
DANS LE DÉPARTEMENT.



---

**« Si j'ai rejoint ce grand bateau**

c'est aussi parce que je suis très séduit par l'ambition et la vision de Thecamp. »

**Ipbm : Quel regard portez-vous sur cette première année ?**

**Olivier Mathiot :** Thecamp est un site vivant qui accueille beaucoup de monde. Je suis arrivé en mai et je garde une certaine modestie car c'est un projet très ambitieux et complexe. Donc, je ne tire pas de conclusions définitives. Mais si j'ai rejoint ce grand bateau, c'est aussi parce que je suis très séduit par l'ambition et la vision de Thecamp. Beaucoup de choses ont été testées durant cette année V1. Mon ambition est d'enclore la V2, qui peut durer plus de douze mois pendant lesquels il s'agira d'ajuster un peu le modèle. Je pense que le positionnement et la vision n'ont pas lieu de changer. C'est toujours une vision humaniste qui consiste à préparer et à construire un futur positif, choisir plutôt que subi.

**Pourquoi subi ?**

Parce que la plupart des gens sont résignés par toutes les grandes mutations de notre époque, se disant que, finalement, on ne peut pas y faire grand-chose : révolutions climatique, technologique, démographique, économique... Il y a beaucoup de crises, du chômage, une urbanisation galopante, et l'ambition de Thecamp reste de s'intéresser et de tenter de répondre à ces questions, mais avec volontarisme. D'ailleurs, je dis beaucoup aux équipes de Thecamp, en reprenant une phrase du philosophe Alain, que le pessimisme est de nature et l'optimisme est de volonté. C'est-à-dire que, si on se laisse

---

**« Il y a ce côté très positif**

et volontariste qui consiste à construire, choisir, dessiner le futur et non à baisser les bras. »

**Comment ne pas subir ?**

A Thecamp, il y a ce côté très positif et volontariste qui consiste à construire, choisir, dessiner le futur et non à baisser les bras. Ça reste la vision très enthousiasmante partagée aussi par Emmanuel Macron qui, lors de son pas-

---

**« Pour imaginer un monde futur, il faut être ambitieux, il faut avoir de l'audace, il faut faire des choses plutôt que les penser. Plutôt que d'être un think tank, on veut être un do tank, un endroit où l'on fait. »**

---

sage à Station F, et indépendamment de ce qu'on pense de lui politiquement, a revendiqué l'importance du Tech for Good\*\* en invitant les patrons de grands groupes à réfléchir à leur responsabilité. C'est typiquement au cœur de Thecamp. On pense que les entreprises, publiques ou privées, ont une responsabilité citoyenne et civile. On veut les accompagner dans ces transformations et ces mutations en les invitant à réfléchir à l'innovation for good qui peut être financière, économique et, surtout, sociétale, avec notamment de nouvelles façons de s'organiser pour garder l'agilité, aller vite et résoudre les grands problèmes de notre temps. Et

---

**« Se pose aussi la question**

de la cité du futur : comment on nourrit les gens, comment on les éduque, comment on va faire pour mieux vivre ensemble ? »

notamment ceux qui sont associés aux problèmes humains. Ce qui est tout de même le sujet principal, celui qui nous préoccupe.

**D'où l'objectif de la smart city voulue par Frédéric Chevalier ?**

Oui. Nous avons finalement élargi le champ, mais la smart city, point de départ du projet porté par Frédéric Chevalier, le fondateur, reste au cœur de Thecamp et dans notre ADN. Le constat

est que, aujourd'hui, plus de 55 % de la population mondiale est concentrée sur moins de 5 % des territoires de la planète. Donc, très concentrée dans les villes. C'est forcément le point de départ de tout, à la fois des systèmes de com-

munication, de l'Internet et du digital, mais aussi du transport et de la mobilité : comment on transporte ces gens ? Nos partenaires, Airbus, SNCF, RATP, travaillent sur ces sujets. Se pose aussi la question de la cité du futur : comment on nourrit les gens, comment on les éduque, comment on va faire pour mieux vivre ensemble ? C'est aussi pour ça que la métropole Aix-Marseille est intéressée par Thecamp car, finalement, c'est une question que se posent toutes les métropoles dans le monde. C'est la qualité de l'air, la qualité de vie, la qualité de transport. Et finalement, quand on tire la pelote de la smart city, on arrive sur énormément de problématiques. →





Beaucoup de choses sont testées sur le campus Thecamp.

© M.DB.



**OLIVIER MATHIOT,**  
PRÉSIDENT DE THECAMP

«La fondation est dédiée aux jeunes populations afin de construire un avenir pour les jeunes et avec les jeunes. Nous avons des projets associés aux jeunes dans les écoles primaires, aux collégiens, ainsi qu'aux jeunes en résidence, les "Hiver", qui ont une vingtaine d'années. Ce sont toutes les populations de moins de 30 ans qui, par définition, vont vivre très longtemps sur terre. On ne veut pas juste préparer l'avenir pour eux et qu'ils soient comme tous les milléniaux, capricieux et attendant qu'on leur donne tout. Nous, on veut les faire participer. On leur dit : "préparer le futur, c'est aussi avec vous !". »

### ➤➤➤ La V2 ira donc plus loin que la V1 ?

Oui, nous ne nous sommes pas refusé à élargir toutes ces questions qui sont au croisement à la fois de la technologie et de toutes les autres formes d'innovation avec un impact positif et pas seulement économique. Même si Thecamp est une société qui doit générer du chiffre d'affaires et de l'activité pour être pérennisée. Thecamp est une organisation avec une intention, une mission à long terme, alors que la plupart de nos grandes entreprises, dans le monde entier, sont tout de même plu-

---

**« Ça concerne aussi bien les jeunes que les vieux, finalement. A travers la Fondation, on met les infrastructures de Thecamp à disposition pour des projets orientés jeunesse. »**

---

tôt dans la dictature du court terme. Les grands dirigeants d'entreprise ont des stock-options, ils pensent à leur famille, à eux. Ce qui est naturel, mais du coup, ils pensent à la fin du mois prochain, à la fin du trimestre prochain

ou à l'année prochaine. Ils optimisent pour avoir plus de profit. Ce n'est pas forcément malsain, mais ça empêche de penser plusieurs années à l'avance, voire plusieurs générations à l'avance. Aujourd'hui, on pense qu'on n'a plus le temps de prendre le temps ! C'est pour cela que, lors de l'anniversaire, nous avons annoncé la création de la fondation de Thecamp.

### Qu'est-ce que la fondation de Thecamp ?

Elle est dédiée aux jeunes populations afin de construire un avenir pour les jeunes et avec les jeunes. Nous avons des projets associés aux jeunes dans les écoles primaires, aux collégiens, ainsi qu'aux jeunes en résidence, les « Hiver », qui ont une vingtaine d'années. Ce sont toutes les populations de moins de 30 ans qui, par définition, vont vivre très longtemps sur terre. On ne veut pas juste préparer l'avenir pour eux et qu'ils soient comme tous les milléniaux, capricieux et attendant qu'on leur donne tout. Nous, on veut les faire



participer. On leur dit : « préparer le futur, c'est aussi avec vous ! ». Ce qui est le propre de Thecamp qui est un terrain d'expérimentation, une salle de travaux pratiques tournée autour du learning by doing, c'est-à-dire faire des choses en apprenant ou apprendre en faisant. Et ça concerne aussi bien les jeunes que les vieux, finalement. A travers la Fondation, on met les infrastructures de Thecamp à disposition pour des projets orientés jeunesse.

#### Cette fondation est-elle déjà créée ?

Oui. Thecamp Fondation est un fonds de dotation, on ne peut pas parler de fondation parce que le statut juridique est différent en France alors qu'en anglais, le mot signifie la même chose. Ce fonds bénéficie d'une structure fiscale favorable pour les donateurs et les mécènes – que ce soit des entreprises ou des particuliers – pour financer les projets d'intérêt collectif et d'intérêt général qui ne sont pas forcément sur le marché au sens économique du terme. Parce que les projets technologiques et les projets formation qu'adresse Thecamp peuvent être supportés financièrement par nos partenaires qui ont des budgets pour cela. En revanche, tous les jeunes sont dans l'Education nationale ou, plus largement, en dehors du marché. L'intérêt général, c'est aussi de se préoccuper de cela et d'élargir notre impact grâce à ce fonds de dotation.

#### Donc, votre bilan de cette première année est ?

On a réussi à tester énormément de choses et on veut continuer. Pour imaginer un monde futur, il faut être ambitieux, il faut avoir de l'audace, il faut faire des choses plutôt que les penser. Plutôt que d'être un think tank, on veut être un do tank, un endroit où l'on fait. On forme des gens, on les fait participer, ils créent des projets avec les moyens du public et du privé mélangés. D'où l'idée que c'est un tiers lieu, un lieu neutre qui ne sert pas les intérêts privés ou les intérêts publics, d'une

collectivité ou d'une entreprise. C'est vraiment l'endroit neutre où les gens se rassemblent et partagent leurs pratiques, leurs préoccupations, les mettent en commun. J'aime dire que c'est un campus du partage. Il ne peut pas être approprié à une entité. Nous avons quinze partenaires fondateurs, plus des parte-

#### « Notre sujet est la transformation et l'amélioration du monde à travers la formation des gens et la gestion de projets. »

naires publics qui mettent en commun. Et mettre en commun, ça veut dire travailler ensemble. Nous faisons attention à ce qu'ils ne soient pas concurrents, sinon il y aurait moins de confiance. Ils sont sur des secteurs complémentaires. C'est pour cela que nous avons du transport, de l'hôtellerie, du conseil, de la vente, de l'assurance, de la construction, de l'énergie.

#### Qui sont vos partenaires publics ? Qu'apportent-ils ?

Nous avons la métropole Aix-Marseille Provence, la région, la CCI Marseille Provence (CCIMP), le département. C'est important d'utiliser la région comme un territoire (Aix, Marseille, l'aéroport, etc.) sur lequel on peut tester les choses en grandeur nature, pas en laboratoire. Nous testons sur un vrai terrain, avec de vraies autoroutes, de vrais moyens de transport, etc. C'est passionnant. Si nous faisons une navette autonome comme le projet Demoiselle, qui permet de relier le campus à la gare TGV d'Aix, ça en fait un pilote pour tester l'intelligence artificielle dans des conditions réelles. Et pour cela, il nous faut les autorisations publiques pour améliorer la vie de demain. Nous avons besoin des partenaires locaux qui ont de vraies problématiques qui sont souvent les mêmes que celles d'autres métropoles et d'autres grandes villes, comme Barcelone, Milan ou New York. Une fois qu'on aura développé ces projets, l'ob-

jectif sera de pouvoir les vendre et de les porter, pourquoi pas à Singapour, à Rio de Janeiro ou à Buenos Aires.

#### Comment s'est passée cette deuxième rentrée ?

Lors de la fête anniversaire, nous avons annoncé la nomination d'une nouvelle directrice générale\*\*\*.

Ce qui permettra d'avoir une femme au niveau de la direction et de préparer la V2 avec un peu de sang neuf. J'ai trouvé énormément d'énergie dans toutes les équipes The-

camp qui avaient porté le projet depuis son inauguration et après le décès du fondateur. Toute cette énergie, mon rôle est aussi de la canaliser pour en faire un projet qui soit très lisible, celui de construire le futur ensemble avec un campus. Aujourd'hui, le modèle économique a deux jambes. D'une part, la formation-transformation des gens, car on ne veut pas juste les former, c'est en faisant qu'on apprend. L'autre étant l'aspect laboratoire et R&D. C'est la dimension gestion de projets comme la navette autonome, ou Solarcamp dans l'énergie, l'exploration du futur alternative. Là, on lance des vrais projets concrets à côté de la formation.

#### La V2 est donc une étape importante !

Notre sujet est la transformation et l'amélioration du monde à travers la formation des gens et la gestion de projets. La V2 qu'on est en train d'écrire a pour vocation d'accélérer la V1 comme on accélère un start-up. Pour la première année, nous avons eu 30 000 personnes venant de plus de 300 entreprises et de 50 nationalités différentes. Ce sont tout de même des chiffres conséquents. Je souhaiterais faire croître tout cela de 50 % pour la deuxième année, et que l'on soit en ordre de bataille pour le faire. Cependant, il faut que nous fassions attention, car Thecamp est une structure qui coûte cher. On va monter progressivement en charge. C'est déjà en ...➔



## THECAMP EN QUELQUES CHIFFRES

Thecamp est un lieu où des talents du monde entier se forment, s'inspirent et s'entraînent afin de développer des solutions pour un futur enthousiasmant et optimiste. En 2017, c'est :

+ de  
**30 000**

CAMPERS ACCUEILLIS



**50**

NATIONALITÉS REPRÉSENTÉES\*

**57 000**

REPAS SERVIS PAR LE RESTAURANT VÉGÉTARIEN



**17 000**

NUITÉES DANS LES HÉBERGEMENTS



**100**

EXPERTS ET CONFÉRENCIERS



**300**

ENTREPRISES DIFFÉRENTES ACCUEILLIES (GRANDS GROUPES, ETI, PME, START-UP, ISSUES DES SECTEURS PRIVÉ ET PUBLIC).

\*\*\*→ très forte croissance et on cherche, comme une start-up, notre modèle économique en arbitrant sur différentes sources de revenus possibles, en incitant à profiter de ce lieu qui est unique pour organiser des moments événementiels.

### Justement, en parlant des finance-

ments...

Aujourd'hui, nous sommes en très forte croissance, mais nous ne sommes pas encore une entreprise rentable. On sait que ça ne peut pas être rentable dans les premières années. Donc, la question qui se pose est comment on accélère pour que les courbes se croisent et qu'on rentre plus d'argent qu'on en dépense. C'est ce qu'on appelle, dans l'univers des start-up, faire des pivots. Comme on a testé énormément de choses l'année dernière, on est dans une phase de bilan où on regarde ce qui a marché et ce qui a moins bien marché. Des programmes de formation ont eu beaucoup de succès, d'autres en ont eu moins et il faut les arrêter pour nous concentrer sur ce qui fonctionne avec une approche plus rationnelle. J'ai cette dimension entrepreneuriale, sans perdre le rêve. C'est tout l'objectif et l'attention du moment : comment continuer à avoir un business qui croît tout en gardant en vue qu'on a un rêve dont le sous-jacent reste des colères très sincères dans le monde dans lequel on évolue et dont personne ne se soucie vraiment. La démission de Hulot étant un des derniers indices de ce problème. Cependant, on ne peut pas juste être une ONG car il faut des modèles économiques pour ne pas être dépendants de subventions ou autres. On peut en avoir, mais on veut un vrai modèle économique car, lorsque ça fonctionne économiquement, c'est durable. C'est-à-dire que les entreprises y voient un marché et l'innovation for good est le marché du long terme.

### Quels seraient votre ou vos rêves pour Thecamp ?

Mon premier rêve est que la société démontre son impact avec un business model rentable, mais aussi

son impact positif sur toutes les questions de transformation (on se réfère en ça aux priorités définies par l'ONU) comme la dépollution plastique, l'éducation, etc. On veut vraiment trouver le bon équilibre entre un modèle économique durable et un impact positif. Donc, avoir cette particularité prêtée aux entreprises qu'on appelle bicorp aux Etats-Unis. Mon deuxième rêve est que Thecamp soit davantage projeté à l'international, c'est son ambition, sa vocation.

C'est réconcilier le très local (comme région, métropole, etc.), le national, ainsi que l'international, car beaucoup de nos partenaires privés sont des groupes internationaux. Aujourd'hui, 30 % des contenus sont en anglais. Je pense qu'on devrait monter à 50 %. Mon troisième rêve serait d'ouvrir d'autres Thecamp, soit en partenariat, soit en franchise, soit en licence, et utiliser nos contenus et nos savoir-faire dans d'autres pays pour multiplier encore plus notre impact. Et en parallèle de tout ça, on pourrait imaginer qu'on a fait très fort dans le learning, l'apprentissage, la formation, le doing et qu'on pourrait ajouter le funding qui est l'investissement. C'est-à-dire qu'on pourrait investir dans les projets qu'on lance ou qu'on teste. Et donc avoir un fonds d'investissement qui puisse financer des projets.

Propos recueillis par  
Martine Debette  
[debette13@aol.com](mailto:debette13@aol.com)

\* Olivier Mathiot, cofondateur de Pricemister, a quitté ce 10 octobre la présidence de l'entreprise aujourd'hui dénommée Rakuten France.

\*\* Mettre la technologie au service des biens communs.

\*\*\* Catherine Gall, qui était jusqu'ici directrice des alliances stratégiques sur la région Europe/Moyen-Orient/Afrique pour Steelcase, une compagnie américaine spécialisée dans le mobilier de bureau et l'aménagement d'espaces de travail qui fait partie des partenaires fondateurs de Thecamp.



# Mazzia, chef de l'année 2018

Le cuisinier marseillais obtient le titre suprême décerné par Gault & Millau. La récompense d'une inventivité folle

**G**eorges Blanc, Joël Robuchon, Michel Bras, Pierre Gagnaire deux fois, Marc Veyrat, Thierry Marx, Jean-François Piège, Yannick Alleno... Depuis sa création en 1980 par Gault & Millau, le titre de "Cuisinier de l'année" a récompensé le gratin de la gastronomie française. Le meilleur du meilleur. Logique quand on connaît les critères, détaillés par Côme de Cherisey, propriétaire du guide depuis 2016: "Le présumé, c'est la maîtrise technique absolue. Ensuite, il y a l'excellence technique, la créativité, la trajectoire et le potentiel. En clair, nous mettons en avant quelqu'un qui nous a touchés, qui répond aux critères et qui en a sous le pied".

Autant d'exigences trouvées par l'équipe de Gault & Millau dans la cuisine d'Alexandre Mazzia, qui vient d'être désigné "Cuisinier de l'année 2018". Cette récompense suit beaucoup d'autres, en France comme à

**"Alexandre Mazzia propose une cuisine d'auteur unique."**

CÔME DE CHERISEY, GUIDE "GAULT & MILLAU"



Né au Congo, Alexandre Mazzia (ici avec son équipe) a trouvé à Marseille un port d'attache. Créé dans un quartier discret de la ville, son restaurant AM est devenu un espace de liberté gastronomique.

/PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

l'étranger, pour celui qui a ouvert en 2014 le restaurant AM dans un quartier discret de Marseille: quatre toques Gault & Millau, une étoile Michelin, créateur de l'année lors de l'Omni-vore World Tour Paris 2015, etc.

Au vu du sourire affiché par Alexandre Mazzia cette semaine, à la fois mélange de timidité étonnée et de bonheur partagé avec toute son équipe, tout indique toutefois que c'est pour lui la

plus belle.

Parce qu'il n'avait jamais osé y rêver. Parce qu'elle est tellement exceptionnelle que dans la région, ils ne sont que deux à avoir obtenu le titre: l'Arlésien Jean-Luc Rabanel en 2008 et plus récemment le Marseillais Michel Portos, à l'époque exilé dans la région bordelaise. Parce qu'elle récompense une philosophie exigeante, une audace, une liberté, qu'Alexandre Mazzia a

eu le courage, le cran et la chance de mettre en œuvre, sans certitude mais avec conviction.

"Ce que propose Alexandre, c'est une cuisine d'auteur unique, s'enthousiasme Côme de Cherisey. Une cuisine d'ici mais pas une cuisine provençale, loin de là. C'est un chef qui travaille en permanence, c'est la marque des grands, il améliore sans cesse ses recettes."

Bien sûr, avec ses multiples

propositions, ses associations ébouriffantes, Alexandre Mazzia est forcément déstabilisant, il peut même dérouter. Pour autant, il ne se perd jamais et laisse rarement quelqu'un en route: "Pour apprécier pleinement son travail, il est important d'avoir envie d'être surpris, de découvrir, de se laisser guider, argumente Côme de Cherisey. Il faut se rendre disponible, être prêt à tout accueillir et à embarquer. Mais

une fois en route, avec lui, on sait qu'il va se passer quelque chose: qu'au-delà du plaisir, on va être touché par une vraie émotion, de celles que l'on ne ressent que quelques fois par an."

F.G.

AM par Alexandre Mazzia, 9, rue François-Rocca, Marseille (8<sup>e</sup>) 04 91 24 83 63 [www.alexandre-mazzia.com](http://www.alexandre-mazzia.com). Ouvert du mardi au samedi pour le déjeuner et le dîner (de 57 à 170 euros).

F.G.

## L'INTERVIEW D'ALEXANDRE MAZZIA, CHEF DU RESTAURANT AM

### "Une telle récompense, c'est inimaginable!"

**Alexandre Mazzia, vous qui êtes en permanence à la recherche de la surprise culinaire, avez-vous été surpris par le titre Gault & Millau?**

Bien évidemment, jamais je n'aurais imaginé me retrouver dans ce Panthéon de la gastronomie française, ce serait prétentieux que dire le contraire. C'est une fierté, un honneur, ça conforte un engagement pris depuis le début, un parti pris. Quand je regarde dans le rétroviseur, c'était inimaginable, quelle belle surprise! Avec toute l'équipe, on est engagé, on est profondément épris de ce qu'on fait, on manque donc de recul; aussi, c'est émotionnellement et sentimentalement très fort.

**Équipe, c'est un des maîtres mots du restaurant AM. Qui dépasse ceux qui sont en cuisine ou en salle...**

Quand on me l'a annoncé, cela m'a profondément touché pour moi mais aussi pour mes équipes, pour les maraîchers, les pêcheurs, pour les gens qui nous soutiennent au quotidien et nous apportent le meilleur. C'est un

travail commun, une colonne vertébrale qui s'est créée autour du restaurant. C'est pourquoi j'ai invité tout le monde à Paris, pour recevoir ce prix ensemble.

**Que va vous apporter cette reconnaissance?**

Je ne sais pas, ce n'est pas une fin en soi. Disons que cela va aider à solidifier l'aventure, à aller de l'avant. C'est aussi une responsabilité, même inconsciemment.

**Une responsabilité vis-à-vis de vous-même, de votre équipe, de la ville?**

C'est une fierté pour Marseille et pour tout le territoire. Ça met les projecteurs sur la ville, alors que voici quelques années, on entendait qu'il ne se passait rien ici. Ce qui était injuste, il y avait déjà des gens comme Gérald Passadat qui ont créé la gastronomie à Marseille: il ne faut pas l'oublier, à un moment, des personnes emblématiques nous ont portés dans nos prises de décision et dans nos choix. À Marseille, il s'est passé et il se passe des

choses, c'est fantastique que ce soit reconnu. Avant, on pensait que tout était à Paris et loin d'ici, la tendance s'équilibre enfin un peu.

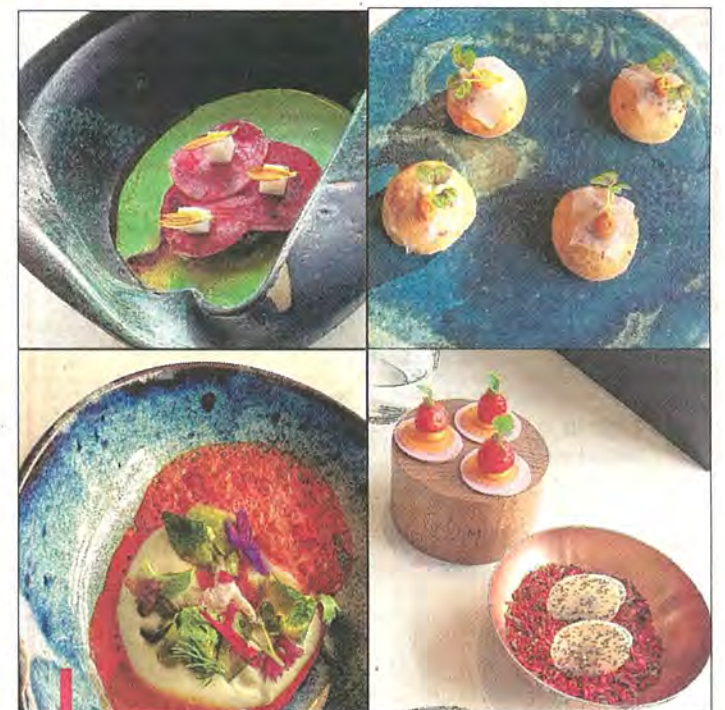
**C'est un encouragement pour de nouvelles générations?**

Il y a plein de jeunes qui arrivent derrière, plein de chefs de talent qui sont là et j'espère que ça va susciter des engagements. Si vous ouvrez votre restaurant, si vous êtes insatiable de travail et de volonté, si vous le faites avec cœur et transparence, il n'y a pas de raison que ça ne fonctionne pas.

**Gault & Millau, c'est particulier pour vous...**

C'est une histoire très forte, ils m'ont toujours suivi avec bienveillance. Ils ont eu des mots, des attentions, ils m'ont accordé dès le départ une dotation. Psychologiquement, quand tu as un tel guide qui t'aide et te conseille, c'est toujours salutaire.

Propos recueillis par Fred GUILLEDOUX



Un repas chez AM se compose d'une myriade de propositions, à la fois surprenantes et succulentes. /PHOTOS LA PROVENCE

## Baumièr et le jeune pâtissier



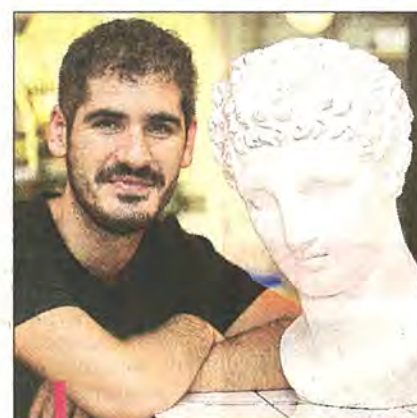
Il est arrivé aux Baux en février 2016 après plusieurs belles maisons (le Relais Bernard-Loiseau à Saulieu, l'Auberge des Glaziks à Plomodiern...). "Pour moi, ça représentait un cap parce que Baumièr, ça fait partie de ces quelques établissements dont on te parle dès l'école", confie Brandon Dehan, Picard de 25 ans, chef-pâtissier de L'Oustau et colauréat du trophée "jeune pâtissier" de l'année pour le Gault & Millau. Aux Baux, il a rejoint une

autre étoile montante de la cuisine française, le chef Glenn Viel. "On essaie d'apporter une vraie modernité à l'établissement tout en respectant sa tradition, on ne peut pas tout changer d'un coup dans un tel lieu", explique le pâtissier. Qui a commencé par la cuisine, pour connaître toutes les facettes d'une brigade. "Cette expérience, elle se retrouve dans ma pâtisserie, où régulièrement, j'apporte des légumes, des techniques de cuisinier, c'est un peu ma caractéristique." Brandon Dehan est en pleine préparation des tables de Noël de L'Oustau avec notamment une bûche marron, ananas et vanille représentant le rocher des Baux. Vivement Noël... G.L./Photo archives V.F. → L'Oustau de Baumièr aux Baux-de-Provence, ☎ 04 90 54 33 07.

## TROPHÉE JEUNE TALENT POUR LE CHEF DE L'OURÉA

### Matthieu Roche: "C'est très motivant"

Il a beau avoir écumé les belles maisons (Le Ritz, Le Pré Catelan), menée la cuisine d'une pépite de Saint-Germain-des-Prés, "quand on se lance seul, c'est beaucoup de doutes. Et de la peur aussi". Six mois à peine après l'ouverture d'Ouréa, son premier restaurant à Marseille, Matthieu Roche, 30 ans, peut respirer. Gault & Millau vient de lui décerner le Trophée Jeune Talent. "On travaille dur tous les jours pour rendre les clients heureux. Si à côté de cela, il y a des distinctions comme celle-là, c'est du bonheur en plus! C'est réconfortant". Une récompense toute personnelle que Matthieu Roche veut évidemment partager "avec (son) équipe", particulièrement féminine: son second Kim-Mai Bui est une femme, et Camille Fromont, sa compagne, règne sur la salle et la carte des vins. Cette distinction pour sa cuisine aérienne à l'émotion, il la



Matthieu Roche livre une cuisine en apesanteur chez Ouréa, Marseille (6<sup>e</sup>). /PHOTO THIERRY GARRO

prend avant tout comme "une excellente base de travail". "J'ai travaillé avec des chefs qui voulaient faire passer leur passion, leurs exigences. Cela veut dire que l'on a réussi à créer ça, c'est très motivant pour la suite".

Mais c'est quand on lui annonce qu'Alexandre Mazzia est élu "chef de l'année" que Matthieu Roche laisse exploser sa joie. "C'est génial d'être avec lui! Je suis tellement fan de ce qu'il fait. Et pour la dynamique de la région, c'est formidable!". Avant de faire ses classes à Paris, Matthieu Roche a grandi à Aix-en-Provence, suivi le lycée hôtelier de Bonneveine et eu Jean-Marc Banzo comme premier mentor. La suite de l'histoire est en train de s'écrire. A.D.

Ouréa, 72, rue de la Paix Marcel-Paul, Marseille (6<sup>e</sup>). 04 91 73 21 53



# «Il y a une forme d'exotisme de proximité qui est à l'œuvre»

**Délinquance, clientélisme... Le sociologue Michel Peraldi démonte les clichés qui collent à la cité phocéenne et analyse son pouvoir de fascination, qui vient de son passé de «ville mondiale».**

Il observe, décortique, analyse Marseille depuis des années. A coups de boutoir contre les clichés qui collent à la peau et au port de la ville, de fouilles dans son histoire de cité mondiale, l'anthropologue et sociologue Michel Peraldi, directeur de recherche à l'Iris (Institut de recherche interdisciplinaire sur les enjeux sociaux, CNRS-EHESS), n'en finit pas de sonder cette ville qui fascine autant qu'elle peut agacer, voire effrayer. Auteur de multiples travaux et ouvrages sur la cité phocéenne, comme *Gouverner Marseille, enquête sur les mondes politiques marseillais* (1) ou *Sociologie de Marseille* (2), rompu aux monographies de villes (il vient de publier *Marrakech ou le souk des possibles, du moment colonial à l'ère néolibérale*), ce chercheur qui partage sa vie entre Paris et la cité phocéenne a, comme toute la France, été ébranlé par la mort de huit personnes rue d'Aubagne. Mais au-delà du drame, quelle est cette ville qui fait tant fantasmer ?

**Pourquoi des immeubles qui s'effondrent à Marseille résonnent tant dans la France**

**entière ? Marseille est-elle une ville sur-médiatique ?**

Depuis trente ans, toutes les rédactions parisiennes ont un spécialiste de Marseille qui joue le vigile, le lanceur d'alerte. Et ils ont fait de Marseille une sorte de laboratoire national des problèmes sociaux. Plutôt que sillonner la France pour les décrire, ils prennent un TGV pour venir là. Au fond, je pense qu'il y a une sorte d'exotisme de proximité qui est à l'œuvre. Alors forcément, l'effondrement d'immeubles à Marseille a nettement plus d'écho que si cela s'était passé à Charleville-Mézières. Cela fait des jours que l'on ne parle que de ça. Je dis cela sans minimiser cet événement qui est l'aboutissement d'une lente et longue dégradation dont tout le monde avait une sorte de préconscience. C'est la conclusion de vingt-cinq années d'incurie dans une ville qui est sans doute la dernière d'Europe à présenter en son centre même des poches de pauvreté et de précarité. Naples, Gênes, Tanger, Barcelone... Toutes ces villes qui éveillent aussi un imaginaire fort ont fait sortir la pauvreté de leur cœur, ou il n'en subsiste que des poches résiduelles. A Marseille, dans les I<sup>er</sup>, II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> arrondissements, la pauvreté est là. L'identité des victimes des effondrements et de ces mal-logés en témoigne.

**Qui sont-ils ?**

Il y a ces remerciés de la crise industrielle, des chômeurs, des retraités, des chibanis [*des travailleurs maghrébins venus durant les Trente Glorieuses, ndlr*], des Comoriens, des

Algériens... On y trouve aussi, un peu comme Barbès ou Château-Rouge à Paris, des sans-papiers, des clandestins. Mais aussi, et on le sait moins, de nouvelles populations qui sont venues s'ajouter à cette population ethnicisée, racialisée, que les pouvoirs publics négligent totalement. Il y a aussi maintenant les enfants ou petits-enfants de ces ouvriers, qui sont souvent devenus des petits commerçants. Une sorte de petite classe moyenne. Et à leurs côtés, vivent aussi désormais des jeunes créatifs fauchés sans doute attirés par une mixité cosmopolite et qui ont trouvé là des loyers à leur portée. Ceux-là disposent du capital culturel nécessaire pour s'exprimer. Ce sont eux aujourd'hui les porte-voix de cet événement qui a tant d'écho dans les médias. Les notables (j'appelle ainsi les politiques) ne les ont pas vus venir, ces jeunes qui ne sont pas des bobos riches. Je les appelle *creative class*. Ils savent parler, se servir de la presse, des réseaux sociaux. Et entraîner avec eux les descendants des chibanis. C'est une nouvelle population. Ils ne sont pas des milliers. Mais ils ont un pouvoir de mobilisation.

**Au-delà des médias, Marseille fascine. Quels sont selon vous les ingrédients de son côté boule à facettes ?**

Je pense que l'essentiel de la fascination que cette ville exerce provient surtout de son passé de ville mondiale qui a duré en gros jus-

qu'à la décolonisation. C'est donc une ville qui a une mémoire, un imaginaire qui a été nourri par d'autres que les intellectuels locaux. Albert Londres, Blaise Cendrars ont écrit sur elle. De ce point de vue-là, elle est un peu comme Tanger. Il y a un «récit» de Marseille. Et cela perdure, alors qu'au fond, Marseille est une étoile morte.

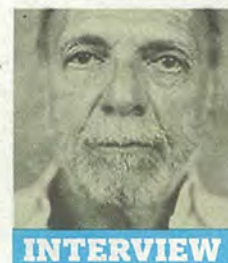
**Une étoile morte, vraiment ?**

A Marseille, le premier employeur est l'Etat. Depuis l'effondrement de l'industrie qui a duré des années 50 aux années 80, elle est devenue une ville de fonctionnaires. Même le port est géré par un établissement public, dirigé en général par un ingénieur des ponts et chaussées nommé en conseil des ministres. Voilà, c'est une petite ville administrative de province. Ce qui fait encore briller une lumière résiduelle, c'est une sorte de folklore du commerce local.

Ici on vend sur les marchés les mêmes produits que dans les quartiers de Barbès ou Château-Rouge à Paris, mais à Marseille cela résonne avec le passé de ville mondiale. Comme si ces produits parlaient d'une époque révolue. Ces images, ces clichés font penser aux photos de Germaine Krull dans les années 30. Cela fait partie de son exotisme.

**Comment ça, «petite ville» ?**

Oui, 800 000 habitants (1,5 million si l'on prend en compte l'agglomération), ce n'est pas



D. GUYOT





**Le quartier  
de La Joliette,  
en août 2013.**

PHOTO ARNAU BACH

beaucoup comparé à Tanger, vraie ville internationale de 2 millions d'habitants, ou Barcelone et ses 5 millions d'habitants. Certes, la CMA-CGM, troisième géant mondial du transport maritime de marchandises, y a installé son siège. Mais ce n'est pas par Marseille que ses bateaux transitent. Ils vont dans d'autres grands ports. Ils vont à Tanger justement, Malte, ou au bout du canal de Suez... Marseille n'est plus un port de fret. Ce qui y transite, c'est à 70% du pétrole. Au fond, ce côté petite ville administrative de province ne serait pas un souci si il n'y avait ces problèmes de pauvreté... **Le sport, l'OM précisément, fait quand même un peu briller l'étoile?**

Sur ce sujet, joker. Ce n'est vraiment pas ma partie. **L'avoir décrétée «capitale de la culture» en 2013 l'a redorée, non?**

C'est très important. D'abord il y a eu la Friche de la Belle de Mai, créée à la fin des années 80,

sur 14 hectares, à l'ancien emplacement de la Seita. De là ont émergé des artistes comme IAM. Et puis il y a la cantine, les studios du feuilleton *Plus belle la vie* qui, au passage, ne parle pas de Marseille. C'est juste un cadre, un décor qui met en scène des situations universelles. En tout cas, cette friche, et «Marseille 2013» ont permis à plein de gens de monter des projets. Et donné des tas de petits boulots à des intermittents du spectacle. Cela a aussi créé une gentrification paradoxale. Ce ne sont pas des bobos qui vivent là, mais des fauchés, qui viennent à Marseille et vont et viennent. Il s'agit d'une gentrification précaire, à laquelle les notables n'ont rien compris. La Friche, c'est une sorte de Soho des années 30. Pas le Marais ou Belleville.

**Et puis il a le Mucem qui rayonne quand même!**

Bien sûr. Et c'est grâce à l'Etat. Je pense qu'Edmonde Charles-Roux y a été pour beau-

coup. Ce Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, comme son nom l'indique, entretient une image de ville ouverte sur la Méditerranée, alors que l'essentiel (90%) des trajets effectués depuis Marseille conduit à... Paris. Les voyages vers la Méditerranée (train, maritime) ne dépassent pas les 5%. Le cliché «Marseille, phare de la Méditerranée» est aussi une étoile morte. Mais des intellectuels se sont emparés de cette idée et la font vivre. Depuis un moment déjà. La première manifestation remonte à la fin des années 80 quand Edmonde Charles-Roux, toujours elle, a monté une exposition qui s'intitulait «l'Orient des Provençaux». Le début de la reconquête de l'imaginaire Méditerranéen...

**Son côté voyou ne participe-t-il pas à son pouvoir de fascination?**

Les statistiques de mon confrère Laurent Mucchielli, spécialiste de la délinquance, le montrent: il n'y a pas plus de vols ou d'atteintes à la personne qu'ailleurs. Mais là encore, le côté voyou qui fait partie de la fascination pour Marseille est un écho du temps passé, quand Marseille était une ville mondiale du point de vue du banditisme. Je fais ici référence à la fameuse French Connection (parfois appelée Corsican Connection) qui désigne ceux qui ont pris part à l'exportation d'héroïne aux Etats-Unis depuis Marseille. Cela a commencé à la fin des années 30 pour durer jusqu'aux années 70. Durant cette période, il y a eu une montée en puissance de familles corso-marseillaises qui ont pris le contrôle de l'héroïne. A tel point qu'à un moment donné, 90% de cette drogue consommée aux Etats-Unis était fabriquée à Marseille. Mais c'est vieux maintenant. Et aujourd'hui, il n'y a pas plus de trafic de shit ici qu'en Seine-Saint-Denis... Simplement, la montée en puissance de la French Connection, sur laquelle j'ai écrit, s'est déroulée au moment où la presse de faits-divers comme *Détective* a explosé. Il y a alors eu une sorte d'osmose, et Marseille est restée associée au banditisme.

**Marseille exaspère aussi... Certains la détestent ou la redoutent.**

C'est le revers de la médaille. Et le fruit de quelques clichés féroces aussi.

**«Il y a une gentrification précaire à laquelle les notables n'ont rien compris. La Friche, c'est une sorte de Soho des années 30. Pas le Marais ou Belleville.»**

**Vous parlez de son côté «république bananière»?**

Oui. Cette réputation de ville du clientélisme lui colle comme une MST. Pardon pour l'image, mais on a vraiment l'impression parfois, dans les images qui sont véhiculées, que Marseille va contaminer tout le système politique français avec ça. C'est absurde. En France, nous avons partout les préfets, l'administration aveugle qui donne de l'argent et les notables qui répartissent de façon discrétionnaire... C'est l'Etat français qui fonctionne ainsi. Et le clientélisme est fait de ça. Ce n'est pas propre à Marseille. Et pas pire qu'à Neuilly, Bordeaux ou Lyon... Je pense que sur cette question, Marseille est un bouc émissaire.

**Mais comment expliquez-vous que Marseille n'a connu que trois maires depuis 1953 (Defferre, Vigouroux, Gaudin)?**

Combien de maires à Lyon, à Bordeaux, à Lille depuis 1953 ou à Paris depuis qu'elle est une commune? Cette longévité est-elle une exacerbation du clientélisme local? Ce n'est, en tout cas, pas spécifique à Marseille, je le répète. Si l'on regardait précisément les logements sociaux à Lyon, Bordeaux, etc., on verrait que toutes villes fonctionnent selon les mêmes procédés. Après, il faut bien reconnaître que Gaudin a tellement joué le folklore local, l'accent, qu'il se prend en plein nez le râteau sur lequel il a marché, et que ses pagnolades contribuent à ces clichés qui collent à Marseille.

**Pourquoi les Marseillais l'ont-ils réélu? Apathie? Désintérêt profond pour la politique locale?**

Gaudin, on l'oublie, a été élu avec un énorme taux d'abstention. Et par seulement 120 000 voix, sur 850 000 habitants et 491 000 inscrits. La moitié des inscrits n'a pas voté. La moitié de ceux qui ont voté a mis un bulletin pour Gaudin. Mais comme il se plaît à dire, l'essentiel est d'être réélu... Face à cela, oui, il y a une apathie. Mais cette fois, Gaudin est vraiment dans la panade. Il n'a pas su gérer l'affaire de la rue d'Aubagne. Même émotionnellement, il n'a pas su faire. L'événement l'a déstabilisé. Et cette fois, monte une mobilisation. Une colère qu'il n'a pas vu venir. Celle des jeunes étudiants et artistes du centre-ville, et des enfants de chibanis dont je parlais au début. Ceux-là n'ont pas été récupérés, même par Mélenchon, du moins pour l'instant. Ils pourraient bien vraiment faire bouger les lignes.

Recueilli par  
**CATHERINE MALLAVAL**

(1) Avec Michel Samson, *La Découverte*, 2005.

(2) Avec Claire Dupont et Michel Samson, *La Découverte*, Paris, 2015.



# 11 BUSINESS STORY : MARSEILLE LA REBELLE

1 Dossier les Échos week-end N°135 du 07 et 08.09.2018



# Les Echos

---

## WEEK-END

BUSINESS STORY / CULTURE / STYLE / ... ET MOI



## MARSEILLE LA REBELLE

Boom des croisières, quartiers d'affaires, projets culturels : il y a beaucoup de neuf sur le Vieux-Port ! Mais la réalité de la cité phocéenne résiste et change moins vite que son image.



---

# BUSINESS STORY

---

07 SEPTEMBRE 2018

## MARSEILLE LA REBELLE

*Par Pierre de Gasquet, Paul Molga et Lucie Robequain*

*Photographes: Patrick Gherdoussi et Olivier Monge (portraits)*



Le Mucem, conçu par l'architecte Rudy Ricciotti (ici la darse et la passerelle qui relie le musée au fort Saint-Jean) a été inauguré en 2013, l'année où Marseille était capitale européenne de la Culture.





dans les instances paritaires de la ville où se négocient et se décident à peu près tout ce qui concerne la marche des institutions: organisation du travail, recrutements du personnel, avancements... Sur 15 sièges alloués aux représentants syndicaux à parité avec les élus de la majorité municipale, 9 sont occupés par FO. «*On ne va quand même pas s'excuser de gagner les élections*», s'amuse Patrick Rué devant les accusations répétées de cogestion des services de la ville. **P. M.**

## ● L'OM AU PURGATOIRE

Trois pouvoirs cohabitent à Marseille: la mairie, le port et l'OM. Le troisième est le seul à fédérer toute la population derrière lui, à tel point que le maire – pas footeux pour un sou – en a fait un élément clé de son projet urbain. «*Louis XIV a fait construire le fort Saint-Jean pour se protéger des Marseillais, pas des Barbaresques. Il ne nous piffait guère. Moi, j'ai voulu qu'on fasse un stade Vélodrome tout neuf et qu'on rénove le quartier autour, avec un centre commercial et une clinique pour les sportifs*», raconte Jean-Claude Gaudin dans son grand bureau où trône le médaillon du «*Roi-Soleil*».

Deux ans après sa reprise par le magnat de l'immobilier bostonien Frank McCourt, ➡



Au stade Orange Vélodrome, le 10 août dernier, lors de la rencontre OM-Toulouse: le propriétaire du club Frank McCourt (au centre), avec Steve Mandanda et Adil Rami, joueurs marseillais et champions du monde avec l'équipe de France.



L'image de Marseille s'est incontestablement améliorée ces dernières années, dopée par le boom des croisières, de l'urbanisme et des projets culturels. Mais pour les milieux d'affaires, elle reste une ville à part, sujette au clientélisme et refermée sur elle-même. Un bilan tout en contraste pour Jean-Claude Gaudin, qui la gouverne depuis près d'un quart de siècle.

Il souffle comme un vent de fin de règne à Marseille. Voilà près d'un quart de siècle que Jean-Claude Gaudin gouverne sa cité. Vingt-trois ans que le maire admire Notre-Dame-de-la-Garde depuis son bureau du Vieux-Port et donne du « *cher ami* » à qui veut l'entendre. L'homme a beau marcher péniblement, sous le poids des ans et de la bonne chère, il conserve une mémoire phénoménale, récitant sans ciller tous les scores électoraux depuis l'après-guerre. Ce n'est qu'au moment d'évoquer son départ – prévu pour 2020 – que son regard chavire. « *Je n'ai rien fait d'autre de ma vie, je n'ai pas de famille* », glisse-t-il dans un rare moment d'authenticité. Sa démission de la présidence de la métropole, mardi dernier, sonne comme le premier acte de sa retraite politique.

L'atmosphère est épouvantable, si l'on en croit les milieux d'affaires. « *Nous assistons à une sorte d'épisode tragicomique où il ne se passe plus rien. Jean-Claude Gaudin ne contrôle plus ses adjoints. Tout cela est un frein à l'économie marseillaise* », estime le président du port, Jean-Marc Forneri. Il serait pourtant injuste de dire qu'il n'a rien fait pour sa ville. Le développement d'un quartier d'affaires aux abords du port, l'arrivée du TGV et la multiplication des projets culturels ont fait d'elle une ville en vogue, à tel point que le président Macron y passe volontiers ses vacances estivales – allant jusqu'à en faire le lieu de ses retrouvailles avec la chancelière allemande Angela Merkel, ce vendredi. L'invasion de touristes et de nouveaux habitants aurait même tellement progressé que les Marseillais y perdraient leur accent, selon la très sérieuse revue *Langage et société* ! L'identité de la ville n'en reste pas moins forte. « *Pauvre, cosmopolite et révoltée: le mix parfait pour la création* », juge Cyril Delattre, président du think tank Massilia Lab. Pauvre, Marseille l'est incontestablement plus que sa grande rivale, Lyon. Elle compte des quartiers parmi les plus déshérités d'Europe. Son cosmopolitisme est aussi unique en France : parmi les 680 000 habitants, 300 000 sont



PATRICK OHEROUSSI/INVERGENCE-IMAGES.COM POUR LES ECHOS WEEK-END





Vue de la cité  
phocéenne:  
au premier plan,  
les Docks  
de la Joliette,  
Pierre Angulaire  
du quartier  
d'affaires Euromed,  
et au fond Notre-  
Dame-de-la-Garde.





musulmans, et 80 000 sont juifs. Le maire a le mérite d'avoir maintenu une certaine harmonie entre ces communautés. «*Lévy et Abdallah se parlent à Marseille. C'est l'incroyable force de cette cité*», résume Jean Peyrelevede, ancien PDG du Crédit Lyonnais, natif de la ville.

La réhabilitation du centre ne se fait pas sans heurt: «*On a besoin de gens qui créent de la richesse. Il faut nous débarrasser de la moitié des habitants de la ville*», avait osé un adjoint de Jean-Claude Gaudin il y a quelques années dans *Le Figaro*. La transformation la plus radicale s'est faite dans le quartier du port. La création d'un immense centre commercial, avec vue imprenable sur la rade, incarne pour certains la reconquête économique de Marseille, pour d'autres un terrible gâchis patrimonial et social. Ce boom immobilier n'a guère amélioré l'attractivité économique de la ville, du moins pour l'instant. «*Son image auprès des touristes s'est beaucoup améliorée, mais dans le fond, elle n'a guère changé. La vérité, c'est que les édiles marseillais ne se sont jamais intéressés à l'attractivité économique de la ville, sauf Vigouroux [maire de 1986 à 1995, NDLR]. Mon jugement est terrible, et je ne vois aucun élément susceptible de le changer à court terme. La ville a des capacités formidables mais elle est trahie par ses élites*», regrette Jean Peyrelevede. C'est le grand échec de la mandature Gaudin. «*Il réfléchit au contenant mais pas au contenu. Pour lui, l'économie, c'est l'immobilier. Aucun nouveau siège d'entreprise n'est venu à Marseille depuis vingt ans*», pointe l'entrepreneur Xavier Giocanti, compagnon à la ville de Christine Lagarde. Le groupe Bourbon de services maritimes est une exception, qui est en train de transférer son siège de Paris dans la cité phocéenne. Mais le chemin est souvent inverse. «*Marseille n'est pas toujours été une ville accueillante pour les entreprises, c'est le moins qu'on puisse dire*», confirme Jean-Marc Forneri. On pense notamment à Ricard – symbole marseillais s'il en est! – qui a rejoint la capitale au moment de sa fusion avec Pernod. «*Tant qu'il n'y aura pas de transports efficaces et de foncier, ce n'est pas la peine d'imaginer attirer de grandes entreprises*», insiste la présidente du département, Martine Vassal. Coincée entre la mer et la montagne, la ville étouffe sous les embouteillages. **L. R.**

## ● PANIER DE CRABES À LA MAIRIE

L'œuvre est signée de quelques journalistes de *La Provence*. Placée sur un guéridon Louis XIV, dans le bureau du maire, elle met en scène des personnages de la série «*Game of Thrones*», à ceci près que les adversaires ont pour nom Renaud Muselier, Martine Vassal, Valérie Boyer, Dominique Tian, etc. Le photomontage plaît beaucoup à Jean-Claude Gaudin qui se gargarise de voir tant de monde s'entre-tuer pour sa succession. «*C'est Saturne dévorant ses fils!*», commente un chef d'entreprise marseillais. Après près d'un quart de siècle de pouvoir sans partage, le maire est prêt à céder son siège en 2020. Mais il



refuse de préparer sa succession. «*Nous sommes en république, il n'y a pas de dauphin. Les dauphins sont flingués dès que l'on parle d'eux.*»

Les jeux sont d'autant plus ouverts que la ville n'est ni de droite ni de gauche. Jean-Luc Mélenchon et Marine Le Pen y sont arrivés en tête au premier tour de la présidentielle, captant chacun presque un quart des voix. Plus

que sur son appartenance politique, c'est sur son capital de sympathie que sera élu le futur maire, pense Jean-Claude Gaudin. Sa longévité, le septuagénaire la doit d'ailleurs essentiellement à ça. Gouailleur à la Pasqua, il se targue d'habiter une modeste maison de Mazargues – celle-là même où il est né. Catholique convaincu, plutôt drôle, il s'est





À gauche, de haut en bas: le quartier Noailles, populaire, se transforme avec l'installation d'un Hôtel cinq étoiles (derrière la bâche publicitaire). Vue de la tour La Marseillaise, qui domine le quartier d'affaires Euromed, et accueillera bientôt Haribo France, Orange, Swisslife...

À droite, de haut en bas: le centre commercial des Terrasses du Port offre une vue imprenable sur les ferries et bateaux de croisière. Le maire Jean-Claude Gaudin, lors d'une visite du ministre de l'Intérieur en juillet dernier, sur l'esplanade de l'hôtel de ville, avec la statue de taureau de Stephan Muntaner.



Même Bernard Tapie – un demi-dieu pour les supporters de l'OM – s'y était cassé les dents, se contentant d'un modeste siège de député.

Martine Vassal (Les Républicains) constitue, elle, un pur produit marseillais. « C'est elle qui a la meilleure cote chez les acteurs économiques », relève Laurent Amar, vice-président de la Chambre de commerce. Présidente du département, elle travaille dans un bureau grand comme un terrain de tennis, avec vue sur les quartiers nord. Tailleur bleu, chemise blanche, elle échappe, pour l'instant, aux tirs de roquette de ses adversaires. « C'est peut-être mon côté féminin, mais moi, je travaille », sourit-elle.

Et puis il y a Renaud Muselier, un businessman issu des beaux quartiers qui cultive une certaine froideur. L'anti-Gaudin, en somme! Le quinquagénaire affiche plusieurs faiblesses politiques: on lui reproche d'avoir demandé la nationalité mauricienne pour y faire prospérer ses affaires immobilières. « C'est dur à faire avaler aux Marseillais », convient l'entrepreneur Xavier Giocanti, un ami d'enfance. Ancien adjoint de Jean-Claude Gaudin, le président de région a par ailleurs pris le risque de faire sécession, torpillant sans vergogne le bilan de son ancien mentor. Une stratégie que beaucoup jugent suicidaire, et qui fait dire à certains que Renaud Muselier aurait perdu l'envie de se présenter.

Compte tenu des guerres intestines et des affaires qui empoisonnent la politique marseillaise, les chances n'ont jamais semblé aussi grandes de voir une figure neuve émerger à la mairie. Reste une grande inconnue: qui gagnera le soutien d'Emmanuel Macron? Bien que sénatrice PS, Samia Ghali pourrait basculer dans les rangs de La République en marche et recevoir la bénédiction de l'Élysée. « Je ne ferme aucune porte. En Marche n'a personne à Marseille... », nous confie-t-elle. Un duel de femmes – Martine Vassal à droite et Samia Ghali à gauche – pourrait alors se disputer le plus beau bureau du Vieux-Port. Du jamais vu! **L. R.**

construit en contrepoint de Gaston Defferre – l'austère protestant qui a régné sur Marseille pendant trente-trois ans.

Les prétendants au trône sont nombreux. Seul candidat déclaré, le frontiste Stéphane Ravier n'a guère de chance d'être élu, même si l'extrême droite a gagné du poids récemment. On cite aussi plusieurs figures nationales,

dont Jean-Luc Mélenchon (France insoumise) et Christophe Castaner (LREM). « Ce serait magnifique mais c'est non ! nous dit le second. J'ai trop à faire avec le parti et les européennes. » Jean-Claude Gaudin est sceptique: « Quand un homme politique dit "jamais", ça veut dire "pas encore"... Mais de toute manière, il n'a aucune chance: les parachutés, ça n'a jamais marché ici. »





## ● LA RÉSURRECTION DU PORT

Les croisiéristes ne s'aventuraient guère à Marseille il y a dix ans. Barcelone, Majorque, Venise, oui ! Mais pas ce port sale, étriqué, tournant le dos à la ville. Son visage s'est métamorphosé depuis. Sur les Terrasses du Port – le centre commercial flambant neuf en surplomb des quais –, il n'est pas rare de se retrouver nez à nez avec un géant des mers – y compris depuis les cabines d'essayage... Avec 1,8 million de croisiéristes par an, la cité phocéenne a récemment dépassé Venise et New York. En Méditerranée, seuls les ports de Rome (Civitavecchia), Barcelone et des Baléares font encore mieux qu'elle.

Plus ouvert sur la ville, le port est devenu un immense terrain de jeu pour les promoteurs immobiliers. Ses revenus, il les tire d'ailleurs pour moitié de la location de parcelles à des géants industriels, comme Arcelor, ou des marques grand public (Ikea, Danone, Maisons du monde, etc.) qui y entreposent leurs stocks. Ses activités purement maritimes – essentiellement des droits de port – ne représentent donc que la moitié restante. Un schéma inimaginable au début des années 2000 ! « Le port s'est beaucoup diversifié », corrobore sa directrice Christine Cabau, depuis un bureau défraîchi qui domine les môles. « Avant, nous affichions une dépendance excessive

À gauche : Christine Cabau, directrice du port de Marseille. Ci-dessus : la « forme 8 », au fond du bassin de la Joliette, une des trois cales sèches exploitées par le Chantier naval de Marseille.

au pétrole. Notre business model est plus solide aujourd'hui. » Le port a effectivement prospéré pendant cinquante ans sur la rente pétrolière – important du brut d'Algérie et exportant de l'essence. À ses heures de gloire, au début des années 2000, il y transitait 100 millions de tonnes d'hydrocarbures par an. Il en a perdu un cinquième depuis, forçant deux raffineries

à mettre la clé sous la porte, et n'en laissant que trois en activité.

La croissance se joue donc ailleurs. Notamment dans les conteneurs, que Marseille a longtemps dédaigné au grand bonheur des villes du nord : Anvers, Rotterdam et Hambourg. La cité phocéenne met les bouchées doubles pour combler le retard. À Fos-sur-Mer, une forêt de portiques géants a poussé ces cinq dernières années pour accueillir les plus gros bateaux du monde, appelés post-Panamax. Les quais sont en train d'être prolongés pour en recevoir davantage. Et de fait, le trafic de conteneurs explose (+10% l'an dernier). À cela s'ajoute l'installation du chinois Quechen, qui a choisi Marseille





Fabrice Coquio (ci-dessus), PDG d'Interxion France, filiale du leader européen des constructeurs de data centers (à gauche), est photographié sur le toit d'un ancien abri sous-marin allemand (en haut, on aperçoit les dessins des prisonniers allemands), destiné à accueillir son prochain site marseillais.



plutôt que Rotterdam pour y produire ses pneus «verts», dans une usine parmi les plus grandes du monde. Voilà longtemps que la ville n'avait pas reçu une aussi bonne nouvelle. Le climat social n'y est pas pour rien. Piliers de grève dans les années 2000, les dockers font moins parler d'eux depuis qu'ils ont rejoint le privé, suite à la réforme portuaire de Nicolas Sarkozy. «*Depuis cinq ans, il y a moins de grèves sur le port de Marseille qu'il n'y en a à Anvers*», se réjouit son président Jean-Marc Forneri depuis ses bureaux de l'avenue George-V à Paris. La direction a dépensé des fortunes pour acheter la paix sociale, au point d'en émouvoir la Cour des comptes. Les finances du port sont néanmoins assainies. Son chiffre

d'affaires augmente constamment depuis 2014 (+7% l'an dernier).

Au fond du bassin de la Joliette s'est ouvert un atelier de rénovation, grand comme cinq terrains de football. Profonde de 25 mètres, la «forme 10» avait été conçue pour réparer les supertankers, à l'aube des années 70. Mais la crise pétrolière est passée par là. Ces maxi-bateaux ont fait long feu et les ateliers marseillais avec – ne trouvant qu'une brève heure de gloire avec le tournage des films *Taxi 1* et *2!* Aujourd'hui, ce sont les bateaux de croisière qui viennent s'y offrir un lifting. On ne trouve que deux ateliers de ce type dans le monde, à Singapour et Dubaï. Les bonnes nouvelles n'ont cessé de pleuvoir

depuis, avec le retour en force des Ateliers de Fos, des Moteurs Baudouin et de la compagnie Ponant notamment. **L. R.**

## ● LE BOOM DU NUMÉRIQUE

C'est un lieu caché comme il en existe tant à Marseille. Un abri sous-marin construit par les Allemands, devenu prison puis laissé à l'abandon à la fin de la guerre. Situé en plein cœur du port, ce bâtiment hors norme accueillera bientôt les géants du numérique qui y brancheront la tête de réseau de leurs connexions à très haut débit. Une quinzaine de câbles sous-marins convergent déjà vers le port, en provenance du Moyen-Orient, d'Afrique, ➔





le vénérable Olympique de Marseille (OM) redresse la tête. Sur le terrain, le club favori d'Emmanuel Macron a remonté la pente en deux ans. Quatrième du Championnat, il s'est retrouvé en finale de la Ligue Europa, du jamais vu depuis l'époque de Pape Diouf. L'objectif reste de se qualifier pour la Ligue des champions en 2019 ou 2020.

Les finances se portent bien plus mal. Le club affiche un trou de 42 millions d'euros pour l'exercice 2016-17, son plus mauvais résultat depuis dix ans. Pour éviter un blâme de l'UEFA, voire une exclusion des compétitions européennes, Frank McCourt va devoir continuer à investir massivement (200 millions d'euros sur quatre ans). « On est dans une phase d'investissement lourd. Mais Frank McCourt finance le tout sur ses deniers personnels et il n'y a pas un euro de dette », confie le président du directoire de l'OM, Jacques-Henri Eyraud qui vise un « équilibre pérenne » pour 2020-21. En outre, avec la reprise en direct de l'exploitation commerciale du stade Orange Vélodrome, depuis le 12 juillet, l'OM entend rejoindre le Top 20 des clubs européens qui ont le contrôle de leur outil de production. « La création d'un musée de l'OM, comme celui de Barcelone, s'impose », ajoute Jacques-Henri Eyraud. En

Laurent Choukroun, PDG de Synergie Family, veut redynamiser les cités défavorisées, comme celle de La Castellane (à droite).

## DANS LES QUARTIERS NORD, LE CLIENTÉLISME DE L'ÈRE GUÉRINI AVAIT GANGRÉNÉ CERTAINS CENTRES SOCIAUX.

récupérant les clefs du temple de 67 000 places, Frank McCourt peut espérer revaloriser le club centenaire. « Jacques-Henri Eyraud a très bien posé les jalons du long terme. Mais l'OM ne sera jamais en mesure de rivaliser avec le PSG, Monaco ou Madrid sur le marché des transferts. La seule voie, c'est d'investir dans la formation et la valorisation des jeunes joueurs », tempère l'ancien patron de l'OM, Christophe Boucher. Une voie étroite. **P. de G.**

### ● L'ESPRIT START-UP AU SECOURS DES QUARTIERS NORD

Changement d'ambiance à la Maison pour tous des Olives dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement. Sous l'ère Guérini, alors patron du département des Bouches-du-Rhône, le clientélisme avait gangrené ce centre social et découragé les habitants de ce quartier sensible d'y inscrire leurs enfants. Désormais sous la responsabilité de Laurent Choukroun, le site fait salle comble grâce à une nouvelle offre de services en phase avec la demande des cités.

Avec son association Synergie Family, ce jeune entrepreneur social a tout emprunté aux codes des start-up : effectifs jeunes, management transversal, un ancien garage réaménagé en bureau, une croissance à tout rompre... Sa cible : les marchés publics





de Singapour et du continent américain. D'ici 2019, l'installation de plusieurs autres paquets de fibres permettra d'acheminer à partir de la cité phocéenne une quantité colossale de données numériques vers plus de 1 milliard d'internautes indiens et chinois. «*Marseille passe un cap*», apprécie Fabrice Coquio, président d'Interxion France, la filiale la plus dynamique du leader européen des constructeurs de data centers, qui considère désormais Marseille comme «*une ville de contenu et plus seulement de transit*».

Avec Stockholm – hub digital vers les pays baltes et la Russie – et Vienne – voie de passage obligée vers l'Europe centrale –, la cité phocéenne s'impose désormais comme le troisième carrefour européen, au point que les opérateurs télécoms ont ajouté la lettre M au réseau FLAP (Francfort, Londres, Amsterdam et Paris) qui concentre 80% de la consommation informatique européenne. De quoi donner des ailes au territoire. Avec sa movida nonchalante sous le ciel clément du

L'architecte Jean Nouvel, en visite sur le chantier de La Marseillaise, tour qui sera inaugurée en octobre. Ce bâtiment

de 135 mètres de haut sera le pendant du building noir et argent de la CMA-CGM, dessinée par Zaha Hadid (à droite).

littoral méditerranéen, Marseille se rêve désormais en Californie de l'Europe. Dopées par les nouvelles infrastructures, les industries numériques y emploient environ 40 000 personnes dans 7 000 entreprises, comme l'emblématique Gemalto, leader mondial de la sécurité numérique, Voyage Privé qui rallie 2 millions de clients autour de ses offres d'évasion exclusives, ou Allopage, leader du e-commerce de pneumatiques passé sous le contrôle de Michelin. «*Ces sociétés constituent un écosystème désormais aussi important que le secteur portuaire*», soulignent les experts. P. M.

## ● L'ÉCONOMIE À LA PEINE

Il en rêve encore la nuit. «*Marc, une tour! Et en plus à Marseille...*» Lorsque le promoteur Marc Pietri a lancé le projet de La Marseillaise – la tour de Jean Nouvel qui sera inaugurée, début octobre, sur les quais d'Arenc –, les investisseurs levaient les bras au ciel. Seize ans plus tard, la tour bleu-blanc-rouge nargue l'éperon noir et argenté de l'architecte irako-britannique Zaha Hadid, siège emblématique du transporteur CMA-CGM depuis 2011. Elle plafonne à 135 mètres de hauteur, pour ne pas trahir la promesse faite par Jean-Claude Gaudin au défunt Jacques Saadé, fondateur du géant du transport maritime, de lui laisser la plus haute construction de la ville (143 mètres). Corse d'origine, mais Marseillais dans l'âme, le PDG de Constructa, Marc Pietri, un barbu à la carrure de rugbyman, ne cache pas sa fierté. Après avoir fait ses premières armes à Miami (avec le Coco Walk) et San Francisco, il est l'un des principaux artisans de l'opération de rénovation urbaine Euroméditerranée





(Euromed) qui a donné un nouveau centre de gravité à la ville.

« Il faudrait une dizaine de Jacques Saadé qui viennent s'installer à Marseille », lance Marc Pietri, l'homme qui a piloté la rénovation des Docks, pierre angulaire du quartier d'affaires d'Euromed. Repris l'an dernier par Amundi, l'ensemble abrite aujourd'hui 60 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 220 entreprises. « Même s'il est né dans la douleur, Euromed a été un élément clef du renouveau », observe Jean-François Royer, le nouveau directeur de l'Agence régionale pour l'innovation et l'internationalisation des entreprises. « C'est une ville qui intéresse énormément les investisseurs. On avance par touches successives », appuie Nicolas Barthe, l'ex-patron du Medef local qui a fondé l'agence de conseil en stratégie STAN. Pour preuve : l'allemand Haribo va installer son siège France dans La Marseillaise, aux côtés d'Orange, Swisslife et la Métropole Aix-Marseille. « La difficulté reste d'attirer des cadres de haut niveau. » « Je garde plus facilement mes ingénieurs

## LA TOUR NOIRE DE CMA-CGM EST LA PLUS HAUTE DE LA VILLE ET LE RESTERA : C'EST UNE PROMESSE DU MAIRE.

ici qu'à Paris où on se les fait piquer tous les six mois », nuance Pascal Lorne, le nouveau président d'Aix-Marseille French Tech. Pour lui, The Camp, le campus d'innovation installé en 2017 sur le plateau de l'Arbois, près d'Aix, a été un déclencheur pour la French Tech locale et « fait partie de la nouvelle façon de penser de la métropole ». Principal point noir : la saturation du réseau de transports. Le besoin d'investissements est estimé à 3 milliards d'euros sur dix ans par la Métropole. Une équation ardue pour une ville endettée à hauteur de 1,8 milliard d'euros. **P. de G.**

### ● UN FOSSÉ CULTUREL À COMBLER

En bon marseillais, on dira qu'elle a de la « tchatche ». Avec son allure de Colomba des quartiers, reconvertie en Carmen de l'audiovisuel, c'est une boule d'énergie. Issue de la cité Bellevue-Félix Pyat – l'une des plus pauvres d'Europe –, Sabrina Roubache est devenue l'une des ambassadrices des industries « créatives » à Marseille. Fille d'un maçon algérien, elle mène plusieurs projets de films à Marseille. Elle a même créé sa propre maison de production, Gurkin Production. La quadra survoltée joue aussi les « fixeuses » pour les personnalités de passage. C'est elle qui a initié Dan Franck, le scénariste de la série « Marseille » de Netflix, aux méandres de la cité phocéenne. Elle a également épaulé Brigitte Macron lors du premier séjour du couple présidentiel dans la ville.

« Sur la série de Netflix, on a proposé aux jeunes des quartiers de faire de la figuration au lieu de dealer », se souvient Sabrina





Roubache. Élue à la chambre de commerce Marseille Provence, elle est en charge de la promotion de la filière cinéma. Grâce à la création du pôle média de la Friche de la Belle de Mai (sur 23 000 m<sup>2</sup>) qui a démarré en 2004 avec le tournage de « Plus Belle La Vie », Marseille est devenue la deuxième ville de France en nombre de films tournés par an. Même si la série de Netflix n'a pas eu le succès escompté, la filière numérique est à présent une locomotive de la relance culturelle avec 40 000 emplois et 7 000 entreprises en région PACA. Les musées ne sont pas en reste. Cinq ans après le grand déclin de Marseille-Provence 2013 (MP2013), qui a consacré la ville comme capitale européenne de la Culture avec 167 millions d'euros investis dans le Mucem, la cité a remis le couvert avec la participation des artistes JR, Claude Lévêque et Ai Weiwei à la saison MP2018 (lire p. 43). Et se prépare à accueillir la treizième édition de la biennale d'art contemporain Manifesta en 2020.

Cet activisme n'a toutefois pas encore comblé la fracture entre quartiers sensibles et centre-ville, reconnaît le président du Mucem,

Cinéma en plein air (en haut) ou soirée électro (ci-dessus), la friche de la Belle de Mai est le spot incontournable de la culture à Marseille.

Ci-dessus à droite : la productrice Sabrina Roubache est chargée de promouvoir la filière cinéma à la Chambre de commerce.

Jean-François Chougnat. « *Le prochain maire devra retisser les liens entre Nord et Sud* », opine l'armateur Raymond Vidil, président de l'association MP Culture. **P. de G.**

### ● FO, LE VICE-ROI DE MARSEILLE

Dans le vaste siège qu'il occupe au cœur de la ville dans le quartier Noailles, le patron du puissant syndicat FO s'en étrangle encore : fin juin, son complice et maire Jean-Claude Gaudin a refusé son invitation au congrès annuel des territoriaux, le rendez-vous des employés de la ville. Une première en un quart de siècle de cogestion « amicale » des services municipaux, et une gifle pour le « vice-roi de Marseille » ainsi qu'on surnomme sur la Canebière le tout-

puissant Patrick Rué, secrétaire général du syndicat majoritaire de la capitale provençale.

Son autorité est l'héritage d'une bataille homérique contre la CGT, omnipotente sur les quais dans les années 60. Pour équilibrer la représentation, le maire de l'époque, Gaston Defferre, cède aux demandes du jeune syndicat. Il accord un avantage considérable aux éboueurs : le « fini-parti », qui les autorise à rentrer chez eux dès la tournée terminée. Avec cette avancée, la notoriété de FO est faite. Au plus haut de sa gloire, le syndicat rafle jusqu'à deux tiers des voix parmi le personnel de la mairie. Depuis, son emprise ne s'est pas démentie. Aux dernières élections, en 2014, il a encore accaparé 55% des suffrages, à la ville comme à la métropole.

L'influence de FO tient à son omniprésence. L'organisation compte 800 délégués élus en congrès tous les trois ans et 87 sections de proximité renouvelées chaque année, dans les cimetières, les musées, l'opéra, les crèches... « *Nous sommes bien souvent informés avant l'administration* », affirme Patrick Rué. Cette influence lui donne une place privilégiée





Le boulevard de la Corniche longe la côte depuis l'anse des Catalans jusqu'à la plage du Prado, sur plus de 3 km.

de l'action sociale. Depuis sa première mission en 2009 qui proposait aux mamans des quartiers de se retrouver autour des valeurs du sport pour recréer un lieu de confiance entre les familles et les « grands frères » des cités, son association a décroché la gestion du temps périscolaire de 46 écoles maternelles et primaires en zones sensibles.

Et sa percée continue : ce printemps, Synergie Family a arraché aux majors du secteur la délégation de service public de cinq centres sociaux stratégiques de la ville. « Notre objectif est de créer dans ces Maisons pour tous une expérience utilisateur inédite qui permette de tisser des liens intergénérationnels », témoigne Laurent Choukroun. Au programme : café des voisins, tournois sportifs, ciné-goûter, banquet de quartier...

Il y a urgence : dans ces secteurs oubliés de la municipalité, plus d'un habitant sur deux vit sous le seuil de pauvreté – un record en France. Aucune piscine, aucune bibliothèque, pas de crèche, des rues

délabrées, des écoles traversées par les rats... Livrée à elle-même, la population s'y débrouille comme elle peut, aidée par les prestations sociales qui assurent le quart du revenu des habitants dans certains arrondissements.

Quelques rares initiatives parviennent à éclairer le tableau : comme l'inauguration d'un incubateur bien nommé le Carburateur au cœur des quartiers nord, et la création il y a vingt ans de l'École de la deuxième chance, qui propose un programme personnalisé à des jeunes de 18 à 25 ans

**« LES MARSEILLAIS ÉVOLUENT COMME DES BANGS DE POISSONS : ILS SE CROISENT MAIS NE SE MÉLANGENT PAS. »**

en décrochage et sans diplôme. Avec 60% de réussite, ce dispositif qui ouvre un nouveau site l'an prochain a repêché presque 15 000 jeunes.

Mais la population reste condamnée à l'isolement. Le désenclavement des quartiers nord fait partie de ces promesses que Jean-Claude Gaudin n'a pas su tenir. « Les Marseillais évoluent comme les bancs de poissons : ils se croisent mais ne se mélangent pas », glisse Xavier Giocanti. Une nouvelle station de métro, Capitaine-Gèze, a bien été prévue pour relier les zones sensibles aux beaux quartiers. Mais le projet a viré au fiasco. Promise pour 2014, son ouverture est finalement reportée à 2019. À la criminalité, aux trafics de drogue et à la pauvreté s'ajoute ainsi la terrible impression de ne recevoir aucune considération des pouvoirs publics. Du moment que le crime reste circonscrit à certains quartiers – et certaines franges sociales –, les Marseillais aisés ne s'en émeuvent guère... P. M. ●

Plus d'infos sur [www.lesechos.fr/we](http://www.lesechos.fr/we)



# 12 MARSEILLE VUE PAR LA PRESSE ÉTRANGÈRE

1 Dossier Courrier international N°1456 du 27.09.18 au 03.10.18



La bouillabaisse sens dessus dessous .. II  
La cité des gangs .....IV  
Marseille mise sur le textile .....VI  
Le chanteur de la Plaine .....VIII



*Pages*  
SPÉCIALES

# Marseille

vue par la presse étrangère





# La bouillabaisse sens dessus dessous

En allant à la rencontre du célèbre plat marseillais, ce quotidien de Hong Kong découvre une scène culinaire en pleine effervescence.

—South China Morning Post  
(extraits) Hong Kong

**G**érald Passadat, trois étoiles au Michelin, contemple la Méditerranée depuis son restaurant marseillais, Le Petit Nice. «À l'origine, la bouillabaisse, c'était un plat de pauvre pour les pauvres, explique-t-il. C'est de là qu'ils viennent, les ingrédients.»

Passadat désigne la mer qui clapote en contrebas de la terrasse de son restaurant, où il sert des rascasses, des cigales de mer et des étrilles.

Autrefois, ces créatures marines avaient du mal à trouver preneurs et finissaient par atterrir sur le Vieux-Port\* de cette ville du sud de la France, bouillies à même le quai, dans de l'eau de mer. On y ajoutait de plus gros poissons, puis on baissait le feu : la «bouille-abaisse» était née.

Aujourd'hui, les temps ont changé. Le rudimentaire ragoût du pêcheur figure sur la carte du Petit Nice dans un menu gastronomique à 200 euros. Le plat traditionnel n'est plus un simple classique : certains chefs étoilés de la ville le déclinent désormais en milk-shakes ou en hamburgers... Des audaces qui ont choqué les autochtones : autant servir du foie gras avec du ketchup!

La bouillabaisse est connue dans le monde entier depuis la codification stricte du plat national marseillais voilà une quarantaine d'années.

«La Charte de la bouillabaisse a été créée en 1980 pour empêcher les cuisiniers de bas étage de vendre une bouillabaisse au rabais, raconte Gérald Passadat. Certains importaient même du poisson congelé!» La charte rappelle qu'au moins quatre sortes de poissons locaux doivent être utilisées, parmi lesquelles la rascasse, le rouget, le congre et le saint-pierre. Au nombre des premiers restaurants signataires, Le Miramar, qui propose aujourd'hui, en anglais et en chinois, des cours pour apprendre à cuisiner la bouillabaisse.

Les règles ayant été posées, on a commencé à expérimenter. Le plat traditionnel à base de fruits de mer de la région barbotant dans un

potage de la mer agrémenté de pommes de terre bouillies et de croûtons à l'ail est désormais le cadre dont les chefs marseillais s'emploient à repousser les limites. «On a des gens qui viennent du monde entier pour déguster notre spécialité régionale», rappelle Gérald Passadat.

Pour se faire une idée des évolutions en cours, quel meilleur moyen que de déguster trois bouillabaises dans la même journée?

Le lendemain matin, je pars donc à la découverte du Vieux-Port. Une vaste ombrière réfléchissante, dessinée par les architectes Foster + Partners jouxte le marché aux poissons où la bouillabaisse a vu le jour. Les iPhone immortalisent les mêmes rascasses que celles que les Grecs capturaient ici quand ils s'y sont installés en 600 avant Jésus-Christ, et les bateaux de pêche rentrent au port au moment où les yachts de luxe larguent les amarres.

**La charte rappelle qu'au moins quatre sortes de poissons locaux doivent être utilisées.**

L'Intercontinental Marseille-Hôtel Dieu, un hôpital vieux de 425 ans converti en hôtel cinq étoiles, offre une vue panoramique sur les toits ocre du Vieux-Port. Je rencontre le chef Lionel Levy, inventeur du milk-shake de bouillabaisse, à l'Alcyone, le restaurant de l'hôtel, une étoile au Michelin. «La charte de la bouillabaisse est respectée, assure le cuisinier. Mais c'est une recette qui est aussi vieille que le port que vous voyez par les fenêtres du restaurant : chaque famille a la sienne.» Lionel Levy a donc poussé à l'extrême le premier article de la charte, qui stipule qu'«il n'est pas possible de normaliser la cuisine».

«Quand j'étais jeune chef, j'avais quelque chose à prouver, c'est comme ça que j'ai créé le milk-shake de bouillabaisse», se souvient-il. La mousse

## Les photos

Ces photographies ont été réalisées par Pierre Belhassen. Né à Paris en 1978, il s'est installé à Marseille il y a quelques années. Membre du collectif Agence Le Journal, il travaille sur plusieurs projets à long terme, notamment à Marseille et à Istanbul. Ses photographies révèlent la complexité des relations entre les hommes et leur ville. Son travail a été présenté lors des festivals Voies Off Arles 2016 et Fotolstanbul 2015.

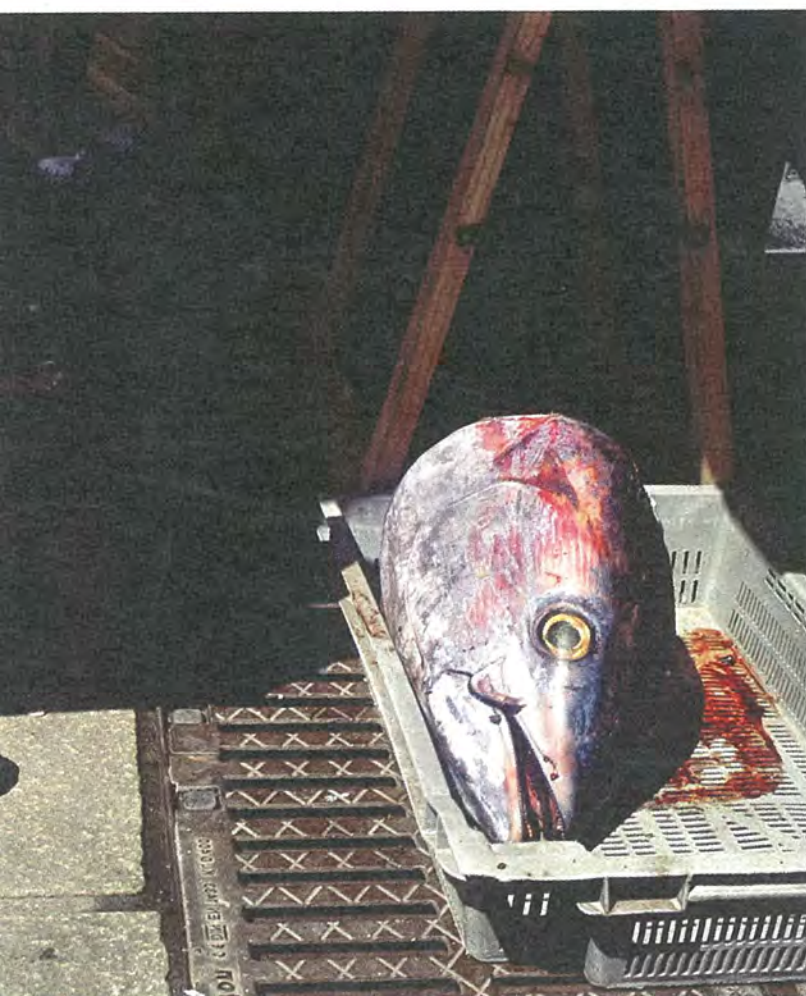
← Page précédente : vue sur Marseille depuis Notre-Dame-de-la-Garde, 2016.

↗ Plage Borely, 2014.

→ Le Vieux-Port, 2015.







multicolore qu'il me sert a fait scandale à Marseille. La couche de base est une rouille épicée à l'huile d'olive, à l'ail, à la pomme de terre et au safran. Vient ensuite une deuxième couche écumeuse à base d'œuf et de mascarpone. Un généreux morceau de saint-pierre poêlé vient surmonter ce lit mousseux, le tout complété par du fumet de poisson. *"Il faut manger toutes les couches en même temps, recommande Lionel Levy, pour retrouver le piquant du plat originel, puis sa texture veloutée, et enfin son goût prononcé."* Un aperçu culinaire de la ville la plus innovante de France dans une verrine.

### Le chef Lionel Levy est l'inventeur du milk-shake de bouillabaisse.

La recette pourrait-elle évoluer au-delà de son berceau ancestral? *"Si un chef de Hong Kong invente une bouillabaisse avec de la rascasse et du crabe de chez lui, c'est très bien, un plat doit évoluer, fait remarquer Lionel Levy. Je ne suis pas sûr que ce plat serait de la bouillabaisse, mais j'adorerais le goûter."*

De l'autre côté du Vieux-Port, le jeune chef du restaurant L'Aromat, Sylvain Robert, le confirme : les expérimentations qui fourmillent autour de la bouillabaisse en ce moment témoignent d'une scène culinaire locale en pleine effervescence. *"Il y a vingt ans, la cuisine marseillaise, c'était bouillabaisse et pizza. Aujourd'hui, l'offre a explosé, entre les pâtisseries orientales, les bars à sardines et les glaciers bio comme Ego. On trouve même des grandes tables à tapas, par exemple au Marché Saint-Victor"*, énumère-t-il.

Le désormais célèbre hamburger de bouillabaisse de Sylvain Robert est emblématique d'une cuisine locale en constante évolution.

L'entrée est un ravissement pour les yeux. Elle se présente comme dans un menu dégustation : soupe de poissons en verrine et cornets de papier garnis de frites de panisse (préparation à base de pois chiche, un ingrédient de tous les jours dans le Midi). Un généreux morceau de saint-pierre est disposé entre les tomates et la rouille, le tout glissé entre deux tranches de pain grillé. C'est le plat incontournable de Marseille, réuni en trois bouchées divines.

*"Certains vieux Marseillais s'en sont offusqués, reconnaît Sylvain Robert, mais je veux que mes créations amusent, éduquent et fassent plaisir. Sinon, à quoi ça sert d'aller au restaurant?"*

S'il est une chose sur laquelle les chefs créateurs de bouillabaisse, jeunes et vieux, ne lésinent pas, c'est la qualité des produits. *"Du bon poisson, de l'huile et du safran, ce n'est pas donné, met en garde Sylvain Robert. Si vous mettez 15 euros dans une bouillabaisse, elle ne sera pas terrible. Il vaut mieux mettre 60 euros dans un restaurant comme L'Épuiette et manger quelque chose qui vous marquera à vie."*

Même des chefs triplement étoilés comme Gérard Passadat ont relevé le défi. Ce → IV

### Revue de presse

#### TOUTES PAPILLES DRESSÉES

Si la bouillabaisse, ce plat national marseillais, est une curiosité que les lecteurs de Hong Kong ont pu découvrir dans un article du **South China Morning Post** (lire ci-contre), il intrigue aussi nos voisins européens. *"Quel est le secret pour qu'elle soit bonne?"*

demande Michael Allmaier de l'hebdomadaire allemand **Die Zeit** à Christian Buffa, chef du Miramar. *"C'est très simple. Il y a trois règles à respecter, lui répond avec humour celui qui est aussi vice-président de la Charte de la bouillabaisse. Tu la manges à Marseille. Tu la manges sur le Vieux-Port. Et tu la manges chez moi."* Règles que le journaliste allemand n'a pas forcément suivies à lettre...

Après avoir effectivement fait un détour par ce restaurant réputé de la ville, il est aussi allé goûter ce plat à une adresse un peu moins en vue. Et cette bouillabaisse, *"qui n'a rien de fin - et est un peu moins chère - n'est peut-être pas la meilleure, reconnaît l'auteur, mais elle correspond tout à fait à Marseille"*, ou du moins à l'idée qu'il s'en fait. Le globe-trotteur et critique gastronomique britannique Tom Parker Bowles n'a pas non plus respecté ces règles. Il a goûté la bouillabaisse de Chez Michel ou du Petit Nice, mais il a surtout profité de son séjour dans la cité phocéenne pour découvrir d'autres mets. Il a aussi déambulé sur les quais du Vieux-Port et sous son ombrière, avalé quelques pastis, puis s'est étonné de faire la queue pour payer avant de s'asseoir chez l'écailler Toinou, s'est amusé de s'y faire refuser du Tabasco pour accompagner ses oursins.

Il s'est promené dans le quartier de Noailles, a fait un arrêt à la Maison Empereur - une quincaillerie qui vend de tout - et a raconté tout ça dans un long article paru en avril dans le mensuel **Esquire**. C'est peut-être lui qui a inspiré l'article du **New York Times** publié quelques mois plus tard. Pour le quotidien américain, *"la multitude de magasins indépendants qui a rejoint certaines des plus anciennes boutiques spécialisées de France fait de Noailles l'un des endroits de la ville portuaire les plus fascinants à explorer"*. Quoi qu'il en soit, Tom Parker Bowles a été charmé : *"Marseille est fière mais pas arrogante, cultivée sans prétention, c'est une ville profondément heureuse. De plus, on y goûte des plats si bons que les papilles se dressent, prêtes à entonner 'La Marseillaise'. Mais pas avant la fin d'un bon déjeuner"*, écrit-il dans **Esquire**, qui assure : *"Ce haut lieu de culture, d'architecture et de gastronomie ébouriffera même le plus blasé des Britanniques."*



III ← soir, je dîne au Môle, son restaurant juché au sommet du Mucem, le musée d'histoire de la Méditerranée, en compagnie d'Emmanuel Perrodin, l'incollable historien de la gastronomie marseillaise. Devant nous, les lumières du soir scintillent autour des ferrys qui font route vers l'Algérie, la Tunisie, le Maroc ou l'Italie. "Et en dessous de nous, fait remarquer l'historien, des objets séculaires illustrent le mélange de saveurs qui fait ce qu'est Marseille aujourd'hui." Parmi les pièces exposées au Mucem, des amphores d'huile d'olive turques et des jarres de vin de l'Adriatique.

La déconstruction de la bouillabaisse [en plusieurs plats] que propose Gérard Passadat est particulièrement photogénique, avec ses petits triangles de rouget et de lotte fraîche soigneusement découpés. Des moules sont servies dans une petite cocotte en cuivre. Des langoustines, dans un grand saladier, suivies d'une généreuse soupe de poisson.

Emmanuel Perrodin savoure les parfums en revenant sur l'histoire [du plat]. "La bouillabaisse a évolué avec la ville, rappelle-t-il. D'abord, les Grecs ont apporté leur huile d'olive. Puis les Espagnols ont ajouté le safran, avant que les tomates du Nouveau Monde ne viennent agrémenter la recette au XVIII<sup>e</sup> siècle." Toute la question est maintenant de savoir quelle sera la prochaine évolution du plat national marseillais.

—Tristan Rutherford

Publié le 28 décembre 2017

\* En français dans le texte.

## En bref

### TOUCHE PAS À MON McDO

Personne n'a oublié les images des altermondialistes, menés par José Bové, démontant un McDonald's à Millau, en août 1999. Depuis, les choses ont bien changé, souligne **El País**, qui raconte, à la fin du mois d'août, l'histoire du fast-food du quartier Saint-Barthélémy, dans le nord de Marseille, menacé d'être vendu pour être transformé en restaurant asiatique halal. "La particularité de ce McDonald's, c'est que ses employés, les riverains, les leaders syndicaux et les politiques de gauche locaux ne boycottent pas la multinationale américaine - comme ç'aurait été le cas à une autre époque -, ne la considèrent pas comme un symbole de la malbouffe et d'un capitalisme aveugle. Non, en cet été 2018, ils protestent pour obtenir que McDonald's reste dans l'un des quartiers de Marseille les plus touchés par le chômage, la drogue et la violence." Si l'on se bat pour préserver ce fast-food qui emploie soixante-dix-sept personnes, ce n'est pas en raison de la nourriture qu'il propose, mais parce que "ce restaurant est la place du village, un lieu de passage et de rencontre". Le 7 septembre, le tribunal de grande instance de Marseille a interdit la vente, cela ressemblait fort à un plan de licenciement déguisé.

## SOURCE



### DIE WELT

Berlin, Allemagne

Quotidien, 198 000 ex. welt.de

"Le Monde", fleuron des éditions Springer, est une sorte de Figaro à l'allemande. Il se revendique conservateur, ce qu'illustre sa rubrique d'analyse, "Arrière-plan".

Très complet dans le domaine économique, il est aussi lu pour ses pages tourisme et immobilier. Il est distribué dans plus de 130 pays. Depuis 1948 paraît l'édition dominicale, Welt am Sonntag, l'un des médias allemands les plus repris.

# La cité des gangs

Une journaliste allemande s'est rendue dans les quartiers nord, où règne le crime organisé. La politique a délaissé cette zone, laissant les habitants seuls avec leurs problèmes.

—Die Welt (extraits) Berlin

Perchée sur les hauteurs de Marseille, la Castellane s'impose par sa situation et par son nom. Quand le soleil est au zénith dans cette cité des quartiers sensibles du nord de la ville, un jour d'été comme celui-ci, seul le mistral apporte un peu de réconfort. Les tours portent chacune une lettre. C'est dans le bâtiment G, aujourd'hui démolì, qu'a grandi Zinédine Zidane. Depuis les étages supérieurs de la tour K, l'édifice le plus élevé, qui sert de repaire aux dealers, on peut contempler la mer et l'immensité, tandis que la vie ici, sur les arides collines de la ville portuaire, ne mène que vers des horizons bouchés.

Au pied des tours, pour 50 euros par jour, les guetteurs font des rondes sur des mobylettes qui pétaradent à tout-va, ou bien attendent sur de vieux canapés en cuir, échoués là, tels des épaves urbaines. Ils portent des masques blancs d'ouvrier qui couvrent leur bouche et leur nez pour, disent-ils, se protéger de la poussière. Et leur visage reste caché.

Venir à la Castellane n'est pas chose aisée. Une des deux rues de la cité est bloquée par des barricades de poubelles renversées. Les arrivants qui empruntent l'autre voie sont immédiatement repérés. Des clients? Des flics? Toute plaque d'immatriculation inconnue est suspecte. On a l'impression d'être dans le décor d'une série Netflix sur l'histoire d'un cartel de cocaïne, quelque part en Amérique du Sud. Mais on est à Marseille, la deuxième ville de France, pas à Medellín, et on est en Europe, dans un pays voisin de l'Allemagne, à une grosse heure seulement de Munich en avion.

La police ne se risque dans les cités des quartiers nord qu'en troupes fournies. Début juillet, 250 policiers lourdement armés y ont fait une descente - ils étaient bien plus que les guetteurs, les dealers et les barons de la drogue réunis. En fin de journée, ils avaient saisi 200 kilos de cannabis, 30 000 euros en liquide et une dizaine d'armes à feu. "On se serait cru dans un supermarché", commente devant les caméras le ministre de l'Intérieur, Gérard Collomb, en visite officielle sur place quelques jours après l'opération coup de poing. Une visite qui avait surtout pour objet de dire : nous ne sommes pas impuissants. Nous pouvons agir. "Cela ne pouvait pas continuer", gronde le ministre, comme s'il s'adressait à des enfants mal élevés.

Sauf que ce ne sont pas des enfants mal élevés, mais des gangs qui se font la guerre. Une année, leur guérilla fait quinze morts, une autre trente. Mais les statistiques n'apportent pas de réponse

aux vraies questions. Pourquoi l'État a-t-il si lamentablement échoué? Pourquoi, depuis des dizaines d'années, n'arrive-t-il pas à proposer de projet convaincant pour les banlieues?

Cela fait bien longtemps que le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, n'a plus d'idée pour les quartiers nord. Âgé de 78 ans, le roi du clientélisme à la française, catholique fervent et proche du Vatican, que l'on dit membre de l'Opus Dei, est en fonction depuis vingt-trois ans. Il régit une ville dont le personnel politique et l'administration sont notoirement corrompus et où les magouilles ont la peau dure. Blindé, il estime que, "tant qu'ils se tuent entre eux, ce n'est pas grave".

**Le maire, Jean-Claude Gaudin, estime que, "tant qu'ils se tuent entre eux, ce n'est pas grave".**

Reste que, depuis qu'il est à la mairie, la guerre des gangs et des trafiquants de drogue a fait plus de 300 morts à Marseille. À noter que certains d'entre eux sont des victimes de la technique dite du "barbecue" : on exécute un individu avant de carboniser le véhicule dans lequel il se trouve.

Depuis la nuit du 25 au 26 mai, où Engin Günes est mortellement touché par des tirs de kalachnikov qui ne lui étaient pas destinés, les propos de Gaudin ont quelque chose d'encre un peu plus cynique. La victime, âgée de 28 ans, vient de signer un contrat de travail et sirote un thé dans un café de l'Estaque quand les tueurs, à la recherche d'un dealer, entrent dans l'établissement.

Engin Günes, le seul garçon parmi les six enfants d'une famille d'émigrés turcs, est la première "victime collatérale" de la guerre des gangs marseillaise. L'aînée de ses sœurs, Demet, a organisé une marche blanche en hommage à son frère disparu. Elle ne souhaite pas rencontrer de journalistes, mais elle accepte de répondre à des questions en ligne. "On vit dans une jungle", écrit-elle. "Ici, on peut s'acheter un kalachnikov pour 500 euros."

Quatre jours avant le décès d'Engin Günes, quatre hommes cagoulés, entièrement vêtus de noir, font une descente en voiture dans la Busserine, une autre cité des quartiers nord. Eux aussi tirent avec des kalachnikovs. Quand des policiers arrivent, ils les prennent pour cibles et les mettent en déroute. Un habitant filme toute la scène depuis son appartement et poste sa vidéo en ligne "en exclusivité". "C'est la guerre", commente-t-il.





↗ Marseille, 2016.

← Le Vieux-Port, 2015.

La crèche privée de l'Œuf, à la Busserine, se trouve en plein milieu du territoire des dealers. Sur l'aire de jeu de cet établissement à vocation sociale, on tombe régulièrement sur des munitions, parfois sur des seringues. Elle a été entourée de plaques en métal, mais ces plaques ne protègent pas des balles. [Menacée de fermeture cet été en raison des problèmes de sécurité, la crèche est finalement toujours ouverte.]

Philippe Pujol est installé dans un café de Marseille, non loin du Vieux-Port. Ce journaliste et auteur a été plusieurs fois primé [il a reçu le prestigieux prix Albert-Londres pour une série d'articles sur les quartiers nord de Marseille]. Son livre *La Fabrique du monstre* [publié en 2016] décrit comment, dans les quartiers pauvres de la ville, les seules chances d'ascension sociale, les seules possibilités de faire carrière passent nécessairement par la case petite criminalité et

s'achèvent par la case trafic de drogue et, souvent, par une mort précoce.

Philippe Pujol, 43 ans, porte un bermuda et des tongs, une fine barbe grisonne sur son visage. Il a grandi dans un des quartiers les plus pauvres de Marseille, où seulement 20 % de la population participe aux élections. Il admire la capacité d'adaptation des habitants de Marseille, mais il déplore la pauvreté et l'absence de perspectives, les inégalités croissantes entre riches et pauvres.

"Si les jeunes ne font rien, c'est qu'il n'y a rien à faire, résume-t-il. Il n'y a pas de boulot." Pujol aime sa ville. Plus que tout. Il aime le chaos. L'énergie. Le mélange de ces gens qui, depuis des centaines d'années, viennent ici, d'abord d'Italie, d'Arménie, puis du Maghreb et des Comores. Mais il est aussi le plus acerbe critique de la ville.

C'est l'histoire coloniale de la France qui survit ici. "Les gens vivaient dans des bidonvilles, mais ils

étaient heureux, expliqua-t-il. Puis on les a parqués dans des nouveaux quartiers, avec électricité, eau courante et chauffage. Ça rassemblait à une entrée dans la modernité. Et la crise économique est arrivée. Ils avaient un appartement, mais, du jour au lendemain, plus de travail", poursuit-il. Dans ces nouveaux quartiers, ceux qui s'étaient fait la guerre en Algérie étaient désormais voisins. Les Kabyles, les Berbères, les harkis qui avaient combattu dans les rangs de l'armée française et les pieds-noirs, tous vivaient les uns à côté des autres. Et leurs conflits ont perduré. Pour Pujol, "la guerre d'Algérie continue aujourd'hui dans ces quartiers".

### Les seules chances d'ascension sociale passent par la case petite criminalité.

Le centre-ville, où il vit aujourd'hui, n'a plus grand-chose à voir avec le Marseille du film *French Connection*, sur les puissants parrains corses, barons de l'héroïne, qui, à la fin des années 1960, fournissaient 90 % de l'héroïne du marché américain. La vieille ville a fait peau neuve. Marseille a été sacrée capitale européenne de la culture en 2013. Le magnifique Mucem [musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée] a vu le jour. La star de l'architecture Norman Foster a érigé une ombrière dans le Vieux-Port, et Zaha Hadid une élégante tour de bureaux. Les touristes sirotent un spritz dans les cafés du port. Pour la même somme, on peut se payer une ligne de cocaïne, là-haut, dans les quartiers nord.

Le fossé qui sépare ceux qui ont réussi et ceux qui ont échoué est perceptible en plein cœur de la ville. Contrairement à Paris, ici les quartiers pauvres ne s'exilent pas en périphérie. À Marseille, qui est entourée par les montagnes et la mer, ils sont restés dans l'enceinte de la ville.

Emmanuel Macron a lancé sa campagne à Marseille, et c'est là qu'il l'a clôturée. Cela fait maintenant plus d'un an qu'il est président. Les choses ont-elles changé? "Nous connaissons les solutions à nos problèmes, il ne manquait jusqu'à présent que le courage politique de les mettre en place", explique Saïd Ahamada, grand, bel homme, avec son petit air de Barack Obama français.

Né à La Réunion de parents originaires des Comores, après avoir longtemps été entrepreneur, puis haut fonctionnaire, Saïd Ahamada est le député La République en marche des quartiers nord de Marseille. C'est là qu'il a grandi. Et quelles sont donc ces solutions pour lesquelles le courage politique manque? "Elles sont simples, dit le député, il faut des transports de proximité et de la mixité sociale." Et quid des quartiers comme la Castellane et la Busserine? "Il faut les raser", tranche-t-il sèchement. Pas d'autre moyen de se débarrasser des trafiquants de drogue. "Aucun jeune ne rêve de devenir dealer. C'est la République qui a créé ces monstres."

—Martina Meister  
Publié le 17 août



# Marseille mise sur le textile

Avec le Marseille International Fashion Center, la ville espère bien devenir un pôle stratégique du commerce chinois.

— Der Standard Vienne

**D**es lampions rouges se balancent encore dans la brise fraîche qui balaie le port de Marseille. Ce sont des restes de la cérémonie lors de laquelle Jean-Claude Gaudin, le maire de la ville, a inauguré le Marseille International Fashion Center – ou MIF. Le champagne et le Maotai ont coulé à flots. Et les nombreux invités tout droit venus de Pékin, portés par leur enthousiasme, ont ajouté au nom du centre voué au textile le nombre porte-bonheur “68”, pour le surnommer “MIF 68”.

Quelque 100 boutiques ont déjà ouvert ; 200 doivent encore voir le jour. Elles sont toutes aménagées dans des conteneurs, ce qui facilite le transbordement des marchandises. “C’est le plus grand ensemble de ce type en Europe”, commente avec une fierté visible son président, Dingguo Chen, dont le français progresse de jour en jour.

La majeure partie des 100 premiers conteneurs métalliques installés dans cette zone de 17 hectares est louée à des grossistes chinois. Pendant la cérémonie d’inauguration, Gaudin s’est félicité du projet et de la création de 250 emplois sur place : Marseille devient ainsi “une étape privilégiée sur la nouvelle route de la soie”.

L’empire du Milieu produit des textiles, mais aussi une infinité de produits de consommation destinés à l’Occident. Un exportateur chinois d’écrans à LED, par exemple, a déjà loué sa place au MIF. Et Cosco Shipping, le premier armateur chinois, qui est à la tête d’une armada de plus de 100 navires porte-conteneurs, a déclaré au printemps que Marseille serait son hub en

**Quelque cent boutiques  
ont déjà ouvert.  
Deux cents doivent encore  
voir le jour.**

↗ Quartier Bompard, 2016.

→ À la Friche Belle de Mai, 2016.

## SOURCE



### DER STANDARD

Vienne, Autriche  
quotidien, 88 000 ex.  
[derstandard.at](http://derstandard.at)

Journal libéral dans l’esprit du quotidien français *Libération*, imprimé sur feuilles roses, *Der Standard* pratique une politique de suppléments vivants et variés. Depuis le lancement de son site, en 1995, il a toujours cherché à se positionner comme l’une des références des sites germanophones.



Méditerranée ; au terme d’une longue étude comparative, le port français s’est concilié la faveur des Chinois face à Barcelone.

Mais pourquoi Marseille ? Un coup d’œil à la carte du monde apporte la réponse. Cette métropole provençale, célèbre pour sa bouillabaisse et son prodige Zinédine Zidane, se situe à un point stratégique, au bout de la nouvelle route de la soie vers l’Europe que Pékin s’affaire à mettre en place depuis cinq ans, avec un fonds de 40 milliards de dollars.

Gurvan Lemée, spécialiste de l’immobilier local et cofondateur du MIF, explique le fonctionnement de cette nouvelle route : “Les marchandises partent du port de Dalian, dans le nord de la Chine, elles empruntent le canal de Suez et arrivent jusqu’à Marseille. Les négociants chinois exposent une sélection d’échantillons au MIF et les vendent à des grossistes. Ensuite, les grossistes distribuent la majorité

des produits par le réseau ferré et autoroutier vers le sud et l’ouest de l’Europe. Un tiers des produits traverse la Méditerranée pour aller jusqu’à Tanger, Alger ou Tunis.”

Les commerçants chinois pensent aussi au voyage de retour – comme autrefois, lorsque les caravanes de chameaux transportaient de la soie, de la porcelaine et du thé vers l’Occident et qu’elles rapportaient en Orient épices, remèdes et inventions. Et les Chinois veulent implanter des usines dans la cité phocéenne pour y fabriquer des produits à importer. Récemment, l’industriel Quechen Silicon Chemical a par exemple annoncé son intention d’ouvrir à Marseille sa première usine européenne de pneus, qui emploiera 130 personnes.

Cette route de la soie ne doit pas devenir une voie à sens unique, souligne M. Chen. Il ajoute : “Une robe avec l’étiquette ‘Made in France’, à



*Shanghai ou à Shenzhen, c'est du luxe. Et les herbes de Provence y sont aussi prisées que le vin français.*"

Ces dernières années, les Chinois ont acquis des hectares et des hectares de vignobles bordelais. À présent, ils jettent aussi leur dévolu sur les terres arables. En 2016, un groupe industriel de Hong Kong a acheté 1 700 hectares de terres agricoles dans la fertile vallée de l'Indre, dans le centre de l'Hexagone. Au printemps 2018, une autre entreprise nationale a fait l'acquisition d'un terrain de 900 hectares dans l'Allier – elle a mis hors de course de jeunes agriculteurs du coin en proposant le double du prix du marché. L'investisseur, Hu Keqin, explique qu'il veut produire en Chine des produits de boulangerie de luxe à la parisienne\*, et ainsi "servir le blé français sur les tables chinoises".

## Cette métropole provençale se situe au bout de la nouvelle route de la soie.

À Pékin, le gouvernement suit la même stratégie économique : il cherche à contrôler entièrement le flux de marchandises qui transite par la route de la soie, sans dépendre des fermiers français ou d'autres producteurs. Car, si la Chine représente 20 % de la population mondiale, elle ne dispose que de 10 % de la surface agricole utile de la planète.

Peu à peu s'assemblent les pièces de ce puzzle mondial, que la Chine surnomme également "One Belt, One Road" ["Une ceinture (terrestre), une route (maritime)"]. Pour leur part, les Européens n'en contrôlent que certaines pièces isolées et n'avancent pas franchement en rangs serrés. Marseille, par exemple, a construit le MIF sans tenir compte du centre de vente de textiles en gros de Paris-Aubervilliers, leader dans le domaine en France. Tout comme les deux villes françaises se font concurrence, chaque port, chaque pays de l'Union européenne s'efforce de se faire une place sur la nouvelle route de la soie. Mais, pour la France comme pour l'Europe, le jeu en vaut-il la chandelle ? En fin de compte, y a-t-il des contrats et des emplois à gagner ? Ou bien seront-ils délocalisés vers la Chine ? Et les investisseurs chinois sont-ils respectueux des pratiques et des structures préexistantes ? Gurvan Lemée secoue la tête : "Cela fait des années que j'entends les gens se plaindre de l'invasion chinoise' et du 'péril jaune'. Nous ferions mieux de nous inspirer du sens des affaires dont font preuve nos amis du MIF."

—Stefan Brändle

Publié le 8 juin

## En bref

### TRAFIC DE CLOPES

*"Comme la plupart des grands ports, Marseille n'échappe pas à la criminalité et à la contrebande"*, constatait en juillet le site **Euractiv**.

Ce réseau de médias européens est allé à la rencontre de la grouillante cité phocéenne.

Il y a observé la dernière tendance : le trafic de cigarettes en provenance d'Afrique du Nord. Et il se déroule partout, "au marché aux puces sous les caméras de vidéosurveillance, sur le port, et même à proximité des commissariats".

En cause, d'après les sources citées par *Euractiv*, la difficulté pour les douanes de surveiller tous les conteneurs qui entrent dans le port, les taxes particulièrement élevées sur ces produits et les consommateurs qui n'ont pas d'état d'âme à les acheter à la sauvette. "Dans ce jeu sans fin du chat et de la souris, les passeurs semblent gagner. Pour le moment", conclut l'article.

\* En français dans le texte.





← Place Castellane, 2015.

## Le chanteur de la Plaine

De passage dans la cité phocéenne, ce journaliste italien rencontre l'artiste Manu Théron, membre d'un groupe qui chante en occitan et s'inspire de la ville pour ses créations.

— La Stampa (extraits) Turin

Marseille fait tout ce qu'il faut pour donner l'image d'une ville romantiquement négligée, avec ses petits bouts de mer, ses ruelles étroites qui montent et qui descendent, ses immeubles délabrés. Le cinéma a d'ailleurs plusieurs fois choisi la capitale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur comme décor de sombres histoires criminelles. C'est le cas du film *French Connection* (1971) ou, plus récemment, de *La French* (2014).

La voix chaude et veloutée d'Henri Salvador, ce crooner né à Cayenne, me revient, tandis que je contemple le comptoir du Bar de la Marine : l'établissement est toujours là, sur le côté gauche du Vieux-Port, même si le monde autour a complètement changé. C'est vrai, Marseille ne possède pas d'attractions éclatantes comme Rome ou Paris, mais, malgré cela, on vient ici et on s'y sent bien, parce que la mer et le temps ont produit un mélange culturel sans doute unique au monde.

À Marseille, même si le maire Jean-Claude Gaudin, à près de 80 ans, en est à son quatrième mandat, on respire un air de renouveau typique de nombreuses autres villes françaises. Si la Cité radieuse, le projet d'unité d'habitation réalisé en 1952 par Le Corbusier, représente l'un des fleurons de l'architecture moderne, la création contemporaine s'exprime de façon remarquable au Mucem, le musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, achevé en 2013

et conçu par l'architecte Rudy Ricciotti, lequel est né, par un joli hasard, en 1952.

Le monde de la culture brille aussi dans cet autre espace fort intéressant qui a soufflé en décembre ses 25 bougies : la Friche, un lieu de création et d'innovation qui rassemble plus de 70 structures artistiques, installé dans une ancienne manufacture de tabac, à proximité de la gare, dans le quartier de la Belle-de-Mai. Cet espace fait partie d'un projet visionnaire de rénovation urbaine.

Manu Théron n'a pas d'origines italiennes, mais il a passé une année Erasmus à Bologne, puis il a bourlingué dans le pays : "Je suis allé à Caserte, en Campanie, à Capaci, près de Palerme, puis à Rome, et j'y suis resté un an et demi. J'avais 20 ans, mais, depuis, je suis toujours en contact avec

### SOURCE



#### LA STAMPA

Turin, Italie  
quotidien, 223 000 ex.  
lastampa.it  
Créée en 1895,

La Stampa est à la fois le principal journal de Turin et le troisième quotidien d'Italie, après le *Corriere della Sera* et *La Repubblica*. Née des cendres de la *Gazzetta Piemontese*, La Stampa a réduit progressivement son format, pour se stabiliser depuis un moment sur le tabloïd. Depuis 2011, le journal attribue le Premio informazione digitale ("prix de l'information numérique"), qui récompense les meilleurs reportages numériques envoyés par les lecteurs.

mes amis italiens. Par ailleurs, mon grand-père est né en Savoie, une région qui est restée italienne jusqu'en 1860. Mon père était mineur et il changeait souvent de lieu de travail. Moi, je suis né par hasard en Lorraine et je fais partie de la vague migratoire arrivée à Marseille au début des années 1970."

Une période assez difficile... "J'ai été punk et j'ai vécu dans un quartier où la drogue était centrale dans la vie des adolescents. Heureusement, j'ai déménagé très vite et je ne suis pas tombé dedans, comme beaucoup de mes amis. Plus tard, j'ai vécu deux ans en Bulgarie : j'ai enseigné le français dans une école perdue dans les campagnes de la Thrace. Les deux tiers de la population étaient d'origine rom et ils faisaient une musique fabuleuse. J'ai tellement appris avec eux. Quand je suis rentré en France, j'ai d'abord formé un duo de chants corses et bulgares avec une amie. Ensuite, un chanteur d'origine polonaise s'est joint à nous, Sam Karpienia, qui voulait uniquement chanter en occitan. Et voilà ! On s'appelait Gacha Empega. Puis, un jour, inévitablement, nous nous sommes séparés. Sam a fondé le groupe Dupain, qui est devenu célèbre, et, de mon côté j'ai formé Lo Còr de la Plana, un groupe avec lequel je poursuis mes recherches sur la polyphonie occitane, alors que, avant nous, il n'existait pratiquement pas de travaux de ce genre. Le nom de notre groupe, qui signifie 'le cœur de la Plaine', fait référence à la Plaine, le quartier de Marseille que j'aime le plus, autour de la place Jean-Jaurès : avec un marché à ciel ouvert quatre jours par semaine, ses cafés, son street art et ses petits clubs, c'est un concentré de Marseille."

"Notre nouvel album s'intitulera *Tafòri*, un mot marseillais qui signifie 'tapage'."

Manu Théron, MUSICIEN

Comment avez-vous réalisé votre premier album ? "Après avoir pas mal tourné en rond, j'ai trouvé à Perpignan un producteur qui nous a donné de l'argent pour produire l'album *Es lo titre*, consacré aux musiques populaires provençales religieuses, aux chants sacrés. Mais notre religiosité était quasi cryptomarxiste : il y avait toujours un Jésus des pauvres qui luttait contre les riches ; les riches finissaient en enfer et les pauvres au paradis. Il était très important pour nous de relier cette dimension religieuse à une idée politique en ligne avec notre façon de voir les choses."

Quid du quatrième album ? "Il sera entièrement consacré à Marseille. Il s'intitulera *Tafòri*. Un mot du parler marseillais qui signifie 'tapage', 'raffut', 'tintamarre'."

— Luca Morino  
Publié le 25 janvier



# 13 LE TRAUMATISME DE LA RUE D'AUBAGNE

## 1 « Certains locataires n'ont ni bail ni quittance »

Libération / Spécial Marseille habitat – 16.11.2018

## 2 Rue d'Aubagne, rue de colère

Le Monde- 17.11.2018

## 3 Supporters, solidaires en colère

L'Équipe – 17.11.2018

## 4 Sinistrés de Marseille

La Provence – 24.11.2018





# Libération

Lors de la marche blanche de samedi après l'effondrement d'immeubles à Marseille. PHOTO PATRICK GHERDOUSSI. DIVERGENCE

## **SPÉCIAL MARSEILLE**

# **AU CŒUR DE LA COLÈRE**

Des errances de la mairie à l'énergie des habitants, de l'accablement au sursaut, dix jours après l'effondrement meurtrier d'immeubles, «Libération» est allé à la rencontre d'une ville traumatisée mais loin d'être résignée. **18 pages spéciales**



## Réveil

Pagnol, c'est fini. L'écrivain ? Non : le folklore. Jean-Claude Gaudin, homme politique à l'ancienne, chaleureux et madré, s'est fait une spécialité d'incarner (avec un talent redoutable) un personnage de l'auteur de *Marius* et *Fanny*. Truculent, exubérant, il a gouverné sa mairie avec les instruments les plus traditionnels de la vie politique marseillaise. L'accent a fait passer le cynisme. Clientélisme débridé – ce n'est pas le monopole de Marseille – dans une ville où les services municipaux figurent parmi les premiers employeurs, arrangement petits et grands entre amis, services prêtés et rendus, combines discrètes et subventions distribuées selon l'alchimie perverse des allégeances locales. Vieux système, vieux pouvoir, vieux caciques. Elu d'une minorité à la faveur d'une abstention record, Jean-Claude Gaudin a choyé ceux qui pouvaient lui être utiles pour un règne increvable qui arrive en bout de course.

L'effondrement meurtrier du quartier de Noailles sonne le glas d'une construction politique aussi vétuste que les immeubles négligés par la mairie. L'absence terrible du maire, l'insensibilité apparente de ses réactions – même s'il est sans doute secoué, comme tout le monde – ont fait le reste. Gaudin devient le symbole d'un système archaïque qui vient de loin et n'a que trop duré, dans une ville pourtant fascinante par sa bigarrure assumée, son «récit méditerranéen», sa créativité incessante, loin des manœuvres subreptices qui émaillent sa vie électorale.

Encore faut-il s'emparer des moyens du changement. Le drame des habitants ensevelis a provoqué un réveil. Une manifestation inédite, des réseaux nouveaux et spontanés, une entraide et une solidarité nouvelles : ce peut être le début d'une résurrection, dans Marseille la bouillonnante. Mais cette énergie naissante, née de la tragédie, doit s'emparer de l'instrument décisif : le bulletin de vote. L'assise politique de la mairie repose sur une minorité d'électeurs, dans un corps électoral où le taux d'inscription sur les listes est très bas et l'abstention parmi les inscrits, énorme. Une démocratie locale qui repose sur un socle exigu : il ne tient qu'aux citoyens, jusque-là indifférents aux jeux politiques surannés, de s'engouffrer dans la brèche démocratique. Redevenir citoyen en s'inscrivant, puis voter : c'est l'issue de secours qui s'offre aux exclus et aux déshérités d'une ville à la créativité étouffée mais bien réelle. Alors la colère légitime née du drame des immeubles vétustes. symboles

# Marseille

## Après le deuil, le sursaut

Véritable électrochoc, l'effondrement de deux immeubles, qui a fait huit morts le 5 novembre, a poussé 10 000 personnes à descendre dans la rue mercredi. Une colère longtemps contenue face à l'inertie de la mairie accusée d'avoir délaissé les quartiers populaires du centre.

Par  
**STÉPHANIE HAROUNYAN**  
Correspondante à Marseille

**L**a séquence est inédite, de mémoire de Marseillais. Plus de 10 000 manifestants venus des quatre coins de la ville, hurlant «*Gaudin démission ! Gaudin en prison !*» sous les fenêtres closes de la mairie. Dix jours après l'effondrement de deux immeubles rue d'Aubagne, le temps du deuil, symbolisé samedi par une marche blanche, est terminé. Mercredi soir, c'est leur rage que les Marseillais ont voulu exprimer en défilant depuis le quartier Noailles jusqu'au Vieux-Port, brandissant en tête de cortège le portrait des victimes retrouvées sous les décombres des numéros 63 et 65. Simona, Niasse, Fabien, Julien, Taher, Cherif, Marie, Ouloume : les noms des disparus, peints en rouge par les manifestants sur les pavés face à l'hôtel de ville, ne s'effaceront pas de sitôt. Ils sont devenus les catalyseurs d'une colère contenue depuis des années face au spectacle d'un Marseille à deux vitesses : d'un côté, la ville de carte postale, peaufinée par ses élus pour les touristes et les classes moyennes ;

ville, peuplée d'oubliés des politiques publiques qui se serrent les coudes autour des décombres de la rue d'Aubagne. «*Il s'est passé quelque chose avec cette manifestation, confirmait, mercredi soir dans le cortège, Fathi Bouaroua, ancien président régional de la Fondation Abbé-Pierre et figure marseillaise de la lutte contre le mal-logement. Ces victimes de la rue d'Aubagne, jusque dans leurs noms, incarnent cette mixité de la ville, cette diversité économique, sociale, ethnique. Ils ressemblent à tous les Marseillais. Les gens ont pris conscience que ça pouvait leur arriver, à eux aussi.*»

### UN CAHIER DE DOLÉANCES À CIEL OUVERT

Un réveil des consciences qui a aussi généré un vent de panique sur la ville. Depuis la catastrophe, il ne se passe pas une journée sans que les services techniques de la mairie ne reçoivent des appels d'habitants inquiets. Selon un bilan établi mercredi soir, 250 signalements ont déjà été enregistrés, dont 138 ont donné lieu à des «*déplacements techniques*» pour vérification. Des contrôles qui chaque

nières opérations. Mardi, les occupants des numéros 34, 36, 38 et 40 de la rue Jean-Roque, près de la rue d'Aubagne, ont dû partir de chez eux. Plus d'une trentaine de personnes ont été envoyées dans des hôtels. Mercredi, les marins-pompiers sont intervenus dans deux immeubles, dix personnes ont été évacuées dans le I<sup>er</sup> arrondissement, neuf autres dans le II<sup>e</sup>. Jeudi matin, deux bâtiments vidés (un dans le I<sup>er</sup>, l'autre dans le VI<sup>e</sup>), douze personnes ont dû quitter leurs logements. Partout dans la ville, l'angoisse s'est répandue dans les familles, surtout celles des taudis marseillais, longtemps livrées à elles-mêmes face à des bailleurs indéliçats (*lire pages 4 et 5*). Le hashtag #BalanceTonTaudis, lancé il y a une semaine par le journal *la Marseillaise*, en partenariat avec des associations, fait déjà chauffer les compteurs sur les réseaux sociaux. En colère, les Marseillais font front commun. Depuis la catastrophe du 5 novembre, la rue d'Aubagne est devenue un véritable cahier de doléances et de témoignages de solidarité à ciel ouvert. Les murs de l'artère sont recouverts d'affiches et d'inscriptions de soutien aux victimes. «*Ce drame ne doit pas rester*



# «Certains locataires n'ont ni bail ni quittance»

**Rue d'Aubagne et rue Jean-Roque, les habitants des immeubles effondrés ou évacués témoignent de la vétusté de leur logement. Les propriétaires, parmi lesquels des notables, encaissaient les loyers sans réaliser de travaux d'entretien. Alertée, la mairie n'a pas réagi.**

Panique dans la ville. On marche sur le cours Lieutaud. De loin, on aperçoit plusieurs véhicules de pompiers et de police avec leurs gyrophares qui brillent dans la nuit. On accélère pour aller voir ce qu'il se passe. On croise des pompiers en nombre, en veste orange, des agents avec des gilets jaunes estampillés «Ville de Marseille» et des policiers. Il y a des badauds, et derrière un périmètre de sécurité se tiennent des couples, des femmes, des hommes, avec des sacs et des valises dans lesquels ils ont mis à la va-vite quelques affaires. Une dame très âgée soutenue par un jeune homme et une jeune femme est conduite dans un autobus spécialement affrété. Tous, ce mardi soir, vont être emmenés dans des hôtels (*lire ci-contre*). La crise des immeubles vétustes, menaçant la sécurité de leurs habitants, n'en finit pas à Marseille. Dans la rue étroite Jean-Roque, qui croise le cours Lieutaud, ce ne sont pas moins de quatre immeubles – les numéros 34, 36, 38, 40 – qui viennent d'être évacués. La façade du 36 est parcourue par une énorme fissure. Des habitants disent qu'elle est apparue «*il y a longtemps*», «*depuis plus d'un an*» affirme un homme, sans que rien ne se passe. Mais lundi, «*quelqu'un est venu inspecter*» le bâtiment, qui a été évacué dès le lendemain avec trois autres immeubles voisins, par peur d'un effet domino.

## «UN MONSIEUR QUI A DES BIENS»

Alors que les derniers habitants grimpent dans l'autobus, arrive un homme d'une soixantaine d'années aux cheveux gris. C'est le propriétaire d'un des immeubles. On souhaite l'interroger sur la vétusté des logements dans lesquels ont vécu jusqu'ici ses locataires. «*Je n'ai rien à vous dire. J'ai d'autres choses à penser ce soir.*» Par le biais du voisinage, on saura juste que c'est «*un monsieur qui a des biens*» et que «*sa femme est pharmacienne*». On est loin du portrait du «*petit propriétaire impécunieux*» qu'a tenté d'accréditer la municipalité pour expliquer l'état lamentable de certains immeubles d'habitation du centre de Marseille, notamment dans les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements. Pas de chance pour la communication de l'équipe Gaudin, l'un des copropriétaires du 65, rue d'Aubagne, qui s'est écroulé avec une partie de ses habitants à l'intérieur, n'est autre que l'avocat Xavier Cachard, par ailleurs

vice-président LR en charge des finances au conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca). Il a présenté sa démission à Renaud Muselier qui dirige la région. Plus on fouille et plus d'autres profils de notables propriétaires de logements dans des bâtiments pourris émergent. Certains détiennent des immeubles entiers. D'autres des appartements dans des copropriétés insalubres. Ainsi, des locataires évacués – quatre jours avant le drame de la rue d'Aubagne – par les fenêtres de leur immeuble situé au 24, rue Rodolphe-Pollak dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, avaient pour propriétaire un bijoutier ayant

pignon sur rue dans le centre de Marseille. «*C'est les pompiers qui nous ont sortis avec leur échelle de nos logements. L'escalier de l'immeuble était en ruines, il s'est écroulé*», témoigne Yacouba Cissé, un éducateur de 28 ans qui habitait avec ses parents à cette adresse depuis 1994. Le bâtiment comptait cinq appartements et autant de loyers qui rentraient depuis des années

dans les poches du bijoutier-baillieur. La famille Cissé, par exemple, payait 750 euros par mois. «*Mais, à la fin, nous n'étions plus que trois locataires dans le bâtiment. Les deux autres étaient partis parce que ça devenait de*

*pire en pire*, précise le jeune homme. *Depuis des années, on signalait de graves problèmes. Mais, à chaque fois, le propriétaire envoyait quelqu'un faire du rafistolage.*» Jusqu'au point de non-retour, quand les habitants se sont retrouvés prisonniers chez eux, puisqu'ils n'avaient plus d'escaliers.

## «PARC SOCIAL INSUFFISANT»

Marseille compte 40 000 logements insalubres dans lesquels vivent 100 000 personnes, selon une estimation du rapport réalisé en 2015 par Christian Nicol, inspecteur général honoraire de l'administration du développement durable, à la demande de la ministre du Logement de l'époque, Sylvia Pinel (*voir Libération du 9 novembre*). «*C'est une estimation tout à fait fiable, qui correspond à nos remontées de terrain*, commente Florent Houdmon, directeur de l'agence Paca de la Fondation Abbé-Pierre. *Dans ces immeubles insalubres du centre-ville habitent très majoritairement des ménages pauvres locataires. Ils y vivent faute de logements sociaux en nombre suffisant. Le parc privé dégradé joue un rôle de parc social de fait.*» Les propriétaires de taudis ont ainsi à portée de main une clientèle «*captive*» qui n'a pas d'autre solution. «*Les gens sont contraints d'accepter de payer les loyers du marché, voire plus chers, pour des logements indignes*», souligne Florent Houdmon. Et ces locataires sont captifs parce qu'on ne leur demande pas de bulletins de salaire, pas de garant, pas de contrat de travail en CDI

pour accéder à ces appartements. Parmi les personnes évacuées d'un bâtiment situé au 83, rue d'Aubagne, le mardi au lendemain du drame, figurent Hassan et Abdallah, deux chibanis aujourd'hui hébergés dans un hôtel du XV<sup>e</sup> arrondissement. Ils déboursaient 500 euros par mois pour un studio de 20 m<sup>2</sup> – avec toilettes dans la cour – dans lequel ils cohabitaient. Soit 25 euros du m<sup>2</sup>, le double des prix pratiqués dans l'immobilier locatif résidentiel phocéén (de 12 à 15 euros le m<sup>2</sup>). Les propriétaires de taudis ont inclus dans leurs tarifs l'allocation logement perçue par les locataires pauvres. «*Il y a ici beaucoup de propriétaires qui sont dans une stratégie de rentabilité locative maximum avec des loyers élevés et des travaux à minima*», analyse San-

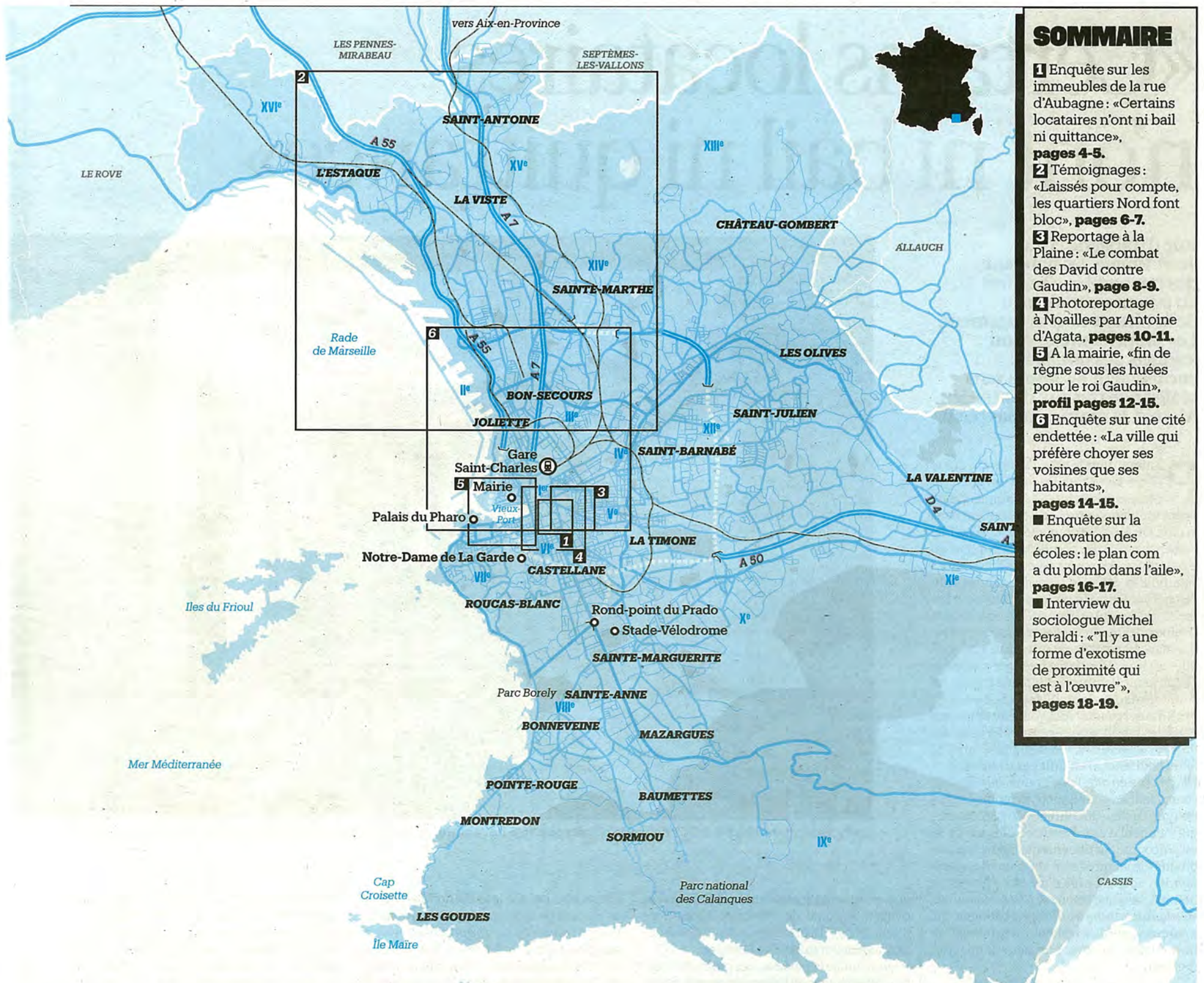


En face des numéros 64-65-67 de la rue d'Aubagne, le 6 novembre, au lendemain de l'effondrement de deux immeubles.



**«Nous sommes très angoissés car nous n'avons pas de proposition de relogement et notre prise en charge à l'hôtel s'arrête à la fin de cette semaine.»** Ahmed et Nouria Hamadi vivaient dans un bâtiment déglingué de la rue Rodolphe-Pollak. Ils ont été évacués, le 1<sup>er</sup> novembre, car l'escalier de leur immeuble s'était effondré. Retrouvez sur notre site des témoignages d'habitants évacués.





## SOMMAIRE

- 1** Enquête sur les immeubles de la rue d'Aubagne : «Certains locataires n'ont ni bail ni quittance», **pages 4-5.**
  - 2** Témoignages : «Laissés pour compte, les quartiers Nord font bloc», **pages 6-7.**
  - 3** Reportage à la Plaine : «Le combat des David contre Gaudin», **page 8-9.**
  - 4** Photoreportage à Noailles par Antoine d'Agata, **pages 10-11.**
  - 5** A la mairie, «fin de règne sous les huées pour le roi Gaudin», **profil pages 12-15.**
  - 6** Enquête sur une cité endettée : «La ville qui préfère choyer ses voisins que ses habitants», **pages 14-15.**
- Enquête sur la «renovation des écoles : le plan com a du plomb dans l'aile», **pages 16-17.**
  - Interview du sociologue Michel Peraldi : «Il y a une forme d'exotisme de proximité qui est à l'œuvre», **pages 18-19.**

Un peu plus loin, un «*appel aux masses*» stylisé et illustré d'une vraie masse, celle-là, pour mettre à bas le «*mur*» du quartier de la Plaine (*lire page 8*). Plus haut encore, une affiche pour un «*couscous de soutien*», une autre faisant appel aux «*dons et aide*». Certaines font dans la satire – «*Loue Fl, 2 m<sup>2</sup>, quartier tranquille, cimetière Saint-Pierre. 600 euros plus les charges*» –, voire dans la critique virulente de la mairie, comme cette photo d'un panier-repas – sandwich plus que frugal, une pomme et un Mars – fourni aux personnes évacuées du quartier. L'image est accompagnée d'une légende : «*Ce que la mairie nous a donné à manger depuis une semaine.*» On termine par un Jean-Claude Gaudin coupé en deux à la tronçonneuse, symbole de la colère qui monte vis-à-vis des élus.

Face à la fronde, l'inquiétude gagne aussi les autorités, mairie et préfecture, qui savent que tout nouveau drame serait un cataclysme. A l'hôtel de ville, c'est l'affolement. Silencieux les premiers jours, le maire a ensuite campé sur son déni habituel, assurant que «*beaucoup*» avait été fait pour le logement insalubre et surtout qu'il ne «*regrettait rien*» de son bilan. Avant de prendre conscience que la situation lui échappait. Depuis une semaine, les

services municipaux font quotidiennement un point de la situation par communiqué, pour prouver leur mobilisation. Ce qui n'empêche pas les barons de la droite locale de commencer à prendre leurs distances vis-à-vis de leur mentor et de son action (*lire pages 12 à 14*).

### UNE LONGUE BATAILLE D'EXPERTS

Jeudi depuis Paris, Bruno Gilles, sénateur LR des Bouches-du-Rhône et candidat déclaré aux municipales de 2020, a exposé le plan d'action «*habitat indigne*» qu'il espère mettre en place conjointement avec l'Etat. Tout en admettant que, dans les collectivités locales, «*on n'a pas été bons*», et qu'il est temps de «*changer de méthode*». De son côté, Martine Vassal, qui a succédé à Jean-Claude Gaudin à la tête de la métropole, a elle aussi annoncé son plan, concocté sans consulter l'édile. Enfin, Renaud Muselier, le président LR de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a depuis longtemps pris ses distances avec Gaudin, est resté plutôt en retrait. Bien lui en a pris puisque cette semaine, la région s'est retrouvée dans la tourmente : un de ses vice-présidents, et par ailleurs ami de Muselier, Xavier

Cachard, a été identifié comme le propriétaire d'un appartement au 65, rue d'Aubagne, l'un des deux immeubles effondrés. Jeudi, alors que les enquêteurs se sont présentés à son domicile pour une perquisition, le président de la région l'a suspendu de ses fonctions. Pour faire bonne mesure, Renaud Muselier en a fait autant pour Arlette Fructus, également vice-présidente et surtout adjointe de Jean-Claude Gaudin en charge du logement. La suite se joue quasiment heure par heure, sur tous les fronts. Côté justice, une enquête a été ouverte par le parquet de Marseille pour déterminer les causes de la catastrophe. Mardi, la police judiciaire a perquisitionné les locaux de la mairie centrale, de la mairie de secteur ainsi que ceux de Marseille Habitat, bailleur social propriétaire du 63. La suite sera sûrement une longue bataille d'experts pour définir les responsabilités de chacun. Côté urgence, l'Etat a dépêché des spécialistes à Marseille pour épauler les équipes locales qui passent en revue tous les bâtiments voisins de la rue d'Aubagne, l'effondrement des deux immeubles ayant fragilisé toute la zone. Les habitants déjà évacués ne pourront pas revenir avant plusieurs semaines – s'ils reviennent un jour. Parallèlement,

l'Etat va débiter l'audit annoncé par le ministre de l'Intérieur, Christophe Castaner, sur l'ensemble des poches d'habitats insalubres de la ville. Un travail de fourmi, qui devrait prendre plusieurs mois. Malgré tout cela, côté politique, Jean-Claude Gaudin s'obstine : il ne démissionnera pas. A moins que côté rue, la contestation ne s'amplifie.

Jeudi, dans le quartier de Noailles, la détermination n'avait pas faibli. Kevin Vacher, l'un des membres du collectif du 5 Novembre, créé pour venir en aide aux sinistrés de la rue d'Aubagne, a exposé le plan de combat : «*Nous avons un double objectif : continuer à aider les sinistrés et les familles des victimes, et obtenir un changement de la politique du logement à Marseille, martèle-t-il. Sans attendre l'audit imposé par le ministre de l'Intérieur, on veut la rénovation de l'habitat dégradé connu ici, ainsi que la réquisition des milliers de logements vides dans la ville.*»

Samedi, le collectif a prévu de rencontrer d'autres associations et groupes de travail marseillais pour organiser la lutte. «*On mènera cette bataille pendant des mois*, assure le militant. *Voire des années si nécessaire.*» Après la gueule de bois, la tristesse, la colère, Marseille retrousse ses manches. ◀





Rue d'Aubagne, lors d'affrontements avec les forces de l'ordre, mercredi après la manifestation qui a réuni 10 000 personnes. PHOTOS PATRICK GHERDOUSSI

dra Comptour, architecte et urbaniste, auteure d'une étude sur l'habitat dans le quartier populaire de Noailles, secteur de Marseille qui concentre de très nombreux immeubles insalubres, dont ceux de la rue d'Aubagne. Selon son étude datant de décembre 2014, «la moitié» (48%) des immeubles de Noailles «présente des désordres relevant de l'habitat indigne, voire de péril ou d'insalubrité [...]». D'une façon générale, ces immeubles nécessitent une réhabilitation pérenne à court ou moyen termes», diagnostiquait-elle à l'époque. Tout était écrit dans cette étude, y compris les «points noirs» de ce bâti, notamment les fuites des réseaux et les toitures défectueuses qui laissent passer l'eau, pourrissent les structures en bois et menacent ainsi la solidité de ces bâtiments qui ont parfois plus de deux cents ans. Mais peu de travaux sérieux sont réalisés. Et la municipalité a jusqu'ici très rarement utilisé la procédure des travaux d'office pour remédier aux périls ou à l'insalubrité, laissant les locataires sans moyens et souvent juridiquement démunis se débrouiller avec des bailleurs indécents.

«Dans ces immeubles, certains locataires n'ont ni bail ni quittance. Parfois, les loyers sont payés de la main à la main», pointe Sandra Comptour, scandalisée qu'il ait fallu attendre la mort de huit personnes pour que la municipalité commence à prendre la mesure du problème des immeubles indignes et dangereux à Marseille (1). Ces taudis sont tenus par des marchands de sommeil, mais aussi par des

investisseurs au profil plus respectable qui font le choix d'acheter des taudis à bas prix pour les louer au prix fort. Julien Anselme, 43 ans, photographe free-lance, habitait au 73, rue d'Aubagne. Il payait un loyer de 500 euros par mois pour un deux-pièces situé dans un petit bâtiment sur cour. «Quand je traversais le couloir de l'immeuble sur rue pour rentrer chez moi, j'étais impressionné par l'état lamentable des lieux. Les locataires étaient essentiellement des familles d'origine immigrée, socialement pauvres, ou des étudiants acculés à habiter là faute de mieux.» Son bâtiment à lui, qui comportait trois logements, était géré par une agence, car son propriétaire habite dans le nord de l'Europe. Là encore, on est loin de l'image du bailleur âgé dépassé par les problèmes d'une copropriété dégradée. Il raconte sa difficulté à obtenir, auprès de son agence de location, des travaux pour colmater les infiltrations d'eau à l'origine de l'humidité qui pourrissait son logement et ceux de ses voisins.

#### «SYNDICS DÉFAILLANTS»

Depuis l'effondrement de la rue d'Aubagne, un conseil citoyen des 1<sup>er</sup> et VI<sup>e</sup> arrondissements pointe la responsabilité «des syndicats défaillants» face aux problèmes de péril et d'insalubrité. On leur reproche notamment de ne pas avoir fait exécuter, comme la loi le leur autorise, les travaux nécessaires pour faire cesser les désordres touchant aux structures des immeubles non entretenus par les pro-

## UN PEU PLUS DE 700 PERSONNES ÉVACUÉES

Ils sont un demi-millier à dormir dans des hôtels aux quatre coins de Marseille. Selon des chiffres publiés par la mairie mercredi soir et confirmés par la préfecture, un peu plus de 700 personnes ont été évacuées de leur habitation, notamment dans le secteur de la rue d'Aubagne où l'effondrement de deux immeubles le 5 novembre a fait huit morts. Mais des bâtiments ont aussi été vidés dans d'autres quartiers. Les chiffres des évacués sont évolutifs car tous les jours, ici ou là, les pompiers, les policiers et des agents de la ville de Marseille se rendent dans des édifices expertisés comme dangereux, pour demander aux occupants de faire leurs valises, direction l'hôtel. Dans son communiqué, la mairie de Marseille indique que «221 ménages» représentant 501 personnes dorment actuellement dans des hôtels. C'est moins que les 700 personnes évacuées, car certains habitants sinistrés bénéficient de la solidarité d'amis ou de membres de leur famille, qui les hébergent chez eux. **T.S.**

priétaires. «C'est vrai que nous sommes tenus de prendre les mesures conservatoires qui s'imposent, et ensuite convoquer une assemblée générale pour les valider, admet Jean-Luc Lieutaud, ancien président de l'Union des syndicats de l'immobilier (Unis) qui regroupe les professionnels du secteur. Mais après, on fait comment pour payer les travaux? Car souvent ces immeubles sont des copropriétés en difficulté.» Pour dépasser cette difficulté, Jean-Luc Lieutaud estime qu'il est nécessaire de modifier la législation pour permettre aux syndicats de récupérer beaucoup plus facilement et rapidement les charges courantes et de travaux, auprès des marchands de sommeil. Ces derniers mettent effectivement en place des stratégies de non-paiement, gène-

rent au final des copropriétés dégradées, puisqu'il n'y a pas d'argent pour effectuer les travaux nécessaires. Dans ce cas, la loi confère aux maires de nombreux pouvoirs (travaux d'office, expropriation...). Mais, à Marseille, la municipalité a largement ignoré ces outils coercitifs. L'habitat insalubre a prospéré, jusqu'à devenir un super business pour investisseurs peu scrupuleux.

**TONINO SERAFINI**  
à Marseille

(1) Depuis l'effondrement des immeubles rue d'Aubagne, la police judiciaire tente de déterminer les causes exactes du drame et d'établir les éventuelles responsabilités. D'où les perquisitions menées mardi à la mairie de Marseille et au siège du bailleur social Marseille Habitat et jeudi, chez les propriétaires des appartements d'un des immeubles effondrés.



# Laissés pour compte, les quartiers Nord font bloc

**Abandonnés par les pouvoirs publics, les habitants des cités marseillaises se mobilisent pour lutter contre l'insécurité et l'insalubrité.**

Le bruit du marteau-piqueur, les habitants de la cité du Parc Bellevue n'y prêtent plus attention. Cela fait plusieurs mois que le chantier du trottoir d'en face, rue Edouard-Crémieux, rythme leur quotidien. Dans quelques semaines, depuis leurs balcons accrochés aux tours grises, ils suivront le ballet des élus invités à couper le ruban des Docks libres, un vaste projet immobilier «avec des terrasses privées et large vue sur mer», vante la brochure de Nexity, le promoteur. En face, le Parc Bellevue, carcasse fatiguée où logent 5000 Marseillais, est, lui, promis à la rénovation depuis 1996. L'Etat et les collectivités locales ont mis de l'argent sur la table pour réhabiliter la cité, tête de pont du quartier Saint-Mauront, dans le III<sup>e</sup> arrondissement de Marseille, l'un des plus pauvres de la ville. D'ailleurs, depuis l'effondrement de la rue d'Aubagne, la copropriété est citée par le maire, Jean-Claude Gaudin, comme exemple de l'action «ambitieuse» de la municipalité contre l'habitat indigne.

## FRONTIÈRE

«Il a dit quoi? C'est du foutage de gueule!» s'étouffe Katia. La jeune résidente de 28 ans n'en revient pas. Son Bellevue, c'est plutôt l'humidité qui gorge les murs, les rats et les cafards qui prolifèrent, les cages d'escalier taguées, les ascenseurs en panne, les canapés défoncés qui s'enracinent en bas des bâtiments... Mais le maire ne le sait peut-être pas: il n'a plus mis les pieds ici depuis 2014. C'est vrai que quelques détails ont bougé à Bellevue. Une tour a été rasée, certains appartements

ont été rénovés et des rez-de-chaussée remis à neuf. Il y a surtout cette promesse qui prend enfin corps: transformer un petit terrain vague en espace vert, pour que les enfants aient un endroit décent pour jouer.

Ce mercredi matin, Katia a justement rendez-vous avec Lisette Narducci, la maire de secteur, pour lui montrer le site où les travaux vont démarrer. L'élue PRG, ralliée à Jean-Claude Gaudin après des décennies dans l'opposition de gauche, a bien du mal à défendre son nouvel associé. «Je suis déçue car ça n'avance pas assez vite, reconnaît-elle. Les projets sont votés, mais dans la réalité, ça rame.» Le quartier n'est pas si loin du centre-ville. Mais Saint-Mauront, c'est surtout la porte d'entrée vers les quartiers Nord, avec son cortège de maux chroniques, ses cités déglinguées où prospère le trafic de drogue, où l'on tire à la kalach

en plein jour, où un Marseillais meurt presque chaque mois dans un règlement de comptes.

Le maire franchit rarement cette frontière symbolique. Les Marseillais lambda non plus, d'ailleurs. Le Sud ignore le

Nord et vice versa. «On a l'impression d'être un territoire indépendant, comme séparé par un rideau de fer imaginaire», résume Oya Günes. La jeune femme habite une résidence tranquille du XIV<sup>e</sup> arrondissement, tout près de la cité du Plan d'Aou, où elle a grandi avec ses quatre sœurs et son frère Engin. Le 26 mai, vers 1 heure du matin, Engin, chauffeur de car sans histoires de 29 ans, jouait aux cartes dans une buvette de l'Estaque quand deux hommes cagoulés débarquent et tirent en rafales. Ils visent un trafiquant dans le café, mais Engin est dans leur trajectoire. Atteint par trois balles, il meurt sur place. La famille Günes bascule dans un monde qu'elle ne connaissait jusqu'alors qu'à travers les journaux. «Quelques heures après la mort d'Engin, Internet parlait de règlement de comptes, raconte Oya. Et de



Près du Parc Bellevue, les nouveaux bâtiments font face à l'ancienne cité HLM.



De nombreuses installations électriques ne sont toujours pas aux normes à Maison Blanche.

«victime collatérale». Ça a été l'événement déclencheur. Il n'était pas question que l'on accepte ça. Engin était innocent.» Au Plan d'Aou, la solidarité s'organise. Un collectif d'habitants est créé «pour qu'il n'y ait plus d'autre Engin» et réclamer plus de moyens pour lutter contre la circulation des armes dans les cités, explique sa sœur. Pour dénoncer aussi l'indifférence des pouvoirs publics. Quand Engin est mort, le maire n'a pas appelé la famille pour présenter ses condoléances. Seule la sénatrice PS Samia Ghali s'est déplacée.

Mercredi soir, la famille Günes a été reçue par la préfète à l'égalité des chances pour faire passer le message et faire avancer son initiative: le collectif voudrait donner le nom d'Engin au stade de foot du Plan d'Aou, où le jeune homme aimait jouer. «Ce geste ne nous le ramènera pas, mais il atténuera la violence symbolique qui désincarne les victimes de nos quartiers. [Elles] ne doivent pas, en plus de la douleur, voir leurs vies effacées par l'oubli et l'indifférence», écrit le collectif dans son «appel du Plan d'Aou» lancé le

mois dernier. Dans son offensive, l'équipe est épaulée par le centre social du quartier et le Syndicat des quartiers populaires de Marseille (SQPM). Depuis sa création en 2017, ce groupement est de tous les combats pour la défense des conditions de vie des citoyens des quartiers. Avec la famille d'Engin au Plan d'Aou, mais aussi avec les salariés du McDonald's de Saint-Barthélemy qui luttent pour leur emploi, avec les résidents de la cité Air Bel confrontés à un problème de légionelles dans leur réseau d'eau,





# Rue d'Aubagne, rue de **colère**

Dans cette artère marseillaise,  
huit riverains sont morts  
le 5 novembre, enfouis sous les  
décombres de deux immeubles.  
« Le Monde » a arpenté cette rue,  
symbole de l'évolution de la ville

**L**es morts sont venus demander des comptes à Jean-Claude Gaudin. Les visages de Simona, Fabien, Niassé, Chérif, Julien, Marie-Emmanuelle, les silhouettes d'Ouloume et de Taher, tous hissés sur de larges pancartes, font face aux fenêtres fermées de la mairie de Marseille. La nuit vient de tomber, mercredi 14 novembre. Sur les quais du Vieux-Port, des fumigènes tenus par des ultras de l'OM, arrivés en soutien, enveloppent la foule d'un halo rouge. « Noël est annulé ! », crient des manifestants en mettant le feu aux sapins saupoudrés de neige artificielle installés le matin même par les équipes municipales.

Neuf jours après l'effondrement de deux immeubles, une colère inédite a dévalé la rue d'Aubagne, descendu la Canebière pour se fracasser sur la porte close de la mairie et les CRS qui l'encerclent. « Gaudin démission », « Gaudin assassin », « Gaudin aux Baumettes »... Marseille a beau être la ville de l'hyperbole, jamais de tels slogans n'avaient résonné quai du Port. On ne pardonne pas au maire (LR) les huit morts de la rue d'Aubagne, écrasés sous le poids de leurs propres appartements. L'époque est aux rages brutales, mais autre chose se cache derrière ce coup de chaud : un ras-le-bol inédit.

Pour comprendre, il faut revenir vers Noailles, ce quartier du cœur de la cité, et vers son artère endeuillée : la rue d'Aubagne, qui dévale de Notre-Dame du Mont jusqu'à la Canebière. Ce n'est pas n'importe quelle rue marseillaise. Elle est aussi connue et pentue que celle des Martyrs, à Paris, mais tellement plus pauvre, défoncée, intranquille aussi, même si elle se « boboïse » par le

bas. Comme au Panier, de l'autre côté du port, « Aubagne » est le fief des derniers arrivés. Celle des vendeurs de noisettes et d'amandes, de tissus africains et de luffas, ces éponges pour le hammam, pendues en grappes devant quelques magasins. Celle des petits trafics, aussi. La « rue des assocs », enfin : quelques dizaines, culturelles et sociales, chichement subventionnées mais au premier rang pour aider les rescapés du 5 novembre, comme Destination familles ou Dunes.

**« BLOTTIE AU CŒUR DU VIEUX MARSEILLE »**  
S'il fallait lui trouver une grande sœur parisienne, il faudrait chercher au fond de Belleville, avec une énorme différence : à Marseille, les quartiers populaires, qui comptent parmi les plus pauvres d'Europe, se trouvent soit plein nord, soit dans l'hypercentré, à deux cents mètres du Vieux-Port. La bourgeoisie, elle, habite le sud de la ville ou s'est exilée dans la campagne provençale, vers Aubagne, Aix ou même l'étang de Berre. « Depuis l'après-guerre, les quartiers qui votent mal, c'est-à-dire contre la mairie, ont été laissés à l'abandon », accuse l'écrivain Bruno Le Dantec. C'était le calcul urbanistico-électoral de Gaston Defferre, ce maire (PS) « historique » qui accueillit dès 1965 un certain Jean-Claude Gaudin dans son conseil municipal. La rue d'Aubagne, elle, continue de voter à gauche. Aux dernières législatives, elle a donné plus de 45 % de ses voix à Jean-Luc Mélenchon, le nouveau député La France insoumise de la 4<sup>e</sup> circonscription.

Chaque Marseillais a en tête un souvenir de cette artère. Enfant, l'ex-députée et ministre socialiste Marie-Arlette Carlotti courait y

**« DEPUIS L'APRÈS-GUERRE, LES QUARTIERS QUI VOTENT MAL, C'EST-À-DIRE CONTRE LA MAIRIE, ONT ÉTÉ LAISSÉS À L'ABANDON »**

BRUNO LE DANTEC  
écrivain

« voir la Pastorale », ces saynètes provençales de Noël où Jean-Claude Gaudin, en costume ; aimait lui-même tenir le rôle de Jourdan. C'était au Théâtre Mazenod, au 88 de la rue. « Le père de Michel Sardou, Fernand, jouait sur scène avec plusieurs gilets sur le dos », se rappelle M<sup>me</sup> Carlotti. Alessi Dell'Umbria, auteur d'une *Histoire universelle de Marseille* (2006), aux Editions Agone, n'a pas oublié non plus ses virées d'il y a quarante ans : « J'étais minot. On descendait gare de l'Est, au terminus des tramways. Tout le Marseille ouvrier venait rue d'Aubagne faire ses courses. C'était noir de monde, ça grouillait. Si j'avais été tranquille, ma mère m'achetait un cornet de panisses avant de partir. »

« Noailles, c'est le creuset de Marseille, cette ville joyeuse et populaire que la municipalité vend maintenant aux cinéastes, aux promoteurs, aux croisiéristes », rôle Laurent Garibaldi, alias Gari, le chanteur du groupe Massilia Sound System. Comme beaucoup d'artistes du coin, il connaît le quartier comme sa poche. « Cette rue est à la fois ancrée dans l'histoire de la ville, et blottie au cœur du vieux Marseille », ajoute Christophe Madrolle, ancien conseiller municipal centriste. Numéro

après numéro, l'artère raconte comment, de plan de rénovation reporté en aménagements jamais bouclés, la deuxième ville de France se lézarde par pans entiers, loin de la vitrine de quelques chantiers phares, comme celui du MuCEM, musée consacré à la Méditerranée.

« Descendre la rue d'Aubagne, à n'importe quelle heure du jour, était un voyage. Une succession de commerces, de restaurants, comme autant d'escalas. Italie, Grèce, Turquie, Liban, Madagascar, La Réunion, Thaïlande, Vietnam, Afrique, Maroc, Tunisie, Algérie. Avec, en prime, Arax, la meilleure boutique de loukoums », écrit Jean-Claude Izzo dans *Total Khéops* (Gallimard), un livre qui « ressemble bien plus à un guide touristique de Marseille qu'à un polar », bougonne Jean-Luc, le bouquiniste du haut de la rue. A Marseille, citer Izzo est un réflexe aussi convenu qu'un cliché de la Canebière. Mais les romans de l'ex-journaliste du quotidien communiste *La Marseillaise* ont cette vertu : dater une époque, comme les cartes postales. *Total Khéops* paraît en 1995, l'année où Gaudin accède à la mairie. Les joailleries et les ébénisteries de la rue ont déjà laissé la place à des échoppes plus exotiques.

Comme Izzo, descendons les 513 mètres de l'artère, qui grimpe sec, plutôt que de la monter. La rue d'Aubagne commence au 137, là où s'effacent le cours Julien et le quartier de La Plaine. A sa frontière se trouve Le Molotov, salle de concert et poumon de l'action « antifa » à Marseille. Simona l'Italienne, une des victimes du 65, y passait quelquefois. Comme Fabio, son voisin, lui aussi décédé. Jeudi 15 novembre, une foule compacte s'y pressait pour le concert de soutien aux





familles touchées par la catastrophe : invités, le Massilia Sound System, des membres de la Fonky Family et d'IAM, deux groupes mythiques de rap qui ont débuté tout près. « Les élus ressassent, rénovation, ça rassure/Mais c'est toujours la même merde derrière la dernière couche de peinture », disait déjà un morceau d'IAM en 1997.

Trente mètres plus bas, la rue enjambe le cours Lieutaud et se fait pont. Beaucoup de riverains racontent que le premier modèle s'était effondré le jour de son inauguration, en 1867 : décoffrée trop tôt, la passerelle en béton armé, nec plus ultra des techniques de construction de l'époque, s'était écroulée avant même d'avoir servi. Cinq morts. Cinq ouvriers. Le pont actuel est en acier mais continue d'inquiéter William Lenne, président du Théâtre Nono et animateur de l'association humanitaire Santé Partenaires, au 55. « Une fois par mois, des camions s'y encastrent. Il est fragilisé », assure-t-il.

#### PATCHWORK SOCIAL

Depuis cinq ans, le bas de la rue se parcourt à pied. Mais les voitures – parfois quelques cars de touristes trompés par leur GPS – déboulent encore des hauteurs, entre les façades d'immeubles sans génie ni fantaisie, comme souvent à Marseille. On appelle leurs appartements les « trois fenêtres ». Des logements dits « traversants » avec « salle », chambre et cuisine, et une « grande hauteur sous plafond », survolent les agents immobiliers, qui, avant le drame, proposaient ces appartements pour 2500 euros le mètre carré. C'est le fameux « style marseillais », celui du 65 de la rue d'Aubagne qui s'est effondré (avec le 63) à 9 heures 09, ce sinistre lundi de novembre.

Existait-il un immeuble aussi symbolique du patchwork social de cette rue ? Au premier étage vivait Ouloume, Comorienne débarquée à Marseille il y a cinq ans avec son fils El Amine, neuf ans, inscrit à l'école publique Chabanon, un peu plus haut. Au 2<sup>e</sup>, ce jour funeste, Rachid Touloum avait invité Taher, un Tunisien de 58 ans, et Chérif, 36 ans, né comme lui en Algérie, à passer la nuit. En face, Julien, franco-péruvien, réceptionniste dans un hôtel du Vieux-Port. Un étage plus haut, Simona Carpignano, 30 ans, dreadlocks et sourire magnifique, avait quitté Tarente, dans les Pouilles, pour passer son master 2 d'économie sociale et solidaire à Aix-Mar-

seille Université. Elle travaillait à un projet de start-up solidaire consacrée à l'insertion. La veille du 5 novembre, son ami Niassé, un Sénégalais de 26 ans, était resté passer la nuit.

Sur le même palier habitait Fausto, de son vrai prénom Fabien, artiste peintre, bohème et noctambule. Trois jours avant le drame, il avait fait la fête avec les amis du Massilia Sound System et une bonne partie du quartier en hommage à l'un des chanteurs du groupe, Lux B, décédé en 2008. Au 4<sup>e</sup>, Abdelghani Mouzid, informaticien de 33 ans, est lui un miraculé. Quelques minutes avant l'effondrement, il a filmé son appartement avant de sortir pour aller informer le syndic. Au 5<sup>e</sup> étage, enfin, vivait Marie-Emmanuelle, une quinquagénaire, l'une des rares dont le corps sera enterré en France.

Dès les premières minutes, les élus de la majorité de Jean-Claude Gaudin ont fait des propriétaires privés les responsables de la dégradation des immeubles et de la présence de 40 000 logements indignes à Marseille. Au 65, un discret propriétaire est pourtant l'un des leurs : le vice-président (LR) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Xavier Cachard, avocat des copropriétaires de l'immeuble et de son ami Renaud Muselier, premier adjoint de la ville jusqu'en 2004, aujourd'hui président (LR) de la collectivité régionale. « Les travaux présentés en assemblée générale ont toujours été acceptés par les copropriétaires », assure M. Cachard, qui vient d'être relevé de ses délégations par M. Muselier. « Je n'aurais rien pu faire de plus. » Il a pourtant voté cette année, avec la majorité régionale de droite, la baisse drastique (de 29,5 millions à 16 millions d'euros) des fonds consacrés au logement et l'arrêt des subventions directes aux bailleurs sociaux.

L'architecte Marjorie Bolikian a vécu de 2001 à 2012 « juste en face du 63 », au 66. Un beau T4 de 83 m<sup>2</sup> au 3<sup>e</sup> étage, avec, sur l'arrière, une vue époustouflante sur la « Bonne Mère », la basilique Notre-Dame-de-la-Garde. « Hormis les quartiers nord, c'était le seul endroit où des jeunes qui débutaient dans la vie professionnelle pouvaient acheter », se souvient cette mère de famille. Pour gagner de l'espace, elle avait gardé les traditionnelles « chiottes sur le balcon » des vieux appartements marseillais. De ses fenêtres, elle scrutait de son regard de professionnelle le 63. « Quand nous sommes arrivés, seule une famille de Comoriens y habitait encore. Un

**Mercredi  
14 novembre,  
remontée de  
la rue d'Aubagne,  
à Marseille,  
du numéro 3  
(en haut à gauche),  
au numéro 60  
(en bas à droite).  
La zone  
d'effondrement,  
inaccessible,  
se situe entre les  
numéros 63 et 67.**

OLIVIER MONGE/MYOP  
POUR « LE MONDE »

jour, ce devait être en 2007, une partie du plancher s'est effondrée, et tout a été muré. Tous nos visiteurs disaient : « En face, cela va finir par s'effondrer ! » Le 5 novembre, je me suis dit : « Putain, ça a pris dix ans ! » L'architecte est en colère, elle aussi. « On aurait pu détruire l'immeuble et laisser une dent creuse, mettre les habitants en sécurité. Je n'arrive pas à comprendre. »

Quelques heures après le drame, le tronçon du malheur, du numéro 61 au pont du cours Lieutaud, a été bouclé. Evacués en catastrophe, les riverains et les voisins des rues adjacentes se sont réfugiés où ils pouvaient. Autour d'« Homère », par exemple, un buste et une colonne offerts à la ville par ses riches négociants grecs il y a deux siècles, pile au milieu de la rue. D'ordinaire, c'est un lieu où la violence déborde régulièrement. En juin, un Brésilien du quartier y a été mortellement poignardé au cœur. « L'endroit le plus dur de la rue, où se concentrent tous les problèmes », selon Noureddine Bougrine, le directeur de l'association Dunes. Dans leur local exigu, au pied du 62, ses membres avaient l'habitude de recevoir une quarantaine d'ados pour l'aide aux devoirs, ou bien un atelier de tresses africaines.

#### « VIVRE ICI ÉTAIT UNE ÉVIDENCE »

Ce 5 novembre, d'autres se sont réfugiés chez Ali Aden Hassan, le vendeur de fruits secs et d'épices du 36 qui inaugurerait sa belle boutique toute rénovée, ou encore au Daki Ling, le théâtre du 45, installé dans l'ancienne salle des ventes. D'abord incroyables. « Dans l'imaginaire, un immeuble ça ne s'effondre pas. En tout cas pas en France », explique l'écrivaine Valérie Manteau, qui habite également le quartier. Les rumeurs les plus folles se sont alors mises à enfler. Et si l'installation de plots en béton par la mairie pour murer La Plaine – le quartier situé sur les hauteurs – durant sa rénovation forcée avait fragilisé le sous-sol ? Qui sait si, sous les gravats du 63, propriété de la municipalité, ne gisent pas des cadavres de sans-papiers qu'on se garde bien d'exhumer ?

Sacs d'habits, de jouets, cartons de nourriture, Noailles s'est serrée les coudes, organisant une marche blanche, tentant de réfléchir aux lendemains. « C'était deux jours après la catastrophe, mon éditeur m'appelle : "Il faut que tu montes à Paris, tu as eu le prix Renaudot", raconte Valérie Manteau, lauréate

pour son livre *Le Sillon* (Le Tripode), récit consacré à Hrant Dink, ce journaliste turc d'origine arménienne assassiné en 2007. J'ai commencé par répondre : « C'est embêtant, j'ai une réunion ce soir pour les gens de la rue d'Aubagne ». Elle a filé à la capitale mais a vite retrouvé Marseille. Elle s'est jointe à la « marche de la colère », mercredi, devant la mairie. « En arrivant d'Istanbul, il y a six ans, je n'avais pas hésité : vivre ici était une évidence, une suite logique », poursuit-elle. Les bazars, les vendeurs à la sauvette, la brocante, la pizza chez Sauveur, au 10 de la rue, les leblebi et les mechouia de Yacine, au 8, les tables au soleil, elle a besoin de ce « bordel sympa ». « Je voulais un endroit où il n'y ait pas de dimanche, avec un marché ouvert tous les jours. » Celui des Capucins, au bas de la rue, vend des fruits exotiques merveilleux.

« Marlboro, Marlboro... » Au coin du 17, des « clandos » vendent des cigarettes le jour, et la nuit des portables, des chargeurs, des chaussures et mille autres marchandises encore moins légales. On trouve tout, rue d'Aubagne, répètent les Marseillais depuis deux siècles. Il y a quelques mois, aux abords du 17, on achetait encore des poules vivantes.

« Rénover », « déloger », « gentrifier » ? Le débat, né autour de la rénovation de La Plaine, secoue le quartier. Aux 1 et au 3, la Maison Empereur, quincaillerie-droguerie-coutellerie mythique « depuis 1827 », attire désormais touristes et bobos venus de Paris acheter. La clientèle pousse jusqu'au 11, à l'Épicerie l'Idéal, concept store gastronome tenu par Julia Sammut, fille de la chef étoilée Reine Sammut, ou dans ce restaurant installé dans l'ancienne mercerie, cuisinier anglais, sommelière québécoise. Ceux qui redoutent de voir la population la plus pauvre chassée du centre-ville s'inquiètent : qu'annonce l'arrivée de ces jolies enseignes ?

Levons les yeux avant de partir. Ici il manque un bout de balcon, là un volet, ailleurs un morceau de linteau. Au 3<sup>e</sup> étage du 97, lovée dans une petite niche, veille une Vierge en plâtre. Pietàs, Vierges à l'enfant, Vierges à la médaille, elles sont nombreuses sur les façades de Marseille. La madone qui domine le haut de la rue d'Aubagne, à cinquante mètres des décombres, est une « Vierge aux mains jointes ». Les yeux levés, elle implore le ciel. ■

ARIANE CHEMIN  
ET GILLES ROF (À MARSEILLE)



Ci-dessous, une affiche appelant au rassemblement sur le local du groupe de supporters des MTP.



# SUPPORTERS, SOLIDAIRES

Depuis l'effondrement de deux immeubles de la rue d'Aubagne à Marseille, qui a fait huit victimes le 5 novembre, de nombreux supporters de l'OM ont apporté leur soutien aux familles sinistrées. Ils ont participé mercredi soir à une « marche de la colère ».

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX  
**CHRISTINE THOMAS**  
et **ÉTIENNE GARNIER (photos)**

Ce sont les immeubles des numéros 63 et 65 de la rue d'Aubagne à Marseille qui se sont effondrés.

MARSEILLE - Des policiers en faction de part et d'autre du 65 de la rue d'Aubagne, où une pelle mécanique repousse loin des regards un énième amas de pierres et de terre mêlées. Des riverains inquiets assis çà et là sous les fenêtres de leurs habitations insalubres, fragilisées par l'effondrement de deux immeubles voisins. Dix jours après le drame, qui a fait huit morts dans le centre-

ville de Marseille, les âmes hagardes du quartier de Noailles errent toujours entre le deuil et la rage.

Rangés à leurs côtés, les membres de plusieurs associations de supporters de l'OM, semblant se reconnaître dans leur malheur, tentent depuis de soulager leur peine. « C'est glauque », dit, ému, un membre actif des South Winners 87 (association de supporters de 7200 membres), en portant son regard sur les photos des huit disparus collées sur le mur du 56, rue d'Aubagne, où un petit autel de fortune a été improvisé par

les proches des victimes. *Ce quartier, c'est l'équivalent de Barbès à Paris. C'est un quartier populaire où les gens de toutes origines ont peu de moyens pour vivre. Et c'est forcément sur eux que ça tombe. C'est pour ça que tous les supporters de l'OM, qui viennent pour la plupart des quartiers défavorisés de Marseille, se sentent touchés et solidaires.*

Devant un bout de linge blanc accroché à une barrière, sur lequel sont inscrits en lettres couleur sang les prénoms des victimes, il pointe du doigt celui de Fabien, un artiste peintre supporter de l'OM, âgé de cinquante-quatre ans. « Quelques heures après le drame, un petit de notre local (siège des Winners) a dû passer par les toits pour récupérer les affaires de sa mère habitant dans un des immeubles mitoyens évacués. Vous voyez, ce drame nous concerne tous, et en particulier les MTP 1994 (Marseille Trop Puissant, association de supporters de 3000 membres), car leur local est à deux pas d'ici », poursuit-il de façon anonyme, par respect pour ses « collègues » des MTP.

Car si la totalité des associations de supporters avaient rendu hommage aux sinistrés lors du match OM-Dijon (2-0), dimanche dernier, en brandissant notamment des banderoles de soutien et en respectant avec émotion une minute de silence, certains, comme les MTP, sont allés plus loin. Ils ont publié ce premier message sur leur compte Facebook : « Suite à la catastrophe rue d'Aubagne, le MTP tient à aider les familles. La Croix-Rouge demande aujourd'hui des produits de première nécessité tels que : produits d'hygiène, linge de toilette, sous-vê-

tements H/F à partir taille 40, chaussures H/F à partir taille 39 et vêtements d'hiver H/F. Vous pouvez déposer ces produits au local MTP au plus vite car c'est très urgent. Nous apportons les dons chaque jour. »

**« Au stade, on a mis une urne transparente dans le virage sud, à l'entrée centrale de notre tribune. On a récolté 1 000 euros qu'on va remettre à l'association Noailles en colère »**

RACHID ZÉROUAL, VICE-PRÉSIDENT DES SOUTH WINNERS 87

Pendant plus d'une semaine, les MTP ont récolté dans leur local de la rue des Trois Mages, situé à cinq minutes à pied de la rue d'Aubagne, de nombreux dons remis à la Croix-Rouge. « Désolée Madame, mais nous ne voulons pas apparaître devant les caméras », nous dit Kouka, présidente emblématique des MTP. On fait tout ça juste pour aider. On réceptionne de la part de nos membres des produits de première nécessité, des vêtements, des couvertures, des serviettes... Et on le fait avec le cœur. »

À trente minutes de là, dans leur local de 1200 m<sup>2</sup> situé à la Belle-de-Mai (III<sup>e</sup> arrondissement), autre quartier populaire de Marseille, Dany Keibali et Rachid Zéroual, président et vice-président des South Winners 87, agissent eux aussi à leur façon. Après avoir réalisé des banderoles de soutien déployées lors du match OM-Dijon, ils ont organisé une quête spontanée dans leur tribune du Stade-Vélodrome. « On a toujours fabriqué des tifos en mémoire de







# EN COLÈRE

► gens connus décédés ou en soutien aux victimes de grands drames, comme après les attentats du 13 novembre par exemple, nous dit de sa voix rauque Rachid Zéroual, un des membres fondateurs du groupe en 1997. Mais l'effondrement des immeubles de la rue d'Aubagne a particulièrement touché les Marseillais, car ça arrive à des gens qui étaient déjà dans le besoin et qui vivaient en plein centre de Marseille, tout près du Vieux-Port. Ça aurait pu être nous. C'est pour ça qu'au stade, on a mis une urne transparente dans le virage sud, à l'entrée centrale de notre tribune. Comme nos membres sont surtout des jeunes, ils n'avaient que des petites pièces, mais on a quand même récolté 1000 euros qu'on va remettre à l'association Noailles en colère.»

Tandis qu'on lui demande si les groupes de supporters se lancent dans ces actions de cœur pour se donner bonne conscience et redorer leur blason face aux médias, il répond, fataliste : « Non, non, on ne le fait pas pour ça ! Regardez tout ce qu'on a fait. Il nous montre le dossier relié listant les nombreuses actions caritatives « hors stade » des Winners. ) Eh bien, il suffira d'un seul incident dans nos tribunes pour que les gens oublient tout ce qu'on a fait de bien. »

**“Pour que les responsables du drame de la rue d'Aubagne et du pourrissement des habitats soient condamnés”**

LA DEMANDE DES MTP, SUR L'AFFICHE DE LEUR LOCAL

Rachid Zéroual nous conduit alors dans l'immense atelier-entrepôt du rez-de-chaussée du local. Enroulé au sol, le long tifo noir marqué du slogan « Soutien aux victimes et aux familles de la rue d'Aubagne » déployé au Vélodrome lors d'OM-Dijon, à côté d'un deuxième représentant Notre-

Dame-de-la-Garde devant un cœur rouge. Hervé Chalchitis, responsable de la sécurité de l'OM, a encore tous ces émouvants tifos en mémoire, tels que « Marseillais unis » (Dodgers), « Noailles meurt, Marseille en deuil » (MTP) ou encore « Les ultras Marseille partagent la douleur du quartier de Noailles... Interdits mais solidaires » (Commando Ultra 84, interdit de tribune lors de ce match). « J'avais déjà vu cette solidarité au Vélodrome, notamment lors de l'effondrement du pont Morandi de Gênes (le 14 août, qui avait provoqué la mort de 43 personnes), raconte Hervé Chalchitis. Les supporters marseillais sont ce qu'ils sont, mais quand il y a des drames, ils jouent le jeu. Mais, cette fois, l'émotion était plus grande car ça touchait le cœur de la ville. C'est pour ça que je n'ai pas empêché les supporters ultras suspendus (les CU84) de venir quand même mettre leur bâche, car ça leur tenait très à cœur. Pendant la minute de silence, j'avais peur qu'un énergumène se mette à crier, mais non, ils l'ont tous respectée. »

Sauf qu'aujourd'hui, tandis que les autorités cherchent les coupables du drame, chez les supporters comme chez tous les Marseillais, la colère succède à la peine. Mardi, le jour de la perquisition des locaux de la mairie, les MTP publient un nouveau message sur les réseaux sociaux : « Demain, mercredi 14 novembre, une marche partira à 18 heures en bas de la rue d'Aubagne. Le groupe sera présent à cette marche et invite toutes les personnes voulant manifester pour un départ du local à 17h45... »

Une marche lancée par le collectif Noailles en colère à laquelle le groupe de supporters compte bien s'associer. Dans la foulée, les MTP placardent sur le rideau de fer de leur local une affiche invitant à rejoindre cette « marche de la colère », « pour que les responsables du drame de la rue d'Aubagne



et du pourrissement des habitats soient condamnés. Marseille en deuil, Marseille en colère ».

Mercredi soir, vêtus de sweats noirs à capuche, un premier groupe de supporters déterminés à faire entendre sa voix se retrouve donc au 29, rue des Trois Mages, avant de rejoindre d'autres membres rue d'Aubagne, et de prendre la tête d'un immense cortège (8000 manifestants selon la préfecture). Brandissant de grands flambeaux et des photos des victimes, les MTP mènent alors avec d'autres cette marche pacifique mais tendue, chantant : « Nous sommes tous des enfants de Marseille ». Derrière eux, la foule scandé des slogans anti-Gaudin, tel que « Sang sur les mains, menottes aux poignets », en adaptant les paroles du chant de l'Olympique de Marseille, Aux Armes. Sur ce chemin de croix rougi par les fumigènes, tandis qu'un homme s'apprête à peindre la date du 5 novembre 2018 en rouge en face de l'hôtel de ville (où des CRS feront usage de gaz lacrymogènes), un membre des MTP trace avec son flambeau le sigle « MTP 1994 » en lettres de feu sur le bitume du Vieux-Port. Comme si, tous unis, les Marseillais, supporters de l'OM ou pas, tenaient à laisser sur le sol et les murs de la ville une trace indélébile de leur profonde colère. **F**

Lors du succès contre Dijon (2-0), dimanche dernier, les groupes de supporters de l'OM, ici les Dodgers, ont déployé des banderoles de soutien aux victimes. Ci-dessus, des membres du groupe MTP devant leur local.

## L'OM et Mbappé au soutien

Les groupes de supporters de l'OM n'ont pas été les seuls à tendre la main aux sinistrés après l'effondrement de deux immeubles, rue d'Aubagne à Marseille, le 5 novembre, qui a fait huit victimes. Une semaine après le drame, alors que les joueurs marseillais avaient porté un brassard noir lors de la rencontre OM-Dijon, le club avait annoncé avoir versé 40 000 euros à la Croix-Rouge. Et mercredi, c'était au tour de Kylian Mbappé, sollicité via les réseaux sociaux par l'institutrice d'un fils d'une des victimes, de se mêler à l'élan de solidarité. « Notre élève, qui habitait au 65, rue d'Aubagne à Marseille, a perdu sa maman et toute sa vie dans l'effondrement. Il va avoir dix ans, le 19 novembre, écrivait Chloé Herszkowicz. Comme tout enfant de son âge, il adore le foot, et bien sûr Kylian Mbappé ! [...] Je me disais que ce serait un super cadeau de laisser un message à El Amine ou de l'inviter à vous rencontrer pour ses dix ans ! » L'enfant, originaire des Comores, est l'un des six enfants d'Ouloume, victime de l'effondrement juste après avoir emmené son fils à l'école. Mercredi dernier, alors que nous nous étions rendue à l'école maternelle des Bergers, située à quelques minutes à pied du 65, rue d'Aubagne, pour tenter de rencontrer son institutrice, la concierge nous disait : « Chloé Herszkowicz n'est pas joignable, elle est partie acheter des crampons à El Amine. Le football va l'aider, ce pauvre petit. » Au même moment, le message de l'institutrice, repéré sur les réseaux par la mère de Mbappé, faisait mouche, le joueur ayant décidé d'inviter prochainement son fan à Paris. C. T.



SÉVERIN, 31 ANS

## "Quitter la rue d'Aubagne pour se reconstruire"

Graphiste de 31 ans, Séverin vivait et travaillait au 62 de la rue d'Aubagne jusqu'au lundi 5 novembre. Avec ses voisins, il fut l'un des premiers témoins de l'effondrement de deux immeubles qui faisaient face à son appartement. Depuis, c'est dans un appart'hôtel d'Arenc qu'il réside avec sa compagne, à la Cité des associations qu'il déjeune et dîne. "L'ambiance y est morose, confie-t-il. Désormais, là-bas, on fait office de vétérans, on rencontre tous les jours de nouvelles têtes, des évacués du Vieux-Port, du cours Lieu-taud..., qui passent par tout ce par quoi on est passé." De la question du premier soir - "pourrai-je bientôt rentrer chez moi?" - à celle, angoissante de ces derniers jours, - "où dormirai-je dans un mois?" - "Tous ceux qui ont été si près du drame ont vécu un traumatisme. Cela ne fait que quelques jours que je ne fais plus de mauvais rêves liés à l'immobilier", poursuit le grand gaillard qui ne veut plus revenir dans son immeuble, bien qu'il soit a priori sûr. "On n'a pas envie de vivre dans ce qui devient le symbole international de la misère française, s'installer à vie dans un lieu de pèlerinage et de recueillement; on a besoin de quitter la rue pour se reconstruire, pour qu'on cesse d'être des sinistrés de la rue d'Aubagne." Besoin qu'il y ait un avant et un après Noailles qui se traduise par du meilleur, dans leur vie aussi. Reste que pour l'heure, il leur est difficile de se projeter. Le mariage prévu fin janvier avec son amoureuse? "On l'annulera certainement, on n'a rien pu avancer", souffle Séverin. Les fêtes de fin d'année? "Impossible de dire où on les passera. On vit au jour le jour, au gré des infos qu'on a du mal à obtenir, des bruits qui courent, des spéculations, c'est fatigant."

Alors avec sa conjointe, le jeune homme a entrepris des démarches pour se reloger dans le parc locatif privé. "Nous avons visité deux logements, auprès d'une agence qui s'est montrée très sensible à la cause de Noailles, qui nous a dit qu'elle ne nous demanderait ni garant, ni dossier, compte tenu des circonstances. Le premier appartement s'est avéré insalubre; le second tellement envahi de fissures dans toutes les pièces, avec un plafond qui s'affaisse, qu'on va faire un signalement à la mairie." Un sombre tableau dans lequel jaillit un éclat: "La solidarité des Marseillais: le soutien qu'on a reçu lors des marches blanche et revendicative nous a fait beaucoup de bien".

Laurence MILDONIAN



# Sinistrés de Marseille



**L**e 5 novembre dernier, peu après 9 h, huit personnes perdaient brutalement la vie dans l'effondrement de deux immeubles situés au 63 et au 65 de la rue d'Aubagne, à Marseille. Alors que l'enquête est toujours en cours pour déterminer les responsables de ce drame qui aurait pu être évité, les deux bâtiments ayant été signalés à maintes reprises pour leur insalubrité, les autorités municipales appliquent depuis ce jour un strict principe de précaution. Tout bâti signalé comme présentant une lézarde suspecte est vidé de ses occupants et condamné, le temps que des travaux soient ordonnés. Pas moins de 175 immeubles ont ainsi été évacués depuis le 5 novembre, dont 127 en dehors du périmètre de la rue d'Aubagne. Quelque 1282 personnes ont dû quitter leur logement depuis cette date, hébergées par la Ville dans une quinzaine d'hôtels de Marseille. Certains de ces sinistrés n'ont plus accès à leur domicile depuis près de trois semaines parce que situé dans le périmètre de sécurité de la rue d'Aubagne. D'autres ont subi la déconstruction de leur immeuble rendue nécessaire afin de sécuriser les opérations de déblaiement. D'autres enfin, partout dans la ville, ont vu leur porte cadenas-

sée du jour au lendemain par mesure de sécurité. Pour répondre aux besoins de toute cette population, la mairie a ouvert un restaurant éphémère sur La Canebière, où ceux qui sont hébergés à l'hôtel peuvent se sustenter midi et soir. Elle a également aménagé un guichet unique rue Beauvau, près de l'opéra, où se pressent chaque jour plusieurs centaines de personnes en quête d'informations sur leurs droits et leur devenir. Elle a enfin ouvert le gymnase Ruffi, dans le nord de la ville, pour offrir un accueil de jour aux évacués. Rien qui ne soit toutefois suffisant pour gérer une crise qui s'installe dans la durée. Débordée, inexpérimentée en la matière, la municipalité est pointée du doigt par les Marseillais sinistrés qui dénoncent "le rattrapage dans le chaos de vingt ans d'inaction" dans le traitement de l'habitat insalubre. Parmi ceux, de plus en plus nombreux, à avoir dû quitter leur foyer, certains ont refusé de partager publiquement leur quotidien par crainte de ne plus pouvoir bénéficier d'un relogement. D'autres, locataires ou propriétaires, ont accepté de se livrer. Des récits teintés de dignité, de colère, mais aussi d'espoir.

Laurence MILDONIAN

lmildonian@laprovence-presse.fr

## Photographies de Thierry Garro

SAMIRA, 44 ANS, ET FAWZI, 37 ANS

## "Notre santé y passe alors qu'on y est pour rien"

Un peu plus de deux kilomètres séparent l'immeuble de Samira de ceux qui se sont effondrés rue d'Aubagne. Un bâtiment insalubre situé rue Hoche, à Saint-Mauront (3<sup>e</sup>) que la mère de famille a signalé à maintes reprises comme tel sans que quiconque s'en soucie... jusqu'au drame du 5 novembre. Une semaine plus tard, prise de conscience des pouvoirs publics oblige, Samira, son mari et leurs deux enfants de 8 et 17 ans sont priés de faire leurs valises dans la soirée et d'évacuer les lieux au plus vite. "On a juste pu prendre des vêtements." Pendant deux nuits, la famille est hébergée dans un hôtel de Saint-Menet, à dix-sept kilomètres de là. "La petite ne pouvait plus aller à l'école, la directrice est intervenue et on nous a rapprochés", dit-elle. Depuis, c'est dans un B & B à 300 mètres de son domicile que Samira et les siens dépérissent à vue d'œil: "On ne mange plus, on ne dort plus, ma petite ne rigole plus... On craque

tous, notre santé y passe alors qu'on y est pour rien", confie-t-elle, mâchoires contractées, déterminée à ne rien lâcher. Car la loi l'exige: son immeuble étant frappé d'un arrêté de péril, c'est son propriétaire qui doit la reloger en attendant la réalisation des travaux. "Mais il nous met en permanence des bâtons dans les roues, il veut nous faire craquer pour ne pas prendre ses responsabilités", assure Samira. "Nous avons trouvé un T4 qui nous convenait auprès d'une agence, tout était réglé et il est intervenu, ça n'a plus été possible." Cette quête d'un nouveau logement est devenue vitale pour la famille pour mettre fin au plus vite à ce cauchemar. "On avait un toit, un lit confortable, un cocon familial. Aujourd'hui, on a une porte cadenassée. Quelles fêtes de fin d'année je vais pouvoir offrir aux enfants?", s'interroge-t-elle, la gorge serrée.

L.M.





**ÉMILIE, 38 ANS**

## "Ces détails qui rappellent qu'on a tout perdu"

Trois semaines qu'Émilie vit dans une sorte d'état d'urgence permanent. Ce lundi 5 novembre, sa vie a basculé en quelques secondes, à l'heure où cette enseignante venait de retrouver sa classe de maternelle dans le 15<sup>e</sup> arrondissement. "Mon compagnon Maël et moi avions laissé notre fille à la crèche avant de partir travailler, nous n'avons jamais pu revenir chez nous." Chez eux, c'était au 5<sup>e</sup> étage du 69 de la rue d'Aubagne. Un coquet appartement acheté il y a deux ans. Condamné dès l'effondrement des immeubles des numéros 63 et 65. Et dont la démolition a été annoncée au lendemain du drame pour permettre la poursuite des recherches. "Lors la déconstruction, ils se sont aperçus que l'immeuble tenait, ils n'ont détruit que les 5<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> étages, explique Émilie. Les meubles de cuisine qu'on voit toujours suspendus au mur depuis la rue, ce sont les nôtres, ceux que Maël avait montés..."

Pendant cinq jours, Émilie, Maël et leur fille de 8 mois Lénaïg, sont hébergés dans un hôtel à Arenc. Puis c'est dans le salon d'amis aux Réformés qu'ils trouvent refuge. "La première semaine, j'étais dans l'urgence de faire, de reconstruire tout ce dont j'avais besoin, pour ne pas penser, souligne la trentenaire. Depuis... je suis entrée dans une phase de désespoir, car rien n'avance." Non datée, l'attestation d'évacuation et le papier qui indique que l'immeuble s'est effondré, délivrés par la mairie n'ont aucune valeur auprès des assurances. "Il faut passer par le numéro vert des avocats pour obtenir ces papiers", regrette Émilie. En tant que propriétaire occupante, elle doit en outre lister la totalité des biens dont elle disposait dans leur appartement pour être indemnisée par son assurance. Une tâche titanesque alors que dans le même temps, le couple doit refaire tous ses papiers, entamer des démarches pour se reloger, obtenir des informations dans un guichet unique impossible d'accès tant il est pris d'assaut à la rue Beauvau.

"Mais le plus dur, reconnaît Émilie, ce sont toutes ces petites choses du quotidien qui rappellent qu'on a tout perdu." À l'école où elle devrait retourner lundi pour la première fois depuis le 5 novembre, ses collègues se sont mobilisés pour compenser les préparations perdues sur lesquelles l'enseignante avait travaillé à domicile pour la période. Quant à sa fille, Lénaïg, "elle a été très très perturbée par la situation la première semaine; la crèche a proposé de la garder plus longtemps pour qu'elle soit apaisée par un environnement où elle a ses repères. Depuis, elle va mieux, et dort de nouveau la nuit".

L.M.

**FRÉDÉRIC, 36 ANS**

## "Un parcours du combattant au quotidien"

"Chaque jour, on se retrouve comme sur des montagnes russes, entre espoir et désespoir." Le 5 novembre, quand Frédéric et son père ont été évacués du 70 de la rue d'Aubagne, où ils se partageaient les étages d'un duplex, ils étaient loin d'imaginer qu'ils seraient, près de trois semaines plus tard, toujours hébergés dans un appart'hôtel à deux pas de la Porte d'Aix. "On ne sait pas pour combien de temps, certains parlent d'un hébergement prolongé jusqu'au 15 janvier, mais on sait aussi que cela coûte très cher à la Ville qui préférerait reloger tout le monde au plus vite", explique Frédéric. La difficulté réside dans le fait que ses parents ne sont pas locataires mais propriétaires occupants, et ce depuis vingt-huit ans. En outre, "l'immeuble n'est pas frappé d'un arrêté de péril, s'il reste inaccessible c'est parce qu'il est situé dans le périmètre de sécurité." Rédacteur autoentrepreneur, le jeune homme a dû refuser plusieurs missions depuis le drame: "Impossible de rendre des travaux dans les temps, je passe mes journées à courir après les infos, faire des papiers, patienter des heures au guichet de la rue Beauvau pour obtenir un renseignement. C'est un parcours du combattant administratif qu'on vit au quotidien". D'autant que dans la famille, c'est sa mère, actuellement en Bretagne, qui a l'habitude de gérer les papiers. Si Frédéric a pu récupérer à plusieurs reprises des effets personnels dans l'appartement, il a encore du mal à y envisager son avenir. "Si on retourne y vivre, ma sœur a prévenu mes parents qu'elle ne voulait plus y faire garder son fils. Quant à mon père, je ne sais pas s'il réalise vraiment. Il passe ses journées à errer dans le quartier, à discuter avec les uns et les autres, en assurant qu'il n'y revivra jamais, sans pour autant réfléchir à l'après."

L.M.





# REVUE de PRESSE

## Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte